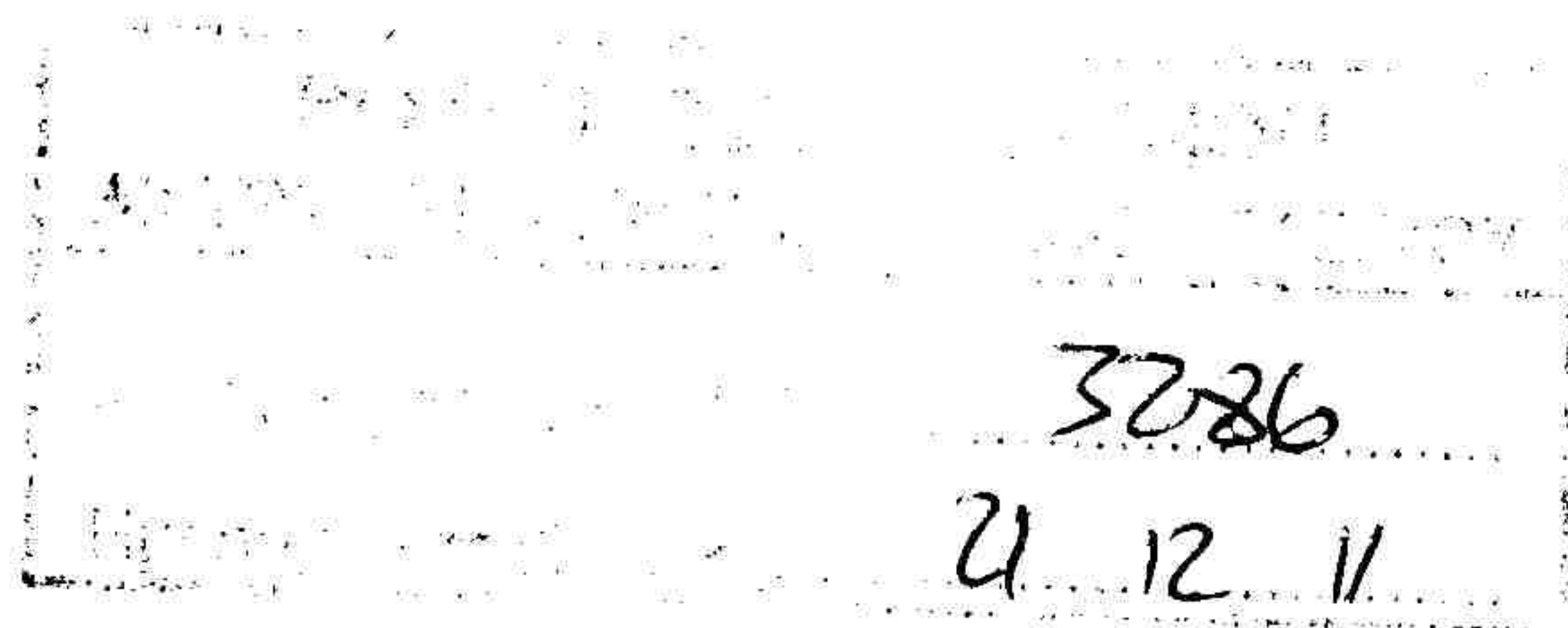
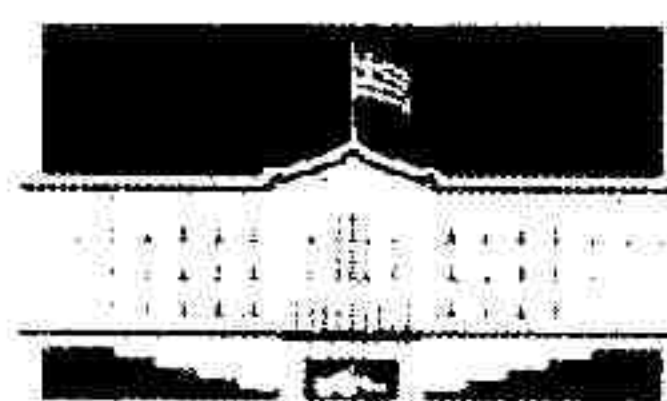




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δημοκρατική Συμμαχία

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 21/12/2011

Προς τους Υπουργούς: - **Μεταφορών & Υποδομών**
- **Οικονομικών**
- **Προστασίας του Πολίτη**

