

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Εκτός από τους συχνούς εκτροχιασμούς τρένων, εκτροχιάστηκε και το πλάνο της ΕΡΓΟΣΕ»

1) Σύμφωνα με δημοσίευμα στις 31 Αυγούστου 2017 του έγκριτου δημοσιογράφου Φώτη Κόλλια στο οικονομικό site «euro2day.gr» και στην εφημερίδα «δημοκρατία», στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ προωθούν τη διασύνδεση του Θριάσιου με τη... Θήβα, ενώ παραμένουν στον πάγο οι διαγωνισμοί για την ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

Στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρονται ακόμη τα εξής:

«Τη στιγμή που στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ εμφανίζονται να σχεδιάζουν φαραωνικά έργα, που είναι τεχνικά δύσκολα και οικονομικά ασύμφορα, όπως η διασύνδεση του (υπό σχεδιασμό εδώ και 40 χρόνια) **εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο με τη Σφίγγα (Θήβα)**, είναι άγνωστο πότε θα δημοπρατηθούν έργα για την ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα.

Η δυστοκία για την προώθηση των νέων έργων, που σύμφωνα με τις εξαγγελίες **θα είχαν προκηρυχθεί στο πρώτο εξάμηνο**, αλλά και οι καθυστερήσεις στην προώθηση μελετών, προκαλούν ανησυχία στο υπουργείο Υποδομών.

Το μεγαλύτερο από τα νέα έργα της ΕΡΓΟΣΕ, η κατασκευή του **τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου** στο τμήμα **Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες**, με υπογειοποίηση του δικτύου στην περιοχή Σεπολίων, προϋπολογισμού **125 εκατ. ευρώ**, πάει από μήνα σε μήνα. Τώρα ακούγεται πως θα προκηρυχθεί εντός του επόμενου μήνα.

Εδώ και μήνες έπρεπε να προκηρυχθεί και το δεύτερο σημαντικό έργο της ΕΡΓΟΣΕ, από πλευράς προϋπολογισμού (φτάνει τα **95 εκατ. ευρώ**), για την κατασκευή των σταθμών, της σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης κ.λπ. στο τμήμα **Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος** όπως και ο διαγωνισμός για την ηλεκτροκίνηση στο τμήμα **Κιάτο - Ροδοδάφνη**.

Εκκρεμούν, επίσης, διαγωνισμοί (που έχουν προγραμματιστεί για το δεύτερο εξάμηνο) όπως για την ολοκλήρωση του τμήματος **Ψαθόπυργος - Μποζαΐτικα**, για την ηλεκτροκίνηση κ.λπ. στο τμήμα **Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα** (προϋπολογισμού **43 εκατ. ευρώ**) κ.λπ.

Οι καθυστερήσεις δεν περιορίζονται στους διαγωνισμούς. Σύμφωνα με διασταυρωμένες πληροφορίες, οι αργές διαδικασίες με τις απαλλοτριώσεις έχουν οδηγήσει σε προσφυγή του εργολάβου που έχει αναλάβει το τμήμα **Κιάτο - Ροδοδάφνη**. Ο εργολάβος (η **METKA** που απορροφήθηκε από τη **Μυτιληναίος**) διεκδικεί **16 εκατ. ευρώ** για «περιπορείες» και όλα δείχνουν πως θα δικαιωθεί. Για να καταλάβετε την κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα σιδηροδρομικά έργα, **οι συγκεκριμένες απαλλοτριώσεις έπρεπε να έχουν γίνει από την προηγούμενη εργολαβία** (η **METKA** αντικατέστησε εργολάβο που «αποχώρησε» από το έργο) και ακόμα δεν έχουν τελειώσει!

Στελέχη του ΟΣΕ επισημαίνουν πως **«αντί να προχωρήσουν στα υφιστάμενα έργα, ώστε να τελειώσει επιτέλους το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, οι διοικούντες προωθούν σχέδια όπως η σύνδεση Θριάσιου - Θήβας, που θα κοστίζει σχεδόν όσο ο Δυτικός Άξονας εξαιτίας των τεράστιων αποκλίσεων»**.

