
Τα επόμενα βήματα του υπ. Μεταφορών για την παράκαμψη Χαλκίδας, την υποθαλάσσια Σαλαμίνας, τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού, κ.α.

2019/01/07 01:49 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Τα επόμενα βήματα του υπουργείου Μεταφορών για την παράκαμψη Χαλκίδας, την υποθαλάσσια Σαλαμίνας και τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού ανέλυσε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης σε ραδιοφωνική συνέντευξη στο Sport24Radio.

Ο υπουργός Μεταφορών εξέφρασε την αισιοδοξία του για την επιτυχή ολοκλήρωσή τους, παραθέτοντας την γενικότερη «φιλοσοφία» του υπουργείου στην επέκταση των υπάρχουσών συμβάσεων παραχώρησης.

Ανά κατηγορία, οι δηλώσεις του ήταν οι ακόλουθες:

*** Για την Παραϊόνια Οδό**

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Λοιπόν για να μείνουμε τώρα στο κομμάτι των αυτοκινητοδρόμων. Για το τμήμα Αγρίνιο - Ιόνια Οδός τι λέτε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτός είναι ένας... καταπληκτικός μη σχεδιασμός που είχαμε σαν χώρα. Δηλαδή η Ιόνια Οδός ολοκληρώθηκε αλλά τα αστικά κέντρα που διέρχεται δεν είναι συνδεδεμένα μαζί της, με χαρακτηριστική περίπτωση το Αγρίνιο που είναι από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της δυτικής Ελλάδας και δεν είχε προβλεφθεί η σύνδεσή του. Το ίδιο ισχύει σε όλη την Εγνατία, δεν υπάρχει βιομηχανική περιοχή, λιμάνι, τουριστικό κέντρο ή μεγάλη πόλη που να συνδέεται με την Εγνατία Οδό. Το ίδιο ισχύει με την Πρέβεζα, το ίδιο ισχύει με μια σειρά από ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πάντως προχωράει η παράκαμψη τώρα από την Πρέβεζα για να πάει γρήγορα στη Λευκάδα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα ολοκληρωθεί μέσα στο '19, πιστεύετε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πιστεύω ότι η διαγωνιστική διαδικασία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί γιατί κι εκεί έχουμε τα γνωστά, με κάποιους εργολήπτες που επιμένουν να ψάχνουν να

βρουν το εταιρικό τους δικαίωμα σε προσφυγές, άρα υπάρχουν κάποιες καθυστερήσεις. Το πρώτο τμήμα ολοκληρώνεται στο σύνολό του και μετά ξεκινάει το δεύτερο. Και αυτός ο δρόμος, η σύμβασή του, ήταν τέσσερις ξεχωριστές συμβάσεις από το 2007 η λεγόμενη Παραϊόνια...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Αλλά είχαμε και την πτώχευση της εταιρείας που είχε αναλάβει τότε την κατασκευή.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ήταν η μία απ' όλες.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι, η μία.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ήταν έργο επίσης προβληματικό και στα τέσσερα τμήματά του και πιστεύω ότι οι κινήσεις που έκανε το Υπουργείο, ήταν αυτές, που διασφαλίζουν ότι πάρα πολύ σύντομα και με την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας επιτέλους θα έχουμε το δρόμο αυτό, που είναι χρήσιμος όχι μόνο για τη Λευκάδα αλλά και για την ευρύτερη περιοχή.

Δεν είναι μόνο οι τουριστικές ανάγκες είναι και οι παραγωγικές ανάγκες, μιλάμε για περιοχές που ήταν απομονωμένες και η απομόνωσή τους δε σχετιζόταν μόνο με την επισκεψιμότητα των συμπολιτών μας που μένουν στην Αθήνα ή στα μεγάλα αστικά κέντρα και έπρεπε να πάνε με ασφάλεια εκεί και με τον τουρισμό, έχει να κάνει με την διακίνηση προϊόντων, με την εύκολη διακίνηση προϊόντων.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Προφανώς.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Με την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων σε αυτές τις περιοχές και θεωρώ ότι ακόμη και αυτό τον ενάμιση χρόνο που λειτουργούν αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι είναι τόσο εμφανές ότι η Ηπειρος και η δυτική Ελλάδα έχει βγει από την απομόνωση που οι μόνοι που μπορούν να μας το πουν αξιόπιστα είναι οι κάτοικοι των περιοχών.

