



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Αθήνα 1-02-2022

Αρ. Πρωτ :

Σχετ 528

**Προς: Γραφείο Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου**

TAX. Δ/ΝΣΗ: Αναστάσεως 2
& Τσιγάντε
TAX. ΚΩΔ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Ιωάννης Καρνέσης
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210-650.8584, 8578
fax: 210-650.8586
e-mail: gdsy@yme.gov.gr

Κοιν: 1. Υφυπουργό Υποδομών
2. Γενική Γραμματέα
Υποδομών

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιλτιάδη Χρυσομάλλη για την αναβάθμιση της υφιστάμενης Οδού Καλαμάτας – Ριζόμυλου.

ΣΧΕΤ.: α) Το με αρ. πρ 373427/24-12-2021 έγγραφο του γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
β) Τα με αριθμ. 1246/16-03-2020 και 693/14-02-2020 έγγραφα της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών.
γ) Το αριθμ. πρωτ. Β/Ε4/Φ1.2/104588/20-04-2021 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ.

Σε απάντηση της ερώτησης του θέματος η οποία μας διαβιβάστηκε με το ως άνω (α) σχετικό και σε ότι αφορά σε θέματα αρμοδιότητας της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Ως προς τα ερωτήματα 1 και 2:

Η θεώρηση που γίνεται στην υποβληθείσα ερώτηση περί του ότι το κόστος υλοποίησης της παραλιακής χάραξης ανέρχεται σε 75 εκατομμύρια € δεν είναι ακριβής. Και τούτο διότι όπως προκύπτει από τα αριθμ. πρωτ. 693/14-02-2020 και 1246/16-03-2020 έγγραφα της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών (Διεύθυνση Δ13), η οποία είναι η διάδοχος Υπηρεσία της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.) μετά την τροποποίηση του Οργανισμού του Υπουργείου:

- α) Ο συνολικός προϋπολογισμός δημοπράτησης της παραλιακής χάραξης ανέρχονταν στο ποσό των 80.000.000 € και όχι στο ποσό των 75.000.000.
- γ) Οι ακριβέστερες επιπτώσεις των νέων υδραυλικών στοιχείων που προέκυψαν από μελέτες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας το έτος 2017 θα απαιτήσουν γενικότερο επανέλεγχο της υψομετρικής χωροθέτησης του νέου άξονα, θα επιφέρουν

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 61f9142b033378325a96f130 στις 01/02/22 13:32

διαφοροποίηση ως προς την εγκεκριμένη ΜΠΕ και είναι βέβαιο ότι θα προσαυξήσουν σημαντικά τον προαναφερθέντα προϋπολογισμό των 80.000.000 €.

- δ) Γεωτεχνικές έρευνες με δειγματοληπτικές γεωτρήσεις και εργαστηριακές δοκιμές για την παραλιακή χάραξη υφίστανται μόνο στις θέσεις των γεφυρών. Με βάση τις έρευνες αυτές έχουν εκπονηθεί γεωτεχνικές μελέτες των γεφυρών. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο αριθμ. πρωτ. 693/14-02-2020 έγγραφο τη Διεύθυνσης Δ13 «Για την εκπόνηση των οριστικών γεωτεχνικών μελετών που αφορούν σε αναλύσεις ευστάθειας και διαμόρφωσης της κλίσης των πρανών ορυγμάτων της χάραξης και σε έλεγχο του εδάφους θεμελίωσης των επιχωμάτων για καθιζήσεις, δυνατότητα ρευστοποίησης και ευστάθεια πρανών επιχωμάτων, θα απαιτηθούν, σε επόμενο στάδιο, οι σχετικές γεωτεχνικές έρευνες (γεωτρήσεις, δοκιμαστικά φρέατα κλπ), εργαστηριακές δοκιμές, αναλυτικοί υπολογισμοί και ευστάθειες. Ως πρόβλεψη για το υπόψη θέμα ελήφθησαν σχετικές προσαυξήσεις για την εξυγίανση εδάφους (πάχους 1,00 μ.) στον προαναφερόμενο συνολικό προϋπολογισμό». Συνεπώς τα έργα που θα απαιτηθούν, με βάση τις νέες γεωτεχνικές μελέτες και έρευνες, για την αντιμετώπιση των δυσμενών γεωλογικών συνθηκών, θα προσαυξήσουν κι άλλο τον προϋπολογισμό της Παραλιακής Λύσης.

