

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Θ. ΣΚΡΕΚΑΣ
Βουλευτής Π.Ε. Τρικάλων – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 29 Φεβρουαρίου 2016

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς:

- Τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, κ. Γ. Σταθάκη
- Τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Χρ. Σπίρτζη
- Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Π. Σκουρλέτη

Θέμα: Έργο Ηλεκτροκίνησης -- Σηματοδότησης στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα

Τις τελευταίες ημέρες βρέθηκε στο προσκήνιο για άλλη μια φορά το έργο της Ηλεκτροκίνησης – Σηματοδότησης του τμήματος Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα με τρόπο αντιφατικό: Από τη μία πλευρά η θετική εξέλιξη της ετοιμότητας από την πλευρά της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ για δημοπράτηση του έργου, και από την άλλη, η επιβλαβής διγλωσσία αναφορικά με τη διαθεσιμότητα των πόρων για την επένδυση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020.

Αξίζει να σημειωθεί πως η γραμμή Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, μήκους 82 χλμ, ανακαινίστηκε όσον αφορά στην υποδομή και στην επιδομή με συγχρηματοδότηση από το ταμείο Συνοχής και το Ταμείο Διευρωπαϊκών Δικτύων σε προηγούμενες προγραμματικές περιόδους. Ωστόσο, στο αρχικό έργο δεν συμπεριελήφθη αυτό της ηλεκτροκίνησης – σηματοδότησης, με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή να λείπει το «επιστέγασμα» που θα προσφέρει ταχύτερη, ασφαλέστερη, οικονομικότερη και φιλικότερη προς το περιβάλλον μετακίνηση, ενώ θα συμβάλει και στη βελτίωση της χωρητικότητας και αποδοτικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου με προφανή οφέλη.

Όντας ένας τροφοδοτικός βραχίονας της σιδηροδρομικής ραχοκοκαλιάς της χώρας, δηλ. του Άξονα ΠΑΘΕΠ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας), δυνάμει του Κανονισμού 1315/2013 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί μέρος του Κεντρικού (Core) Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και ως εκ τούτου, έργο προτεραιότητας για συγχρηματοδότηση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία για την Περίοδο 2014-2020. Το στοιχείο αυτό ελήφθη υπόψη και στο σχεδιασμό του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) από την Κυβέρνηση της ΝΔ και συμπεριελήφθη στον προγραμματισμό του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020.

Αν και με εγκεκριμένα από τα τέλη του 2014 την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου από το Περιφερειακό Συμβούλιο Θεσσαλίας, μελετητική ωριμότητα από το 2015 και ετοιμότητα για άμεση δημοπράτηση του έργου, το μέλλον του έργου εξακολουθεί να είναι αβέβαιο και να μετρά έναν χαμένο χρόνο, καθώς ταλανίστηκε από :

- Την έλλειψη διοίκησης τους επτά πρώτους μήνες του 2015 στην ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ
- Την ασαφή στάση της Κυβέρνησης ως προς την υλοποίηση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων 2014-2020, όπως εγκρίθηκαν από την ΕΕ τον Δεκέμβριο του 2014 και στη βάση εκείνου προγραμματισμού έργων, που επηρεάζει την πρόσβαση του έργου σε χρηματοδότηση
- Τις αλλεπάλληλες καθυστερήσεις της Κυβέρνησης σε διοικητικά ζητήματα, στην εξειδίκευση των προγραμμάτων (6/2015), στην έκδοση του Υπουργικής Απόφασης (8/2015) και του οδηγού του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου (12/2015), του απαραίτητου δηλ. εργαλείου για την ενεργοποίηση της περιόδου 2014-2020 με την έκδοση των σχετικών προσκλήσεων.

Σήμερα η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ δηλώνει έτοιμη να υποβάλει πρόταση χρηματοδότησης από το ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020, με εκτιμώμενο προϋπολογισμό 44 εκ. ευρώ, δημοπράτηση εντός του 2016 και ολοκλήρωση το 2019, και αναμένει τη σχετική πρόσκληση, εφόσον το έργο συνεχίζει να είναι στις προτεραιότητες του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Ως εκ τούτου ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

Α) Παραμένει το έργο της ηλεκτροκίνηση – Σηματοδότησης της γραμμής Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα προτεραιότητα της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ για χρηματοδότηση στην περίοδο 2014-2020; Είναι διασφαλισμένοι η χρηματοδότησή του από το ΠΕΠ Θεσσαλίας υπό την αίρεση της εκπλήρωσης των κριτηρίων ένταξης πράξεων;

Β) Έχουν γίνει προσπάθειες για εξεύρεση πόρων από άλλες πηγές, προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο;

Γ) Υπάρχει η δυνατότητα για περαιτέρω συμπίεση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης και για επιτάχυνση των διαδικασιών από πλευρά ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ;

Δ) Καθώς υπάρχει εγκεκριμένη περιβαλλοντική μελέτη το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι σε θέση να εκδώσει άμεσα τη σχετική Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), ώστε να μη χαθεί άλλος χρόνος;

Ε) Δεδομένης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών που στηρίζει τη στροφή στο σιδηρόδρομο, προκειμένου να καταστεί το σύστημα μεταφορών φιλικότερο για το περιβάλλον, ποια η στρατηγική της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ για την ενίσχυση του αστικού – προαστιακού – υπεραστικού σιδηροδρόμου;

ΣΤ) Σχεδιάζει η Κυβέρνηση κάποια αλλαγή στο καθεστώς περιβαλλοντικής αδειοδότησης για σιδηροδρομικά έργα, ώστε να διευκολυνθούν οι επενδύσεις στον τομέα;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Κωνσταντίνος Σκρέκας