



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 02/03/2011

Αριθ. Πρωτ. Β- 469

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ευαγγ.Λαμπαδαρίου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.

ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας με αριθ.10482/04-02-2011

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 10482/04-02-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σταύρος Καλαφάτης σχετικά με προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και βιωσιμότητας των έργων του Τράμ και της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Μοιάζει παράδοξο και προκαλεί μεγάλη απορία το γεγονός ότι ένας βουλευτής της Α΄ περιφέρειας Θεσσαλονίκης (και μάλιστα από τη νέα γενιά των βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας) αναλώνεται με την ερώτηση του σε μια τόσο μικροκομματική και κοντόθωρη αντίθεση στην προσπάθεια της κυβέρνησης να προωθήσει μεγάλα έργα συγκοινωνιακής υποδομής στη Θεσσαλονίκη.

Δείχνει, κατ' αρχήν, μεγάλη επιπολαιότητα και προχειρότητα το ότι αναφέρει ως έργο τη «θαλάσσια αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης» ενώ πρόκειται για πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς ιδιώτες που θα γίνει μετά την ολοκλήρωση της μελέτης σκοπιμότητας και βιωσιμότητας που έχει προκηρυχθεί. Σπεύδει μάλιστα να σχολιάσει αρνητικά πως υπήρξε στο παρελθόν «έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος παρά την ισχυρή πολιτική βούληση για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου». Εννοεί προφανώς τη συνεχή υπονόμευση της πρότασης από την απελθούσα διοίκηση του Δήμου Θεσσαλονίκης στην οποία επί χρόνια συμμετείχε, καθώς και την διακοπή της διαδικασίας πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος από την κομματικά ελεγχόμενη από τη Ν.Δ ηγεσία της Περιφέρειας, παρά τα συμπεράσματα της μελέτης που είχε προηγηθεί, τα οποία αγνοήθηκαν παντελώς. Είναι προφανές ότι και ο ίδιος αντιτίθεται στην ιδέα ενός χρήσιμου εναλλακτικού μέσου μαζικής μεταφοράς που θα αποκαθιστούσε και την παραδοσιακή σχέση της πόλης με τη θάλασσα μένοντας προσκολλημένος στην καθολική εξάρτησή από το Ι.Χ.

Σήμερα, ευτυχώς, η κατάσταση έχει αλλάξει. Η κυβέρνηση και η νέα διοίκηση στο Δήμο Θεσσαλονίκης συνεργάζονται αρμονικά για την προώθηση εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς.

1. Η κατασκευή του μετρό προχωρεί σταθερά, καλύπτοντας το χρόνο που χάθηκε στη διάρκεια της καταστροφικής Νεοδημοκρατικής διακυβέρνησης (στο τέλος του 2009 είχε προχωρήσει μόνο το 11% του έργου ενώ είχε παρέλθει το 55% του χρονοδιαγράμματος για την ολοκλήρωσή του). Θα έπρεπε να γνωρίζει (και δημόσια να αναγνωρίζει) ο βουλευτής, ότι το μετρό της Θεσσαλονίκης έγινε δημόσιο έργο επί κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, σε αντίθεση με τη φάρσα του «χρηματοδοτούμενου από την TV 100» έργου που είχε ξεκινήσει η δημοτική του παράταξη. Σήμερα, έχει διασφαλισμένους πόρους για την ολοκλήρωση του βασικού κορμού και των προβλεπόμενων επεκτάσεων μέχρι το 2015.

2. Ειδικότερα για τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία:

- Η ραγδαία ανάπτυξη στην ακτή του Δήμου Θερμαϊκού (περισσότεροι από 60 χιλιάδες μόνιμοι κάτοικοι τον χειμώνα και πάνω από 100.000 το καλοκαίρι) καθιστά προφανή την ανάγκη άμεσης σύνδεσης με το κέντρο της πόλης, κάτι που επίμονα ζητούν οι φορείς της περιοχής και η πρόσφατα εκλεγμένη διοίκηση του δήμου.
- Η μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας για τη θαλάσσια συγκοινωνία έχει ήδη ανατεθεί σε ένωση εταιριών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και σε 3 μήνες θα είναι έτοιμα τα τεύχη για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.
- Υπάρχει ήδη εκδηλωμένο ενδιαφέρον για συμμετοχή στο διαγωνισμό από Ελληνικές και ξένες κοινοπραξίες και τραπεζικούς ομίλους χωρίς να απαιτείται, κατ' αρχήν τουλάχιστον, επιδότηση του εισιτηρίου.
- Οι συγκεκριμένες προσφορές θα αξιολογηθούν εντός του Μαΐου και εφόσον επιβεβαιωθεί σοβαρό επενδυτικό ενδιαφέρον, εκτιμάται ότι μπορεί να ξεκινήσουν τα πρώτα δρομολόγια σε ένα περίπου χρόνο από σήμερα (άνοιξη 2012).

3. Σε σχέση με τη δυνατότητα και σκοπιμότητα μιας γραμμής σύγχρονου τραμ στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, θα αρκούσε μια απλή ανάγνωση της προκήρυξης της μελέτης από τον ερωτώντα βουλευτή, για να απαντηθούν οι ερωτήσεις που θέτει, αφού αναφέρεται σαφώς ότι η διαδρομή που θα επιλεγεί θα καθιστά το έργο βιώσιμο και συμπληρωματικό προς τα άλλα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών. Στο «μάστερ πλαν» για τη Θεσσαλονίκη του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που παρουσίασε ο υπουργός κ. Ρέππας, αναφέρεται σαφώς η διερεύνηση της διελεύσεως μέσου σταθερής τροχιάς από το κέντρο της πόλης. Πάνω σ' αυτόν τον άξονα αρθρώνονται και οι σχεδιαζόμενες αναπλάσεις που παρουσίασε η υπουργός ΥΠΕΚΑ κ. Μπιρμπίλη στο πλαίσιο των δικών της αρμοδιοτήτων.

Την ώρα που δυο υπουργεία, σχεδιάζουν συντονισμένα και σε συνεργασία με τη νέα δημοτική αρχή το μέλλον των βασικών υποδομών της πόλης, είναι απογοητευτικό το φαινόμενο της παρωχημένης μικροκομματικής νοοτροπίας και της εσωστρέφειας που διαπερνά την ερώτηση του κ. Καλαφάτη.

Σε κάθε περίπτωση οι πολίτες της Θεσσαλονίκης απαιτούν από το πολιτικό προσωπικό της, την προώθηση και την υποστήριξη αποφάσεων που θα προσφέρουν ένα πλούσιο φάσμα μέσων μαζικής μεταφοράς εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών αναπλάσεων και ρυθμίσεων. Εκτός, δηλαδή, από τα σημερινά λεωφορεία, η πόλη

χρειάζεται ένα πλήρες και συμπληρωματικό στο μετρό δίκτυο σταθερής τροχιάς με τραμ και θαλάσσια συγκοινωνία στο Θερμαϊκό, καθώς και ποδηλατοδρόμους και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Σταύρο Καλαφάτη

Εσωτερική διανομή

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού



Ακριβές Αντίγραφο

Ευσάγγ. Λαμπαδαρίου