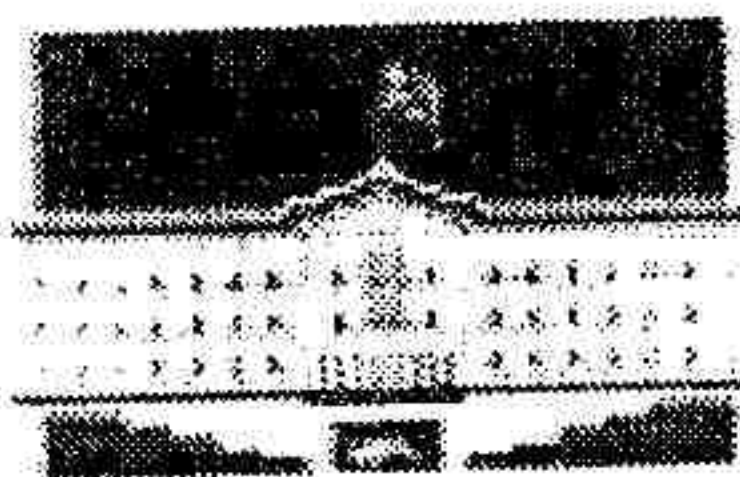




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΙΑΣ

Κ.Ο. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: «Μετρό Θεσσαλονίκης». Σε κώμα τα έργα, η Κοινοπραξία κατασκευής εγκαταλείπει, η Αττικό Μετρό βρυχάται και ο Χρυσοχοΐδης σε ρόλο «Μπάτλερ μεγαλοεργολάβων».

Οριακή είναι εκ νέου η κατάσταση στο Μετρό Θεσσαλονίκης. Το βράδυ της Πέμπτης 13/3/2013 η κατασκευάστρια κοινοπραξία (ΑΕΓΕΚ - Impregilo - Ansaldo - Seli - AnsaldoBreda) έστειλε με δικαστικό επιμελητή στην Αττικό Μετρό «Ειδική δήλωση διακοπής έργων», με την οποία γνωστοποίησε ότι δεν μπορεί να συνεχίσει τις εργασίες, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες.

Η εν λόγω απόφαση ήρθε αφού εξέπνευσε η εξάμηνη διορία που είχε δώσει στο τέλος του Αυγούστου του 2013 ο υπουργός Υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοΐδης για την απεμπλοκή του μεγαλύτερου δημοσίου έργου της χώρας από τις μόνιμες παθολογίες που αντιμετωπίζει. Την Παρασκευή 14/3/2013 η Αττικό Μετρό επιχείρησε να προλάβει σε επίπεδο δημοσιότητας τις εξελίξεις, καθώς ανακοίνωσε, «με αφορμή την "Ειδική δήλωση διακοπής έργων" της αναδόχου κοινοπραξίας του Μετρό Θεσσαλονίκης» ότι: «Το έργο επιβάλλεται να συνεχίσει απρόσκοπτα, χωρίς να χαθεί ούτε μια μέρα, τις κατασκευαστικές εργασίες του σε όλους τους σταθμούς που είναι διαθέσιμοι (Ν. Σιδηροδρομικός Σταθμός, Δημοκρατίας, Σιντριβάνι, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδης, Φλέμινγκ, Ανάληψη, Πατρίκιος, Ν. Ελβετία), στη διακλάδωση Δημοκρατίας και στο Αμαξοστάσιο, όπως προβλέπει η Σύμβαση».

Και ενώ αυτά συμβαίνουν και το πολύπαθο έργο οδηγείται σε ναυάγιο, όπως αναφέρει σε δημοσίευσμά της στις 20/3/2013 η εφημερίδα «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ», με τίτλο «Μπάτλερ μεγαλοεργολάβων ο Χρυσοχοΐδης», ο υπουργός που «δεν είχε διαβάσει» το Μνημόνιο και που δεν είχε καταλάβει πόσο θα αυξηθούν τα διόδια από τις αρχές του 2014 ξαναχτύπησε χθες, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου για το ηλεκτρονικό εισιτήριο, σφυρίζοντας αδιάφορα, παρά το γεγονός ότι η κοινοπραξία βρίσκεται προ της πλήρους αποχώρησης από το έργο και ετοιμάζεται να διεκδικήσει περί το 0,5 δισ. ευρώ από το Ελληνικό Δημόσιο!

Είναι ο ίδιος που σε πρόσφατη επίσκεψή του στη Θεσσαλονίκη είχε πει, ότι όλα βαίνουν καλώς και ότι τα εργοτάξια θα αναστηθούν... Ο κ. Χρυσοχοΐδης, λοιπόν, κατά τη διάρκεια της παραπάνω συνέντευξης Τύπου, έκανε δηλώσεις σαν να μη συμβαίνει τίποτα! «Εξελίξεις δεν υπάρχουν» είπε και προχώρησε σε επίθεση κατά του εργολάβου υποστηρίζοντας: «Υπάρχουν προσχήματα και μάλιστα προκλητικά». Στη συνέχεια φόρτωσε σε όλους τους άλλους την αποτυχία τήρησης του χρονοδιαγράμματος, που ο ίδιος είχε πανηγυρικά ανακοινώσει προ μηνών με βάση εισηγήσεις της διοίκησης της Αττικό Μετρό, η οποία επίσης σφυρίζει αδιάφορα εσχάτως.

7303
879
27-3-14

Ο υπουργός Υποδομών κατηγόρησε ακόμη και τους Θεσσαλονικείς υποστηρίζοντας: «Υπάρχουν δυστυχώς πάρα πολλοί παράγοντες που δεν θέλουν αυτό το έργο». Δεν κατονόμασε, βέβαια, τους παράγοντες και περιορίστηκε σε πρόσκληση προς τους εμπλεκόμενους «να επιδείξουν τον καλύτερο εαυτό τους».

Ενώ τα περισσότερα εργοτάξια είναι κλειστά, ενώ οι μετροπόντικες είναι σταματημένοι εδώ και δύο χρόνια, ο κ. Χρυσοχοϊδης υποστηρίζει ότι έχει ξεμπλοκάρει το έργο! πως είπε: «Δήλωσα τον Σεπτέμβριο ότι είμαι εδώ -και πήγα στη Θεσσαλονίκη- για να ξεμπλοκάρω το έργο. Και το εννοώ αυτό. Το έργο προχώρησε. Μπορώ να πω τώρα, έξι μήνες μετά, πως ό,τι είχε προγραμματιστεί έγινε». Ο ίδιος πρόσθεσε: «Η σύμβαση δεν αλλάζει ανάλογα με τις εποχές. Το έργο θα εκτελεστεί και θα εκτελεστεί με βάση τους κανόνες και τους ρυθμούς οι οποίοι περιλαμβάνονται στη σύμβαση και καθορίζονται από τον νόμο και τις διατάξεις του».

Το ενδιαφέρον της υπόθεσης είναι ότι κάποιοι στο υπουργείο φωτογραφίζουν την ΑΚΤΩΡ, που έχει ρόλο «συμβούλου» στην κοινοπραξία, υπό την ΑΕΓΕΚ, που κατασκευάζει το μετρό Θεσσαλονίκης. Η ΑΚΤΩΡ έχει και προνομιούχες μετοχές της ΑΕΓΕΚ. Όμως, όπως ανακοίνωσε προ ημερών δεν έχει καμία σχέση και κατέχει μετοχές άνευ ψήφου της εταιρίας ΑΕΓΕΚ Κατασκευαστική. Τι συμβαίνει λοιπόν; Μήπως, η ανάδοχος κοινοπραξία προχώρησε στην «Ειδική δήλωση διακοπής έργων» επιδιώκοντας ηρωϊκή έξοδο από το έργο, αφού έχει θεμελιώσει προηγουμένως δικαιώματα αποζημιώσεων λόγω των καθυστερήσεων, για να έλθει στη συνέχεια η «Σύμβουλός» της ΑΚΤΩΡ να αναλάβει, με τον τρόπο που γνωρίζει καλά και έχει δοκιμάσει με επιτυχία τόσες φορές, την εκτέλεση και αυτού του έργου;

