

---

## **Ελπίδες για μελλοντικές υπογειοποιήσεις σιδηροδρομικών τμημάτων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη**

---

2018/09/21 09:12 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Στη σπουδαιότητα, αλλά και στη δυσκολία της κατασκευής του νέου τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών – Τρεις Γέφυρες, ο οποίος περιλαμβάνει και υπογειοποίηση επιμέρους τμήματος, αναφέρθηκε στη Βουλή ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Ειδικότερα, στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση έργου «Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Έξοδος Σ.Σ. Αθηνών (Σ.Σ.Α.) – Τρεις Γέφυρες, με υπογειοποίηση στην περιοχή Σεπολίων» (ΑΔ 2507), με αναθέτουσα αρχή την ΕΡΓΟΣΕ, ο υπουργός Μεταφορών άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο μελλοντικών υπογειοποιήσεων και σε άλλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Επίσης, σε άλλο σημείο της ομιλίας του, ο κ. Σπίρτζης επανέλαβε την αντίθεσή του στην ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και στον «τεμαχισμό» του ομίλου ΟΣΕ.

### **Η τοποθέτηση του υπουργού Μεταφορών**

Ευχαριστώ πολύ. Το έργο που θέλουμε να ενημερώσουμε την Επιτροπή, αφορά την κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου, από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών μέχρι τις τρεις γέφυρες, όπου υπογειοποιούμε τη σιδηροδρομική γραμμή στην περιοχή των Σεπολίων.

Καταλαβαίνετε όλοι, για τις υποβαθμισμένες περιοχές των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας, ποσό σημαντικό είναι να υπογειοποιηθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές και να έχουμε μια ανάπλαση στην περιοχή, μιας και πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές θα έχουμε έναν ελεύθερο χώρο για να έχουμε πράσινο, σε μια πολύ υποβαθμισμένη περιοχή της Αθήνας, για να μπορούμε να έχουμε χωροθέτηση δραστηριοτήτων που θα βοηθήσουν τις γειτονιές αυτές στα Σεπόλια.

Και ελπίζω, να μπορέσουμε να υπογειοποιήσουμε και άλλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

Σε αυτή τη λογική έχουμε κινηθεί και στη Θεσσαλονίκη στην περιοχή της δυτικής Θεσσαλονίκης και ολοκληρώνεται το έργο, πρέπει να παραδοθεί σε λίγο, με ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής από πάνω και μια μεγάλη πλατεία που θα γίνει και το οδικό δίκτυο. Το ίδιο πάμε να κάνουμε και τώρα στα Σεπόλια.

Να σας πω ότι το αντικείμενο του έργου αφορά σιδηροδρομικό δίκτυο 2,5 περίπου χιλιομέτρων, 2,36 χιλιόμετρα, τα 2 χιλιόμετρα περίπου από αυτά θα είναι υποβαθμισμένα και υπογειοποιημένα.

Θα μπορέσει η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να συνεργαστεί συμβουλευτικά και με την «Ανάπλαση της ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» προκειμένου να ενταχθεί το έργο της αναβάθμισης της περιοχής στο γενικότερο σχεδιασμό που έχουμε για την ανάπλαση της Αθήνας.

Αν θέλει τώρα ο Διευθύνων Σύμβουλος να δώσει πληροφορίες για τον διαγωνισμό. Απ' ότι βλέπω η έκπτωση είναι της τάξης του 45,71%. Ο διαγωνισμός έγινε με το νέο νόμο, τον 4412/2016.

Να πούμε ότι με το νέο νόμο διασφαλίζουμε και εμβαθύνουμε ακόμη περισσότερο τη διαφάνεια στους διαγωνισμούς και στα δημόσια έργα της χώρας.

### **Απαντήσεις στα ερωτήματα που τέθηκαν από τα μέλη της επιτροπής**

Να ξεκινήσω με τη σειρά που έγιναν οι ερωτήσεις. Η κυρία Μπακογιάννη είπε για το Υπουργείο Πολιτισμού. Γνωρίζουμε τις παθογένειες που υπήρχαν γενικά και τις εμπλοκές στα έργα λόγω των ευρημάτων που έχουμε κάθε φορά για να διατηρήσουμε την πολιτισμική κληρονομιά της χώρας μας. Στο νέο νόμο που ψηφίστηκε, απαιτείται πριν ξεκινήσει κάποιο έργο να έχουν γίνει οι απαλλοτριώσεις και οι αναγκαίες αρχαιολογικές τομές, ακριβώς για να διευκολύνουμε την απρόσκοπτη υλοποίηση στην συνέχεια των έργων και να μην έχουμε τις γνωστές καθυστερήσεις και τις μεγάλες αποζημιώσεις.

Το συγκεκριμένο έργο έχει πάρει τις εγκρίσεις από την διαδικασία NOBO, έχει προβλέψει προφανώς κοντά στο 1.900.000 ευρώ σε περίπτωση που έχουμε κάποια ευρήματα στην πορεία του έργου, αλλά έχουμε την αίσθηση ότι δεν θα έχουμε πρόβλημα στην περιοχή, με αυτά που έχουν πει και οι υπηρεσίες και οι επιστήμονες και η προεργασία που έχει γίνει.

Προφανώς, κανένας αγώνας δεν πάει χαμένος και πρέπει να γίνεται, αλλά δεν αναγκάστηκε η Κυβέρνηση, πιστέψτε με για αυτό. Η Κυβέρνηση το πίστευε ότι πρέπει

να γίνει υπογειοποίηση, δηλαδή δεν υποχρεωθήκαμε από τους αγώνες για την υπογειοποίηση, μετείχαμε στους αγώνες για την υπογειοποίηση και το υλοποιούμε τώρα ως Κυβέρνηση.

Αυτό κύριε Βαρδαλή, το έχουμε αποδείξει, διότι και στη Μενεμένη ολοκληρώσαμε το έργο της υπογειοποίησης στη Θεσσαλονίκη και στην Πάτρα ένα πολύ μεγάλο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου στην είσοδο μέχρι το Λιμάνι θα είναι υπογειοποιημένο και μετά από αίτημα των κατοίκων και του δημάρχου, τελειώνουμε τη μελέτη για να εντάξουμε ακόμη μεγαλύτερο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου ως υπόγειο. Άρα, είμαστε, προφανώς, υπέρ τέτοιων παρεμβάσεων στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρα και όχι μόνο στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Όντως, υπάρχει πρόβλημα όταν έχουμε τέτοιας κλίμακας έργα μέσα στον αστικό ιστό με την επιβάρυνση και εφόσον είναι εδώ και ο Πρόεδρος, ο κ. Θ. Δρίτσας, να σας μεταφέρει την επιβάρυνση που υπήρχε με τα έργα του TRAM στον Πειραιά.

Ήταν απίστευτη η ταλαιπωρία των κατοίκων. Υπάρχουν οι κυκλοφοριακές μελέτες που αντιμετωπίζουν κατά το δυνατόν την συγκοινωνιακή επιβάρυνση, υπάρχουν οι προβλέψεις για την επιβάρυνση του θορύβου, της σκόνης κ.λπ.. εδώ έχει προβλεφθεί από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε, να υπάρχει ειδικό γραφείο ενημέρωσης των πολιτών από την κοινοπραξία την εργοληπτική, προκειμένου να ενημερώνεται ο κόσμος, αλλά να λαμβάνονται υπόψη και θέματα της καθημερινότητας που έχει. Σε κάθε περίπτωση όμως, η υλοποίηση τέτοιων έργων μέσα στον αστικό ιστό επιβαρύνει, στο διάστημα που γίνονται τα έργα, την περιοχή και τους κατοίκους.

Τώρα, πάω στις ερωτήσεις του κυρίου Γεωργιάδη και θα ήθελα να παρακαλέσω κάτι. Όταν δεν γνωρίζουμε κάτι, ακόμη και με τον τρόπο που γίνονται οι ερωτήσεις, καλό είναι να προσέχουμε τις διατυπώσεις μας, ακόμη και τον τρόπο που γίνονται οι ερωτήσεις, για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις, που οδηγούν, στο τέλος το πολιτικό σύστημα σε έναν λαϊκισμό.

