

«Η μόνη επιλογή για να υλοποιηθεί το Πάτρα - Πύργος ως αυτοκινητόδρομος ήταν οι 8 εργολαβίες», υποστηρίζει ο Χρ. Σπίρτζης

2018/11/12 09:12 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Υπέρ της κατάτμησης του Πάτρα - Πύργος σε 8 εργολαβίες εμφανίστηκε, για ακόμη μια φορά, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης σε συνέντευξη στην εφημερίδα «Πελοπόννησος».

Ο κ. Σπίρτζης ανέφερε ότι η κοινοπραξία «Τοξότης - Ομάδα Κατασκευών» ορίστηκε ανάδοχος σε 2 από τις 4 εργολαβίες που είχε μειοδοτήσει, υπογραμμίζοντας ότι «αν οι εκπτώσεις που δόθηκαν ήταν χαμηλότερες, της τάξης του 0% της παραχώρησης, ή ακόμη και του 25% από τις προσφορές που έδωσαν οι μεγάλες εταιρείες στις οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, είναι βέβαιο ότι η έγκριση θα δινόταν για έναν δρόμο, που δεν θα ήταν αυτοκινητόδρομος».

Ακολουθεί το τμήμα της συνέντευξης για το Πάτρα - Πύργος

-Τι τελικώς έφταιξε και δεν ξεκίνησε το έργο επί των ημερών της κυβέρνησης σας; Η αντιπολίτευση αναφέρει ότι σε αυτό συνετέλεσε η απόφαση σας για κατάτμηση του έργου.

-Η αντιπολίτευση και ο τύπος που την στηρίζει θα ήταν καλό να σταματήσει την κοροϊδία, τον εμπαιγμό και την παραπληροφόρηση των πολιτών της Δυτικής Ελλάδας. Το έργο ξεκινά επί των ημερών μας.

Κύριε Γιαννακόπουλε, το 2013, η κυβέρνηση Σαμαρά διέπραξε ένα έγκλημα εις βάρος του έργου. Περιορίσε τις υποχρεώσεις κατασκευής της Ολυμπίας Οδού ως την Πάτρα.

Γνώριζε τότε η κυβέρνηση Σαμαρά τις αλλαγές των κανονισμών και των κανόνων εγκρίσεων, που θα ίσχυαν από τον Ιανουάριο του 2015. Παραταύτα αφαίρεσε το τμήμα από την Πάτρα ως τον Πύργο και πρόσθετα προχώρησε σε μια αδιαφανή διαδικασία προκήρυξης ενός διαγωνισμού για το σύνολο του έργου, με ελλειπίες μελέτες, με υποδιαστασιοποιημένες ποσότητες, χωρίς καμία έγκριση χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή επιτροπή, χωρίς καν την κατάθεση του φακέλου μεγάλου έργου.

Κατατέθηκαν προσφυγές γι αυτήν την προκήρυξη, που όπως αποδείχθηκε στην

συνέχεια θα δικαιώνονταν, με προφανείς συνέπειες στην μη υλοποίηση του έργου. Αρκεί κανείς να διαπιστώσει ότι από την ολοκλήρωση των μελετών προκύπτουν υπερδιπλάσιες ποσότητες αδρανών υλικών και εργασιών από αυτές που προέβλεπε η προκήρυξη του ενιαίου διαγωνισμού.

Η επιλογή μας είχε προφανείς στοχεύσεις:

-η πρώτη ήταν η αύξηση του ανταγωνισμού στις διαγωνιστικές διαδικασίες και η ισότιμη πρόσβαση όλων στα ακριβή στοιχεία του διαγωνισμού.

-η δεύτερη, που αποτελεί και κατεύθυνση της ευρωπαϊκής οδηγίας, η διεξαγωγή πολλαπλών διαγωνιστικών διαγωνισμών αυτόνομων τμημάτων, για να μην υπάρχει συσσώρευση έργων σε λίγες εταιρείες

-η τρίτη, να επιταχυνθεί, η κατασκευή του έργου με την ταυτόχρονη υλοποίηση οκτώ τμημάτων.

Η πρώτη και η δεύτερη στόχευση, επιτεύχθηκε και αποτελεί τον ουσιαστικό λόγο που θα κατασκευασθεί ο αυτοκινητόδρομος. Όπως γνωρίζετε οι εκπτώσεις λόγω της συμμετοχής περισσότερων εταιρειών στις διαγωνιστικές διαδικασίες, είναι της τάξης του 50% του προϋπολογισμού του έργου.

