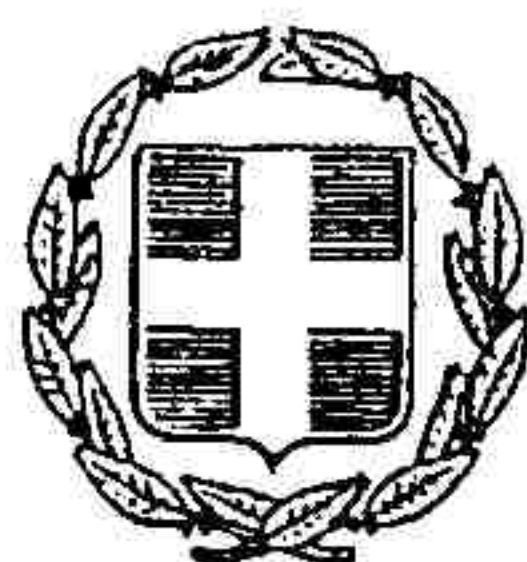




ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

31.12.2012
Παπάγου, 30 /1/2012

Αριθ. Πρωτ. Β-3323

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

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

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 3286/21-12-2011.

Σύμφωνα με τα υπ' αριθμ. 414610/5-1-2012, και 1600959/12-1-2012 ενημερωτικά έγγραφα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., και κατά σειρά των τιθέμενων ερωτημάτων με το οποίο παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το υπ' αριθμ. 3286/21-12-2011 ερωτήματα των Βουλευτών κας Ντόρα Μπακογιάννη, και κ.κ. Χρ. Μαρκογιαννάκη, Λεωτ.Αυγενάκη και Γιωργ. Κοντογιάννη, από πλευράς Υπ.Υ.Με.Δι, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Ερώτημα 1.

Στην περιοχή της Φθιώτιδας, σήμερα εκτελούνται ορισμένα από τα μεγαλύτερα και δυσκολότερα έργα του Στρατηγικού Σχεδίου Επενδύσεων του ΟΣΕ για το Σιδηροδρομικό Άξονα ΠΑΘΕΠ.

Η Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων Τιθορέας – Λιανοκλαδίου – Δομοκού αντικαθιστά το ορεινό κομμάτι της υφιστάμενης μονής γραμμής από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Τιθορέας έως τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Δομοκού.

Οι εργασίες κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων υποδομής, βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη σε όλο το μήκος του τμήματος της γραμμής αυτής.

Εντός του 1ου τριμήνου του 2012, προβλέπεται να προκηρυχθεί η εργολαβία ΑΔ635 «Υπολειπόμενες εργασίες υποδομής και κτιριακών εγκαταστάσεων, επιδομής, Η/Μ, εγκαταστάσεων, σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών, ηλεκτροκίνησης της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων Τιθορέα – Δομοκός» με την οποία θα δύναται πλέον να δοθεί σε λειτουργία η νέα γραμμή, που θα περιλαμβάνει σύγχρονα σιδηροδρομικά συστήματα τηλεδιοίκησης και τηλεπικοινωνιών, που θα

YV

μεγιστοποιούν την ασφάλεια, την άνεση και την μεταφορική ικανότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Με την ολοκλήρωση της νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα αυτό, θα επιτευχθεί μείωση του χρόνου διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης κατά 50' λεπτά περίπου. Το εν λόγω έργο συγχρηματοδοτείται από το ΕΠ.ΕΠ 2007-2013 και εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί το Δεκέμβριο του 2015 σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα εκτέλεσής του.

Ερώτημα 2

Η αύξηση του χρόνου διαδρομής των αμαξοστοιχιών στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκη προκύπτει από τους παρακάτω παράγοντες:

- Αύξηση του αριθμού των σταθμεύσεων.
- Αύξηση του βάρους των αμαξ/χιών ώστε να προσφέρονται περισσότερες θέσεις στο επιβατικό κοινό ανά αμαξ/χια.
- Από την πρόβλεψη 12λεπτης στάθμευσης στο σταθμό του Δομοκού για την αλλαγή κινητηρίων (από Διζελάμαξα σε Ηλεκτράμαξα & αντιστρόφως).

