
Επανεξετάζονται Πάτρα - Πύργος, Αμβρακία Οδός και ΒΟΑΚ. Προχωρούν γραμμή 4, υποθαλάσσια Σαλαμίνας και Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη

2019/07/22 10:21 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Τους σχεδιασμούς του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη και στα υπό δημοπράτηση έργα παρουσίασε ο υπουργός Κώστας Καραμανλής, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στη Βουλή, στο πλαίσιο των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης.

Σύμφωνα με τον νέο υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, θα υιοθετηθεί μια ριζική λύση για το Πάτρα - Πύργος, αφού το έργο βρίσκεται σε αδιέξοδο, ενώ το Άκτιο - Αμβρακία, όπως και ο ΒΟΑΚ θα επανεξεταστούν, με στόχο να ολοκληρωθούν.

Αντίστοιχα, επιδίωξη της κυβέρνησης είναι η ολοκλήρωση των διαγωνισμών της γραμμής 4 του μετρό και η κατασκευή της υποθαλάσσιας Σαλαμίνας και του τμήματος Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη.

Η ομιλία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καλούμαστε να συνδυάσουμε το άμεσο με το μακροπρόθεσμο. Την καθημερινότητα με την ανάπτυξη. Το σχεδιασμό για το πώς θέλουμε να είναι η χώρα μας σε βάθος χρόνου.

Με την καθημερινή ζωή των πολιτών σήμερα.

Ξεκινώντας από τον τομέα των Υποδομών, θέλω να πω το εξής:

Τα μεγάλα έργα για εμάς, δεν είναι εργαλεία υπαρπαγής ψήφων, ούτε εντυπωσιασμού και λαϊκισμού. Είναι εργαλεία ανάπτυξης.

Δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας και μία από τις βασικότερες δεσμεύσεις της κυβέρνησής μας είναι αυτή ακριβώς, να δημιουργήσουμε νέες δουλειές. Αλλά και μακροπρόθεσμα, βοηθούν ολόκληρες περιοχές να αναπτυχθούν και να αναβαθμιστούν.

Ιδίως στην κατάσταση που βρίσκεται σήμερα η πατρίδα μας, ένας κρίσιμος παράγοντας για να ξεπεράσουμε την κρίση είναι ένα ισορροπημένο πρόγραμμα Υποδομών. Δημόσιο και Ιδιωτικό.

Είμαστε μπροστά σε σημαντικές αποφάσεις. Δεν ωραιοποιήσαμε την κατάσταση προεκλογικά και προφανώς δεν θα το κάνουμε ούτε τώρα.

Χρειάζεται να ειπωθούν κάποιες αλήθειες.

Απαιτείται σεβασμός στο δημόσιο χρήμα, διαφάνεια και αποτελεσματικότητα. Είμαστε εδώ για να διασφαλίσουμε το δημόσιο συμφέρον. Το συμφέρον όλων, όχι των λίγων.

Ο Πρωθυπουργός παρουσίασε προεκλογικά το πρόγραμμά μας για τις Υποδομές.

Ξεκινήσαμε και τότε, από μια βασική διαπίστωση για τα έργα στην Ελλάδα:

Το μοντέλο «μεγάλες εκπτώσεις», καταλήγει να πληρώνουμε πιο ακριβά τα έργα και να τα κάνουμε σε διπλάσιο και τριπλάσιο χρόνο.

Αντιθέτως, οι συμβάσεις παραχώρησης που η Νέα Δημοκρατία θεσμοθέτησε το 2006 στα μεγάλα οδικά έργα, είναι πιο αποτελεσματικές, με μικρότερο κόστος και πιο γρήγορες από τα «κλασσικά» δημόσια έργα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η σήραγγα Ραψομάτη στην Τρίπολη.

Μία σήραγγα με 2 «κατευθύνσεις». Ίδιες συνθήκες κατασκευής. Η μία έγινε με Σύμβαση Παραχώρησης, σε 2 χρόνια. Η δεύτερη έγινε ως «κλασσικό» δημόσιο έργο, σε 14 χρόνια και με σχεδόν διπλάσιο κόστος!

Σήμερα θέλω να εστιάσω σε 3 έργα, που η μέχρι σήμερα πορεία τους αποτελεί «παράδειγμα προς αποφυγή» και πρέπει να αλλάξουμε δρόμο.

