

23/10/2012

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- **ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**
- **ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΘΕΜΑ: «Αξιοποίηση μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου»

Το περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου (πλάτους γραμμής 1 μέτρου και 0,75 μ.), από τις αρχές του 2011 έχει τεθεί σε αναστολή κυκλοφορίας, με εξαίρεση τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Πάτρας και τα τουριστικής σημασίας τμήματα Ολυμπίας-Πύργου-Κατακώλου και οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων. Επίσης έκλεισε το μηχανοστάσιο της Καλαμάτας. Το περίεργο είναι ότι η απόφαση αυτή ελήφθη τη στιγμή που ολοκληρωνόταν μια σημαντική επενδυτική προσπάθεια αναβάθμισης του δικτύου αυτού, με τη ριζική ανακαίνιση των γραμμών και της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την προμήθεια νέων σύγχρονων συρμών. Συγκεκριμένα, τα τελευταία 8 έτη, για την ανακαίνιση της υποδομής της μετρικής γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας επενδύθηκαν παραπάνω από 70 εκατομμύρια ευρώ, για την προμήθεια 12 σύγχρονων συρμών τύπου RAILBUS περί τα 36 εκατομμύρια ευρώ, ενώ για τον οδοντωτό Διακοφτού-Καλαβρύτων οι επενδύσεις αναβάθμισης της υποδομής και προμήθειας τροχαίου υλικού ανήλθαν σε 40 εκατομμύρια ευρώ. Από τα παραπάνω, σήμερα γίνεται μια μερική (και όχι εντατική όπως θα έπρεπε) αξιοποίηση ορισμένων από τους συρμούς RAILBUS (Προαστιακός Πάτρας και Ολυμπία-Κατάκωλο που παρουσιάζουν σημαντική επιβατική κίνηση) και των πόρων που επενδύθηκαν στον οδοντωτό (με τρόπο εκμετάλλευσης όμως που δεν ικανοποιεί την αυξημένη ζήτηση για μετακινήσεις σε αυτόν). Αντίθετα οι επενδύσεις στην υπόλοιπη μετρική γραμμή μένουν εντελώς αναξιοποίητες και η συνεχιζόμενη εγκατάλειψή της κινδυνεύει να οδηγήσει στην ολική τους απαξίωση, λόγω κλοπών, βανδαλισμών, αυθαίρετων καταλήψεων, από περιθωριακά στοιχεία, οικημάτων σταθμών κ.ο.κ. Εάν η σημερινή κατάσταση συνεχιστεί, σύντομα θα καταστεί από οικονομικά επαχθής έως ουσιαστικά αδύνατη κάθε προσπάθεια επανενεργοποίησης και επαναλειτουργίας του εν λόγω δικτύου, παρότι υπάρχει ισχυρή βούληση των τοπικών κοινωνιών γι αυτό, αλλά και ιδιαίτερα υποσχόμενες δυνατότητες βιώσιμης τουριστικής εκμετάλλευσης της γραμμής, επ' ωφελεία της τοπικής οικονομίας.

Με δεδομένα:

- α) Την καθυστέρηση και παραπομπή όπως φαίνεται στις καλένδες την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό-Καλαμάτα
- β) Την ανάγκη άμεσα κανονικοποίησης και ηλεκτροκίνησης του Τμήματος Κόρινθος-Ναύπλιο
- γ) Την αποτροπή απαξίωσης και ολοκληρωτικής καταστροφής του δικτύου στο σύνολό του.

Επιβάλλεται άμεσα η επαναλειτουργία:

α) Με συχνά κοντινά δρομολόγια του Τμήματος Αθήνας – Πάτρα – Πύργος - Κυπαρισσία-Καλαμάτας.

β) Με δρομολόγια ημερήσια του Τμήματος Αθήνα – Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα

γ) Του προαστιακού Καλαμάτας (Καλαμάτα - Μεσσήνη, Καλαμάτα - ΤΕΙ-Αρις, Καλαμάτα-Μελιγαλάς-Διαβολίτσι - Κυπαρισσία)

δ) Του τμήματος Κόρινθος – Άργος -Ναύπλιο σε ανταπόκριση με τον προαστιακό Αθηνών-

Κορίνθου-Κιάτου.

Σημαντικότερα έσοδα μπορούν να προκύψουν και για τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά και για τις τοπικές κοινωνίες όλης της Πελοποννήσου αν αξιοποιηθούν σχεδιασμένα και σωστά οι σημαντικότερες δυνατότητες και προοπτικές για βιώσιμη τουριστική εκμετάλλευση του δικτύου στο σύνολό του για τους ακόλουθους λόγους:

1. Συνδέει ολόκληρη τη δυτική ακτογραμμή της Πελοποννήσου (Πάτρα-Κυπαρισσία-Καλαμάτα) και λιμάνια με έντονη τουριστική / επιβατική κίνηση (Πάτρα / δυτική πύλη από Ιταλία, Κυλλήνη / πύλη προς Ζάκυνθο και Κεφαλλονιά, Κατάκωλο / βασικό λιμάνι κρουαζιέρας στη Μεσόγειο), με σημαντικούς τουριστικούς πόλους αναψυχής, ιαματικών λουτρών, αρχαιολογικού και πολιτιστικού τουρισμού κ.ο.κ (Ολυμπία, Καϊάφα και ολόκληρη η δυτική ακτή κ.λπ.), διερχόμενη από τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Το ίδιο ισχύει και για τη γραμμή που διασχίζει την Πελοποννησιακή ενδοχώρα (Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα), συνδέοντας μέσω ανταπόκρισης στην Κόρινθο με το δίκτυο του Προαστιακού Αθηνών, τουριστικούς πόλους και περιοχές όπως το Ναύπλιο, οι Μυκήνες, η ορεινή Αρκαδία και η Μεσσηνία.
2. Οι διαδρομές που διασχίζει το δίκτυο θεωρούνται από διεθνείς τουριστικούς σιδηροδρομικούς οργανισμούς (π.χ. FEDECRAIL κ.λπ.) ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, ενώ οι σταθμοί, η χάραξη και τα περισσότερα τεχνικά έργα της γραμμής είναι τεχνικά μνημεία του νεότερου (βιομηχανικού) πολιτισμού της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας, από τα τέλη του 19ου αιώνα (αρκετά εξ αυτών κηρυγμένα ήδη ως διατηρητέα μνημεία από το ΥΠΠΟ). Υπάρχουν διαδρομές στο δίκτυο (π.χ. διέλευση από περιοχές Αχλαδόκαμπου και Ίσαρη), που προσομοιάζουν έντονα με ξένα δίκτυα που έχουν χαρακτηριστεί μνημεία Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO (π.χ. γραμμές Semmering, Darjeeling, Matsu Pitsu κ.λπ.), καθώς και με ξένα περιφερειακά δίκτυα μετρικής γραμμής με σημαντική τουριστική / επιβατική πελατεία (π.χ. το φημισμένο δίκτυο Rhaitische Bahn στην Ελβετία).
3. Εκτός από σύγχρονο τροχαίο υλικό (12 αυτοκινητάμαξες RAILBUS ηλικίας 8 ετών και 20 αυτοκινητάμαξες MAN ηλικίας 20 ετών – οι τελευταίες μένουν αχρησιμοποίητες στο Μηχανοστάσιο Πειραιά, μολονότι η μέση οικονομική τους ζωή χωρίς ανακαίνιση είναι 25 χρόνια), υπάρχει και αρκετό σπάνιο μουσειακής σημασίας τροχαίο υλικό με ατμάμαξες, ντηζελάμαξες, αυτοκινητάμαξες και επιβατάμαξες παλαιότερων εποχών από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τη δεκαετία του '60, που συγκεντρώνουν έντονο ενδιαφέρον για τα εκατομμύρια φίλων του σιδηροδρόμου διεθνώς και, που με μικρό σχετικά κόστος αποκατάστασης, θα μπορούσαν σταδιακά να τεθούν σε επαναλειτουργία εμπλουτίζοντας το σιδηροδρομικό τουριστικό προϊόν, ακριβώς όπως γίνεται με επιτυχή τρόπο στο εξωτερικό. Για συγκεκριμένα επίσης τμήματα του δικτύου, αποκλειστικά τουριστικού-περιηγητικού-φυσιολατρικού ενδιαφέροντος υπάρχει η δυνατότητα και για συμπληρωματικές δράσεις αναψυχής με ποδηλατοδρεζίνες, όπως σε ανάλογα τουριστικά δίκτυα του εξωτερικού (π.χ. Vignais στη Γαλλία).
4. **Οι σταθμοί που αποτελούν μνημεία βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, προστατευόμενοι από το Υπουργείο Πολιτισμού, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν σε συνεργασία με τοπικούς φορείς και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, προκειμένου να ενταχθούν σε ένα**

ολοκληρωμένο πρόγραμμα τουριστικής σιδηροδρομικής και γενικότερης τουριστικής αξιοποίησης της γραμμής (μετατροπή τους σε ξενώνες, παραδοσιακές ταβέρνες και εστιατόρια ή καφετέριες, εκθεσιακά κέντρα, μίνι τοπικά μουσεία, χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων και διάθεσης τοπικών προϊόντων κ.λπ.), με μέριμνα διατήρησης του σιδηροδρομικού λειτουργικού τους χαρακτήρα, όπου αυτό απαιτείται.

Όλα τα ανωτέρω θα μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία ενός συνολικού προγράμματος τουριστικής ανάπτυξης που θα συμπεριλαμβάνει μεταφορά με τραίνο και συμπληρωματικά με λεωφορεία-πούλμαν, διαμονή, περιηγήσεις / ξενάγηση, εστίαση, πολιτιστικές και εμπορικές δραστηριότητες κ.λπ. με συνεργασία σιδηροδρομικών εταιρειών – operators (είτε είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είτε άλλοι φορείς), τουριστικών γραφείων (Tour Operators ή / και ΚΤΕΛ), εταιρειών και πρακτόρων που δραστηριοποιούνται στην Κρουαζιέρα, Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ξενοδόχων και ιδιοκτητών / εκμισθωτών πανδοχείων κ.λπ.).

Η συνεχιζόμενη παραμονή του εν λόγω σιδηροδρομικού δικτύου σε αναστολή κυκλοφορίας θα οδηγήσει σε πλήρη απαξίωση τις πρόσφατες επενδύσεις που έγιναν με κονδύλια από το Γ' ΚΠΣ και Εθνικούς Πόρους, θα διαμορφώσει περαιτέρω ιδανικές συνθήκες για βανδαλισμούς, κλοπές, καταπατήσεις και πάσης φύσεως φθορές που θα καταστήσουν αδύνατη την επαναλειτουργία του και μεσομακροπρόθεσμα θα οδηγήσουν σε οριστική κατάργησή του, οπότε η ανωτέρω ελπιδοφόρα αναπτυξιακή προοπτική στην οικονομικά χειμαζόμενη περιφέρεια Πελοποννήσου θα απολεσθεί.

Κύριε Υπουργέ, για περιοχές όπως η Πελοπόννησος, όπου το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο αντιμετωπίζει μεν έντονο ανταγωνισμό από άλλα μέσα μεταφοράς, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και πολύπλευρες αναπτυξιακές προοπτικές που μπορούν να ικανοποιηθούν από μια στοχευμένη σιδηροδρομική λειτουργία, χρειάζεται μια νέα θεώρηση προσέγγισης της σιδηροδρομικής μεταφοράς, ώστε αυτή να μην είναι ζημιογόνος. Θα πρέπει, αντί να θεωρείται ως μια γενικής υπηρεσίας δημόσια μεταφορική υπηρεσία σε μεγάλο βαθμό επιδοτούμενη, να προσεγγιστεί με προσδιορισμό συγκεκριμένων τμημάτων δυνητικής πελατείας με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και συγκεκριμένες ανάγκες, που θα οδηγήσει στη διαφοροποίηση σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στην παροχή υπηρεσιών προσαρμοσμένων και εναρμονισμένων με αυτές τις ανάγκες, με προοπτική βιωσιμότητας.

Ερωτώνται λοιπόν οι κ.κ Υπουργοί:

- 1) Τι μέτρα προτίθενται να λάβουν για την άμεση και βραχυπρόθεσμη αξιοποίηση και σταδιακή επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου ή έστω επιλεγμένων τμημάτων αυτού, με έμφαση στην τουριστική και στοχευμένη επιβατική εκμετάλλευση, δεδομένου ότι είναι ανεπίτρεπτο μια τόσο μεγάλη επένδυση που έγινε πρόσφατα στο δίκτυο να αχρηστευθεί;**
- 2) Μετά την πρόσφατη πρωτοβουλία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που σε συνεργασία με το Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου, διοργάνωσε με απόλυτη επιτυχία δύο σιδηροδρομικές εκδρομές στο δίκτυο Πελοποννήσου, οι οποίες αγκαλιάστηκαν θερμά από τις τοπικές κοινωνίες, τι μέτρα προτίθενται να λάβουν ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια αυτού του εγχειρήματος, δεδομένου ότι πρόκειται για μία δράση η οποία δεν ζημιώνει οικονομικά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ παράλληλα δύναται βραχυπρόθεσμα να τονώσει την επισκεψιμότητα και την τοπική οικονομία της Πελοποννήσου, καθώς είναι ήδη έντονο το ενδιαφέρον πολλών Ευρωπαϊκών φορέων και συλλόγων που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως σε αυτήν τη μορφή τουρισμού που λέγεται σιδηροδρομικός τουρισμός;**
- 3) Θα προχωρήσει το Υπουργείο σε άμεση επαναλειτουργία:**
 - α) Με συχνά κοντινά δρομολόγια του Τμήματος Αθήνας – Πάτρα – Πύργος -**

Κυπαρισσία-Καλαμάτας;

β) Με δρομολόγια ημερήσια του Τμήματος Αθήνα – Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα;

γ) Του προαστιακού Καλαμάτας (Καλαμάτα-Μεσσήνη, Καλαμάτα-ΤΕΙ-Αρις, Καλαμάτα – Μελιγαλάς – Διαβολίτσι- Κυπαρισσία);

δ) Του τμήματος Κόρινθος -Άργος-Ναύπλιο σε ανταπόκριση με τον προαστιακό Αθηνών – Κορίνθου – Κιάτου;

- 4) Θα χρηματοδοτήσει μελέτη για άμεση κανονικοποίηση και ηλεκτροκίνηση του τμήματος Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο;**
- 5) Σχεδιάζει κανονικοποίηση του τμήματος Πάτρα – Πύργος – Κυπαρισσία – Καλαμάτα;**
- 6) Θα επαναλειτουργήσει το Μηχανοστάσιο της Καλαμάτας;**

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πετράκος Αθανάσιος

Κριτσωτάκης Μιχαήλ

Σταθάκης Γεώργιος

Σαμοΐλης Στέφανος

Ζαχαριάς Κωνσταντίνος

Κοδέλας Δημήτρης

Κανελλοπούλου Μαρία

Χατζηλάμπρου Βασίλης

Γεωργοπούλου – Σαλτάρη Ευσταθία