Οι ίδιοι προσθέτουν πως ακόμα και ο προσανατολισμός του (υπό σχεδιασμό) εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο **καθιστά ακριβότερη** τη σύνδεση με τη Σφίγγα. Το

σχέδιο που κυκλοφορεί τους τελευταίους μήνες στα γραφεία του ΟΣΕ προβλέπει την παράκαμψη του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με σύνδεση **Θριάσιου -Σφίγγας**, με διπλή γραμμή, μήκους περίπου **50 χιλιόμετρα**. **Πάντως στο τμήμα ΣΚΑ - Οινόη, το οποίο υποτίθεται πως θα αποφορτίσει η παράκαμψη, στην ΕΡΓΟΣΕ φρόντισαν να βάλουν τάχιστα την ηλεκτροκίνηση, χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί τα έργα πολιτικού μηχανικού.** Εν μέσω των καθυστερήσεων στους νέους διαγωνισμούς και στις μελέτες, στην ΕΡΓΟΣΕ βλέπουν πρώην διευθυντές οι οποίοι είχαν τοποθετηθεί (και στη συνέχεια «ξηλωθεί») από διοικήσεις που είχαν διοριστεί από προηγούμενες κυβερνήσεις, να επιστρέφουν σήμερα πανηγυρικά σε **καίριες θέσεις**. Ταυτόχρονα καταγράφονται αλλαγές στα μέλη επιτροπών αξιολόγησης μελετών για μεγάλα έργα, με αποτέλεσμα αρκετοί να αναρωτιούνται αν είναι αιτιολογημένες ή αυθαίρετες.»

2) Την ίδια ώρα συνεχίζονται με **ανησυχητική συχνότητα** οι εκτροχιασμοί τρένων στο δίκτυο του ΟΣΕ, με τελευταίο τον εκτροχιασμό εμπορικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή μεταξύ Αμφίκλειας και Τιθορέας, που συνέβη στις **18 Σεπτεμβρίου** για άγνωστους λόγους. Οι συνεχείς εκτροχιασμοί, αν μη τι άλλο, επιβεβαιώνουν τις καταγγελίες μας, που κάναμε με προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, για την **κακή κατάσταση** του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, λόγω των **μη ολοκληρωμένων έργων** και της **μη λειτουργίας των συστημάτων ασφαλείας** σε ολόκληρο σχεδόν τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Όμως, «φωνή βοώντος εν τη ερήμω»!!! Ο ερωτώμενος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, **κατά παράβαση του Κανονισμού της Βουλής**, δεν μας απαντά (Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. με αριθμούς πρωτ. **6947/653/05-07-2017** και **7304/690/17-07-2017**), ή μας διαβιβάζει απλά απαντήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν κάθε λόγο να αποποιούνται και να συγκαλύπτουν τις ευθύνες τους.

Δεν ξέρουμε ποιος είναι ο λόγος, που ο κ. Σπίρτζης αγνοεί τις τεκμηριωμένες καταγγελίες μας και απαξιού να μας απαντήσει, αλλά κινδυνεύει να καταντήσει σαν τους προκατόχους του υπουργούς, που, αν δεν ήταν συνεργοί, δεν έκαναν τίποτα, για να σταματήσει η εκτεταμένη διαφθορά και διαπλοκή στα βασίλεια του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ.

