



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1^η ΝΟ. 2010

Παπάγου, 17 /11/2010

Αριθ. Πρωτ. Β-2446

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ.Σμαραϊδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.

ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 5144/19-10-2010.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 5144/19-10-2010 , που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μιχάλης Μπεκίρης σχετικά με τον προγραμματισμό για την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από Κιάτο έως Πάτρα, σύμφωνα με το υπ'αριθμ. 191682/3-11-2010 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

α. Η νέα γραμμή στο τμήμα Κιάτο - Αίγιο (περιοχή Ροδοδάφνης) είναι υπό κατασκευή και το κόστος συγχρηματοδοτείται από πιστώσεις του Β' Ταμείου Συνοχής. Στην παρούσα φάση είναι σε εξέλιξη τέσσερις (4) συμβάσεις κατασκευής έργων υποδομής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, συνολικού συμβατικού ποσού 313,5 εκ. €, οι οποίες καλύπτουν όλο το τμήμα εκτός της περιοχής Διακοπτού – Ελαιώνα και σημειώνουν πρόοδο περίπου 85%. Για την περιοχή Διακοπτού – Ελαιώνα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες έργων υποδομής και προετοιμάζεται η δημοπράτηση του έργου. Έχει επίσης ολοκληρωθεί η συντέλεση απαλλοτριώσεων στο μεγαλύτερο μήκος του έργου, με παρακατάθεση μέχρι σήμερα συνολικού ποσού 200 εκ. € περίπου.

Το έργο εντάχθηκε το 2004 στο πρόγραμμα του Β' Ταμείου Συνοχής 2000-2006 με αρχικό συγχρηματοδοτούμενο προϋπολογισμό ύψους 534 εκ €, (πλέον 67 εκ € μη συγχρηματοδοτούμενης δαπάνης για απαλλοτριώσεις), ο οποίος το 2006 αναπροσαρμόσθηκε σε 480 εκ. € για την ορθολογικότερη διαχείριση των συνολικών διαθέσιμων πόρων της χώρας του Ταμείου Συνοχής 2000- 2006 προκειμένου να κλειδώσει η ελληνική μερίδα του 2006. Η εκτίμηση κόστους στις προηγούμενες φάσεις έγινε χωρίς ακόμη να έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση όλων των μελετών με αποτέλεσμα το έργο να είναι υποκοστολογημένο.

Το εκτιμώμενο κόστος του έργου σήμερα, στο οποίο έχουν ληφθεί υπόψη τα στοιχεία οριστικών μελετών ανέρχεται σε 928 εκ € και υπερβαίνει το συγχρηματοδοτούμενο προϋπολογισμό της Απόφασης (480 εκ €).

✓ J

Σημαντικό μέρος της υπέρβασης αυτής οφείλεται στο κόστος απαλλοτριώσεων, το οποίο αυξήθηκε σημαντικά (εκτιμάται σε 290 εκ. € έναντι 130 εκ. € αρχικά) λόγω των άκρως μη αναμενόμενων υψηλών τιμών αποζημίωσης που επιδίκασαν τα αρμόδια δικαστήρια.

Η υπέρβαση στο κόστος κατασκευής (εκτιμάται σήμερα σε 638 εκ. € έναντι 420 εκ. € αρχικά) οφείλεται στην προαναφερθείσα υποκοστολόγηση αλλά επίσης και κατά κύριο λόγο σε τροποποιήσεις στην αρχική μελέτη για νέες λύσεις φιλικότερες στο περιβάλλον (αλλαγή χάραξης μετά από απαιτήσεις τοπικής κοινωνίας, απαιτήσεις αρχαιολογικής υπηρεσίας) καθώς και σε απρόβλεπτες καταστάσεις που αντιμετωπίζονται στο έργο (προσαρμογή στις τοπικές συνθήκες, πολλαπλά σημεία αλληλεπίδρασης με τα έργα του υπό κατασκευή νέου αυτοκινητόδρομου, καθυστερήσεις στην εξέλιξη εργασιών κλπ.).

Η απόδοση σε λειτουργία του τμήματος εκτιμάται ότι μπορεί να επιτευχθεί τμηματικά έως το τέλος του 2016, ως εξής:

- Το τμήμα ΣΣ Κιάτου – ΣΣ Ξυλόκαστρου, μήκους 13 χλμ περίπου, εκτιμάται ότι θα μπορεί να αποδοθεί σε κυκλοφορία εντός του 2014.
- Το τμήμα ΣΣ Ξυλόκαστρου – ΣΣ Ακράτας, μήκους 27 χλμ περίπου, εκτιμάται ότι θα μπορεί να αποδοθεί σε κυκλοφορία στο τέλος του 2014.
- Το τμήμα ΣΣ Ακράτας – ΣΣ Διακοπτού, μήκους 15 χλμ περίπου, εκτιμάται ότι θα μπορεί να αποδοθεί σε κυκλοφορία στο τέλος του 2015.
- Το τμήμα ΣΣ Διακοπτού – ΣΣ Αιγίου, μήκους 10 χλμ περίπου, εκτιμάται ότι θα μπορεί να αποδοθεί σε κυκλοφορία στο τέλος του 2016.

β. Το έτος 2006, κατά την κατάρτιση του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠΕΠ) του ΕΣΠΑ 2007 – 2013, κατανεμήθηκε ποσό 484 εκ. € στον Άξονα Προτεραιότητας Β με αντικείμενο την ολοκλήρωση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ροδοδάφνη – Πάτρα.

Και στην περίπτωση αυτή, η εκτίμηση κόστους έγινε χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση όλων των μελετών του έργου.

Με τις σημερινές κοστολογικές εκτιμήσεις (στοιχεία από οριστικές μελέτες στο τμήμα έως Ρίο) το ποσό των 484 εκατ. ευρώ καλύπτει την κατασκευή της νέας γραμμής έως και το Ρίο. Για το λόγο αυτό, η αίτηση χρηματοδότησης και η Απόφαση ένταξης που εκδόθηκε περιλαμβάνει το φυσικό αντικείμενο για το τμήμα αυτό, ενώ δεν υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση για την κατασκευή του τμήματος Ρίο- Νέος Λιμένας Πάτρας.

β1. Τα έργα για τη νέα γραμμή στο τμήμα Αίγιο (περιοχή Ροδοδάφνης) – Ρίο, όπως προαναφέρθηκε, έχουν ενταχθεί για συγχρηματοδότηση στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Ενίσχυση Προσπελασιμότητας' της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου (ΕΣΠΑ 2007-2013).

Η εκπόνηση μελετών των έργων υποδομής έχει ολοκληρωθεί και σύμφωνα με τον υφιστάμενο προγραμματισμό αναμένεται εντός του τρέχοντος έτους να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αλληλεπίδρασης του σιδηροδρομικού έργου με τον υπό κατασκευή νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου – Πατρών, ώστε η ΕΡΓΟΣΕ να προχωρήσει στη δημοπράτηση των έργων υποδομής εντός του 2011. Σε ό,τι αφορά στις απαλλοτριώσεις έχει γίνει η κήρυξη και είναι σε εξέλιξη η διαδικασία συντέλεσης για το μεγαλύτερο μήκος του έργου.

Με την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξουν σημαντικές καθυστερήσεις στην επίλυση των προβλημάτων εκτιμάται ότι μπορεί να ολοκληρωθούν τα έργα στο τέλος του 2016.

β2. Για τη νέα γραμμή στο τμήμα από Ρίο έως Πάτρα, από την ΕΡΓΟΣΕ είναι σε εξέλιξη η εκπόνηση μελετών για κατασκευή νέας διπλής κανονικής γραμμής, με υπογειοποίηση εντός της πόλης των Πατρών, σύνδεση με το νέο λιμένα Πατρών και συναρμογή της με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο. Η εκτίμηση ότι το κόστος του έργου αγγίζει τα 2 δις €, που αναφέρεται στο κείμενο της υπ' αριθμ. 5144/19-10-2010 ερώτησης Βουλής, δεν προκύπτει από στοιχεία μελετών και εκτιμάται από την ΕΡΓΟΣΕ ως υπερβολική.

Με την ολοκλήρωση των μελετών, οπότε και θα έχει επιτευχθεί υψηλός βαθμός ωρίμανσης του έργου που θα καθιστά δυνατή την οριστικοποίηση των τεχνικών δεδομένων και του κόστους κατασκευής, θα καταβληθεί προσπάθεια για εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων για την κατασκευή του έργου.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση :

1. Ο.Σ.Ε
κ. Δ/ντα Σύμβουλο
2. ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
κ. Δ/ντα Σύμβουλο

Εσωτερική διανομή

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
3. Τ.Κ.Ε.

