



<https://www.metaforespress.gr>

Ξεκινάει το νότιο τμήμα του E-65 (Λαμία - Ξυνιάδα), έγκριση της ΕΕ έως τα τέλη του έτους

2017/10/12 10:59 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Μέχρι τα τέλη του έτους αναμένεται η έγκριση από την ΕΕ για την κατασκευή του νότιου τμήματος του E-65 (Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας), σύμφωνα με τα όσα ανέφερε, στο «4ο Περιφερειακό Συνέδριο για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση» στη Λάρισα, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

«Μέχρι το τέλος του χρόνου ξεπερνάμε τις γραφειοκρατικές διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ξεκινάει το νότιο τμήμα του E-65 και μέσα στην επόμενη χρονιά θα ξεκινήσει και θα έχουμε και χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα για το βόρειο τμήμα του E-65», υπογράμμισε ο υπουργός.

Σύμφωνα με παλαιότερη σχετική απόφαση του υπουργείου Υποδομών, την κατασκευή **του νότιου τμήματος του E - 65 πρόκειται να αναλάβει η ΓΕΚ - ΤΕΡΝΑ, έναντι 306 εκατ.**

Το **νότιο τμήμα** αναφέρεται στο τμήμα Λαμία - Ξυνιάδα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, από 0 χλμ. έως και 14 χλμ. η πρόοδος κατασκευής ανέρχεται στο 55%.

Από 14χλμ. έως 26χλμ. έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις σε κάποια τμήματα και αναμένονται οι εξελίξεις για τα υπολειπόμενα.

Σε αυτό το τμήμα, υπάρχει η σήραγγα T2, μήκους 3 χλμ. ανά κλάδο, στην οποία έχει ολοκληρωθεί διάνοιξη 500 μ. εκατέρωθεν.

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα κατασκευής, το σύνολο του τμήματος, όταν ανατεθεί, θα ολοκληρωθεί σε δυο χρόνια.

Το **μεσαίο τμήμα** του αυτοκινητοδρόμου, το Ξυνιάδα -Τρικάλα έχει παραδοθεί, ενώ για το **βόρειο τμήμα**, το Τρικάλα - Εγνατία Οδός και από το 111χλμ. έως το 136χλμ., η πρόοδος κατασκευής είναι στο 40%. Σε αυτό το υποτμήμα, οι απαλλοτριώσεις είναι σχεδόν ολοκληρωμένες.

Από το 136χλμ. έως το τέλος του έργου, έχει υποβληθεί πρόταση για νέα χάραξη.

Σημεία της ομιλίας του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Για τη Θεσσαλία, ή μάλλον καλύτερα και για τη Θεσσαλία κ. Περιφερειάρχα, θα μπορούμε να βγάλουμε μια κοινή έκδοση, το Υπουργείο και η Περιφέρεια, για το πώς δεν πρέπει να γίνονται δημόσια έργα και δημόσιες υποδομές και ιδιωτικά έργα. Θα πάρουμε ένα ακόμη βραβείο Νόμπελ σ' αυτό και τα παραδείγματα θα τα πούμε αμέσως τώρα.

Πρώτο βραβείο παίρνει ο E-65. Δημοπρατήθηκε ένας αυτοκινητόδρομος, ανεξάρτητα αν συμφωνεί ή διαφωνεί κανείς με τον τρόπο που δημοπρατήθηκε, στη συνέχεια αναθεωρήθηκε αυτή η σύμβαση και εξαιρέθηκε η αρχή και το τέλος του αυτοκινητόδρομου. Δεν υπάρχει αυτό πουθενά. Δεν υπάρχει πουθενά στον πλανήτη.

Δεν είναι το έγκλημα ότι αφαιρέθηκε ανορθολογικά η αρχή και το τέλος του αυτοκινητόδρομου. Είναι ότι προβλέφθηκαν νέες εγκρίσεις, ώστε στην ίδια σύμβαση, να εκκινήσει η αρχή και το τέλος του αυτοκινητόδρομου, άρα, όχι με τις τότε συνθήκες και με τους τότε ευρωπαϊκούς κανονισμούς στη νομοθεσία, αλλά με το τώρα.

Και ευτυχώς, έχουμε το στελεχιακό δυναμικό στο Υπουργείο που τεκμηρίωσε με απόλυτη ακρίβεια, σύμφωνα με αυτά που ζητά και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον επόμενο μήνα, ή τέλος πάντων μέχρι το τέλος του χρόνου, ξεπερνάμε τις γραφειοκρατικές διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ξεκινάει το νότιο τμήμα του E-65 και μέσα στην επόμενη χρονιά θα ξεκινήσει και θα έχουμε και χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα για το βόρειο τμήμα του E-65.

Και καταλαβαίνετε όλοι τις θετικές συνέπειες και για την υποδομή και για την απασχόληση και για την ανεργία στην περιοχή.

Δεύτερο Νόμπελ, μπορεί να πάρει και πρώτο, είναι τα 60 χρόνια που έκανε η χώρα να φτιάξει τα Τέμπη στην Αθηνών- Θεσσαλονίκης. Εκεί όμως είναι ένα πολύ θλιβερό Νόμπελ, γιατί χιλιάδες συμπολίτες μας όλα αυτά τα χρόνια έχουν χάσει τη ζωή τους,

έχουν χάσει τους ανθρώπους τους.

Δε θ' αναφερθώ στα σιδηροδρομικά έργα της περιοχής, είναι να κλαις, δε θ' αναφερθώ στην αντιπλημμυρική προστασία, τα ζήσαμε στη Σκόπελο με την άναρχη χωροταξία, τα ζήσαμε στα Τρίκαλα.

Όντως τρέχουμε, όπου γίνονται καταστροφές, αλλά το θέμα δεν είναι να τρέχουμε γρήγορα και να μας λένε και μπράβο για τη γέφυρα στα Τρίκαλα που έπεσε και θα τη φτιάξουμε.

Έπρεπε να έχει συντηρηθεί, να έχουμε κερδίσει τα λεφτά των εκατοντάδων δισεκατομμυρίων αποζημιώσεων που δίναμε όλα αυτά τα χρόνια, και να μας επιτρέπεται να έχουμε τους όρους να κάνουμε τέτοιες υποδομές.

Και βέβαια, είχαμε επίσης πρόβλημα έλλειψης δημοκρατικών διαδικασιών, για τη διαμόρφωση αυτού του σχεδίου ανάπτυξης, παραγωγικής ανασυγκρότησης και υποδομών στη χώρα.

Υπήρχε σκοπιμότητα, γιατί μέσα απ' αυτό εξυπηρετούνταν συγκεκριμένα συμφέροντα, αναπτύσσονταν συγκεκριμένα συμφέροντα, έμεναν οι κοινωνίες και οι πολίτες σε ομηρία και επομένως οι Βουλευτές, οι υπουργοί έταζαν στην τοπική κοινωνία έναν δρόμο σ' έναν οικισμό για να αναπαράξουν τον παλαιοκομματισμό και το παλαιοκομματικό σύστημα.

Πιστεύω λοιπόν ότι εδώ πρέπει να συζητήσουμε σε μια άλλη λογική, σε μια άλλη κατεύθυνση για να ξεπεράσουμε το παλιό, να ξεπεράσουμε τον παλαιοκομματισμό, να ξεπεράσουμε τις ψευδεπίγραφες επιθέσεις, είτε αυτές έχουν τοπικιστικό χαρακτήρα -παρακολούθησα ας πούμε μια συζήτηση τελευταία, θα κάνουμε εμπορευματικό κέντρο στο Βόλο ή στη Λάρισα; Είναι μεγάλο « δίλημμα».

Προφανώς θα κάνουμε εμπορευματικό κέντρο στο Βόλο αντίστοιχο μ' αυτό που αναλογεί σ' ένα λιμάνι και στη Λάρισα, σε αυτό που αντιστοιχεί στην πρωτογενή παραγωγή που κάνουμε. Αλλά δεν είναι θέμα τοπικιστικής κόντρας. Βλέπουμε αντιθέσεις συντεχνιακές και κρατικές, βλέπουμε αντιθέσεις άλλου είδους, αν ο Περιφερειάρχης ή ο Δήμαρχος είναι σε άλλο πολιτικό χώρο από αυτόν που είναι η κυβέρνηση και πιστεύω ότι ευτυχώς, τα έχουμε ξεπεράσει αυτά.

Η Θεσσαλία είναι ένα τέτοιο παράδειγμα και μπορούν τα διαφορετικά επίπεδα της Διοίκησης να συνεργάζονται πραγματικά για να έχουν ένα πολύ καλό συντονισμό. Επειδή η Θεσσαλία έχει τους συγκεκριμένους ανθρώπους, έχει κατορθώσει και σε πολιτικό επίπεδο να έχει μία άλλη λογική, μια προοδευτική κατεύθυνση ιστορικά, να έχει συνεισφέρει σε όλο τον ελληνικό λαό και παραγωγικά και σε διαδικασίες και σε ιστορία.

Πρέπει λοιπόν να διαμορφώσουμε όλα αυτά που είπα, σ' ένα σχέδιο. Πρέπει αυτό το σχέδιο να το διαμορφώσουμε μαζί. Και ο στόχος είναι να είμαστε όλοι ενήμεροι, να έχουμε το ίδιο επίπεδο ενημέρωσης, τον ίδιο βαθμό ενημέρωσης για το πώς γίνονται τα έργα, οι υποδομές, ποιες είναι οι επιλογές και να αποφασίσουμε μαζί την ιεράρχησή τους.

Γιατί δυστυχώς αγαπητοί φίλοι και φίλες, δεν έχουμε άπειρους οικονομικούς πόρους. Έχουμε λίγους οικονομικούς πόρους. Έχουμε ένα νέο προγραμματικό πλαίσιο κουτσουρεμένο, είμαστε χώρα σε κρίση, άρα το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων δυστυχώς δεν είναι υψηλό, έχει ανέβει τα δυο τελευταία χρόνια, αλλά δεν είναι αυτό που μας επιτρέπει να κάνουμε όποιο έργο θέλουμε.

Άρα, η ιεράρχηση των έργων είναι πολύ κρίσιμη. Το ποιο έργο θα επιλέξουμε για να εξυπηρετήσει την παραγωγική ανασυγκρότηση είναι πολύ κρίσιμο για να σταθούμε στα πόδια μας. Και σ' αυτό πρέπει να συμμετέχει η ελληνική κοινωνία. Πρέπει να μπει στο δίλημμα ο πολίτης, αν πρέπει να γίνει ένας κλειστός αγωγός άρδευσης του κάμπου η τρεις δρόμοι σε οικισμούς.

Αυτό θα το περάσουμε μαζί. Αυτό το δίλημμα θα το περάσουμε μαζί. Δε θα πάμε στη λογική να πάμε στον υπουργό και όποιος έχει καλύτερο «κονέ» να περάσει το έργο του. Και γι' αυτό είμαστε εδώ.

Δε μπορεί λοιπόν, όσο φωτισμένη και να είναι η πολιτική ηγεσία και όσο φωτισμένη πολιτική ηγεσία να έχει ένας τόπος, να παίρνει αποφάσεις σε κάποια κλειστά γραφεία στην Αθήνα χωρίς να ιεραρχεί και να διαμορφώνει αυτό το σχέδιο με τις τοπικές κοινωνίες, με τις ανάγκες που έχουν και βέβαια με τα πλεονεκτήματα που πρέπει να έχει κάθε περιοχή.

Πιστεύω ότι αυτό πρέπει να κάνουμε σήμερα, αυτή είναι η πολιτική, αυτός είναι ο δρόμος που πρέπει να κινηθούμε.