*** Για το έργο που αφορά την παράκαμψη της Χαλκίδας**

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τι γίνεται με την παράκαμψη της Χαλκίδας;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Υπέροχα! Έχουν μείνει λίγες διαδικασίες για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων προκειμένου να βγει ο διαγωνισμός. Είναι αυτό που συζητούσαμε πριν, αν δηλαδή βγάzaμε ένα διαγωνισμό για την παράκαμψη της Χαλκίδας και δεν είχαμε αντιμετωπίσει πριν το διαγωνισμό να έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, θα βάζαμε ένα έργο πάλι σε περιπέτεια. Θα βάζαμε τους Έλληνες πολίτες να πληρώνουν εκατοντάδες εκατομμύρια ή και δισεκατομμύρια εξαρτάται το έργο σε αποζημιώσεις λόγω των καθυστερήσεων που θα υπήρχαν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πιστεύετε ότι το έργο αυτό θα έχει σύντομα αίσιο τέλος;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, βέβαια.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μέσα στο '19;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βέβαια. Όχι μέσα στο '19 τους πρώτους μήνες του '19.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και θα ξεκινήσουν τα έργα;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως. Και είναι ένα βιώσιμο έργο, ξέρετε.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Βιώσιμο ναι, γιατί έχει και μεγάλο φόρτο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Είναι πολύ μεγάλος ο φόρτος.

*** Για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης**

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Με το ΒΟΑΚ τον Βορειοδυτικό Άξονα Κρήτης; Που βρισκόμαστε; Και εκεί τα νέα είναι ευχάριστα, έχουμε προχωρήσει αρκετά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εκεί είναι ευχάριστα γιατί δείχνει και την καλή πορεία της χώρας. Έχουν γίνει δυο διαγωνιστικές διαδικασίες, πιστεύω ότι οι συμμετοχές που είχαμε από την διεθνή αγορά είναι πολύ καλές, μεγάλες χρηματοδοτικές εταιρείες, Τράπεζες και Funds που δείχνουν και την εμπιστοσύνη που υπάρχει στη χώρα. Στους δυο διαγωνισμούς που βγήκαν είναι πολύ μεγάλη η συμμετοχή άρα και πολύ μεγάλος ο ανταγωνισμός που θα αναπτυχθεί.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τα επόμενα βήματα ποια είναι;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Περνάμε τώρα στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού, ολοκληρώθηκε η πρώτη, εγκρίθηκαν και τα πέντε σχήματα και στους δυο διαγωνισμούς που μετέχουν, είναι διαφορετικά σχήματα, είναι άλλα στο πρώτο κι άλλα στο δεύτερο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι διαφορετικά σχήματα, τα έχετε ανακοινώσει κιόλας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πιστεύω ότι στη δεύτερη φάση θα είμαστε έτοιμοι, αν δεν έχουμε πάλι ενστάσεις που θα καθυστερήσουν δυο τρεις μήνες, θα είμαστε τον Ιούνιο έτοιμοι για να έχουμε τις συμβάσεις των δύο τμημάτων των έργων.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πιστεύετε ότι μέσα στο '19 ξεκινούν έργα;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, είμαι βέβαιος ξεκινούν έργα. Στο ΒΟΑΚ ξέρετε, ήταν μια πολύ μεγάλη παράλειψη για τον σχεδιασμό των υποδομών της χώρας που δεν είχε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, είναι αυτό που συζητούσαμε. Στην Κρήτη το ΒΟΑΚ προσπαθούσαν δεκαετίες να τον υλοποιήσουν, βγάζοντας διαγωνισμούς 5

