
Οι 5 αυτοκινητόδρομοι ολοκληρώθηκαν, ο απολογισμός και η αγωνία της επόμενης ημέρας

2017/12/27 08:39 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Η παράδοση του μεσαίου τμήματος του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), στις 22 Δεκεμβρίου 2017, σηματοδότησε το τέλος μιας εποχής.

Οι πέντε αυτοκινητόδρομοι, ήτοι ο Μορέας, η Ολυμπία Οδός, ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, η Ιόνια Οδός και ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος, των οποίων οι **συμβάσεις παραχώρησης υπογράφηκαν το 2007 και τα έργα εκκίνησαν το 2008**, ολοκληρώθηκαν το 2017.

Στο μεσοδιάστημα είχαν κινδυνέψει με... ολική κατάρρευση. Η οικονομική κρίση και οι αστοχίες των αρχικών συμβάσεων, κυρίως με υπαιτιότητα του δημοσίου, διέκοψαν την κατασκευή τους για περίπου δύο χρόνια (2011 - 2013).



Δύο

φορές διεξήχθησαν πολύμηνες διαπραγματεύσεις, οι οποίες κατέληξαν στην καταβολή αποζημιώσεων σε παραχωρησιούχους και κατασκευαστές επίσυγκυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ (2013 και 2016).

Όπως είναι φυσικό, η ολοκλήρωση των πέντε αυτοκινητοδρόμων συμβάλλει τα μέγιστα στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και συνάμα, στην ανάπτυξη των οδικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών σε πανελλαδική κλίμακα.

Ο απολογισμός των πέντε αυτοκινητοδρόμων: Στα 10,83 δις. το τελικό κόστος

Στα 6,98 δις. ευρώ ανήλθε η τελική κατασκευαστική δαπάνη των 5 αυτοκινητοδρόμων (Ολυμπία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Ιόνια Οδός, Ε65 και Μορέας), σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο Γ.Γ. Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Γιώργος Δέδες, στο 1ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, που διεξήχθη το Μάιο του 2017, στο υπουργείο Μεταφορών από τις ιστοσελίδες metaforespres.gr και yrodomes.com.

Σύμφωνα με τον κ. Δέδε, η δαπάνη κατασκευής κατά την προσφορά των 5 αυτοκινητοδρόμων έφτασε τα 4,97 δις. ευρώ, το τελικό κατασκευαστικό κόστος τα 6,27 δις. ευρώ και η τελική κατασκευαστική δαπάνη τα 6,98 δις.

Μάλιστα, οι εθνικοί πόροι που απαιτήθηκαν συμπληρωματικά για την ολοκλήρωση

των έργων, εξαιτίας των καθυστερήσεων στα αρχικά χρονοδιαγράμματα προσέγγισαν τα 1,27 δις. ευρώ, εκ των οποίων για την Ολυμπία Οδό 579 εκατ., στον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου τα 24,4 εκατ, στη Νέα Οδό τα 243,3 εκατ., στον Ε65 τα 155,4 εκατ. και στον Μορέα τα 270,6 εκατ. (στοιχεία Μαΐου 2017).

Όσον αφορά το **τελικό κόστος των αυτοκινητοδρόμων**, δηλαδή Γ' ΚΠΣ + ΕΣΠΑ + ιδιωτική συμμετοχή, αυτό ανήλθε στα 10,83 δις.

Το μεσαίο τμήμα του Ε65 έφτασε τα 1,63 δις, η Ολυμπία Οδός τα 3,27 δις, ο Αιγαίου τα 2,05 δις, ο Μορέας τα 1,60 δις. και η Νέα Οδός τα 2,28 δις.

«Συντελέστηκαν πολλά μικρά θαύματα με την συμβολή του υπουργείου Υποδομών, ώστε να επιτευχθεί έγκαιρα ο εθνικός στόχος της παράδοσης των οδικών αξόνων, οι οποίοι αντιμετώπιζαν κίνδυνο επιστροφής κοινοτικών κονδυλίων, ωστόσο το ελληνικό δημόσιο πέτυχε την εξοικονόμηση εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ στην επανεκκίνηση των έργων», υπογράμμισε ο Γ.Γ. Υποδομών, σημειώνοντας ότι, ενώ οι απαιτήσεις των παραχωρησιούχων και των κατασκευαστών ανέρχονταν στα 1,6 δις. ευρώ, η τελική συμφωνία έκλεισε στα 676 εκατ.

Οι αρχικές εκτιμήσεις

Για... ιστορικούς λόγους, υπογραμμίζεται ότι τα συνολικά έσοδα Δημοσίου και ιδιωτών από τους 5 οδικούς άξονες, σε βάθος 30ετίας, είχαν **προϋπολογιστεί στα 60 δις. ευρώ.**

Η πρόβλεψη των εσόδων έγινε το 2007, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές συνθήκες της περιόδου, οι οποίες... ξεπεράστηκαν στη συνέχεια.

Σύμφωνα με τις παραδοχές του 2007, τα έσοδα του Δημοσίου από τις 30ετείς συμβάσεις παραχώρησης θα προσέγγιζαν τα 20 δις., ενώ των παραχωρησιούχων τα 40 δις.



Το

τελικό κόστος των 5 αυτοκινητοδρόμων είχε υπολογιστεί, τότε, ότι θα ανερχόταν συνολικά στα 8,7 δις. ευρώ, εκ των οποίων 2,3 δις. θα προέρχονταν από το δημόσιο και την ΕΕ, 3,3 δις. από τις τράπεζες και 800 εκατ. από τα ίδια κεφάλαια των κατασκευαστικών εταιρειών.

Το καθαρό κατασκευαστικό κόστος των 5 έργων ανερχόταν στα 6,43 δις και το συνολικό στα 8,7 δις., συμπεριλαμβανομένου του κόστους συντήρησης και λειτουργίας των ολοκληρωμένων τμημάτων, καθώς και τα χρηματοοικονομικά κόστη.

Η επόμενη ημέρα

Ποια είναι η επόμενη ημέρα; Οι 5 αυτοκινητόδρομοι ολοκληρώθηκαν (απομένει ο κόμβος του Ρίου στην Ολυμπία Οδό, αλλά και το νότιο και βόρειο τμήμα του Ε65 – τα δυο τελευταία θα κατασκευαστούν ως δημόσια έργα), ο κατασκευαστικός κλάδος αγωνιά για την επόμενη ημέρα.

Το μεγαλύτερο κατασκευαστικό έργο, **πέρα από το Ελληνικό, είναι η γραμμή 4 του μετρό**, το αεροδρόμιο στο Καστέλι, το εμπορευματικό κέντρο ιδιωτών στο Θριάσιο και η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Σε επίπεδο οδικών υποδομών, το ενδιαφέρον εντοπίζεται στην υποθαλάσσια Σαλαμίνας και τον ΒΟΑΚ, ωστόσο και τα δυο έργα δεν είναι ώριμα.