

Με αργά βήματα προχωρά η υπόθεση έναρξης της υλοποίη-σης του λεγόμενου και ως αναβαλλόμενου τμήματος του Ε65 από τη Λαμία μέχρι την Ξυνιάδα. ...

Μέχρι στιγμής η ένταξη του έργου στο ΕΣΠΑ 2014-2020 βρίσκεται στην DG Comp την ειδική υπηρεσία της Κομισιόν για τον ανταγωνισμό. Όπως μαθαίνει το ypodomes.com εδώ και μήνες υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριώ ν για να προχωρήσει η υπόθεση και να πάρει το πολυπόθητο "πράσινο φως".
Βέβαια δεν πρόκειται για κάτι τόσο απλό, τουλάχιστον όσο θα μπορούσε να είναι. Μετά την έγκριση της DG Comp θα πρέπει να σταλεί ο Φάκελος Μεγάλου Έργου (ΦΜΕ) στην επόμενη υπηρεσία της Κομισιόν την DG Regio. Εφόσον, πάρει την έγκριση και από εκεί, τότε η αρμόδια διαχειριστική αρχή θα μπορέσει να εντάξει το έργο στο Ε.Π. ΥΜΕ-ΠΕΡΑΑ και το Υπουργείο Υποδομώ ν με τη σειρά του να δώ σει το έναυσμα για την έναρξη των εργασιώ ν στην ΤΕΡΝΑ, που είναι και ο κατασκευαστής του μεσαίου, υπό ολοκλήρωση τμήματος Ξυνιάδα-Τρίκαλα.
Σύμφωνα με τις πιο μετροπαθείς προβλέψεις τα έργα θα ξεκινήσουν το πρώ το τρίμηνο του 2018, χωρίς όμως αυτό να είναι δεσμευτικό μιας και μέχρι σήμερα οι Ευρωπαϊκές Υπηρεσίες δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα ευέλικτες χρονικά.
Να θυμίσουμε ότι το θέμα της κατασκευής του νότιου τμήματος του Αυτοκινητόδρομου Ε65Λαμία-Ξυνιάδα ξεκίνησε από το 2013 όταν το μήκους 32,5χλμ έργο "κόπηκε" στην αναθεώ ρηση της σύμβασης το 2013 λόγω έλλειψης χρημάτων. Έκτοτε η διαδικασία για την ενεργοποίηση του ετοιμάζεται.
Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το έργο είναι ιδιαίτερο καθώ ς δεν θα υπάρξει διαγωνιστική διαδικασία μιας και θεωρείται ως συνέχεια του έργου του Ε65 και όπως αναγράφεται άλλωστε και στην αναθεωρημένη σύμβαση.
Το τμήμα Λαμία-Ξυνιάδα κατασκευαστικά παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον καθώ ς ουσιαστικά χωρίζεται σε τρία διακριτά τμήματα. Το πρώ το από τη Χ.Θ.0 (την αρχή του άρχη με τον ανισόπεδο κόμβο πριν την Λαμία) και μέχρι το 15οχλμ, δηλαδή μέχρι τον Ανισόπεδο Κόμβο Καρπενησίου, είναι αρκετά ώ ριμα σε ποσοστό που ξεπερνά το 40%. Αυτό δίνει την πεποίθηση στην Κεντρική Οδό Α.Ε. (ΤΕΡΝΑ), που είναι η κατασκευάστρια εταιρεία ότι θα μπορούσε να ολοκληρωθεί σε περίπου 18 μήνες. Θεωρητικά θα μπορούσε να λειτουργήσει το δεύτερο εξάμηνο του 2019.
Το δεύτερο τμήμα από το 15ο χλμ μέχρι το 29ο, πριν την Σήραγγα Δομοκού, είναι το πιο προβληματικό καθώ ς σε αυτό εντοπίζονται όλες οι απαλλοτριώ σεις. Εδώ προς το παρόν δεν έχουν κηρυχθεί οι απαλλοτριώ σεις στο μεγαλύτερο τμήμα των 14χλμ και θα πρέπει να αποτελέσει το βασικότερο μέλημα του Υπουργείου για πολλούς λόγους.
Ο πρώ τος είναι για να μην υπάρξουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις και κολλήσει συνολικά η λειτουργία του νότιου τμήματος. Ο δεύτερος είναι απόρροια του πρώ του και δεν είναι άλλο από την διεκδίκηση νέων κοστοβόρων

αποζημιώ σεων από γεγονότα που δεν είναι ευθύνη του κατασκευαστή. Τέτοια ζήσαμε δεκάδες στην δεκαετή κατασκευή των 5 αυτοκινητόδρομων και κόστισαν ουκ ολίγα εκατομμύρια στο Ελληνικό Δημόσιο.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο νέος νόμος 4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις αλλά και η τροπολογία 7α ειδικά για τα μεγάλα έργα είναι ένα όπλο για το ΥΠΟΜΕ το οποίο υποστηρίζει ότι πλέον με το που θα φτάνουν οι υποθέσεις στο Εφετείο, μέσα σε 10 μέρες οι εκτάσεις θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τα έργα.