Ελπίζουμε ότι, έστω και την τελευταία στιγμή, θα αντιληφθεί την πραγματικότητα και θα επιληφθεί ο ίδιος για όσα του καταγγέλλουμε τεκμηριωμένα.. Δεν μας διακατέχει καμιά αντιπολιτευτική μανία με τις συνεχείς κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις για θέματα ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, αλλά δεν μπορούμε να μείνουμε σιωπηλοί, όταν βλέπουμε ότι, όπως αναφέρεται στο παραπάνω δημοσίευμα, στην ΕΡΓΟΣΕ «πρώην διευθυντές οι οποίοι είχαν τοποθετηθεί (και στη συνέχεια «ξηλωθεί») από διοικήσεις που είχαν διοριστεί από προηγούμενες κυβερνήσεις, να επιστρέφουν σήμερα πανηγυρικά σε καίριες θέσεις». Είναι ποτέ δυνατό, κύριε υπουργέ, στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, που κατηγορούνται για κακούργημα, να τοποθετούνται σε θέσεις επίβλεψης σημαντικών έργων; Έχετε σχετική ενημέρωση από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, ο οποίος ήταν προηγουμένως Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ και γνωρίζει πρόσωπα και καταστάσεις, ή και η σημερινή Διοίκηση είναι έρμαιο ενός παγιωμένου συστήματος, που ο μόνος του στόχος είναι η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των «εθνικών εργολάβων» και όχι η προώθηση και η ολοκλήρωση των έργων; Έτσι, όπως αναφέρεται στο παραπάνω δημοσίευμα, η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, αντί να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην ολοκλήρωση των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη ή υπό δημοπράτηση στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα, προωθεί «φαραωνικά έργα, που είναι τεχνικά δύσκολα και οικονομικά ασύμφορα, όπως η διασύνδεση του (υπό σχεδιασμό εδώ και 40 χρόνια) εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο με τη Σφίγγα (Θήβα)», που αποτελεί συνεχή επιδίωξη των «εθνικών εργολάβων»...

Γνωρίζετε, κύριε υπουργέ, ότι η κατασκευή του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Ρέντη - Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με **σηματοδότηση αμφίδρομης κυκλοφορίας**, προωθήθηκε ακριβώς για να εξυπηρετήσει το αυξημένο πλέγμα δρομολογίων, λόγω του προαστιακού σιδηροδρόμου και λόγω της αύξησης του μεταφορικού έργου από τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο; Μήπως, λοιπόν, η μη ολοκλήρωση επί τόσα χρόνια του έργου της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005, που ανέλαβαν να εκτελέσουν ουσιαστικά με απ' ευθείας ανάθεση οι «εθνικοί εργολάβοι», οφείλεται και στη συνεχή επιδίωξή τους να προωθήσουν πάση θυσία το χρυσοφόρο γι αυτούς έργο της

σύνδεσης Θριασίου - Θήβας, δεδομένου ότι η ολοκλήρωση της κατασκευής του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Ρέντη - Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με σηματοδότηση αμφίδρομης κυκλοφορίας, θα έβαζε ταφόπλακα στα σχέδιά τους; Μήπως, κύριε υπουργέ, και η καθυστέρηση που παρατηρείται στη δημοπράτηση του έργου της κατασκευής του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με υπογειοποίηση του δικτύου στην περιοχή Σεπολίων, οφείλεται στον ίδιο λόγο; Είναι υποχρέωσή σας να το εξακριβώσετε...

