

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΕΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΑ ΔΙΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ



Του
Πάρι Μπίλιας*



Το 1991, η Παγκόσμια Τράπεζα εξέταζε το ενδεχόμενο να κατασκευάσει την ιστορική Εγνατία Οδό, που εκτεινόταν από τη δυτική ακτή της Αλβανίας, μέσω της σημερινής ΠΓΔΜ και της Βουλγαρίας, έως την Κωνσταντινούπολη. Είναι φανερό ότι, αν υλοποιούνταν το παραπάνω σχέδιο, όλη η κίνηση από την Ευρώπη προς την Ανατολή θα παρέκαμπτε την Ελλάδα και η βόρεια Ελλάδα θα έμενε στο περιθώριο, τόσο γεωπολιτικά όσο κυρίως αναπτυξιακά.

Η τότε κυβέρνηση αποφάσισε να προετοιμάσει μια πρόταση για να κατασκευαστεί η Εγνατία Οδός στην Ελλάδα με τη βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντί να διαγράφει εκ νέου την ιστορική διαδρομή της, που θα σήμαινε το πέρασμα τριών συνόρων για να φτάσει στην Κωνσταντινούπολη, το ελληνικό σχέδιο θα μετέφερε την Εγνατία νότια, αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας. Ετσι, θα μπορούσε να φτάσει στην Τουρκία χωρίς διακοπές.

Το σχέδιο εγκρίθηκε από τις Βρυξέλλες, με αποτέλεσμα σήμερα ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος που χρηματοδοτήθηκε ποτέ από την Ε.Ε. -περίπου 1.100 χιλιόμετρα μαζί με τους κάθετους άξονες- να βρίσκεται εντός των ελληνικών συνόρων.

Η Εγνατία Οδός λειτουργεί ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της ΝΑ Ευρώπης. Σε αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη), I.X. (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξάνδρουπολη), X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη). Με την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονές της, η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων και λειτουργεί αποτελεσματικά σε επιχειρηματικές κοινοτικές πρωτοβουλίες από και προς τη Βαλκανική. Τα αποτελέσματα στην ανάπτυξη του τουρισμού είναι ορατά: Χιλιάδες τουρίστες από τα Βαλκάνια έχουν αποκτήσει εύκολη πρόσβαση στις ακτές του Αιγαίου και του Ιονίου.

Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού ήταν ένα δύσκολο τεχνικά έργο και

μα πρόκληση για τους Έλληνες μηχανικούς: Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, 177 μεγάλες γέφυρες (>50 μ.), συνολικού μήκους περίπου 40 χλμ., 73 δίδυμες σήραγγες μέγιστου μήκους 4,8 χλμ. και συνολικού μήκους 50 χλμ., 350 άνω και κάτω διαβάσεις εισόδου - εξόδου, 43 περάσματα ποταμών και 11 διασταυρώσεις με σιδηροδρομικές γραμμές.

Τα παραπάνω τεχνικά χαρακτηριστικά, απαραίτητα για την ασφάλη και με άνεση διέλευση της οδού, καθιστούν την Εγνατία Οδό έναν ακριβό δρόμο στη συντήρηση και τη λειτουργία του. Γι' αυτόν τον λόγο απαιτείται να υπάρχουν διόδια με τα οποία θα καλύπτονται το κόστος συντήρησης και λειτουργίας οι χρήστες του δρόμου και όχι οι Έλληνες πολίτες μέσω της φορολογίας τους.

Η πρόσφατη υπογραφή της ΚΥΑ από τους συναρμόδιους υπουργούς, που προβλέπει την κατασκευή 38 σταθμών διοδίων, δεν εξυπηρετεί όμως μόνο την ανάγκη κάλυψης των εξόδων συντήρησης και λειτουργίας, αλλά και αυτήν της μείωσης του χρέους της Ελλάδας προς τους δανειστές. Γι' αυτό, εξάλλου, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. έχει

υπαχθεί στο ΤΑΙΠΕΔ. Το αυξημένο κόστος χρήσης της οδού αίρει τους λόγους κατασκευής της, που ήταν να βγάλει από τη φτώχεια και την απομόνωση τις απομακρυσμένες περιοχές της βόρειας Ελλάδας, που μέχρι τότε δεν είχαν εύκολη πρόσβαση στα αστικά κέντρα, και να συμβάλει στην ανάπτυξη της βόρειας Ελλάδας.

Επίσης, θα αυξήσει τα τροχαία ατυχήματα στο επαρχιακό και το περιφερειακό οδικό δίκτυο και την περιβαλλοντική επιβάρυνση, καθώς οι πολίτες θα διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις με τα αυτοκίνητά τους, προσπαθώντας να αποφύγουν την Εγνατία λόγω κόστους.

Είναι απαράδεκτο η κυβέρνηση να φορτώνει στους χρήστες της Εγνατίας τη μείωση του χρέους προς τους δανειστές. Η κυβέρνηση οφείλει να συνειδητοποιήσει το λάθος της και να το διορθώσει άμεσα, με την εφαρμογή αναλογικών διοδίων και κόστος χρήσης της οδού όσο είναι το πραγματικό κόστος συντήρησης και λειτουργίας.

*Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στο Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας

Απαράδεκτο να φορτώνει στους οδηγούς το χρέος προς τους δανειστές