

Πέτη Πέρκα: Ποια ήταν η στρατηγική της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ για το σιδηρόδρομο

2021/02/02 18:43 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στα έργα, που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, στον ελληνικό σιδηρόδρομο αναφέρθηκε σε ανακοίνωσή της η Πέτη Πέρκα, αναπληρώτρια Τομεάρχης Περιβάλλοντος & Ενέργειας του κόμματος και βουλευτής Φλώρινας.

Η ανακοίνωση

«Είναι πράγματι ανούσιο κάθε φορά που κάποιος από τη ΝΔ ή το ΚΙΝΑΛ παρουσιάζει μια εικονική πραγματικότητα σχετικά με το σιδηρόδρομο, σύμφωνα με την οποία τα έργα έτρεχαν πυρετωδώς μέχρι το 2015, όταν ξαφνικά σταμάτησαν τα πάντα, εμείς να σπεύδουμε να αποδείξουμε ότι δεν είμαστε ελέφαντες.

Πρόσφατα διάβασα ανάρτηση σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης του τ. Βουλευτή Κοζάνης κ. Πάρι Κουκουλόπουλου, ο οποίος υποστηρίζει πως «ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έδινε δεκάρα για το σιδηρόδρομο, αλλά και την περιοχή».

Ως Γενική Γραμματέας του υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών στην Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, δεν μπορώ να το αφήσω ασχολίαστο. Προς αποκατάσταση της αλήθειας λοιπόν, θα απαντήσω ξεχωριστά σε ό,τι θίγει ο τ. Βουλευτής στη δήλωσή του αλλά και συνολικά για την πολιτική μας σε ότι αφορά στο σιδηρόδρομο.

Αρχικά, θα ήθελα να θυμίσω ότι η **υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή (Αμύνταιο - Κοζάνη) και η μελλοντική γραμμή (Κοζάνη - Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα)**, όσον αφορά στην ένταξή τους στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο, δεν είναι σε καμιά περίπτωση αποτέλεσμα συνεργασίας Αυτοδιοίκησης - ΠΑΣΟΚ - ΟΣΕ, όπως υποστηρίζει ο κ. Κουκουλόπουλος. Αντίθετα, το υφιστάμενο και το μελλοντικό δίκτυο αποτελούν τμήματα του Διευρωπαϊκού Δικτύου ήδη από το 1996, έπειτα από απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Σύμφωνα δε με τον Κανονισμό 1315/2013 του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, η γραμμή Κοζάνη - Καλαμπάκα έχει χρονικό όριο ολοκλήρωσης το 2050, ενώ το συνολικό κόστος για το έργο Κοζάνη - Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα ξεπερνά τα 6 δισ. ευρώ.

Φυσικά και δεν ισχύει επίσης ότι το παραπάνω έργο απεντάχθηκε τον Ιούνιο του 2019, όπως δηλώνει ο τ. Βουλευτής. Αντιθέτως, συνεχίζει να είναι τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου και ποτέ δεν έχει απενταχθεί. Αποτελεί όμως τμήμα χαμηλής προτεραιότητας για τους εξής λόγους:

-Το κόστος του είναι εξαιρετικά υψηλό. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δύσκολα θα συναινέσει στην κατασκευή του έργου σε πρώτη προτεραιότητα.

-Η γραμμή Κοζάνη – Καλαμπάκα – Ηγουμενίτσα δεν εντάχθηκε το 2013 στους Ευρωπαϊκούς άξονες προτεραιότητας, οπότε η χρηματοδότησή της δεν έχει προτεραιότητα από τα Ευρωπαϊκά Ταμεία.

-Υπάρχουν άλλες προτεραιότητες στο Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο που ακόμη απαιτούν γρήγορες δράσεις και αυξημένη χρηματοδότηση.

Όσον αφορά ειδικότερα στην **κατεδάφιση των δύο γεφυρών του ΟΣΕ**, την οποία ο κ. Κουκουλόπουλος χρεώνει και πάλι στο ΣΥΡΙΖΑ, αφού όπως χαρακτηριστικά διατύπωσε «ο ΣΥΡΙΖΑ κατάργησε πρακτικά το σιδηρόδρομο για την Κοζάνη», η πραγματικότητα απέχει παρασάγγας από τις δηλώσεις του τ. Βουλευτή.

