
Στη Βουλή στάλθηκαν οι 6 από τους 8 διαγωνισμούς του Πάτρα - Πύργος. Σε 1,5 μήνα ξεκινούν οι εργασίες

2019/02/18 00:10 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στη Βουλή εστάλησαν οι 6 από τους 8 διαγωνισμούς του Πάτρα - Πύργος, σε 1,5 μήνα ξεκινούν οι εργασίες.

Ο έβδομος διαγωνισμός στάλθηκε στις 21 Ιανουαρίου στο Ελεγκτικό Συνέδριο και τις επόμενες 15 μέρες θα έρθει στο υπουργείο Υποδομών, ώστε να οδεύσει κι αυτός προς τη Βουλή και απομένει ο όγδοος διαγωνισμός που βρίσκεται στο στάδιο των προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Τα ανωτέρω επισήμανε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης στο 1ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Πελοποννήσου «Olympia Forum».

Παράλληλα, ο υπουργός Μεταφορών εκτίμησε ότι σε 1,5 μήνα θα ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες σε κάποια εργοτάξια, υποστηρίζοντας ότι «αν δεν γίνονταν οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, δηλαδή δεν ανέβαινε ο ανταγωνισμός για να έχουμε εκπτώσεις του 50%, δεν θα είχαμε αυτοκινητόδρομο, δεν θα είχαμε χρηματοδότηση του έργου».

Σημειώνεται ότι το Πάτρα - Πύργος αποσχίστηκε από την παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού και διαιρέθηκε σε 8 επιμέρους τμήματα.

Τα σημεία ομιλίας του Χρ. Σπίρτζη για το Πάτρα - Πύργος

Κατ' αρχάς θα ήθελα, επειδή θα μιλήσουμε για το Πάτρα - Πύργος, ως Υπουργός Υποδομών να ζητήσω μια διαχρονική συγνώμη από τους πολίτες της περιοχής για τις καθυστερήσεις.

Αλλά ήρθε η ώρα, να μάθουν οι πολίτες της περιοχής -γιατί οι αρχές της περιοχής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης τα ξέρουν πάρα πολύ καλά και οι βουλευτές της περιοχής τα ξέρουν πάρα πολύ καλά- ήρθε η ώρα τώρα που τελειώσαμε τώρα που φτάσαμε στην αρχή του τέλους για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος, να μάθει και ο κάθε πολίτης της περιοχής τι έχει γίνει, ποιος έχει ευθύνη, ποιος προχώρησε το έργο, ποιος κορόιδευε τον κόσμο, ποιος έκανε εγκλήματα γι' αυτό το δρόμο για να το φτάσουμε έως σήμερα και να μην έχει υλοποιηθεί.

Θα ήθελα να ενημερώσω ότι χτες στάλθηκαν στη Βουλή οι έξι συμβάσεις, οι διαγωνισμοί των έξι από τα οκτώ τμήματα.

Το έβδομο στάλθηκε στις 21 Γενάρη στο Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά τις επόμενες 15 μέρες θα έρθει στο Υπουργείο για να οδεύσει κι αυτό προς τη Βουλή και μένει το όγδοο που έχουμε ασφαλιστικά μέτρα, προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Άρα έχουμε ένα χρονοδιάγραμμα ενάμιση με δυο μήνες για να ολοκληρωθεί και αυτός ο διαγωνισμός.

Το πρώτο έγκλημα λοιπόν που έγινε και αφορά όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας έγινε το 2007. Το 2007 στον οίστρο της τότε Κυβέρνησης και του τότε Υπουργού Υποδομών ότι πρέπει πριν τις εκλογές το '06 να έχουμε συμβάσεις μεγάλων έργων, μεγάλων παραχωρήσεων, υπήρξε μια διασταλτική -κατά τη γνώμη μου, γιατί οι τεχνοκράτες συγκοινωνιολόγοι άλλα λένε- μια υπερδιαστασιολόγηση των κυκλοφοριακών φόρτων και μια πολύ... αισιόδοξη πρόβλεψη για τους κυκλοφοριακούς φόρτους που θα είχαμε στους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Ήρθε και η κρίση, άρα από ό,τι ζήσαμε όλοι, τα έργα δεν προχώρησαν παρ' ότι υπήρχαν συμβάσεις το 2007. Τα έργα δεν είχαν στοιχειωδώς παρά τις προβλέψεις που είχαν στις συμβάσεις ολοκληρώσει ούτε καν τις απαλλοτριώσεις και τις αρχαιολογικές εργασίες, βάλτωσαν.

Οι ξένες Τράπεζες και οι ελληνικές Τράπεζες και οι εργοληπτικές εταιρείες διεκδικούσαν δισεκατομμύρια από το Ελληνικό Δημόσιο και φτάσαμε στο σωτήριο έτος 2013.

Το 2013 για να διορθωθεί και να μπορέσουν να συνεχιστούν αυτές οι συμβάσεις, κουτσουρεύτηκαν τα έργα. Και μια που είμαστε στην Πελοπόννησο κουτσουρεύτηκε η Ολυμπία Οδός.

Για τον Μορέα δεν ασχολήθηκαν ιδιαίτερα, παρ' ότι ο Πέτρος Τατούλης στα εγκαίνια του αυτοκινητοδρόμου χαιρόταν, αυτός ήταν ο μόνος αυτοκινητόδρομος που δεν έγινε reset το '13, έγινε με τις Κυβερνήσεις ΣΥΡΙΖΑ.

Στην Ολυμπία Οδός που έγινε reset κόπηκε ένα πολύ μεγάλο κομμάτι του έργου από την Πάτρα και μετά. Και κόπηκε, πολύ απλά γιατί το έργο δεν έβγαινε. Είναι γνωστά αυτά φαντάζομαι, είναι εγκληματικό όμως το ότι πρώτον δεν είχε προβλεφθεί οι Τράπεζες να χρηματοδοτήσουν αυτό το δρόμο στην αρχή, αλλά στο τέλος.

Είναι εγκληματικό, το ότι δεν είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, είναι εγκληματικό ότι δεν είχαν ολοκληρωθεί οι αρχαιολογικές εργασίες, είναι εγκληματικό ότι δεν τηρήθηκε στοιχειωδώς το χρονοδιάγραμμα του έργου, αλλά ήταν πολύ πιο εγκληματικό, όχι μόνο ότι βγήκε εκτός του κομμάτι Πάτρα - Πύργος, αλλά ότι δεν προβλέφθηκε ότι είναι ένα συνεχιζόμενο έργο, που είχε πάρει την έγκριση των ευρωπαϊκών οργάνων.

Αυτό σήμαινε -παρά την κοροϊδία προς τους πολίτες- ότι το έργο όποτε γινόταν, θα ξεκινούσε από την αρχή τη διαπραγμάτευση, σαν ένα νέο έργο για να πάρει τις εγκρίσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Θα μου επιτρέψετε λίγο χρόνο για το έργο, γιατί και σε πολιτικό επίπεδο έχουμε ακούσει πάρα πολλά και σε προσωπικό επίπεδο έχω ακούσει πάρα πολλά. Μόνο ότι δεν έφερα τη μάνα μου να πάρει το έργο! Θα τα πούμε όμως αναλυτικά.

Άρα το βγάλαμε το έργο, δεν έβγαινε, πιάστηκαν από τις Τράπεζες, ήταν λάθος του κ. Σουφλιά και της Κυβέρνησης Καραμανλή το '06 και το '07, το '13 ήταν έγκλημα όμως.

Το '13 που βγήκε το τμήμα του έργου χωρίς να προβλεφθεί ότι είναι ένα εγκεκριμένο από τα ευρωπαϊκά όργανα, ήταν τεράστιο έγκλημα.

