

## Μας στοίχισαν «χρυσάφι», αλλά... επιτέλους ολοκληρώνονται οι οδικοί άξονες

2016/09/09 23:57 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Υπογράφηκαν το 2007, θα ολοκληρωθούν το 2017. Συνεχίζοντας την «παράδοση» των δημοσίων έργων, όπου τα χρονοδιαγράμματα δεν... ακολουθούνται, οι πέντε οδικοί άξονες (Ολυμπία, Ιόνια, Ε65, Αιγαίου, Μορέας) μας στοίχισαν «χρυσάφι».

Ωστόσο, έχουν φτάσει στην τελική ευθεία υλοποίησης, έχοντας ως κεντρική επιδίωξη **την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και συνάμα, την ανάπτυξη των οδικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.**

Οι συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων κυρώθηκαν με νόμο, το 2007, στη Βουλή, έχοντας υψηλή συνταγματική προστασία. Συνεπώς, κάθε επαναδιαπραγμάτευση και αναθεώρησή τους χρειαζόταν τη συμφωνία όλων των πλευρών, δηλαδή τραπεζών και κατασκευαστικών εταιρειών.

image not found or type unknown



Ως γνωστόν, τα έργα σταμάτησαν και επανεκκίνησαν αρκετές φορές. Το κίνημα «Δεν Πληρώνω», η μείωση του κυκλοφοριακού όγκου και γενικότερα, η οικονομική ύφεση οδήγησαν τα έργα σε τέλμα και τις τράπεζες στην απεμπόληση της χρηματοδότησης.

Τελικά, το δημόσιο έβαλε «πλάτη», δηλαδή εγγυήθηκε τις απώλειες από τη μείωση των εσόδων από τα διόδια και τα εργοτάξια πήραν και πάλι μπροστά.

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 έχουν διαψευσθεί. 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.

Η κατασκευή των 5 αυτοκινητοδρόμων **είχε υπολογιστεί, τότε, ότι θα κόστιζε συνολικά 8,7 δις. ευρώ,**

εκ των οποίων 2,3 δις. θα προέρχονταν από το δημόσιο και την ΕΕ, 3,3 δις. από τις τράπεζες (τα δάνεια αυτά έχουν χορηγηθεί στις κατασκευαστικές εταιρείες, οι οποίες υποχρεούνται να τα αποπληρώσουν) 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.

Image not found or type unknown



Πόσο έφτασε ο τελικός λογαριασμός; Άγνωστο, αφού συμβάσεις «κόπηκαν», όπως το τμήμα Πάτρα - Πύργος της «Ολυμπίας Οδού» και η «αρχή» και το «τέλος» του Ε-65.

Παράλληλα, το ελληνικό δημόσιο και οι παραχωρησιούχοι προχώρησαν στην υπογραφή «Μνημονίων Συναντίληψης», οι οποίες επαναπροσδιόρισαν τις αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις, την αρχαιολογία, κτλ.

Το υπουργείο Μεταφορών διατείνεται ότι εξοικονόμησε 764 εκατ., **έναντι των διεκδικήσεων των παραχωρησιούχων, οι οποίες - όπως είναι λογικό - ήταν «στο Θεό».**

Στα τέλη Ιουνίου, η Ιόνια Οδός (Αντίρριο - Ιωάννινα) βρισκόταν στο 81% και ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ξυνιάδα - Τρίκαλα) στο 80%. Αντίστοιχα, η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα) στο 79,4%, ο Αιγαίου (Μαλιακός - Κλειδί) στο 92% και ο Μορέας (Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα) στο 97%.