

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τους υπουργούς

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
- Οικονομικών

Θέμα: Οι κατασκευαστικοί κολοσσοί στους «πέντε δρόμους»

Σχετικά με το δημοσίευμα περιοδικού «Οικονομία και Θέμα» που αφορά τους πέντε μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας, που η οικονομική στενότητα του ελληνικού δημοσίου τα οδηγεί σε τέλμα.

Αρ. Πρωτ

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΠΑΒ	1846
30 ΝΟΕ. 2010	

ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ

Οι κατασκευαστικοί κολλοσσοί στον... «πέντε δρόμους»!

Οι πέντε μεγάλοι οδικοί άξονες, μήκους άνω των 750 χλμ., τείνουν να εξελιχθούν σε «μαύρη τρύπα», αφού η οικονομική στενότητα τόσο του ελληνικού δημοσίου όσο των τραπεζών και των κατασκευαστικών, οδηγεί σε τέλη τα έργα

■ Του Γιώργου Σταυράκη

Σε «αγκάθι» για κατασκευαστικούς κολλοσσούς της Ελλάδας και του εξωτερικού, αλλά και για το ελληνικό δημόσιο, εξελίσσονται οι πολυδιαφημιζόμενοι δρόμοι παραχώρησης.

Οι πέντε μεγάλοι οδικοί άξονες, μήκους άνω των 750 χιλιομέτρων, που κατασκευάζονται με ρυθμούς... χελώνας σε όλη τη χώρα με τραπεζικό δανεισμό και με τα έσοδα από τα διόδια, τείνουν να εξελιχθούν σε «μαύρη τρύπα», αφού η οικονομική στενότητα τόσο του ελληνικού δημοσίου όσο των τραπεζών και των κατασκευαστικών, οδηγεί σε τέλη τα έργα.

Οι πέντε μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι σε Πελοπόννησο, Δυτική και Κεντρική Ελλάδα υλοποιούνται με μεγάλες δυσκολίες, καθυστερήσεις και εντάσεις από την πλευρά των εργολάβων, ενώ το υπουργείο Υποδομών αποφάσισε να σπάσει στα δύο το έργο της νέας Αττικής Οδού και να το μειώσει σε 1 δισ. ευρώ, από 1,7 δισ. ευρώ που προβλεπόταν αρχικά. Σήμερα η κατάσταση στους πέντε δρόμους παραχώρησης δείχνει ότι η κρίση δεν κάνει εξαιρέσεις και «χτυπά» τους μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους.

Οι δρόμοι κατασκευάζονται με αργούς ρυθμούς, εκτός ορισμένων περιπτώσεων, και το υπουργείο Υποδομών προσπαθεί να βρει τη λύση που δεν θα εκτοξεύσει τα διόδια, κάτι που, παρά τις όποιες προσπάθειες, θα γίνει γιατί προβλέπεται από τις συμβάσεις που ψηφίστηκαν στη Βουλή.

Ιόνια Οδός

Έτσι, στο έργο της Ιόνιας Οδού οι κατασκευαστικές εργασίες προχωρούν με χαμηλούς ρυθμούς. Το έργο έχει αναλάβει η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ του ομίλου που διοικούν ο Γ. Περιστέρης και ο κ. Καμπάς, ενώ συμμετέχουν ισπανικές και γαλλικές κατασκευαστικές εταιρείες. Ο δρόμος που ξεκινάει από το Αντίρριο και φτάνει στα Ιωάννινα, αλλά και το μικρό κομμάτι της εθνικής Αθηνών - Λαμίας - Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) - Σχηματάρι - Χαλκίδα, είναι σε ποσοστό ολοκλήρωσης μόλις στο 24%. Η εργολαβία επιθυμεί -σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογράψει με το Δημόσιο- να βάλει διόδια στην εθνική οδό στο ύψος της Λυκόβρυσης, ωστόσο από την πλευρά του υπουργείου προσπαθούν να την καθυστερήσουν. Πάντως, για τις καθυ-

στερήσεις δεν φταίνει μόνο οι εργολάβοι αλλά και το Δημόσιο, καθώς τρία χρόνια μετά την υπογραφή των συμβάσεων δεν έχει παραδώσει όλες τις αναγκαίες εκτάσεις εταιρείες. Για παράδειγμα, στο συγκεκριμένο δρόμο έχει απαλλοτριώσει το 42% των αναγκαίων εκτάσεων. Πάντως, οι μελέτες φαίνεται ότι έχουν πρόβλημα σ' αυτό το έργο, καθώς σήμερα το υπουργείο Υποδομών διερευνά εναλλακτικές λύσεις για τις χαράξεις που έχουν ήδη απορριφθεί από το Συμβούλιο Επικρατείας, όπως για παράδειγμα η χάραξη της Ιόνιας Οδού στην περιοχή της λίμνης Καϊάφα ή έχουν αμφισβητηθεί, μέσω προσφυγών, όπως η περιοχή Κηλόκοβας της Ιόνιας Οδού, όπου αναζητούνται ήδη εναλλακτικές λύσεις ή οι υπάρχουσες χαράξεις συγκρούονται με τις χαράξεις του δικτύου του ΟΣΕ.