Με αυτό το πολύ χαμηλότερο ποσό κατασκευής, με τους κυκλοφοριακούς φόρτους που υπάρχουν και με τους κανονισμούς που εφαρμόζονται από τον Ιανουάριο του 2015 για την έγκριση χρηματοδοτήσεων νέων έργων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε την εξέταση πολλών διαφορετικών εκδοχών, ζητώντας να κατασκευασθεί ένας δρόμος, με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστική νησίδα.

Αν οι εκπτώσεις αυτές ήταν χαμηλότερες, της τάξης του 0% της παραχώρησης, ή ακόμη και του 25% από τις προσφορές που έδωσαν οι μεγάλες εταιρείες στις οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, είναι βέβαιο ότι η έγκριση θα δινόταν για έναν δρόμο, που δεν θα ήταν αυτοκινητόδρομος.

Δεν θα είχε δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και δεν θα είχε διαχωριστική νησίδα. Θα ήταν σαν τον σημερινό δρόμο με βελτιώσεις.

Θα παρακαλούσα είτε εσάς είτε την εφημερίδα σας, να ζητήσει την άποψη των ευρωπαϊκών οργάνων ή των συμβούλων της, της ομάδας Jaspers, για να επιβεβαιώσει τα παραπάνω.

Θυμάστε όλοι, τις κατηγορίες για την δήθεν κατάτμηση του έργου, υπονοώντας στημένους διαγωνισμούς υπέρ της εταιρείας Τοξότης, λόγω του διαγωνισμού των καναλιών.

Σήμερα, που η εν λόγω εταιρεία δεν αναλαμβάνει τέσσερα τμήματα αλλά δύο, έχουν

σιωπήσει. Δεν είχαν στοιχειωδώς την ευθιξία να στείλουν τις δήθεν τρομερές καταγγελίες τους στην Δικαιοσύνη και τις πήγα εγώ για να διερευνηθούν. Διερευνήθηκαν αλλά προς λύπη της αντιπολίτευσης, όλα ήταν διαφανέστατα και νομιμότατα.

Είναι πραγματικά λυπηρό να βλέπεις πολιτικούς και πολιτικά κόμματα που έχουν την πλήρη ευθύνη, που δεν έχει υλοποιηθεί το έργο και που έβαλαν σε περιπέτειες και κίνδυνο μη υλοποίησης το έργο, να προσπαθούν με συνεχείς επικοινωνιακές τακτικές λάσπης να χρεώσουν τα εγκληματικά πεπραγμένα τους, σε εμάς.

Είναι ακόμη πιο λυπηρό να διαβάζεις τίτλους εφημερίδων, όπως “πόσο αίμα ακόμη κύριε Υπουργέ” , όταν έχουν συμβάλει στην υιοθέτηση μιας συνεχιζόμενης παραπληροφόρησης, υποκρύπτοντας όλα τα παραπάνω.

Σήμερα, όποιος στοιχειωδώς γνωρίζει από τις διαδικασίες έγκρισης ή έστω διερευνήσει τι έχει γίνει θα αναγνωρίσει ότι η μόνη επιλογή για να υλοποιηθεί ο οδικός άξονας Πάτρας Πύργου ως αυτοκινητόδρομος, ήταν αυτή που επιλέξαμε με οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες.

- Οι φορείς της Ηλείας εκφράζουν ανησυχία για την κατασκευή μόλις λίγων χιλιομέτρων στην περιοχή τους. Εγγυάστε ότι κάτι τέτοιο δεν θα συμβεί;

-Οι φορείς της Ηλείας έχουν ζήσει τις ψεύτικες υποσχέσεις δεκαετιών. Επομένως είναι αιτιολογημένη η όποια δυσπιστία και η έκφραση της ανησυχίας τους.

Αυτή η κυβέρνηση έχει μάθει να κρίνεται από τους πολίτες από τα αποτελέσματα και όχι από τις εξαγγελίες της. Είμαι βέβαιος για την υλοποίηση του έργου.

και για να θυμίσω το πρόσφατο παρελθόν για τα κολλημένα έργα των παραχωρήσεων, το 2015, η αντιπολίτευση μας κατήγγειλε ότι τινάζουμε τα έργα των αυτοκινητοδρόμων στον αέρα και δεν θα προχωρήσουμε.

Το 2016 μας κατήγγειλαν ότι έχουμε μεγάλες καθυστερήσεις και δεν θα προλάβουμε την ολοκλήρωση τους.

Το 2017 που ολοκληρώθηκαν μας κατήγγειλαν ότι κόβαμε κορδέλες σε έργα που είχαν έτοιμα από το 2014.

Έχει κριθεί η αξιοπιστία όσων δεν υλοποίησαν τα έργα για πάνω από δέκα χρόνια και όσων τα υλοποίησαν.