χιλιομέτρων, 10 χιλιομέτρων...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τμηματικά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό δεν είχε επιτρέψει έναν ολιστικό σχεδιασμό και για το Βορειοδυτικό Άξονα Κρήτης, αλλά και για την ανάπτυξη του νησιού. Επομένως, δεν είχε μελετηθεί αν πρέπει να κάνουμε ένα αντίστοιχο νότιο Άξονα, αν πρέπει να κάνουμε περισσότερους κάθετους άξονες, ποιες είναι οι αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές συνέπειες, οι οικονομικές συνέπειες που θα έχουμε στη μία ή στη δεύτερη επιλογή. Αυτά όλα έχουν ενσωματωθεί στη μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού που θα γίνει για το οδικό Δίκτυο της Κρήτης.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μιλάμε τώρα για μια περιοχή η οποία δίνει τεράστια χρήματα στην ελληνική οικονομία, μια περιοχή η οποία είναι και αυτάρκης και μια περιοχή η οποία έχει τόσο τουρισμό, όπου δεν τον μαζεύουν όσο άλλες περιοχές της Ελλάδας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Είναι έτσι ακριβώς όπως το λέτε. Είναι όμως και μια περιοχή και αυτό είναι το σημαντικότερο ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Με πολλά τροχαία ατυχήματα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Με πολλά θανατηφόρα ατυχήματα και δυστυχώς, είναι ένα από τα σημεία που έχουμε παρέμβει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, γιατί δεν γίνεται οι επιλογές των δικτύων των αυτοκινητοδρόμων ή άλλων κρίσιμων κοινωνικών υποδομών να γίνονται σε σχέση με τη βιωσιμότητα των έργων αυτών. Υπάρχουν και άλλες ανάγκες που πρέπει να καλυφθούν...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Δημοσίου συμφέροντος.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όπως είναι τα ατυχήματα, όπως είναι οι αναπτυξιακές ανάγκες κάποιας περιοχής. Δυστυχώς δεν υπάρχει αυτό στον Κανονισμό που εγκρίνονται οι χρηματοδοτήσεις των έργων.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πρέπει να ενταχθεί.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πρέπει να τροποποιηθεί δηλαδή ο Κανονισμός και αυτός είναι και ο λόγος που ένα τμήμα του ΒΟΑΚ και συγκεκριμένα από τη Νεάπολη μέχρι τον Άγιο Νικόλαο θα υλοποιηθεί ως δημόσιο έργο.

*** Για το Ηλεκτρονικό Αναλογικό Σύστημα Διοδίων και το ενιαίο διαλειτουργικό σύστημα αναλογικής χρέωσης που μελετάται να γίνει σε συνεργασία με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες**

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι το έχετε ανακοινώσει ούτως ή άλλως. Τι γίνεται τώρα με τα ηλεκτρονικά διόδια; Γιατί είναι λίγο σε σύγχυση αυτή η κατάσταση. Πολλοί νομίζουν

ότι με τα ηλεκτρονικά διόδια θα πληρώνουν λιγότερα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα πληρώνουν λιγότερα.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι, θα πληρώνουν αναλογικά δηλαδή τα χιλιόμετρα τα οποία διανύουν.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, αλλά σήμερα δεν πληρώνουν σε σχέση με τα χιλιόμετρα που διανύουν.

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Σε καμία περίπτωση.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ούτε στην Αττική Οδό.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Καλά, η Αττική Οδός είναι άλλη περίπτωση.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Είναι ένα άλλο μοντέλο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Η Αττική Οδός είναι ακόμη χειρότερα από τους αυτοκινητόδρομους που συζητάμε, για δυο λόγους: Πρώτον γιατί είναι στην πρώτη γενιά των παραχωρήσεων...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Το πρώτο έργο που φτιάχτηκε ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων, ήταν και στο φάκελο υποψηφιότητας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Επομένως οι προβλέψεις που υπήρχαν στην αρχική σύμβαση δεν θα έλεγα ότι ήταν οι καλύτερες, σε σχέση με την απόσβεση με τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης και αυτό δίνει πολύ μεγάλες δυνατότητες σε αυτούς που έχουν την Αττική Οδό να τη λειτουργούν με μεγαλύτερο κόστος, άρα και με μεγαλύτερα διόδια. Και είναι ένα θέμα που θα διαπραγματευτούμε για την επόμενη πενταετία που λήγει η σύμβαση. Όμως υπάρχουν κι άλλα θέματα στις παραχωρήσεις, είναι το πώς διασφαλιζόταν -δεν διασφαλιζόταν, δεν εξετάζονταν καν- το θέμα του πως ένας πολίτης μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτές τις υποδομές, όπως δηλαδή το ύψος των διοδίων.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τώρα με τα ηλεκτρονικά διόδια τι θα γίνει;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τώρα με τα ηλεκτρονικά διόδια, κατ' αρχάς, θα έχουμε το εργαλείο, εκτός από ένα Δίκαιο σύστημα να πληρώνεις τη διαδρομή που διανύεις...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και πως θα γίνεται και η χρέωση.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τι εννοείτε;

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Με πομποδέκτες;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και θα πηγαίνει στην Τράπεζα ή θα πληρώνεις ηλεκτρονικά;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ή στην Τράπεζα ή ηλεκτρονικά ή σε...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πιστεύετε ότι είμαστε ώριμοι να το κάνουμε σαν κοινωνία;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Απόλυτα. Ξέρετε σε τι δεν μας είμαστε ώριμοι; Δεν είμαστε ώριμοι να αναπαράγουμε σαν κοινωνία κακές πρακτικές και κακά μοντέλα που έχουμε στη χώρα, που τα κληρονομήσαμε από το παρελθόν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σωστά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εγώ δε βλέπω κανένα λόγο να σταματάμε κάθε 30-40-50 χιλιόμετρα έχοντας δυο νταλίκες μπροστά και πέντε πίσω, ούτε για λόγους οδικής ασφάλειας, ούτε για λόγους συνέχειας του ταξιδιού, να έχουμε ένα τέτοιο άθλιο σύστημα διοδίων.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Δε θα μπορούσαν για παράδειγμα να χρησιμοποιούν όλοι πομποδέκτες; Εγώ για παράδειγμα έχω πομποδέκτη και δε σταματώ ποτέ στα διόδια.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Σταματάτε.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σταματάω ελάχιστα για να περάσω.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό το ελάχιστα, μπορεί να προκαλέσει ατυχήματα, μπορεί να μην πιάσει ο πομποδέκτης ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ή να μην είναι γεμάτος, να μην έχει χρήματα, να πρέπει να κάνεις πίσω...

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όλα αυτά που ζούμε κάθε μέρα. Το σύστημα που σχεδιάζουμε αυτή τη στιγμή και τρέχει η διαγωνιστική διαδικασία είναι να μην υπάρχουν διόδια, να ξεκινάει ένας πολίτης από το σημείο αφετηρίας της παραχώρησης, να μη συναντάει, να μη χρειάζεται να μειώσει τη ταχύτητα ή να σταματήσει και να χρεώνεται ο λογαριασμός που θα έχει στο σημείο που θα βγει. Δε θα σταματάει πουθενά δηλαδή.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα χαθούν και κάποιες θέσεις εργασίας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι θα αυξηθούν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εννοώ από τα διόδια.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι δεν είναι έτσι. Γιατί το νέο σύστημα θα χρειάζεται τοπικό έλεγχο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Προφανώς.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα χρειάζεται ανθρώπους που θα εισφέρουν στη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου και του συστήματος. Να ένα θέμα που λέτε: γιατί θα έπρεπε να έχουμε τόσους ανθρώπους στα διόδια και να μην τους έχουμε στην καλή λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, στο να ειδοποιείται άμεσα το ΕΚΑΒ ή άλλα Σώματα που πρέπει να ειδοποιηθούν αν έχουμε ένα ατύχημα, στη συντήρησή του...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πάντως γενικά στη λειτουργία τους Υπουργέ, οι ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι έτσι όπως λειτουργούν είναι πρότυπο. Δηλαδή σε πέντε λεπτά από ένα περιστατικό έρχονται αμέσως, δηλαδή μου έχουν συμβεί περιστατικά και σε πέντε λεπτά ...

