

Η Βουλή ενημερώθηκε για τις εργασίες ολοκλήρωσης της γραμμής Τιθορέα - Δομοκός

2021/04/08 18:52 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τα μέλη της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής ενημέρωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστας Καραμανλής σχετικά με τις εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτηριακών εγκαταστάσεων της νέας διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέα - Δομοκός.

Συγκεκριμένα, ο κ. Καραμανλής ενημέρωσε τα μέλη της κοινοβουλευτικής επιτροπής για την υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα - Δομοκός που αφορά τις υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτιριακών εγκαταστάσεων, καθώς και την κατασκευή της επιδομής, των Ηλεκτρο-Μηχανολογικών εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης, των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης.

Στον διεθνή διαγωνισμό μειοδότηρια αναδείχθηκε η κοινοπραξία του Άκτωρα - της J&P ABAΞ και της ΤΕΡΝΑ και η προβλεπόμενη σύμβαση υπεγράφη στις 18-12-2013.

Ειδικότερα, το συγκεκριμένο έργο, αποτελείται από δύο τμήματα. Το πρώτο μεταξύ των Σιδηροδρομικών Σταθμών Τιθορέας και Λιανοκλαδίου, μήκους 54 χιλιομέτρων και το δεύτερο μεταξύ των Σταθμών Λιανοκλαδίου και Δομοκού, μήκους 52 χιλιομέτρων.

Κατά μήκος αυτής της γραμμής συναντώνται: πέντε Σιδηροδρομικοί Σταθμοί στους οικισμούς Τιθορέας, Μώλου, Λιανοκλαδίου, Άγιου Στεφάνου (περιοχή Ξυνιάδας) και Δομοκού, δύο Σιδηροδρομικές Στάσεις στις Αγγείες και τον οικισμό Θαυμακού, και δύο δίδυμες σήραγγες Καλλιδρόμου και Όθρυς.

Οι κατηγορίες συμπληρωματικών έργων αφορούν:

-Την αντιπλημμυρική θωράκιση της γραμμής, η οποία κρίνεται ακόμη πιο επιτακτική μετά και το φαινόμενο του Ιανού, που προκάλεσε σημαντικές ζημιές στο κομμάτι της γραμμής από το Λιανοκλάδι μέχρι τη σήραγγα Όθρυς.

-Την υποχρεωτική εφαρμογή των νέων τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας και

-Την υποχρεωτική εφαρμογή νέων προδιαγραφών του ΑΔΜΗΕ για τους σταθμούς τις

ηλεκτροκίνησης.

«Αναγνωρίζουμε τη σημασία του σιδηρόδρομου κι επενδύουμε στην ανάπτυξή του, τόσο μέσα από την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου πακέτου έργων συνολικού προϋπολογισμού 4 δισ. ευρώ στα επόμενα χρόνια, όσο και μέσα από το Εθνικό Σχέδιο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης, που ανακοίνωσε ο Πρωθυπουργός», δήλωσε ο κ. Καραμανλής.

Η παρέμβαση της Πέτης Πέρκα του ΣΥΡΙΖΑ

Παρέμβαση στη σχετική συζήτηση έκανε και η Βουλευτής Φλώρινας και Αν. Τομεάρχη Περιβάλλοντος & Ενέργειας Π. Πέρκα στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής & Εμπορίου, Πέτη Πέρκα.

Η ανακοίνωση της Πέτης Πέρκα

Η αναφορά που γίνεται σήμερα αφορά το έργο «νέα σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέα – Δομοκός», το οποίο ολοκληρώθηκε το 2019, μετά από προσπάθειες που ξεκίνησαν τη δεκαετία του 1980.

Με το έργο αυτό, από το Μάιο 2019 όλος ο άξονας Αθήνας – Θεσσαλονίκης, μήκους περίπου 500 χλμ., αποτελείται από διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή, η οποία εναρμονίζεται πλήρως με τους κανόνες διαλειτουργικότητας.

Για να ολοκληρωθεί το έργο αυτό, η ΕΡΓΟΣΕ από το 2015 έως το 2019 κατάφερε να ολοκληρώσει βαλτωμένα έργα εξαιρετικής δυσκολίας, όπως οι σήραγγες Καλλιδρόμου (η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα των Βαλκανίων μήκους 9 χλμ), και Όθρυος (δίδυμη σήραγγα μήκους 6 χλμ), και η σιδηροδρομική γέφυρα στην Εκκάρα Δομοκού, συνολικού μήκους 404,80 μέτρων.

Αλλά θα σηκώσω το γάντι, γιατί ο κ. Υπουργός αναφέρθηκε στις απορροφήσεις. Συγκεκριμένα, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία μας, το συνολικό ποσό των απορροφηθεισών πιστώσεων από την ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα των 4,5 χρόνων διακυβέρνησης της χώρας από το ΣΥΡΙΖΑ, πλησιάζει το 1 δισ. ευρώ, ενώ το αντίστοιχο ποσό κατά το διάστημα από τον Ιούλιο 2019 μέχρι τις αρχές 2021 (πάνω από 1,5 χρόνος), εκτιμούμε ότι κυμαίνεται περί τα 80 εκ. ευρώ. Έχουμε καταθέσει και σχετικές ερωτήσεις και ουδέποτε ο κ.Υπουργός απάντησε.