Στο τρίτο τμήμα έχουμε το μεγαλύτερο τεχνικό έργο σε όλον τον αυτοκινητόδρομο της Κεντρικής Οδού Ε65, Λαμία-Γρεβενά. Είναι η Σήραγγα Δομοκού, μήκους 3χλμ. η οποία ολοκληρώ νει το τμήμα Λαμία-Ξυνιάδα και στο τέλος της με ένα μικρό ανοιχτό τμήμα, "κουμπώ νει" με το υπό ολοκλήρωση τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα.

Εδώ έχουμε ως δεδομένο από την περίοδο 2008-2011 να έχουν διανοιχθεί από 500 μέτρα σε κάθε πλευρά της σήραγγας και στις 2 κατευθύνσεις.Έτσι για διάνοιξη απομένουν περίπου 2χλμ. Η λειτουργία αυτού του τμήματος εφόσον έχουμε μία επανάληψη της διάνοιξης της Κλόκοβας, θα μπορούσε να γίνει μέσα στο 2019, όμως αυτό που γίνεται πλέον αντιληπτό, είναι πως το σημείο κλειδί για να λειτουργήσει το τμήμα Λαμία-Ξυνιάδα και κατ' επέκταση ο Ε65 μέχρι τα Τρίκαλα, είναι το τμήμα των 14χλμ πριν τη Σήραγγα Δομοκού. Εδώ , εφόσον οι διαδικασίες κινηθούν γρήγορα μέχρι το τέλος του 2020, τμηματικά το νότιο κομμάτι θα μπορέσει να λειτουργήσει.

Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ Ε65 ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΘΕ

Σήμερα ο πλέον μειονεκτικός αυτοκινητόδρομος από δίκτυο οδικώ ν αξόνων της χώ ρας είναι ο Ε65.Έχει χαρακτηριστεί ως "τυφλός" καθώ ς το τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα μήκους 80χλμ θα έχει το θλιβερό προνόμιο να μην συνδέεται με κανένα άλλο αυτοκινητόδρομο.

Πάρα ταύτα η αξία του είναι σημαντική καθώ ς θα συνδέσει τρία σημαντικά αστικά κέντρα μεταξύ τους, τον Δομοκό, την Καρδίτσα και τα Τρίκαλα ενώ και η Καλαμπάκα θα ευεργετηθεί από τη λειτουργία του ενώ θα μειώ σει κατά περίπου 40 λεπτά την χρονοαπόσταση από την Αθήνα.

Ωστόσο η πραγματική αξία του Ε65 θα φανεί με την λειτουργία του νότιου τμήματος (Λαμία-Ξυνιάδα), καθώ ς τότε ο δρόμος θα συνδεθεί με τον ΠΑΘΕ και κυρίως με την Αθήνα. Αυτό θα σημάνει την απευθείας τροφοδότηση οχημάτων από/προς τον Ε65 και την δραστική μείωση της χρονοαπόστασης των πόλεων της Δυτικής Θεσσαλίας από την Αθήνα κατά επιπλέον 1 ώ ρα.

Για παράδειγμα να πούμε ότι το Αθήνα-Τρίκαλα θα γίνεται σε περίπου 3 ώ ρες, το Αθήνα-Καρδίτσα σε 2 ώ ρες και 30 λεπτά και το Αθήνα-Δομοκός σε 2 ώ ρες και 10 λεπτά. Ως παράπλευρη ευεργετική επίδραση θα είναι και η μεγάλη μείωση, κατά περίπου 40 λεπτά στην διαδρομή Αθήνα-Καρπενήσι (καθώ ς ο Ε65 θα κινείται δυτικά φτάνοντας κοντά στο ύψος της Μακρακώ μης), αλλά και οι τουριστικές διαδρομές προς τη Λίμνη Πλαστήρα, τα Άγραφα κ.α.

Η ολοκλήρωση των προσυμβατικώ ν διαδικασιώ ν είναι μία από τις πλέον σημαντικές για το μέλλον του Ε65, και των περιοχώ ν της Στερεάς Ελλάδας και της Δυτικής Θεσσαλίας καθώ ς θα αλλάξουν ή καλύτερα θα μεταμορφώ σουν τις οδικές μεταφορές, τον τουρισμό και τον ιδιαίτερα ανεπτυγμένο γεωργικό και κτηνοτροφικό τομέα της περιοχής.

Εφόσον το έργο μπορέσει να ξεκινήσει σύντομα και τρέξουν οι εκκρεμότητες που δημιουργούν αγκυλώ σεις στο έργο, τότε μέχρι το 2020 θα μπορέσουμε να έχουμε ακόμα ένα σημαντικό τμήμα αυτοκινητόδρομου και να μιλάμε για πραγματική αλλαγή στις οδικές μεταφορές.

Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com