Όταν αναλάβαμε -και έχουμε καταγγεληθεί γι' αυτό- τον Φλεβάρη του '15, βρήκαμε, θα μου επιτρέψετε μιας και είμαι στο Συνέδριο και είναι και εκδοτικού οίκου τοπικού, αυτά που λέμε να σας κάνουμε δώρο και διάφορα στοιχεία, για να μην τα λέμε στον αέρα, όπως τα έλεγαν πολύ ελαφριά μέχρι τώρα και οι βουλευτές της αντιπολίτευσης και άλλοι παράγοντες που ήθελαν να λαϊκίζουν πουλώντας προσδοκία στους πολίτες και λέγοντάς τους ψέματα.

Υπήρχαν και άλλοι.

Δηλαδή με τον Αποστόλη Κατσιφάρα διαφωνήσαμε κάθετα και πάρα πολλές φορές και ιδιωτικά σε συνεργασίες που είχαμε και δημόσια για το αν έπρεπε να γίνουν οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, ή μία.

Αλλά είναι άλλο η διαφωνία σαν κι αυτή που είχαμε, που είναι και εποικοδομητική σε πάρα πολλά θέματα και είναι άλλο η λάσπη που ζήσαμε τέσσερα χρόνια, από πολλούς.

Οι πολίτες θα μάθουν σήμερα τα πάντα, εσείς θα τα έχετε ως εκδοτικός οίκος για να τα δημοσιοποιήσετε, σε μια εβδομάδα - δέκα μέρες θα είναι στη Βουλή θα τα

ακούσετε κι εκεί και θα κατατεθούν όλα, αλλά ήρθε η ώρα.

Το πρώτο λοιπόν που υπήρχε τότε, ήταν στη λογική δουλέματος του κόσμου, ήταν μια έγκριση της τότε Κυβέρνησης ότι το έργο με τον αριθμό (τάδε) εγκρίνεται η χρηματοδότησή του υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία -αυτή που είχε προβλεφθεί δηλαδή, αυτή που ακυρώσαμε εμείς, άνοιγμα οικονομικών προσφορών- πριν την οριστική έγκριση του φακέλου μεγάλου έργου από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτή είναι μια απόφαση του Σεπτεμβρίου του 2014. Υπογράφεται από την τότε Κυβέρνηση, από το Υπουργείο Οικονομίας. Πάρτε το, έχει δοθεί και στη Βουλή αυτό. Πρώτο δούλεμα των πολιτών.

Το δεύτερο δούλεμα των πολιτών, είναι τον Οκτώβριο του 2014 όπου έχουμε τη διενέργεια του διαγωνισμού Πάτρα - Πύργος. Εδώ διαβάζοντας τα «έχοντας υπόψη...» και όλα τα υπόλοιπα, «εγκρίνεται η διενέργεια ενός ανοιχτού διεθνούς διαγωνισμού...» πάρτε το κι αυτό.

Δήθεν με χρήματα που υπήρχαν -που δεν υπήρχαν- δεσμευμένα και με μελέτες που ελέγχονταν και ελέγχθηκαν παρακάτω, για τη μη ωριμότητά τους.

Με δυο λόγια, οι μελέτες για το Πάτρα - Πύργος έπρεπε να έχουν γίνει από την παραχώρηση.

Όταν βγήκε αυτός ο διαγωνισμός υπήρχε, από μια από τις μεγάλες κατασκευαστικές, προσφυγή ότι οι μελέτες δεν ήταν ολοκληρωμένες, ότι δεν υπήρχαν ποσότητες, ότι δεν είχαν όλοι οι διαγωνιζόμενοι την ίδια πρόσβαση στην ενημέρωση, στο τι εργασίες και τι ποσότητες εργασιών έπρεπε να έχουν για το Πάτρα - Πύργος. Δηλαδή κατήγγειλε, επί της ουσίας, στήσιμο του έργου. Αυτό σήμαινε πολλά χρόνια πίσω.