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ισχύει αυτό, είμαστε σε καλό επίπεδο οφείλω να το πω, πρέπει να λέμε και τα καλά όχι μόνο τα κακά.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σε πολύ καλό. Σε σχέση δηλαδή με ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους είμαστε σε πολύ καλύτερο επίπεδο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ισχύει αυτό.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα μου πεις ότι οι πιο καινούργιοι αυτοκινητόδρομοι της Ευρώπης, είναι οι δικοί μας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Η λειτουργία δεν έχει να κάνει με το πόσο καινούργιο είναι αλλά πως έχει οργανωθεί όλος ο μηχανισμός της λειτουργίας.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μάλιστα. Να αφήσουμε τα ηλεκτρονικά διόδια που τα περιμένουμε μέσα στο '19 ή το '20 λέτε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τρέχει, είναι ο διαγωνισμός στη δεύτερη φάση, η καταληκτική ημερομηνία των προσφορών αν θυμάμαι καλά είναι τέλος Φλεβάρη ή κάπου εκεί, τον Απρίλη θα έχουμε τη σύμβαση και μετά έχουμε 12 έως 18 μήνες για να εγκατασταθεί το σύστημα σε όλη τη χώρα, σε όλους τους αυτοκινητόδρομους. Εκεί να σας δώσω μια είδηση! Έχουμε συνεννοηθεί και υπάρχει η πολιτική διάθεση από πολλές βαλκανικές χώρες να έχουμε ένα ενιαίο διαλειτουργικό σύστημα με βάση το σύστημα που κάνουμε στη χώρα μας, επομένως να μειωθούν πάρα πολύ οι καθυστερήσεις που υπάρχουν στα σύνορα, να υπάρχουν ενιαίες βάσεις για τα βαριά οχήματα, να μην έχουμε αυτές τις ουρές που παρατηρούμε στα βόρεια σύνορά μας είτε από την πλευρά της Ελλάδας, είτε από την πλευρά των υπολοίπων χωρών.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πάρα πολύ σημαντικό.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό είναι πραγματικά σημαντικό, είναι ένα άλμα για τα Βαλκάνια και για τη δική μας χώρα.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μάλιστα. Να πάμε λίγο στην υποθαλάσσια ζεύξη από το Πέραμα μέχρι τη Σαλαμίνα; Το είχαμε παρουσιάσει και σαν αποκλειστικότητα, παρουσιάσαμε και δυο μακέτες.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Νόμιζα ότι θα με ρωτούσατε για την υποθαλάσσια ζεύξη της Θεσσαλονίκης!

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι και αυτό υπήρχε σαν σχέδιο, νομίζω εγκαταλείφθηκε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εγκαταλείφθηκε με εκατοντάδες εκατομμύρια αποζημιώσεις που έχουν εκδικαστεί.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Έπρεπε να είχε γίνει; Μιλάμε μέχρι την Περαιά θα πήγαινε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα σας πω εγώ την άποψη μου, πιστεύω ότι δεν έπρεπε να γίνει. Αλλά δεν έχει σημασία η προσωπική άποψη του καθένα, δεν μπορεί να βασίζεται ο σχεδιασμός της χώρας στην προσωπική άποψη που έχει μόνο ο Υπουργός για το αν πρέπει να γίνει ένα έργο ή όχι.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Προφανώς.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πρέπει να έχουμε ένα ολιστικό σχεδιασμό, το πρώτο. Και το δεύτερο, δεν επιτρέπεται να γίνονται και να σχεδιάζονται τέτοια έργα, να γίνονται οι διαγωνισμοί, να μην έχει γίνει απολύτως τίποτε και από τις ελλείψεις που υπάρχουν να διεκδικούν αυτοί που έχουν αναλάβει το έργο εκατοντάδες εκατομμύρια γιατί δεν συνεχίστηκε. Είναι τρέλα, όταν έχουμε τόσες ανάγκες.

Για την Οδική Ζεύξη Περάματος - Σαλαμίνας.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Έχετε δίκιο. Πάμε τώρα στην υποθαλάσσια ζεύξη της Σαλαμίνας.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Η υποθαλάσσια ζεύξη της Σαλαμίνας έχει ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία, ξεπεράστηκαν πολλά προβλήματα από τις προσφυγές που είχαν γίνει, έχουν ολοκληρωθεί οι εκδικάσεις και όλα τα υπόλοιπα, μένει ένα τμήμα από τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις που είναι κρίσιμο και σχετίζεται με ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τα αρχαία;

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Οι σεισμοί ίσως;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, τίποτε απ' όλα αυτά. Σε αυτά είμαστε σε πολύ καλό σημείο και ο τεχνικός κόσμος της χώρας, να τα αντιμετωπίσει. Σχετίζεται με τις διαδικασίες και το τι περιλαμβάνεται στο τμήμα του βυθού που θα ξεκινάει και θα απολήγει η υποθαλάσσια σήραγγα. Αν υπάρχουν δηλαδή βαριά μέταλλα, γιατί μιλάμε για μια περιοχή αρκετά ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα έχουμε εξελίξεις μέσα στο '19;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βέβαια. Και θεωρώ ότι είναι κι ένα σημαντικό έργο εκτός από τη σύνδεση με την Σαλαμίνα και την αύξηση της φέρουσας ικανότητας της ευρύτερης περιοχής αφού θα έχουμε τέτοιου είδους σύνδεση, την επίλυση και μεγάλου τμήματος των κυκλοφοριακών επιβαρύνσεων που έχουμε από την πλευρά του Πειραιά.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Φοβάστε προσφυγές από τις εταιρείες που έχουν τις ακτοποϊκές;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τις έχουν κάνει. Πάλι; Όχι, εντάξει.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Κάτι ανάλογο είχε γίνει και με το Ρίο - Αντίρριο αλλά κι αυτοί έχουν μεταφορικό έργο πλέον, βρέθηκε λύση.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δε μπορεί επειδή υπάρχουν κάποιες εταιρείες με ferry boat να μην κάνουμε τέτοια έργα.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Προφανώς.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και η ζωή έχει δείξει ότι μπορούν να επιβιώσουν και τέτοιες εταιρείες. Στο Ρίο είναι πολύ ανταγωνιστικός ο τρόπος που λειτουργούν οι ακτοποϊκές μεταφορές.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Έχουν και καλές τιμές.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πολύ καλύτερες. Αυτό είναι και παράδειγμα για τη γέφυρα, να το δει για να μειώσει τα διόδια της γέφυρας.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πείτε μια γουλιά καφέ να σας ρωτήσω για την επέκταση της Αττικής Οδού.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως.

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Ωστόσο για την υποθαλάσσια Σαλαμίνα εγώ θα ήθελα στη ζεύξη αυτή, αν όντως θα μπορεί κάποιος να επιλέξει γιατί φαντάζομαι ότι θα υπάρχει και ένα αντίτιμο, θα υπάρχουν διόδια περνώντας απέναντι.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βέβαια θα μπορεί να επιλέξει.

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Θα μπορεί να επιλέξει θέλω να πω ότι θα είναι συμφέρον ίσως και το ferry boat οπότε θα μπορούσε να στηριχθεί και εκεί οτιδήποτε.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα λειτουργήσει σαν το Ρίο - Αντίρριο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Οπότε όποιος επιλέξει να πάει και έχει χρόνο θα περάσει απέναντι με το ferry boat, όποιος όμως στην καθημερινότητά του θέλει να μετακινηθεί γρηγορότερα με μικρότερη ταλαιπωρία, θα κληθεί να το πληρώσει.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και όσον αφορά τα καύσιμα επειδή το είχα γράψει το συγκεκριμένο θέμα και το είχα παρουσιάσει στο «News247» κατά αποκλειστικότητα, τα βυτιοφόρα δεν πηγαίνουν μέσω του Πειραιά, πηγαίνουν μέσω του ferry boat που είναι από τη Φανερωμένη και περνάει απέναντι.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βέβαια για λόγους προδιαγραφών και ασφάλειας.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και είναι και πιο κοντά, δεν χρειάζεται να κάνουν τον κύκλο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως.

*** Για τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού**

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Πάμε τώρα στην επέκταση της Αττικής Οδού. Τι λέτε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τι εννοείτε επέκταση της Αττικής Οδού;

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα έχουμε επέκταση της Αττικής Οδού;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Γιατί ο καθένας χρησιμοποιεί τον όρο -δεν είναι για σας αυτό- λέω για τον καθένα που έχει συμφέροντα ή έχει αντίπαλα συμφέροντα...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Όχι, εμείς ρωτάμε αν θα επεκταθεί.

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Καλύτερα να μας το πείτε εσείς, όπως εννοούμε την επέκταση.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Υπάρχουν δυο λογικές ερμηνείες όταν λέμε επέκταση της Αττικής Οδού. Η μία ερμηνεία, που τη θέλει και όλος ο κόσμος πιστεύω, είναι να επεκταθεί το φυσικό αντικείμενο της Αττικής Οδού. Δηλαδή τα τμήματα του οδικού δικτύου που δεν έχουν γίνει και λύνουν πολύ μεγάλα προβλήματα, όπως είναι η σιδηροδρομική σύνδεση για Λαύριο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Το Λαύριο που είναι και λιμάνι.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όπως είναι η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τη Ραφήνα, επίσης το οδικό τμήμα που ενώνει τη λεωφόρο Κύμης με την εθνική οδό όπου βλέπουμε τα προβλήματα που υπάρχουν στην έξοδο για εθνική οδό και το τμήμα από την Κατεχάκη