Μέχρι τώρα όλοι παίζουν την κολοκυθιά και ουδείς ασχολείται με την προχειρότητα στις αρχικές μελέτες, την ανάθεση του έργου χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί πολλές εξ αυτών, με το πυκνό δίκτυο σταθμών (13 σταθμοί για 9,6 χιλιόμετρα γραμμής, ώστε να πέσει πολύ μπετόν...), την απαίτηση για διπλή σήραγγα (μία προς κάθε κατεύθυνση, ώστε να πέσει ακόμα περισσότερο μπετόν) και τα άλλα προβλήματα που οδήγησαν στο ναυάγιο.

Οι μόνοι χαμένοι από αυτή την εξέλιξη οι κάτοικοι της πόλης, οι οποίοι μαθαίνουν ότι είναι άγνωστος ο χρόνος ολοκλήρωσης του μετρό, το οποίο θα έπρεπε να λειτουργεί από τα τέλη του 2012! Πλέον θεωρείται σίγουρο ότι δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί πριν από το 2019, αν η κοινοπραξία μείνει στην εργολαβία και δεν αποχωρήσει όπως απειλεί, πιθανώς στο πλαίσιο διεκδίκησης αποζημιώσεων εκατοντάδων εκατομμυρίων....

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- 1) Γιατί, παρά τις περί του αντιθέτου διακηρύξεις του, φτάσαμε στο νέο αδιέξοδο του τόσο ζωτικού για την πόλη της Θεσσαλονίκης έργου;
- 2) Έχουν βάση οι ισχυρισμοί της αναδόχου κοινοπραξίας, που αναφέρει στην «Ειδική δήλωση διακοπής έργων»; Ποια είναι «τα προκλητικά προσχήματα», στα οποία αναφέρθηκε στην παραπάνω συνέντευξή του; Να κατατεθεί η «Ειδική δήλωση διακοπής έργων».
- 3) Ποιες είναι οι ευθύνες της «Αττικό Μετρό» για τη δυσμενέστατη αυτή εξέλιξη του έργου;
- 4) Πως συμβιβάζονται οι ισχυρισμοί του, « πως ό,τι είχε προγραμματιστεί έγινε», με το ναυάγιο, που φαίνεται ότι οδηγείται το έργο; Να κατατεθεί το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου και να δικαιολογηθούν οι τυχόν αποκλίσεις από αυτό.

5) Ποιοι είναι, οι «πάρα πολλοί παράγοντες» της Θεσσαλονίκης, που δήλωσε ότι «δεν θέλουν το έργο»; Θα τους κατονομάσει ή ήταν μια προσπάθεια να μεταθέσει τις ευθύνες του σε άλλους;

6) Πως διασφαλίζονται τα συμφέροντα του Δημοσίου έναντι των τερρόστιων αποζημιώσεων, ύψους 0,5 δισ. Ευρώ, που ετοιμάζεται, ως λέγεται, να διεκδικήσει η κοινοπραξία; Έχουν βάση τέτοια αιτήματα και ποιοι ευθύνονται γι αυτό;

6) Αληθεύουν οι πληροφορίες, ότι πίσω από τις εξελίξεις κρύβεται η εταιρεία ΑΚΤΩΡ, η οποία έχει δηλώσει «Σύμβουλος» της ΑΕΓΕΚ και είναι κάτοχος μετοχών της;

7) Αληθεύουν οι πληροφορίες για την προχειρότητα των αρχικών μελετών, για την ανάθεση του έργου χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί πολλές εξ αυτών, για το πυκνό δίκτυο σταθμών (13 σταθμοί για 9,6 χιλιόμετρα γραμμής, ώστε να πέσει πολύ μπετόν...), και για την απαίτηση για διπλή σήραγγα (μία προς κάθε κατεύθυνση, ώστε να πέσει ακόμα περισσότερο μπετόν) και για τα άλλα προβλήματα που οδήγησαν στο ναυάγιο;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος