



Αθήνα, 15 Απριλίου 2022

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Με όνειρα αντί για μελέτες περιμένει η κυβέρνηση να αλλάξει η εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου»

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, Σπύρος Πατέρας, κατά την παρέμβασή του στο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών, είπε ότι ο σιδηρόδρομος έχει την δυνατότητα να ωφεληθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης, καθώς η κυβέρνηση έχει εντάξει σε αυτό τρία σημαντικά έργα:

- Το πρώτο, όπως ανέφερε ο κ. Πατέρας, αφορά την συντήρηση του δικτύου, η οποία έχει περάσει από διάφορες φάσεις τα τελευταία χρόνια.
- Το δεύτερο έργο λέγεται ψηφιακός μετασχηματισμός του ΟΣΕ,
- Το τρίτο έργο είναι αναπτυξιακό, ο Προαστιακός Δυτικής Αττικής, που θα ενώσει τα Λιόσια με τα Μέγαρα, την Ελευσίνα και τον Ασπρόπυργο, μια ευρεία βιομηχανική ζώνη της Αττικής.

Με την ανακοίνωση των εν λόγω έργων, τα οποία κατά τον κ. Πατέρα «θα αποτελέσουν τον πυλώνα για τα επόμενα βήματα του σιδηροδρόμου», ενώ μάλιστα, όπως πέρασε στον Τύπο «θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου», μας προκαλούνται αυτόματα εύλογα ερωτήματα, γιατί στην πραγματικότητα και τα τρία έργα είναι παντελώς στον αέρα. Μετά από τρία σχεδόν χρόνια διακυβέρνησης, η κυβέρνηση προβάλλει για τον ΟΣΕ τα εξής:

Ως πρώτο έργο, ο κ. Πρόεδρος επαναλαμβάνει τα γνωστά για το έργο συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω ΣΔΙΤ. Είναι δηλαδή το έργο, για το οποίο ακούμε τόσες διακηρύξεις τα τελευταία τρία χρόνια, χωρίς κανείς να γνωρίζει για ποιο πράγμα πρόκειται.

Μάλλον, ούτε ο ΟΣΕ το γνωρίζει, αφού, σύμφωνα με την ομιλία του κ. Πατέρα στους Δελφούς:

«Στο δίκτυο πραγματοποιούνται σύγχρονα έργα, αλλά υπολείπεται χρηματοδότηση για την συντήρησή του. Το Ταμείο Ανάκαμψης θα συμβάλει με ένα ποσό, όχι πάρα πολύ μεγάλο, αλλά σημαντικό, για να σηματοδοτήσει ότι το έργο της συντήρησης του δικτύου είναι κρίσιμο για τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Το οργανώνουμε με το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών σαν έργο ΣΔΙΤ, για να υλοποιηθεί το επόμενο

διάστημα. Μέχρι να γίνει το έργο, ο σιδηρόδρομος θα υλοποιεί την συντήρησή του με πολύ περιορισμένους πόρους, υλοποιώντας συνήθως “πυροσβεστική” συντήρηση».

Λίγα πράγματα καταλαβαίνουμε από την παρέμβαση αυτή.

- Υπάρχουν σχετικές μελέτες;
- Σε ποια τμήματα του δικτύου αναφέρεται το έργο;
- Τι θα περιλαμβάνει το έργο;
- Με τι τρόπο θα γίνει το έργο;
- Με τι προϋπολογισμό;
- Πότε θα αρχίσει ο διαγωνισμός; (αν δεν γίνει απ’ ευθείας ανάθεση)

Πέραν αυτών, οι απόψεις του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ σχετικά με τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου θεωρούμε ότι είναι εξαιρετικά προβληματικές και ανησυχητικές. Ουσιαστικά παραδέχεται ότι η συντήρησή του υλοποιείται με πολύ περιορισμένους πόρους, συνήθως «πυροσβεστικά» όπως αναφέρεται, μέχρις ότου «οργανωθεί» η συντήρηση, σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών σαν έργο ΣΔΙΤ. Με αυτή την παραδοχή εξηγείται η συχνότητα των ατυχημάτων τα τελευταία δύο χρόνια, ενώ η διαπιστωμένη ανικανότητα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών να προωθήσει οποιονδήποτε διαγωνισμό (διότι δεν μπορεί να κάνει απευθείας ανάθεση, τομέας στον οποίο πρωταγωνιστεί) προοιωνίζεται μεγάλη καθυστέρηση, εάν και εφόσον τελεσφορήσει ο σχετικός διαγωνισμός. Και μέχρι τότε θα συνεχίζεται η υποχρηματοδότησή του, με ότι αυτό συνεπάγεται...

Όσον αφορά το δεύτερο έργο, τον ψηφιακό μετασχηματισμό του ΟΣΕ, τα πράγματα μπερδεύονται ακόμη περισσότερο. Εξ όσων γνωρίζουμε, ο ΟΣΕ δεν έχει ιδέα για τι πράγμα πρόκειται, αφού θα δώσει απ’ ευθείας ανάθεση για να του πουν εξωτερικοί σύμβουλοι τι να προτείνει ως «ψηφιακό μετασχηματισμό».

Από αυτά που είπε ο κ. Πρόεδρος στους Δελφούς, θα πρόκειται στην πραγματικότητα για ένα τηλεπικοινωνιακό έργο που έχει να κάνει με την παροχή wi-fi στο επιβατικό κοινό, παροχή έξυπνου εισιτηρίου σε όλο το δίκτυο (και όχι μόνο στον Προαστιακό Σιδηρόδρομο) και την παροχή υπηρεσιών τηλεματικής, ώστε να έχει ο επιβάτης ενημέρωση στους σταθμούς, κάτι πολύ βασικό σε όλη την Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο, που σήμερα δεν έχει.

