

ΑΝΑΘΕΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ Α΄ ΚΠΣ (1990-1993) επί Ν.Δ. Β΄ ΚΠΣ (1994-1999) επί ΠΑΣΟΚ

Οι συγκρίσεις ανάμεσα στις δύο περιόδους είναι αποκαλυπτικές και συντριπτικές.

1. Κατά την περίοδο 1990-1993 επί Ν.Δ. οι αναθέσεις Μελετών για τα έργα του Α΄ και του Β΄ ΚΠΣ ήταν αναθέσεις χαριστικές και σκανδαλώδεις, τόσο για τον φαύλο τρόπο ανάθεσης όσο κυρίως για τον πολλαπλασιασμό του αρχικού κόστους.

- Κατά την περίοδο 1990-1993 οι Μελέτες εδίδοντο με απ' ευθείας ανάθεση σε ορισμένα Γραφεία Μελετών ημετέρων.
Οι Μελέτες εδίδοντο με τον προσδιορισμό ενός μικρού αντικειμένου, που αντιστοιχούσε σε ένα σχετικά μικρό κόστος. Στη συνέχεια άλλαζε και αύξανε το αντικείμενο της Μελέτης με συνακόλουθο γεγονός το αρχικό κόστος της Μελέτης να πολλαπλασιάζεται επί 2, επί 3, επί 4, επί 5, επί 6, επί 7, επί 10.

(Επισυνάπτεται Πίνακας με στοιχεία)

- Αυτό το καθεστώς μαζί με το νοσηρό κλίμα της αδιαφάνειας και των υπερβάσεων επιδρούσε αρνητικά τόσο στην ποιότητα των Μελετών όσο και στο χρονοδιάγραμμα παράδοσης.
 - Όλα αυτά είχαν ως συνέπεια το Ελληνικό Δημόσιο να είναι πάντα εγκλωβισμένο και να είναι πάντα υποταγμένο στα απαιτήσεις των Μελετητών για συνεχείς υπερβάσεις, για πολλαπλάσια χρηματοδότηση και για συνεχείς χρονικές παρατάσεις.
2. Από το 1994 αυτό το απαράδεκτο καθεστώς της περιόδου 1990 -1993 έχει αλλάξει ριζικά. Οι αναθέσεις των Μελετών δεν γίνονται με απ' ευθείας ανάθεση αλλά σύμφωνα με τις προβλέψεις και τις διατάξεις του Νόμου 716/77 και των σχετικών Κοινοτικών Οδηγιών.
- Αυτό σημαίνει τις εξής προϋποθέσεις Διαφάνειας, Προστασίας του Δημόσιου συμφέροντος και Ποιότητας των Μεγάλων Έργων:

- α. Για κάθε Μελέτη υπάρχει συγκεκριμένο αντικείμενο, συγκεκριμένες προδιαγραφές, συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένο κόστος.
- β. Το Συμβατικό Τεχνικό Αντικείμενο της Μελέτης δεν αλλάζει.
- γ. Το αρχικό Συμβατικό κόστος δεν αλλάζει.
Εξαιρέση μπορεί να υπάρξει μόνο σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, κάτω από αυστηρούς όρους και μετά από αιτιολόγηση. Σε αυτές τις περιπτώσεις μόνον μπορεί να αυξηθεί το πολύ μέχρι 50% του αρχικού κόστους και πάντα μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Μελετών, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των Φορέων δηλαδή του ΤΕΕ και των Μελετητών.
- δ. Η διασπορά των Μελετών σε διάφορα Μελετητικά Γραφεία είναι μια πάγια αρχή.

Μετά το 1994 το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε **138 Μελέτες σε 477 διαφορετικά Γραφεία ή μεμονωμένους Μελετητές**, που η διεπιστημονική σύμπραξή τους είναι επιβεβλημένη.

Με αυτή την πρωτοφανή διασπορά στην ανάθεση των Μελετών είναι ελάχιστα Γραφεία, που έχουν αναλάβει περισσότερες από δύο Μελέτες για το ίδιο χρονικό διάστημα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΤΕΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-1993 επί Ν.Δ. και ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ

A/a	Τίτλος Μελέτης	Ημερομηνία Σύμβασης	Ποσό σύμβασης εκατ. δρχ.	Ποσό τελευταίου Σ.Π.	Αύξηση Αντικειμένου
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ					
1	Δερβέني – Νυμφόπετρα	Σεπτεμ. 91	150	1.145	763%
2	Νυμφόπετρα – Ρεντίνα	Σεπτεμ. 91	150	770	513%
3	Ρεντίνα – Στρυμώνας	Σεπτεμ. 91	210	1.200	571%
4	Ηγουμενίτσα – Βροσίνα	Νοεμ. 91	140	1.212	866%
5	Βροσίνα – Ιωάννινα	Νοεμ. 91	140	1.423	1.016%
6	Αλιάκμων – Κοζάνη	Νοεμ. 91	210	1.135	540%
7	Κοζάνη – Κουλούρα	Νοεμ. 91	190	995	524%
8	Στρυμώνας - Νέα Πέραμος	Ιανουαρ. 92	56	230	411%
9	Ν. Πέραμος - Ν. Καρβάλη	Ιανουαρ. 92	80	230	288%
10	Μάκρη - Κήποι (3 ^ο)	Απριλ. 92	75	326	435%
11	Μάκρη - Κήποι (4 ^ο)	Απριλ. 92	75	585	780%
12	Παναγιά - Π.Αλιάκμων	Ιανουαρ. 92	190	997	525%
13	Δροσοχώρι – Άραχθος	Ιανουαρ. 92	100	730	730%
14	Βανιάνο – Ίασμος	Φεβρ. 92	150	500	333%
Π. Α. Θ. Ε.					
15	Λ. Υλίκη – Κάστρο	Αυγ. 91	12	280	2.333%
16	Κάστρο – Τραγάνα	Αυγ. 91	12	233	1.942%
17	Ράχες - Αγ.Θεόδωροι	Αυγ. 91	12	301	2.508%
18	Τραγάνα – Αρκίτσα	Οκτ. 91	15	230	1.533%
19	Αγ.Θεόδωροι – Αλμυρός	Σεπτεμ. 92	80	390	488%
20	Αγ. Κων/νος - Καμμ.Βούρλα	Δεκέμ. 92	80	495	619%
21	Καμμ.Βούρλα – Μενδενίτσα	Ιανουαρ. 91	17	150	882%
22	Αερινό – Μοναστήρι	Νοεμ. 92	70	320	457%
23	Ραψάνη – Πλαταμώνας	Αυγ. 93	90	620	689%
Λοιποί Άξονες					
24	Ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας	Ιουλ. 91	75	380	507%
25	Κυπαρισσία–Φιλιατρά–Πύλος	Δεκεμ. 89	30	340	1.133%
26	Νότιος άξονας Κρήτης (Ν.Χανίων)	Δεκεμ. 89	12	74	617%
27	Αιτωλικό – Μύτικας	Μάιος 92	50	317	634%
28	Τρίπολη – Σπάρτη	Ιούν. 92	60	280	467%

- Οι Μελέτες εδίδοντο με τον προσδιορισμό ενός μικρού αντικειμένου, που αντιστοιχούσε σε ένα σχετικά μικρό κόστος. Στη συνέχεια άλλαζε και αύξανε το αντικείμενο της Μελέτης με συνακόλουθο γεγονός το αρχικό κόστος της Μελέτης να πολλαπλασιάζεται επί 2, επί 3, επί 4, επί 5, επί 6, επί 7, επί 10.
- Αυτό το καθεστώς μαζί με το νοσηρό κλίμα της αδιαφάνειας και των υπερβάσεων επιδρούσε αρνητικά τόσο στην ποιότητα των Μελετών όσο και στο χρονοδιάγραμμα παράδοσης.
Όλα αυτά είχαν ως συνέπεια το Ελληνικό Δημόσιο να είναι πάντα εγκλωβισμένο και να είναι πάντα υποταγμένο στα απαιτήσεις των Μελετητών για συνεχείς υπερβάσεις, για πολλαπλάσια χρηματοδότηση και για συνεχείς χρονικές παρατάσεις.

ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	ΤΙ ΠΡΟΕΒΛΕΠΕ Η ΣΥΜΒΑΣΗ 1993 ΕΠΙ Ν.Δ.	ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ 1995 ΕΠΙ ΠΑΣΟΚ
ΠΟΣΟΣΤΑ % ΜΕΤΟΧΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & Κ/Ξ ΗΟCHTIEF	40% Ελληνικό Δημόσιο 60% Κ/Ξ ΗΟCHTIEF	55% Ελληνικό Δημόσιο 45% Κ/Ξ ΗΟCHTIEF
ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ του ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	50 χρόνια	30 χρόνια Έτσι στα 20 πιο κερδοφόρα χρόνια του Αεροδρομίου το Ελληνικό Δημόσιο θα κατέχει το 100% της Εταιρίας του Αεροδρομίου
ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ από την Κ/Ξ ΗΟCHTIEF	180 εκατ. ECU για το 60% των Μετοχών και για 50 χρόνια συνεκμετάλλευσης	180 εκατ. ECU για το 45% των Μετοχών και για 30 χρόνια συνεκμετάλλευσης
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΖΩΝΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ έκτασης 22 χιλ. στρ.	Αποκλειστικά προνόμια και δικαιώματα της Κ/Ξ ΗΟCHTIEF για την εκμετάλλευση της Ζώνης των 22 χιλ. στρ. για 99 χρόνια	Σε αυτή τη Ζώνη των 22 χιλ. στρ. ουδέν προνόμιο και ουδέν δικαίωμα στην Κ/Ξ ΗΟCHTIEF
ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ και ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	Κόστος κατασκευής χωρίς ποιοτικές προδιαγραφές	Το ίδιο κόστος κατασκευής με σημαντικές πρόσθετες εργασίες και βελτιώσεις, ποιοτικές προδιαγραφές π.χ. ισχύς του Ελληνικού Αντισεισμικού Κανονισμού και όχι του Γερμανικού, υποδομή και εξοπλισμός για άτομα με ειδικές ανάγκες Όρασης και Ακοής, το κόστος Αεροβοηθημάτων ανήκει στην Κ/Ξ, παράταση του χρόνου εγγυήσεων της Κ/Ξ, δραστική μείωση των ρητρών για την Περιφερειακή Λεωφ.Υμηττού προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου.
ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	• 6 εκπρόσωποι της Κ/Ξ ΗΟCHTIEF • 3 εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου	• 4 εκπρόσωποι της Κ/Ξ ΗΟCHTIEF • 4 εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου • 1 εκπρόσωπος κοινής αποδοχής

- Είναι σαφές ότι η Σύμβαση του 1995, σύμφωνα με την οποία εκτελείται το έργο, είναι **Εθνικά Συμφέρουσα γιατί το συνολικό οικονομικό όφελος**, που προκύπτει για το Ελληνικό Δημόσιο με τις σημαντικές αλλαγές και τις ουσιαστικές βελτιώσεις όπως η αλλαγή της μετοχικής σύνθεσης, η μείωση του χρόνου συνεκμετάλλευσης, η ενσωμάτωση στο συνολικό κόστος της τιμής των αεροβοηθημάτων, οι κατασκευαστικές βελτιώσεις χωρίς αύξηση του κόστους, ξεπερνάει τα **100 δις δρχ.**

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΤΕΧΘΗΚΑΝ ΣΕ ΕΡΓΑ
ΕΚΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΑΧΕΛΩΟΥ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΤΟ ΕΤΟΣ
1989 ΚΑΙ ΤΟ ΕΤΟΣ 1996**

Σύγκριση προσφορών για το ίδιο τεχνικό έργο με αναγωγή τιμών 1996

1993:	Η Ν.Δ. ήταν έτοιμη να υπογράψει Συμβάσεις για τα Έργα του Αχελώου.
1994:	Το ΠΑΣΟΚ ακύρωσε τις έτοιμες Συμβάσεις της Ν.Δ. για λόγους Περιβαλλοντικούς και για λόγους οικονομικούς επειδή ήταν ασύμφορη η προσφορά της Κατασκευάστριας Κοινοπραξίας.
1996:	Ο νέος Διαγωνισμός οδήγησε σε νέες Συμβάσεις, που προστατεύουν το Περιβάλλον και διασφαλίζουν τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου.

Α' Έργο: Φράγμα Συκιάς

1. Προσφορά στη Δημοπρασία του Β' Τριμήνου έτους 1989.
Η παραπάνω δαπάνη με αναγωγή σε τιμές Α' εξαμήνου 1997 γίνεται
30 δις δρχ.
περίπου **60 δις δρχ.**
2. Προσφορά για το έργο σύμφωνα με ανάθεση που έγινε τον Αύγουστο 1996.
20 δις δρχ.

Συμπέρασμα: Με το Διαγωνισμό του 1996 για το Φράγμα της Συκιάς με τα ίδια τεχνικά στοιχεία θα γίνει με **20 δις** ενώ με το Διαγωνισμό και τη Σύμβαση, που ήταν έτοιμη να υπογράψει η Ν.Δ. το κόστος του ίδιου Έργου θα έφτανε τα **60 δις δρχ.**

Β' Έργο: Σήραγγα Εκτροπής

1. Προσφορά στη Δημοπρασία του Β' Τριμήνου έτους 1989.
Η παραπάνω δαπάνη με αναγωγή σε τιμές Α' εξαμήνου 1997 γίνεται
22 δις δρχ.
περίπου **50 δις δρχ.**
2. Προσφορά για το έργο σύμφωνα με ανάθεση που έγινε τον Μάρτιο 1997
22 δις δρχ.

Συμπέρασμα: Με το Διαγωνισμό του 1997 η Σήραγγα Εκτροπής του Αχελώου θα κατασκευαστεί με **22 δις δρχ.** ενώ με τη Σύμβαση, που ήταν έτοιμη να υπογράψει η Ν.Δ. το τελικό κόστος για το ίδιο Έργο θα έφτανε τα **50 δις δρχ.**

Δ2. ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΩΝ ΠΑΘΕ

Α' ΚΠΣ (1990-1993) επί Ν.Δ.
Β' ΚΠΣ (1994-1999) επί ΠΑΣΟΚ

Είναι αλήθεια ότι σύμφωνα με συγκριτικά στοιχεία για τα έργα του ΠΑΘΕ υπάρχει μια αισθητή διαφορά και ως προς το κόστος και ως προς την ποιότητα των έργων για τις περιόδους 1990-1993 επί Ν.Δ. και 1994-1999 επί ΠΑΣΟΚ. (Ο Πίνακας, που ακολουθεί είναι αποκαλυπτικός).

1. Αποτελεί κοινή ομολογία ότι τα Έργα του ΠΑΘΕ για το Α' ΚΠΣ (1989-1993) επί Ν.Δ. ήταν έργα με χαμηλή ποιότητα και με μεγάλο κόστος. Ήταν έργα κομμένα ραμμένα υπέρ των Εργολάβων.
Στην περίοδο της Ν.Δ. οι εργολάβοι ενώ έδιναν μεγάλες και εξωφρενικές εκπτώσεις μέχρι και 75% ταυτόχρονα πολλαπλασίαζαν το τελικό κόστος των έργων μέσα από διαδοχικές μεγάλες υπερβάσεις των αρχικών προϋπολογισμών.
 - Αναφέρω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για 17 Εργολαβίες του ΠΑΘΕ της περιόδου 1990-1993.
Ο μέσος όρος των εκπτώσεων, που έδωσαν οι 17 Εργολάβοι για τα 17 συγκεκριμένα έργα του ΠΑΘΕ ήταν 62% και υπέγραψαν Συμβάσεις συνολικού ύψους 24 δις δρχ.
Μέσα από τις συνεχείς υπερβάσεις τα συγκεκριμένα έργα ολοκληρώθηκαν με συνολική δαπάνη 45 δις δρχ. και με πολλές κακοτεχνίες.
 - Για τις κακοτεχνίες αυτές, το ΥΠΕΧΩΔΕ (από το 1996 και μετά) έχει επιβάλλει κυρώσεις στους Εργολάβους και τους έχει υποχρεώσει να αποκαταστήσουν τις κακοτεχνίες με δικά τους έξοδα, που ανέρχονται συνολικά σε 2,5 δις δρχ.
 - Το ΥΠΕΧΩΔΕ, για την προάσπιση του Δημόσιου Συμφέροντος, χωρίς να σκανδαλολογήσει κατέθεσε όλους τους φακέλους των 17 Εργολαβιών της περιόδου 1990-1993 στη Δικαιοσύνη, που ερευνά τόσο τις υπερβάσεις όσο και τις κακοτεχνίες.
2. Αντιθέτως τα Έργα του Β' ΚΠΣ (1994-2000) επί ΠΑΣΟΚ είναι σύμφωνα με αναλυτικά στοιχεία σε σύγκριση με εκείνα του Α' ΚΠΣ. Είναι έργα με πολύ καλύτερη ποιότητα και με αισθητά μειωμένο κόστος. Δηλαδή είναι έργα με συνολικό όφελος τόσο του Ελληνικού Δημοσίου όσο και των Ελλήνων Πολιτών και όχι με όφελος των Εργολάβων.
 - Αυτό το «κεκτημένο» είναι απολύτως θετικό για το Ελληνικό Δημόσιο και έχει προκύψει γιατί από το 1994 με τις συνεχείς θεσμικές παρεμβάσεις έχουν αλλάξει ριζικά τα «κακώς κείμενα» 10ετιών.
 - Έχουν κατοχυρωθεί ασφαλιστικές δικλίδες για τη Διαφάνεια, για τη Νομιμότητα, για τον Υγιή Ανταγωνισμό και για την προστασία του Δημόσιου Συμφέροντος.
 - Έχουν χτυπηθεί τα νοσηρά φαινόμενα των παράλογων εκπτώσεων, του πολλαπλασιασμού του αρχικού κόστους και των διαδοχικών υπερβάσεων γιατί οι Μελέτες των Έργων είναι άρτιες και πιο ολοκληρωμένες και γιατί οι Μελετητές, μαζί με τους Αναδόχους-Κατασκευαστές έχουν τη συνευθύνη για την κατασκευή, την ποιότητα και την ασφάλεια του έργου.
 - Οι Έλεγχοι Ποιότητας σε όλα τα Έργα έχουν γίνει εντατικοί και ουσιαστικοί. Για τις κακοτεχνίες έχουν επιβληθεί κυρώσεις οικονομικές, διοικητικές και ποινικές προς τους Εργολάβους.
 - Από το 1995 ισχύει ότι για κάθε έργο η μέγιστη υπέρβαση δεν μπορεί να ξεπεράσει ποτέ το 50% της σύμβασής του και αυτό κάτω από αυστηρούς όρους μόνο για εργασίες ξεχωριστές, συμπληρωματικές που δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τα στάδια της Μελέτης και της Δημοπράτησης του Έργου.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕΤΑΞΥ Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΚΠΣ

1. ΕΞΑΪΧΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

A. Τμήματα κατασκευαζόμενα στο Β΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. <i>Τιμές 12/96</i>
1.	Σκοτίνα - Κατερίνη			
	Σκοτίνα - Λιτόχωρο	9,5	5,88	0,62
	Λιτόχωρο - Δίον	9,5	5,88	0,62
	Δίον - Κατερίνη	7,8	7,75	0,99
ΣΥΝΟΛΟ		26,8	19,51	0,73

B. Τμήματα κατασκευασθέντα στο Α΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. σε δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>
1	Αθήνα - Κόρινθος			
	Ρ.Γιώργου - Μέγαρα (Α΄ Τμήμα)	4,5	10,09	2,24
	Ρ.Γιώργου - Μέγαρα (Β΄ Τμήμα)	4,6	9,02	1,96
	Μέγαρα - Κακιά Σκάλα	4	5,79	1,45
	Κινέττα - Αγ. Θεόδωροι	6	8,02	1,34
	Αγ.Θεόδωροι - Διυλιστήρια	4,4	8,51	1,93
	Παράκαμψη Διυλιστηρίων	5,5	8,81	1,60
ΣΥΝΟΛΟ (Α)		29	50,24	1,73
2	Αθήνα - Υλίκη			
	Μεταμόρφωση - Βαρυμπόμπη	6	12,32	2,05
	Βαρυμπόμπη - Μπογιατί & Αφίδνες - Μαρκόπουλο	13	18,08	1,39
	Κ. Μαρκόπουλου - Κ. Οινοφύτων	15	10,82	0,72
ΣΥΝΟΛΟ (Β)		34	41,22	1,21
ΣΥΝΟΛΟ (Α) + (Β)		63	91,46	1,45
% ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. Β΄ ΚΠΣ σε σχέση με το Α΄ ΚΠΣ σε σταθερές τιμές		- 50 %		

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕΤΑΞΥ Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΚΠΣ

1. ΤΕΤΡΑΪΧΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

A. Τμήματα κατασκευαζόμενα στο Β΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>
1	Υλίκη - Αγ. Κωνσταντίνος			
	Υλίκη - Κάστρο	18,4	10	0,55
	Κάστρο - Μαρτίνο	9,9	6,04	0,61
	Μαρτίνο - Αταλάντη	16,7	7,67	0,46
	Αταλάντη - Αρκίτσα	8	5,15	0,64
	Αρκίτσα - Αγ. Κων/νος	10	5,52	0,55
2	Ράχες - Πελασγία			
	Ράχες - Agroinvest	4,2	3,98	0,95
	Διόδια Πελασγίας-Α.Κ. Αγ.Θεοδώρων	11,35	5,97	0,53
3	Πελασγία - Παράκαμψη Λάρισας			
	Αερινό - Μοναστήρι	20	21,3	1,06
	Μοναστήρι - Παράκαμψη Λάρισας	23	20,25	0,88
	Παράκαμψη Λάρισας	22	29,16	1,33
ΣΥΝΟΛΑ		143,55	115,04	0,80

B. Τμήματα κατασκευασθέντα στο Α΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>
1	Αθήνα - Κόρινθος			
	Κυράς Βρύση - Ρέμα Ξηριά	4,2	5,98	1,42
	Ρέμα Ξηριά - Αρχαία Κόρινθος	2	5	2,5
2	Αθήνα - Υλίκη			
	Σχηματάρι - Κ. Ριτσώνας & Κ. Θηβών - Υλίκη	13,7	8,29	0,6
	Κόμβοι Κάστρου, Τραγάνας, Αρκίτσας	6	7,76	1,29
ΣΥΝΟΛΑ		25,9	27,03	1,04
% ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. Β΄ ΚΠΣ σε σχέση με το Α΄ ΚΠΣ σε σταθερές τιμές		- 23%		

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΣΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ Α΄ και Β΄ ΚΠΣ

Κάνοντας σύγκριση του ανά χλμ. κόστους κατασκευής αυτοκινητοδρόμου, όπως αυτό διαμορφώνεται στα έργα που κατασκευάστηκαν με το Α΄ ΚΠΣ (περίοδος Ν.Δ.) κι εκείνα που κατασκευάζονται με το Β΄ ΚΠΣ (τρέχουσα περίοδος) έχουμε σημαντικές διαπιστώσεις και εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα.

I. Περίπτωση κατασκευή εξαΐχνου αυτοκινητόδρομου (ΠΑΘΕ)

	Α΄ ΚΠΣ (1990-1993)	Β΄ ΚΠΣ (1994-1999)
Μέσο κόστος ανά χλμ.	91,46 δις ----- 63χλμ = 1,45 δις/χλμ	19,51 δις ----- 26,8 χλμ. = 0,72 δις/χλμ

$$\text{Διαφορά κόστους ανά χλμ.: } \frac{1,45 - 0,72}{1,45} = - 50\%$$

- Η διαφορά κόστους ανά χιλιόμετρο για ομοειδή συγκρινόμενα έργα ανάμεσα στο Α΄ και Β΄ ΚΠΣ φθάνει έως 50%.
- Αυτό σημαίνει ότι στο Β΄ ΚΠΣ για το ίδιο έργο έχουμε εξοικονόμηση πόρων 50%. Αυτό σημαίνει ότι αυτά τα χρήματα είναι προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου ενώ στην περίοδο 1989-1993 ήταν προς όφελος των Εργολάβων.

II. Περίπτωση κατασκευής τετράϊχνου αυτοκινητόδρομου (ΠΑΘΕ)

	Α΄ ΚΠΣ (1990-1993)	Β΄ ΚΠΣ (1994-1999)
Μέσο κόστος ανά χλμ.	27,03 δις ----- 25,9 χλμ = 1,04 δις/χλμ.	115,04 δις ----- 143,55 χλμ. = 0,80 δις/χλμ

$$\text{Διαφορά κόστους ανά χλμ.: } \frac{1,04 - 0,80}{1,04} = - 23\%$$

- Η διαφορά κόστους ανά χιλιόμετρο για ομοειδή συγκρινόμενα έργα ανάμεσα στο Α΄ και Β΄ ΚΠΣ φθάνει έως 23%.
- Αυτό σημαίνει ότι στο Β΄ ΚΠΣ για το ίδιο έργο έχουμε εξοικονόμηση πόρων 23%. Αυτό σημαίνει ότι αυτά τα χρήματα είναι προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου ενώ στην περίοδο 1989-1993 ήταν προς όφελος των Εργολάβων.