Παρακαλώ να τα καταθέσετε και θα ήταν καλό, όταν δεν ξέρετε κάτι, κύριε Γεωργιάδη, να προσέχετε τον τρόπο που διατυπώνετε τα ερωτήματά σας.

Άρα, όταν γίνεται περιβαλλοντική αδειοδότηση, υποχρεωτικά παίρνεις αδειοδότηση από το Υπουργείο Πολιτισμού. Δε γίνεται αλλιώς. Αλλιώς, δεν έχεις στοιχειώδη αδειοδότηση.

Λοιπόν, υποχρεωτικά, πρέπει να ενημερωθείτε για μερικά πράγματα. Όταν βγαίνει ο προϋπολογισμός ενός έργου, βγαίνει με συγκεκριμένες τεχνικές μελέτες και με συγκεκριμένο τιμολόγιο, όπως ορίζει ο νόμος για τα δημόσια έργα. Ο προϋπολογισμός αυτός είναι της τάξης των 122 εκατομμυρίων ευρώ. Δεν είναι άλλη η εκτίμηση των ευρωπαϊκών οργάνων και άλλη η εκτίμηση του μελετητή.

Λοιπόν, ένα το κρατούμενο.

Όταν γίνεται ο διαγωνισμός, όπως θα δείτε, έχουμε πάρει ένα ποσοστό έκπτωσης 45,71%. Αυτό, που χρηματοδοτούν τα ευρωπαϊκά όργανα, δεν είναι ο προϋπολογισμός του έργου, αλλά είναι η συμβατική τιμή που υπογράφεις στη σύμβαση.

Άρα, προφανώς, θα πάτε 45,71% κάτω και μετά θα πάτε, αντίστοιχα, το ποσοστό κάτω, που είναι από το πρόγραμμα CEF (2014-2020) που χρηματοδοτεί το συγκεκριμένο έργο, που είναι περίπου στο 70%, για να δείτε ποιο κομμάτι του έργου και του συμβατικού, πλέον, τμήματος – όχι του προϋπολογισμού – χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πιο από εθνικούς πόρους.

Είναι δύο πολλαπλασιασμοί, όλοι και όλοι. Ο ένας είναι με το ποσοστό της έκπτωσης και ο άλλος είναι με το ποσοστό που χρηματοδοτεί το CEF (2014-2020).

Λοιπόν, δεν έρχεται κανένα ευρωπαϊκό όργανο να πει ότι «το έργο που κάνεις, στην Ελλάδα, έχει άλλον προϋπολογισμό από αυτόν που ορίζει η μελέτη και η εθνική νομοθεσία».

Από τις δικές μας υπηρεσίες παίρνουν και τους προϋπολογισμούς και μετά, τους διαγωνισμούς και το συγκεκριμένο κόστος – άρα και τη χρηματοδότηση.

Το δεύτερο, που ρωτήσατε, είναι για το upgrade. Το upgrade δεν έχει την έννοια που δώσατε εσείς, αλλά έχει την έννοια της χωρητικότητας της γραμμής. Σήμερα, η χωρητικότητα της γραμμής είναι 2 γραμμές και γίνεται, στο εξής, 4 γραμμές. Είναι αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής και της χωρητικότητας, που έχεις, για την κίνηση. Δεν είναι άλλο πράγμα.

Γι' αυτό και η προτροπή μου ήταν να χρησιμοποιούμε διατυπώσεις, οι οποίες δε δημιουργούν εντυπώσεις, διότι – όπως καταλαβαίνετε – δεν είναι και πολύ εύκολες οι απαντήσεις.

Επίσης, η απάντηση στον κύριο Σιμορέλη και στον κύριο Σκρέκα. Είναι προφανές ότι ο τρόπος που γινόταν το σιδηροδρομικό δίκτυο, παλιά, έχει επιφέρει πολύ μεγάλα προβλήματα και στα αστικά κέντρα και γενικότερα στην ασφάλεια, – ιδιαίτερα, όπου έχουμε ισόπεδους κόμβους.

