

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3159
Ημερομ. Κατάθεσης: 12/2/2024



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 12/2/2024

Του: Βασιλείου Βιλιάρδου, Βουλευτή Β1', Βορείου Τομέα Αθηνών

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Δημιουργία Σιδηροδρομικού Σταθμού στο Κρυονέρι της Αττικής»

Κύριε Υπουργέ,

Με την υπ' αρ. 1445/30.10.23 Ερώτηση μας, ζητήσαμε να ενημερωθούμε για την πορεία δημοπράτησης του σταθμού του Κρυονερίου - όπως και για το ενδεχόμενο χρήσης του για υπεραστικά δρομολόγια. Οι απαντήσεις που λάβαμε ήταν αντικρουόμενες:

Η ΕΡΓΟΣΕ (Αρ. Πρωτ. Εξ 10444/23), στις 8 Νοεμβρίου 2023, απαντά: «η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής στάσης Κρυονερίου θα πληροί όλες τις προδιαγραφές και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και αμαξοστοιχιών υπεραστικής ή/και προαστιακής εξυπηρέτησης» Συμπληρώνει, δε ότι, η ΕΡΓΟΣΕ είναι αρμόδια μόνο για την υλοποίηση των έργων που της αναθέτει ο ΟΣΕ - ο οποίος, όμως, είναι αυτός που έχει την ευθύνη για την λειτουργία και διαχείριση τους.

Ο ΟΣΕ με την (Αρ. Πρωτ. 9061417) απάντησή του, στις 7.11.23, απάντησε ότι: «ο λειτουργικός σχεδιασμός της στάσης (διάταξη, μήκος αποβάθρων, κλίσεις, εξοπλισμός) ανταποκρίνεται στην λειτουργία τοπικών προαστιακών αμαξοστοιχιών. Αποτελεί διεθνή πρακτική, για λόγους ταχύτητας, η εξυπηρέτηση των επιβατών υπεραστικών αμαξοστοιχιών να περιορίζεται μόνο σε σταθμούς κομβικούς ή αυτούς μεγάλων πόλεων. Σημειώνεται πως σήμερα καμιά αμαξοστοιχία μεγάλων αποστάσεων δεν σταθμεύει σε κανέναν σταθμό μεταξύ Αθήνας και Οινόης».

Φαίνεται, δηλαδή ότι, ο σταθμός στο Κρυονέρι, όταν γίνει, δεν θα χρησιμοποιείται για υπεραστικά δρομολόγια - κάτι που ακούγεται λογικό, αφού είναι μονής γραμμής/αποβάθρας. Όμως, βλέπουμε ότι εγείρεται και μια διχογνωμία μεταξύ του ΟΣΕ, ως αναθέτοντα και της ΕΡΓΟΣΕ, ως επιβλέπουσας, για το ποιες, τελικά, είναι οι προδιαγραφές του εν λόγω σταθμού. Η εν λόγω διάσταση απόψεων κρίνουμε ότι είναι επικίνδυνο φαινόμενο, που θα μπορούσε να επεκταθεί και σε άλλο θέματα, όπως είδαμε στην περίπτωση του δυστυχήματος των Τεμπών (αν, πχ, λειτουργεί ή όχι τηλεδιοίκηση, τι είναι «τηλεδιοίκηση» κλπ.).

Παράλληλα, φαίνεται η εμμονή του ΟΣΕ, εδώ και πολλά χρόνια, να μην εξυπηρετεί υπεραστικά δρομολόγια με άλλο σταθμό στην Αττική. Στο παρελθόν, όμως, κάτι ανάλογο γίνονταν με τον σταθμό του Αγίου Στεφάνου, σε κάποια δρομολόγια, καθώς και του ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών). Σημειώνεται δε ότι, όπως έχουμε αναφέρει, είναι πρακτική στο εξωτερικό να υπάρχουν 2 σταθμοί σε μεγάλες πόλεις - ένας στο κέντρο τερματικός και ένας στα προάστια. Δεν μπορούμε να αντιληφθούμε, κατόπιν τούτου, πώς γίνεται πχ στη Βοιωτία να υπάρχουν

τρεις σταθμοί (Οινόη, Θήβα, Λειβαδιά) και στην Φθιώτιδα δυο (Λαμία, Τιθορέα), που εξυπηρετούν πολύ μικρότερες πόλεις, προφανώς για λόγους εύκολης πρόσβασης, αλλά στην Αττική μόνο ένας: ο τερματικός της Αθήνας!

Εκτός αυτού, ο κεντρικός σταθμός της Αθήνας τελεί, εδώ και πολλά χρόνια, υπό αναβάθμιση, κάτι που προκαλεί ταλαιπωρία στους επιβάτες (πχ πρόσβαση από το ΜΕΤΡΟ) – ενώ, κατά μήκος της υπογειοποίησης των Σεπολίων και όλης της διαδρομής μέχρι την Οινόη, υπάρχει βραδυπορία, επειδή, η γραμμή χρειάζεται βελτίωση, ενώ, σχεδιάζεται και παράκαμψη του αστικού τμήματος των Αχαρνών. Συνεπώς, μια επιπλέον στάση δεν θα αποτελούσε μεγάλη καθυστέρηση. Αλήθεια, αναρωτιόμαστε, πώς είναι δυνατόν να εκλαμβάνεται η Αθήνα (λεκανοπέδιο Αθηνών) των 5 εκατομμυρίων κατοίκων, ως μία ενιαία πόλη, όταν το κέντρο της από τα βόρεια προάστια απέχει 20 χιλιόμετρα. Θεωρούμε ότι, μια τέτοια αντιμετώπιση, τελικά, υποβιβάζει την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφοράς που παρέχει ο σιδηρόδρομος και αποτρέπει την χρήση του - ενώ επιβαρύνει την οδική κίνηση, τόσο περί τον κεντρικό σταθμό, όσο και στους δρόμους περί το κέντρο της πόλης της Αθήνας.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Ποια είναι η πρόοδος στην δημοπράτηση και κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού του Κρυονερίου της Αττικής και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής του;
2. Θα εξυπηρετεί, τελικά, ο ως άνω σταθμός του Κρυονερίου υπεραστικά δρομολόγια; Αν όχι, υπάρχει η πολιτική βούληση να συμπληρωθεί ο σχεδιασμός του και να αναβαθμιστεί καταλλήλως, ώστε να μπορεί; Εναλλακτικά, ποιο άλλο σημείο, ευρισκόμενο οπουδήποτε στην βόρεια Αττική, θα μπορούσε να εξυπηρετεί, ως σταθμός, δρομολόγια υπεραστικών αμαξοστοιχιών;
3. Πώς εξηγείται η διάσταση απόψεων μεταξύ του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, ως προς τις προδιαγραφές της στάσης του Κρυονερίου για υπεραστικά δρομολόγια και ποια είναι η εμπλοκή και η θέση της ΡΑΣ ως προς την λειτουργία του εν λόγω σταθμού; Περαιτέρω, έχουν ερωτηθεί οι χρήστες, δηλαδή η Hellenic Train και οι επιβάτες του υπεραστικού σιδηροδρόμου, για το αν είναι θετική προς εξυπηρέτησή τους η προοπτική δημιουργίας ενός δεύτερου σιδηροδρομικού σταθμού στην Αττική;

Ο ερωτών βουλευτής

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