



Αθήνα, 14 Ιουλίου 2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών

Θέμα: «Οδικοί άξονες Πελοποννήσου»

Στα 55 εκ. ευρώ υπολογίζεται η δαπάνη για την κατασκευή του έργου βελτίωσης και αναβάθμισης του υφιστάμενου δρόμου Καλαμάτα – Ριζόμυλος, μήκους 16,4 χλμ., σύμφωνα με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που κατατέθηκε στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Η δημόσια διαβούλευση θα διεξαχθεί μέχρι τις 5 Μαΐου (πήρε παράταση), ενώ για τη μελέτη θα γνωμοδοτήσει το Περιφερειακό Συμβούλιο (είναι θέμα στο Περιφερειακό συμβούλιο την Δευτέρα 13- Ιουλίου 2020) και θα υπάρξει διαβούλευση στα Δημοτικά Συμβούλια Καλαμάτας και Μεσσήνης.

Να υπενθυμίσουμε ότι για την υλοποίηση του οδικού άξονα Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη στη διαδικασία που έχει ξεκινήσει το υπουργείο Υποδομών, έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον οι 5 από τις μεγαλύτερες τεχνικές εταιρείες της χώρας.

Σύμφωνα με τα βασικότερα σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων:

Η παρούσα μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων αφορά την πραγματοποίηση εργασιών βελτίωσης και τη λειτουργία του υφιστάμενου οδικού δικτύου της εθνικής οδού στο τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος, συνολικού μήκους περίπου 16,4 χλμ. Η αρχή του έργου βρίσκεται σε υφιστάμενο ισόπεδο κόμβο στην περιοχή της εξόδου από την πόλη της Καλαμάτας (συμβολή των οδών Αθηνών και Ηρώων Πολυτεχνείου – κόμβος Ζαφείρη στο Ασπρόχωμα) και το τέλος του συνδέεται με την εγκεκριμένη μελέτη του επόμενου οδικού τμήματος Ριζόμυλος – Πύλος (300 μέτρα νότια του οικισμού της Βελίκας και 1,3 χλμ. νοτιοανατολικά του οικισμού του Ριζόμυλου).

Το συγκεκριμένο οδικό έργο 16.375 μέτρων, χωρίζεται σε 4 υποτμήματα:

1) Υποτμήμα I (Καλαμάτα – Ασπρόχωμα):

α) Καλαμάτα – Άρις ποταμός: 853 μέτρα, πλάτος 7 μέτρα, 2 λωρίδες αστικού τύπου με πεζοδρόμια, ταχύτητα 50 χιλιόμετρα.

β) Άρις ποταμός – Ασπρόχωμα: 1.693 μέτρα, πλάτος 7,5 μέτρα, 2 λωρίδες, ταχύτητα 70 χιλιόμετρα.

2) Υποτμήμα II (Ασπρόχωμα – είσοδος Μεσσήνης):

Δεξιός κλάδος αρτηρίας: 2.755 μέτρα, πλάτος 8,2 μέτρα, κλάδος μονής κατεύθυνσης (δίχνος με Λωρίδα Πολλαπλών Χρήσεων), ταχύτητα 80 χιλιόμετρα.

Αριστερός κλάδος αρτηρίας: 2.885 μέτρα (νέα οδός), πλάτος 8,2 μέτρα, κλάδος μονής κατεύθυνσης (δίχνος με Λωρίδα Πολλαπλών Χρήσεων), 80 χιλιόμετρα.

3) Υποτμήμα III (παράκαμψη Μεσσήνης): 4.003 μέτρα, πλάτος 17 μέτρα, διαχωρισμένη κυκλοφορία (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα), ταχύτητα 80 χιλιόμετρα.

4) Υποτμήμα IV (έξοδος Μεσσήνης – Βελίκα): 6.941 μέτρα, πλάτος 17 μέτρα, διαχωρισμένη κυκλοφορία (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα), ταχύτητα 80 χιλιόμετρα.

Ο δρόμος διέρχεται 200 μέτρα νότια της Μεσσήνης, 100 μέτρα βόρεια της Ανάληψης και 300 μέτρα νότια της Βελίκας.

Το έργο περιλαμβάνει 4 γεφυρώσεις ποταμών και ρεμάτων, τα οποία διασταυρώνονται με την αρτηρία. Είναι στον Πάμισο 160 μέτρα, στα ρέματα Μουρτιάς 25 μέτρα, Τυφλού 40 μέτρα και στο χείμαρρο Βελίκας 65 μέτρα.

Προβλέπονται 12 κυκλικοί κόμβοι:

Καλαμάτας στου Ζαφείρη, μετά από 900 μέτρα στον ποταμό Αρι, μετά από 1,7 χιλιόμετρα στο Ασπρόχωμα (στο ύψος της κεραμοποιίας Αναγνωσταρά), μετά από 1,5 χλμ. του “Μορέα”, μετά από 300 μέτρα του αεροδρομίου, 3 στη Μεσσήνη (μετά από 900 μέτρα, μετά από 2,5 χλμ. ο δεύτερος και μετά από 1,6 χλμ. ο τρίτος), μετά από 2,3 χλμ. στην Ανάληψη, μετά από 900 μέτρα στη Μάδαινα (ισόπεδη σύνδεση), μετά από 200 μέτρα στο Δρακονέρι και μετά από 1,5 χλμ. στον Άγιο Αυγουστίνο.

Προβλέπονται 6 κάτω διαβάσεις, 27 μέτρα αυτή στον Άγιο Νικόλαο Μεσσήνης και 22 μέτρα οι υπόλοιπες από τη Μεσσήνη και πέρα.

Για την αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου και την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες, προβλέπονται άνω και κάτω διαβάσεις, καθώς και κάθετοι και παράπλευροι δρόμοι. Οι 21 παράπλευροι δρόμοι είναι συνολικού μήκους 19.391 μέτρων.

Οι κάθετες οδοί και οι συμβάλλουσες στους κόμβους διατηρούνται με το πλάτος οδοστρώματος που έχουν σήμερα. Οι τοπικές οδοί προβλέπονται με πλάτος οδοστρώματος 4,5 μέτρων και ταχύτητα μελέτης 40 χιλιόμετρα. Σε σοβαρούς τοπικούς δρόμους η αποκατάσταση γίνεται με πλάτος οδοστρώματος 5,5 μέτρα.

Η αναβαθμιζόμενη οδός ανήκει στο δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο και αποτελεί συνέχεια του έργου παραχώρησης του “Μορέα”, συνδέοντας τον αυτοκινητόδρομο με τη νοτιοδυτική Μεσσηνία κι εξυπηρετώντας έτσι την προσπέλαση Μεσσήνης, Κορώνης, Πύλου, Μεθώνης και λοιπών περιοχών. Το τέλος της υπό μελέτη αρτηρίας συνδέεται με το οδικό τμήμα Ριζόμυλος – Πύλος.

Το έργο έχει σχεδιαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΓΠΣ του Δήμου Καλαμάτας και του ΓΠΣ του Δήμου Μεσσήνης. Επιπλέον, η αναβάθμιση του οδικού δικτύου Καλαμάτα – Μεσσήνη – Πύλος – Γαργαλιάνοι – Φιλιατρά – Κυπαρισσία προτείνεται στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Πελοποννήσου, για την ενίσχυση της ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η βελτίωση του υπό εξέταση οδικού έργου θα συμβάλει άμεσα και στην ανάπτυξη του τουρισμού στη συγκεκριμένη περιοχή, εφόσον θα διευκολύνεται η πρόσβαση στις τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, παραλίες, αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ.), καθώς και η πρόσβαση από και προς το αεροδρόμιο Καλαμάτας.