Σημειώνεται ότι τα χρονικά δρομολογιακά οφέλη από την χρήση της Ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Δομοκού – Θεσσαλονίκης είναι οριακά (ενώ τα οφέλη σε αξιοπιστία και ενεργειακή κατανάλωση είναι σημαντικότερα).

- Από την πρόβλεψη επιπλέον χρονικών περιθωρίων στους χρόνους διαδρομής για την κάλυψη καθυστερήσεων από την ανάγκη εκτέλεσης έργων της τρέχουσας συντήρησης κατά μήκος της γραμμής. Είναι γεγονός ότι λόγω της ανάγκης συντήρησης είχαν τεθεί για λόγους ασφάλειας βραδυπορίες, μετά όμως από συντονισμένες ενέργειες οι βραδυπορίες κατά κανόνα έχουν αρθεί. Υπολογίζεται ότι με τις υπό εκτέλεση και τις προγραμματισμένες εργολαβίες συντήρησης, σε σύντομο χρονικό διάστημα η ταχύτητα κυκλοφορίας της γραμμής θα έχει αποκατασταθεί.

Ερώτημα 3

Σχετικά με την επαναλειτουργία της γραμμής προς τη Δυτική Μακεδονία, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε επαφές με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης προκειμένου, στα ανωτέρω πλαίσια, να βρεθεί τρόπος χρηματοδότησης με συμμετοχή στο χρηματοδοτικό σχήμα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, βασισμένου σε στοιχεία κόστους λειτουργίας της γραμμής. Παρά τις προσπάθειες, αυτό δεν κατέστη δυνατόν. Παρόλα αυτά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αναγνωρίζοντας τη στρατηγική σημασία που έχει η γραμμή για την περιοχή, προγραμματίζει βιώσιμο πλάνο για την εκμετάλλευση της γραμμής και το οποίο θα ανακοινωθεί προσεχώς.

Ερώτημα 4

Το έργο της εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκη – Στρυμώνα – Προμαχώνα, το οποίο θα περιλαμβάνει και την εκτέλεση εντοπισμένων παρεμβάσεων για τη βελτίωση της γραμμής, βρίσκεται σε φάση εκπόνησης των απαιτούμενων μελετών και των τευχών δημοπράτησης. Επίσης, σε φάση έγκρισης από το ΥΠΕΚΑ βρίσκονται οι Περιβαλλοντικοί Όροι της ηλεκτροκίνησης.

Εντός του 2012, θα υποβληθεί αίτηση χρηματοδότησης του έργου από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας» (ΕΠΕΠ) του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Εφόσον εξασφαλισθεί η εν λόγω χρηματοδότηση, προβλέπεται διενέργεια διαγωνισμού για την κατασκευή του έργου στα τέλη του 2012 και ολοκλήρωση υλοποίησης του έργου στα μέσα του 2015.

Ερώτημα 5

Αναφορικά με τις διεθνείς συνδέσεις, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρίσκεται σε διαδικασία διαπραγματεύσεων με τα γειτονικά δίκτυα για την εύρεση βιώσιμης αποκατάστασης των συνδέσεων αυτών.

Ερώτημα 6

Έχει ολοκληρωθεί και τεθεί σε κυκλοφορία η διπλή ηλεκτροκινούμενη σιδηροδρομική γραμμή στο τμήμα Αθήνα (ΣΚΑ)- Κιάτο, μήκους 104 χλμ. Σε εξέλιξη βρίσκονται τα έργα υποδομής, στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη, μήκους 71 χλμ. με χρόνο ολοκλήρωσης της νέας διπλής γραμμής έως το Διακοπτό στα μέσα του 2014 και έως τη Ροδοδάφνη το 2015. Όσον αφορά στην κατασκευή της νέας διπλής σιδ/κής γραμμής στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο, μήκους 28 χλμ., βρίσκεται σε φάση δημοπράτησης η πρώτη εργολαβία που περιλαμβάνει τα έργα υποδομής έως τον Ψαθόπυργο. Η νέα διπλή γραμμή έως το Ρίο αναμένεται να ολοκληρωθεί στα τέλη του 2016.

