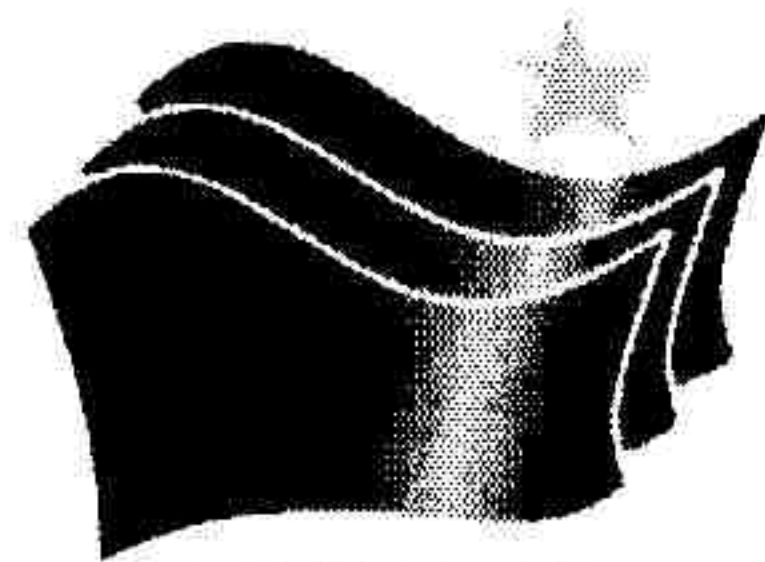




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΠΑΒ ... 944
6-7-2015

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού

Θέμα: «Μέτρα για την προστασία του δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών»

Ο Βουλευτής Β Αθηνών κ. Γεώργιος Δημαράς καταθέτει αναφορά την επιστολή του κ. Κωνσταντίνου Μπρούσαλη Προέδρου του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ) – Κίνηση Πελοποννησιακής Γραμμής με θέμα **«Να διασωθούν όλοι οι παλιοί σιδηροδρομικοί διάδρομοι»** στην οποία εκθέτει την κατάσταση που βρίσκεται σήμερα το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα πλεονεκτήματα και οφέλη από ένα καλό σιδηροδρομικό δίκτυο και ειδικότερα παραδείγματα των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου και ερωτάται ο αρμόδιος υπουργός για τα μέτρα που θα λάβει για να προστατευθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας.

Επισυνάπτεται η επιστολή.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις ενέργειές σας και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 2015

Ο καταθέτων Βουλευτής

Γιώργος Δημαράς

Επιστολή

Προς τον αναπληρωτή υπουργό Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων

κ. Χρήστο Σπίρτζη

Θέμα: Να διασωθούν όλοι οι παλιοί σιδηροδρομικοί διάδρομοι

Όχι στην αδηφάγο οδική επεκτατικότητα

Είναι γνωστό ότι με την υπάρχουσα σχετική νομοθεσία οι σιδηροδρομικές γραμμές της χώρας μας έχουν χωριστεί σε διάφορες κατηγορίες και κάποια τμήματα όπως εκείνο της παλιάς «μετρικής» γραμμής των ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου) από Κόρινθο μέχρι Ψαθόπυργο έχουν χαρακτηριστεί «καταργημένο δίκτυο». Πρόσφατα μάλιστα ξηλώθηκε και μια σιδηροδρομική μεταλλική γέφυρα στο Λαμπίρι Αχαΐας προκειμένου να διευκολυνθεί ο κατασκευαζόμενος αυτοκινητόδρομος της Ολυμπίας Οδού χωρίς να προβλέπεται η άμεση αποκατάσταση της συνέχειας του σιδηροδρομικού διαδρόμου.

Ίσως θεωρηθεί παράδοξο και πολυτέλεια στη σημερινή οικονομική συγκυρία να ασχοληθεί η Πολιτεία και ο ΟΣΕ με τέτοια ζητήματα αφού το μεγάλο στοίχημα αφορά την ολοκλήρωση του σύγχρονου κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα (ΠΑΘΕΠ) και την εξασφάλιση πόρων για προώθηση άλλων έργων στρατηγικής σημασίας. Κατά την άποψή μας όμως πέρα από την αναζήτηση πόρων και σχημάτων λειτουργίας για τη συντήρηση των παλιών γραμμών εκείνο που **είναι άμεσα αναγκαίο και επείγον είναι η φύλαξη και ο σχεδιασμός για τη διάσωση όλων των παλιών γραμμών** ως χρήσιμων υποδομών για δυνητική επαναχρησιμοποίησή τους. Υπάρχουν άλλωστε πολλά παραδείγματα και από άλλες χώρες ευρωπαϊκές και μη που επαναλειτουργούν γραμμές οι οποίες παλιότερα είχαν καταργηθεί.

