

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Είναι νόμιμη και ηθική η επιβολή πρόσθετων διοδίων προς της πλήρους παράδοσης του έργου της Ολυμπίας οδού».

Θα υπάρξουν τρεις σταθμοί διοδίων μεταξύ Πατρών-Κορίνθου. Θα πληρώνουμε ντουμπλ φας. Και θα πηγαίνουμε πληρώνοντας (Ελευσίνα, Αττική Οδός) φθάνοντας ως την Αθήνα, χωρίς να υπολογίζουμε το καύσιμο.

Για να καλυφθούν τα κόστη της έγκαιρης απόδοσης (Μάρτιος), ο εργολάβος θα ενεργοποιήσει το τριπλό σύστημα είσπραξης διοδίων τον Νοέμβριο.

Το πρωθύστερο δεν είναι κραυγαλέο από τη στιγμή που μεγάλα τμήματα του έργου θα έχουν αποδοθεί. Θα έχουν;

Το έργο παραδίδεται τον Μάρτιο, αλλά θα υπάρξουν τέσσερα εκκρεμή σημεία από Δερβέني μέχρι Ρίο που θα ολοκληρωθούν τον Αύγουστο. Μικρό το κακό. Αλλά ξέρουμε ότι στην Ελλάδα οι μήνες μπορεί να έχουν 500 και όχι 31 μέρες και να μας πάρει κάτι παραπάνω.

Είναι αδιευκρίνιστο εάν η χιλιομετρική χρέωση θα είναι λογική και βατή σε σχέση με τη χρήση. Είδαμε επίσης ότι η Κυβέρνηση ενεργοποιεί μια απόφαση υποτίθεται ήδη ειλημμένη αλλά μη εφαρμοσμένη στην πράξη:

Υποχρεώνει τους μεταφορείς να μην χρησιμοποιούν το παράπλευρο δίκτυο, την παλιά εθνική σαν να λέμε, για να λουφάρουν διόδια. Η απόφαση αυτή λαμβάνεται με επίκληση την ανάγκη για ασφαλέστερη κυκλοφορία στις οδούς χωρίς διαχωριστικά στηθαία. Αλλά βέβαια οι μεταφορικές εταιρείες φωνάζουν ότι η Πολιτεία σπρώχνει δουλειά στον εργολάβο. Μπορούμε να φανταστούμε ότι ισχύουν και τα δύο. Αλλά γιατί η Πολιτεία δεν ενδιαφερόταν για την ακεραιότητα των οδών όλο τον προηγούμενο καιρό που συνυπήρχαν λουφαδόροι των διοδίων και χρήστες της κοντόβολτας ή της περιιαστικής μετακίνησης, σε έναν ταλαίπωρο, σκοτεινό δρόμο; Όπως και να έχει, εκτός από τα οικονομοτεχνικά μεγέθη, υπάρχουν και άλλες διαστάσεις στη ζωή. Με την απόδοση της (ακόμα πιο νέας) Εθνικής, η παλιά εθνική και το περιφερειακό δίκτυο μπορούν να προσλάβουν έναν χαρακτήρα λειτουργικό ως προς τις μετακινήσεις, αλλά και σαν εργαλείο περαιτέρω τουριστικής ανάδειξης περιοχών με θέλγητρα, με τις οποίες είναι σπαρμένη μια γενικά ευλογημένη περιοχή, αλλά όχι προβεβλημένη, που εκτείνεται μεταξύ Ρίου και Ξυλοκάστρου. Ας φανταστούμε την Ολυμπία Οδό να φέρνει με μεγάλη ευκολία και ασφάλεια χιλιάδες επισκέπτες στις ακτές του Κορινθιακού (μαζί και με τις γειτόνισσες Ναυπακτία και Δωρίδα), με την κατανομητική συνδρομή του περιφερειακού δικτύου. Μεσοπρόθεσμα μπορούμε να δούμε καλύτερες μέρες στον τομέα των υπηρεσιών και τις χρήσεις γης.

Μπορούμε να δούμε και πολεοδομικές καταστροφές, όμοια με αυτή που ψιλοέπαθε η Ακράτα, τον καιρό της ευφορίας και της εύκολης μετατροπής οικογενειακών κτημάτων σε «εξοχικά».

Η Ολυμπία, λοιπόν, αποδίδεται. Αλλά θα αποτελέσει και παγκόσμια πρωτοτυπία. Θα είναι μια οδός που θα έχει το όνομα μιας περιοχής, στην οποία δεν θα φτάνει. Είχαμε χαιρετίσει την Ολυμπία σαν νέο οδικό δίκτυο της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Περιέκλειε την Αρχαία Ολυμπία ως εμβληματικό σταθμό και φυσικά θα αποτελούσε εν πολλοίς ανακατασκευή της ανεκδιήγητης και αιματοβαμμένης Πατρών-Πύργου. Επειδή η κατασκευή ωστόσο δεν ήταν «βιώσιμη», δεν θα έβαζε τα λεφτά της.

Κατόπιν των ανωτέρω , ερωτάσθε :

- 1) Είναι νόμιμη και ηθική η επιβολή πρόσθετων διοδίων προς της πλήρους παράδοσης του έργου;
- 2) Ποιος εγγυάται ότι η παράδοσή του θα γίνει στον προσδιορισμένο χρόνο, όταν στο παρελθόν ουδέποτε τηρήθηκε κάτι τέτοιο;
- 3) Δεδομένης της οικονομικής κρίσης και της απαγόρευσης να χρησιμοποιούν τα φορτηγά την παλιά Εθνική οδό, θα θεσπισθεί “βατό” και ανεκτό τιμολόγιο;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος