

Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες, το επίμαχο σχέδιο οδικής αρτηρίας δεν συγκαταλέγεται στα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από το ΚΠΣ για την περίοδο 1994-1999. Όσον αφορά δε το ΚΠΣ που καλύπτει την περίοδο 2000-2006, οι αρχές της Περιφέρειας Θεσσαλίας δεν έχουν λάβει μέχρι στιγμής κανένα αίτημα συγχρηματοδότησης τέτοιου έργου από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Εφόσον τους υποβληθεί τέτοιο αίτημα, θα αξιολογηθεί σε σχέση με την ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία. Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι στα κριτήρια αξιολόγησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων θα συμπεριλαμβάνονται ανάλογοι όροι για τη συγχρηματοδότηση έργων. Οι ελληνικές αρχές ασχολούνται επί του παρόντος με την τελική επεξεργασία των κριτηρίων αυτών, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου της 21ης Ιουνίου 1999 περί γενικών διατάξεων για τα διαρθρωτικά Ταμεία<sup>(1)</sup>.

Στις 2 Αυγούστου 2000, η Επιτροπή ενήργησε, απευθύνοντας αίτημα για εξηγήσεις στον Δήμο Βόλου-Νέας Ιωνίας, αφού ήταν ο δικαιούχος των κονδυλίων του προγράμματος LIFE και είναι η αρχή που πρωτοστάτησε στην προώθηση του επίμαχου έργου. Παρ' όλον ότι στις 22 Μαΐου 2001 απεστάλη επιστολή υπόμνησης, μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί καμία απάντηση από τον εν λόγω δήμο. Για τον λόγο αυτόν, θα αποσταλεί επιστολή στις ελληνικές αρχές και θα ζητηθούν εξηγήσεις σχετικά με το υπόψη έργο. Αφού λάβει απάντηση, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον υφίσταται ασυμβατότητα με τις κοινοτικές διατάξεις, και ιδίως με την οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985 για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον<sup>(2)</sup>, και, εν ανάγκη, θα κινήσει διαδικασία λόγω παράβασης.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 161 της 26.6.1999.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 175 της 5.7.1985, που τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 1997 (ΕΕ L 73 της 14.3.1997).

(2002/C 81 E/098)

#### ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-1969/01

**υποβολή: Alexandros Alavanos (GUE/NGL) προς την Επιτροπή**

(5 Ιουλίου 2001)

**Θέμα:** Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί μια ιδιαίτερα αποτελεσματική και βιώσιμη απάντηση στα οξύτατα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ρύπανσης και ατυχημάτων. Γι' αυτό η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών δικτύων στα κράτη μέλη ενισχύεται και από τα κοινοτικά προγράμματα.

1. Θεωρεί η Επιτροπή ότι το πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι» του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης εκτελέσθηκε με ικανοποιητικό τρόπο; (αρχικός και αναθεωρημένος προϋπολογισμός, πορεία φυσικού αντικείμενου);
2. Ποια έργα έχουν ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης;

#### **Απάντηση του κ. Barnier εξ ονόματος της Επιτροπής**

(13 Σεπτεμβρίου 2001)

Όσον αφορά το ποσοστό υλοποίησης σιδηροδρομικών έργων που έχουν προγραμματισθεί στο πλαίσιο του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (ΚΠΣ) της περιόδου προγραμματισμού 1994-1999 για την Ελλάδα, η Επιτροπή παρακαλεί το Αξιότιμο Μέλος του Κοινοβουλίου να ευαρεστηθεί να αναφερθεί στη συμπληρωματική απάντηση που δόθηκε στην γραπτή ερώτηση αριθ. E-3657/00 του κ. Χατζηδάκι<sup>(1)</sup>.

Ο κύριος στόχος των έργων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών που θα συγχρηματοδοτηθούν στην Ελλάδα με βάση το ΚΠΣ και το Ταμείο Συνοχής για την περίοδο προγραμματισμού για την περίοδο 2000-2006 αφορά την ολοκλήρωση της κατασκευής εξηλεκτρισμένης διπλής γραμμής μεταξύ Αθηνών και Θεσσαλονίκης και σύνδεσής της με τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η κατασκευή διπλής γραμμής μεταξύ Αθηνών, Κορίνθου και Πάτρας, η σιδηροδρομική σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων καθώς και η αναδιάρθρωση και η θέση σε εφαρμογή του επιχειρηματικού σχεδίου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) αποτελούν επίσης μέρος των έργων που εντάσσονται στην προαναφερόμενη περίοδο προγραμματισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 136 E της 8.5.2001.