

# Καλαμάτα-Πύλος-Μεθώνη: Πόσο ρεαλιστική είναι η παραλιακή χάραξη;

Διαφωνία φαίνεται να υπάρχει μεταξύ υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τοπικών φορέων σχετικά με τμήμα της χάραξης του άξονα Καλαμάτα-Πύλος-Μεθώνη. Το τμήμα αφορά την χάραξη 15χλμ που οριοθετείται από την εκκίνηση του έργου στην Καλαμάτα και μέχρι το Ριζόμυλο.

Το υπουργείο προκρίνει την διαπλάτυνση του υφιστάμενου δρόμου ενώ τοπικοί φορείς υποστηρίζουν την παραλιακή χάραξη που κατά τους ίδιους θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την τουριστική ανάπτυξη και την υλοποίηση επενδύσεων στην περιοχή.

Το ενδιαφέρον σε αυτό το μεγάλο οδικό έργο είναι πως θα υλοποιηθεί μέσω Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Τι σημαίνει αυτό; Για να μπορέσει να υλοποιηθεί ένα έργο το οποίο δεν θα περιλαμβάνει διόδους αν και υψηλού σχετικά κόστους, το κράτος θα καλείται κάθε χρόνο από τα χρήματα των φορολογούμενων να καταβάλει ένα σημαντικό τίμημα. Πηγές κοντά στο θέμα μιλούν για ένα ποσό 50 και πλέον εκατομμυρίων ευρώ.

Για να μπορέσει να προχωρήσει σε μία ρεαλιστική βάση ο σχεδιασμός του έργου θα πρέπει και το κόστος να μείνει προσγειωμένο όσο το δυνατόν περισσότερο. Εδώ έρχεται και κολλάει, η υπόθεση της επιλογής της παραλιακής ή της υφιστάμενης χάραξης για το τμήμα των πρώτων 16,4χλμ.

## Η “προβληματική” παραλιακή χάραξη

Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές το κόστος διαπλάτυνσης του υφιστάμενου τμήματος εκτιμάται σε περίπου 55 εκατ.ευρώ. Αντίστοιχα για την παραλιακή χάραξη που ζητείται από τους τοπικούς φορείς, η εκτίμηση του κόστους εκτινάσσεται στα 80 εκατ.ευρώ (ενώ απαιτείται και η διεξαγωγή γεωτεχνικών ερευνών

λόγω του λασπώδους υπεδάφους). Πέρα από τη διαφορά των 25 εκατ. ευρώ υπάρχουν και δύο ακόμα σημαντικοί παράγοντες.

Η πρώτη είναι πως με την επιλογή της παραλιακής χάραξης που βρίσκεται 3χλμ νοτιότερα του υφιστάμενου δρόμου θα είναι αναγκαίοι επιπλέον δύο συνδετήριοι δρόμοι. Ο πρώτος μήκους 3χλμ για την σύνδεση με το αεροδρόμιο Καλαμάτας και ο δεύτερος μήκους 1,5χλμ για την σύνδεση με τη Μεσσήνη. Άρα αναζητούνται επιπλέον κεφάλαια για αυτά τα 4,5χλμ επιπρόσθετα των 16,4χλμ.

Το δεύτερο είναι πως το κόστος αυξάνεται και απο την απαραίτητη ύπαρξη απαλλοτριώσεων στην περιοχή που είναι περίπου 500 στρέμματα. Το κόστος τους δεν έχει εκτιμηθεί αλλά υποστηρίζεται ότι θα ανεβάσει σε ακόμα μεγαλύτερα επίπεδα το συνολικό κόστος κατασκευής ενώ θα επιφέρει και χρονική καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου.

## **Τι θα γίνει με την Περιβαλλοντική Μελέτη**

Αύριο Τετάρτη 24 Ιουνίου και Πέμπτη 25 Ιουνίου θα περάσει από τα Δημοτικά Συμβούλια Καλαμάτας και Μεσσήνης το θέμα της γνωμοδότησης επί της περιβαλλοντικής μελέτης. Η γνωμοδότηση των δύο Δήμων (και εν συνεχεία της Περιφέρειας) σύμφωνα με τον νέο νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις δεν είναι υποχρεωτική.

Ακόμα και σε αρνητική γνωμοδότηση το θέμα θα παραπεμφθεί προς τελική έγκριση στο Κεντρικό Συμβούλιο Περιφερειακής Αδειοδότησης του υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος. Πρόεδρος είναι ο Γενικός Γραμματέας Περιβάλλοντος του ΥΠΕΝ κ.Αραββώσης.

## **Το έργο**

Ο διαγωνισμός για το έργο-ΣΔΙΤ ξεκίνησε πέρυσι στις αρχές Ιουλίου. Στην εκδήλωση ενδιαφέροντος παρουσιάστηκαν 5 σχήματα τα οποία ([με απόφαση του ΣτΕ](#)) συνεχίζουν και είναι: 1) ΑΒΑΞ Α.Ε. 2) Ακτωρ Παραχωρήσεις Α.Ε. 3) ΙΝΤΡΑΚΟΜ (Intrakat) 4) ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. 5) Ένωση Προσώπων ACCIONA Concesiones – Μυτιληναίος.

Με την έγκριση της περιβαλλοντικής μελέτης θα ξεκινήσει η Β`φάση που περιλαμβάνει τον ανταγωνιστικό διάλογο και υπολογίζεται ότι θα κρατήσει περίπου 1,5 έτος. Στη συνέχεια θα κατατεθούν οι οικονομικές προσφορές από όπου θα προκύψει ο ανάδοχος.

θα αναλάβει για 30 χρόνια την μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και λειτουργία του άξονα για εκτιμώμενο ποσό 312,23 εκατ.ευρώ. Τα χαρακτηριστικά του άξονα δεν θα είναι κλειστού αυτοκινητόδρομου με ανισόπεδου κόμβου αλλά ταχείας κυκλοφορίας