Σχετικά με την κατασκευή της νέας διπλής γραμμής από το Ρίο ως την Πάτρα, σημαντικό τμήμα της οποίας αφορά σε υπόγεια χάραξη, δεν έχει ακόμη εξασφαλισθεί η απαραίτητη χρηματοδότηση για την υλοποίηση του έργου.

Μέχρι σήμερα, οι μελέτες έως τον Αγ. Διονύσιο έχουν εγκριθεί, έχουν εκδοθεί οι αντίστοιχοι περιβαλλοντικοί όροι και οι απαλλοτριώσεις βρίσκονται σε διαδικασία κήρυξης. Για το τμήμα από το Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου έως τη συναρμογή της γραμμής με αυτή προς Πύργο, έχει καταταθεί από την ΕΡΓΟΣΕ προς το ΥΠΕΚΑ, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου και εκκρεμεί η έγκρισή της. Μετά την έκδοση των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων θα προωθηθούν προς ολοκλήρωση οι υπολειπόμενες μελέτες.

Ωστόσο, δεδομένης της σημασίας ολοκλήρωσης της σιδ/κής γραμμής και της σύνδεσής της με το νέο λιμένα Πατρών, ώστε να επιτευχθεί αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, εξασφάλιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης προς Πύργο-Ολυμπία και Καλαμάτα και δυνατότητα λειτουργίας σύγχρονου ηλεκτροκινούμενου προαστιακού στη πόλη της Πάτρας, εξετάζεται η δυνατότητα προσωρινής λύσης με κανονικοποίηση και ηλεκτροκίνηση της υφιστάμενης μονής σιδ/κής γραμμής για το τμήμα από Ρίο έως νέο λιμένα Πατρών, ώστε να μειωθούν σημαντικά οι απαιτούμενοι πόροι.

Ερώτημα 7

Η ΕΡΓΟΣΕ, εκπονεί σήμερα, την Α' φάση της μελέτης κανονικοποίησης της γραμμής Πάτρας-Πύργου-Αλφειού-Ολυμπίας και σύνδεσης με Κατάκολο. Παράλληλα, προωθείται η δημοπράτηση της Β' φάσης, η οποία θα περιλαμβάνει και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης για τη κατασκευή του έργου. Οι εν λόγω μελέτες χρηματοδοτούνται από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και προβλέπεται να ολοκληρωθούν το 2015.

Ερώτημα 8

Ειδικά για το τμήμα Κόρινθος – Αργος – Ναύπλιο, είναι δυνατόν σε συνεργασία με την Περιφέρεια Πελοποννήσου και εφ' όσον αποδειχθεί βιώσιμη, να επαναλειτουργήσει η υφιστάμενη μετρικού εύρους σιδηροδρομική γραμμή με μετεπιβίβαση στον νέο σιδηροδρομικό σταθμό Κορίνθου.

Σχετικά με το τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Κόρινθος, δεν κρίνεται επί του παρόντος σκόπιμη η τοποθέτηση τρίτης σιδηροτροχιάς διότι θα πρέπει να αναβαθμιστεί και η υποδομή σε μεγάλα μήκη, πέραν της αλλαγής στρωτήρων, αλλαγών κ.λ.π.

Ερώτημα 9

Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του Σ.Σ. Αθηνών αποτελεί αντικείμενο της υπό δημοπράτηση από την ΕΡΓΟΣΕ νέας σχετικής εργολαβίας μετά την οριστική διακοπή και τη διάλυση της σύμβασης 994/2005.

Ερώτημα 10

Όσον αφορά στην επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου προς Ραφήνα, ολοκληρώθηκε η Α' φάση μελετών. Με την προϋπόθεση εξασφάλισης χρηματοδότησης, οι υπόλοιπες φάσεις μελετών μπορούν να ολοκληρωθούν σε τρία χρόνια.