Προκύπτουν όμως τα εξής ερωτήματα:

- Όσον αφορά την παροχή wi-fi στις αμαξοστοιχίες, αυτό ανήκει στην αρμοδιότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και θα είναι ανεπίτρεπτο να αναλάβει ο ΟΣΕ τέτοιο κόστος.
- Όσον αφορά την παροχή έξυπνου εισιτηρίου, εάν αυτό αναφέρεται στις δυνατότητες ψηφιακής έκδοσης εισιτηρίων στο δίκτυο, και πάλι είναι αρμοδιότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εάν εννοείται η δυνατότητα διαλειτουργικότητας εισιτηρίων στους σταθμούς, αναφέρουμε ότι τέτοιο έργο έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ, και περιμένουμε να δούμε εάν οποιαδήποτε ενέργεια βασιστεί σε αυτή την εμπειρία.
- Ανεξαρτήτως των ανωτέρω πρέπει ο ΟΣΕ να μας διευκρινίσει τι ακριβώς σχεδιάζει, με ποιες μελέτες και με τι κόστος. Εάν δεν υπάρχουν οι μελέτες, τότε απλώς μιλάμε για «εξαγγελίες του αέρα».

Για το τρίτο έργο, δηλαδή τον προαστιακό σιδηρόδρομο Δυτικής Αττικής, τα πράγματα σοβαρεύουν επικίνδυνα. Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ παρουσιάζει σε ένα σοβαρό forum, ένα έργο για το οποίο υπάρχουν πάρα πολλές απορίες.

- Ποιο είναι ακριβώς το έργο;
- Πού θα είναι οι σταθμοί;

- Θα γίνει με μετρική ή κανονική γραμμή;
- Οι γραμμές θα είναι διπλές ή μονές;
- Πότε έγιναν οι μελέτες; (Εάν έγιναν)
- Ποιοι έκαναν τις μελέτες;

Πάντως, ειδικές μελέτες για τον Δυτικό Προαστιακό ξεκίνησαν επί ΣΥΡΙΖΑ και μάλιστα με χρηματοδότηση από τα ΕΛΠΕ, στα οποία θα δινόταν η δυνατότητα να περάσουν ορισμένους αγωγούς κάτω από ορισμένα τμήματα του δικτύου. Αλλά από τον Ιούλιο του 2019, όλα σταμάτησαν.

Πολύ φοβόμαστε ότι σήμερα δεν υπάρχει τίποτα πίσω από το παραπάνω έργο, αλλά ούτε και από τα δύο προηγούμενα και δυστυχώς μάλλον ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ εμφανίστηκε σε ένα σοβαρό forum για να παρουσιάσει όνειρα, χωρίς μελέτες, τα οποία μάλιστα βαπτίζοντα με αμετροέπεια ως «3 μεγάλα έργα που θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Με βάση τα ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο είναι το έργο ΣΔΙΤ για τη συντήρηση του δικτύου; Σε ποια ακριβώς τμήματα του δικτύου αναφέρεται; Ποιες είναι οι προδιαγραφές του, ο προϋπολογισμός και το μίγμα χρηματοδότησης;
2. Υπάρχουν σχετικές μελέτες για το έργο της συντήρησης; Ποιος τις εκπόνησε;
3. Τι εννοεί ο ΟΣΕ ως ψηφιακό μετασχηματισμό; Τι κόστος θα έχει; Έχει κάνει μελέτες ή μήπως έχει ζητήσει με απ' ευθείας ανάθεση σχετικές υποδείξεις;
4. Εάν ο ψηφιακός μετασχηματισμός, όπως παρουσιάζεται από τον Πρόεδρο του ΟΣΕ, περιλαμβάνει και ζητήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είναι ιδιωτική εταιρία ιταλικών συμφερόντων, γιατί ο ΟΣΕ να χρηματοδοτήσει ένα τέτοιος επεμβάσεις;
5. Τι εννοεί ο Πρόεδρος του ΟΣΕ ως Προαστιακό σιδηρόδρομο δυτικής Αττικής; Τι προδιαγραφές θα έχει αυτός ο Προαστιακός σιδηρόδρομος; (α) Θα είναι ηλεκτροκινούμενος; (β) θα έχει γραμμές μετρικού ή κανονικού εύρους; (γ) θα είναι σε διπλή γραμμή ή σε μονή; Ποιος είναι ο προϋπολογισμός του έργου;
6. Από πού θα ξεκινάει η γραμμή του Προαστιακού αυτού και πού θα καταλήγει; Τι ενδιαμέσσοι σταθμοί προβλέπονται;
7. Υπάρχουν μελέτες για το έργο αυτό; Ποιος και πότε τις εκπόνησε;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

**Αβραμάκης Ελευθέριος
Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος)
Αλεξιάδης Τρύφων
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αραχωβίτης Σταύρος
Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος**

Βαρδάκης Σωκράτης
Βαρεμένος Γεώργιος
Βέττα Καλλιόπη
Βίτσας Δημήτρης
Γκαρά Αναστασία (Νατάσα)
Γκιόλας Ιωάννης
Δρίτσας Θεόδωρος
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Καλαματιανός Διονύσιος
Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
Λάππας Σπυρίδων
Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)
Μάρκου Κωνσταντίνος
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
Ξενογιαννακοπούλου Μαρία-Ελίζα (Μαριλίζα)
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Παπαηλιού Γεώργιος
Παπανάτσιου Αικατερίνη
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Σαρακιώτης Ιωάννης
Σπίρτζης Χρήστος
Τζούφη Μερόπη
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Φάμελλος Σωκράτης
Χαρίτου Δημήτριος
Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης (Μίλτος)
Χρηστίδου Ραλλία
Ψυχογιός Γεώργιος