Πρώτο: Πάτρα - Πύργος

Ένα έργο που πριν 5 χρόνια ήταν έτοιμο προς δημοπράτηση και σήμερα θα ήταν ολοκληρωμένο, το παραλάβαμε σπασμένο σε 8 κομμάτια.

Στα 3 από τα 8 έργα δεν έχει υπογραφεί καν σύμβαση, ενώ στα υπόλοιπα 5 έργα δεν έχει ξεκινήσει η υλοποίησή τους και παράλληλα δόθηκε προκαταβολή μόνο σε ένα.

Οι κατατμήσεις έργων σχεδόν πάντα οδηγούν σε «κουφάρια» ή σε τεράστιες καθυστερήσεις και το πληρώνουμε και 3 φορές παραπάνω. Οι υπερβολικές εκπτώσεις το θέτουν σε κίνδυνο. Και το αποκορύφωμα;

Η προηγούμενη κυβέρνηση εγκαινίασε υποτίθεται εργοτάξιο κι εμείς ξέρετε τι

παραλάβουμε; Μια χωματερή με 50.000 τόνους απορρίμματα! (στην 5η εργολαβία).

Όπως είναι σήμερα το έργο, οδηγείται σε αδιέξοδο. Είναι εκτός πραγματικότητας να συζητάμε απλώς αν θα καθυστερήσει ή αν θα χαθούν χρήματα. Το έργο είναι κυριολεκτικά στον αέρα. Χρειάζεται μια ριζική λύση.

Μελετάμε διεξοδικά τις εναλλακτικές και είμαστε σε επαφή με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε τελικά να προχωρήσουμε σε λύση όσο το δυνατόν ταχύτερη και με εξασφαλισμένη τη χρηματοδότηση.

Εμείς αυτό το έργο έχουμε δεσμευτεί να το κάνουμε. Και θα το κάνουμε.

Δεύτερο: Άκτιο - Αμβρακία

Μέχρι σήμερα έχει κοστίσει 6,1εκ.€ το χλμ χωρίς τις μελέτες και την επίβλεψη.

Ξεκίνησε το 2010 με 4 εργολαβίες συνολικού προϋπολογισμού 142 εκ.€.

Το 2017 δημοπρατήθηκε εργολαβία «σκούπα» για να ολοκληρωθεί το έργο, προϋπολογισμού 160 εκ.€! Περισσότερο από τα 4 έργα μαζί!

Αλλά και πάλι δεν έχει ξεκινήσει, γιατί έχει δικαστικές εμπλοκές και δημοπρατήθηκε λάθος.

Έτσι λειτουργούν στην πράξη οι δήθεν «μεγάλες εκπτώσεις» και οι «κατατμήσεις».

Τα έργα καθυστερούν και ξεφεύγουν από κάθε χρονοδιάγραμμα.

Εμείς θα επανεξετάσουμε το διαγωνισμό και θα δώσουμε τη βέλτιστη λύση για να ολοκληρωθεί επιτέλους αυτό το έργο.

Για να τελειώνουμε με τα μεγάλα επαναστατικά λόγια, που τελικά φέρνουν 10ετείς καθυστερήσεις, Συμπληρωματικές Συμβάσεις και οικονομικές υπερβάσεις.

Τρίτο: ΒΟΑΚ

Λένε ότι έχει δημοπρατηθεί ο ΒΟΑΚ. Η αλήθεια είναι ότι έχει δημοπρατηθεί μια «ιδέα» με κάτι «σκίτσα». Κι έτσι όπως έχει σχεδιαστεί, δεν πρόκειται να ξεκινήσει.

Γιατί μιλάμε για 3 επιμέρους έργα με 3 διαφορετικούς τρόπους δημοπράτησης, χωρίς μελέτες και χωρίς περιβαλλοντική έγκριση.

Τι σχεδιάζουμε να κάνουμε;

Αρχικά να εξετάσουμε την αλλόκοτη αυτή «αρχιτεκτονική» του έργου.

Να ξεκινήσουμε όσες μελέτες υπολείπονται και να ολοκληρώσουμε όσες εκκρεμούν.