Σχετικά με την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο, βρίσκεται σε εξέλιξη η εκπόνηση της Α' φάσης των μελετών. Με τη προϋπόθεση εξασφάλισης χρηματοδότησης, οι μελέτες μπορούν να ολοκληρωθούν σε τρία χρόνια.

Ερώτημα 11

Όσον αφορά στην ηλεκτροκίνηση του τμήματος Λάρισα-Βόλος, έχει εκπονηθεί η προμελέτη του έργου και έχει υποβληθεί η Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε.) στο ΥΠΕΚΑ, προκειμένου να ληφθεί θετική γνωμοδότηση, για την εν συνεχεία σύνταξη και υποβολή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) με την οποία θα εγκριθούν οι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου.

Επίσης, έχει εκπονηθεί η μελέτη ενεργειακής επάρκειας μέσω της οποίας υποδεικνύονται, μεταξύ άλλων, και οι θέσεις των υποσταθμών για την τροφοδοσία της ηλεκτροκίνησης. Οι ανωτέρω δράσεις στοχεύουν στη μελετητική ωρίμανση του έργου, ώστε σε περίπτωση που εξασφαλισθεί η αναγκαία χρηματοδότηση για την υλοποίησή του στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ (Εθνικού ή Περιφερειακού σκέλους) να πληροί τις βασικές προϋποθέσεις για την ένταξή του.

Η αναβάθμιση του τμήματος Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα συνδέεται με την ηλεκτροκίνηση αυτού του τμήματος. Για την ωρίμανση καθώς και την χρηματοδότηση του έργου αυτού, ισχύει ότι και για το αντίστοιχο τμήμα Λάρισα – Βόλος, πλην της εκπόνησης της προμελέτης.

Ερώτημα 12

Προκειμένου ο ΟΣΕ να προβεί σε φύλαξη, τόσο των ανενεργών, εξ αιτίας αναστολής λειτουργίας τμήματος του Σιδηροδρομικού του Δικτύου, όσο και των εν λειτουργία εγκαταστάσεών του, προέβη, κατόπιν δημοσίου ανοικτού διαγωνισμού, σε κατάρτιση σύμβασης με ιδιωτική εταιρία, διετούς

διάρκειας, αρχομένης από 05-05-2011, με αντικείμενο την Παροχή Υπηρεσιών Φύλαξης αυτών.

Η εν λόγω σύμβαση είναι εν εξελίξει και υλοποιείται δίχως κάποιο πρόβλημα. Πέραν τούτου συνεστήθη μόνιμη Υπηρεσιακή Επιτροπή για την αντιμετώπιση των θεμάτων που προκύπτουν από την αναστολή του δικτύου και ιδιαίτερα για την ασφάλεια του Δικτύου προς αντιμετώπιση των κλοπών Υλικών και Εγκαταστάσεων και την εξασφάλιση όλου του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, κυρίως του υπό αναστολή Σιδηροδρομικού Δικτύου, με την μεταφορά του, όσο αυτό είναι δυνατόν, σε άλλα φυλασσόμενα συγκροτήματα.

Στο εν λόγω υπηρεσιακό όργανο συμμετέχουν όλοι οι αρμόδιοι Διευθυντές του ΟΣΕ, των Διευθύνσεων Κυκλοφορίας, Παραγωγής, Μηχανοστασίων, Εργοστασίων, Εφοδιασμού, καθώς και ο Υπεύθυνος της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλείας (ΥΠΣΕΑ)).

Το συγκεκριμένο υπηρεσιακό όργανο συνέρχεται δύο (2) φορές τον μήνα σε σύσκεψη υπό τον Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ προς λήψη αποφάσεων και αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων, τα οποία, τυχόν, ανακύπτουν.

