

Αθήνα, 1 Απριλίου 2014

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού

ΘΕΜΑ: Προαστιακή σύνδεση Θεσσαλονίκης- Σκύδρας - Έδεσσας μέσω Γιαννιτσών και παράκαμψη προς Αριδαία

Η σιδηροδρομική σύνδεση του Ν. Πέλλας απευθείας από Θεσσαλονίκη μέσω Γιαννιτσών αποτελεί πάγιο αίτημα της κοινωνίας της Πέλλας που θα συμβάλει στην άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης της Πέλλας. Η απομόνωση αυτή είναι αυταπόδεικτη με δεδομένα την μη ολοκλήρωση (απομένουν 3 τμήματα) του οδικού άξονα Χαλκηδόνα-όρια Ν. Φλώρινας, την ανυπαρξία κάθετου άξονα στην Εγνατία από την Πέλλα και εξόδου προς τον Βορρά.

Η κοινωνία της Πέλλας έχει αγωνιστεί για την προαστιακή αυτή σύνδεση επί μακρόν, τόσο μέσω πρωτοβουλίας πολιτών με σημαντικές παρεμβάσεις όσο και μέσω Δήμων κλπ. Στο παρελθόν υπήρξαν μάλιστα και υποσχέσεις για την μελέτη και κατασκευή του έργου, για το οποίο έχει εκπονηθεί μελέτη σκοπιμότητας το 2008 η οποία και έχει τεκμηριώσει την αναγκαιότητα και την ωφελιμότητα του. Ακόμη το έργο είχε ενταχθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης το οποίο, όπως γνωρίζετε, απεσύρθη πριν την τελική ψήφιση του.

Παρά όμως τα προαναφερόμενα γεγονότα, η σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Έδεσσα και Φλώρινα εξακολουθεί να γίνεται με την υπάρχουσα συμβατική γραμμή μέσω Πλατέως-Βέροιας- Νάουσας- Σκύδρας, με μια διαδρομή που ενδεικτικά για το τμήμα Θεσσαλονίκης- Έδεσσας διαρκεί χρονικά 1 ώρα και 40' αφού διανύσει ένα τόξο 122 χιλιομέτρων. Με την δημιουργία απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Έδεσσας μέσω Γιαννιτσών με ηλεκτροκίνηση η χρονική διάρκεια του ταξιδιού θα είναι περί τα 45'. Την ίδια στιγμή, το πιο πυκνοκατοικημένο τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Πέλλας, η ευρύτερη περιοχή των Γιαννιτσών, βρίσκεται εκτός της κάλυψης σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο ανορθολογισμός αυτός στο παρελθόν προήλθε από την δυσκολία που προέκυπτε από την ύπαρξη της λίμνης των Γιαννιτσών και δυστυχώς διατηρήθηκε και μετά την αποξήρανση της.

Είναι προφανές ότι το έργο της απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης της Σκύδρας μέσω Γιαννιτσών (γιατί από την Σκύδρα υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο προς Έδεσσα και Φλώρινα) και η διακλάδωση προς Αριδαία (με το τμήμα Σκύδρα- Αριδαία) αποτελεί εξαιρετική αναγκαιότητα για τους ακόλουθους λόγους:

- Θα διευκολύνει τις μετακινήσεις εργαζομένων, πολιτών και εμπορευμάτων από και προς την Θεσσαλονίκη, την βιομηχανική περιοχή Σίνδου και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από τους Νομούς Πέλλας, Φλώρινας και Κοζάνης σε χρόνο πολύ συντομότερο από την σημερινή σύνδεση.
- Θα μειώσει το κόστος διακίνησης των αγροτικών προϊόντων του Ν. Πέλλας συμβάλλοντας στην αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους.
- Θα διευκολύνει την επίσκεψη τουριστών προς τις περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος (Αρχαία Πέλλα, Καταρράκτες Έδεσσας, Λουτρά Λουτρακίου (Πόζαρ), Χιονοδρομικό Καϊμακτσαλάν, Νυμφαίο, Χιονοδρομικό Πισοδερίου, Φλώρινα).
- Θα ενισχύσει την προστασία του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής αποθαρρύνοντας την χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου καθιστώντας την ασύμφορη. Ακόμη θα αποφορτίσει το κέντρο της Θεσσαλονίκης από εισερχόμενα Ι.Χ. από τις προαναφερόμενες Περιφερειακές Ενότητες.
- Θα συμβάλει στην ασφαλέστερη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων

Το έργο έχει μικρές τεχνικές δυσκολίες, με άμεσο αποτέλεσμα το μειωμένο κόστος του, αφού:

- Δεν θα χρειαστεί κάποιο σημαντικό τεχνικό έργο καθόσον η εκκίνηση της γραμμής δύναται να γίνει δυτικά του Αξιού από υφιστάμενο σιδ/κό σταθμό (π.χ. Άδενδρο) με χρήση από Θεσσαλονίκη έως εκεί της υφιστάμενης γραμμής. Το τμήμα Άδενδρο (ή πλησίον αυτού) ως Σκύδρα μέσω Γιαννιτσών δεν υπερβαίνει τα 35 km, το δε τμήμα της παράκαμψης Σκύδρα- Αριδαία δεν υπερβαίνει τα 25km.
- Το ανάγλυφο της περιοχής είναι πεδινό και δεν υφίστανται εμπόδια ελαχιστοποιώντας το κόστος του έργου και τον χρόνο κατασκευής του.
- Ο προϋπολογισμός του με βάση την προμελέτη δεν υπερβαίνει τα 160.000.000 ευρώ συμπεριλαμβανομένων των τεσσάρων νέων σταθμών (ενδέχεται η οριστική μελέτη να διαφοροποιήσει το κόστος αλλά η αίσθηση που υπάρχει είναι ότι η όποια διαφοροποίηση δεν θα είναι σημαντική).

Λαμβάνοντας υπόψη, τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός

- **Εντάσσεται στον στρατηγικό σχεδιασμό του Υπουργείου η οριστική μελέτη και κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκης- Σκύδρας- Έδεσσας (νέο τμήμα Άδενδρο – Γιαννιτσά - Σκύδρα) με**

**παράκαμψη προς Αριδαία (Σκύδρα - Αριδαία); Αν ναι, με ποιο
χρονοδιάγραμμα; Θα επιδιωχθεί η ένταξη του στο Σ.Ε.Σ. για την
προγραμματική περίοδο 2014-2020;**

Ο ερωτών βουλευτής

Σηφάκης Γιάννης