Επαληθεύτηκαν αυτά που κατήγγειλε τότε η συγκεκριμένη εταιρεία; Δυστυχώς ναι. Διότι η δημοπράτηση, με τη λογική που βγάλαμε εμείς στις οκτώ εργολαβίες, σήμαινε επικαιροποίηση των μελετών. Δεν βγήκε κάθε τμήμα τεμάχιο ένα, όπως είχε βγει τεμάχιο ένα όλο το Πάτρα - Πύργος.

Μετρήθηκαν, επικαιροποιήθηκαν οι μελέτες που άλλες ήταν σε φάση οριστικής μελέτης, άλλες σε φάση προμελέτης, άλλες.. άστα να πάνε στα κομμάτια, άρα δεν είχαμε ώριμες μελέτες.

Και, ω του θαύματος, ανακαλύφθηκε ότι είχαμε μια υποδιαστασιολόγηση, μεγάλη υποδιαστασιολόγηση, στα αδρανή υλικά. Άρα κάποιοι που είχαν προβλέψει ότι θα χρειαζόνταν πολλά αδρανή υλικά και λιγότερα σημεία για να πάρουν αυτά τα αδρανή υλικά, είχαν πλεονέκτημα σε σχέση με αυτούς που δεν το ήξεραν.

Κάποια στιγμή μπορεί να ψάξει ο ιστορικός του μέλλοντος, εμείς δεν είμαστε στη λογική να κυνηγάμε φαντάσματα, αλλά αυτό αποδείχθηκε.

Το δεύτερο που αποδείχθηκε είναι, ότι η έγκριση φακέλου μεγάλου έργου, που τόσο όμορφα το περιέγραψε η προηγούμενη Κυβέρνηση στην πρώτη απόφαση της χρηματοδότησης, πάρθηκε τον Απρίλιο του 2018. Γιατί πάρθηκε τον Απρίλιο του 2018;

Για τον εξής απλό λόγο: στις αρχές της δεκαετίας του 2010 αποφασίστηκε ο νέος Κανονισμός χρηματοδότησης έργου.

Αυτός -ήταν γνωστός το 2013 που κουτσουρεύτηκε το έργο- αποφάσισε ποιες είναι οι προϋποθέσεις, ποιες είναι οι προδιαγραφές για να χρηματοδοτείται ένα έργο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ένα έργο έπρεπε να ήταν βιώσιμο για να χρηματοδοτείται.

Το ήξερε αυτό η Κυβέρνηση το 2013 που έβγαλε το Πάτρα - Πύργος και τον υπόλοιπο δρόμο, έξω. Επομένως, γι' αυτό το περιγράφει και στην πρώτη απόφαση, έπρεπε να κατατεθεί μια μελέτη βιωσιμότητας, που θα το ενέκρινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα έδινε την έγκριση για τη χρηματοδότησή του.

Θα έπαιρνε έγκριση αυτό το έργο με τον τρόπο που είχε προβλέψει η προηγούμενη Κυβέρνηση;

Όχι, είναι η απάντηση, διότι αυτό το έργο θα έπρεπε να έχει πάνω από 15.000 αυτοκίνητα την ημέρα, για να γίνει αυτοκινητόδρομος.

Στη μελέτη βιωσιμότητας μετρούν πολλά στοιχεία. Ένα από τα στοιχεία αυτά είναι το κόστος. Δηλαδή, αφού κάνεις διαγωνισμό έχεις το συμβατικό τίμημα, οι εκπτώσεις που είχαν δοθεί στην Ολυμπία Οδό ήταν 0% σε σχέση με το κόστος κατασκευής.

Ο μέσος όρος εκπτώσεων τότε που έβγαινε αυτή η διαγωνιστική διαδικασία, αν ήταν μόνο οι μεγάλες εταιρείες -από ό,τι αποδείχθηκε και στη συνέχεια- θα ήταν της τάξης του 15-20-25%.

