

# Το επόμενο κατασκευαστικό δρόμα ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος;

Σε δράμα δείχνει να εξελίσσεται η υπόθεση της σαλαμοποιημένης δημοπράτησης του Αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος. Η καθυστέρηση των δημοπρατήσεων έχει φέρει εντάσεις και φωνές από τους φορείς της Δυτικής Ελλάδας με πρώτο τον Περιφερειάρχη Απόστολο Κατσιφάρα που σε κάθε ευκαιρία λέει πως Ολυμπία Οδός χωρίς Ολυμπία δεν νοείται.

## ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το οδικό τμήμα Πάτρα-Πύργος που ξεκινά από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μιντιλογλίου, μετά την Παράκαμψη Πάτρας και φτάνει μέχρι την είσοδο της πόλης του Πύργου με μήκος 75χλμ.

Από το 2005 μέχρι το 2013 αποτέλεσε αναπόσπαστο τμήμα της Ολυμπίας Οδού και μάλιστα έχουν εκτελεστεί έργα που αν τα μεταφράσουμε σε πρόοδο φτάνουμε το 16% του συνόλου του έργου.

Στο τέλος του 2013 και μέσα από μία επώδυνη διαδικασία, η Ολυμπία Οδός έχασε όλο το δυτικό της τμήμα και αποφασίστηκε να κατασκευαστεί μόνο το τμήμα Κόρινθος-Πάτρα μήκους 120χλμ.

Εκτός από το Πάτρα-Πύργος, εκτός παραχώρησης έμειναν και τα επόμενα τμήματα Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα που ακόμα και μέχρι σήμερα είναι σχεδόν ανενεργά σε επίπεδο ωριμότητας.

Από τις αρχές του 2014 ξεκίνησε η προσπάθεια για την κατασκευή του Πάτρα-Πύργος, αυτόνομα, ως δημόσιο έργο με βάση χρηματοδότησης το Νέο ΕΣΠΑ και το Ε.Π. ΥΜΕ-ΠΕΡΑΑ. Το καλοκαίρι της ίδιας χρονιάς ο τότε Υπουργός Υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοϊδης, ανακοινώνει τη δημοπράτηση του έργου με μία ενιαία εργολαβία με κόστος 475εκ.ευρώ που τελικά οριοθετήθηκε για τον Ιανουάριο του 2015.

Για το έργο αυτή η περίοδος ήταν και μοιραία καθώς ήρθαν οι πρόωρες εκλογές και η Κυβέρνηση άλλαξε. Ο νέος (και σημερινός) Υπουργός Υποδομών Χρήστος Σπίρτζης αποφασίζει την ακύρωση του έργου και την επαναδημοπράτηση του με οκτώ συνολικά εργολαβίες.

Από την Άνοιξη του 2015 χρειάστηκε να φτάσουμε ένα χρόνο μετά για να δούμε την πρώτη δημοπράτηση ενώ μέχρι τον Ιούλιο είχαμε φτάσει στην εκτέλεση 3 εργολαβιών. Τότε είχαμε και νέα “αναποδιά” για το έργο καθώς η έλευση του νέου Νόμου για τα δημόσια έργα “πάγωσε” σχεδόν στο σύνολο της τις νέες δημοπρατήσεις.

Κάπως έτσι φτάσαμε μέχρι σήμερα, τρία χρόνια μετά την κήρυξη του Πάτρα-Πύργος ως αυτόνομου τμήματος.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε πως ο Φάκελος Μεγάλου Έργου δεν ήταν έτοιμος ούτε επί εποχής Μ.Χρυσοχοϊδη αλλά ούτε και σήμερα, σπρώχνοντας χρονικά ακόμα περισσότερο πιο πίσω το έργο.

### **ΤΟ 2017 Η ΕΚΚΙΝΗΣΗ;**

Το μεγάλο ερώτημα είναι αν τελικά το νέο έτος θα είναι η χρονιά εκκίνησης των έργων. Σε αυτό θα πρέπει να περιμένουμε την εξέλιξη των 5 εργολαβιών. Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του Υπουργού αυτές τις μέρες πρόκειται να ανακοινωθούν η 4η και 5η εργολαβία.

Από εκεί και πέρα μπαίνουμε στα “δύσκολα” καθώς εισερχόμαστε στην Αχαΐα και στο αίτημα φορέων της περιοχής για αλλαγή της χάραξης. Σύμφωνα με στελέχη του Υπουργείου Υποδομών είναι πολύ δύσκολο να αλλάξει πλέον η χάραξη καθώς μπορεί να τιναχτεί όλο το έργο στον αέρα. Γιατί; αν αλλάξει η χάραξη πάμε από το μηδέν για τις απαλλοτριώσεις (με ότι αυτό σημαίνει σε κόστος και χρόνο), σε πιθανά αρχαιολογικά αλλά και νέες οριστικές μελέτες που θα πάρουν 1-2 χρόνια.

Μην ξεχνάμε πως ο Φάκελος Μεγάλου Έργου πρέπει να οδεύσει στις Βρυξέλλες με το σύνολο των τμημάτων και θα πρέπει να είναι

πειστικά ώριμος για να εγκριθεί άμεσα και να ξεκινήσει η ροή της χρηματοδότησης.

Ακόμα και έτσι όμως θα χρειαστεί να γίνουν πράγματα σε χρόνο ρεκόρ και στην Ελλάδα αυτό δεν το έχουμε δει να συμβαίνει. Πρέπει να διεξαχθούν οι επόμενες 3 δημοπρατήσεις μέχρι τον Μάρτιο και μετά (εφόσον έχει υπάρξει και η πολυπόθητη έγκριση) να τρέξουν οι συμβάσεις στο Ελεγκτικό Συνέδριο και μέχρι το καλοκαίρι να εγκριθούν, να κυρωθούν από τη Βουλή και να υπογραφούν προκειμένου να ξεκινήσουν ταυτόχρονα τα έργα.

Με τα παραπάνω δεδομένα δείχνει όλο και πιο πιθανό πως το επόμενο “κατασκευαστικό δράμα” θα αφορά το Πάτρα-Πύργος καθώς είναι τόσες πολλές οι διελκυστίνδες που πρέπει να περάσει που φαντάζει απίθανο να φτάσουμε σε επίπεδα κατασκευής σύντομα.

Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com

[Ακολουθήστε τον Νίκο Καραγιάννη στο twitter](#)