



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων
ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: « Ενεργοποίηση του μνημονίου συνεργασίας του 2018 που είχε υπογραφεί ανάμεσα MOTOROIL και τον ΟΣΕ, σύμφωνα με το οποίο η MOTOROIL ανέλαμβανε τη μετατροπή της υφιστάμενης μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής σε «γραμμή συνδυασμένου πλάτους σύμφωνα με τα διεθνή σιδηροδρομικά πρότυπα» από τους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας μέχρι τον Ισθμό»

Με την παρούσα Αναφορά, σας καταθέτουμε το από 10 Οκτωβρίου «**Άρθρο – Ανοιχτή επιστολή του Επικεφαλής της Κίνησης Φ.Σ. Πελοποννησιακής Γραμμής Κωνσταντίνου Μπρούσαλη**», μέσω του οποίου ζητείται να τεθούν σε εφαρμογή και υλοποίηση όσα υπογράφηκαν στο μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της MOTOROIL και του ΟΣΕ το 2018 και αφορούν στην αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής του παλαιού δικτύου από τους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας μέχρι τον Ισθμό μήκους 10 χιλιομέτρων. Το έργο εργασίας επρόκειτο να υλοποιηθεί από την MOTOROIL υπό την τεχνική επίβλεψη του ΟΣΕ.

Επισυνάπτεται Άρθρο - Ανοιχτή επιστολή του Επικεφαλής της Κίνησης Φ.Σ. Πελοποννησιακής Γραμμής Κωνσταντίνου Μπρούσαλη.

Παρακαλούμε, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς σας, για την απάντηση σχετικά με τις ενέργειες του Υπουργείου για αποτελεσματική επίλυση του θέματος

Αθήνα, 14-12-2020

Οι καταθέτοντες βουλευτές

Ψυχογιός Γεώργιος

Αραχωβίτης Σταύρος

Γκιόλας Ιωάννης

Παπαηλιού Γεώργιος

Χαρίτσης Αλέξης

ΝΑ ΜΗΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΙ ΑΛΛΟ ΕΝΑ ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑ

**Άρθρο - Ανοιχτή επιστολή του Επικεφαλής της Κίνησης Φ.Σ. Πελοποννησιακής
Γραμμής Κωνσταντίνου Μπούσαλη**

ΠΡΟΣ:

1. Υπουργό Υποδομών – Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή
2. Διοίκηση ΟΣΕ
3. Περιφερειάρχη Πελοποννήσου κ. Π. Νίκα

Αρκαδία 10 Οκτωβρίου 2020

Πληροφορηθήκαμε με κατάπληξη ότι το έργο που έχει ξεκινήσει στην παλιά μετρική γραμμή για σιδηροδρομική σύνδεση των διωλιστηρίων της MOTOR OIL από τους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας μέχρι τον Ισθμό δεν θα γίνει με τις προβλέψεις που είχαν δρομολογηθεί πριν από δυόμισι χρόνια μεταξύ του ΟΣΕ και της παραπάνω εταιρίας. Το τμήμα αυτό, κοντά στα 10 χιλιόμετρα, σχεδιάζεται τώρα να γίνει μόνο ως γραμμή «κανονικού» εύρους.

Όπως είναι γνωστό το 2018 με την προηγούμενη κυβέρνηση είχε υπογραφεί μνημόνιο συνεργασίας με το οποίο η MOTOR OIL ανελάμβανε τη μετατροπή της υφιστάμενης μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής σε «γραμμή συνδυασμένου πλάτους σύμφωνα με τα διεθνή σιδηροδρομικά πρότυπα». Θα υπήρχε δηλαδή και τρίτη ράγα ανάμεσα στις δυο εξωτερικές της «κανονικής» γραμμής.

Το έργο σύμφωνα με το μνημόνιο συνεργασίας επρόκειτο να υλοποιηθεί από την MOTOR OIL υπό την τεχνική επίβλεψη του ΟΣΕ. Μετά την ολοκλήρωσή του η παραπάνω σιδηροδρομική γραμμή προβλεπόταν ότι «θα περιέλθει στον ΟΣΕ και θα αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής». Το τμήμα αυτό της γραμμής διασυνδεδεμένο στον Ισθμό με τη νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων αναμένεται να εξυπηρετήσει όχι μόνο την MOTOR OIL αλλά και τις άλλες βιομηχανίες της περιοχής όπως κι άλλες ανάγκες.

Η πρόβλεψη το 2018 να ανακατασκευαστεί εκείνο το τμήμα της υφιστάμενης παλιάς μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής σε γραμμή μικτού – συνδυασμένου εύρους είχε ασφαλώς την αυτονόητη λογική της προοπτικής να παραμείνει ανοιχτή η δυνατότητα επαναλειτουργίας της μετρικής γραμμής Αγίων Αναργύρων – Ελευσίνας – Μεγάρων - Κορίνθου, και της σύνδεσής της με την υπόλοιπη σε αναστολή γραμμή της Πελοποννήσου. Γι' αυτό άλλωστε πριν από μια 20ετία προνοήθηκε έγκαιρα σε τμήμα 5-6 χιλιομέτρων ανάμεσα Κινέτα – Κακιά Σκάλα η κατασκευή γραμμής συνδυασμένου – μικτού εύρους. Διότι εκεί η νέα διπλή «κανονική» γραμμή επικάλυπτε το ίχνος της μετρικής γραμμής.

Η σημασία της διασφάλισης ανοιχτής της δυνατότητας επαναξιοποίησης οποτεδήποτε του υφιστάμενου διαδρόμου της μετρικής και μικτής γραμμής είναι αυταπόδεικτη. Στο τμήμα της Αττικής, μέχρι Ελευσίνα - Μέγαρα προβλέπεται άλλωστε και από το Ρυθμιστικό Σχέδιο η ανάπτυξη μελλοντικά του Δυτικού

Προαστιακού Αττικής, (μελέτες της ΕΡΓΟΣΕ προβλέπουν κι εκεί γραμμή συνδυασμένου εύρους). Ο ανοιχτός όμως μετρικός διάδρομος από την Αττική (Θριάσιο) μέχρι την Πελοπόννησο δυνητικά εξασφαλίζει και πιθανές εμπορευματικές μεταφορές, όπως γινόταν πριν από λίγα χρόνια και με τη μεταφορά πετρελαίου από τα ΕΛΠΕ (Απρόπυργο) στη Μεγαλόπολη. Πέρα όμως από τα παραπάνω είναι βέβαια αξιοποιήσιμος και για τουριστική χρήση (Ελευσίνα- Κακιά Σκάλα κτλ.) και ενδεχομένως (μελλοντικά) και για τοπικές μετακινήσεις (light rail) στους οικισμούς του παραλιακού μετώπου.

Στην πολύπαθη (και σιδηροδρομικά) χώρα μας δεν έχουμε καθόλου την πολυτέλεια να εξουδετερώσουμε την προοπτική για κανέναν διάδρομο μέσου σταθερής τροχιάς. Είναι λοιπόν απαράδεκτο, κοντόφθαλμο και μικρόψυχο να αποκόβεται αδικαιολόγητα η συνέχεια του υπάρχοντος μετρικού διαδρόμου και να απονεκρώνεται με κατατεμαχισμό η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

Πρέπει δε να επισημανθεί ότι τις τελευταίες δεκαετίες, παρά τα ατέλειωτα έργα των εκσυγχρονισμών στη χώρα μας, με εξαίρεση το μετρό και τον προαστιακό στην Αττική, όχι μόνο δεν έχουν δημιουργηθεί νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις αλλά έχουν εγκαταλειφθεί ή παροπλιστεί και καταστρέφονται εκατοντάδες χιλιόμετρα σιδηροδρόμου (Δυτική Αττική, Πελοπόννησος, Αιτωλοακαρνανία, Κοζάνη, Αν. Μακεδονία, κτλ.) που διέρχονται μάλιστα από τα κέντρα των πόλεων. Το ελληνικό κράτος δεν έχει όμως δικαίωμα στην πολυτελή βαρβαρότητα και σε άλλους βάνανους σιδηροδρομικούς ακρωτηριασμούς με μεθοδευμένη θανάτωση αφήνοντας κατάλοιπα κι άλλους «Λαυρεωτικούς».

Συνιστά το λιγότερο αναξιότητα το να καταστρέφουμε αβασάνιστα στο όνομα δήθεν του εκσυγχρονισμού και να μη διδασκόμαστε ούτε από το παράδειγμα άλλων προηγμένων σιδηροδρομικά χωρών όπου συνυπάρχουν αρμονικότερα με πλήρη αξιοποίηση ή επαναλειτουργία κι εκμετάλλευση παλιότερες σιδηροδρομικές γραμμές με υπερσύγχρονες (π.χ. Ελβετία, Γερμανία κι αλλού).

Καλούμε λοιπόν την κυβέρνηση, προσωπικά τον ίδιο τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλή και τη διοίκηση του ΟΣΕ, να αναλάβουν έγκαιρα τις ευθύνες τους. Να επανεξετάσουν το ζήτημα πολύπλευρα με την απαιτούμενη διορατικότητα και να τηρηθούν όσα προβλέφθηκαν το 2018, για να μην συντελεστεί άλλο ένα κακούργημα σε βάρος των υποδομών της πατρίδας μας. Διαφορετικά θα παραμείνουν υπόλογοι στην Ιστορία.

Υ.Γ. Ευχαριστώ θερμά τον Σπύρο Νικολόπουλο (οικουμενικό φωτογράφο και φίλο του σιδηροδρόμου) όπως και τους: Φώτη Λυκομήτρο, George Gbidis και Pan-Pap για τις μοναδικές φωτογραφίες τους με τις οποίες υποστηρίζω αυτό το άρθρο.