
Στ. Καλογιάννης: Σοβαρό πλήγμα για την Ήπειρο η νέα χάραξη του βόρειου τμήματος του E65

2018/06/25 11:49 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

«Δεινή ήττα» για τους Ηπειρώτες χαρακτηρίζει ο βουλευτής Ιωαννίνων της Νέας Δημοκρατίας, Σταύρος Καλογιάννης, τους νέους περιβαλλοντικούς όρους που εκδόθηκαν και αφορούν τη νέα χάραξη του βόρειου τμήματος του E65, με την οποία ο άξονας Κεντρικής Ελλάδας (ΠΑΘΕ - Λαμία - Τρίκαλα - Εγνατία οδός) θα καταλήγει στο Κηπουριό.

Σχετικά με την έκδοση των Περιβαλλοντικών Όρων του βόρειου τμήματος του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (E65), το οποίο θα συνδέεται με την Εγνατία Οδό, καταλήγοντας στο Κηπουριό Γρεβενών (στη Δυτ. Μακεδονία), ο βουλευτής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης τονίζει τα εξής:

Η υπογραφή συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας αποτελεί ήττα σε εθνικό επίπεδο, καθώς η συγκυβέρνηση Σύριζα - ANEL εκχώρησε «μακεδονική» γλώσσα και εθνότητα. Οι ευθύνες της είναι βαρύτερες. Οι συνέπειες της συμφωνίας για τη χώρα μας, εάν αυτή κυρωθεί από τη Βουλή, θα είναι μεγάλες.

Μια άλλη ήττα, διαφορετικής φύσεως ασφαλώς, σε περιφερειακό επίπεδο αυτή τη φορά, υποστήκαμε οι Ηπειρώτες τις προηγούμενες ημέρες, χωρίς, δυστυχώς, να υπήρξει καμία αντίδραση.

Συγκεκριμένα, έγινε γνωστό ότι εκδόθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για τη νέα χάραξη του βόρειου τμήματος του E65, με την οποία ο άξονας Κεντρικής Ελλάδας (ΠΑΘΕ - Λαμία - Τρίκαλα - Εγνατία οδός) θα καταλήγει στο Κηπουριό!

Η κατάληξη του E65 στο Κηπουριό Γρεβενών και όχι στην Παναγιά Τρικάλων, όπως είχε εξ αρχής σχεδιαστεί, εκτιμώ ότι αποτελεί **δεινή ήττα για τους Ηπειρώτες και τους Κερκυραίους, για την Περιφέρεια Ηπείρου, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τις προοπτικές του.**

Ειδικότερα:

Ο E65 αποτελεί έναν από τους πέντε αυτοκινητόδρομους που υλοποιούνται με σύμβαση παραχώρησης, με προϋπολογισμό πάνω από 1 δισ. ευρώ. Ενώνει τη δυτική

Ελλάδα (Ήπειρο, Ιόνια νησιά) με την Κεντρική (Θεσσαλία, Στερεά) και την Αττική. Όταν ολοκληρωθεί θα είναι ανταγωνιστικός και φθηνότερος, για τους διερχόμενους, από την Ιόνια οδό.

Ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 2008 και οι εργασίες του σταμάτησαν το 2010, επί μία διετία, λόγω της κρίσης αλλά και της προκλητικής αδιαφορίας της τότε πολιτικής ηγεσίας του υπ. Υποδομών.

Το 2013, ως αναπληρωτής υπουργός Ανάπτυξης και Υποδομών, με τη συνεργασία λίγων συνεργατών και υπηρεσιακών παραγόντων σώσαμε, κυριολεκτικά, το έργο από την εγκατάλειψη. Επειδή τα οικονομικά δεδομένα του αυτοκινητόδρομου είχαν επιδεινωθεί σημαντικά και οι δανείστριες Τράπεζες αρνούσαν να συνεχίσουν να τον χρηματοδοτούν, αποφασίστηκε να προχωρήσει αμέσως το τμήμα Λαμία - Τρίκαλα, το οποίο έχει ήδη δοθεί στην κυκλοφορία.

Τα υπόλοιπα τμήματα, βόρειο και νότιο, έπρεπε να μελετηθούν και χρηματοδοτηθούν εντός τριετίας, όπως ρητά ορίζει η τροποποιημένη σύμβαση παραχώρησης που είχαμε ψηφίσει (Νόμος 4219/2013), σε αντίθεση με τον Σύριζα ο οποίος την πολεμούσε λυσσαλέα.

