

Περισσότερα από 100 εκατ. εξοικονομήθηκαν από τους 8 διαγωνισμούς του Πάτρα - Πύργος. Η εξέλιξή τους

2019/04/25 08:58 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στα δύο πρώτα εργοτάξια του νέου αυτοκινητόδρομου Πατρών - Πύργου που εγκαταστάθηκαν στον Αλισσό Αχαΐας και στη Βάρδα Ηλείας, μετέβη χθες ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, επιθεωρώντας την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών.

Στη συνέχεια, ο υπουργός παραχώρησε συνέντευξη Τύπου στον Πύργο, στο κτίριο της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας, με θέμα την έναρξη των εργασιών του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Πύργος.

Ο υπουργός, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου, έδωσε στη δημοσιότητα τον πλήρη φάκελο της πολύμηνης τεχνοκρατικής και πολιτικής διαπραγμάτευσης με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με το υπουργείο Υποδομών, εξοικονομήθηκαν, λόγω του ανταγωνισμού και των υψηλών εκπτώσεων, περισσότερα από 100 εκατομμύρια, με ταυτόχρονη εξασφάλιση πολλών μετώπων εργασίας.

Όπως τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός, «οι Κασσάνδρες διαψεύστηκαν. Ξεκινήσαμε το Πάτρα-Πύργος. Προχωράμε σήμερα, σε δύο σημεία την υλοποίησή του. Χθες υπογράφηκαν άλλες δύο συμβάσεις, αμέσως μετά το Πάσχα θα υπογραφούν οι υπόλοιπες τρεις. Μένει η απόφαση του ΣτΕ, στις 11 Ιουνίου, για να υπογραφεί και η όγδοη».

Ο κ. Σπίρτζης υπογράμμισε, ότι η σημερινή κυβέρνηση και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μέσω των οκτώ διαδοχικών διαγωνιστικών διαδικασιών, έθεσε σε στέρεες βάσεις την υλοποίηση του έργου και εξήγησε με κάθε λεπτομέρεια τη διαδικασία που ακολουθήθηκε.

Όπως υπογράμμισε, το έργο υλοποιείται σήμερα, με εγγυημένη χρηματοδότηση μέσα από μία διαφανή διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης έργων, προφανώς πρωτόγνωρη για τον παλαιοκομματισμό που τόσο τη λαιδόρησε

Αναφέρθηκε στην επιχειρηματολογία της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι το έργο

είχε «εξασφαλισμένη» χρηματοδότηση και υπογράμμισε ότι η προκήρυξη του διαγωνισμού για το έργο Πάτρα-Πύργος που είχε σχεδιάσει η συγκυβέρνηση ΝΔ-ΠΑΣΟΚ ήταν προβληματική και διάτρητη, όπως υποστήριξε ο κ. Σπίρτζης.

«Στο διαγωνισμό του 2014, υπήρχε μία τιμή με κατ' αποκοπήν τίμημα για όλο τον αυτοκινητόδρομο. Η συνολική ποσότητα των αδρανών υλικών, ανερχόταν στα 3.458 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Το υπουργείο και για τους οκτώ διαγωνισμούς, βρήκε, ότι η ποσότητα των αδρανών υλικών, ανέρχεται τελικά στα 6.900.000 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Κάποιος λοιπόν που ήξερε ότι **υπάρχει υποδιαστασιολόγηση των αδρανών υλικών θα διαμόρφωνε την προσφορά του, κατά πως τον βόλευε...».**

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπενθύμισε ότι το έργο Πάτρα -Πύργος προέκυψε από τη μείωση του φυσικού αντικειμένου της παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού.

Ωστόσο, τελικώς το έργο έμεινε ορφανό. Απεντάχθηκε από την παραχώρηση και αποκλείστηκε από την κοινοτική χρηματοδότηση.

Όπως υπογράμμισε, η απόφαση για την ακύρωση του διαγωνισμού ήταν η μόνη ενδεδειγμένη λύση για να μη χαθεί η δυνατότητα να κατασκευαστεί το έργο.

Μ' αυτό το σκεπτικό, κρίθηκε αναγκαία η τμηματική δημοπράτηση του έργου και η δημοπράτηση των εργολαβιών αυτών να γίνει με βάσει αναλυτικούς προϋπολογισμούς εργασιών.

Η δημοπράτησή του σε 8 τμήματα, μπήκε σε τροχιά υλοποίησης, ύστερα από μια διαδικασία ολοκλήρωσης των μελετών και συμπλήρωσής τους με αναλυτικές επιμετρήσεις και πολλά ακόμη κρίσιμα οικονομοτεχνικά στοιχεία που δεν είχαν υπολογιστεί στην αρχική ενιαία δημοπράτηση.

Το κυριότερο όλων όμως είναι, όπως τόνισε ο κ. Σπίρτζης, ότι «ενώ γνώριζαν το 2013 ότι θα άλλαζαν τα κριτήρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν στην επιλογή έργων που εφεξής θα συγχρηματοδοτούνται, δεν κατοχύρωσαν την έγκριση του έργου ως αυτοκινητοδρόμου με αποτέλεσμα, να εκκινηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία έγκρισης μεγάλου έργου και έγκρισης χρηματοδότησής του από την αρχή.

Εξήγησε ακόμη ότι η κυβέρνηση, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, όπως επίσης και το επιστημονικό προσωπικό των Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών **κατέβαλαν για περισσότερο από δέκα μήνες επίμονης προσπάθειας, συνεννοήσεων και διαπραγματεύσεων για να πειστεί η ομάδα Jaspers** (ελεγκτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης) για την αναγκαιότητα κατασκευής του

αυτοκινητοδρόμου, σύγχρονων προδιαγραφών και υψηλής οδικής ασφάλειας.

Με βάση τις νέες απαιτήσεις, για να εγκριθεί η χρηματοδότηση του αυτοκινητόδρομου, θα έπρεπε ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος να είναι τουλάχιστον 20 χιλιάδες αυτοκίνητα:

«Θα σας πω μόνο», πρόσθεσε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ότι «οι προβλέψεις με το μοντέλο του 2013, προέβλεπε για το 2040, 14 χιλιάδες αυτοκίνητα! Σύμφωνα μ' αυτές τις νέες απαιτήσεις, δεν θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί, ούτε το ένα τρίτο των αυτοκινητοδρόμων που χρηματοδοτήθηκαν στο παρελθόν.

Καταφέραμε ωστόσο, μετά από αυτή την πολύμηνη διαπραγμάτευση, να αποδείξουμε από πλευράς κόστους οφέλους υπερτερεί ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, με την αρχική, προ κρίσης διατομή, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ). Κι αυτό θα κατασκευάσουμε»

Προς επιβεβαίωση των παραπάνω ο Υπουργός, έδωσε στη δημοσιότητα τα στοιχεία με τους διαφορετικούς προϋπολογισμούς, τις διαφορετικές ποσότητες που συμπεριλαμβάνονται στη αλληλογραφία που είχε το Υπουργείο με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την οποία προκύπτει ότι το υπουργείο υποχρεώθηκε να συντάξει μελέτες για μικρότερο πλάτος και διαφορετικές προδιαγραφές δρόμου, μέχρι και δρόμο μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση χωρίς διαχωριστικό διάζωμα.

Γεγονός που αποδεικνύει, όπως τόνισε emphaticά ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ότι δεν ήταν τίποτα κατοχυρωμένο από την προηγούμενη κυβέρνηση σε σχέση με τις προδιαγραφές όσο και με τη χρηματοδότησή του».

Και πρόσθεσε: «Αν πηγαίναμε σε έναν ενιαίο διαγωνισμό, με μικρότερο ανταγωνισμό, που σημαίνει και μικρότερες εκπτώσεις, **δηλαδή μεγαλύτερο κόστος για το έργο, δεν θα εγκρινόταν η χρηματοδότηση του**».

Σημειώνεται, ότι **σήμερα έχει ήδη υπογραφεί το 50% των συμβάσεων**, ήτοι οι τέσσερις από τις οκτώ εργολαβίες (5η Σαγαίικα –Βάρδα, 6η Κάτω –Αχαΐα Σαγαίικα, 7η Α.Κ ΒΙΠΕ Πάτρας –Κάτω Αχαΐας και 8η Μιντιλόγλι –Α.Κ ΒΙΠΕ Πάτρας).

Προς υπογραφή των συμβάσεων είναι οι τρεις εργολαβίες για τις οποίες επίσης έχει ενημερωθεί η αρμόδια Επιτροπή της Βουλής από τον Υπουργό, (1η Δουναίικα-Πύργος, 2η Αμαλιάδα –Δουνείικα και η 4η Βάρδα –Α.Κ Κυλλήνης).

Για τον όγδοο διαγωνισμό (3η εργολαβία τμήμα Αμαλιάδα –Κυλλήνη) υπάρχει προσφυγή στο ΣτΕ η οποία θα εκδικαστεί στις 11 Ιουνίου, οπότε, στη συνέχεια, προβλέπεται και η υπογραφή της τελευταίας σύμβασης.