

5489
9.6



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 08 /06/2011

Αριθ. Πρωτ. Β -1698

ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 155 10 ΠΑΠΑΓΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Πετρίνα Μαρουδιά
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-6508326
FAX : 210-6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

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

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Αναφορά
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας ΠΑΒ -5489/ 12-05-2011

Σε απάντηση της Αναφοράς με αριθμό ΠΑΒ – 5489/ 12-05-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος, θέτουμε υπόψη σας ότι:

Η ΕΡΓΟΣΕ υλοποιεί τα έργα που εντάσσονται στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων (Σ.Σ.Ε.) του βασικού σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας (ΠΑΘΕ/Π), που έχει εκπονηθεί με ευθύνη του τέως Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και έχει υποβληθεί στις Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο άξονας αυτός αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, τροφοδοτεί τις περιφερειακές γραμμές αυτού, εξυπηρετεί και συνδέει μεταξύ τους τα βασικότερα αστικά κέντρα της χώρας, ενώ συνδέεται με τους κύριους λιμένες της χώρας καθώς και τους διεθνείς μεταφορικούς άξονες.

Το Πρόγραμμα, που συγχρηματοδοτείται από προγράμματα της Γ΄ και Δ΄ προγραμματικής περιόδου και είναι συνολικού προϋπολογισμού 6,2 δις. ευρώ για την περίοδο 2000-2015, προβλέπει τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού άξονα υψηλών ταχυτήτων και αυξημένης χωρητικότητας, εξοπλισμένου με σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνησης, τα οποία θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της διαλειτουργικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Τα υλοποιούμενα, στο πλαίσιο του ανωτέρω Προγράμματος, έργα ολοκληρώνονται σταδιακά και αποδίδονται σε χρήση, όπως η ηλεκτροκινούμενη διπλή γραμμή στα τμήματα Θεσσαλονίκη – Δομοκός, Αχαρνές – Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» και Αχαρνές – Κιάτο, η Α΄ φάση του Συγκροτήματος Εμπορευματικών Εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο, κ.α., ενώ σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται τα έργα κατασκευής του ηλεκτροκινούμενου τετραπλού διαδρόμου στο τμήμα Τρεις Γέφυρες – Αχαρνές, της νέας διπλής γραμμής στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και της νέας διπλής γραμμής στο τμήμα Κιάτου – Ροδοδάφνης του άξονα Αθήνα – Πάτρας, της παραλλαγής στο τμήμα Πολύκαστρο –

Ειδομένη του άξονα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, της γραμμής σύνδεσης του Εμπορευματικού σταθμού Θριασίου Πεδίου με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ν. Ικονίου, κ.α. Επίσης σε φάση δημοπράτησης ή μελετητικής ωρίμανσης βρίσκονται τα υπόλοιπα έργα που περιλαμβάνει το Πρόγραμμα.

Με την υλοποίηση των έργων αυτών μειώνεται ο χρόνος διαδρομής για τους χρήστες του σιδηροδρόμου και βελτιώνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, ενώ δημιουργούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις και συνθήκες για διεκπεραίωση εμπορευματικών μεταφορών. Αποτέλεσμα είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου και η αύξηση του επιβατικού και εμπορευματικού έργου μέσω της προσέλκυσης προς αυτόν έργου από τα άλλα μεταφορικά μέσα. Σημαντικά, άλλωστε, είναι και τα περιβαλλοντικά και ενεργειακά οφέλη, καθώς όπως είναι γνωστό ο σιδηρόδρομος και μάλιστα ο ηλεκτροκινούμενος είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον και λιγότερο ενεργοβόρο μεταφορικό μέσο, συμβάλλοντας και στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων στις παρυφές των μεγάλων πόλεων.

Πέραν των προαναφερθέντων έργων που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π, έχει αναλάβει την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών έργων εκσυγχρονισμού υφισταμένων γραμμών με στόχο την εξασφάλιση ωριμότητας για ένταξη σε συγχρηματοδοτούμενα Προγράμματα, όπως η ηλεκτροκίνηση των σιδηροδρομικών γραμμών Πλατέος – Έδεσσας, Λάρισας – Βόλου και Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας και η αλλαγή της χάραξης και η σύνδεση με τον νέο λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Επίσης, η ΕΡΓΟΣΕ έχει αναλάβει την εκπόνηση, με κοινοτική συγχρηματοδότηση, μελετών έργων του μακροπρόθεσμου προγραμματισμού του ΟΣΕ, όπως της σύνδεσης του λιμένα Καβάλας με το υφιστάμενο δίκτυο, της κανονικοποίησης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρα – Πύργος – Κυπαρισσία - Καλαμάτα και της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης Αντίρριο – Ιωάννινα, στο πλαίσιο του άξονα 29 των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Επιπροσθέτως σας γνωρίζουμε ότι έχει ενταχθεί με μέριμνα του ΟΣΕ, ένα μεγάλο μέρος των μελετών για τον ίδιο άξονα (29), που αναπτύσσεται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας – Ιωάννινα – Καλαμπάκα – Κοζάνη. Επίσης, έχει γίνει δεκτό το αίτημα για ένταξη στο αναλυτικό δίκτυο Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών του νέου άξονα από Θριάσιο μέχρι Σφίγγα Θήβας και στο κύριο δίκτυο ΔΔΜ του νέου σιδηροδρομικού άξονα Θεσ/νίκη – Αμφίπολη – Καβάλα – Ν. Καρβάλη, που περιλαμβάνει και σύνδεση με την Νέα Ζίχνη (υφιστάμενη γραμμή Θεσ/νίκη – Αλεξανδρούπολη).

