

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Θέμα: «Ο ΟΣΕ ήταν στον... πάγο πολύ πριν φτάσει ο χιονιάς»

1) Η Τετάρτη 11/1/2016 χαρακτηρίστηκε από πολλούς «μαύρη σελίδα» στη μακρόχρονη ιστορία του σιδηρόδρομου. Οι εξαιρετικά δυσχερείς καιρικές συνθήκες είχαν αποτέλεσμα από το μεσημέρι την ακινητοποίηση τεσσάρων συνολικά αμαξοστοιχιών που κινούνταν στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αθήνα και την ταλαιπωρία εκατοντάδων επιβατών. Η περιπέτεια που έζησαν για οκτώ και πλέον ώρες επιβάτες και εργαζόμενοι, σε συνδυασμό με την επιδείνωση του χιονιά στις περιοχές από όπου διέρχονται οι σιδηροδρομικές γραμμές, οδήγησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε αναστολή δρομολογίων το βράδυ της Τετάρτης 11/1/2016 και την Πέμπτη 12/1/2016.

Όσο για το ποιος ευθύνεται γι αυτή την απαράδεκτη κατάσταση, οι μεν εταιρίες του ΟΣΕ (ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΕΕΣΤΥ) τσακώνονται και κάνουν «μπαλάκι» μεταξύ τους τις ευθύνες, ο δε υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης διέταξε τη διενέργεια «κατεπείγουσας Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης».

2) Για απαξίωση του σιδηρόδρομου κάνουν, όμως, λόγο οι εργαζόμενοι. «*Η κατάργηση των επιβατικών δρομολογίων λόγω των καιρικών συνθηκών αποτελεί επιστέγασμα και τελειωτική πράξη επιβεβαίωσης της απαξίωσης σε όλα τα επίπεδα, αποτέλεσμα των διαχρονικών πολιτικών που ασκήθηκαν και σαν κύριο στόχο είχαν και έχουν την ιδιωτικοποίησή του*» αναφέρεται στην ανακοίνωση της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ).

- Η κακή συντήρηση του τροχαίου υλικού και της υποδομής, αλλά και η έλλειψη προσωπικού αποτελούν κιτά τους εργαζόμενους τις αιτίες που οδήγησαν στην πρωτοφανή αυτή κατάσταση και ταλαιπωρία εκατοντάδων επιβατών. Όπως επισήμανε ο πρόεδρος της ΠΕΠΕ κ. Κώστας Γενιδούνιας μιλώντας στο «Βήμα», «*το τροχαίο υλικό δεν έχει συντηρηθεί από το 2009, ενώ από τους 520 μηχανοδηγούς που είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία του δικτύου υπάρχουν μόλις 250*».

- Σχολιάζοντας επίσης στο «Βήμα», ο γενικός γραμματέας της ΠΕΠΕ κ. Βασίλειος Τουρλής ανέφερε πως «*για πρώτη φορά στη λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρόμου καταργούνται δρομολόγια για λόγους που είναι αδιανόητοι για επαγγελματίες, δεδομένου ότι οι καιρικές συνθήκες που θα επικρατούσαν ήταν γνωστές εδώ και πολλές ημέρες. Αυτό μόνο ανοργανωσιά και προχειρότητα αποδεικνύει*».

Λόγω της παγωνιάς, από το πρωί της Τετάρτης 11/1/2017 τα κλειδιά αλλαγής αιχμών, που ρυθμίζουν τη διέλευση στις διακλαδώσεις, είχαν σταματήσει να λειτουργούν στον Παλαιοφάρσαλο, δημιουργώντας προβλήματα στην ομαλή κυκλοφορία του δικτύου. Όπως εξήγησε ο κ. Τουρλής, «*όλες οι νέες εργολαβίες που αφορούν όχι μόνο το κομμάτι όπου αντιμετώπισε πρόβλημα, αλλά και στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), στον προαστιακό σιδηρόδρομο και άλλους κόμβους, δεν περιελάμβαναν τοποθέτηση θερμαινόμενων κλειδιών*».