Θέμα: ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΣΙΩΠΗ ΓΙΑ ΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Ενώ το υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών επιβεβαίωσε ουσιαστικώς την ανυπαρξία προόδου και την σύγχυση αρμοδιοτήτων σχετικά με τα «παγωμένα» έργα στους 4 από τους 5 μεγάλους οδικούς άξονες, τουλάχιστον το θέμα αυτό έχει τεθεί σε δημόσια συζήτηση, τόσο εντός της χώρας όσο και με τους Κοινοτικούς εταίρους. Ελπίζουμε ότι η πίεση-και κυρίως η μεσολάβηση-αυτών των τελευταίων για την εξεύρεση λύσης θα συντελέσει, αν μη τι άλλο, στην απεμπλοκή του θέματος και στην επανεκκίνηση των εργασιών.

Σχετικά με τα σιδηροδρομικά έργα όμως εκπλήσσει η απόλυτη σιγή που επικρατεί. Αναμφιβόλως, αυτό εμμέσως προδίδει και την χαμηλή προτεραιότητα που κατέχει ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, υποβάθμιση που αντανακλάται, άλλωστε, και στην διαρκή του υποβάθμιση στην χώρα μας, σε εποχή μάλιστα που διεθνώς αποδίδεται μεγίστη σημασία στη δημιουργία γραμμών υψηλών ταχυτήτων και στην εν γένει αναβάθμιση των σιδηροδρομικών δικτύων. Εδώ ολόκληρα δίκτυα περικόπηκαν, αφού πρώτα απαξιώθηκαν, η χώρα απομονώθηκε σιδηροδρομικώς από την υπόλοιπη Ευρώπη(!), ενώ σε άλλα δίκτυα (π.χ. Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, Θεσσαλίας κλπ) η κυκλοφορία επιβατικών συρμών είναι υποτυπώδης. Εκπλήσσει ότι γραμμές προσφάτως ανακαινισμένες, όπως εκείνη προς Ναύπλιο (αλλά και όλο το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου)-που θα μπορούσε να έχει τουλάχιστον τουριστική χρήση-έχουν εγκαταλειφθεί.

Κατόπιν των παραπάνω ερωτώνται οι κ. Υπουργοί:

- 1) Πότε προβλέπεται να παραδοθεί το κρίσιμο τμήμα Τιθορέας - Δομοκού του άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης; Η καθυστέρηση στο καίριο αυτό τμήμα είναι μεγάλη και ζημιογόνος. Είναι άλλωστε προφανές ότι άλλη αξία θα προσδώσει και στην αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ η ύπαρξη γραμμής που καθιστά την χρονική απόσταση μεταξύ των δύο μεγαλύτερων πόλεων της χώρας τρίωρη (λόγω και της ολοκλήρωσης της ηλεκτροκίνησης στο σύνολό της) αντί της σημερινής των 5.30' περίπου ωρών. Η γραμμή αυτή αναμένεται να είναι και ανταποδοτική λόγω και του υψηλού κόστους καυσίμων και διοδίων της οδικής μετάβασης, κάτι που, βεβαίως, ισχύει και για άλλα τμήματα όταν ολοκληρωθούν, π.χ. το τμήμα Αθηνών-Πατρών.
- 2) Γιατί χρειάζονται σήμερα τα τρέινα 30 με 40 λεπτά περισσότερο απ' ό,τι προ δεκαετίας για την κάλυψη της διαδρομής Αθηνών-Θεσσαλονίκης, παρά την πρόσφατη ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Δομοκού Θεσσαλονίκης;
- 3) Πού βρίσκεται το θέμα της επαναλειτουργίας της γραμμής προς Δυτική Μακεδονία; Πρόκειται για γραμμή στρατηγικής σημασίας το κλείσιμο της οποίας μόνον προσωρινώς μπορεί να γίνει ανεκτό.
- 4) Πότε προβλέπεται να παραδοθεί η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Θεσσαλονίκης-Προμαχώνα και άρα η ηλεκτροκίνητη σύνδεση με Βουλγαρία-Ρουμανία και μεγάλο τμήμα της λοιπής Ανατολικής Ευρώπης;
- 5) Επειδή η κατάργηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη δεν μπορεί να είναι διαρκής (γιατί αυτό-μεταξύ-άλλων αντίκειται και στις συμφωνίες που έχει υπογράψει η Ελλάδα για την διασύνδεση των πρωτευουσών και των λοιπών μεγάλων πόλεων της ΝΑ Ευρώπης σιδηροδρομικώς, αλλά και στο καλώς νοούμενο συμφέρον της χώρας), τι σχεδιασμοί υπάρχουν για την άρση της σιδηροδρομικής απομόνωσης της χώρας από την υπόλοιπη Ευρώπη προσεχώς;
- 6) Πότε ολοκληρώνεται η νέα, διπλή και ηλεκτροκίνητη, γραμμή των Πατρών, που και αυτή καθυστερεί απaráδεκτα, και ποιά λύση έχει βρεθεί για το σημαντικό θέμα του σταθμού της πόλεως, ώστε αυτός να είναι (όπως ο παλιός) κεντρικός και λειτουργικός;
- 7) Εξετάζεται η προοπτική σύνδεσης και του Πύργου, πρωτεύουσας μεγάλης και εύφορης περιοχής, με γραμμή (μονή έστω) διεθνούς πλάτους (1.44μ.), δεδομένου και του πεδινού εδάφους της περιοχής, που δεν παρουσιάζει σημαντικές τεχνικές δυσκολίες κατασκευής, καθώς και η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κατακώλου-Πύργου-Ολυμπίας, για την εξυπηρέτηση των χιλιάδων υψηλού εισοδήματος επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται την Ολυμπία και για την, συνακόλουθη, αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ;
- 8) Εξετάζεται η επαναλειτουργία της γραμμής Κορίνθου-Άργους-Ναυπλίου, η οποία-και τουριστικά έστω-θα μπορούσε να είναι χρήσιμη, καθώς και η επαναλειτουργία και άλλων τμημάτων μετρικής γραμμής, σε συνεργασία με την Περιφέρεια Πελοποννήσου; Το θέμα των μετεπιβιβάσεων, που αποτρέπει τους επιβάτες από την χρήση του τρέινου, μπορεί να λυθεί με την τοποθέτηση τρίτης σιδηροτροχιάς μεταξύ Πειραιώς-Αθηνών-Κορίνθου, επί του

νέου διπλού διαδρόμου της διαδρομής αυτής, για την παράλληλη και ταχεία κυκλοφορία και μετρικών συρμών.

9) Σκέπτεστε την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του σταθμού Αθηνών, που η σημερινή του κατάσταση αποτελεί ντροπή για την πρωτεύουσα και την χώρα-και στον οποίον τα στοιχειώδη νέα έργα (πλατφόρμες κλπ) προχωρούν με ρυθμό χελώνας-μέσω συμβάσεως παραχώρησης, που θα ωφελήσει τόσο την οικονομία γενικά όσο και-ειδικότερα-τα έσοδα του ΟΣΕ;

10) Εν όψει και της δημιουργίας του παν-Αττικού δικτύου λιμένων, πού βρίσκεται το θέμα της επέκτασης του προαστιακού σιδηροδρόμου προς Ραφήνα-και ιδίως προς Λαύριο;

11) Τι προβλέπεται για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας στην Θεσσαλία; Το σχετικώς πρόσφατα ανακαινισμένο τμήμα Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα υπολειτουργεί, το δε τμήμα Λάρισα-Βόλος δεν έχει ηλεκτροκινηθεί, ενώ το όφελος από την σύνδεση με ηλεκτροκίνητα τραίνα της πόλεως και του λιμένα του Βόλου είναι προφανές.

12) Τι γίνεται με το τροχαίο και το λοιπό υλικό του ΟΣΕ το οποίο, εγκαταλελειμμένο, λεηλατείται; Τι θα γίνει το τροχαίο υλικό (μεγάλο μέρος του οποίου είναι σε πολύ καλή κατάσταση) των μετρικών γραμμών που θα κλείσουν οριστικά; Τα θέματα αυτά, ως γνωστόν, συνδέονται με μεγάλα σκάνδαλα στο παρελθόν. Επίσης: επιθυμούμε ενημέρωση για το κόστος των συνεχών κλοπών χαλκού των καλωδίων ηλεκτροκίνησης (μεταξύ Τιθορέας και Αθηνών δεν υφίστανται πλέον) και για το τι μέτρα λαμβάνονται ώστε να αποτραπούν αλλά και για να γίνει δυσχερής η διάθεσή τους μετά την κλοπή.

- Τέλος, παρακαλούμε για την ενημέρωσή μας σχετικά με το μέγα θέμα της καθυστέρησης εφαρμογής των προβλεπομένων στο ψηφισθέν πέρυσι νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ-και ιδιαιτέρως σχετικά με την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

Ντόρα Μπακογιάννη

Χρήστος Μαρκογιαννάκης

Λευτέρης Αυγενάκης

Γιώργος Κοντογιάννης