

ΠΑΥΛΟΣ ΧΑΪΚΑΛΗΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΥΡΙΟ ΜΙΧΑΛΗ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗ

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΒΟΥΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
ΑΡ. ΠΡΩΤ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 5287/661
Παραλαβή καταθέσεως 10.1.14

ΘΕΜΑ: Απαξίωση και υποβάθμιση της δημοτικής ενότητας Ραφήνας,

λόγω απουσίας αστικής συγκοινωνίας.

Ο Δήμος Ραφήνας – Πικερμίου και πιο συγκεκριμένα η δημοτική ενότητα Ραφήνας, αντιμετωπίζει ανέκαθεν σοβαρό πρόβλημα με την υπάρχουσα συγκοινωνία, παρόλο που διαθέτει το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής. Το μοναδικό μέσο μεταφοράς στη Ραφήνα είναι τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Αττικής, τα οποία έχουν πολύ αραιά δρομολόγια και πολύ ακριβό αντίτιμο εισιτηρίου για τις υπηρεσίες που παρέχουν. Το πρόβλημα οξύνεται βεβαίως ιδιαίτερα για όσους διαμένουν στη Ραφήνα και έχουν ανάγκη από συχνή, οικονομική και ανθρώπινη συγκοινωνία σε καθημερινή βάση

Σύμφωνα με πληροφορίες του Μέλους του Εθνικού συμβουλίου και Τομεάρχη Ανεξάρτητων Ελλήνων Ανατολικής Αττικής, κάτοικου Ραφήνας, Καραγεωργίου Δημήτρη διαπιστώνουμε τα παρακάτω: Ένας δημότης που εργάζεται στην Αθήνα πρέπει να πληρώσει καθημερινά μετ' επιστροφής 4,80 ευρώ στο ΚΤΕΛ και 2,80 ευρώ για οποιοδήποτε άλλο επιπλέον μέσο χρειάζεται. Σύνολο 7,60 ευρώ ημερησίως, τουτέστιν το εξωφρενικό ποσό των 152 ευρώ για τις απαραίτητες μετακινήσεις του μηνιαίως. Αν υπήρχε αστική συγκοινωνία στη Ραφήνα με μια μηνιαία κάρτα των 45 ευρώ του ΟΑΣΑ θα κάλυπτε όλες τις μετακινήσεις του εξοικονομώντας 107 ευρώ μηνιαίως!

Επιπλέον, ενώ το αντίτιμο του ΚΤΕΛ για τη διαδρομή Ραφήνα – Κέντρο Παλλήνης είναι 1,60 ευρώ, για μια μόλις στάση επιπλέον και μόνο ένα χιλιόμετρο διαδρομής παραπάνω για την απόσταση Κέντρο Παλλήνης (στάση Γεφυράκι) – Προαστιακός σιδηρόδρομος Παλλήνης, το ΚΤΕΛ χρεώνει κάθε επιβάτη επιπροσθέτως 0,80 ευρώ. Αυτό καταλήγει σε επιπλέον χρέωση την ημέρα μετ' επιστροφής 1,60 ευρώ για κάθε μετακινούμενο. Πόσο εύκολο είναι για έναν εργαζόμενο των τετρακοσίων ή πεντακοσίων ευρώ το μήνα να ανταπεξέλθει οικονομικά;

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο πρώην Δήμος Ραφήνας το 2010 ενώθηκε με τη γειτονική κοινότητα Πικερμίου, που απέχει έξι μόλις χιλιόμετρα από το κέντρο της Ραφήνας και παραδόξως έχει αστική συγκοινωνία. Επειδή η Ραφήνα όμως δεν έχει, οι κάτοικοι του Πικερμίου αναγκάζονται να καταφεύγουν για ψώνια σε άλλους γειτονικούς δήμους που εξυπηρετεί η αστική συγκοινωνία, αντί να επισκεφθούν την τοπική τους γειτονική δημοτική αγορά. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η τοπική αγορά της Ραφήνας να «αργοπεθαίνει» με τα «λουκέτα» και τα ενοικιαστήρια-πωλητήρια να αυξάνονται δραματικά.

Όσον αφορά το λιμάνι, με την υπάρχουσα ανεπαρκή συγκοινωνία τα έσοδα στην τοπική αγορά (καφετέριες, ταξιδιωτικά γραφεία και λοιπά καταστήματα) συρρικνώνονται στο ελάχιστο απλά και μόνο από την αδυναμία της πολιτείας να επιδείξει την ελάχιστη ευελιξία και πρόνοια όχι μόνο για τους ταξιδιώτες αλλά και για τους ίδιους τους δημότες.

Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι ο Δήμος Ραφήνας – Πικερμίου αν και είναι πλέον ενιαίος Δήμος (μετά την εφαρμογή του Καλλικράτη το 2010) και θεωρείται επίσημα αστική περιοχή αφού εξυπηρετείται από ταξί της περιοχής των Αθηνών, εν τούτοις, μόνο οι μισοί δημότες έχουν το προνόμιο της αστικής συγκοινωνίας. Πρόκειται για μια ξεκάθαρη διάκριση σε πολίτες «δύο ταχυτήτων»!

Κατόπιν τούτων ερωτάσθε κύριε Υπουργέ:

- 1) Μετά από επίμονες οχλήσεις των Ανεξάρτητων Ελλήνων Ραφήνας – Πικερμίου προς τη δημοτική αρχή με διαδοχικές επιστολές με τις οποίες ζητούσαν ενημέρωση αν ο Δήμος έχει προβεί σε ενέργειες για επίλυση του προβλήματος, έλαβαν την απάντηση πως έχουν πραγματοποιηθεί επαφές με προσωπικές συναντήσεις και με αποστολή εγγράφων, τόσο με τις προηγούμενες ηγεσίες του Υπουργείου όσο και με το νυν Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κο. Μιχάλη Παπαδόπουλο. Ποιο είναι το αποτέλεσμα των συναντήσεων αυτών και οι ενέργειες που απορρέουν τόσο από αυτές όσο και από τις επιστολές που εστάλησαν από τη δημοτική αρχή;
- 2) Ζητείται η κατάθεση των παραπάνω επιστολών.
- 3) Γνωρίζουμε πως βρίσκεται ήδη σε λειτουργία η γραμμή 314, η οποία ονομαστικά χαρακτηρίζεται στη σελίδα του ΟΑΣΑ ως «Σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας – Παλλήνη», αλλά στο χάρτη του δρομολογίου είναι σαφές πως κάνει έξι στάσεις εντός των ορίων του Πικερμίου και τελικώς τερματίζει σε αυτό. Υπάρχει στο σχεδιασμό του Υπουργείου κάποιος προγραμματισμός για την επέκταση της γραμμής αυτής, μέχρι τη Ραφήνα;
- 4) Σε ποιες ενέργειες σκοπεύετε να προβείτε προκειμένου να πραγματοποιηθεί επέκταση της αστικής συγκοινωνίας μέχρι και την Ραφήνα ώστε να εξυπηρετηθούν όλοι οι δημότες του δήμου, να πάψουν να διακρίνονται σε πολίτες «δύο ταχυτήτων», να τερματιστεί η σκανδαλώδης μονοπωλιακή εύνοια του ΚΤΕΛ Αττικής, να σταματήσει η τοπική αγορά να μαραζώνει και να τονωθεί ο τουρισμός διαμέσου του λιμανιού της Ραφήνας αποφορτίζοντας παράλληλα το λιμάνι του Πειραιά;

Ο ΕΡΩΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

ΠΑΥΛΟΣ ΧΑΪΚΑΛΗΣ