Από τα παραπάνω προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- 1^{ov}) Δεν ευσταθεί η αναφορά που γίνεται στην Ερώτηση περί του ότι «το βάθος εξυγίανσης 1,00 μέτρων ελήφθη με βάση τις ερευνητικές εργασίες πεδίου και τις εργαστηριακές δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν από το εργαστήριο εδαφομηχανικής του τμήματος γεωτεχνικής μηχανικής της Διεύθυνσης Κ.Ε.Δ.Ε. (Δ14) του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ». Είναι σαφές ότι το πάχος εξυγίανσης των 1,00 μέτρων που λήφθηκε υπόψη κατά την κατάστρωση του προϋπολογισμού δημοπράτησης των 80.000.000 € προέκυψε από απλή εκτίμηση της Διεύθυνσης Δ13, μη στηριζόμενη σε οιαδήποτε γεωτεχνική έρευνα. Προφανώς και επειδή η δημοπράτηση αυτή αφορούσε σε κλασσικό δημόσιο έργο με τον κατασκευαστικό κίνδυνο πλήρως κατανεμημένο προς το Δημόσιο, οι οιοσδήποτε εργασίες για την θεμελίωση και την κατασκευή των επιχωμάτων (οι οποίες θα προέκυπταν κατά την εκπόνηση των οριστικών μελετών) θα έπρεπε να ανατεθούν στον Ανάδοχο μέσω της διαδικασίας σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης. Αυτό άλλωστε επιβεβαιώνεται πλήρως και από το αριθμ. πρωτ. Β/Ε4/Φ1.2/104588/20-04-2021 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ σύμφωνα με το οποίο η παραλιακή χάραξη διέρχεται από περιοχή χαρακτηρισμένη ως βαλτώδη και στην οποία δεν έχουν εκτελεστεί οι απαιτούμενες γεωτεχνικές έρευνες θεμελίωσης επιχωμάτων, η θεμελίωση των οποίων θα αυξήσει το κόστος κατασκευής.
- 2^{ov}) Όπως προκύπτει από το ΔΟΥ/693/14-2-2020 έγγραφο της Διεύθυνσης Δ13 είναι αβάσιμη η αναφορά που γίνεται στην Ερώτηση περί του ότι «δεν κρίθηκαν απαραίτητες από τη Δ.Μ.Ε.Ο. μελέτες που αφορούν σε αναλύσεις ευστάθειας, έλεγχο

εδάφους θεμελίωσης επιχωμάτων για καθιζήσεις, δυνατότητα ρευστοποίησης και ευστάθεια πρανών επιχωμάτων».

- 3^{ov}) Είναι αβάσιμη η αναφορά που γίνεται στην Ερώτηση περί του ότι η παραλιακή χάραξη είναι εκτός πλημμυρικού κινδύνου δεδομένου ότι η παραλιακή χάραξη κινείται σε βαλτώδη περιοχή και σε έδαφος με απόλυτα υψόμετρα ακόμη και μικρότερα των 50 εκατοστών, δηλαδή σχεδόν ίδια με το επίπεδο της θάλασσας.
- 4^{ov}) Ο προϋπολογισμός δημοπράτησης ενός κλασσικού δημόσιου έργου με μη πλήρεις γεωτεχνικές έρευνες / μελέτες καθώς και υδραυλικές μελέτες ενέχει μεγάλους κινδύνους μειωμένης αξιοπιστίας που οδηγούν με βεβαιότητα σε σημαντικές υπερβάσεις κατασκευαστικού κόστους που βαρύνουν το Δημόσιο καθόσον αυτό αναλαμβάνει αποκλειστικά το κόστος της μη πληρότητας των μελετών (κατασκευαστικός κίνδυνος).
- 5^{ov}) Δεν είναι δόκιμη η οιαδήποτε σύγκριση του προϋπολογισμού δημοπράτησης του δημόσιου έργου (με τον κατασκευαστικό κίνδυνο πλήρως κατανεμούμενο προς το Δημόσιο), με το κατασκευαστικό κόστος που θα έχει περιλάβει στην Προσφορά του ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης στα πλαίσια του διαγωνισμού για την ανάθεση της Σύμβασης Σ.Δ.Ι.Τ.
- 6^{ov}) Πέραν των ανωτέρω, επισημαίνεται ότι η επιλογή της Κύριας Λύσης Δημοπράτησης ΣΔΙΤ έναντι της Παραλιακής Λύσης βασίστηκε και στην Μελέτη Ανάλυσης Κόστους - Οφέλους (ΑΚΟ). Συνεπώς το Υπουργείο δεν σπαταλά πόρους αφού σύμφωνα με την εγκεκριμένη Μελέτη Ανάλυσης Κόστους - Οφέλους (ΑΚΟ) η δημοπρατηθείσα λύση υπερτερεί της Παραλιακής Λύσης ως προς τα αποτελέσματα τόσο της χρηματοοικονομικής όσο και της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης.

Τέλος και σε ότι αφορά στην παραλαβή της σύμβασης τεχνικού συμβούλου που ανατέθηκε με την αρ. πρωτ. ΔΜΕΟ/ο/2513/20-06-2014 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών , Μεταφορών και Δικτύων και αφορούσε στην «Υποβοήθηση της Υπηρεσίας στην ανασύνταξη των μελετών του οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος, ώστε να εναρμονιστούν με τους Περιβαλλοντικούς Όρους» επισημαίνουμε ότι μέσω αυτής δεν αντιμετωπίστηκε ουδεμία εκ των παραπάνω ελλείψεων στην πληρότητα των μελετών.

Ως προς το ερώτημα 3:

- α) Δυνάμει της αριθμ. ΕΠΠ-ΒΕ/Δ/Φ1.1/οικ.8736/05-10-2017 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έχει εκπονηθεί, από την Κοινοπραξία Ξ ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε., η προκαταρκτική μελέτη αντιπλημμυρικής προστασίας της περιοχής Μεσσήνης - Ασπροχώματος (στην ευρύτερη περιοχή του αερολιμένα Καλαμάτας) με βάση τα νέα υδραυλικά στοιχεία που προέκυψαν από τις μελέτες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας το έτος 2017. Η εν λόγω μελέτη ενσωματώθηκε στα τεύχη δημοπράτησης του

διαγωνισμού για την ανάθεση της Σύμβασης ΣΔΙΤ με υποχρέωση εφαρμογής της από τον Ιδιωτικό Φορέα Σύμπραξης (Ι.Φ.Σ.) σε επίπεδο οριστικής μελέτης.

- β) Επισημαίνεται ότι στα τεύχη δημοπράτησης της Σύμβασης Σ.Δ.Ι.Τ. και με βάση τους νέους κανονισμούς λόγω της κλιματικής αλλαγής περιλαμβάνεται η υποχρέωση του Ι.Φ.Σ. να εκπονήσει τις οριστικές μελέτες των τεχνικών γεφύρωσης των ποταμών με περίοδο επαναφοράς 100 ετών (εφόσον προβλέπονται μεσόβαθρα εντός της κοίτης) ή 50 ετών (εφόσον γεφυρώνονται χωρίς μεσόβαθρα εντός της κοίτης).

Τουναντίον η εγκεκριμένη υδραυλική μελέτη γεφύρωσης του ποταμού Πάμισου, στα πλαίσια της παραλιακής χάραξης, έγινε για περίοδο επαναφοράς $T=50$ χρόνια ενώ σύμφωνα με τους ισχύοντες Κανονισμούς θα πρέπει να γίνει για $T=100$ χρόνια και τούτο διότι εντός της κοίτης προβλέπονται μεσόβαθρα. Η ανασύνταξη της Μελέτης **μόνον εξ αιτίας αυτού του λόγου**, είναι βέβαιο ότι θα επιβαρύνει πλήρως το Δημόσιο και θα προσauξήσει τον Προϋπολογισμό.

- γ) Είναι βέβαια προφανές ότι τυχόν υιοθέτηση περιόδου επαναφοράς ύψους 1.000 ετών που αναφέρεται στην Ερώτηση (αν δεν αποτελεί συντακτικό λάθος) θα καθιστούσε το έργο μη βιώσιμο εξ αιτίας υψηλού κατασκευαστικού κόστους.

- δ) Η αναφορά για μικρή υψομετρική διαφορά (0,50 μ. έως 1,50μ.) της Κύριας Λύσης από το φυσικό έδαφος δεν ευσταθεί από τεχνική άποψη διότι η Παραλιακή Λύση στο μεγαλύτερο τμήμα της και ειδικότερα από Ασπρόχωμα μέχρι Πάμισο κινείται σε πολύ χαμηλά υψόμετρα με τιμές +0,40μ. έως το πολύ +1,00μ. πάνω από την θάλασσα.

Στο αντίστοιχο τμήμα η δημοπρατηθείσα λύση, που κατά τον ερωτώντα βουλευτή θεωρείται “χαμηλή”, κινείται σε ίδια υψόμετρα με το Αεροδρόμιο και τη σιδηροδρομική γραμμή και σε πολύ υψηλότερα εδάφη με απόλυτα υψόμετρα που ξεκινούν από +2,80μ., στον κόμβο ΜΟΡΕΑ - Αεροδρομίου είναι πάνω από 4,00 μ. και στον Πάμισο ξεπερνούν ακόμη και το υψόμετρο των 7,00 μ.

Τέλος επισημαίνεται ότι η υπερύψωση της Παραλιακής Λύσης στην “χαμηλή” και βαλτώδη περιοχή θα λειτουργεί ως φράγμα με αποτέλεσμα την ανάσχεση της απορροής, την πλημμύρα των ανάντη του δρόμου περιοχών και την κατασκευή εξόχως δαπανηρών αντιπλημμυρικών έργων αμφιβόλου αποτελεσματικότητας.

Ως προς το ερώτημα 4:

Το θέμα του τρόπου υλοποίησης της Περιμετρικής Οδού Πύλου θα εξεταστεί μετά την υπογραφή της Σύμβασης ΣΔΙΤ.

Ως προς το ερώτημα 5:

Η υποβολή των Προσφορών για τη «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία και Συντήρηση του Οδικού Άξονα Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, Τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη με σύμβαση Σ.Δ.Ι.Τ.» έλαβε χώρα στις 30/12/2021. Υποβλήθηκαν δύο (2) Προσφορές. Η εκπόνηση των οριστικών μελετών για το τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος εκτιμάται ότι θα λάβει χώρα εντός των πρώτων δώδεκα μηνών από την υπογραφή της Σύμβασης Σ.Δ.Ι.Τ.

Συνημμένα

Το β σχετικό

ΕΣ. ΔΙΑΝΟΜΗ

Φ. Κοιν

**Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΚΑΡΝΕΣΗΣ
Πολιτικός Μηχανικός με Α' β.