

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ
Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα 23.12.2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κ. Α. Καραμανλή

Θέμα: Αναβάθμιση υφιστάμενης οδού Καλαμάτας – Ριζόμυλου

Συνεχίζουν να υφίστανται αναπάντητα ερωτήματα στους πολίτες της Μεσσηνίας, σχετικά με την επιλογή του Υπουργείου να προχωρήσει στην αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού Καλαμάτας – Ριζόμυλου σε σχέση με την παραλιακή χάραξη, τόσο αναφορικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά, όσο και με το κόστος της επιλογής. Επιπλέον, από την με αριθμ. πρωτ. 152254/10.06.2021 απάντηση του Υπουργείου στην 5794/08.04.2021 Ερώτηση που σας είχαμε καταθέσει, προκύπτουν νέα ερωτήματα σε σχέση με το έργο, τα οποία χρήζουν περαιτέρω διευκρινίσεων.

Συγκεκριμένα:

Α. Όπως αναφέρεται στην απάντηση του Υπουργείου, *«με βάση την προβλεπόμενη κατανομή κινδύνων στη Σύμβαση Σ.Δ.Ι.Τ. μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου, ο τελευταίος αναλαμβάνει πλήρως τον κατασκευαστικό κίνδυνο του έργου, στον οποίο φυσικά περιλαμβάνεται και η διαφοροποίηση του κατασκευαστικού κόστους κατά τη φάση εκπόνησης των οριστικών μελετών»*.

Είναι γνωστό όμως ότι στη σχετική προκήρυξη του Σ.Δ.Ι.Τ. (υπ' αριθμ. 19PROC004969314-2019.05.17) και στη σελίδα 16 περιγράφεται η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στο έργο, ύψους έως 50.000.000 κατά μέγιστο, καθώς και οι ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας, ύψους 251.800.000 ευρώ, οι οποίες **θα** περιγραφούν ειδικότερα στη Σύμβαση Σύμπραξης. Καταλήγει, δε, η προκήρυξη αναφέροντας πως ο ακριβής προϋπολογισμός των πληρωμών διαθεσιμότητας θα καθοριστεί βάσει των αποτελεσμάτων του ανταγωνιστικού διαλόγου και θα συμπεριληφθεί στην Πρόσκληση Υποβολής



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προσφορών. Παράλληλα, σύμφωνα με το **«Εγχειρίδιο Υλοποίησης Έργων και Υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ»** σελίδα 41, ο κατασκευαστικός κίνδυνος καλύπτει κυρίως περιστατικά που συνδέονται με υπερβάσεις του χρόνου και του προϋπολογισμού της κατασκευής, μη τήρηση των συμφωνημένων προδιαγραφών και κακοτεχνίες.

Άρα η ερμηνεία του Υπουργείου δεν καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία το κόστος κατασκευής που θα προκύψει από τις οριστικές μελέτες υπερβεί το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής της παραλιακής χάραξης όπως προκύπτει από τις οριστικές μελέτες αυτής, καθιστώντας το ερώτημα 1 αναπάντητο.

Β. Στην απάντηση του Υπουργείου – παραδόξως – τίθεται ζήτημα για πρώτη φορά όσον αφορά τις γεωτεχνικές μελέτες και τον κίνδυνο πλημμύρας στην παραλιακή χάραξη, ενώ κάτι τέτοιο δεν ισχύει.

Συγκεκριμένα αναφέρεται στην απάντηση του Υπουργείου ότι *«δεν υφίστανται γεωτεχνικές μελέτες στην παραλιακή χάραξη ενώ η πρόβλεψη που έχει περιληφθεί στη μελέτη αφορά εξυγίανση σε βάθος 1,00μ., η οποία κρίνεται παντελώς αδικαιολόγητη και αβάσιμη, με δεδομένο ότι το ύψος των επιχωμάτων της παραλιακής χάραξης θα πρέπει να αυξηθεί λόγω του ότι υλοποιείται σε περιοχή πλημμυρικού κινδύνου»*.

Θα πρέπει να σημειώσουμε, προς ενημέρωση του Υπουργείου, ότι στο πλαίσιο της σύμβασης *«Υλοποίηση αναγκαίων ενεργειών για τη βελτίωση του οδικού δικτύου Ριζόμυλος-Καλαμάτα. Τμήμα Ριζόμυλος-Μπούκα και Μπούκα-Καλαμάτα»*, επικαιροποιήθηκε η γεωτεχνική μελέτη σε στενή συνεργασία και με τη σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών (Δ.Μ.Ε.Ο.), **καθιστώντας την παραλιακή χάραξη πλήρη από πλευράς σχετικών μελετών, σε αντίθεση με ότι αναφέρεται στην απάντηση του Υπουργείου**. Η μελέτη υποβλήθηκε και παραλήφθηκε από την επιτροπή με το υπ' αριθμ. Πρωτ. ΔΟΥ/2353/22.04.2016. Το βάθος εξυγίανσης 1,00μ. 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 Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.. Με τη σύμφωνη γνώμη της Υπηρεσίας (Δ.Μ.Ε.Ο.) στα τεύχη



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

δημοπράτησης ελήφθη προσαυξημένη ποσότητα για βάθος εξυγίανσης 2,00μ., κατά την πάγια τακτική στη σύνταξη των τευχών, αφού κατά τη φάση της κατασκευής οι εργασίες πληρώνονται με επιμέτρηση. Να προστεθεί πως 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, καθώς δεν απαντώνται στη παραλιακή χάραξη επιχώματα ύψους μεγαλύτερου των 5,00μ.. Το ύψος αυτό είναι σημαντικά μικρότερο από το ύψος που απαιτεί τις παραπάνω μελέτες σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

Επιπλέον, σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Πλημμυρών του 2017, στη περιοχή της παραλιακής χάραξης αναμένεται μέγιστο βάθος πλημμύρας για περίοδο επαναφοράς $T=1000$ έτη, μικρότερο των 2,00μ., το οποίο σε κάθε περίπτωση είναι μικρότερο από το ύψος των αναχωμάτων της μελέτης, **καθιστώντας την παραλιακή χάραξη εκτός πλημμυρικού κινδύνου.** Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με την αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού γιατί όπως αναφέρεται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και στην Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.) «... τα τμήματα του έργου: από Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 7+500, περί τη Χ.Θ. 12+800, περί τη Χ.Θ. 15+000 και από Χ.Θ. 15+600 έως Χ.Θ. 16+400), διέρχονται/εμπíπτουν στη Ζώνη Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας (ΖΔΥΚΠ)...». Δηλαδή, το τμήμα από τον **κόμβο Ασπροχώματος έως την παράκαμψη Μεσσήνης** (Χ.Θ. 2+500 έως 5+000), το οποίο βρίσκεται εντός της κατακλυζόμενης περιοχής, **έχει υψομετρική διαφορά από το έδαφος από 0,50 έως 1,50μ.** χωρίς δυνατότητα ανύψωσης της οδού για να προστατευτεί, με αποτέλεσμα **να βρίσκεται υπό κίνδυνο πλημμύρας,** σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης που αναφέρει το Υπουργείο.

Γ. Στην απάντηση του Υπουργείου αναφέρεται ακόμα ότι η συνδετήρια οδός της παραλιακής χάραξης με την Ε.Ο. Καλαμάτας – Αθήνας στον κόμβο του Αεροδρομίου δεν είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένη, ενώ δεν περιλαμβάνεται στο κατασκευαστικό κόστος της παραλιακής χάραξης ούτε έχει μελετηθεί η συνδετήρια οδός με την πόλη της Μεσσήνης.



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προς ενημέρωση του Υπουργείου να σημειώσουμε πώς στους Περιβαλλοντικούς Όρους της παραλιακής χάραξης, όπως εκδόθηκαν με την υπ' αριθμ. πρωτ. 1855/11/02.07.2013 (ΑΔΑ: ΒΛ43ΟΡ1Φ-971) Απόφαση της Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Πελοποννήσου, αναφέρεται στον όρο θ' «*Να εξετασθεί/προβλεφθεί σύνδεση της υπό μελέτη οδού στον ισόπεδο κόμβο Ι.Κ. 6, με την υφιστάμενη εθνική οδό Ασπροχώματος – Πύλου (Ε.Ο.82) στη θέση του κατασκευασμένου ήδη ισόπεδου κυκλικού κόμβου, ο οποίος μέσω συνδετήριου κλάδου συνδέεται ήδη με τον αυτοκινητόδρομο ΑΘΗΝΑ-ΚΑΛΑΜΑΤΑ, μέσω του Α/Κ Θουρίας.*». **Η συγκεκριμένη πρόβλεψη για τη συνδετήρια οδό υλοποιήθηκε μελετητικά και το κόστος της συμπεριλαμβάνεται στο κατασκευαστικό κόστος της παραλιακής χάραξης.**

Επιπλέον και αναφορικά με τη σύνδεση της Μεσσήνης με την παραλιακή όδευση, αυτή εξασφαλίζεται μέσω του ισόπεδου κυκλικού κόμβου Ι.Κ.5 και της υφιστάμενης οδού Παραλία Μπούκας-Μεσσήνη. Τμήμα αυτής της οδού μήκους 500μ. (Κ.Ο.5) μελετήθηκε προκειμένου να συνδεθεί με το νέο κόμβο και έχει περιληφθεί στο κατασκευαστικό κόστος μαζί με τον ισόπεδο κόμβο Ι.Κ.5. Το υπόλοιπο μήκος της εν λόγω οδού έως τη πόλη της Μεσσήνης έχει επαρκές εύρος και χαρακτηριστικά και δεν απαιτεί επανακατασκευή. Άλλωστε, δεν ετέθη θέμα επανακατασκευής της εν λόγω οδού από τα αλληπάλληλα δημοτικά συμβούλια που συνεδρίασαν για την εξέταση του έργου, και τα οποία να σημειωθεί πως ενέκριναν την παραλιακή χάραξη **ομόφωνα**, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει με την αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού Καλαμάτας-Ριζόμυλου.

Συμπερασματικά λοιπόν, η μελέτη της παραλιακής χάραξης είναι πλήρης και για τον λόγο αυτό άλλωστε **παρελήφθη** από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, με το υπ' αριθμ. πρωτ. ΔΟΥ/2353/22-04-2016 Πρακτικό της Επιτροπής Παραλαβής του έργου και **εξοφλήθηκε πλήρως** με το υπ' αριθμ. πρωτ. ΔΟΥ/2145/26-04-2016 (ΑΔΑ: ΩΜΞ44653ΟΞ-Θ5Λ). Είναι παράδοξο, δε, που το Υπουργείο μετά από τόσα χρόνια εγείρει ξαφνικά και ατεκμηρίωτα τέτοιο ζήτημα.



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Δ. Σχετικά με το ζήτημα της περιμετρικής Πύλου, αναφέρεται στην απάντηση του Υπουργείου ότι δεν υφίστανται εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι αλλά ούτε και πρόσφατη μελέτη οδοποιίας, ενώ το Υπουργείο αναφέρει ότι θα συζητηθεί αυτό το τμήμα κατά τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, προκειμένου να περιληφθεί στο έργο με άσκηση δικαιώματος προαίρεσης εκ μέρους του Δημοσίου.

Ενημερωτικά αναφέρουμε πως οι Περιβαλλοντικοί Όροι για την περιμετρική Πύλου **υφίστανται ήδη από το 2001** και επικαιροποιήθηκαν με την έκδοση από τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Πελοποννήσου της υπ' αριθμ. πρωτ. 51472/2250/03.12.2013 (ΑΔΑ: ΒΛΓΥΟΡ1Φ-3Ο0) απόφασης. Επιπλέον, καθίσταται σαφές ότι τυχόν άσκηση προαίρεσης από πλευράς του Δημοσίου σημαίνει αύξηση του φυσικού αντικείμενου της Σύμπραξης, με παράλληλη αύξηση του αρχικού προϋπολογισμού της προκήρυξης εις βάρος του Δημοσίου.

Ε. Τέλος, στην απάντηση του Υπουργείου, αναφέρεται πως η παραλιακή χάραξη *«φημολογείται ότι υποστηρίζεται από τοπικά επιχειρηματικά συμφέροντα»*, μομφή που ακούγεται πρώτη φορά και μάλιστα από επίσημα χείλη.

Τονίζουμε ότι τέτοια μομφή δεν αναφέρθηκε ή υπονοήθηκε ούτε όταν οι προηγούμενες κυβερνήσεις της ΝΔ (Κώστα Καραμανλή και Αντώνη Σαμαρά) επέλεξαν, αδειοδότησαν περιβαλλοντικά και δρομολόγησαν τη δημοπράτηση της παραλιακής χάραξης, ούτε ακόμα και από τη κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ η οποία ακύρωσε τη παραλιακή χάραξη, εκτιμώντας απλά ως «φαραωνικό» το κόστος κατασκευής της.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Εάν η οριστική μελέτη της αναβάθμισης της οδού Καλαμάτα-Ριζόμυλος δείξει ότι το κόστος κατασκευής υπερβαίνει τα 75 εκατομμύρια ευρώ (κόστος υλοποίησης της παραλιακής χάραξης) τι θα πράξει το Υπουργείο, με δεδομένο ότι σε αυτή την περίπτωση οδηγούμαστε σε ακριβότερη λύση σε σχέση με την παραλιακή χάραξη, άρα σε κατασπατάληση πόρων;



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ

Βουλευτής Ν. Μεσσηνίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

2. Με βάση όλα τα παραπάνω εξακολουθεί το Υπουργείο, παραδόξως, να εγείρει ζητήματα ελλείψεων της μελέτης της παραλιακής χάραξης (γεωτεχνικά, κινδύνου πλημμύρας, αδειοδότησης της συνδετήριας οδού με τον Μορέα); Αν ναι με βάση ποια στοιχεία το ισχυρίζεται και επιπλέον για ποιο λόγο παρέλαβε, εξόφλησε και δρομολόγησε τη δημοπράτηση της παραπάνω μελέτης;
3. Ισχύει ότι το τμήμα από τον κόμβο Ασπροχώματος έως την παράκαμψη Μεσσήνης της αναβάθμισης της υφιστάμενης οδού, το οποίο βρίσκεται εντός της κατακλυζόμενης περιοχής, έχει υψομετρική διαφορά από το έδαφος από 0,50 έως 1,50μ. χωρίς δυνατότητα ανύψωσης της οδού για να προστατευτεί, με αποτέλεσμα να βρίσκεται υπό κίνδυνο πλημμύρας, σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Πλημμυρικού Κινδύνου;
4. Έχει υπολογίσει το Υπουργείο το αναγκαίο ποσό για την αύξηση του προϋπολογισμού που θα απαιτηθεί για την περιμετρική οδό της Πύλου, σε περίπτωση που ασκηθεί προαίρεση και αν ναι από πού θα αντληθεί αυτό;
5. Σύμφωνα με δημοσιεύματα του τύπου, ολοκληρώθηκε το Στάδιο Β.Ι του Διαλόγου και το Υπουργείο είναι έτοιμο να προχωρήσει στο Στάδιο Β.ΙΙ των Δεσμευτικών Προσφορών. ΑΝ ισχύουν τα συγκεκριμένα δημοσιεύματα τότε εκτιμά το Υπουργείο ότι θα εκπονηθεί από τον ανάδοχο η οριστική μελέτη για την αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού Καλαμάτας-Ριζόμυλου;
6. Με βάση ποια στοιχεία ισχυρίζεται το Υπουργείο ότι η παραλιακή χάραξη υποστηρίζεται από συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα;

Ο ερωτών Βουλευτής

Μιλτιάδης Χρυσομάλλης