

## ΦΘΙΩΤΙΔΑ: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΙ Ε65

Όλοι, λίγο πολύ, μπορεί να έχουμε τις δικές μας απόψεις, θέσεις ή προτάσεις για το αναπτυξιακό γίνεσθαι της περιοχής ή γενικότερα της χώρας μας. Και κυρίως, όταν πρόκειται για υποδομές οι οποίες ολοκληρώνονται και πρόκειται να αποδοθούν για χρήση -ικανοποιούνται δηλαδή οι προοπτικές εξυπηρέτησης της κοινωνίας και των δραστηριοτήτων μας- η διάθεσή μας αυτή είναι από μια άποψη φυσικό να γίνεται εντονότερη. Με την ευκαιρία λοιπόν της χθεσινής επίσκεψης στην περιοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Κρέτσου, του Υπουργού Υποδομών κ. Σπίρτζη και των λοιπών κυβερνητικών αξιωματούχων, θεωρώ χρήσιμο να δημοσιοποιηθούν λίγες σκέψεις, απορίες ή ερωτήματα που μπορεί να έχουν καταβολές και να αναφέρονται σε καταστάσεις ή γεγονότα προγενέστερων περιόδων. Εξάλλου ο δημόσιος διάλογος -ο οποίος αναπτύχθηκε για τα θέματα αυτά στους κόλπους της Περιφέρειάς μας την τελευταία εικοσιπενταετία και ιστορικά πιστεύω δεν είχε προηγούμενο- νομίζω ότι το επιτρέπει.

ΕΡΓΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ ΤΙΘΟΡΕΑ ΕΩΣ ΔΟΚΟΜΟ.

Οι εργολαβίες ξεκίνησαν το 1997 και ολοκληρώνονται στις μέρες μας. Μάλιστα η τελευταία εργολαβία «σκούπα» υπογράφηκε το 2013 με συμβατικό οικονομικό αντικείμενο της τάξεως των 375 εκ. ευρώ και αρχικό χρόνο περαίωσης τους 32 μήνες (μέχρι τον Αύγουστο του 2016). Αυτό βέβαια σημαίνει ότι η παράταση που δόθηκε αγγίζει περίπου τους 28 μήνες.

Οι αιτιολογίες που για τις παραπάνω ανεπανάληπτα μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις έχουν δημοσιοποιηθεί, ανά περίπτωση ήταν πάρα πολλές. Από τα θέματα πληρότητας και αστοχίας των μελετών οι οποίες αφορούσαν τη διαχείριση ενός ιδιαίτερα απαιτητού τεχνικού αντικειμένου κυρίως λόγω της έντονης εδαφικής μορφολογίας αλλά και του γεωλογικού υποβάθρου της γεωγραφικής μας ενότητας, μέχρι τις σχετικά πρόσφατες δηλώσεις του διευθύνοντα συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, που «επέρριψε» τις όποιες ευθύνες στις πολιτικές επιλογές των προηγούμενων Κυβερνήσεων αλλά και στην κατάτμηση του αντικειμένου σε πολλές εργολαβίες.

Το μήκος της νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων από Τιθορέα μέχρι Δομοκό είναι 106 χιλιόμετρα έναντι 122 της παλαιότερης χάραξης. Για την ολοκλήρωση των έργων που στα πλαίσια των κατασκευαστικών απαιτήσεων δρομολογήθηκαν και σύμφωνα με εκτιμήσεις οι οποίες δημοσιοποιήθηκαν το συνολικό κόστος θα εκτοξευτεί στα 1,8 δις (!!), με χρηματοδοτήσεις από τα προγράμματα :

- α) Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι 1994-99»,
- β) Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια & Αστικές Συγκοινωνίες» (ΣΑΑΣ 2000-2006),
- γ) Ε.Π. «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας» (Ε.Π.Ε.Π. 2007-2013) και
- δ) «Συνδέοντας την Ευρώπη» 2014-2020 (Connecting Europe Facility – CEF 2014-2020)

Έχοντας υπόψη αυτά τα δεδομένα και έστω ότι οι προβαλλόμενες δικαιολογίες για τις μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις (ανικανότητα των πολιτικών που διαχειρίστηκαν τα έργα ; ιδιαίτερες τεχνικές δυσκολίες με τις δίδυμες σήραγγες στο Καλλίδρομο των 9,04 χιλ. και στην Όθρυ των 7,0 χιλ. αλλά και για τις 14 γέφυρες μεταξύ των οποίων αυτή της Εκκάρας που θεωρείται τεχνολογικό επίτευγμα ;) γίνονται αποδεκτές, η επιβάρυνση των Ελλήνων πολιτών και το συνολικό κόστος του 1,8 δις με ποιο τρόπο μπορεί να δικαιολογείται ;

Δεν θα έπρεπε από τους αρμόδιους και τη συντεταγμένη πολιτεία να υπάρχει ένας υποτυπώδης έστω απολογισμός ; Αρκούν μόνο οι αόριστες αναφορές κάποιων στις λάθος πολιτικές επιλογές των προηγούμενων ; Και οι νεότερες, σύγχρονες αντιλήψεις των ταγών μας ; Θυσία στο βωμό της πεπατημένης, του δε «βαριέσαι» ή του «γυρίζουμε σελίδα» ;

ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ «Ε65»

Πριν από έντεκα περίπου χρόνια στη χώρα μας δρομολογήθηκε η κατασκευή των μεγάλων έργων υποδομών με το σύστημα των παραχωρήσεων. Και για τη γεωγραφική μας ενότητα ειδικότερα, με το νόμο 3597/2007 Κυρώθηκε η Σύμβαση Παραχώρησης του έργου Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής

Ελλάδας (Ε65). Με βάση το άρθρο 18 του παραπάνω Νόμου η συνολική διάρκεια των μελετών – κατασκευών αλλά και όλες οι αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες για την ολοκληρωμένη κατασκευή των έργων, είχε προβλεφθεί να είναι εξήντα έξι (66) μήνες από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης.

Μεταγενέστερα βέβαια η όπως παραπάνω Σύμβαση αναθεωρήθηκε και τροποποιήθηκε, όμως επειδή η αστοχία ως προς τη μη τήρηση της αρχικής συμφωνίας είναι χαρακτηριστική, επειδή η άσκηση διοίκησης στη χώρα μας έχει -ή τουλάχιστον πρέπει να έχει- συνέχεια και επειδή ο προβληματισμός που σχετικά αναφέρεται είναι προφανής, νομίζω ότι οι κάτοικοι και φορείς των περιοχών στις οποίες το έργο αναφέρεται δικαιούνται ουσιαστικής ενημέρωσης.

**α.** Ποιοι είναι οι λόγοι που προκάλεσαν τις μεγάλες διαφοροποιήσεις του χρονοδιαγράμματος για την ολοκλήρωση και χρήση των έργων ; Υπάρχουν ευθύνες ή τουλάχιστον η διάθεση της πολιτείας για τον προσδιορισμό και τη στάθμιση των όποιων επιπτώσεων ;

**β.** Σύμφωνα με πρόσφατες σχετικά δημοσιεύσεις το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο εκτιμά πως οι Έλληνες φορολογούμενοι επιβαρύνθηκαν με επιπλέον 1,2 εκατ. ευρώ για την κατασκευή του Ε-65, της Ολυμπίας Οδού και του αυτοκινητόδρομου Μορέας, ενώ παράλληλα αφήνει αιχμές για κακό σχεδιασμό και υπερτίμηση των προοπτικών κερδοφορίας των έργων. Σε ότι αφορά τον Ε-65 μάλιστα, το κόστος του έργου από τα 13,7 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο που είχε αρχικά εκτιμηθεί ανήλθε στα 20,2 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο. Για αυτές τις πρωτοφανείς και τεράστιας κλίμακας αποκλίσεις -που βέβαια δε μπορεί παρά να έχουν άμεση σχέση με την αναπτυξιακή συνδρομή των έργων- ποια αιτιολόγηση υπάρχει ; Παράλληλα, πως μπορεί να διαφεύγει ότι η παραγωγή των δημόσιων έργων της χώρας, με τις προγενέστερες προϋποθέσεις και όρους σε ότι αφορά την αξιοποίηση του παραγωγικού μας δυναμικού, ήταν ασύγκριτα συμφερότερη ; Πως γίνεται την εποχή της μέγιστης οικονομικής μας δυσπραγίας να κωφεύουμε για τις πολλαπλές αδυναμίες των έργων ΣΔΙΤ που διαπιστώνονται από τους αρμόδιους φορείς σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και να επιμένουμε στις επιλογές που επιβαρύνουν υπέρμετρα την οικονομική θέση της χώρας ;

**γ.** Είναι γνωστό ότι το κόστος των απαλλοτριώσεων για την κατασκευή των υποδομών μας πολλές φορές ξέφυγε από κάθε λογική πρόβλεψη. Υπάρχουν απαλλοτριώσεις που κόστισαν το διπλάσιο, ίσως και το τριπλάσιο, από την κατασκευή των έργων. Για τις παραπάνω Εθνικής κλίμακας υποδομές, όπως είναι ο Ε-65, υπάρχει κάποια σχετική εκτίμηση ; Ποιο είναι το συνολικό ή ανά περίπτωση κόστος των απαλλοτριώσεων για τα έργα των συμβάσεων παραχώρησης που βεβαίως προστέθηκε στις γενικές υποχρεώσεις του κρατικού «κουρβανά» ; Πως μπορεί το συγκεκριμένο κόστος να μη συνεκτιμάται και κυρίως να μη λαμβάνεται υπόψη για στάθμιση της βιωσιμότητας και της αναπτυξιακής συμβολής των υποδομών τέτοιας κλίμακας ; Γιατί η σχετική νομοθεσία και οι διαδικασίες για τη συντέλεση των απαλλοτριώσεων δε βελτιώνονται τουλάχιστον ως προς τα αυτονόητα ; Για παράδειγμα, ποιο νόημα έχει ο καθορισμός των αντικειμενικών αξιών όταν η ύπαρξή τους στις απαλλοτριώσεις κατά κανόνα παραγνωρίζεται ;

**δ.** Η διασταύρωση των μεγάλων οδικών αξόνων στην περιοχή της Φθιώτιδας σε συνδυασμό με τη σχεδιασμό και υλοποίηση των τοπικής κλίμακας υποδομών, είχε και έχει πολλές και διάφορες επιγενόμενες επιπτώσεις. Επηρεάζονται ή όχι τα προγράμματα, οι μελέτες και έργα απόκτησης τοπικών υποδομών λόγω καθυστερήσεων υλοποίησης των υποδομών εθνικής κλίμακας και ποια είναι η μέχρι τώρα πρόνοια της πολιτείας σε αυτή την κατεύθυνση ; Για παράδειγμα είναι δυνατό η άνω διάβαση των έργων του «Ε65» και της νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής, στη θέση μετά από την περιοχή του Σ.Σ. Λιανοκλαδίου, να έχει κατασκευασθεί χωρίς πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση ιδιαίτερων κυκλοφοριακών αναγκών και χωρίς πεζοδρόμια ;

ΛΑΜΙΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2018

ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ  
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