

30/11/2013

ΕΡΩΤΗΣΗ**ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ**

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

Θέμα: «Συνεχίζεται η απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου και η εγκατάλειψη της Δημόσιας περιουσίας».

Μετά από 120 συναπτά έτη λειτουργίας, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου από τις αρχές του 2011 έχει τεθεί σε αναστολή κυκλοφορίας και με εξαίρεση τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Πάτρας και τα τουριστικής σημασίας τμήματα Ολυμπίας-Πύργου-Κατακόλου και οδοντωτού Διακοφτού-Καλαβρύτων δεν εκτελεί κανένα δρομολόγιο. 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 με κόστος πάνω από 70 εκατομμύρια ευρώ. Επίσης έγινε προμήθεια νέων σύγχρονων συρμών για τα οποία δαπανήθηκαν περίπου 36 εκατομμύρια ευρώ. Από τη στιγμή της εγκατάλειψης συνέβησαν λεηλασίες, κλοπές, βανδαλισμοί, αυθαίρετες καταλήψεις οικημάτων σταθμών από περιθωριακά στοιχεία που οδηγούν στην πλήρη απαξίωση του σιδηροδρόμου.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου του 2012 ξεκίνησε μια πρωτοβουλία των ΟΣΕ/ΤΡΑΙΝΟΣΕ με στήριξη από τους εργαζόμενους και από το Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου να επαναλειτουργήσουν το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου με τη μορφή περιοδικών δρομολογίων εκδρομικού - τουριστικού χαρακτήρα. Η ανταπόκριση του κόσμου ήταν θεαματική με τη συμμετοχή του στις διοργανωθείσες εκδρομές αποδεικνύοντας ότι ο σιδηρόδρομος μπορεί να είναι βιώσιμος και να συνεισφέρει στην τουριστική ανάπτυξη της Πελοποννήσου.

Όμως στις αρχές Αυγούστου 2013 η προσπάθεια αυτή σταμάτησε ξαφνικά ακυρώνοντας εκδρομές που είχαν προγραμματιστεί για τις 28 Οκτωβρίου 2013 και προπωλημένες εκδρομές για την άνοιξη του 2014 λόγω **αδυναμίας εξασφάλισης του περιτυπώματος**.

Την αποκατάσταση του περιτυπώματος της γραμμής την είχαν αναλάβει τρεις εργαζόμενοι του ΟΣΕ με την επίβλεψη ενός Μηχανικού και κατάφεραν να αποκαταστήσουν το περιτύπωμα σε 115 χιλιόμετρα γραμμής με συνολικό κόστος **μόλις 23.000 ευρώ**. Έτσι κατέστη δυνατό να δρομολογηθούν οι θερινές εκδρομικές αμαξοστοιχίες. Σύμφωνα με καταγγελίες των εργαζομένων η Υπηρεσία Γραμμής Κεντρικής και Νοτίου

Ελλάδας είχε όμως άλλη άποψη και προχώρησε σε προκήρυξη εργολαβίας με αρχικό προϋπολογισμό **260.000 ευρώ!!** Τελικά και ο Πρόεδρος του ΟΣΕ ανεγνώρισε ότι το έργο ήταν από κάθε πλευρά πιο συμφέρον να υλοποιηθεί από Συνεργείο του ΟΣΕ, προφασιζόμενος όμως την επικείμενη τότε απόσχιση της δραστηριότητας συντήρησης τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ, δεν επέτρεψε τη συνέχισή του και υπεγράφη τελικά σύμβαση ύψους **70.000 ευρώ** με ανάδοχο εταιρεία, για την αποκατάσταση του περιτυπώματος στο υπόλοιπο μετρικό δίκτυο.