Με την, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 3891/2010, αναστολή λειτουργίας μέρους του Σιδηροδρομικού Δικτύου του ΟΣΕ και την ολοκλήρωση των μετατάξεων του προσωπικού σε άλλους φορείς του Δημοσίου, πρωταρχικός σκοπός της Διοίκησης της εταιρείας ήταν ο προγραμματισμός της διαφύλαξης του ενεργού Τροχαίου Υλικού και των εγκαταστάσεων, γεγονός που επετεύχθη ως προαναφέρθηκε. Στην συνέχεια θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί ανασυγκρότηση των υπηρεσιών και καταγραφή του διάσπαρτου, εκ της φύσεως του σιδηροδρόμου, Σιδηροδρομικού Υλικού κατά μήκος των 2.500 Km Σιδηροδρομικής Γραμμής του εθνικού δικτύου.

Προς τούτο και προκειμένου να μην επαναληφθούν τα δυσάρεστα γεγονότα του παρελθόντος, σχετικά με την εκποίηση του αχρήστου υλικού, επανεξετάστηκε ενδελεχώς η διαδικασία εκποίησης αχρήστου υλικού και εντοπίστηκαν τα σημεία, τα οποία ενδεχομένως αποτελούσαν πηγή προβλημάτων, με αποτέλεσμα την λήψη απόφασης αναμόρφωσης της Εγκυκλίου Εκποίησης Αχρήστου Υλικού (Σκράπ), έτσι ώστε να υπάρχει διαφάνεια επί των διαδικασιών, ενώ στην συνέχεια με την ολοκλήρωση της ανασυγκρότησης των υπηρεσιών του ΟΣΕ συγκροτήθηκαν, ως επιβάλλεται εκ του κανονισμού, οι Επιτροπές Παράδοσης και Κρίσης Αχρήστου Υλικού ανά συγκρότημα του Δικτύου.

Σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας στην δρομολόγηση της διαδικασίας εκποίησης Τροχαίου Υλικού, είναι η άσκηση αγωγής κατά του ΟΣΕ από την εταιρία «ΜΕΤΑΛ ΦΕΡ ΑΕ», λόγω διαφοράς που προκύπτει, κατά τους ισχυρισμούς της ενάγουσας εταιρείας, από την εκτέλεση της σύμβασης εκποίησης Τροχαίου Υλικού, την οποία είχε αναλάβει η ίδια εταιρεία κατά το έτος 2006. Στο πλαίσιο αυτό ο ΟΣΕ προτού προβεί σε οποιαδήποτε νέα εκποίηση Τροχαίου Υλικού θα έπρεπε να προβεί προηγουμένως σε ταυτοποίηση όλου, του ανά το Δίκτυο, προς εκποίηση Τροχαίου Υλικού, ώστε να αφαιρεθεί αυτό που περιλαμβάνεται στην προαναφερθείσα αγωγή.

Παρά την ως άνω δικαστική διαμάχη, ο ΟΣΕ προέβη κατ' αρχάς σε απογραφή του προς εκποίηση μη Τροχαίου Σιδηροδρομικού Υλικού της περιοχής Αλεξανδρούπολης-Ορμενίου, στην οποία περιοχή υπάρχουν οι μεγαλύτερες προς εκποίηση ποσότητες και στην συνέχεια προέβη στην

ανάκληση της απόφασης για της Αναστολή Εκποίησης του συγκεκριμένου υλικού, ενώ παράλληλα συντάχθηκε και το Πρωτόκολλο της Επιτροπής Κρίσεως Αχρήστου Υλικού επί τη βάσει του οποίου συνετάγη Διακήρυξη για Πλειοδοτικό Διαγωνισμό.

Το ίδιο ακριβώς συνέβη και σε άλλα τμήματα του Δικτύου με αποτέλεσμα να συνταχθούν ισάριθμα Πρωτόκολλα Κρίσεως Αχρήστου Υλικού, από τα οποία προέκυψαν αντίστοιχες Διακηρύξεις για τη διενέργεια Πλειοδοτικών Διαγωνισμών.

Ήδη δια των Αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ υπ' αριθμόν 4824/03-11-2011 4825/03-11-2011 και 4823/03-11-2011 ενεκρίθη η διενέργεια ισάριθμων Πλειοδοτικών Διαγωνισμών Εκποίησης Παλαιού και Άχρηστου Σιδηροδρομικού μη Τροχαίου Υλικού, ενώ με την ολοκλήρωση του έργου των επιτροπών και των άλλων συγκροτημάτων σταδιακά θα ακολουθήσουν και άλλοι Πλειοδοτικοί Διαγωνισμοί προκειμένου δι' αυτού του τρόπου να αξιοποιηθεί το Άχρηστο Υλικό επ' ωφελεία του ΟΣΕ.

Εκ των ανωτέρω εκτεθέντων καθίσταται σαφές ότι η επανεκκίνηση της διαδικασίας εκποίησης υλικού, ακόμη και του κηρυχθέντος προ της αναστολής πώλησης του 2008, ως εκποiehτέου, δεν μπορούσε να γίνει αυτόματα και δίχως την εξέταση του πλαισίου του συνόλου των παλαιών διαδικασιών, την ταυτοποίηση του προς εκποίηση υλικού, την συγκρότηση Επιτροπών και την ολοκλήρωση του έργου τους και την κατάρτιση ορθών διακηρύξεων.

Πρέπει να επισημανθεί ιδιαιτέρως ότι το σύνολο των ανωτέρω θεμάτων αντιμετωπίστηκε από την Διοίκηση και τις Υπηρεσίες του ΟΣΕ από τις αρχές του έτους 2011 και εφεξής, καθ' όσον, όπως αναφέρεται και στην αρχή του παρόντος, ο ΟΣΕ απορρόφησε, τον Νοέμβριο του 2010, δια συγχωνεύσεως την θυγατρική του εταιρία ΕΔΙΣΥ Α.Ε, η οποία, μέχρι τότε ήταν υπεύθυνη για την διαχείριση των υλικών και των εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι ο ΟΣΕ μερίμνησε και δρομολόγησε, από την ανάληψη της αντίστοιχης αρμοδιότητας, όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την εκποίηση αχρήστου υλικού, με την προσήκουσα προσοχή και επιμέλεια, ώστε αφ' ενός μεν να επιτευχθεί ο σκοπός της εκποίησης, προς όφελος της εταιρείας, αφ' ετέρου δε να τηρηθεί και να λειτουργήσει, υπό το πεδίο της νομιμότητας, η διαφάνεια, σ' ένα αντικείμενο το οποίο ταλάνισε τον ΟΣΕ επί μακρόν.

Παρά την άσκηση της παραπάνω αγωγής κατά του ΟΣΕ από την ενάγουσα εταιρία «ΜΕΤΑΛ ΦΕΡ ΑΕ», ο ΟΣΕ προχώρησε σε ανασυγκρότηση της Δευτεροβάθμιας Επιτροπής κρίσεως Αχρήστου Τροχαίου Υλικού, Επιτροπή επιβεβλημένη από τον Κανονισμό για το Τροχαίο Υλικό, προκειμένου να επικυρώσει το αποτέλεσμα της Πρωτοβαθμίου Επιτροπής και να προβεί σε τελική κρίση εκποίησης. Συγχρόνως ελήφθη απόφαση της Διοίκησης περί ανάκλησης των σχετικών Αποφάσεων της Διοίκησης του ΕΔΙΣΥ ΑΕ, οι οποίες είχαν ληφθεί από το 2008, για την αναστολή εκποίησης Αχρήστου, Τροχαίου και μη, Σιδηροδρομικού Υλικού. Όμως επειδή από το 2007, οπότε υπήρξαν οι τελευταίες τελικές κρίσεις της Δευτεροβαθμίου Επιτροπής, έως σήμερα, ήταν ενδεχόμενο να είχαν μετακινηθεί τα προς εκποίηση οχήματα, θα έπρεπε, πριν την τελική κρίση της Δευτεροβαθμίου Επιτροπής, να προηγηθεί ταυτοποίηση, ανά χώρο εναπόθεσης, των οχημάτων αυτών, ώστε στην συνέχεια να εκδοθούν, ανά χώρο Εναπόθεσης, τα Πρωτόκολλα Εκποίησης. Ακολούθως θα έπρεπε να διαχωριστεί το, προς Εκποίηση, τροχαίο υλικό από αυτό που αναφερόταν στην αγωγή της Εταιρείας «ΜΕΤΑΛ ΦΕΡ ΑΕ».