• Συνεχίζοντας το σίριαλ των αστοχιών, το μεσημέρι της Τετάρτης 11/1/2017, **υπέστησαν βραχυκύκλωμα** λόγω ψύχους οι μηχανές δυο αμαξοστοιχιών που εκτελούσαν το δρομολόγιο προς Αθήνα, με αποτέλεσμα να χρειαστούν νέες μηχανές για να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Στην περίπτωση της πρώτης μάλιστα, βλάβη παρουσίασε και η μηχανή αντικατάστασης και χρειάστηκε να αλλάξει τρίτη μηχανή για να τελειώσει η περιπέτεια των 300 επιβατών που ακινητοποιήθηκαν μετά τον Δομοκό και στο Λιανοκλάδι.

Η δεύτερη αμαξοστοιχία από Θεσσαλονίκη, επίσης με 300 επιβάτες, έπαθε βλάβη κοντά στη Λάρισα, ενώ ακολούθησε η ακινητοποίηση αμαξοστοιχίας του προαστιακού σιδηροδρόμου στο Πλατύ Ημαθίας. Τέλος, ένα τρένο με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη σταμάτησε στην Τιθορέα λόγω των προβλημάτων που εμπόδιζαν τη λειτουργία του δικτύου. Η κυκλοφορία αποκαταστάθηκε σταδιακά από αργά το απόγευμα.

• Με παρέμβασή της, η **Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)** κάλεσε την Πέμπτη 12/1/2017, σε κοινή σύσκεψη τις διοικήσεις των εταιριών του Ομίλου ΟΣΕ, προκειμένου να υπάρξει **καλύτερος συντονισμός** στη λειτουργία του σιδηροδρόμου λόγω των ακραίων φαινομένων. Εν τω μεταξύ ανεστάλησαν έξι δρομολόγια στο τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, οκτώ της προαστιακής γραμμής Λάρισα - Θεσσαλονίκη - Λάρισα, καθώς και όλα τα δρομολόγια μεταξύ Λάρισας - Καλαμπάκας - Παλαιοφάρσαλου - Λάρισας. Το ερώτημα είναι αφού η προειδοποίηση για έκτακτες καιρικές συνθήκες ήταν γνωστή, για ποιον λόγο αυτή η συνάντηση δεν έγινε εγκαίρως.

Από την πλευρά της, η υπό ιδιωτικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ τόνισε στο δελτίο Τύπου που εξέδωσε για την τροποποίηση των δρομολογίων ότι δεν ευθύνεται η ίδια για την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού, καθώς κάνει μόνο χρήση της σιδηροδρομικής γραμμής. **«Η εύρυθμη λειτουργία της (υποδομής) είναι αρμοδιότητα και ευθύνη άλλου φορέα».**

Όμως, πηγές που γνωρίζουν άριστα τη λειτουργία του σιδηροδρόμου τονίζουν, ότι οι ευθύνες της διοίκησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το φιάσκο της περασμένης εβδομάδας είναι μεγάλες, δεδομένου ότι το **άρθρο 134 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ** αναφέρει με σαφήνεια τι πρέπει να γίνεται σε περίπτωση χιονόπτωσης, προκειμένου να πραγματοποιούνται τα δρομολόγια δίχως προβλήματα.

3) Για τους γνωρίζοντες καλά τα συμβαίνοντα στον Όμιλο ΟΣΕ και την κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα όσα συνέβησαν με το χιονιά στον ΟΣΕ ήταν αναμενόμενα και θέμα χρόνου και συνθηκών να συμβούν, αφού ο ΟΣΕ ήταν στον... πάγο πολύ πριν φτάσει ο χιονιάς..

• Η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου είναι τραγική! Οι διάσπαρτες εργολαβίες, που δεν τελειώνουν ποτέ, έχουν μετατρέψει το σιδηροδρομικό δίκτυο σε ένα **απέραντο εργοτάξιο** και ακόμη και τα συστήματα σηματοδότησης-ηλεκτροδότησης και τηλεπικοινωνιών που λειτουργούσαν επί χρόνια επιτυχώς έχουν **τεθεί εκτός λειτουργίας και τα τρένα κυκλοφορούν «τυφλά» με ανταλλαγή τηλεγραφημάτων, όπως την εποχή του Τρικούπη!** Εργολαβίες ανάταξης των συστημάτων είναι σε εξέλιξη, αλλά κι αυτές δεν τελειώνουν, παρά το ότι έχουν παρέλθει προ πολλού οι ημερομηνίες που έπρεπε να περατωθούν. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της σύμβασης 717/2014 για **«Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-ηλεκτροδότησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας»**, η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014, και έπρεπε να περατωθεί τον Ιούλιο του 2015, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της!

