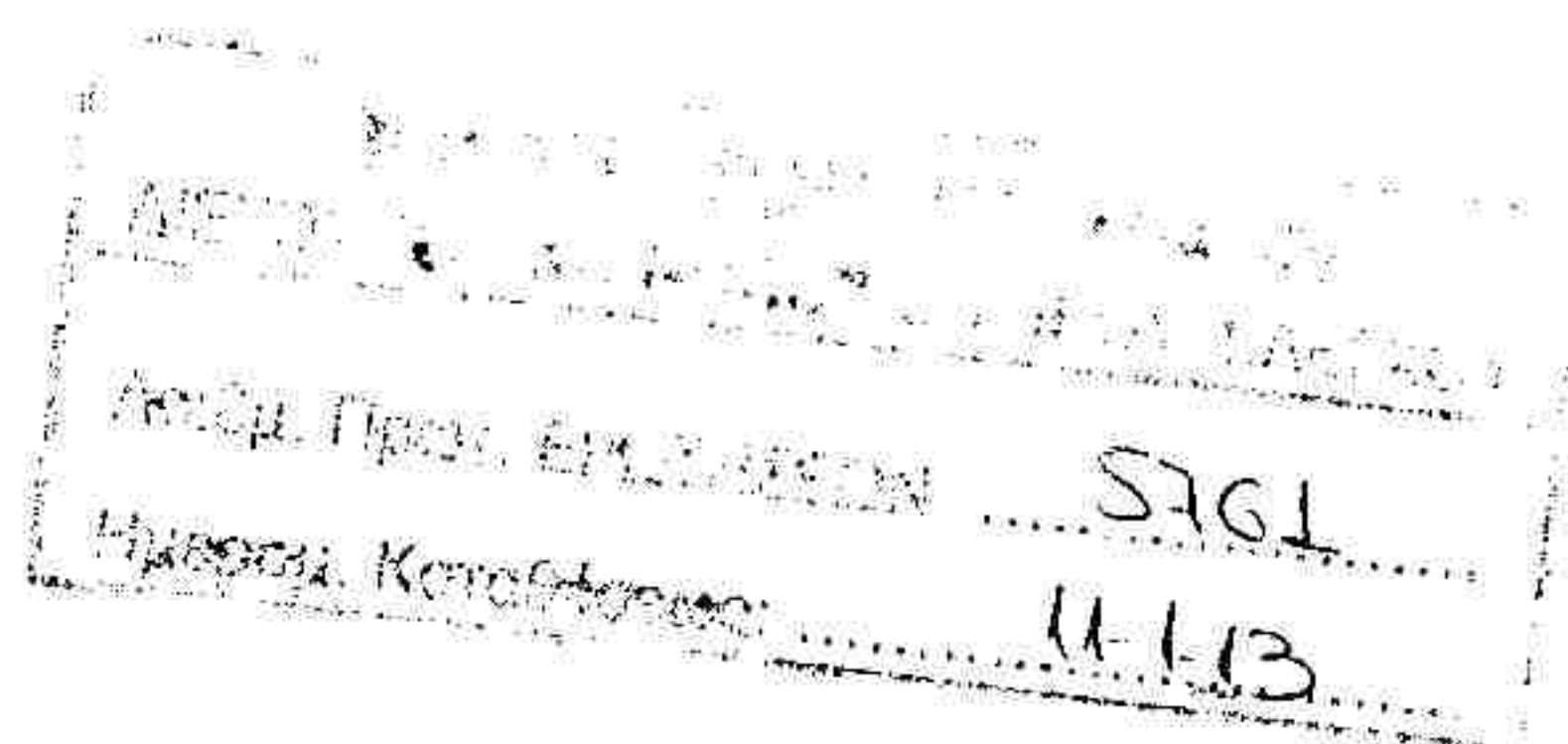




ΕΡΩΤΗΣΗ

11 Ιανουαρίου 2013

Προς τους Υπουργούς

- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

- Τουρισμού

Θέμα: Επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Αργινίου - Μεσολογγίου - Κρυονερίου

Η σιδηροδρομική γραμμή Αργινίου - Μεσολογγίου - Κρυονερίου, ένα από τα πρώτα μεγάλα έργα υποδομής του νέου ελληνικού κράτους, τέθηκε εκτός λειτουργίας το 1970 και παραμένει έκτοτε αναξιποίητη, αν και συνεχίζει να αποτελεί μέρος της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και να εντάσσεται από τον ΟΣΕ στο «ενεργό δίκτυο υπό προσωρινή αναστολή».

