

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ

- 1. ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**
- 2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**

ΘΕΜΑ : «Προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και βιωσιμότητας των έργων του Τράμ και της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη».

Η κυβέρνηση θα πρέπει επιτέλους να πάψει να χάνεται στη σύγχυση και στις παλινωδίες της, όσον αφορά σημαντικά ζητήματα της Θεσσαλονίκης. Θα πρέπει να εστιάσει και να εντείνει όλες τις προσπάθειες της στην υλοποίηση και ολοκλήρωση του ΜΕΤΡΟ, ενός διαχρονικού οράματος όλων των Θεσσαλονικέων. Ενός οράματος που έλαβε «σάρκα και οστά» κατά την περίοδο διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν θα πρέπει να διαχέει τόσο τις δυνάμεις όσο και τους περιορισμένους πόρους της οικονομίας, από το ιδιαίτερο αυτό για την πόλη εγχείρημα, το οποίο απαιτεί απόλυτο συντονισμό δραστηριοτήτων και ταχύτητα εκτέλεσης εργασιών. Η προεκλογική δέσμευση της κυβέρνησης για μεταφορά της διοίκησης του ΜΕΤΡΟ στη Θεσσαλονίκη, παραμένει ανεκπλήρωτη, οι καταστηματαρχές που πλήττονται από την εκτέλεση του έργου βρίσκονται στα όριά τους και η κυκλοφορία στην πόλη παραμένει ιδιαίτερα βεβαρημένη.

Το αρμόδιο Υπουργείο προκήρυξε μελέτη σκοπιμότητας για ΤΡΑΜ στην πόλη, θα πρέπει όμως να λάβει σοβαρά υπόψη του :

- το κόστος του έργου και τη δέσμευση πόρων, οι οποίοι θα μπορούσαν να κατευθυνθούν και να ενισχύσουν την επιτάχυνση έργων του ΜΕΤΡΟ.
- τις πιθανές αλληλοεπικαλύψεις της γραμμής ΤΡΑΜ με τις γραμμές του ΜΕΤΡΟ,
- την κυκλοφοριακή επιβάρυνση της πόλης και τα αδιέξοδα των καταστηματαρχών, από την παράλληλη εκτέλεση εργασιών ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ.,
- την αισθητική αλλοίωση που θα επέλθει στους κεντρικούς δρόμους της πόλης,
- και φυσικά το κατά πόσο η κατάληψη του ζωτικού χώρου οδοστρώματος που απαιτείται για τη λειτουργία του ΤΡΑΜ, συνεισφέρει στην εξάλειψη τους κυκλοφοριακού προβλήματος και δεν το επιδεινώνει.

Από την άλλη πλευρά, το πρόγραμμα «Θεσσαλονίκη 2012» της Υπουργού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής κας Μπιρμπίλη, προβλέπει τη μετατροπή της οδού Τσιμισκή σε «κύριο εμπορικό δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, με 2 λωρίδες οχημάτων για λεωφορεία και ταξί, χωρίς παρόδια στάθμευση, μεγάλα πεζοδρόμια, μικρά υπαίθρια καθιστικά και ποδηλατόδρομο δύο κατευθύνσεων». Αν σε αυτό το σχεδιασμό προσθέσουμε και το ΤΡΑΜ, τότε προφανώς δεν υπάρχει χώρος για κίνηση των Ι.Χ. στην οδό Τσιμισκή.

Όσον αφορά το εγχείρημα υλοποίησης της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας, είναι δεδομένο ότι απαιτεί προσεκτικούς σχεδιασμούς και εμπεριστατωμένη μελέτη βιωσιμότητάς. Υπενθυμίζεται ότι και στο παρελθόν υπήρξαν προσπάθειες από πολλούς φορείς (π.χ. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας) ιδιαίτερα στην περίοδο 2004-2009 οι οποίες δεν καρποφόρησαν για οικονομικούς λόγους και λόγους έλλειψης επενδυτικού ενδιαφέροντος, παρά την ισχυρή πολιτική βούληση για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου.

Το έργο θα πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο ενός συγκροτημένου σχεδίου συγκοινωνιών (γεγονός που δεν συμβαίνει) και όχι να αποτελεί αποσπασματικά την υλοποίηση μιας επιθυμίας ενός κυβερνητικού στελέχους και μάλιστα του συγκοινωνιολόγου καθηγητή κ. Βούγια.

Όλα τα ανωτέρω πρέπει να συζητηθούν και να συνεκτιμηθούν με σοβαρότητα και υπευθυνότητα.

Διότι, έπειτα από το master plan για τις μεταφορές που εξήγγειλε ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππας, από το πρόγραμμα «Θεσσαλονίκη 2012» της Υπουργού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής κας Μπιρμπίλη, τις δεσμεύσεις του Υφυπουργού Υποδομών κ. Μαγκρίωτη και τις ιδέες που διατύπωσε ο Υφυπουργός Μεταφορών κ. Βούγιας, γίνεται φανερό πως η κυβέρνηση επενδύει στη σύγχυση και στην ομίχλη της Θεσσαλονίκης και όχι στο μέλλον της.

Για όλα τα παραπάνω

ΕΡΩΤΩΝΤΑΙ οι κ. ΥΠΟΥΡΓΟΙ :

1. Υπάρχει συνεννόηση και συντονισμός μεταξύ των δύο Υπουργείων, για όσα εξαγγέλλονται ή σχεδιάζονται για την πόλη της Θεσσαλονίκης ;
2. Πότε θα υλοποιηθεί η εξαγγελία για μεταφορά της διοίκησης του ΜΕΤΡΟ στη Θεσσαλονίκη, ώστε να επιτευχθεί καλύτερος σχεδιασμός, άμεση παρακολούθηση, συντονισμός και επίσπευση της υλοποίησης των εκτελούμενων εργασιών ;

3. Είναι στο σχεδιασμό της κυβέρνησης η παράλληλη εκτέλεση εργασιών ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ στην πόλη της Θεσσαλονίκης ;
4. Τα δύο μέσα (ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ) θα λειτουργούν συμπληρωματικά ή θα αλληλεπικαλύπτονται, με δεδομένο ότι κινούνται σε παράλληλους άξονες της πόλης ;
5. Με δεδομένο το σχεδιασμό του προγράμματος «Θεσσαλονίκη 2012», υπάρχει ζωτικός χώρος στην οδό Τσιμισκή για ενσωμάτωση και γραμμών ΤΡΑΜ ;
6. Είναι διατεθειμένη η κυβέρνηση να επιχορηγήσει το εικιτήριο της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης στην περίπτωση που ενδεχομένως απαιτηθεί, ώστε να καταστεί βιώσιμο και λειτουργικό το εγχείρημα ;
7. Έχει γίνει καταρχήν διερεύνηση για την ύπαρξη ώριμου επενδυτικού ενδιαφέρον από ιδιώτες, για τη Θαλάσσια Συγκοινωνία ;

Αθήνα, Φεβρουαρίου 2010

Ο Εσωτών Βουλευτής

Σταύρος Καλαφάτης