Όμως το υπ. Υποδομών καθυστέρησε εξαιρετικά, από το 2015 μέχρι σήμερα, να προωθήσει αυτά τα τμήματα έργο. Στην ουσία δεν έχει κάνει σχεδόν τίποτα, παρά τις επανειλημμένες πρωθυπουργικές και υπουργικές υποσχέσεις, ότι τα έργα θα ξεκινούσαν το 2017!

Πριν από δύο ακριβώς χρόνια, τον Ιούλιο 2016, κατέθεσα δημοσίως τεκμηριωμένη πρόταση για το βόρειο τμήμα του Ε65.

Η πρότασή μου, με την οποία ο Ε65 θα κατέληγε στην Παναγιά Τρικάλων και όχι πλησίον των Γρεβενών, όπως προωθεί το υπ. Υποδομών, αποτελεί τη βέλτιστη, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, χάραξη: μειώνεται η απόστασή μας με τα Τρίκαλα κατά 30 χλμ περίπου, παρακάμπτεται η ζώνη της αρκούδας, που τόσα προβλήματα και καθυστερήσεις δημιούργησε στο παρελθόν με προσφυγές στο ΣτΕ, μειώνονται συνεπώς και τα διόδια που θα πρέπει να καταβάλει κάθε διερχόμενος.

Ταυτόχρονα, δεν επιβαρύνει καμία περιοχή εκτός Ηπείρου.

Ορισμένοι αντέτειναν, τότε, ότι η πρότασή μου θα καθυστερούσε το έργο. Είχα επισημάνει ότι για το εν λόγω έργο, ούτε μελέτες υπήρχαν (λόγω ΣτΕ), ούτε αδειοδοτήσεις, ούτε χρηματοδότηση από πλευράς υπουργείου. Δύο ολόκληρα χρόνια αργότερα, δυστυχώς για τον Τόπο, επιβεβαιώνομαι.

Η περιβαλλοντική αδειοδότηση του βόρειου τμήματος του Ε65, με χάραξη που

καταλήγει στο Κηπουρείο, αποτελεί ήττα για τους Ηπειρώτες. Το Υπ. Υποδομών, ακολούθησε προκλητικά αποπροσανατολιστική πολιτική, οι δε τοπικοί άρχοντες και Φορείς, πλην ολίγων, δυστυχώς δεν αντέδρασαν, δεν υπερασπίστηκαν, δηλαδή, τα καλώς εννοούμενα συμφέροντα του Τόπου.

- Οι Ηπειρώτες βουλευτές του Σύριζα αγνόησαν αδικαιολόγητα αυτό το μείζον, για την Περιφέρειά μας, θέμα.

- Η Περιφέρεια Ηπείρου ήταν της άποψης «να γίνει ο δρόμος και ας καταλήξει όπου νάναι». Όμως ο δρόμος δεν έχει καν ξεκινήσει, και όταν αυτό γίνει, με την επόμενη Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, σχεδιάζεται πλέον να καταλήξει κοντά στα Γρεβενά.

- Οι Δήμοι των Νομών Ιωαννίνων και Θεσπρωτίας, επίσης δεν ασχολήθηκαν με το θέμα, ως να μην αφορά αυτός ο μεγάλος αυτοκινητόδρομος την οικονομία της Ηπείρου, τον τουρισμό της, το εμπόριο, τις μεταφορές, όλους τους συμπολίτες μας. Πρωτοστάτησαν όμως σε λαϊκιστικές κορώνες για να αποτραπεί η επιβολή νέων διοδίων της τάξεως του 1 ευρώ στην Εγνατία οδό.

- Το Τεχνικό Επιμελητήριο επί δύο ολόκληρα χρόνια «μελετάει» την πρότασή μου και ακόμα να καταλήξει σε συμπέρασμα! Τι κατάντια, αλήθεια, για το κάποτε σοβαρό και κραταιό ΤΕΕ.

Ο Ε65 έχει διάρκεια ζωής 100 χρόνια. Με τη λύση που προωθεί το υπ. Υποδομών, οι Ηπειρώτες, όσοι κινούνται από την Ήπειρο προς Θεσσαλία/Στερεά/Αττική και αντίστροφα, θα είναι αναγκασμένοι **να διανύουν κάθε φορά 30 χλμ. επιπλέον, να ταξιδεύουν περισσότερο χρόνο, να καταβάλουν 2 ευρώ (τα ΙΧ) για διόδια** επιπλέον των όσων προβλέπονται σήμερα.

Διαφορετικά θα πρέπει να επιλέγουν την Ιόνια οδό, που είναι ένας εξαιρετικός αυτοκινητόδρομος, αλλά πολύ ακριβότερος του Ε65. Καθένας μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του.