Γι' αυτό, όπως θυμάστε, στα Τρίκαλα προβλέψαμε να υπάρχουν και αυτόματα

συστήματα και ανισόπεδοι κόμβοι. Πλέον, όπου προβλέπεται σιδηροδρομική υποδομή, υποχρεωτικά εκεί που τέμνεται το σιδηροδρομικό με το οδικό δίκτυο, γίνεται ανισόπεδος κόμβος. Δηλαδή, δεν θα δείτε σε νέα σιδηροδρομική γραμμή να έχουμε ισόπεδους κόμβους.

Έχει βγει ο διαγωνισμός για Παλαιοφάρσαλα – Καλαμπάκα, για ηλεκτροκίνηση. Θα ακολουθήσει -στο σχεδιασμό που έχει έργο η ΕΡΓΟΣΕ για τις υπόλοιπες περιοχές της Θεσσαλίας, την αναβάθμιση δηλαδή της γραμμής με την ηλεκτροκίνηση.

Ο σιδηρόδρομος ήταν ένα μέσον, το οποίο ήταν εγκαταλειμμένο, στη χώρα μας, πραγματικά.

Θεωρώ ότι τόσο η ολοκλήρωση, κυρίως της σιδηροδρομικής γραμμής της ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη), κυρίως το Αθήνα-Θεσσαλονίκη για τις επιβατικές μεταφορές, αλλά και το Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, που ολοκληρώνεται μέσα στη χρονιά, οι νέες αμαξοστοιχίες που θα υπάρχουν σε αυτήν τη γραμμή, για τις επιβατικές μεταφορές, αλλά και οι δυνατότητες που θα έχουμε για πολύ γρήγορες και ασφαλείς εμπορικές μεταφορές, αλλάζουν τελείως τον χάρτη των μεταφορών, όχι για τη χώρα μας, αλλά για την Ευρώπη.

Σε σχέση με το λιμάνι του Βόλου υπάρχουν και τα έργα και οι μελέτες που έχουν προωθηθεί για να έχουμε και νέα χάραξη στο τέλος, να μην περνάει, δηλαδή, ο σιδηρόδρομος μέσα από την Νέα Ιωνία στην παλιά γραμμή.

Υπάρχει όμως ένα θέμα. Όλοι θα θέλαμε να έχουμε σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Είναι τέτοιο το κόστος που στη σημερινή εποχή μοιάζει έως απαγορευτικό να υπάρχει ένα έργο σε προτεραιότητα που θα συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με την υπόλοιπη σιδηροδρομική Εγνατία. Άρα η Θεσσαλία θα εξυπηρετείται από την ΠΑΘΕ, Θεσσαλονίκη, μετά Ειδομένη και προς τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης, που ήδη το έργο Θεσσαλονίκη – Ειδομένη είναι έτοιμο.

Ο σχεδιασμός ο δικός μας είναι να προωθηθεί η σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδος με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και βέβαια να αναβαθμιστεί στο σύνολο της όχι μόνο το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που είναι στη χώρα μας, αλλά και το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που είναι στη FYROM και στη Σερβία, για να έχουμε γρήγορη πρόσβαση στην κεντρική Ευρώπη, οπότε καλό θα είναι μάλλον να αναθεωρήσετε και την άποψη του κόμματός σας για τη συμφωνία με την FYROM, αφού έχουμε τέτοιο σχεδιασμό δεν μπορούμε να την παρακάμψουμε τη FYROM, πρέπει να συνεργαστούμε με τους βόρειους γείτονές μας. Πρέπει να αποκαταστήσουμε γενικά τις πληγές που υπήρχαν στο παρελθόν.

Επίσης, θέλω να πω ότι δεν είχα ενημέρωση για την αύξηση των εισιτηρίων. Πρέπει να συζητήσετε με τον κ. Σκρέκα μήπως τον πείσετε ότι δεν είναι όλοι οι τομείς της

οικονομικής και της αναπτυξιακής δραστηριότητας, μάλλον δεν πρέπει να είναι, ιδιωτικοί. Συνδέστε την αύξηση των εισιτηρίων με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και θα βγάλει ο καθένας τα συμπεράσματα του, αλλά θα το ελέγξουμε. Δεν καταλαβαίνω πραγματικά γιατί έχει αυξηθεί το εισιτήριο από τα Τρίκαλα στην Αθήνα. Θα το ελέγξουμε, κ. Σιμορέλη, δεν το ήξερα καν.