Όταν με την υπ' αρ. πρ. 3142/227/2-6-2015 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. επισημάναμε τις καθυστερήσεις που υπάρχουν, ο αρμόδιος υπουργός κ. Σπίρτζης μας διαβίβασε απλά απάντηση της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία, απαλλάσσοντας όπως κάνει πάντα τους «εθνικούς εργολάβους» από τις ευθύνες τους, αποδίδει τις καθυστερήσεις **«σε αστάθμητους παράγοντες»** και ότι **«θα επιβάλλει, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, τις προβλεπόμενες κυρώσεις, εφόσον υπάρξει παραβίαση συμβατικών προθεσμιών».** Είμαστε περιεργοί τι έκανε τελικά, τώρα που έχουν παραβιαστεί όλες οι συμβατικές προθεσμίες... Θα το εξετάσει αυτό η «κατεπείγουσα Ένορκη Διοικητική Εξέταση» που

διέταξε ο κ. Σπίρτζης, δεδομένου ότι οι δυσλειτουργίες που προκάλεσαν το παραπάνω αλαλούμ με τα τρένα οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στη μη ανάταξη ακόμη του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης της περιοχής Δομοκού-Λάρισας, που αποτελεί μέρος του συμβατικού αντικειμένου της σύμβασης 717/2014;

- Το έργο της Ηλεκτροκίνησης Πειραιάς- Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που έπρεπε να ολοκληρωθεί τον Αύγουστο του 2001, ακόμη κατασκευάζεται και κινδυνεύει, όπως επισημαίνουμε στην υπ' αρ. πρ. **2051/95/15-12-2016** πρόσφατη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., να ζητηθεί η επιστροφή των κοινοτικών κονδυλίων, που δόθηκαν για την κατασκευή του. Η μη αποπεράτωση της Ηλεκτροκίνησης Πειραιάς- Αθήνα-Θεσσαλονίκη έχει σαν συνέπεια τα τρένα που κινούνται στον άξονα αυτό να αλλάζουν μηχανές(από ηλεκτροκίνητες σε ντιζελοκίνητες και αντιστρόφως) στον Παλαιοφάρσαλο, για να κινηθούν στο υπόλοιπο διάστημα της διαδρομής τους προς Αθήνα ή προς τη Θεσσαλονίκη αντιστοίχως.

Αυτό έχει επιπτώσεις στη συντήρηση του τροχαίου υλικού, το οποίο βρίσκεται στα όριά του. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ΠΕΠΕ, τα μισά τρένα που κυκλοφορούν έχουν σοβαρές ελλείψεις, ενώ τα υπόλοιπα βρίσκονται ακινητοποιημένα στις αποθήκες του Οργανισμού: **«Υπάρχει έλλειψη ανταλλακτικών, με αποτέλεσμα σήμερα να λειτουργούν κανονικά μόνο 15-16 ντιζελομηχανές στα επιβατικά τρένα».**

Σε καλύτερη κατάσταση είναι οι νεότερες σε ηλικία ηλεκτράμαξες *desiro*, παρά το γεγονός ότι και αυτές, όπως λέει ο κ. Γενιδούνιας και όπως ομολόγησε και ο κ. Σπίρτζης σε συνέντευξή του στον ραδιοφωνικό σταθμό «Real Fm», δεν ανταποκρίθηκαν επαρκώς στις ακραίες καιρικές συνθήκες. **«Οι ηλεκτρομηχανές έχουν πρόβλημα. Αυτές που έχουμε αυτή τη στιγμή έχουν πρόβλημα με το χιόνι»**, είπε χαρακτηριστικά ο κ. Σπίρτζης!!!