Πέραν όλων των ανωτέρω εκτεθέντων και προκειμένου να διαφυλαχθεί η περιουσία που αφορά στο Τροχαίο Υλικό, το οποίο μέχρι πρότινος, ήταν εν λειτουργία, πλην όμως σήμερα είναι ανενεργό και ακινητεί, είτε λόγω αναστολής λειτουργίας του Σιδηροδρομικού Δικτύου, είτε λόγω μη χρησιμοποιήσεως του από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και προκειμένου αυτό να μην απαξιωθεί, συνεστήθη Διάρκής Επιτροπή Τεχνικής Αξιολόγησης διατύπωσης προτάσεων και διεκπεραίωσης των διαδικασιών αξιοποίησης του εν λόγω Τροχαίου Υλικού.

Συστήθηκε Ομάδα Ασφαλείας Δικτύου, η οποία κινείται αναλόγως των περιπτώσεων με Δρεζίνα ή ΙΧΕ αυτοκίνητο και πραγματοποιεί εβδομαδιαίως ελέγχους στο υπό αναστολή δίκτυο της Πελοποννήσου και των εγκαταστάσεων αυτού, βάσει προκαθορισμένων διαδρομών.

Εξ' όλων των ανωτέρω εκτενώς αναφερομένων, προκύπτει ότι με την απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ Α.Ε από τον ΟΣΕ Α.Ε (29-11-2010) και την ανάληψη των αρμοδιοτήτων του από τον ΟΣΕ Α.Ε, η Διοίκηση και οι Υπηρεσίες του τελευταίου, συνεχώς και αδιαλείπτως προέβαιναν και προβαίνουν στην λήψη μέτρων για την διασφάλιση της κινητής και ακίνητης περιουσίας του, μέσω των νομίμων διαδικασιών, οι οποίες, σε πολλές περιπτώσεις, είναι μεν χρονοβόρες, πλην όμως αναγκαίες και απαραίτητες για την τήρηση της νομιμότητας και τη διασφάλιση της διαφάνειας.

Βεβαίως ένα Σιδηροδρομικό Δίκτυο με μήκος 2.500 Km και με Σιδηροδρομικό Υλικό, (όπως είναι π.χ. τροχαίο ή μη υλικό, χάλκινοι ηλεκτρικοί αγωγοί της ηλεκτροκίνησης, χαλύβδινες σιδηροτροχιές κ.λ.π.), διασπαρμένο σε όλο το μήκος αυτής, είναι επόμενο να είναι διαρκής στόχος κακοποιών στοιχείων, όπως επίσης είναι δυνατόν να είναι στόχος και οτιδήποτε άλλο έχει οικονομική αξία, πέραν του Σιδηροδρομικού Υλικού, η φύλαξη του οποίου, εκ του όγκου του, δεν είναι δυνατόν να καλύπτεται από τον ΟΣΕ, αλλά είναι έργο των Αρχών Ασφαλείας, οι οποίες είναι οι μόνες που μπορούν να αντιμετωπίζουν επικίνδυνα κακοποιά στοιχεία και να επιτηρούν και να ελέγχουν, ανά την επικράτεια, παρόμοιους χώρους.

Σημειώνουμε ότι η ένταση της επιβουλής των διαφόρων κακοποιών ομάδων, οι οποίες προσπαθούν να λεηλατήσουν το, από τη φύση του και εκ των πραγμάτων διάσπαρτο Σιδηροδρομικό Υλικό, προϋποθέτει πλέον ουσιαστική και συνεχή Αστυνόμευση και όχι απλή «Φύλαξη», γεγονός που πλέον απαιτεί άμεσα και την συνδρομή της Πολιτείας.