Εγώ ως Πρόεδρος του ΤΕΕ δεν ήμουν υπέρ της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γενικά υπάρχουν στρατηγικοί τομείς της χώρας που πρέπει το δημόσιο να έχει ένα στρατηγικού χαρακτήρα παρεμβατισμού, άρα δεν πρέπει σε πολλούς τομείς να βασιζόμαστε μόνο στον ιδιωτικό τομέα, αλλά και στο δημόσιο.

Όχι, είναι σωστό, κ. Πρόεδρε, αυτό που λέει ο κ. Σκρέκας. Όχι δεν υπάρχει ούτε αλλά, ούτε τίποτα. Είχε φροντίσει ο παλαιοκομματισμός στη χώρα να έχει δύο - τρεις ανοιχτούς φακέλους για κρατικές ενισχύσεις. 14 δις για τον ΟΣΕ, 1,5 δις για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 700 εκατομμύρια για την ΕΕΣΣΤΥ.

Η παράβαση αυτή, η κατηγορία για την παράβαση αυτή, αν άνοιγαν οι φάκελοι για τις κρατικές ενισχύσεις και μας επιβαλλόταν πιθανό πρόστιμο, σήμαινε ότι θα χρειαζόμαστε μόνο για αυτά που είχε κάνει η Ν.Δ. και οι προηγούμενες κυβερνήσεις στον όμιλο ΟΣΕ, άλλο ενάμιση μνημόνιο μόνο για τον όμιλο ΟΣΕ.

Αυτό, όπως καταλαβαίνετε, μάλλον βάρυνε την άποψή μας ότι πρέπει να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση παρά να φάει ο ελληνικός λαός στο κεφάλι ενάμιση μνημόνιο γι' αυτά που κάνατε στον σιδηροδρομικό κόσμο της χώρας, όπου είχε φροντίσει ο κ. Χατζηδάκης, εάν θυμάμαι, είχε κάνει τη μεγάλη τομή να σπάσει τον όμιλο ΟΣΕ σε 5 - 6 εταιρείες και άλλες 2 Ανεξάρτητες Αρχές, που αυτή τη δομή δεν την έχει ούτε ο Υπερσιβηρικός.

Ναι, αυτό λέω κι εγώ επειδή είμαστε μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ούτε ο Υπερσιβηρικός δεν έχει τη δομή αυτή.

Δεν υποχρεώνει η ευρωπαϊκή νομοθεσία να σπάσεις τον ΟΣΕ στα 6. Υποχρεώνει να έχεις μια Ανεξάρτητη Αρχή, τη ΡΑΣ και να έχεις και τον ΟΣΕ. Δεν υποχρεώνει να σπάσεις την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να σπάσεις την ΕΡΓΟΣΕ, να κάνεις όλα τα άλλα που έκανε το σχέδιο που είχατε για το πώς κατακερματίζουμε τον σιδηρόδρομο της χώρας. Είναι μια ανορθολογική δομή τόσο πολύ κατακερματισμένος και δεν υπάρχει τέτοια δομή σε χώρες που έχουν δεκαπλάσιο δίκτυο από ότι έχει όλη η Ευρώπη.

Αυτό είπα! Καμμιά άλλη χώρα, ούτε η Γερμανία που έχει αναπτυγμένους σιδηρόδρομους, ή η Γαλλία, δεν έχουν τη δομή των 4 -5 εταιρειών στον σιδηρόδρομο συν δύο Ανεξάρτητες Αρχές. Αυτό ήταν εφεύρεση Χατζηδάκη. Μπορούμε να ρωτήσουμε τον κ. Χατζηδάκη ποιους λόγους εξυπηρέτησε και έκανε όλο αυτό το σπάσιμο. Αυτό λέω, δεν είναι κατηγορία! Πιστεύω απλά ότι ήταν μια πολιτική η οποία

δεν προχώρησε τα σιδηροδρομικά στη χώρα μας. Το αντίθετο.