

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

Προς τον υπουργό

- **Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας**

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ <u>11601/539</u>
Ημερομ. Καταθέσεως: <u>17-2-2011</u>

Θέμα: «Τα διόδια απαιτούν να χυθεί φως στο που πάνε τα λεφτά»

Το Δημόσιο έργο ενδιαφέρει ευρύτερες κοινωνικές ομάδες και πρέπει να εξασφαλισθεί για αυτό κοινωνική συμμετοχή, σωστή επιλογή και σωστή οικονομική κατασκευή.

Τα Δημόσια έργα είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιου αναπτυξιακού προγραμματισμού ώστε η επιλογή τους να μη γίνεται με αυθαίρετα και ευκαιριακά κριτήρια και να μην προωθούνται έργα αμφίβολης προτεραιότητας.

Πολλοί ισχυρίζονται ότι η άρνηση πληρωμής των διοδίων δεν είναι σπορ, είναι αντίδραση αγανακτισμένων πολιτών μπροστά στην ασυδοσία που κυριαρχεί και που έρχεται στις μέρες μας να γιγαντωθεί με νέες αδικίες. Κανείς δεν αρνείται ότι ο «τσαμπατζής» στις συγκοινωνίες επιβαρύνει το κόστος λειτουργίας σε βάρος των υπολοίπων χρηστών της υπηρεσίας. Άλλα αυτός που δεν πληρώνει για έναν ατελή και επικίνδυνο «αυτοκινητόδρομο» (βλέπε Κορίνθου – Πατρών) ή για έναν δρόμο του οποίου έχει ήδη αποσβεσθεί το κόστος κατασκευής του έχει βάσιμους λόγους και απαιτεί εξηγήσεις από την οργανωμένη πολιτεία γιατί πρέπει να πληρώνει παρά το κοινό περί δικαίου αίσθημα για το αντίθετο. Πολλοί πιστεύουν ότι σήμερα πρέπει να γίνει μια καμπάνια υπό την αιγίδα της πολιτείας, για να πεισθεί ο Ελληνικός λαός ότι τα χρήματα των διοδίων καταβάλλονται για το καλό των οδικών μεταφορών. Καλύτερος πολίτης άλλωστε είναι ο ενημερωμένος πολίτης και στο θέμα αυτό.

Οι πολίτες έχουν μάτια και βλέπουν.

Όταν ξεκίνησε το μέτρο των διοδίων, η πολιτεία υποσχέθηκε την ύπαρξη παράπλευρων δρόμων χαμηλότερης ταχύτητας για εξυπηρέτηση των κοντινών αποστάσεων. Για πολλά χιλιόμετρα όμως δεν συντηρούνται και δεν λειτουργούν σωστά οι παράπλευροι και πανάκριβοι επαρχιακοί ή συνοικιακοί δρόμοι.

Εκτιμώ πως ακόμη και αυτοί που πληρώνουν διόδια, δεν αισθάνονται πως πληρώνουν τη σωστή τιμή για τη σωστή υπηρεσία. Αυτό πρέπει να απασχολήσει την πολιτεία και τους εργολάβους, γιατί αν αντιμετωπισθεί, θα αυξάνετε συνεχώς ο αριθμός του «δεν πληρώνω».