Αυτό που ισχύει είναι ότι έχει υπογραφεί σύμβαση μεταξύ ΟΣΕ – Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, βάσει της οποίας ο ΟΣΕ επέτρεψε να κατεδαφιστούν οι εν λόγω γέφυρες που δεν είναι σε χρήση, για να διευκολυνθεί η οδική κυκλοφορία – και μάλιστα κατόπιν πίεσης βουλευτών της ΝΔ – ενώ η Αυτοδιοίκηση ανέλαβε τη νομική ευθύνη να τις ξαναχτίσει.

Το συμφωνητικό κατεδάφισης των γεφυρών υπεγράφη το Δεκέμβριο του 2014, συγκεκριμένα η σχετική Απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ έχει ημερομηνία 30.12.2014. Εύκολα λοιπόν διαπιστώνει κανείς ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έχει καμιά σχέση με την κατεδάφιση, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι οι γέφυρες κατεδαφίστηκαν τελικά το Μάιο του 2015, με Διοίκηση του ΟΣΕ που είχε ορισθεί από την προηγούμενη Κυβέρνηση και όχι από το ΣΥΡΙΖΑ.

Για να έρθουμε στο σήμερα και στη νομική διαμάχη του ΟΣΕ με την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, όπου η Αυτοδιοίκηση αρνείται να αναλάβει τις υποχρεώσεις της για να αποκαταστήσει τις γέφυρες.

Είναι λοιπόν τουλάχιστον άτοπο να κατηγορείται ο ΣΥΡΙΖΑ για την εξέλιξη του συγκεκριμένου έργου, αλλά και για απραξία και αδράνεια στα σιδηροδρομικά έργα της περιοχής, ειδικά αφού κατά την περίοδο διακυβέρνησής του είχαν ξεκινήσει και είχαν προγραμματιστεί πολλές μελέτες από τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ για τον εκσυγχρονισμό όλης της γραμμής από τη Θεσσαλονίκη έως το Αμύνταιο και την Κοζάνη, οι οποίες έκτοτε πάγωσαν.

Φυσικά, όσα ψέματα και όσες ανακρίβειες κι αν γράφονται κατά καιρούς για την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ σχετικά με το σιδηρόδρομο, ευτυχώς έχουμε όλα τα σιδηροδρομικά έργα που ολοκληρώθηκαν μέχρι το 2019, τα οποία δείχνουν ποια είναι η πραγματικότητα. Πολλά έργα βαλτωμένα ή εγκαταλελειμμένα λόγω έλλειψης χρηματοδότησης ανατάχθηκαν και ολοκληρώθηκαν ή δημοπρατήθηκαν.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η **κεντρική γραμμή Θεσσαλονίκη - Αθήνα**, έργο πρώτης προτεραιότητας του ελληνικού δικτύου και του ΟΣΕ, το οποίο είχε ξεκινήσει ήδη από το 1995 κι όμως όταν αναλάβαμε το 2015, το παραλάβαμε βαλτωμένο. Παρ' όλα αυτά σε 4 χρόνια, με την αगाστή συνεργασία με τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, καταφέραμε να δώσουμε σε κυκλοφορία διπλή, σηματοδοτούμενη, ηλεκτροκινούμενη γραμμή από τον Πειραιά ως τη Θεσσαλονίκη και την Ειδομένη.

Πολλά επιμέρους **έργα παραδόθηκαν** επίσης σε χρήση, όπως για παράδειγμα η νέα διπλή γραμμή Τιθορέα - Δομοκός, ο νέος εμπορευματικός σταθμός Θριασίου, η ηλεκτροκίνηση Πειραιάς - Αθήνα - Οινόη - Τιθορέα, ο νέος Σταθμός Αθήνας με ηλεκτροκίνηση, ο νέος Σταθμός στο Ζεφύρι, η υπογειοποίηση σιδηροδρομικού δικτύου στη Μενεμένη Θεσσαλονίκης και οι ανισόπεδες διαβάσεις στα Τρίκαλα, ενώ άλλα ολοκληρώθηκαν τους πρώτους μήνες του 2019, πχ το έργο Κιάτο - Ροδοδάφνη, το Πολύκαστρο - Ειδομένη, έργα πολύ περισσότερα από τα αντίστοιχα της προηγούμενης δεκαετίας.

