
Πάτρα - Πύργος: Τα υπέρ και τα κατά μιας ριζικής λύσης

2019/07/23 10:37 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Ποια είναι η ριζική λύση που επεξεργάζεται το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τις 8 εργολαβίες του Πάτρα - Πύργος;

Η ακύρωση τους, με την ταυτόχρονη καταβολή αποζημιώσεων στους εργολάβους **(οι αρχικές εκτιμήσεις κάνουν λόγο για 6,5 με 7 εκατ. ευρώ)** και η επαναπροκήρυξη του οδικού άξονα ως ενιαίο έργο;

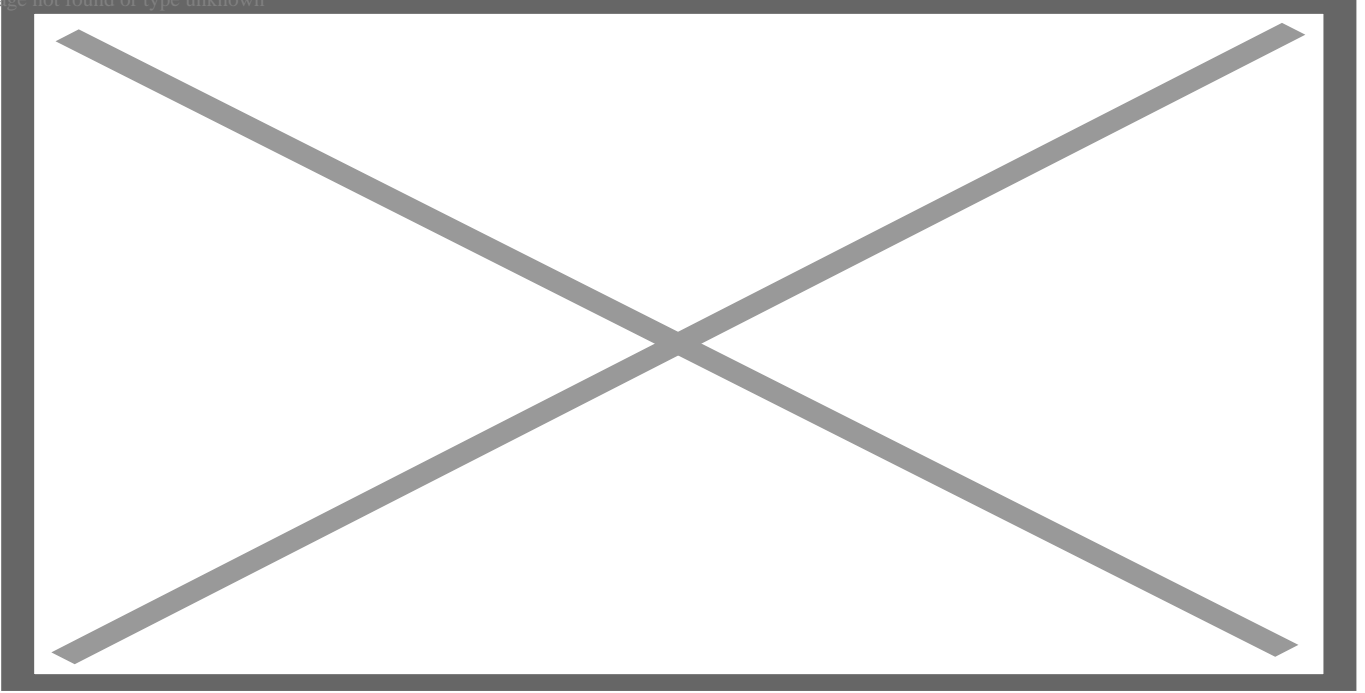
Η συνέχιση της υπάρχουσας διαδικασίας; Η ακύρωση των εργολαβιών που δεν έχουν υπογεγραμμένη σύμβαση και η επαναπροκήρυξή τους και η συνέχιση εκείνων που έχουν υπογεγραμμένη;

Από την πλευρά του, ο νέος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής παρουσίασε, στη Βουλή, την κατεύθυνση στην οποία θα κινηθεί το υπουργείο, αφήνοντας ανοιχτά όλα τα ενδεχόμενα.

