

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2762  
Ημερομ. Κατάθεσης: 23/1/2024



Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2024

## ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών**

**Θέμα: «Γιατί αναβάλλει η κυβέρνηση της ΝΔ την επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου έως την Ραφήνα;»**

Ο στόχος ενός σύγχρονου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου υπηρετεί το κοινό συμφέρον και συμβάλλει στην ανάπτυξη κάθε περιοχής από την οποία διέρχεται. Ο εκσυγχρονισμός του ελληνικού σιδηροδρόμου για να είναι ρεαλιστικός πρέπει να περιλαμβάνει πλήθος σημαντικών έργων, με άμεση προτεραιότητα φυσικά, την αποκατάσταση του δικτύου της Θεσσαλίας, μετά τις επιπτώσεις του κλιματικού φαινομένου Daniel. Το γεγονός αυτό όμως, δεν πρέπει να εργαλειοποιηθεί από την κυβέρνηση με την πρόφαση εκ νέου αναίρεσης των υποσχέσεών της για την επέκταση του σιδηρόδρομου και τη λειτουργία του Προαστιακού έως τα δύο λιμάνια της Ανατολικής Αττικής, δηλ. το Λαύριο και τη Ραφήνα.

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης των ελληνικών σιδηροδρόμων μέσω της ενοποίησης φορέων και της δημιουργίας του «νέου ΟΣΕ», που ανακοίνωσε το αρμόδιο Υπουργείο, περιέχει αναλυτικά στοιχεία για τη στρατηγική ανάπτυξη του σιδηρόδρομου με τα προγραμματιζόμενα έργα να χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες. Τα έργα άμεσης προτεραιότητας, εν προκειμένω η αποκατάσταση του θεσσαλικού δικτύου, το βραχυπρόθεσμο πρόγραμμα με ορίζοντα 5ετίας, το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα με ορίζοντα 10ετίας και το 20ετές μακροπρόθεσμο πρόγραμμα δράσεων.

Στο βραχυπρόθεσμο πρόγραμμα με ορίζοντα 5ετίας, δηλ. έως το 2029 περιλαμβάνονται έργα, τα οποία έχουν εξασφαλισμένους πόρους χρηματοδότησης και είναι τεχνικά πιο ώριμα προς υλοποίηση. Τέτοιο έργο θεωρείται για το σχεδιασμό του Υπουργείου, η επέκταση του Προαστιακού σιδηροδρόμου προς το λιμένα Λαυρίου με την πρόβλεψη δημιουργίας 2 Σιδηροδρομικών Σταθμών, ενός στο Μαρκόπουλο Μεσογαίας και ενός τερματικού στο Λαύριο, καθώς και 7 σιδηροδρομικών στάσεων στους οικισμούς ΒΙΟ.ΠΑ Καλυβίων, Καλυβίων, Κουβαρά, Κερατέας, Δασκαλειού, Καλοπήγαδου και Λαυρίου με συνολικό προϋπολογισμό 391 εκατ. ευρώ.

Από την άλλη, στα έργα μεσοπρόθεσμου σχεδιασμού με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας διότι δεν διαθέτει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση συγκαταλέγεται η επέκταση του Προαστιακού προς το λιμάνι της Ραφήνας, συνολικού ύψους 309

εκατ. ευρώ. Πληροφορίες κάνουν λόγο πως έχουν εξετασθεί δύο εναλλακτικές χαράξεις, όπως η σύνδεση της στάσης του Προαστιακού της Παλλήνης μέσω του σιδηροδρομικού διαδρόμου της οδού Σταυρού -Ραφήνας με το λιμάνι της Ραφήνας και η εναλλακτική με απευθείας σύνδεση του λιμένα της Ραφήνας με το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» (Βόρεια έξοδος αεροδρομίου). Το γεγονός της μη εξασφάλισης χρηματοδότησης αποτελεί μια κακή είδηση για την ευρύτερη περιοχή της Ραφήνας, ενώ προκαλεί και τα ευαίσθητα κοινωνικά αντανakλαστικά των πολιτών, των οποίων οι προσδοκίες βιώσιμης ανάπτυξης του τόπου τους διαψεύδονται ξανά με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

**Επειδή** πρόκειται επί της ουσίας για έργα παραγωγικής ανασυγκρότησης που εξυπηρετούν τις κοινωνικές ανάγκες, τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις και τη δίκαιη τοπική ανάπτυξη και τα οποία υπηρετούσε σε συντεταγμένη βάση το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών και Μεταφορών που εκπόνησε και ολοκλήρωσε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

**Επειδή** η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου θα σημάνει την αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων αλλά και της λειτουργίας των δύο λιμανιών της Ανατολικής Αττικής για την επιβατική, εμπορική και οικονομική τους δραστηριότητα.

**Επειδή**, είναι εξίσου σημαντική για το όλο έργο και η επέκταση της Αττικής Οδού προς τα δύο λιμάνια της περιοχής, για την οποία εξίσου δεν υφίσταται κάποια ουσιαστική εξέλιξη, ενώ ειδικά στην περίπτωση του λιμανιού και της πόλης της Ραφήνας, όπου τους καλοκαιρινούς μήνες μετακινούνται περίπου 2.000.000 επιβάτες, υφίσταται τεράστιο πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

**Ερωτάται ο κ. Υπουργός:**

- 1. Ποιοι είναι οι πραγματικοί λόγοι που παραπέμπεται εκ νέου για τα μακρινά επόμενα χρόνια η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου προς τη Ραφήνα;**
- 2. Ποιος σύγχρονος στρατηγικός σχεδιασμός συνδυασμένων μεταφορών για τη μετακίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών της Αττικής αναιρεί τη δυνατότητα συνδρομής των δύο περιφερειακών λιμανιών της Ανατολικής Αττικής μέσω της σιδηροδρομικής επέκτασης, τόσο στην ανάπτυξη των τοπικών περιοχών τους, όσο και στην ενισχυμένη διασυνδεσιμότητα με τον κεντρικό λιμένα Πειραιά και του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος»;**
- 3. Υπάρχει συγκεκριμένος σχεδιασμός επέκτασης της Αττικής Οδού προς τα δύο λιμάνια και τότε θα ξεκινήσει πρακτικά η διαδικασία υλοποίησής του;**
- 4. Δεδομένου ότι το πρόβλημα δεν εντοπίζεται στην έλλειψη κονδυλίων και εφόσον έχει τεθεί ως προτεραιότητα μακράς βέβαια διάρκειας, η**

επέκταση του σιδηρόδρομου προς το Λαύριο, γιατί δεν τίθεται αντίστοιχα το βάρος στην επέκταση της Αττικής Οδού προς τη Ραφήνα, η οποία εξυπηρετούσε δραστικά στην αντιμετώπιση του τεράστιου κυκλοφοριακού προβλήματος που παρουσιάζει εξαιτίας της υψηλής επισκεψιμότητας του λιμανιού της;

**Οι ερωτώντες Βουλευτές**

**Καραμέρος Γεώργιος**

**Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)**