Θα έβγαινε το έργο, θα παίρναμε έγκριση για το έργο, αν είχαμε μια έκπτωση 25-30%; Όχι, είναι η απάντηση. Γιατί είμαστε βέβαιοι για το όχι; Γιατί και στο 50% εκπτώσεις που είχαμε, δεν παίρναμε έγκριση για το έργο.

Και που φαίνονται αυτά; Αυτά φαίνονται σε μια σειρά από e-mails -τα οποία θα σας τα δώσω- που τρία χρόνια διαπραγματευόμαστε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Όπου φαίνεται πάρα πολύ καλά ότι εκεί που κινούνταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό, η ομάδα JASPERS, δηλαδή οι σύμβουλοι των Διευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εγκρίνουν τη χρηματοδότηση, μας έβαλαν να

κάνουμε ασκήσεις όχι για αυτοκινητόδρομο, αλλά για ένα δρόμο διατομής 17 μέτρα που δεν έβγαине, 14 μέτρα που δεν έβγαине και στο τέλος 11 μέτρα.

Δηλαδή, για τον δρόμο που έχουμε τώρα, μία λωρίδα ανά κατεύθυνση χωρίς διαχωριστική νησίδα. Άντε με βελτιώσεις σε κάποιες στροφές, που υπάρχουν!

Θα μπίτε στον κόπο ως εκδοτικός οίκος –μην μπαίνω τώρα και τα διαβάζω- να ενημερώσετε τους πολίτες μέρα – μέρα, βήμα – βήμα πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έβαζε τη χώρα να αιτιολογεί ότι δεν βγαίνει ο αυτοκινητόδρομος, δεν βγαίνουν τα 17 μέτρα δρόμος χωρίς διαχωριστικό, δεν βγαίνουν τα 14 μέτρα δρόμος χωρίς διαχωριστικό και κάντε μας την άσκηση για τα 11 μέτρα.

Πάρτε τα, αυτά είναι e-mails, τα οποία είναι μεταξύ των Υπηρεσιών της χώρας, των συμβούλων της χώρας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ομάδας JASPERS που μας ενημερώνουν.

Αυτή είναι η ανάλυση κόστους – οφέλους που με 50% έκπτωση δεν έβγαине αυτοκινητόδρομος, πάρτε το κι αυτό και εδώ είναι τα υπόλοιπα e-mails που αντάλλαξαν οι Υπηρεσίες μας.

Αν θέλετε βοήθεια είναι και ο κ. Γιάννης Μαχαίρας να σας βοηθήσει στην κωδικοποίηση, του πως από το μεγάλο αυτοκινητόδρομο μας εγκαλούσαν οι βουλευτές της αντιπολίτευσης όλο αυτό τον καιρό, θα πηγαίναμε σε μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, χωρίς ΛΕΑ κιάλας, ή με ΛΕΑ αλλά σίγουρα χωρίς διαχωριστικό.

Η υπομονή που κάναμε τέσσερα χρόνια, είναι πραγματικά πολύ μεγάλη, για να εγκαλούμαστε από αυτούς που έκαναν το έγκλημα της απένταξης του Πάτρα – Πύργος και του υπόλοιπου κομματιού από την παραχώρηση, για να φτάσουμε έως σήμερα.

Για να συνοψίσουμε. Αν δεν γίνονταν οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, δηλαδή δεν ανέβαινε ο ανταγωνισμός για να έχουμε εκπτώσεις του 50% δεν θα είχαμε αυτοκινητόδρομο, δεν θα είχαμε χρηματοδότηση του έργου.

Αν είχαμε εκπτώσεις του 25-30% δεν θα είχαμε χρηματοδότηση του έργου ούτε για μια λωρίδα ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ και σίγουρα χωρίς διαχωριστικό.

Αυτά έκανε η Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και οι συνεργάτες, θέλω να τους ευχαριστήσω πραγματικά και πιστεύω ότι η Ηλεία τους οφείλει πολλά, όχι στην Κυβέρνηση και στον Υπουργό, στους ανθρώπους που κάθισαν όλα αυτά τα τρία χρόνια και διαπραγματεύτηκαν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Διότι, για να έχετε εικόνα πως κερδήθηκε η χρηματοδότηση, το ένα ήταν το κόστος εντάξει, το δεύτερο ήταν –γιατί δεν έβγαине με αυτούς τους κυκλοφοριακούς

φόρτους, δεν έχουμε 15.000 αυτοκίνητα την ημέρα έχουμε κάτω από 10.000 επί της ουσίας- να πασχίσουν να αποδείξουν ότι δεν μπορεί την περιοχή να τη δεσμεύσουμε για τις επόμενες δεκαετίες και να μην μπορεί αυτός ο δρόμος να επεκταθεί, να έχει τα χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου, αν κάποια στιγμή -αυτή ήταν η επίκληση των Υπηρεσιών μας- αυξηθούν οι φόρτοι λόγω της ανάπτυξης.

Έτσι πήραν την έγκριση να βάλουν μέσα στο κόστος του έργου τα τεχνικά έργα, σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου, να βάλουν διαχωριστικό.

Και στη συνέχεια να αποδείξουν ότι η διαφορά προϋπολογιστικά είναι πολύ μικρή, αφού θα γίνουν και θα μπουν μέσα στο κόστος τα τεχνικά έργα που κοστίζουν αρκετά, σε σχέση με το να κάνουμε μια λωρίδα σε κάθε κατεύθυνση και χωρίς διαχωριστικό.

Όλα αυτά μπορείτε να τα βρείτε και να ελέγξετε τα πάντα, άλλωστε θα σας παρακαλούσα πάρα πολύ να γίνει μια ημερίδα που θα έρθουν οι μελετητές, οι σύμβουλοι και οι υπηρεσιακοί στον Πύργο ή στην Ολυμπία να τα παρουσιάσουν, για να μην είναι το επίπεδο σε πολιτική πλευρά, να είναι σε αμιγώς τεχνοκρατική.

Και μετά απ' όλα αυτά ακούσαμε ότι σπάσαμε το έργο για να πάρει τέσσερα κομμάτια ο Καλογρίτσας, αλλά δεν παίρνει τελικά τέσσερα... πάει κι αυτό. Είχαμε ακούσει πάρα πολλά, εκτός από τον Καλογρίτσα είχαμε ακούσει ότι το κάναμε αυτό και ρημάζουμε την περιοχή. Και εκτός από τους Βουλευτές της περιοχής και την αντιπολίτευση και όσους τοπικούς άρχοντες έμπαιναν στον πειρασμό να μας λένε όλα αυτά τα χρόνια τι κάναμε και δεν γίνεται ο δρόμος, είχαμε και κάποια Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, κάποιες εφημερίδες.

Θα σας πω χαρακτηριστικά μια που πείραξε εμένα. Δεν θα πω τον τίτλο της εφημερίδας θα πω όμως τον τίτλο του άρθρου: «Πόσο αίμα ακόμη κ. Υπουργέ στα χέρια σας που δεν γίνεται το Πάτρα - Πύργος;».

Και ήθελα να απαντήσω στο δημοσιογράφο που το έγραψε: πόσο αίμα πουλάνε κάποιοι με την πένα τους για να λαϊκίζουν έτσι απέναντι στον πολίτη και να πουλάνε φύλλα;

Για να αλλάξουμε σελίδα λοιπόν, πραγματικά και αυτά που λέει ο καθένας να είναι αλήθεια και να παίρνει τις δικές του ευθύνες, εγώ θα ήθελα να ευχαριστήσω τους βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ που έχουν υποστεί όλο αυτό τον καιρό το τοπικό bullying -εμείς το δεχθήκαμε κεντρικά και το έχουμε συνηθίσει-, να ευχαριστήσω τον Αποστόλη Κατσιφάρα και όσους Δημάρχους ή στελέχη της περιοχής που διαφωνούσαν ή συμφωνούσαν με αυτό που λέγαμε εμείς ως εκδοχή, κράτησαν την αξιοπρέπεια που πρέπει να κρατάει ένας άνθρωπος που ασχολείται με τα κοινά, με την πολιτική, που θέλει να προχωρήσει ο τόπος και να πάει παρακάτω.

Κλείνει η παρένθεση για το Πάτρα - Πύργος, γιατί έχετε πλέον πλήρη ενημέρωση.

Ξεκινάει το έργο. Το ότι πηγαίνει στη Βουλή σημαίνει ότι σε δέκα μέρες το αργότερο θα έχει ενημερωθεί η Επιτροπή της Βουλής και στη συνέχεια οι συμβάσεις υπογράφονται, ανακοινώνονται.

Άρα αν θέλουμε να έχουμε και ένα φερέγγυο χρονοδιάγραμμα μιλάμε για δέκα μέρες και ένα μήνα για να έχουμε συμβάσεις και να ξεκινήσει το έργο.

Όχι σε ένα μέτωπο, σε οκτώ διαφορετικά μέτωπα. Σε έξι - επτά πιστεύω σε πρώτη φάση -γιατί το Ελεγκτικό Συνέδριο σε 15 ημέρες θα έχει στείλει και την εβδομη-ταυτόχρονα, με ένα θεσμικό πλαίσιο που μπορείς εύκολα να βγάλεις πλέον τον ανάδοχο που δεν προχωράει το έργο, με διαφορετικούς αναδόχους. Μέχρι στιγμής είναι τέσσερις ή πέντε οι εταιρείες που θα συμμετέχουν στην υλοποίηση, που θα έχουμε σύγκριση ανά τμήμα ότι το ένα τμήμα έχει προχωρήσει 30%, το άλλο 28%, το τρίτο 10%, άρα θα μπορείτε να έχετε και έναν κοινωνικό έλεγχο του πως προχωράνε όλα τα τμήματα.

Και βέβαια με τους εργολήπτες που δεν κάνουν εγκαίρως και σοβαρά της δουλειά τους να μπορείς να τους αντικαταστήσεις, με τον επόμενο που είναι στη λίστα του διαγωνισμού, με διαφάνεια και με αυτό που θα πληρώσει ο Έλληνας πολίτης, εκεί που πρέπει.

Τελειώσαμε με το Πάτρα - Πύργος, ήταν μια μεγάλη μάχη τέσσερα χρόνια για να μπορέσει επιτέλους ο πολίτης της Ηλείας να έχει αυτοκινητόδρομο και όχι μονοπάτι, να μην σκοτώνεται και να έχει διαχωριστική νησίδα και να ξέρει ποιοι έχουν λαϊκίσει για να κερδίσουν την ψήφο τους ή την εύνοιά τους και ποιοι έδωσαν τη μάχη για να υπάρχει αυτοκινητόδρομος στην περιοχή.

Πάμε, γιατί ο Κατσιφάρας εδώ έχει πολλά αιτήματα, τέσσερα χρόνια μας έχει διαλύσει και οι Δήμαρχοι της περιοχής και οι Βουλευτές ...

A. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Μπουλντόζες πότε θα μπουν;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Σε ενάμιση μήνα.

A. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Θα κατέβετε κάτω;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα κατέβω κάτω και θα κεράσεις κιόλας. Ας είναι και δύο μήνες, πάντως είναι βέβαιο πριν το Πάσχα. Αποστόλη αυτή τη φορά δεν θα τη γλιτώσεις ούτε με καφέ, ούτε με τεντούρα! Αυτά τα ξεχνάς.

A. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Θα έχουμε επτά μέτωπα ανοιχτά σε ενάμιση μήνα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Αν είναι σε δύο, θα κεράσω εγώ, δεν πειράζει. Το θέμα δεν είναι ο ενάμισης μήνας ή δύο, το θέμα είναι ότι η περιοχή θα έχει αυτοκινητόδρομο, θα σταματήσει δηλαδή ο φόρος αίματος που πληρώνουμε σε ένα δρόμο, που δεν έχει

διαχωριστικό.

Συνεχίζουμε. Έχουμε τον οδικό άξονα, από το Καλό Νερό μέχρι την Τσακώνα, κατ' αρχάς έχει το Πύργος - Καλό Νερό, γνωρίζετε τα περιβαλλοντικά προβλήματα που υπάρχουν στο συγκεκριμένο τμήμα.

Εκεί έχουμε προβλέψει να γίνει διαγωνιστική διαδικασία για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας του οδικού άξονα για να μην έχουμε παρερμηνείες, άρα θα έχουμε κάποια χαρακτηριστικά ασφαλούς οδικού δικτύου.

Έχουμε στη συνέχεια τον οδικό άξονα της Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου τμήμα Καλό Νερό - Τσακώνα, θα δημοπρατήσουμε εντός του 1^{ου} εξαμήνου του 2019. Το έργο είναι 27,35 χιλιόμετρα, θα είναι δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση, σας λέω τις εγκρίσεις που έχουμε και θα έχει σταθμό εξυπηρέτησης αυτοκινήτων. Ο προϋπολογισμός θα είναι 160 εκατομμύρια ευρώ.

Στη συνέχεια έχουμε τον οδικό άξονα Καλαμάτα - Ριζόμυλος - Πύλος - Μεθώνη. Ένα έργο που το ζητάει η περιοχή από το 1935 αν έχω ενημερωθεί καλά και αυτό δημοπρατείται μέσα στους πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους. Είναι 53 χιλιόμετρα, έχει 27 ισόπεδους και έναν ανισόπεδο κόμβο, ο προϋπολογισμός του θα είναι 180 εκατομμύρια ευρώ.

Καταλαβαίνετε τα οφέλη που θα έχει και η Ηλεία και η Μεσσηνία από αυτό το έργο.

Τα επόμενα δύο έργα που κατά τη γνώμη μου είναι πολύ σημαντικά, είναι η παράκαμψη των Λαγκαδίων, αλλά και ο οδικός άξονας Τρίπολη - Βυτίνα - Αρχαία Ολυμπία σε συγκεκριμένα τμήματα, που θα τα πούμε στη συνέχεια. Για την παράκαμψη των Λαγκαδίων, είναι η βόρεια παράκαμψη του οικισμού Λαγκαδίων, μήκους 20 χιλιομέτρων, έχει εγκριθεί η περιβαλλοντική μελέτη. Το έργο θα δημοπρατηθεί μέσα στο έτος με συνολικό προϋπολογισμό 95 εκατομμύρια ευρώ.

Έχουμε το δεύτερο έργο που ανέφερα στα τμήματα Λούβρο - Τριποταμιά - Κόμβος Ηραίας και την παράκαμψη Σταυροδρομίου. Έχουμε στο πρώτο τμήμα μήκος 16 χιλιόμετρα, είναι νέα χάραξη και συνδέεται τόσο με το νομό Ηλείας όσο και με το νομό Αρκαδίας.

Κατά τη γνώμη μου η σύνδεση της Ηλείας με τον Μορέα, όχι από την Καλαμάτα αλλά οριζόντια, είναι πάρα πολύ σημαντική. Όπως είναι πολύ σημαντικό για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και γι' αυτό επιμένει ο Αποστόλης τόσο πολύ, ο δρόμος από την Πάτρα μέχρι την Τρίπολη, η σύνδεση...