Προς τούτο η Διοίκηση του ΟΣΕ, στις 04/05/2011 και 09/05/2011 απέστειλε τα υπ' αριθμόν 436684 και 436691 έγγραφα προς το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας, Γραφείο Γενικών Επιθεωρητών Νοτίου και Βορείου Ελλάδος, καθώς και στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων, αντίστοιχα, επισημαίνοντας την σοβαρότητα και τον εξαιρετικό χαρακτήρα που έχει προσλάβει η κατάσταση στο σύνολο του Σιδηροδρομικού Δικτύου και των Εγκαταστάσεων, εξ' αιτίας των κλοπών και δολιοφθορών, καθώς και την τεράστια οικονομική ζημία του ΟΣΕ. Η Διοίκηση και οι Υπηρεσίες του ΟΣΕ είναι σε συνεχή επαφή με όλες τις Αστυνομικές Διευθύνσεις, στην δικαιοδοσία των οποίων εκτείνεται το Σιδηροδρομικό Δίκτυο, από τις οποίες έχει ζητηθεί να επιτηρούν, με εποχούμενες και πεζές περιπολίες, τις Εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και κυρίως όπου υπάρχει εκτεθειμένο Τροχαίο Υλικό, αλλά και άλλα Υλικά, ώστε να μην καθίσταται εύκολη λεία κακόβουλων ενεργειών.

Με τα έγγραφα μας αυτά και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων, ζητήσαμε να επιληφθούν των γεγονότων αυτών με τον χαρακτήρα του επείγοντος, καθώς είναι προφανές, ότι λόγω της πολυπλοκότητας, της επικινδυνότητας και της συχνότητας των περιστατικών, η αντιμετώπιση των εκφεύγει ως

προαναφέραμε, πλέον των δυνατοτήτων και των μέσων που διαθέτει ο ΟΣΕ και απαιτείται η ανάγκη ανάληψης πρωτοβουλιών, εκ μέρους των θεσμοθετημένων προς τούτο οργάνων και Αρχών της Πολιτείας.

Τέλος σχετικά με το δεύτερο αίτημα του ερωτήματος σας, που αφορά στο θέμα της καθυστέρησης εφαρμογής των προβλεπόμενων στο ψηφισθέν πέρυσι νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ, σας ενημερώνουμε ότι έχουν υλοποιηθεί οι παρακάτω δράσεις :

α. Η συγχώνευση με απορρόφηση της ΕΔΙΣΥ Α.Ε. από τη μητρική εταιρία ΟΣΕ Α.Ε. (αριθμ. Φ8/οικ. 57795/5636/2641-2010 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων).

β. Το πρόγραμμα μείωσης του πλεονάζοντος υπηρετούντος Προσωπικού με τη μεταφορά του σε άλλους φορείς του Δημοσίου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέφθηκαν στο Νόμο 3891/2010. (Μεταφέρθηκαν 955 υπάλληλοι και εκκρεμεί η μεταφορά 43 επιπλέον.) Επίσης, η υπογραφείσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας του ΟΣΕ 2011. Οι δράσεις αυτές συντέλεσαν στην πολύ σημαντική μείωση της δαπάνης μισθοδοσίας του ΟΣΕ.

γ. Η κατάρτιση του νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Και αναμένεται και η έγκρισή του από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

δ. Η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων του ΟΣΕ και των θυγατρικών του για την περίοδο 2011-2013, τα οποία και υλοποιούνται.

ε. Η κατάρτιση των διεταιρικών συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ Και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Χ. ΒΟΡΙΔΗΣ

Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κα Ντόρα Μπακογιάννη
Βουλευτή κ. Χρ. Μακρογιαννάκη
Βουλευτή κ. Λεωτ. Αυγενάκη
Βουλευτή κ. Γιωργ. Κοντογιάννη
2. Υπουργείο Οικονομικών
Γραφείο Υπουργού
3. Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
Γραφείο Υπουργού

Εσωτερική διανομή
Γραφείο Υπουργού

