



ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΜΑΡΚΟΥ

Βουλευτής Β' Περ. Θεσσαλονίκης

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	2793
Ημερομηνία καταθέσεως	22/1/18

22/1/2018

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Μεγάλη η επιβάρυνση των οδηγών από τα διόδια

Σε μια περίοδο που τα εισοδήματα διαρκώς μειώνονται, οι σημερινές δηλώσεις του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών για τη λειτουργία δύο νέων σταθμών διοδίων στην Αττική, η πρόσφατη αναπροσαρμογή προς τα πάνω των τιμών σε αρκετούς σταθμούς αλλά και η πρόθεση κατασκευής και νέων σταθμών διοδίων σε όλη την Ελλάδα, έχουν προκαλέσει ανησυχία στους πολίτες και ειδικότερα στους οδηγούς που διέρχονται συχνά.

Ειδικά από τη στιγμή που ήδη, σε αρκετές περιπτώσεις, το αεροπορικό εισιτήριο θεωρείται πιο οικονομικό από τις οδικές μετακινήσεις και, μάλιστα, σε ένα οδικό δίκτυο που σε πολλά σημεία του παραμένει κακοσυντηρημένο και επικίνδυνο. Για παράδειγμα, η διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Αθήνα έχει κόστος μόνο για τα διόδια άνω των 90 ευρώ.

Όσον αφορά, ειδικότερα, την Εγνατία Οδό, δηλαδή τον κυριότερο οδικό άξονα της Βορείου Ελλάδας, τον Δεκέμβριο του 2017 ξεκίνησαν τη λειτουργία τους 4 νέοι σταθμοί διοδίων ενώ προγραμματίζεται η κατασκευή ακόμα 6 μετωπικών και 20 πλευρικών σταθμών, ανεβάζοντας το σύνολο σε 38 σταθμούς από 8 που λειτουργούσαν μέχρι σήμερα. Οι εν λόγω σταθμοί, για την κατασκευή των οποίων θα δαπανηθούν κάποια εκατομμύρια ευρώ, είναι πολύ πιθανόν να μην λειτουργήσουν ποτέ αφού, αν ισχύει το χρονοδιάγραμμα του Υπουργείου σας, εντός του 2018 θα τεθεί σε λειτουργία δορυφορικό σύστημα για αναλογική χιλιομετρική χρέωση. Όλα αυτά δε, εν μέσω της διαδικασίας παραχώρησης της Εγνατίας Οδού σε ιδιώτη για 40 χρόνια.

Εν τω μεταξύ, σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, τα τέλη χρήσης των αυτοκινητοδρόμων καταβάλλονται με άλλους, πιο αποδοτικούς και οικονομικούς τρόπους όπως π.χ. με βινιέτα το κόστος της οποίας είναι σταθερό, ανεξαρτήτως χιλιομέτρων και χρήσης των αυτοκινητοδρόμων, και εξαρτάται μόνο από το χρονικό διάστημα ισχύος της (π.χ. στην Ελβετία, Αυστρία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Σλοβενία, Τσεχική Δημοκρατία και προσφάτως στη Βουλγαρία).

Οι διαρκείς στάσεις κατά την κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και το αυξημένο κόστος επιβαρύνουν όχι μόνο τους ιδιώτες οδηγούς αλλά κυρίως τα οχήματα εμπορικής χρήσης, τους επαγγελματίες και τους εργαζόμενους που ταξιδεύουν και, εν τέλει, την ίδια την παραγωγή για ακόμη μία φορά. Πριν οδηγηθούμε στην πλήρη κατάρρευση της παραγωγικής δραστηριότητας από τη συνεχή αύξηση του



ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΜΑΡΚΟΥ

Βουλευτής Β' Περ. Θεσσαλονίκης

φορολογικού, ασφαλιστικού και μεταφορικού κόστους, πρέπει άμεσα να επανεξεταστεί συνολικά το ζήτημα του ύψους των διοδίων αλλά και του συστήματος χρέωσης στο πλαίσιο και της σημερινής δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάτε:

- 1) Πρόκειται πράγματι να εφαρμοστεί σύστημα αναλογικής χιλιομετρικής χρέωσης στην Εγνατία Οδό και πότε; Εάν ισχύουν οι προβλέψεις για ολοκλήρωση εντός του 2018, για ποιο λόγο κατασκευάζονται οι νέοι πλευρικοί και μετωπικοί σταθμοί;
- 2) Δεδομένου ότι το πραγματικό όφελος του νέου συστήματος εξαρτάται και από την τελική χρέωση ανά χιλιόμετρο, ποια αναμένεται να είναι αυτή; Θα υπάρξει κάποια αισθητή μείωση στο συνολικό κόστος για τους οδηγούς;
- 3) Έχετε εξετάσει το ενδεχόμενο χρήσης εναλλακτικών μεθόδων χρέωσης, όπως είναι η βινιέτα, ιδίως για τους συχνούς χρήστες, με προπληρωμή και, επομένως, σε πιο οικονομικές τιμές ανά χιλιόμετρο;

Η ερωτώσα βουλευτής

Κατερίνα Μάρκου – Β' Θεσσαλονίκης