Δηλαδή ενώ έχει διανυθεί το ένα τρίτο του χρόνου της προηγούμενης θητείας της ΕΡΓΟΣΕ (με το 2015 να είναι έτος δημοσιονομικής ασφυξίας), η παρούσα Διοίκηση με Κυβέρνηση ΝΔ έχει απορροφήσει το ένα δωδέκατο περίπου των διατιθέμενων πιστώσεων. Εδώ θα αναφέρω και μερικά νούμερα. Το 2015 η απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ ήταν 185 εκ. ευρώ, το 2016 ήταν 302.5 εκ. ευρώ. Ξέρετε πόσο ήταν το 2019; 95 εκ.

ευρώ και το 2020 μόλις 45 εκ.

Θα μπορούσε οπωσδήποτε κάποιος να πει ότι υπήρξε μία μικρή ανάσχεση, λόγω πανδημίας, αλλά εδώ πρόκειται για κατάρρευση... Δεν μπορεί μια εταιρία με το μέγεθος της ΕΡΓΟΣΕ που επί ΣΥΡΙΖΑ σταθερά απορροφούσε από συγχρηματοδοτούμενα έργα πιστώσεις 200 έως 300 εκ. ευρώ ετησίως, να απορροφά σήμερα ετησίως 40 εκ. Ευρώ.

Και μάλιστα, οι δικές μας απορροφήσεις αφορούσαν συγχρηματοδοτούμενα έργα με όλες τις διαγωνιστικές διαδικασίες, σήμερα βλέπουμε ότι μας παρουσιάζετε συμπληρωματικές συμβάσεις, με άλλα λόγια απ' ευθείας αναθέσεις. Έτσι, γιατί πρέπει να ξέρουμε την ιστορία.

Και βεβαίως όλα αυτά τα χρόνια με τα τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και το ΕΣΠΑ, όχι μόνο δεν προχώρησε ο σιδηρόδρομος, αλλά πληρώναμε διαχρονικά δημοσιονομικές διορθώσεις, δηλαδή πρόστιμα, γιατί ενώ υπήρχαν κονδύλια για σιδηροδρομικά έργα, γίνονταν δρόμοι. Η μόνη ελπίδα να αποκτούσε σιδηρόδρομο η χώρα είναι ή να είναι Κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ ή οι κατασκευαστικές εταιρίες κ. Υπουργέ να στραφούν από τα οδικά έργα στα σιδηροδρομικά και να τους κάνετε τις χάρες.

Εν πάση περιπτώσει, με την ευκαιρία θα αναφέρω κι εγώ τις συνδέσεις και κάποια έργα που είχαμε δρομολογήσει με πολύ κόπο. Το πρώτο είναι το έργο «Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς» με διακλάδωση Καστοριά, το οποίο είναι ενταγμένο στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα κι αυτό είναι πολύ σοβαρό, γιατί μπορεί να τύχει χρηματοδότησης από το Connecting Europe Facility (CEF), ενώ επίσης έχει γίνει το kick-off meeting στο Interreg, η μελέτη βιωσιμότητας υλοποιείται ήδη από το 2018 και τώρα ακούμε ότι αλλάζει ο σχεδιασμός. Δηλαδή γυρίζουμε πολλές εποχές πίσω, που τα έργα δε γίνονταν με έναν στρατηγικό σχεδιασμό και παίρνοντας κάποιες εγκρίσεις, μπαίνοντας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, σα να μην είμαστε ευρωπαϊκή χώρα, δεν ξέρω με ποια παρέμβαση ποιου τοπικού παράγοντα.

Αλλά οι εποχές κ. Υπουργέ που τα έργα σχεδιάζονταν «με το μάτι», με τον Υπουργό ή τον κομματάρχη κι έναν εργολάβο έχουν παρέλθει και τις έχουμε πληρώσει πολύ ακριβά ως χώρα. Υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός, υπάρχουν μετρήσεις και υπάρχει μια δρομολογημένη κατάσταση. Αυτό το έργο λοιπόν θα το παλέψουμε έστω και στην Ευρώπη.

Δεύτερον, είχαμε προχωρήσει τη σύνδεση «Θεσσαλονίκη - Φλώρινα - Μπίτολα - Σκόπια», είναι η σύνδεση με τη Βόρεια Μακεδονία. Εμείς ανατάξαμε/αναβαθμίσαμε τη γραμμή κι έπρεπε να γίνει αντίστοιχα η γραμμή στη γείτονα χώρα. Έχουμε πληροφορίες ότι το έργο έχει ολοκληρωθεί εδώ και καιρό, μάλιστα εμείς είχαμε προγραμματίσει να γίνουν τα εγκαίνια στο Νέο Καύκασο, αλλά μεσολάβησαν οι εκλογές και δεν μπορώ να καταλάβω γιατί αυτή η σύνδεση με τη γειτονική χώρα, με

τις δύο γειτονικές και Αλβανία και Βόρεια Μακεδονία, έχουν παγώσει. Στη μια περίπτωση αλλάζουμε το σχεδιασμό και στην άλλη, δεν ξέρω γιατί, το έχουμε σταματήσει.

Αυτά είναι πάρα πολύ σοβαρά και θα το επαναλάβω, είμαστε ευρωπαϊκή χώρα. Έγιναν κάποια πράγματα που απαντούσαν και σε ανάγκες, σε διακρατικές συμφωνίες, σε σχεδιασμούς στρατηγικούς, δεν μπορεί να πηγαίνει πάλι η χώρα πίσω, να απολογούμαστε και πιθανόν να χαθούν και όλες οι ευκαιρίες χρηματοδότησης.