Σύμφωνα με τους εργαζόμενους η ανάδοχος εταιρεία που ανέλαβε την αποκατάσταση των περιτυπωμάτων, δεν εκτέλεσε τις απαραίτητες εργασίες καθαρισμού, με αποτέλεσμα, όταν έγιναν δρομολόγια, να προκληθούν ζημιές στο τροχαίο υλικό πράγμα που οδήγησε στην άμεση υποβολή παραίτησης του υπευθύνου από την εταιρική ομάδα, ο οποίος επικαλέσθηκε αδυναμία συνεργασίας με το προσωπικό της ΕΕΣΣΤΥ. Έτσι φτάσαμε στο σημείο να μην μπορούν να εκτελεστούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια λόγω **αδυναμίας εξασφάλισης του περιτυπώματος.**

Επειδή εάν συνεχιστεί η σημερινή κατάσταση, σύντομα θα καταστεί αδύνατη κάθε προσπάθεια επαναλειτουργίας του εν λόγω δικτύου.

Επειδή η επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο αποτελεί μοχλό τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης.

Επειδή το σιδηροδρομικό δίκτυο και οι κτιριακές εγκαταστάσεις είναι περιουσία του Ελληνικού λαού είναι αδιανόητο να απαξιώνονται και να εγκαταλείπονται.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- 1. Για ποιο λόγο ανατέθηκε η αποκατάσταση των περιτυπωμάτων του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου σε εταιρεία με πολλαπλάσιο κόστος απ' ότι αν το έργο εκτελούσαν εργαζόμενοι του ΟΣΕ;**
- 2. Ποιος ευθύνεται και τι συνέπειες θα έχει για την ματαίωση των προγραμματισμένων προπωλημένων εκδρομών και συνεπώς την οικονομική ζημιά του ΟΣΕ;**
- 3. Τι μέτρα θα λάβετε προκειμένου να μην καταστραφεί και απαξιωθεί περαιτέρω το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Πελοπόννησο δεδομένου ότι πριν ανασταλεί η λειτουργία του έγινε και μια σημαντική επένδυση σε αυτό;**
- 4. Τι μέτρα προτίθεστε να λάβετε για την άμεση αξιοποίηση και σταδιακή επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου ή έστω επιλεγμένων τμημάτων αυτού, με**

έμφαση στην τουριστική και στοχευμένη επιβατική εκμετάλλευση;

5. Τι μέτρα θα λάβετε ώστε να επανέλθει η δραστηριότητα των επιτυχημένων σιδηροδρομικών εκδρομών στο δίκτυο Πελοποννήσου, δεδομένου ότι πρόκειται για μία δράση η οποία δεν ζημιώνει οικονομικά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ παράλληλα δύναται 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;

6. Θα προχωρήσει το αρμόδιο Υπουργείο σε άμεση επαναλειτουργία:

α) Με συχνά κοντινά δρομολόγια του τμήματος Αθήνας - Πάτρας - Πύργου -Κυπαρισσίας-Καλαμάτας;

β) Με ημερήσια δρομολόγια του τμήματος Αθήνας - Κόρινθου - Τρίπολης - Καλαμάτας;

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

δ) Του τμήματος Κορίνθου -Άργους - Ναύπλιου σε ανταπόκριση με τον προαστιακό Αθηνάς - Κορίνθου - Κιάτου;

7. Θα χρηματοδοτήσει μελέτη για άμεση κανονικοποίηση και ηλεκτροκίνηση του τμήματος Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο;

8. Σχεδιάζει κανονικοποίηση του τμήματος Πάτρας - Πύργου - Κυπαρισσίας - Καλαμάτας;

9. Θα επαναλειτουργήσει το Μηχανοστάσιο της Καλαμάτας;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πετράκος Αθανάσιος

Γεωργοπούλου Έφη

Ζαχαριάς Κωνσταντίνος

Κανελλοπούλου Μαρία

Κοδέλας Δημήτριος

Κριτσωτάκης Μιχάλης

Ουζουνίδου Ευγενία

Χατζηλάμπρου Βασίλειος