Η μη αξιοποίησή της μέχρι σήμερα αποτυπώνει στο τοπικό επίπεδο τη γενικότερη, διαχρονική επιλογή των μεταπολιτευτικών κυβερνήσεων στον τομέα των μεταφορών, που οδήγησε στη σταδιακή απαξίωση του σιδηροδρόμου, στον ακρωτηριασμό του δικτύου του, στην εγκατάλειψη συγχρηματοδοτούμενων έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, όπως ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας, και στην ταυτόχρονη διαμόρφωση ενός «μονοπωλίου» των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών, που απορρόφησε και το μεγαλύτερο μέρος των αντίστοιχων πόρων.

Οι συνέπειες αυτής της επιλογής υπήρξαν τραυματικές για την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον, καθώς ο σιδηρόδρομος αποτελεί το πιο οικονομικό, ασφαλές και περιβαλλοντικά ήπιο μέσο μεταφοράς, και έτσι αντιμετωπίζεται πλέον από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Η Ελλάδα καλύπτει σήμερα μόλις το μισό του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου ανά αριθμό κατοίκων και τετραγωνικά χιλιόμετρα εδάφους. Πρόκειται για το αραιότερο δίκτυο

στην Ευρώπη, ακόμη και σε σύγκριση με εκείνα χωρών πολύ λιγότερο ανεπτυγμένων.

Στις συνθήκες της βαθιάς οικονομικής κρίσης, της μείωσης των εισοδημάτων και της μεγάλης αύξησης της τιμής των καυσίμων και των διοδίων, οι επιπτώσεις της περιθωριοποίησης του σιδηροδρόμου γίνονται ακόμη περισσότερο αισθητές. Στην περίπτωση, μάλιστα, του σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδας (γραμμή Αγρινίου - Μεσολογγίου - Κρυονερίου), η εγκατάλειψη της σιδηροδρομικής γραμμής, η σταδιακή φθορά της και οι παρεμβάσεις που σημειώνονται σ' αυτήν, σημαίνουν επιπλέον την καταστροφή μιας σύγχρονης και ιδιαίτερα ακριβής υποδομής, καθώς η γραμμή ανακαινίσθηκε πλήρως στο διάστημα 1997 - 2004 με κόστος 13 εκατομμυρίων ευρώ για τους Έλληνες φορολογουμένους.

Η συντήρηση και επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής ως τουριστικής, αρχικά, και προαστιακής στη συνέχεια, θα αποτελούσε μια θετική συμβολή στην ισόρροπη και φιλική προς το περιβάλλον ανάπτυξη της περιοχής, στην αναζωογόνηση της οικονομίας της με την ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού και στη βιώσιμη κινητικότητα της τοπικής κοινωνίας. Συνηγορούν γι' αυτό η πλούσια διεθνής εμπειρία, ιδιαίτερα από χώρες όπως η Γερμανία, η Ελβετία, η Γαλλία ή η Πορτογαλία, και τα καλά παραδείγματα από την Ελλάδα με τις γραμμές του Πηλίου, της Καλαμπάκας, των Καλαβρύτων και της Αρχαίας Ολυμπίας, με την πρόσφατη επαναλειτουργία της σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Φλώρινας μετά από διακοπή δύο ετών και με τη γενικότερη προσπάθεια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε συνεργασία με την Αυτοδιοίκηση και τους Φίλους του Σιδηροδρόμου, για τη δημιουργία και στήριξη νέων τουριστικών και εμπορικών διαδρομών.

Με αυτά τα δεδομένα, ερωτάσθε, κ. Υπουργοί:

- 1. Ποια μέτρα προτίθεστε να λάβετε προκειμένου να προστατευθεί η ακίνητη περιουσία και η πρόσφατα ανακαινισμένη υποδομή του ΟΣΕ στην Αιτωλοακαρνανία από την εγκατάλειψη, τη φθορά και τις καταστροφικές παρεμβάσεις που σημειώνονται σ' αυτήν;**
- 2. Ποια μέτρα προτίθεστε να λάβετε προκειμένου να επαναλειτουργήσει η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή ως τουριστική και, ενδεχομένως, προαστιακή -εξέλιξη που θα συνέβαλλε θετικά στην ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής, την αναζωογόνηση της τουριστικής της οικονομίας και τη βιώσιμη κινητικότητα στις πόλεις που θα εξυπηρετούνται από αυτήν;**

Ο ερωτών βουλευτής

Γιώργος Βαρεμένος