- Τα πολυδάπανα έργα στο ορεινό τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, με την κατασκευή σηράγγων πολλών χιλιομέτρων και πολύ μεγάλων σιδηροδρομικών γεφυρών, ακόμη κατασκευάζονται και η ολοκλήρωσή τους μετατίθεται με «Γέφυρα» από το ένα ΕΣΠΑ στο άλλο . Στα έργα αυτά, όπως καταγγείλαμε με επανειλημμένες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, συνέβησαν και συμβαίνουν τεράστια σκάνδαλα, σαν αυτά των σηράγγων **Καλλιδρόμου και Όθρυος**, και απετέλεσαν την «μαύρη τρύπα», που καταπίνει αχόρταγα χρόνο και χρήμα και **οδήγησαν τον ΟΣΕ στην μεγαλύτερη επενδυτική τραγωδία και στην τεράστια καθυστέρηση του εκσυγχρονισμού του δικτύου του**. Όμως, η ομπρέλα προστασίας του διεφθαρμένου συστήματος της διαπλοκής, η οποία περιλαμβάνει υπουργούς και ανώτερους κρατικούς λειτουργούς και υπαλλήλους, ακόμη και δικαστικούς, κλείνει στόματα, διαφθείρει συνειδήσεις και εμποδίζει τη δικαστική διερεύνηση των σχετικών καταγγελιών και την τιμωρία των ενόχων.

Το Χριστιανοδημοκρατικό Κόμμα Ελλάδος καταγγέλλει επίμονα και σε σας, όπως και στους προκατόχους σας υπουργούς, τα «τέρατα και σημεία» που συμβαίνουν στη σύμβαση **470/2007** της σήραγγας της Όθρυος, με τις διαιτησίες του κ. **Παναγιώτη Πικραμένου, πρώην Πρωθυπουργού, και Μιχάλη Σταθόπουλου, πρώην υπουργού Δικαιοσύνης**, που «ξέπλυναν» τα κακουργήματα των «εθνικών εργολάβων», που καταγράφει στη σχετική Έκθεσή του ο πρώην Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης κ. **Ρακιντζής**;

Όπως και οι προκατόχοί σας υπουργοί, αφήσατε κι εσείς ακλόνητους στη θέση τους τους επίορκους υπαλλήλους της ΕΡΓΟΣΕ, που **διώκονται για κακουργήματα, για να συνεχίσουν να καλύπτουν τους «εθνικούς εργολάβους» και να εξυπηρετούν τα συμφέροντά τους!!!**

4) Όμως, αυτή η απαξίωση του ΟΣΕ και η τεράστια καθυστέρηση του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν ένα προμελετημένο έγκλημα σε βάρος του ΟΣΕ, προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων» ως **Παραχωρησιούχων στους μεγάλους Οδικούς Άξονες**. Δηλαδή, οι «εθνικοί εργολάβοι», αν και με πρακτικές «καρτέλ», όπως αποφάνθηκε το πρόσφατο σχετικό **Πόρισμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού**, αναλάμβαναν την εκτέλεση των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, δεν τα τέλειωναν ποτέ, με την κάλυψη των διεφθαρμένων διοικήσεων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ και των επίορκων υπαλλήλων τους, **προκειμένου ο ΟΣΕ, ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής των**

αυτοκινητοδρόμων, να μη βρεθεί σε πλεονεκτική θέση πριν ολοκληρωθούν τα έργα των αυτοκινητοδρόμων!!!

Πως αλλιώς μπορεί να εξηγηθεί, το ότι κατασκευαστικές εταιρίες με τέτοιες μεγάλες δυνατότητες, που έχουν αναλάβει τα έργα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ με στημένους διαγωνισμούς και με πολύ μικρές εκπτώσεις, να μην καταφέρνουν να ολοκληρώσουν τα έργα που ανέλαβαν, παρά την πληθώρα των Α.Π.Ε και των αποζημιώσεων που εισέπραξαν με διάφορους σκανδαλώδεις τρόπους, και η ολοκλήρωση των έργων, με διαδοχικές παρατάσεις, να παραπέμπεται από το ένα ΕΣΠΑ στο άλλο; Είναι προφανές, ότι μόνον όσοι έχουν λόγους να το κάνουν, δεν βλέπουν αυτή τη θλιβερή πραγματικότητα κι αρνούνται να πάρουν μέτρα για να βγει ο ΟΣΕ από τον «πάγο» και να τιμωρηθούν οι υπεύθυνοι αυτού του εγκλήματος.