μέχρι τη Βουλιαγμένη. Πρέπει να γίνουν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Βέβαια.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτά είναι επεκτάσεις του φυσικού αντικειμένου της Αττικής Οδού. Υπάρχει και η άλλη ερμηνεία που μέρος του Τύπου σκόπιμα κατά τη γνώμη μου προβάλλει, ή καταγγέλλει αντίστοιχα, που είναι η υλοποίηση αυτών των τμημάτων μέσω της υπάρχουσας σύμβασης της Αττικής Οδού.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εντάξει αφού λήγει κι αυτή ούτως ή άλλως σε πέντε χρόνια η σύμβαση.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν έχει σημασία. Και του αεροδρομίου έληγε σε οκτώ χρόνια αλλά επεκτάθηκε για είκοσι. Αυτά είναι δυο διαφορετικά θέματα. Αυτό που εμείς πιστεύουμε, είναι, ότι οι επεκτάσεις του φυσικού αντικειμένου πρέπει να γίνουν. Δεν πρέπει να πάμε να ξεπεράσουμε αυτά που προβλέπει η υπάρχουσα σύμβαση για να μην πω και χειρότερα, δηλαδή η υπάρχουσα σύμβαση έχει μια πρόβλεψη, ολοκληρώνεται το '24 για ένα ή δύο χρόνια αν υπάρχουν διαφορές μπορούμε να το εκμεταλλευτούμε αυτό για την σιδηροδρομική σύνδεση μέχρι το Λαύριο. Αν συμφωνήσουμε στα προφανή με την εταιρεία, δεν είναι σίγουρο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σωστό.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και τα υπόλοιπα πρέπει να βγουν με κανονικές διαγωνιστικές διαδικασίες προκειμένου να ολοκληρωθούν οι φυσικές επεκτάσεις της Αττικής Οδού.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα έχουμε εξελίξεις; Δηλαδή έχετε ξεκινήσει τη συζήτηση;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μέσα στο '19 πιστεύετε ότι θα έχουμε προχωρήσει;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Το εύχομαι, δεν εξαρτάται μόνο από εμάς.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι δεν είναι μονομερής προφανώς.

*** Για τον στρατηγικό σχεδιασμό που αφορά τις επεκτάσεις των οδικών αξόνων με συμβάσεις παραχώρησης**

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν είναι μονομερής και έχουμε και ένα σχεδιασμό για τις υπόλοιπες παραχωρήσεις, που δεν τελειώνουν, δεν ολοκληρώνονται σε πέντε χρόνια, ολοκληρώνονται σε τριανταπέντε χρόνια. Άρα εκεί μπορούμε να προσθέσουμε φυσικό αντικείμενο. Για να φέρω ένα παράδειγμα είναι αυτό που είπατε η σύνδεση της Ιόνιας Οδού με το Αγρίνιο, με τα Γιάννενα, με την Κακαβιά. Έχουμε απευθυνθεί σε όλους τους παραχωρησιούχους, έχουμε το στρατηγικό σχεδιασμό ποια τμήματα μπορούν να ενταχθούν και είναι πάρα πολλά πιστέψτε με.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Υπάρχουν ευήκοα ώτα πάντως.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, δεν ξέρω αν έχουμε τους ίδιους στόχους. Διότι εμείς στο τραπέζι του διαλόγου θέσαμε, ότι ναι, να επεκταθεί το φυσικό αντικείμενο να δούμε αν πρέπει να επεκταθεί κατά λίγα χρόνια ο χρόνος της παραχώρησης, διότι κανένα δεν ενδιαφέρει αν θα είναι τριανταπέντε χρόνια ή αν θα έχουν ένα ολοκληρωμένο δρόμο και θα έχουν λίγα χρόνια παραπάνω και ταυτόχρονα, να έχουμε τη μείωση του κόστους των διοδίων και της χρήσης του αυτοκινητόδρομου για τους πολίτες.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σωστά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό είναι μια άσκηση που βγαίνει κατά τη γνώμη μου και επομένως μπορούμε να προχωρήσουμε. Άρα είναι καθαρό γιατί θα υπάρξουν δημοσιεύματα πάλι που θα λένε «ναι, στις επεκτάσεις της Αττικής Οδού, όχι στις επεκτάσεις της Αττικής Οδού».