Να αδειοδοτήσουμε το έργο περιβαλλοντικά. Εμείς όχι απλώς θα ενεργοποιήσουμε ξανά τον ΟΑΚ, αλλά θα τον ενισχύσουμε ουσιαστικά και σε σύντομο χρονικό διάστημα, θα ξεκινήσουμε για να ολοκληρώσουμε τη δημοπράτησή του. Βέβαια έχουμε και άλλα μεγάλα ζητήματα μπροστά μας.

Αττική Οδός

Μετά από διαπραγματεύσεις με την προηγούμενη κυβέρνηση, οι οποίες κατέρρευσαν η Αττική Οδός ανακοίνωσε αύξηση των διοδίων.

Είχε συμβατικό δικαίωμα να το κάνει; Ναι. Είχε δίκιο; Όχι.

Γιατί κυρίως δεν σεβάστηκε τους πολίτες που είναι οι χρήστες του δρόμου.

Εμείς, βέβαια, δεν καθόμαστε με τα χέρια σταυρωμένα.

Ένα είναι σίγουρο:

Η νέα κυβέρνηση δεν πρόκειται να δεχθεί κανένα τετελεσμένο στο θέμα αυτό καθώς έχει πολλούς τρόπους αντίδρασης.

Παράλληλα με τα παραπάνω, σχεδιάζουμε να προχωρήσουμε γρήγορα έργα που σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν κολλήσει.

Και βέβαια, όπως έχουμε ήδη αρκετές φορές αναφέρει, το πιο σημαντικό είναι να ετοιμάσουμε το στρατηγικό σχεδιασμό της νέας γενιάς έργων, που θα αναζωογονήσουν την αγορά και θα αλλάξουν την εικόνα της χώρας τα επόμενα χρόνια.

Έργα που θα είναι πλήρως τεκμηριωμένα ως προς τη σχέση κόστους - οφέλους, τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητά τους.

Στο πλαίσιο αυτών των δύο κατευθύνσεων, στον προγραμματισμό μας έχουμε:

-Να λύσουμε τα ζητήματα για να ξεκινήσει το αεροδρόμιο στο **Καστέλι της Κρήτης**.

-Να προχωρήσουμε γρήγορα έργα που υλοποιούνται, όπως το **Νότιο τμήμα του Ε65**.

-Να προχωρήσουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες του «**Μετρό Γραμμή 4 - Άλσος Βεϊκου - Γουδί**» παρά τα πολλά προβλήματα, καθώς και τα έργα στο Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, βρίσκοντας οριστική λύση για τους σταθμούς «Εγνατία» και «Αγία Σοφία» σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού.

-Να προχωρήσουμε το διαγωνισμό της **Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης της Σαλαμίνας με το Πέραμα**

, που έχει καθυστερήσει πολλά χρόνια.

-Να προχωρήσουμε στην υλοποίηση μιας σειράς έργων όπως το **Ελευσίνα - Υλίκη**, τις επεκτάσεις της Ιόνιας οδού με το Αγρίνιο και την Κακαβιά, «Δράμα - Αμφίπολη - Εγνατία», κ.λπ.

-Να ολοκληρώσουμε το σχεδιασμό και την υλοποίηση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Σύνορα και Αθήνα - Πάτρα.

-Δίνουμε μεγάλη σημασία και στη συντήρηση του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Η Πολιτεία πρέπει να κάνει ό,τι μπορεί για να προλάβει ατυχήματα και όχι να τρέχει μετά από αυτά. Μεγάλη έμφαση θα δοθεί στις Κτιριακές Υποδομές της χώρας μας.

Ιδιαίτερο βάρος δίνουμε και σε καίριες θεσμικές τροποποιήσεις. Δεν μας νοιάζει να ξεριζώνουμε τα πάντα, δεν θα αλλάξουμε τους Νόμους 4412 και 4413.

Θα τους κάνουμε όμως καλύτερους, με μικρές αλλά σημαντικές αλλαγές. Όπως τη δυνατότητα επίβλεψης και από ιδιωτικές εταιρείες. Τις μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας για μεγάλα έργα και επιπλέον, θα εξετάσουμε τη δυνατότητα δημοπράτησης με «καινοτόμες προτάσεις».

Μας ενδιαφέρουν οι ουσιώδεις καινοτομίες, τα νέα, σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία. Να αξιοποιήσουμε επιτέλους ιδέες και λύσεις δοκιμασμένες στο εξωτερικό.

Μεγάλη σημασία δίνουμε στην προετοιμασία μελετών, οι οποίες μπορούν να ελέγχονται από ιδιώτες. Χωρίς ώριμες μελέτες, δεν μπορεί η πολιτεία να υλοποιήσει έργα όταν τα χρειάζεται και έχει χρηματοδότηση.

Έχουμε στόχο να δημιουργήσουμε Παρατηρητήριο Απαλλοτριώσεων, όπου να συγκεντρώνονται κριτήρια, τιμές, συνθήκες, διαδικασία και παρακολούθηση των απαλλοτριώσεων σε όλη τη χώρα.

Παράλληλα θα υλοποιήσουμε το Μητρώο Έργων. Θεμέλιο του σχεδιασμού των μελλοντικών έργων και αναγκαίο εργαλείο για ένα ολοκληρωμένο και συνεπές πρόγραμμα συντήρησης και αναβάθμισης των Υποδομών που δημιουργήθηκαν τις προηγούμενες δεκαετίες.

Η Πολιτεία θα μπορεί να ξέρει, για παράδειγμα τα έργα αρμοδιότητας κάθε φορέα ανά δήμο, περιφέρεια ή εταιρεία του δημοσίου και ποιος έχει π.χ. την ευθύνη για τη συντήρησή τους.

Βασική προτεραιότητα αποτελεί και η ενίσχυση και οργάνωση των εθνικών Κρίσιμων Υποδομών.

Χαράζουμε μια πολιτική Ασφάλειας για την αδιάλειπτη και απρόσκοπτη λειτουργία τους.

Ο τομέας των Μεταφορών

Αλλά και στον τομέα των Μεταφορών, είναι πολλά τα θέματα στα οποία εστιάζουμε. Πρωταρχικό ρόλο έχει η επένδυση στα logistics και τις συνδυασμένες μεταφορές.

Ώστε να αναγάγουμε τον Πειραιά, τα λιμάνια του Βορρά και κυρίως της Θεσσαλονίκης, σε πύλες εισόδου.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο θα επεκτείνει το θαλάσσιο διάδρομο που ενώνει τις ασιατικές αγορές με τον Πειραιά, σε ένα χερσαίο διάδρομο μεταφοράς προϊόντων στην Κεντρική Ευρώπη.

Και η ενίσχυση των λιμένων του Βορρά, θα αναβαθμίσει τη Βόρεια Ελλάδα στο χώρο των logistics.

Το 2008, η τότε στρατηγική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για την Cosco ελάχιστα αξιοποιήθηκε. Δεν θα χαθεί άλλος χρόνος.

Αναφορικά με τα υδατοδρόμια, στόχος μας είναι να αναθεωρήσουμε το νομοθετικό πλαίσιο που όπως έχουμε τονίσει δεν διευκολύνει την ανάπτυξή τους.

Παράλληλα με τα παραπάνω, πρέπει να εστιάσουμε στον εξορθολογισμό των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Και σε ορίζοντα τετραετίας- όπως ανέφερε ο Πρωθυπουργός χθες- στο πλαίσιο της υλοποίησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ηλεκτρικής Κινητικότητας στις μεγάλες πόλεις αλλά και στα μικρά νησιά, πρώτος στόχος μας είναι η ανανέωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με αστικά ηλεκτρικά λεωφορεία.

Αλλά με διαφάνεια. Και αποφεύγοντας προβληματικές διαγωνιστικές διαδικασίες. Με σεβασμό στο δημόσιο χρήμα.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ άφησε, δυστυχώς, έντονη σφραγίδα.

Και μόνο θετική δεν ήταν.

Εδώ όμως μιλάμε για την καθημερινότητα χιλιάδων πολιτών, κατά κανόνα μη προνομιούχων και οι πολίτες από εμάς αντιμετωπίζονται με σεβασμό. Πάντα.

Στην Αθήνα έχουμε δραματική μείωση του στόλου των λεωφορείων και των δρομολογίων, υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, αλλά και αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων.

Στη Θεσσαλονίκη, η εικόνα είναι πολύ χειρότερη. Σήμερα δεν κυκλοφορούν πάνω από 240-260 Λεωφορεία στη συμπρωτεύουσα. Είναι δραματική.

Μείωση του στόλου, εικονικά δρομολόγια, κατάρρευση της τηλεματικής, δραματική πτώση των εσόδων. Έχουμε ένα κρατικοποιημένο οργανισμό ο οποίος λαμβάνει 200% επιδότηση ενώ η ευρωπαϊκή νόρμα είναι 40-60%!

Εδώ που έχουμε φτάσει, λοιπόν, προχωράμε άμεσα στην εκπόνηση ενός σχεδίου διαχείρισης κρίσης ώστε να αποφύγουμε κατάρρευση του ΟΑΣΘ.

Ούτε θαύματα μπορούν να γίνουν, ούτε να επιστρέψουμε στο παρελθόν.

Δυστυχώς, η ζημιά έχει ήδη γίνει.

Και για το ζήτημα αυτό φέρει ευθύνη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, γιατί ενέκρινε τη μία και μοναδική πανευρωπαϊκά κρατικοποίηση.

Τι χρειάζεται τώρα;

Πρώτον να αξιοποιήσουμε όλα τα ικανά στελέχη του ΟΑΣΘ. Χωρίς κομματικές παρωπίδες, όπως συνέβη επί ΣΥΡΙΖΑ αλλά με αξιοκρατικά κριτήρια.

Δεύτερον: αλλαγή της διοίκησης.

Και κάτι ακόμα. Η αλήθεια είναι ότι η κατάσταση σήμερα στο Μετρό της Αθήνας, αλλά και στους σιδηροδρόμους μας είναι δύσκολη και προβληματική.

Και αυτό το αντιλαμβάνονται οι πολίτες που χρησιμοποιούν αυτά τα μέσα και συχνά αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις κι άλλα προβλήματα στην καθημερινή λειτουργία, τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσουμε.

Πριν κλείσω, θέλω να πω ότι για την εξοικονόμηση πόρων, και με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία των Οργανισμών που εποπτεύονται από το Υπουργείο μας, θα εξεταστεί το ενδεχόμενο τυχόν συγχώνευσης αυτών με παρόμοιο αντικείμενο.

Τέλος, θα αναφερθώ ακροθιγώς και σε ακόμα 2 ζητήματα, στα οποία τα νομοθετικά γονατογραφήματα ΣΥΡΙΖΑ έχουν δημιουργήσει τεράστια προβλήματα.

Πρώτον, τις σχολές οδήγησης. Αυτή την στιγμή κρατιούνται «όμηροι» 100.000 περίπου πολίτες. Εκπαιδευτές, υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί άνω των 74 ετών. Ο απόλυτος παραλογισμός.

Τεράστια προβλήματα έχουν δημιουργηθεί και στην Υπηρεσία και την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο νόμος 4427 σχεδιάστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ με τρόπο ανεφάρμοστο, με πολλά νομικά κενά και οι ίδιοι αναγκάστηκαν να τον «παγώσουν» επί 2,5 χρόνια. Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα. Πρέπει άμεσα να επανεξεταστούν και να διορθωθούν!

Κλείνοντας, θέλω να δεσμευτώ απέναντί σας σήμερα ότι όσο μείνουμε σε αυτό το Υπουργείο, μέχρι και την τελευταία μέρα, οι συνεργάτες μου και εγώ θα δουλέψουμε σκληρά, υπηρετώντας συγκεκριμένες αρχές:

Αξιοκρατία. Διαφάνεια. Ποιότητα.

Δίκαιοι κανόνες για όλους.

Ανοιχτό μυαλό και έμφαση στην καινοτομία.

Βλέμμα στο μέλλον και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός με διορατικότητα.

Σεβασμός στον πολίτη και ιδίως στους συμπολίτες μας που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη.

Απόλυτος σεβασμός στο δημόσιο χρήμα.

Και πάνω απ' όλα, το καλό του τόπου.

Και μια τελευταία κουβέντα. Αυτές τις 10 μέρες, έτυχε να αντιμετωπίσουμε δύσκολες καταστάσεις φυσικών καταστροφών. Το ανθρώπινο δυναμικό του Υπουργείου ανταποκρίθηκε με αυταπάρνηση. Νιώθω υποχρέωσή μου να τους ευχαριστήσω και από αυτό εδώ το βήμα. Ευχαριστώ πολύ.