Μια χώρα σαν την Ελλάδα, με τα λιγότερα στην Ευρώπη ανά κάτοικο αναλογούντα χιλιόμετρα σιδηροδρόμου, μπορεί να παραιτείται από οποιεσδήποτε σιδηροδρομικές υποδομές της; Είναι σωστό να καταργούνται και να εγκαταλείπονται αβασάνιστα οι υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές και οι δυσεύρετοι πολύτιμοι διάδρομοι να εκποιούνται ή να εκχωρούνται σε άλλες χρήσεις;

Η δημιουργία του σύγχρονου παράλληλου σιδηροδρομικού διαδρόμου της διπλής ηλεκτροκίνητης γραμμής του ΠΑΘΕΠ σημαίνει ότι η παλιά γραμμή των ΣΠΑΠ, η οποία μάλιστα έχει το πλεονέκτημα να διέρχεται μέσα από τους οικισμούς, είναι άχρηστη; Αλλά και στην παλιά «κανονική» γραμμή τα γραφικά αξιοθέατα τμήματα στον Μπράλο, στο Καλλίδρομο και στα Τέμπη πρέπει να εγκαταλειφθούν;

Το ότι η νέα σύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων (ΣΓΥΤ) διέρχεται εκτός οικισμών και πόλεων δεν σημαίνει ότι πρακτικά προορίζεται κυρίως για μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις κι όχι για προαστιακού ή αστικού τύπου συνδέσεις ανάμεσα σε όμορους οικισμούς;

Το γεγονός ότι η παλιά μετρική γραμμή της Πελοποννήσου (και στο βόρειο τμήμα) περνάει από περιοχές ιδιαίτερου φυσικούς κάλλους είναι αμελητέο;

Είναι ασήμαντο, ειδικά για το παλιό δίκτυο των ΣΠΑΠ, ότι μπορεί να εξασφαλίσει κυκλικά έναν ενιαίο (από πλευράς εύρους) σιδηροδρομικό διάδρομο σε όλη την Πελοπόννησο σε συνδυασμό με το ανακαινισμένο τμήμα Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας; Είναι άλλωστε ο μοναδικός βρόγχος στη γραμμική σιδηροδρομική χάραξη της χώρας, η οποία αποκαλείται κατ' ευφημισμό «δίκτυο».

Το ότι αυτός ο (μετρικός) διάδρομος επεκτείνεται στην Αττική μέσα από κέντρα των πόλεων (Μέγαρα – Ελευσίνα - Ασπρόπυργο - Λιόσια- Αγ. Ανάργυροι), βιομηχανικές περιοχές (διυλιστήρια- ναυπηγεία) και κοντά σε λιμάνια ή στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας ή μπορεί να συνδεθεί και με το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο δεν σημαίνει τίποτα;

Το από πλευράς καταπληκτικής θέας και τεχνικού και μουσειακού ενδιαφέροντος τμήμα της μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής Κινέτα - Κακιά Σκάλα - Νέα Πέραμος δεν έχει τουριστικό ενδιαφέρον;

Κάποιες προτάσεις, αλήθεια, για τουριστικό γύρο της Πελοποννήσου με τραίνο που έχουν κατατεθεί προς τους τουριστικούς πράκτορες πριν από μερικούς μήνες και στο Λονδίνο από τον πρόεδρο της ΕΕΣΣΤΥ πώς εννοούνται από Πάτρα μέχρι την Κόρινθο χωρίς τη λειτουργία της μετρικής γραμμής;

Το επιτυχημένο πείραμα του προαστιακού σιδηροδρόμου γύρω από την Πάτρα με την αξιοποίηση της παλιάς μετρικής γραμμής, η οποία σχεδιάζεται να επεκταθεί μέχρι την Κάτω Αχαγιά, δεν μπορεί να γίνει παράδειγμα εφαρμογής σε άλλες πόλεις; Το παρόμοιο παράδειγμα αξιοποίησης της γραμμής στη Μεσσηνία δεν πρέπει επίσης να αξιολογηθεί;

Δεν πρέπει να μελετηθεί η παραγωγική συνεργασία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το ΚΤΕΛ στην Πάτρα προκειμένου ίσως να υπάρξει συνέργεια του τραίνου και του λεωφορείου και σε άλλες περιοχές; Το ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Ναυπλίου - Άργους -Τρίπολης (με την ανακαινισμένη σιδηροδρομική γραμμή) με τη διέλευση κι εξυπηρέτηση περισσότερων οικισμών είναι ταχύτερη έναντι της οδικής σύνδεσης με λεωφορείο δεν πρέπει να εξεταστεί;

Κατά την άποψή μας όλοι οι σιδηροδρομικοί διάδρομοι (και η γραμμή Αργινίου – Μεσολογγίου) πρέπει να αξιοποιηθούν. Από την Κόρινθο η μετρική γραμμή διασχίζει οικισμούς τόσο δυτικά προς την κατεύθυνση του Κιάτου (εκεί έχει χαρακτηριστεί ως καταργημένη γραμμή) όσο και ανατολικά προς τους Αγίους Θεοδώρους (χαρακτηρισμένη εκεί, ως γραμμή υπό προσωρινή αναστολή λειτουργίας) αλλά και νότια στο ανακαινισμένο τμήμα προς Άργος –Ναύπλιο. Το ίδιο βέβαια ισχύει και από την αντίθετη κατεύθυνση. Ο παλιός διάδρομος της μετρικής γραμμής (και συνδυασμένου εύρους) από Αγίους Αναργύρους Αττικής προς Ελευσίνα -Μέγαρα μπορεί και πρέπει να αναβαθμιστεί και με κατάλληλο τροχαίο υλικό (ίσως tram-train π.χ), να αξιοποιηθεί συμπληρωματικά, για να εξυπηρετήσει αστικές αλλά και προαστιακές συνδέσεις και να ανακουφίσει από οδικούς κυκλοφοριακούς φόρτους τη δυτική Αττική.

Οι πολύτιμοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι της χώρας μας πρέπει οπωσδήποτε να διασωθούν, να μην εκχωρηθούν για άλλες ασύμβατες χρήσεις ούτε φυσικά για ποδηλατόδρομους όπως ορέγονται ορισμένες Δημοτικές Αρχές αντιμετωπίζοντας επιπόλαια το ζήτημα. Το ποδήλατο φυσικά είναι σύμμαχος του τραίνου στην ήπια κυκλοφορία και στις λεγόμενες «βιώσιμες» μετακινήσεις. Για να γίνουν όμως οι σύγχρονες πόλεις κυκλοφοριακά «βιώσιμες» πρέπει να ανακουφιστούν από τη βάνανυση παντοκρατορία του αυτοκινήτου που δεσμεύει χώρους και επιβαρύνει πολύπλευρα το περιβάλλον. Το ζήτημα επομένως είναι πώς θα περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου και η αδηφάγος οδική επεκτατικότητα, με πεζοδρομήσεις ή δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών εκεί που σήμερα κυριαρχεί το αυτοκίνητο κι όχι η εκχώρηση σιδηροδρομικών διαδρόμων τάχα για να διευκολυνθεί το ποδήλατο.

Παράλληλα λοιπόν με τα μεγάλα έργα νέων γραμμών και τις προοπτικές ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα πρέπει να διασωθούν άμεσα από τη λεηλασία, την εκποίηση αλλά και την απαλλοτρίωση όλοι οι υφιστάμενοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι (ιδιαίτερα η μετρική γραμμή). Να μην έχουν την τύχη του Λαυρεωτικού, όπως έχουμε επισημάνει με παλιότερο άρθρο μας. Πρέπει να διατηρήσουν τον χαρακτηρισμό τους ως διάδρομοι μέσων σταθερής τροχιάς και να ενταχτούν συμπληρωματικά στον στρατηγικό σχεδιασμό για την πολύπλευρη δυναμική αξιοποίησή τους ως υποδομές της ήπιας, «βιώσιμης» και τελικά «πράσινης» ανάπτυξης που έχει ανάγκη η χώρα μας.

Με τιμή

**Κωνσταντίνος Μπρούσαλης πρόεδρος ΣΦΣ Αρκαδίας – Κίνηση Πελοποννησιακής
Γραμμής**