γίνει σχεδόν καθόλου εργασίες, παρ' όλο που έχουν περάσει σχεδόν δύο χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης. Για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας - Ε65, το ποσοστό ολοκλήρωσης των εργασιών είναι μόλις στο 13%, παρ' όλο που σ' αυτή την περίπτωση το Δημόσιο έχει κάνει καλά τη δουλειά του και έχει απαλλοτριώσει το 81% των εκτάσεων από όπου θα περάσει ο δρόμος. Όμως οι μελέτες και η χάραξη εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις και αναμένεται η εκδίκαση προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τη χάραξη των τμημάτων του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, ενώ οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αμφισβητούν την καταλληλότητα της χάραξης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας σχεδόν στο σύνολό του, θεωρώντας ότι αυτός στα διάφορα τμήματά του θίγει διαφορετικά οικοσυστήματα.

Ολυμπία Οδός

Σοβαρά προβλήματα αντιμετωπίζει η κοινοπραξία του Άκτωρα, του κ. Μπόμπολα, με τις υπόλοιπες εταιρείες ξένων συμφερόντων που έχουν αναλάβει να κατασκευάσουν την Ολυμπία Οδό, δηλαδή το δρόμο Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα. Λόγω της κακής ποιότητας του υπάρχοντος δρόμου και το γεγονός ότι η κίνηση γίνεται σε μία λωρίδα, η κοινοπραξία δυσκολεύεται να εισπράξει διόδια, καθώς οι πολίτες αρνούνται να πληρώσουν. Σε ό,τι αφορά τις εργασίες, το ποσοστό ολοκλήρωσης το Σεπτέμβριο του 2010 έφτασε το 17%,

έναντι του αντίστοιχου περσινού 6%. Επίσης, αναμένεται η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για την τύχη των εργασιών στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα, περιοχή Βραχναίικα.

Μαλιακός - Κλειδί

Από το τέλος του Πετάλλου στο Μαλιακό μέχρι τη θέση Κλειδί, κοντά στη Θεσσαλονίκη, το έργο κατασκευάζει η κοινοπραξία Αιγαίου, στην οποία τον πρώτο λόγο έχει η γερμανική HOCHTIEF, που έφτιαξε και το αεροδρόμιο στα Σπάτα και ακολουθεί ο Άκτωρας του κ. Μπόμπολα και η JP του ομίλου Παρασκευαΐδη - Ιωάννου. Μικρότερα ποσοστά έχουν οι Γάλλοι της VINCI, η ΑΕΓΕΚ του κ. Μαρούλη και η Αθηνά. Η κοινοπραξία, παρ' όλο το σοβαρό πρόβλημα στα Τέμνη, όπου έχασε τη ζωή του από την κατολίσθηση ο Ιταλός μηχανικός, προχωράει τα έργα με γρήγορους ρυθμούς και το ποσοστό υπέρβη το ήμισυ της δουλειάς (52%), έναντι 30% πέρσι.

Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη

Για το δρόμο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη, το ποσοστό ολοκλήρωσης το Σεπτέμβριο του 2010 είναι 55%, έναντι 27% πέρσι την αντίστοιχη περίοδο. Η πορεία του κρίνεται επίσης ικανοποιητική. Στο έργο, «κουμάντο» κάνει η κατασκευαστική Άκτωρ του κ. Μπόμπολα με ποσοστό 86,67% και με μικρότερο ποσοστό της τάξης του 13,3% συμμετέχει η Ιντρακόμ του κ. Κόκκαλη. ■

Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας

Ούτε καν στην αρχή του δεν βρίσκεται ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, ο περίφημος Ε65, που θα συνδέσει κάθετα τη Λαμία με την Εγνατία Οδό στα Γρεβενά. Πρωταγωνίστρια και σ' αυτό τον αυτοκινητόδρομο είναι η ΓΕΚ - ΤΕΡΝΑ, με επίσης ισπανικές εταιρείες. Σε αυτή την περίπτωση δεν έχουν