Κατόπιν τούτου ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- Ποιος μακροχρόνιος αναπτυξιακός προγραμματισμός και ποια κοινωνική πίεση επέβαλε αυτοκινητόδρομοι που τελείωσαν μόλις προ 5ετίας ή 10ετίας, που χρηματοδοτήθηκαν και παρελήφθησαν σχετικά πρόσφατα από την Ε.Ε να καταστρέφονται προτού αποσβεστούν και να ανακατασκευάζονται «illustration»;
- Γιατί τα τελειωμένα και λειτουργούντα τμήματα της ΠΑΘΕ, έγιναν ξανά γιατί επί δυο χρόνια και ξαναφτιάχθηκαν χωρίς προφανή λόγο, αντί να πέσουν τα λεφτά σε άλλες περιοχές όπως η Ιονία Οδός, που είναι ο δρόμος ντροπή για τη χώρα;
- Γιατί αντί των προϋπαρχόντων αυτοκινητοδρόμων στους οποίους μπορούσαν να αναπτυχθούν ταχύτητες 120km/h κατασκευάσθηκαν πανάκριβες σήραγγες με επιτρεπόμενες ταχύτητες μόλις 80km/h;
- Γιατί να καταστραφεί ο μόλις προ 5ετίας παραληφθείς δρόμος Κορίνθου – Τριπόλεως και να φτιαχτούν κατά προτεραιότητα πανάκριβες συνδεόμενες με επίσης πανάκριβες γέφυρες μεγάλων ανοιγμάτων, αντί να αρχίσουν από τα ακατασκεύαστα τμήματα προς Καλαμάτα και να επαναχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. και το Δημόσιο;
- Γιατί επιτράπη να ξηλωθεί η ΛΕΑ και να διαπλατυνθεί;
- Μήπως για να τοποθετήσουν οι Παραχωρησιούχοι υποδομές δικτύων (ΟΤΕ, ΔΕΗ κλπ), προκειμένου ως έχοντες τις παρόδιες εκμεταλλεύσεις να εισπράττουν από τους χρήστες των δικτύων;
- Ποια έργα από αυτά ανήκουν στην Παραχώρηση και ποια είναι παράλληλα έργα που πληρώνονται απευθείας από τις δημόσιες επενδύσεις;
- Γιατί, κατά προτεραιότητα, ανακατασκευάζονται 70km του μόλις περαιωθέντος αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου – Τριπόλεως αντί να ολοκληρωθούν πρώτα τα μη κατασκευασμένα τμήματα προς Καλαμάτα και της Εθνικής οδού Κορίνθου – Πατρών, που κατασκευάστηκε προ 45ετίας και έχει επανειλημμένως αποδειχθεί καρμανιόλα;
- Είναι τυχαίο ότι το ίδιο συμβαίνει και στην Υλίκη, όπου εγκαταλείπεται το ωραιότατο κομμάτι αυτοκινητοδρόμου που περαιώθηκε προ 5ετίας και στο οποίο μπορούσαν να αναπτυχθούν ταχύτητες της τάξεως των 120km/h, προκειμένου να κατασκευασθεί συντόμευση μέσα από απάνθρωπη τρανσέρα;
- Μήπως οι τεράστιοι όγκοι εκβραχισμών, που κατά πάσα πιθανότητα πληρώνονται ως παράλληλα έργα, εξασφαλίζουν στους

παραχωρησιούχους για μεγάλο χρονικό διάστημα τσάμπα αδρανή για τη συντήρηση που δήθεν κάνουν για την οποία άλλωστε και πληρώνονται;

- Είναι αλήθεια ότι το κόστος δήθεν βελτιώσεων ανά χιλιόμετρο, που επιβαρύνεται και με τις καθαιρέσεις των παλιών, είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από το κόστος των δρόμων όπως κατασκευάζονταν μέχρι σήμερα, το οποίο περιελάμβανε την διάνοιξη και την και την τεχνική υποδομή τους;
- Μήπως οι Παραχωρησιούχοι, αφού ξανάφτιαξαν τα ήδη φτιαγμένα κομμάτια των αυτοκινητοδρόμων, ετοιμάζονται να εγκαταλείψουν τις εργολαβίες και να ζητήσουν για τα υπόλοιπα δήθεν διαφυγόντα κέρδη και θετικές ζημιές, όπως έγινε με την Υποθαλάσσια Θεσσαλονικής;
- Η Κυβέρνηση συμφωνεί να πληρώνουμε για τα φτιαγμένα κομμάτια;
- Γιατί να τα ξαναπληρώσουμε στερώντας την χώρα μας από άλλα ζωτικής σημασίας έργα;
- Η κυβέρνηση συμφωνεί ή διαφωνεί ότι πρέπει να ανοίξουν τα κοστολόγια και να βγουν οι οικονομικές εκθέσεις των κοινοπραξιών στο internet;
- Θα χυθεί άπλετο φως στη δομή των επενδύσεων αυτών;
- Θα δούμε γιατί ξαναστρώθηκε με ασφαλτο ο στρωμένος δρόμος;
- Θα μάθει ο κάθε χρήστης των δρόμων γιατί υπάρχουν καθυστερήσεις και που πάνε τα λεφτά που πληρώνει;
- Οι πρόσφατες προθέσεις να μειώσουν τις τιμές των διοδίων μαρτυρούν ότι πολλά ζητήματα ήταν μέχρι τώρα ανεξέλεγκτα;
- Γιατί η πολιτεία να έχει αποτρέψει τη συμπληρωματική λειτουργία των παράπλευρων οδών;

Ο ~~ερωτών~~ Βουλευτής

~~Νίκος~~ Α. Νικολόπουλος