



Κ.Ο. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ

ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.

Αθήνα, 29-06-2017

Ερώτηση

Προς: τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
 κ. Χρήστο Σπίρτζη

**Θέμα: «Οι Κυβερνητικές μεθοδεύσεις αναιρούν τον αρχικό σχεδιασμό
 για τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος»**

Η από 19-6-2017 (Αρ. Πρωτ. Δ.Ο.Υ./ο/3289) απόφαση* του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την πρόσληψη Τεχνικού Συμβούλου προς υποβοήθηση στον υπολογισμό του κόστους συμπληρωματικού σεναρίου μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών, αλλά και του εναλλακτικού σεναρίου της μερικής αναβάθμισης του υπάρχοντος άξονα, δημιούργησε ακόμα περισσότερα ερωτηματικά και ανησυχίες για την υλοποίηση του έργου που αφορά τον πολύπαθο οδικό άξονα Πάτρα- Πύργος, με βάση τον αρχικό σχεδιασμό, όπως ισχυριζόταν μέχρι σήμερα η Κυβέρνηση.

Επισημαίνεται συγκεκριμένα ότι η Υπουργική Απόφαση της 26-3-2015 (Αρ. πρωτ. ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/Φ1.1/2889) που υπόγραψε ο κ. Σταθάκης και με την οποία ακυρώθηκε η από 7-10-2014 (Αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Π1/Φ1.1/οικ. 7261) Υπουργική Απόφαση του κ. Χρυσοχοϊδη για την έγκριση της διενέργειας του διαγωνισμού για την «ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Πύργος», προέβλεπε στην παράγραφο 3^η

επαναδημοπράτηση του έργου το συντομότερο δυνατό και με βάση τις εγκεκριμένες μελέτες οδοποιίας.

Η Κυβέρνηση, όμως, όχι μόνο δεν επαναδημοπράτησε το έργο ως ενιαίο, αλλά το κατέτμησε σε 8 εργολαβίες και κανένα χρονοδιάγραμμα, από όσα κατά καιρούς είχε ανακοινώσει ο κ. Σπίρτζης δεν τηρήθηκε, με αποτέλεσμα δύο χρόνια μετά, να μην έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία των δημοπρατήσεων και να μην έχει προχωρήσει η συμβασιοποίηση καμιάς από τις ήδη πραγματοποιηθείσες, ενώ δεν έχει υποβληθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες της Ε.Ε. η Α.Κ.Ο. (Μελέτη Αξιολόγηση Κόστους Οφέλους) και φυσικά να μην έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου.

Είναι χαρακτηριστικό επίσης ότι στις 12-6-2017, δηλαδή μόνο 7 ημέρες πριν την απόφασή του για την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου, ο κ. Σπίρτζης απάντησε στην τελευταία από τις επανειλημμένες Κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, μεταξύ άλλων, ότι: «Στη φάση αυτή η Α.Κ.Ο. εμπλουτίζεται και συμμορφώνεται σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της ομάδας JASPERS για να εξασφαλιστεί ότι η αίτηση που θα υποβληθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκριθεί χωρίς προβλήματα και χωρίς καθυστερήσεις».

Κατά συνέπεια, η απόφαση του κ. Σπίρτζη για την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου που θα κοστολογήσει τα εναλλακτικά τεχνικά σενάρια, αναιρεί επί της ουσίας όσα μέχρι σήμερα είχε ισχυρισθεί ως αρμόδιος Υπουργός και αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο μερικής ή ολικής ακύρωσης του έργου, όπως αυτό είχε αρχικά σχεδιασθεί.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1) Τι θέση παίρνει απέναντι στα σενάρια των μειωμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών;

2) Γιατί στην απόφασή του αναφέρεται στο εναλλακτικό σενάριο της μερικής αναβάθμισης του υπάρχοντος άξονα;

3) Γνωρίζει ότι ένα μεγάλο μέρος των προβλεπόμενων τεχνικών έργων (άνω του 30%) έχει ήδη εκτελεσθεί, με βάση τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του έργου;

4) Πότε πρόκειται να ενταχθεί στο Ε.Π. ΥΜΕΠΕΡΑΑ η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου «Πάτρα – Πύργος»;

5) Για ποιο λόγο δεν εντάσσεται το έργο στο ΕΣΠΑ τη στιγμή που στο σύνολο των 8 εργολαβιών οι 6 έχουν δημοπρατηθεί;

6) Έχει προχωρήσει η διαδικασία των υπολειπόμενων απαλλοτριώσεων και σε ποιο βαθμό;

7) Ποιες απαιτήσεις δημιουργούνται για τις ανάδοχες εταιρείες από την καθυστέρηση ένταξης του έργου και ποιο το ενδεχόμενο κόστος εις βάρος του Ελληνικού δημοσίου;

8) Ποια τα ακριβή χρονοδιαγράμμάτα της κάθε εργολαβίας ξεχωριστά;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Κουτσούκος Γιάννης

Μανιάτης Γιάννης

Παπαθεοδώρου Θεόδωρος