

Ξεκίνησαν και επίσημα οι εργασίες στο νότιο τμήμα του E65

Την επίσημη έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών, στο νότιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος E65, κήρυξε σήμερα ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σπίρτζης, ο οποίος επισκέφθηκε τη δίδυμη σήραγγα στο 28ο χιλιόμετρο.

Πρόκειται για το τμήμα Λαμία – Ξυνιάδα που εξαιτίας των ερασιτεχνικών χειρισμών των προηγούμενων κυβερνήσεων είχε παραμείνει για χρόνια στα... χαρτιά και πλέον, μετά την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατασκευάζεται με ιδιαίτερα επωφελείς, για το ελληνικό Δημόσιο, όρους.

Το συγκεκριμένο τμήμα είναι μήκους 32,27 χιλιομέτρων και αποτελείται από δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση συν τη λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.). Περιλαμβάνει πέντε κόμβους, έναν Σταθμό Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), μία σήραγγα 2.983 μέτρων και οκτώ γέφυρες.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής, η οποία θα ολοκληρωθεί το αργότερο έως το τέλος Δεκεμβρίου του 2021, θα απασχοληθούν συνολικά 1.100 εργαζόμενοι.

Το νότιο τμήμα θα ενωθεί με τον κεντρικό άξονα Ξυνιάδα – Τρίκαλα μήκους 79 χιλιομέτρων, το οποίο έχει δοθεί στην κυκλοφορία από το Δεκέμβριο του 2017.

Στην πλήρη ανάπτυξη, μετά την κατασκευή τόσο του νότιου όσο και του βόρειου τμήματος, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος E65 θα εκτείνεται σε μήκος 175 χιλιομέτρων και θα ενώνει την Λαμία με την Εγνατία Οδό.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης παραχώρησης, εξασφάλισε την

κατασκευή του νότιου τμήματος με ευνοϊκούς, για το Δημόσιο, όρους.

Ειδικότερα, με την επαναδιαπραγμάτευση, πέτυχε τα ακόλουθα:

- Ο παραχωρησιούχος παραιτήθηκε πλήρως από την επιδότηση λειτουργίας, σε αντίθεση με τα 1.7 δις ευρώ, για το σύνολο του αυτοκινητοδρόμου, που προβλέπονταν τόσο στην αρχική σύμβαση του 2007, όσο και στην αναθεώρηση του 2013.
- Μειώθηκε η δαπάνη κατασκευής από 317.000.000 ευρώ, με βάση τη συμφωνία του 2013, σε 300.000.000 συν περίπου 5.500.000 ευρώ που ήταν τα έργα, που έπρεπε να συμπληρωθούν και δεν είχαν γίνει στην προηγούμενη φάση.
- Ο κατασκευαστής θα πληρώσει όλο το κόστος του ανεξάρτητου μηχανικού, που σημαίνει ότι το ελληνικό Δημόσιο εξοικονομεί, επιπλέον 4.000.000 ευρώ.
- Τα έσοδα του νότιου τμήματος, μπαίνουν σε ξεχωριστό λογαριασμό και καλύπτουν συγκεκριμένο ποσό για τη συντήρηση και τη λειτουργία του. Σε περίπτωση που το ποσό αυτό δεν καλύπτεται από τα έσοδα των διοδίων, το υπόλοιπο καλύπτεται από τον παραχωρησιούχο, χωρίς ένα ευρώ συνεισφοράς από το ελληνικό Δημόσιο. Μάλιστα, εφόσον το ποσό καλύπτεται και υπάρχουν πρόσθετα έσοδα, αυτά επιστρέφονται στο Δημόσιο.
- Επιβάλλεται ιδιαίτερη ποινική ρήτρα σε βάρος του παραχωρησιούχου για τυχόν υπέρβαση της προθεσμίας κατασκευής του έργου.

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί πως για το κεντρικό τμήμα του έργου, που έχει ήδη κατασκευασθεί, επετεύχθη σε σχέση με τη σύμβαση του 2013:

- Μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης του κατασκευαστή από 115.000.000 ευρώ σε 50.000.000 ευρώ,
- Μείωση της αποκατάστασης καθυστέρησης από 67.000.000 σε 10.000.000 ευρώ,

– Μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης του παραχωρησιούχου από 27.000.000 σε 7.500.000 ευρώ.

Δηλαδή, η συνολική εξοικονόμηση, για το ελληνικό Δημόσιο φθάνει τα 144.000.000 ευρώ.