Στο ΓΠΣ Μεσσήνης προτείνεται νέα χάραξη της εθνικής οδού προς Πύλο, ώστε να μην επιβαρύνεται το κέντρο που έχει δημιουργηθεί στη σημερινή οδό Παύλου Πτωχού.

Όσον αφορά στις εκτάσεις που θα απαλλοτριωθούν για την κατασκευή του έργου, η συνολική επιφάνεια που καλύπτουν υπολογίζεται σε 632.000 τ.μ. Το μεγαλύτερο ποσοστό των απαλλοτριωμένων εκτάσεων (89%) αντιστοιχεί στα δύο τελευταία υποτμήματα, στα οποία σε αρκετά σημεία θα πραγματοποιηθεί νέα χάραξη.

Πέραν των προβλεπόμενων υδραυλικών έργων και προκειμένου να διασφαλιστεί ο μειωμένος πλημμυρικός κίνδυνος τόσο στο ίδιο το έργο, όσο και στο επηρεαζόμενο από αυτό φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της ζώνης διέλευσής του, προβλέπονται εργασίες αποκατάστασης (καθαρισμός – μόρφωση) της παροχετευτικής ικανότητας υφιστάμενων αρδευτικών και αποστραγγιστικών τάφρων, συνολικού μήκους 6,2 χιλιομέτρων που διαρρέουν την περιοχή της ζώνης διέλευσης του έργου και ειδικότερα στο τμήμα του νοτίως του αεροδρομίου, μεταξύ των ποταμών Άρι και Παμίσου.

Όσον αφορά τον κυκλοφοριακό φόρτο πραγματοποιήθηκαν 24ωρες μετρήσεις σε 3 σημεία του οδικού άξονα, από τις 28 Ιουλίου έως και τις 2 Αυγούστου 2017.

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος: Στο Ασπρόχωμα 16.650 οχήματα (ελάχιστος 12.465 – μέγιστος 18.176), στο αεροδρόμιο 21.286 οχήματα (ελάχιστος 18.229 – μέγιστος 23.085) και στην έξοδο Μεσσήνης 12.574 οχήματα (ελάχιστος 12.228 – μέγιστος 13.011).

Στη μελέτη επισημαίνεται ο “σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος κυρίως στην περιοχή του αεροδρομίου, στην οποία τις ώρες αιχμής, λόγω της ανεπάρκειας της υφιστάμενης αρτηρίας δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση με μεγάλες καθυστερήσεις και ουρές”.

Για το σύνολο του έργου το εύρος του κυκλοφοριακού φόρτου κυμαίνεται από 12.228 μέχρι 23.085 οχήματα την ημέρα.

Ο αναμενόμενος κυκλοφοριακός φόρτος το 2027, με αύξηση 3%, είναι ο μέσος 17.000 οχήματα για το Ασπρόχωμα, 22.000 για το αεροδρόμιο και 13.000 για την έξοδο Μεσσήνης.

Για την κατασκευή του δρόμου Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη, του πιο σημαντικού έργου της Μεσσηνίας, έχουν δείξει ενδιαφέρον οι 5 από τις μεγαλύτερες τεχνικές εταιρείες της χώρας.

Συγκεκριμένα, στον διεθνή διαγωνισμό του υπουργείου Υποδομών, στις αρχές Ιουλίου του 2019, με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση σύμβασης Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) προσφορές κατέθεσαν οι: 1) ΑΒΑΞ Ανώνυμη Εταιρεία – Εργοληπτική – Τουριστική – Εμπορική – Βιομηχανική – Οικοδομικών Υλικών και Μηχανημάτων (διακριτικός τίτλος ΑΒΑΞ Α.Ε.). 2) ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις Α.Ε. 3) ΙΝΤΡΑΚΟΜ Κατασκευές Ανώνυμη Εταιρεία Τεχνικών Έργων και Μεταλλικών Κατασκευών. 4) ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών, Ακινήτων και Κατασκευών (και διακριτικό τίτλο ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.). 5) Ένωση Προσώπων ACCIONA Concesiones – Μυτιληναίος.