Νομίζετε, ότι με ΕΔΕ, που θα διενεργήσουν οι ένοχες εταιρίες του ΟΣΕ και οι υπάλληλοί τους θα αποκαλυφθούν τα αίτια της τραγικής κατάστασης του ΟΣΕ, που έχει σαν συνέπεια να συμβαίνουν όσα συνέβησαν με την έλευση του χιονιά της περασμένης εβδομάδας; Πλανάστε πλάνη οικτρά, αν το νομίζετε,

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Έχετε αντιληφθεί, έστω και μετά τα όσα συνέβησαν με την έλευση του χιονιά της περασμένης εβδομάδας, ποια είναι η πραγματική αιτία της κακοδαιμονίας του ΟΣΕ και της καθυστέρησης, για δυο σχεδόν δεκαετίες, του εκσυγχρονισμού του;

2) Δεν έχετε αντιληφθεί, ότι σκόπιμα και εγκληματικά καθυστερεί ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου ο ΟΣΕ, ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής των αυτοκινητοδρόμων, να μη βρεθεί σε πλεονεκτική θέση, πριν ολοκληρωθούν τα έργα των αυτοκινητοδρόμων!!!

3) Γιατί κι εσείς, όπως και οι προκάτοχοί σας, αφήνετε ακλόνητους στις θέσεις τους επίορκους υπαλλήλους του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που κατηγορούνται για κακούργημα;

4) Γιατί κι εσείς, όπως και οι προκάτοχοί σας, καλύπτετε τις καθυστερήσεις των έργων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν σαν συνέπεια να συμβαίνουν αυτά που συνέβησαν με τον χιονιά της περασμένης εβδομάδας;

5) Γιατί δεν ασχολείσθε με τις καταγγελίες μας για τις συνεχείς «Γέφυρες» από ΕΣΠΑ σε ΕΣΠΑ και από Πρόγραμμα σε Πρόγραμμα, που κάνουν οι διεφθαρμένες υπηρεσίες σας, για να συνεχίσει σκανδαλωδώς η χρηματοδότηση από την Ε.Ε. της κατασκευής των έργων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, αν και ήδη έχει περικοπεί, λόγω των σκανδάλων, μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης αυτής και υπάρχει μεγάλος κίνδυνος, όπως επισημαίνουμε στις τελευταίες Κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, να ζητηθεί η επιστροφή μεγάλων ποσών κοινοτικής συνδρομής, λόγω της μη έγκαιρης ολοκλήρωσης των έργων;

6) Δεν έχετε αντιληφθεί, ότι παραμένει με συνεχώς ανανεούμενες συμβάσεις ορισμένου χρόνου ακλόνητη στη θέση της στην ΕΡΓΟΣΕ, αν και συνταξιοδοτήθηκε προ πολλού, η κ. Ησαΐα, η οποία, όπως καταγγείλαμε με την υπ' αρ. πρωτ. 4411/531/2013 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., ενώ τόσα δημοσιεύματα της εφημερίδας «Η ΑΞΙΑ» έχουν γραφεί για τις σχέσεις της με τους «εθνικούς εργολάβους», διαχειρίζεται τις χρηματοδοτήσεις των έργων της ΕΡΓΟΣΕ από το ΕΣΠΑ και τα άλλα ευρωπαϊκά προγράμματα; Παι γιατί διατηρεί επί τόσα έτη στο ευαίσθητο πόστο της την εν λόγω κυρία;

- Να κατατεθεί η τελευταία ανανέωση της σύμβασης της κ. Ησαΐα με την ΕΡΓΟΣΕ

7) Γιατί δεν έγινε έγκαιρος συντονισμός των εταιριών του Ομίλου ΟΣΕ και των υπηρεσιών τους για τη λήψη μέτρων εν όψει του επερχόμενου χιονιά της περασμένης εβδομάδας και γιατί δεν εφαρμόστηκε το άρθρο 134 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ, που

αναφέρει με σαφήνεια τι πρέπει να γίνεται σε περίπτωση χιονόπτωσης, προκειμένου να πραγματοποιούνται τα δρομολόγια δίχως προβλήματα;

- Να κατατεθεί το Πόρισμα της ΕΔΕ που παραγγείλατε για τη διερεύνηση των ευθυνών για όσα συνέβησαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο την περασμένη εβδομάδα.

8) Γιατί τα μέτρα που αποφάσισαν σε σύσκεψη οι διοικήσεις των εταιρειών του ομίλου ΟΣΕ, παρουσία του υφυπουργού Μεταφορών Ν. Μαυραγάνη, να ληφθούν ενόψει του νέου κύματος κακοκαιρίας δεν ελήφθησαν και εν όψει του χιονιά της περασμένης εβδομάδας;

9) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014 για «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014, και έπρεπε να περατωθεί τον Ιούλιο του 2015, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της; Έχουν επιβληθεί, όπως μας είχε προϊδεάσει η ΕΡΓΟΣΕ, οι προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες για την παραβίαση των συμβατικών προθεσμιών;

- Να κατατεθούν οι τυχόν αποφάσεις επιβολής ποινικών ρητρών για την παραβίαση των συμβατικών προθεσμιών της σύμβασης 717/2014, καθώς και οι αποφάσεις για παρατάσεις των συμβατικών προθεσμιών.

10) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί η σύμβαση του έργου για «Ανάταξη του συστήματος ηλεκτροκίνησης-τηλεδιοίκησης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Αχαρνές-Τιθορέα(Α.Δ. 700); Που οφείλονται οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν; Έχουν επιβληθεί οι προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες για την παραβίαση των συμβατικών προθεσμιών ή, όπως γίνεται πάντα, οι «εθνικοί εργολάβοι» δεν θεωρήθηκαν υπεύθυνοι για τις καθυστερήσεις του έργου;

- Να κατατεθούν οι τυχόν αποφάσεις επιβολής ποινικών ρητρών για την παραβίαση των συμβατικών προθεσμιών της σύμβασης του έργου με ΑΔ 700, καθώς και οι αποφάσεις για παρατάσεις των συμβατικών προθεσμιών.

11) Έχει ενεργοποιηθεί η προαίρεση του άρθρου 25 παρ. 1 της Διακήρυξης του έργου «Ανάταξη του συστήματος ηλεκτροκίνησης-τηλεδιοίκησης της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Αχαρνές-Τιθορέα(Α.Δ. 700) για τη μελέτη, την κατασκευή, την εγκατάσταση και την εν λειτουργία παράδοση της Γραμμής Επαφής στο τμήμα Σ.Σ. Αθηνών(Σ.Σ.Α.) – Τρεις Γέφυρες(3Γ), τη σύνδεσή της με τις υφιστάμενες όμορες εγκαταστάσεις ηλεκτροκίνησης κ.λ.π.;

- Να κατατεθούν οι τυχόν υπάρχοντες Α.Π.Ε. και οι αποφάσεις έγκρισης αυτών.

12) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι αμαρτωλές συμβάσεις των έργων του τμήματος Τιθορέα-Δομοκός;

- Να κατατεθεί πίνακας με τις ημερομηνίες ολοκλήρωσης κάθε σύμβασης

13) Αληθεύουν οι καταγγελίες του προέδρου της ΠΕΠΕ κ. Κώστα Γενιδούνια, ότι «το τροχαίο υλικό δεν έχει συντηρηθεί από το 2009, ενώ από τους 520 μηχανοδηγούς που είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία του δικτύου υπάρχουν μόλις 250» και ότι «Υπάρχει έλλειψη ανταλλακτικών, με αποτέλεσμα σήμερα να λειτουργούν κανονικά μόνο 15-16 ντιζελομηχανές στα επιβατικά τρένα»;

14) Αληθεύουν οι καταγγελίες του γενικού γραμματέα της ΠΕΠΕ κ. Βασιλείου Τουρλή, ότι «όλες οι νέες εργολαβίες που αφορούν όχι μόνο το κομμάτι όπου αντιμετώπισε πρόβλημα, αλλά και στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), στον προαστιακό σιδηρόδρομο και

άλλους κόμβους, δεν περιλάμβαναν τοποθέτηση θερμαινόμενων κλειδιών»; Ποιος ευθύνεται γι αυτή την εγκληματική παράλειψη;

15) Γιατί δεν λήφθηκαν τα αναγκαία μέτρα για την αποτροπή των βραχυκυκλωμάτων που προκλήθηκαν στις ηλεκτράμαξες desiro, με συνέπεια την ακινητοποίησή τους και την ταλαιπωρία των επιβατών; Δεν γνωρίζει ο υπουργός, ότι υπάρχουν προληπτικά μέτρα, που λαμβάνονται, όταν υπάρχει ενδεχόμενο τέτοιων ακραίων καιρικών συνθηκών;

Κοινοποίηση: Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Γ.Γ. κατά της Διαφθοράς, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης.

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος