ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, 25 ΟΚΤ. 2012
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα 25.10.2012
Αρ. Πρωτ **121 /130/ 139**

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Εγνατία Οδός - Κάθετος άξονας Εγνατίας Οδού Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας

ΣΧΕΤ.: Οι Ερωτήσεις 2345/01.10.2012, 2463/03.10.2012 και 2612/05.10.2012 που κατέθεσε στη Βουλή, η Βουλευτής και Αντιπρόεδρος της Βουλής κα Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά

ΚΟΙΝ. 1) Βουλευτή κα Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά
2) Υπ. Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη – Γρ. Υπουργού

Σε απάντηση των παραπάνω σχετικών Ερωτήσεων, παρακαλούμε να πληροφορήσετε την κα Αντιπρόεδρο της Βουλής, τα εξής:

Το έργο «Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Δερβένι – Σέρρες – Προμαχώνας,Υποτμήμα Σιδηρόκαστρο (Κάτω Αμπέλα)- Α/Κ Πετριτσίου», μήκους 9 χλμ. παρόλο που βρισκόταν σε φάση ολοκλήρωσης και υπολειπόταν μόνο η ολοκλήρωση των εργασιών σύνδεσης με τα όμορα τμήματα καθώς και η ολοκλήρωση των ασφαλτικών εργασιών και των εργασιών κάθετης και οριζόντιας σήμανσης, σταμάτησε τον Ιούλιο του 2009, λόγω αδυναμίας της Αναδόχου εταιρείας.
Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», εξέδωσε για την επανεργοποίηση του εργοταξίου και την επανέναρξη των εργασιών, μια προ – Ειδική Πρόσκληση και 3 Ειδικές Προσκλήσεις, για την εκτέλεση συγκεκριμένων εργασιών εντός συγκεκριμένων προθεσμιών. Η Ανάδοχος εκτέλεσε ασφαλτικές εργασίες σε μήκος 6,0 χλμ., ολοκλήρωσε το τελευταίο τμήμα του έργου μήκους 500μ, το οποίο επέτρεψε να δοθεί σε κυκλοφορία και το οδικό τμήμα στον κόμβο Πετριτσίου, μήκους 1,5 χλμ. αλλά δεν ολοκλήρωσε την κατασκευή του έργου, με αποτέλεσμα μέχρι σήμερα να μην έχουν δοθεί στην κυκλοφορία 9 χλμ. του Κάθετου Άξονα.
Η Ανάδοχος συνέχισε να παρουσιάζει αδυναμία εκτέλεσης των συμβατικών της υποχρεώσεων και κηρύχθηκε οριστικά έκπτωτη από το έργο, πλην όμως με σχετική απόφαση δικαστηρίου ανεστάλη προσωρινώς η επιβληθείσα έκπτωση. Κατόπιν αυτού έχουν παγώσει όλες οι διαδικασίες ανάθεσης των υπολειπόμενων εργασιών σε νέο Ανάδοχο, μέχρι να εκδοθεί σχετική απόφαση της κύριας δίκης, που αφορά την απόφαση έκπτωσης, για την οποία έχει οριστεί δικάσιμος στις 17.12.2012.
Για την απεμπλοκή του έργου η Εγνατία Οδός Α.Ε. εξετάζει κάθε δυνατότητα, ώστε να είναι εκ νέου δυνατή η ανάθεση του έργου.

Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, στα τμήματα της Εγνατίας Οδού κυμαίνονται από 1.500 περίπου οχήματα την ημέρα (για το τμήμα Αρδάνιο – Κήποι) έως και 50.000 – 60.000 οχήματα (για τα τμήματα της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού της Θεσσαλονίκης), όπως φαίνεται και στον χάρτη που συνοδεύει το Δελτίο Αποτελεσμάτων του Δείκτη Κυκλοφοριακού Φόρτου και δημοσιεύεται στον ιστοχώρο του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού:
(http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs_2012/TRA01_factsheet_2012.pdf)

Στο τμήμα Χαλάστρα – Άγιος Αθανάσιος, οι φόρτοι εκτιμώνται σε 3.000-4.000 οχήματα την ημέρα και στο τμήμα από τον Άγιο Αθανάσιο έως τους Ευζώνους, εκτιμώνται στις 6.000 με 8.000 οχήματα. Επομένως, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι υπολογίζονται έως και τις 8.000 οχήματα (και όχι τις 10.000, όπως αναφέρεται στην Ερώτηση).
Στο τμήμα Σιάτιστα – Καστοριά, οι φόρτοι εκτιμώνται σε 4.000-5.000 οχήματα την ημέρα και στο τμήμα Καστοριά – Κορομηλιά εκτιμώνται σε 1.500-2.500 οχήματα.
Όσον αφορά τον Κάθετο Άξονα, πράγματι τα στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων είναι αυτά που αναφέρονται, δηλαδή κυμαίνονται από 5.000 έως 12.000 οχήματα την ημέρα.
Επομένως, ο ισχυρισμός ότι οι φόρτοι στον εν λόγω Κάθετο Άξονα είναι όσοι και στην Εγνατία Οδό δεν είναι ακριβής.
Όσον αφορά το θέμα των διεθνών μεταφορών, σε επαρχιακούς δρόμους, εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κατά τόπους Περιφερειών, που εποπτεύουν το επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας.
Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, αντιλαμβανόμενη τα ζητήματα που οδικής ασφάλειας και αφετέρου την ανάγκη θέσπισης ενός κανονιστικού πλαισίου για την μεταφορά των εμπορευμάτων και επιβατών στα τμήματά της, εκπονεί μελέτη Αναλύσεων Επικινδυνότητας. Ζητήθηκε από το Υπουργείο να ολοκληρωθεί η μελέτη το συντομότερο δυνατό, ώστε να καθορισθούν επακριβώς τα θέματα οδικής ασφάλειας της Εγνατίας.

Για τα αναφερόμενα στην Ερώτηση ότι: «*η οικονομική αξία των καθέτων αξόνων για τον μελλοντικό παραχωρησιούχο είναι τουλάχιστον ίση ή και μεγαλύτερη αυτής του μεγάλου οριζόντιου άξονα*», σας ενημερώνουμε ότι το συμπέρασμα αυτό δεν τεκμηριώνεται αν ληφθούν υπόψη τα μήκη (660χλμ για τον κύριο άξονα, 230 χλμ. για τους 3 κάθετους άξονες), οι συνολικές χρεώσεις που μπορούν να επιβληθούν ανά άξονα και οι εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι. Τα αποτελέσματα άλλωστε των σχετικών αναλύσεων της Εταιρείας για την εκτίμηση μελλοντικών εσόδων από την εισαγωγή διοδίων, αποδεικνύουν το αντίθετο.

Η στρατηγική υλοποίησης συστήματος διοδίων στην Εγνατία Οδό προβλέπει, ως τελική φάση, τη λειτουργία συστήματος ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων, στο σύνολο του αυτοκινητοδρόμου. Στόχος είναι η μεταφορά της επιβάρυνσης, για τη λειτουργία και τη συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου, από τον Έλληνα φορολογούμενο, μόνον στον χρήστη της οδού.
Σημειώνουμε ότι για τα διόδια, που θα επιβληθούν από τον παραχωρησιούχο, το ανώτατο ύψος τους θα ορισθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και θα είναι εύλογο ώστε να διασφαλίζει τη βιώσιμη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου και να μην επιβαρύνει υπέρμετρα τους χρήστες αυτού

Ο ΑΝΑΠΛ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Στ. Χριστοφίδου