



Σκληρή ανακοίνωση από το Τεχνικό Επιμελητήριο για τις μεθοδεύσεις σχετικά με τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (E-65), αλλά και τις νέες αυξήσεις φωτιά στα διόδια.

« Όποιος εκπρόσωπος της κοινωνίας (βουλευτής, δήμαρχος, περιφερειάρχης, άλλος) δεχθεί τις μεθοδεύσεις που προαναφέραμε, **είναι ανεπιθύμητο πρόσωπο στην περιοχή μας.**

Κάνουμε σαφές σε κάθε κατεύθυνση ότι δεν διαπραγματευόμαστε την ύπαρξη μας (φυσικά και ως περιοχή) με κανένα και για κανένα λόγο.

Καλούμε λοιπόν και τη μόνη δύναμη που ενδιαφέρεται για το καλό του τόπου, την τοπική κοινωνία και τους φορείς της, σε συστράτευση για να πετύχουμε το στόχο μας...», αναφέρει μεταξύ άλλων το ΤΕΕ.

Διαβάστε ολόκληρο το κείμενο της ΟΜΟΦΩΝΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ του ΤΕΕ/Τμήματος Ανατολικής Στερεάς

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65) - ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΔΙΟΔΙΩΝ

Το μεγάλο αναπτυξιακό οδικό έργο των 4 Ελληνικών Περιφερειών που κυρίαρχα θα βγάλει από την «απομόνωση» την Δυτική Φθιώτιδα, την Ευρυτανία καθώς και τη Δυτική Θεσσαλία, ενταγμένο στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, ο «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας» (Ε65) συμβασιοποιήθηκε με νόμο ψηφισμένο από την Ελληνική Βουλή έχοντας όλες τις μελέτες που απαιτούσε η Ελληνική και η Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Το ανάδοχο σχήμα της Κοινοπραξίας παραχώρησης και κατασκευής του έργου γνώριζε εξ αρχής, και έτσι κατέθεσε την πρόταση προσφοράς της, ότι το τμήμα Καλαμπάκα-Εγνατία Οδός ήταν ένα τμήμα υψηλών τεχνικών προδιαγραφών και απαιτήσεων και βέβαια, εξ' αυτού, και ανάλογου κόστους.

Παρ' όλα αυτά, και ενώ είχαν ξεκινήσει οι εργασίες, από το 2009 άρχισαν συζητήσεις για την «ανάγκη» αλλαγής χάραξης του τμήματος αυτού, λόγω προσφυγής φορέων για περιβαλλοντικά θέματα.

Η απόφαση του ΣτΕ, στην αίτηση ακύρωσης που κατέθεσαν τον Ιούνιο του 2010 στο Συμβούλιο της Επικρατείας κυνηγετικοί, ιππικοί και πολιτιστικοί σύλλογοι του Νομού Γρεβενών με την οποία ζητούσαν να μην υλοποιηθεί το τμήμα Καλαμπάκα-Εγνατία Οδός, μήκους 37 χλμ. του άξονα Κεντρικής Ελλάδος του έργου, ήταν αρνητική. Η αίτηση αυτή κρίθηκε αβάσιμη.

Αναζητήθηκε για όσους ενθυμούνται και η αλλαγή της χάραξης στο τμήμα ΠΑΘΕ-Ε.Ο. Λαμίας-Καρπενησίου, σε μια προσπάθεια να μειωθεί το φυσικό αντικείμενο με τη μετατόπιση της σύνδεσης με τον ΠΑΘΕ περίπου στον υπερχειλιστή του Σπερχειού.

Δεν επιβλήθηκε αναζήτηση «εναλλακτικής χάραξης» με την απόφαση του ΣτΕ, ούτε αναζητήθηκε τέτοια από άλλους φορείς. Γιατί άραγε, δεν υιοθετείται από την Ελληνική Βουλή η σημερινή **πιο περιβαλλοντική και πιο σύντομη χάραξη**;

-Κυρίαρχο στοιχείο του άξονα E65 είναι η «εξωστρέφεια» που προσφέρει στις Περιφέρειες του κεντρικού κορμού της χώρας – πέρα από τα εσωτερικά θετικά χαρακτηριστικά- σημαντικό δηλαδή στοιχείο για την Ανάπτυξη με άξονα την επιχειρηματικότητα, την ανάπτυξη μεταφορών, την ανάπτυξη μεταποιητικής αλυσίδας αγροτοδιατροφικών προϊόντων, την προώθηση των εξαγωγών και του τουρισμού.

-Οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν νόμους του κράτους. Σ' αυτές οι συμβαλλόμενοι ανέλαβαν υποχρεώσεις και δικαιώματα - αναλαμβάνοντας και ρίσκο- τις οποίες και πρέπει έναντι των πολιτών και της Ελλάδας να φέρουν εις πέρας. Χωρίς «εκπτώσεις» στο προδιαγεγραμμένο έργο, στο τεχνικό αντικείμενο και στην ποιότητά του και χωρίς «εκβιαστικές υπεκφυγές».

- Μία «σύμβαση παραχώρησης», στην οποία πρέπει να τονιστεί ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα είχε ποσοστό συμμετοχής που δεν ξεπερνούσε το 12,5% επί του συνολικού προϋπολογισμού του έργου, χωρίς καμία «εγγύηση» στον τραπεζικό δανεισμό του ιδιώτη και, με την ολοκλήρωση και λειτουργία του, το κράτος θα ελάμβανε από τα διόδια πάνω από το 50%.

Γενικότερα δε, προείσπραξη ακριβών διοδίων για δρόμους που θα δινόταν σε χρήση μετά από πολλά χρόνια, ήταν αποτέλεσμα μιας κακής σύμβασης του 2007.

Σήμερα ποια είναι τα δεδομένα για τον E-65;

- Οι δηλώσεις των Υπουργών παλαιότερα του κ. Χατζηδάκη και σήμερα του κ. Χρυσοχοϊδη ότι το έργο θα συνεχισθεί αλλά «ακρωτηριασμένο» στα 2 άκρα του, για τα οποία λόγω κόστους θα μετατεθεί στα επόμενα 3-4 χρόνια η κατασκευή τους, αναζητώντας νέα χάραξη στο τμήμα Καλαμπάκα- Εγνατία, αλλάζοντας τον αρχικό σχεδιασμό.

- Το οικονομικό κόστος ολοκλήρωσης του έργου υπολογίζεται μικρότερο (για το κράτος πάντα) από το κόστος ματαίωσής του ή και αναστολής κατασκευής των δύο ακραίων τμημάτων του.
- Τα συμφέροντα της Κ/Ξ παραχώρησης (κατασκευαστικοί όμιλοι / τράπεζες) προφανώς εξυπηρετούνται αν επιτευχθεί «μείωση του αντικειμένου και μάλιστα, του πλέον δύσκολου και κοστοβόρου» ενώ το δημόσιο συμφέρον πλήττεται αναλαμβάνοντας την υποχρέωση ολοκλήρωσης του τμήματος αυτού αλλά και του τμήματος από την ΠΑΘΕ έως τον κόμβο Ξυνιάδας με ίδιους πόρους, ενώ αυτό αποτελούσε συμβατική υποχρέωση της Κ/Ξ.
- «Αλλαγή χάραξης» του τμήματος Καλαμπάκα – Εγνατία Οδός σημαίνει νέες μελέτες, νέες εγκρίσεις, νέους περιβαλλοντικούς όρους, εξέταση και έγκριση από την ΕΕ, πιθανόν νέες προσφυγές που, έστω και αν δεν ευοδωθούν, θα έχουν επιβάλλει στο έργο σημαντική καθυστέρηση. Ο χρόνος όλων αυτών των διαδικασιών, θα υπερβεί κατά πολύ τον ορίζοντα των «3 χρόνων» των αιθεροβαμόνων Υπουργών.
- Το τμήμα ΠΑΘΕ- Κόμβος Ξυνιάδας δηλ. τα 31 πρώτα χιλιόμετρα, που περιλαμβάνει την παράκαμψη της Λαμίας, φέρνοντας πιο κοντά την Ευρυτανία και την Δυτ. Φθιώτιδα στους οδικούς άξονες ανάπτυξης, εγκαταλείπεται για το μέλλον. Δεν λαμβάνουν υπ' όψη ότι ιδιαίτερα το σημαντικό τμήμα που συνδέει τον ΠΑΘΕ με την Εθνική Οδό Λαμία - Καρπενήσι(τα πρώτα 15 από τα 175 συνολικά χιλιόμετρα) είναι κοντά στην ολοκλήρωση του και η εγκατάλειψη του θα απαιτήσει πολλαπλάσια χρήματα για την ολοκλήρωση του.