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- 1) Γιατί καθυστερεί η δημοπράτηση των έργων, που θα ολοκληρώσουν επιτέλους το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας;
- 2) Πότε θα γίνει τελικά η δημοπράτηση των έργων που αναφέρονται στο παραπάνω δημοσίευμα;
- 3) Αληθεύουν οι πληροφορίες του παραπάνω δημοσιεύματος, ότι «δυστοκία για την προώθηση των νέων έργων, που σύμφωνα με τις εξαγγελίες θα είχαν προκηρυχθεί στο πρώτο εξάμηνο, αλλά και οι καθυστερήσεις στην προώθηση μελετών, προκαλούν ανησυχία στο υπουργείο Υποδομών»;
- 4) Αληθεύουν οι πληροφορίες του παραπάνω δημοσιεύματος, ότι, την ώρα που υπάρχουν οι εν λόγω καθυστερήσεις στη δημοπράτηση έργων και μελετών, «στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ εμφανίζονται να σχεδιάζουν φαραωνικά έργα, που είναι τεχνικά δύσκολα και οικονομικά ασύμφορα, όπως η διασύνδεση του (υπό σχεδιασμό εδώ και 40 χρόνια) εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο με τη Σφίγγα (Θήβα)»;
- 5) Γιατί η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, αντί να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην ολοκλήρωση των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη ή υπό δημοπράτηση στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα, προωθεί «φαραωνικά έργα», όπως η διασύνδεση του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο με τη Σφίγγα, που αποτελεί συνεχή επιδίωξη των «εθνικών εργολάβων»...
- 6) Γνωρίζετε, ότι η κατασκευή του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Ρέντη - Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με σηματοδότηση αμφίδρομης κυκλοφορίας, προωθήθηκε για να εξυπηρετήσει το αυξημένο πλέγμα δρομολογίων, λόγω του προαστιακού σιδηροδρόμου και λόγω της αύξησης του μεταφορικού έργου από τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο;
- 7) Μήπως, η μη ολοκλήρωση επί τόσα χρόνια του έργου της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005, που ανέλαβαν να εκτελέσουν ουσιαστικά με απ' ευθείας ανάθεση οι «εθνικοί εργολάβου», οφείλεται και στη συνεχή επιδίωξή τους να προωθήσουν πάση θυσία το χρυσοφόρο γι αυτούς έργο της σύνδεσης Θριασίου - Θήβας, δεδομένου ότι η ολοκλήρωση της κατασκευής του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Ρέντη - Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με σηματοδότηση αμφίδρομης κυκλοφορίας, θα έβαζε ταφόπλακα στα σχέδιά τους;
- 8) Μήπως, και η καθυστέρηση που παρατηρείται στη δημοπράτηση του έργου της κατασκευής του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με υπογειοποίηση του δικτύου στην περιοχή Σεπολίων, οφείλεται στον ίδιο λόγο;
- 9) Αληθεύουν οι πληροφορίες του παραπάνω δημοσιεύματος, ότι «οι αργές διαδικασίες με τις απαλλοτριώσεις έχουν οδηγήσει σε προσφυγή του εργολάβου που έχει αναλάβει το τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη» και ότι «ο εργολάβος (η ΜΕΤΚΑ που απορροφήθηκε από τη

Μυτιληναίος) διεκδικεί 16 εκατ. ευρώ για «περιπορείες» και όλα δείχνουν πως θα δικαιωθεί»;

9) Αληθεύουν οι πληροφορίες του παραπάνω δημοσιεύματος, ότι στην ΕΡΓΟΣΕ «πρώην διευθυντές οι οποίοι είχαν τοποθετηθεί (και στη συνέχεια «ξηλωθεί») από διοικήσεις που είχαν διοριστεί από προηγούμενες κυβερνήσεις, να επιστρέφουν σήμερα πανηγυρικά σε καίριες θέσεις»;

10) Είναι ποτέ δυνατό στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, που κατηγορούνται για κακούργημα, να τοποθετούνται σε θέσεις επίβλεψης σημαντικών έργων; Έχετε σχετική ενημέρωση από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, ο οποίος ήταν προηγουμένως Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ και γνωρίζει πρόσωπα και καταστάσεις, ή και η σημερινή Διοίκηση είναι έρμαιο ενός παγιωμένου συστήματος, που ο μόνος του στόχος είναι η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των «εθνικών εργολάβων» και όχι η πρόωθηση και η ολοκλήρωση των έργων;

11) Θα απαντήσετε, έστω και τώρα που έληξε η προβλεπόμενη από τον Κανονισμό της Βουλής προθεσμία, στις παραπάνω Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε. με αριθμούς πρωτ. 6947/653/05-07-2017 και 7304/690/17-07-2017, ή θα μας αναγκάσετε να τις επανακαταθέσουμε;

12) Οι συνεχείς εκτροχιασμοί, αν μη τι άλλο, δεν επιβεβαιώνουν τις καταγγελίες μας, που κάναμε με τις προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις και στις οποίες δεν απαντήσατε, για την κακή κατάσταση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, λόγω των μη ολοκληρωμένων έργων και της μη λειτουργίας των συστημάτων ασφαλείας σε ολόκληρο σχεδόν τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη;

13) Τελικά θα επιθυμούσαμε να μας ενημερώσετε πως θα χρηματοδοτηθούν όλα τα σχεδιαζόμενα έργα του Υπουργείου σας αναφορικά με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Κοινοποίηση: Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος, Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων (Σ.Ε.Δ.Ε), Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.Υ.Υ.ΜΕ.) .