Το παράδειγμα της συνομωσίας του Ντιτρόιτ που αναφέρει το δημοσίευμα της εφημερίδας “ Παρόν ” είναι απολύτως ατυχές σε ότι αφορά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ . Η εταιρεία ήδη από τις αρχές του 2010 έχει εισέλθει σε αναπτυξιακή πορεία με τη λήψη μέτρων που συντελούν στην αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών . Τα αποτελέσματα έχουν ήδη αρχίσει να φαίνονται . Σήμερα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με βάση τα τελευταία οικονομικά αποτελέσματα έχει περιορίσει το έλλειμμα της από 18,5 εκατ. ευρώ τον Απρίλιο του 2010 σε 2,5 εκατ. ευρώ τον περασμένο Απρίλιο, εξοικονομώντας για τον Έλληνα φορολογούμενο σχεδόν 200 εκατ. ευρώ τον χρόνο.

Το νέο επιχειρησιακό σχέδιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που ήδη εφαρμόζεται είναι **φιλόδοξο αλλά ρεαλιστικό** και δίνει τα πρώτα αποτελέσματα.

Από τον Ιούλιο του 2010 στην Πάτρα, σε μια απαξιωμένη σιδηροδρομική γραμμή καθιερώθηκε η παροχή υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς από την Πάτρα στο Ρίο και από εκεί με λεωφορείο στο Πανεπιστήμιο και στο Νοσοκομείο. Τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά: ο λαός της Πάτρας το αγάπησε και το έκανε

κερδοφόρο μέσα σε 6 μήνες. Σήμερα σύγχρονα και καθαρά τρένα μεταφέρουν 500 άτομα με ακρίβεια κάθε ώρα από τον Άγιο Ανδρέα, στην Πάτρα και στο Ρίο. Κατ' ομολογία των τοπικών φορέων και των εκατοντάδων θετικών δημοσιευμάτων, έχει συντελέσει δραστικά στην μείωση τόσο του κυκλοφοριακού, όσο και του ασφυκτικού προβλήματος στάθμευσης στην Πάτρα . Αυτό είναι ένα αναπτυξιακό βήμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που ήδη αποδίδει καρπούς.

Τον Αύγουστο 2010 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ξεκίνησε την λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου 1110 με το υπάρχον προσωπικό, εξυπηρετώντας σήμερα 70 χιλιάδες τηλεφωνήματα μηνιαίως . Αυτό που κόστιζε 1,5 εκατ. το χρόνο πέρυσι σήμερα βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη χωρίς κόστος. Σύντομα από το τηλεφωνικό κέντρο θα εκδίδονται και εισιτήρια με την χρήση πιστωτικής κάρτας.

Από το Δεκέμβριο του 2010 ξεκίνησε στον διαδικτυακό τόπο www.trainose.gr η πώληση εισιτηρίων τρένων μέσω διαδικτύου. Σε 4 μήνες οι πωλήσεις έχουν ξεπεράσει τις 200 χιλιάδες ευρώ (χωρίς καμία διαφήμιση) και σύντομα με τις εκπτώσεις και προσφορές που θα δίνονται μέσω αυτής της ιστοσελίδας, αναμένεται να είναι το κύριο κανάλι πώλησης εισιτηρίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μειώνοντας δραστικά το κόστος πώλησης (αφού δεν παρεμβάλλεται υπάλληλος για την έκδοση εισιτηρίου) και διευκολύνοντας αφάνταστα τον επιβάτη.

Από τις αρχές Ιουνίου, ισχύει νέο πλέγμα δρομολογίων για τις επιβατικές μεταφορές, που είναι απολύτως προσαρμοσμένα στις ανάγκες του επιβατικού κοινού , με παράλληλη εξοικονόμηση τουλάχιστον 10 εκατ. ευρώ τον χρόνο, αξιοποιώντας καλύτερα το υπάρχον ηλεκτροκίνητο δίκτυο του ΟΣΕ.

Έχει υιοθετηθεί νέα ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική στις επιβατικές μεταφορές, ενώ στο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών αλλάζουν τελείως τα δεδομένα με τη λειτουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσα από τις εγκαταστάσεις του Θριάσιου εμπορευματικού κέντρου ΟΣΕ . Έτσι δίνεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ η δυνατότητα να προσφέρει στον εμπορικό και βιομηχανικό κόσμο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης παράδοση εμπορευματοκιβωτίων, με συνδυασμένη μεταφορά πόρτα-πόρτα αυθημερόν με μειωμένο κόστος, για το ίδιο δρομολόγιο και με συγκρίσιμους χρόνους παράδοσης.

Η υλοποίηση των παραπάνω δράσεων, θα κάνει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ βιώσιμη, κερδοφόρα και υγιή οικονομική δύναμη της Ελληνικής Αγοράς.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ



Κοινοποίηση:

Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ.Ν. Νικολόπουλο

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού