

Πέντε χρόνια ...φαγούρας για τον Αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος

Σχεδόν 5 χρόνια ...φαγούρας κλείνει η υπόθεση κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος. Όλα ξεκινήσαν όταν στα τέλη Νοεμβρίου 2013, ο τότε Υπουργός Υποδομών, Μιχάλης Χρυσοχοϊδης, κάνει γνωστό στους φορείς και βουλευτές της Ηλείας ότι η αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού δεν περιλαμβάνει το τμήμα Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό Τσακώνα. Ταυτόχρονα προαναγγέλει τη δημοπράτηση του πρώτου τμήματος από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο. Οι αντιδράσεις των φορέων είναι άμεση και ζητούν επιτόπου δημοπράτηση του τμήματος για να μην μπει στα συρτάρια.

Τον Μάιο του 2014, εξαγγέλεται επίσημα η δημοπράτηση του Πάτρα-Πύργος με 75χλμ και 340εκατ.ευρώ “με στόχο να λειτουργήσει το 2016 ταυτόχρονα με το Κόρινθος-Πάτρα” και συμπληρώνεται πως θα δημοπρατηθεί εντός του 2014 και το τμήμα Καλό Νερό-Τσακώνα. Θα χρειαστεί να φτάσουμε στις αρχές Οκτωβρίου του 2014 για να βγει στον αέρα η προκήρυξη του διαγωνισμού με ημερομηνία τις 27 Ιανουαρίου 2015 και χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ 2014-2020 που όμως ακόμα δεν είχε ενεργοποιηθεί. Λίγες μέρες πριν τη διεξαγωγή δίδεται παράταση για τις 31 Μαρτίου 2015.

Τον διαγωνισμό θα προλάβουν οι εκλογές της 25ης Ιανουαρίου 2015 και τελικά ο τότε “υπερυπουργός” Γιώργος Σταθάκης, λίγες μέρες πριν την 31η Μαρτίου ακυρώνει τον διαγωνισμό, ενώ ο νυν Υπουργός Υποδομών Χρήστος Σπίρτζης (ως αναπληρωτής υπουργός τότε) καταγγέλει ότι ο διαγωνισμός με αυτή τη μορφή είχε σκιές και ότι δεν θα μπορούσε να δημοπρατηθεί. Οι φήμες που διαρρέονται μιλούν για νέο διαγωνισμό με πολλαπλές εργολαβίες και τελικά δικαιώνονται καθώς το καλοκαίρι του ίδιου έτους γίνεται γνωστό ότι θα γίνει σαλαμοποίηση του αυτοκινητόδρομου

σε 8 ξεχωριστές εργολαβίες και με την αίρεση ότι δεν θα αναγνωριστούν οι ανάδοχοι των έργων αν δεν οριστικοποιηθεί η χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ 2014-2020.

Παρότι λέγεται ότι η διαδικασία θα ξεκινήσει άμεσα θα χρειαστεί να περιμένουμε αρκετούς μήνες μέχρι να φτάσουμε στη πρώτη δημοπράτηση που είναι από τον Πύργο μέχρι τα Δουναίικα (οι εργολαβίες αποφασίστηκε να αριθμηθούν με αρχή τον Πύργο και τέλος την Πάτρα). Λόγω αναβολών ιστορικά πρώτη διεξάγεται στις 17 Μαΐου 2016, η δεύτερη εργολαβία από τα Δουναίικα μέχρι την Κυλλήνη, μετά η τρίτη από την Κυλλήνη μέχρι την Αμαλιάδα στις 14 Ιουνίου 2016. Το πρώτο τμήμα Πύργος-Δουναίικα τελικά θα δημοπρατηθεί στις 12 Ιουλίου 2016 κλείνοντας τον πρώτο γύρο δημοπρατήσεων εκείνης της χρονιάς. Κοινό χαρακτηριστικό και των τριών ήταν η επικράτηση της κοινοπραξίας Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών, εταιρειών που μέχρι τότε δεν είχαν αναλάβει κάποιο μεγάλο έργο για κλειστό αυτοκινητόδρομο.

Θα χρειαστεί να φτάσουμε στις 7 Φεβρουαρίου 2017 για τον 4ο διαγωνισμό στο τμήμα Αμαλιάδα-Σαγαίικα όπου θα επικρατήσει και πάλι η Κ/Ξ Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών, φουντώνοντας και μία πολιτική κόντρα για την συγκεκριμένο σχήμα και την ικανότητα του να αναλάβει ένα τόσο μεγάλο εγχείρημα. Στην επόμενη, την 5η εργολαβία στο τμήμα Σαγαίικα-Κάτω Αχαγιά, στις 4 Απριλίου 2017 μειοδοτεί η Κ/Ξ Ξανθάκης-Ιντερκάτ, ενώ στην 6η εργολαβία της 30ης Μαΐου 2017 θα μειοδοτήσει η GD Infrastruttura. Η προτελευταία εργολαβία στο τμήμα Κάτω Αχαγιά-BIPE Πάτρας που διεξάγεται στις 25 Ιουλίου 2017, βρίσκει μειοδότη και πάλι την εταιρεία Ιντερκάτ. Θα χρειαστεί να περιμένουμε μέχρι τις 14 Μαρτίου 2018 για να ολοκληρωθεί ο χορός των δημοπρατήσεων όταν στο 8ο τμήμα από τη BIPE Πάτρας μέχρι το Μιντιλόγλι όπου ενώνεται με την Ολυμπία Οδό μειοδοτή και πάλι η GD Infrastruttura.

Σε όλες τις εργολαβίες το κοινό σημείο είναι η υψηλή έκπτωση που κινήθηκε από 49% μέχρι 57%. Το λόγο πλέον είχε η χρηματοδότηση του έργου, καθώς ήδη ο Φάκελος Μεγάλου Έργου είχε σταλεί στις Βρυξέλλες από το 2016 και η αλληλογραφία ήταν

συνεχής αλλά και δύσκολη. Τελικά στις 18 Απριλίου 2018 η Κομισιόν εγκρίνει τη χρηματοδότηση του έργου και ανοίγει ο δρόμος για την ολοκλήρωση των διαγωνισμών.

Αυτό που άρχισε να απασχολεί ήταν τι θα γίνει με τις 4 εργολαβίες που μειοδότησε η Κ/Ξ Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών και αν θα μπορέσει τελικά να τις αναλάβει. Στα τέλη Σεπτεμβρίου τελικά γίνεται γνωστό ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία αιτιολόγησης των 6 από τις 8 εργολαβίες και πως στις 2 εναπομείνουσες δεν κρίθηκε επαρκής η αιτιολόγηση των εκπτώσεων της Κ/Ξ Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών.

Σήμερα βρισκόμαστε στο τελικό στάδιο αιτιολόγησης των 2 αυτών εργολαβιών που είναι για τα τμήματα Δουναίϊκα-Κυλλήνη και Κυλλήνη-Αμαλιάδα. Σε αυτά κλήθηκε ως δεύτερη μειοδότητρια η GD Infrastruttute να δικαιολογήσει τις προσφερόμενες εκπτώσεις. Σύμφωνα με τις τελευταίες δηλώσεις από την ηγεσία του Υπ.ΥΠΟΜΕ στόχος είναι να ολοκληρωθεί άμεσα η διαδικασία και να σταλούν οι 8 εργολαβίες στο Ελεγκτικό Συνέδριο, κατόπιν στη Βουλή για να μπορέσουν να υπογραφούν και να ξεκινήσει η περίοδος των 42 μηνών της κατασκευής τους.

Τις επόμενες μέρες, συγκεκριμένα στις 2 Νοεμβρίου έχει κλειστεί ένα κρίσιμο ραντεβού στο Υπουργείο Υποδομών με τους φορείς της περιοχής, προεξάρχοντος του Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδας, Απόστολου Κατσιφάρα που θα ζητήσουν την άμεση εκκίνηση των 8 εργολαβιών.

Στα πέντε αυτά χρόνια μεσολάβησαν πολλά. Καταρχάς στις αρχές Απριλίου 2017, λειτούργησε η Ολυμπία Οδός στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα ολοκληρώνοντας έργα 9 ετών και μένοντας με το όνομα αλλά όχι τη χάρη. Είναι άλλωστε λίγο παράδοξο να ονομάζουμε Ολυμπία Οδό ένα αυτοκινητόδρομο που σταματά στην Πάτρα και δεν φτάνει μέχρι την Αρχαία Ολυμπία.

Σε όλο αυτό το διάστημα έγιναν πολλές φορές παρεμβάσεις για την αναγκαιότητα εκκίνησης των έργων για να μην μείνει η Ηλεία εκτός του δικτύου αυτοκινητοδρομών της χώρας και ότι αυτός

προσφέρει στις άλλες περιοχές που διέρχεται.

Είναι εξίσου αλήθεια ότι η σημερινή εθνική οδός Πάτρας-Πύργου είναι μία από τις χειρότερες καρμανιόλες της χώρας με πολλά θύματα κάθε χρόνο και με την οδική ασφάλεια στην περιοχή να είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Στην ...δύση όλης αυτής της ατελείωτης σειράς γεγονότων που ξεκίνησε με αφορμή το ξήλωμα του δυτικού τμήματος της Ολυμπίας Οδού θα πρέπει να σκεφτούμε ότι μπορεί να φτάνουμε με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στην ολοκλήρωση των διαγωνισμών όμως το πιο κρίσιμο χρονικό διάστημα έπεται, εκείνο των κατασκευών.

Θα πρέπει να αποδείξουν, εκείνοι που ανέλαβαν τα έργα, ότι είναι ικανοί να τα τελειώσουν στο διάστημα που έχει οριστεί καθώς κάθε παραπάνω μέρα δυστυχώς θα μετριέται με τροχαία ατυχήματα. Άλλωστε ακόμα και αν τα έργα ξεκινήσουν στις αρχές του 2019, τότε οριακά θα ολοκληρωθούν το 2022, έτος που ολοκληρώνεται και το ΕΣΠΑ 2014-2020 αλλά και η χρηματοδότηση του.

Νίκος Καραγιάννη-ypodomes.com