Με λίγα λόγια, ποτέ άλλοτε στον κόσμο δεν κατασκευάστηκε ένας αυτοκινητόδρομος 175 χλμ. χωρίς τα πρώ τα 31 χλμ. και χωρίς τα τελευταία 70 χλμ. Βέβαια, δεν πρέπει να είναι τυχαίο ότι στο τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα, υπάρχουν δύο σταθμοί διοδίων που θα λειτουργήσουν στις Σοφάδες και στα Τρίκαλα. Τυχαίο?

Με όλα τα παραπάνω, και ενώ στα λόγια όλοι προσπαθούν να συνεχισθεί και να ολοκληρωθεί ο E65, δεν γίνεται αντιληπτό γιατί πρέπει με ύποπτες μεθοδεύσεις και επιχειρήματα να διολισθαίνουν οι διεκδικήσεις μας.

Οι οποίες πρέπει να είναι αυτές που τα Περιφερειακά τμήματα του ΤΕΕ (Αν. Στερεάς Ελλάδας, Δυτ. Μακεδονίας, Ηπείρου, Ευβοίας, Μαγνησίας, Κεντρ. & Δυτ. Θεσσαλίας), αλλά

και το σύνολο των φορέων(Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις, Δήμοι, ΕΒΕ, κλπ) έχουν εκφράσει ομόφωνα.

Η άμεση ολοκλήρωση του έργου στο σύνολο του αντικειμένου που έχει ο αρχικός σχεδιασμός.

Δεν πρέπει όμως να περάσει απαρατήρητη, λόγω της σπουδαιότητας του θέματος του Ε65, η πρόθεση αύξησης της τιμής των διοδίων στον ΠΑΘΕ. Διόδια που εν πολλοίς λειτουργούν παράνομα, αφού δεν έχουν ολοκληρωθεί οι παράδρομοι, η συντήρηση του δρόμου (με τα χρήματα των διοδίων) είναι πλημμελής ο δρόμος δεν είναι πραγματικά κλειστός και ασφαλής (γνωστά τα παραδείγματα οδηγών που είδαν μπροστά τους ζώα και κινδύνευσαν με ατυχήματα). Διόδια τέλος, που φτάνουν σήμερα σε ποσοστό το 40% του κόστους του καυσίμου που απαιτείται για την μετακίνηση Λαμία-Αθήνα.

Πρέπει όχι μόνο να μην αυξηθεί το αντίτιμο αλλά να μειωθεί στο πλαίσιο στο της σημερινής δυνατότητας του Ελληνικού λαού να το καταβάλει.

Καλούμε τους βουλευτές των τεσσάρων νομών του τμήματος μας στην ψηφοφορία στη Βουλή για την αναθεώρηση της ισχύουσας σύμβασης παραχώρησης, να μη υποκύψουν στις κομματικές πιέσεις και να λειτουργήσουν ως εκπρόσωποι αυτών που τους εξέλεξαν.

Το Ελληνικό κράτος για μία ακόμα φορά, «δεν μπορεί να διαψεύσει», δυστυχώς, την πολιτική και γραφειοκρατική του ανεπάρκεια.

Καλούμε λοιπόν και τη μόνη δύναμη που ενδιαφέρεται για το καλό του τόπου, την τοπική κοινωνία και τους φορείς της, σε συστράτευση για να πετύχουμε το στόχο μας.

Να κάνουμε σαφές σε κάθε κατεύθυνση ότι δεν διαπραγματευόμαστε την ύπαρξη μας (φυσικά και ως περιοχή) με κανένα και για κανένα λόγο.

Όποιος εκπρόσωπος της κοινωνίας (βουλευτής, δήμαρχος, περιφερειάρχης, άλλος) δεχθεί τις μεθοδεύσεις που προαναφέραμε, είναι ανεπιθύμητο πρόσωπο στην περιοχή μας.

Επιτέλους η κοινωνία πρέπει να αντιδράσει και να ξέρουν όλοι ότι δεν πρόκειται για την αναλαμπή του αρρώστου πριν από το θάνατο αλλά για την αρχή της πορείας, που θα εξασφαλίσει την επιβίωσή μας.

lamiareport