Παράλληλα, πολλά άλλα έργα ήταν σε έναρξη υλοποίησης το 2019, για παράδειγμα η ανακαίνιση της γραμμής Πάτρα - Πύργος και Κατάκολο - Ολυμπία, η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση της γραμμής Λάρισα - Βόλος και Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, η αναβάθμιση της γραμμής Θεσσαλονίκη - Φλώρινα με ηλεκτροκίνηση, η δημιουργία του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης, η επέκταση του Προαστιακού της Αθήνας προς Λαύριο και Ραφήνα κτλ.

Όσον αφορά επιπλέον στις διεθνείς διασυνδέσεις και την εξωστρέφεια που επέδειξε η χώρα την περίοδο 2015 - 2019, αξίζει να σημειωθεί η υπογραφή διακρατικών συμβάσεων με τη Βουλγαρία για τη σύνδεση των λιμανιών Καβάλας, Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης με τις σημαντικές εμπορευματικές πόλεις Βάρνα, Ρούσε και Μπουργκάς, οι διαπραγματεύσεις με τη Βόρεια Μακεδονία και την Τουρκία για θέματα συνεργασίας μεταξύ των δικτύων, η δημιουργία διακρατικής δομής για την

υλοποίηση του διαδρόμου Αλεξανδρούπολη – Μπουργκάς στο πλαίσιο του έργου Sea-to-Sea και η ανάπτυξη της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, η συμφωνία σύνδεσης με τη Βόρεια Μακεδονία με αναβάθμιση του δικτύου και λειτουργία νέου τελωνιακού σταθμού στο Ν. Καύκασο και η έναρξη των μελετών για τη σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας μέσω του έργου «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς», το οποίο η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ειδικά η τότε ηγεσία του υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, καταφέραμε έπειτα από πολλή προσπάθεια να το εντάξουμε στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο.

Τα παραπάνω αποτελούν ορισμένα μόνο από το σύνολο των έργων που λάμβαναν χώρα επί ΣΥΡΙΖΑ, αποδεικνύουν τη **συνολική στρατηγική του ΣΥΡΙΖΑ για το σιδηρόδρομο** και έρχονται σε πλήρη αντίθεση με την απουσία κεντρικού σχεδιασμού πριν το 2015, αλλά και από τη σημερινή Κυβέρνηση.

Σήμερα, ενάμιση χρόνο μετά από την ανάληψη της εξουσίας από τη ΝΔ, η κατάσταση στο σιδηρόδρομο παραμένει εκεί που την άφησε ο ΣΥΡΙΖΑ, αφού όσον αφορά στην πορεία των εξελισσόμενων σιδηροδρομικών έργων, διαπιστώνουμε ότι ολοκληρωμένα έργα παραμένουν στάσιμα και δεν έχουν παραδοθεί ακόμη σε χρήση, ενώ δεν έχουν υπάρξει δημοπρατήσεις νέων έργων.

Σε κάθε περίπτωση, τόσο η ΝΔ όσο και το ΚΙΝΑΛ καλό θα ήταν να είναι φειδωλοί στην κριτική τους με τα πεπραγμένα του ΣΥΡΙΖΑ, ιδιαίτερα όσον αφορά στον σιδηρόδρομο. Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και ένα ΕΣΠΑ «αναλώθηκαν» σε ανολοκλήρωτους οδικούς άξονες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τους πέντε οδικούς άξονες με συμβάσεις παραχώρησης, τους οποίους η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ παρέλαβε σε τέλμα και κατάφερε να ολοκληρώσει.

Είναι επίσης γνωστό ότι η μη προώθηση σιδηροδρομικών έργων που προβλέπονταν στα ευρωπαϊκά πακέτα, είχε ως αποτέλεσμα η χώρα να πληρώνει κάθε τόσο πρόστιμα ως δημοσιονομικές διορθώσεις.

Δεν είναι όμως αργά, έστω και τώρα να αναγνωρίσουν, την πολιτική της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ στην πράξη, σε ότι αφορά στην ανάδειξη της μεγάλης συμβολής των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης, αλλά και στην ανάπτυξη».