Και οι 5 προσφορές έγιναν αποδεκτές από το υπουργείο και συνεχίζουν στην επόμενη φάση του έργου.

Να υπενθυμίσουμε ότι ο πλήρης τίτλος του έργου είναι “Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του οδικού άξονα Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη, με ΣΔΙΤ”, με εκτιμώμενη αξία 312,23 εκ. ευρώ (ποσό με ΦΠΑ).

Η διαδικασία ανάθεσης, για την παρούσα σύμπραξη, περιλαμβάνει 2 φάσεις. Α' φάση: Εκδήλωση ενδιαφέροντος. Β' φάση, η οποία περιλαμβάνει 2 στάδια: α) Ανταγωνιστικός διάλογος και β) υποβολή δεσμευτικών προσφορών.

Στην προκήρυξη του διαγωνισμού επιβεβαιώνεται ότι “η διάρκεια της σύμβασης της ΣΔΙΤ θα είναι 360 μήνες (30 χρόνια)” και διευκρινίζεται πως η σύμβαση δεν σχετίζεται με έργο ή και πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αναφέρεται, επίσης, ότι “στο πλαίσιο της σύμβασης σύμπραξης, ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (Ι.Φ.Σ.) καλείται να αναλάβει τα ακόλουθα: α) Εκπόνηση του συνόλου των απαιτούμενων μελετών, για την κατασκευή του έργου, με βάση τις διατιθέμενες από την αναθέτουσα αρχή μελέτες, τον οριστικό σχεδιασμό του έργου που θα προκύψει κατά τη διαδικασία ανάθεσης και την περιβαλλοντική αδειοδότησή του, β) κατασκευή του συνόλου των εργασιών, οι οποίες προβλέπονται στις μελέτες του κατασκευαστικού σχεδιασμού του έργου, με στόχο την πλήρη λειτουργική απόδοση και ετοιμότητα του έργου, γ) χρηματοδότηση του έργου, όπως θα προκύψει, βάσει του οριστικού σχεδιασμού, δ)

συντήρηση, λειτουργία του οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη, όπως αυτό θα προβλέπεται στον οριστικό σχεδιασμό, για όλη τη διάρκεια της σύμπραξης, ε) επιστροφή του έργου στο ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη σύμβαση, στο τέλος της συμβατικής περιόδου”.

Η σύμβαση με τον ανάδοχο, σύμφωνα με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής στις 29 Μαρτίου 2019, αναμένεται να έχει διάρκεια 30 χρόνια: 4 χρόνια η κατασκευή για όλο το δρόμο μέχρι τη Μεθώνη και 26 χρόνια η συντήρηση. Η Διυπουργική αποφάσισε, επίσης, ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα χρηματοδοτήσει την υλοποίηση του έργου με 50 εκ. ευρώ. Το έργο θα κατασκευαστεί κυρίως με ιδιωτικά κεφάλαια, με δάνεια που θα πάρει ο κατασκευαστής, και το Ελληνικό Δημόσιο, αφού θα έχει σημαντική οικονομική συμβολή, θα του πληρώνει μικρότερες ετήσιες δόσεις για την απόσβεση των χρημάτων του και για τη συντήρηση του έργου.

Η μεγάλη καθυστέρηση της ολοκλήρωσης των αυτοκινητόδρομων των οδικών αξόνων Πάτρα –Πύργος –Καλό νερό –Τσακώνα και Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος - Μεθώνη αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της Πελοποννήσου και στην ενίσχυση της τοπικής της οικονομίας κάτι το οποίο ενισχύεται από την δυσμενή οικονομική περίοδο που διέρχεται η χώρα μας.

Η ολοκλήρωση των 2 συγκεκριμένων αξόνων αποτελούν χρόνιο αίτημα των Πελοποννησίων πολιτών με δεδομένο ότι η κατασκευή τους θα δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για την ανάδειξη του πρωτογενούς τομέα παράλληλα και του Τουριστικού προϊόντος. Οι παλινωδίες των προηγούμενων κυβερνήσεων και η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου οδήγησε σε μεγάλες καθυστερήσεις οι οποίες όπως ήταν αναμενόμενο προκαλούν την οργή και το θυμό των φορέων και των κατοίκων της περιοχής.

Επισημαίνω ότι ο συγκεκριμένος άξονας έχει χαρακτηριστεί από τους φορείς της Αυτοδιοίκησης και των Επιμελητηρίων Αχαΐας, Ηλείας και Μεσσηνίας, ως δρόμος του «Θανάτου» εφόσον έχει βαφτεί με το αίμα 200 νεκρών συνανθρώπων μας τα τελευταία 10 χρόνια ενώ οι τραυματίες έχουν ξεπεράσει τις 4000. Ενδεικτικά σας αναφέρω την δυναμική κινητοποίηση όλων των φορέων και των κατοίκων της περιοχής στις 26

Φεβρουαρίου 2020 με βασικό αίτημα «όχι άλλους θανάτους – όχι άλλα θύματα – όχι άλλο αίμα».

Σε ότι αφορά τον οδικό άξονα Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος - Μεθώνη η ολοκλήρωση του οποίου θα δώσει υπεραξία σε περιοχές της Μεσσηνίας όπου διαθέτουν ιδιαίτερος υψηλού επιπέδου τουριστικό προϊόν

Κατόπιν όλων των παραπάνω,

Ερωτάται ο κ Υπουργός:

1. Σε ποιο στάδιο βρίσκονται τα δημοπρατημένα τμήματα του οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος –Καλό νερό –Τσακώνα;
2. Μετά την λανθασμένη απόφαση της κυβέρνησης Σαμαρά το 2013 όπου με το περίφημο τότε restart εξαίρεσέ το τμήμα Πύργος Καλό Νερό από την Ολυμπία Οδό, ποια είναι η εξέλιξη και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του συγκεκριμένου τμήματος;
3. Ποια η πηγή χρηματοδότησης του; Ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του τμήματος Καλού Νερό - Τσακώνα όπου είναι η φυσική συνέχεια της Ολυμπίας Οδού και αποτελεί επιτακτική ανάγκη η ολοκλήρωση του με δεδομένο ότι μόνο με αυτό τον τρόπο το έργο αποκτά εμβληματικό χαρακτήρα και καλύπτει τις προϋποθέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου;
4. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση της Β' φάσης της διαγωνιστικής διαδικασίας με ΣΔΙΤ και ανταγωνιστικό διάλογο;
5. Υπάρχει εναλλακτική μελέτη για το τμήμα Καλαμάτα - Ριζόμυλος με διαφορετική χάραξη (νότια – παραλιακή);
6. Ποιο είναι το συνολικό ποσό που έχει προϋπολογιστεί για την κατασκευή ολόκληρου του οδικού άξονα και ποιο το ποσό με το οποίο θα συμμετέχει ο τελικός ανάδοχος;
7. Στην περίπτωση που δεν υπάρξει ουδεμία μεταβολή στην υφιστάμενη μελέτη , υπάρχει σχεδιασμός της κυβέρνησης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχει θέσει το Δ.Σ Καλαμάτας για την ανάδειξη της δυτικής πλευράς της πόλης καθώς και τα προβλήματα προσβασιμότητα σε αρκετές περιοχές του Δήμου Μεσσήνης έτσι όπως καταγράφηκαν από το αντίστοιχο Δημοτικό Συμβούλιο;

Η ερωτώσα βουλευτής

Φωτεινή Μπακαδήμα