«Ένα έργο που πριν 5 χρόνια ήταν έτοιμο προς δημοπράτηση και σήμερα θα ήταν ολοκληρωμένο, το παραλάβαμε σπασμένο σε 8 κομμάτια.

Στα 3 από τα 8 έργα δεν έχει υπογραφεί καν σύμβαση, ενώ στα υπόλοιπα 5 έργα δεν έχει ξεκινήσει η υλοποίησή τους και παράλληλα δόθηκε προκαταβολή μόνο σε ένα.

Οι κατατμήσεις έργων σχεδόν πάντα οδηγούν σε «κουφάρια» ή σε τεράστιες καθυστερήσεις και το πληρώνουμε και 3 φορές παραπάνω. **Οι υπερβολικές εκπτώσεις το θέτουν σε κίνδυνο.** Και το αποκορύφωμα;



Η προηγούμενη κυβέρνηση εγκαινίασε υποτίθεται εργοτάξιο κι εμείς ξέρετε τι παραλάβαμε; Μια χωματερή με 50.000 τόνους απορρίμματα (στην 5η εργολαβία)», ανέφερε αρχικά ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

«Όπως είναι σήμερα το έργο, οδηγείται σε αδιέξοδο. Είναι εκτός πραγματικότητας να συζητάμε απλώς αν θα καθυστερήσει ή αν θα χαθούν χρήματα. Το έργο είναι κυριολεκτικά στον αέρα. Χρειάζεται μια ριζική λύση.

Μελετάμε διεξοδικά τις εναλλακτικές και **είμαστε σε επαφή με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, ώστε τελικά να προχωρήσουμε σε λύση όσο το δυνατόν ταχύτερη και με εξασφαλισμένη τη χρηματοδότηση. Εμείς αυτό το έργο έχουμε δεσμευτεί να το κάνουμε. Και θα το κάνουμε», συμπλήρωσε.

Ποια είναι τα υπέρ και τα κατά μιας ριζικής λύσης; **Εάν υποθέσουμε ότι η «ριζική λύση» είναι η ακύρωση όλων των διαγωνισμών**, τότε στα αρνητικά συγκαταλέγονται οι αποζημιώσεις στους αναδόχους, οι δικαστικές εμπλοκές (ακυρώνονται υπογεγραμμένες συμβάσεις) και η νέα καθυστέρηση του έργου (αφού θα απαιτηθεί νέα διαγωνιστική διαδικασία, σε συνδυασμό με τις καθυστερήσεις από τις προσφυγές, κτλ.)

Στα τυχόν θετικά, εάν ο οδικός άξονας των 75 περίπου χιλιομέτρων προκηρυχθεί ως ενιαίο έργο, τότε θα έχεις να «κάνεις» με έναν ανάδοχο και όχι με 4-5 διαφορετικούς, ο καθένας εκ των οποίων μπορεί να συμβάλλει στην καθυστέρηση του έργου.

Πάντως, **κάθε λύση απαιτεί την σύμφωνη γνώμη της ΕΕ, η οποία έχει εγκρίνει 293 εκατ. ευρώ** από το Ταμείο Συνοχής για την ολοκλήρωσή του.

Υπενθυμίζεται ότι ο αυτοκινητόδρομος Πάτρας - Πύργου, μήκους 75 χλμ, ήταν

αρχικά κομμάτι της Ολυμπίας Οδού.

Ωστόσο, στην αναθεώρηση της σύμβασης παραχώρησης, στα τέλη του 2013, κόπηκε. Κατόπιν το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποφάσισε να το προκηρύξει αρχικά ως αυτοτελές έργο (επί υπουργίας Μιχ. Χρυσόχοϊδη), ωστόσο αργότερα χωρίστηκε σε 8 εργολαβίες (επί υπουργίας Χρ. Σπίρτζη).