



**Οικολόγοι
Πράσινοι**

μέλος του ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ

www.ecogreens.gr - email: ecogreen@otenet.gr, ecogreens@nath.gr

Αθήνα: Κολοκοτρώνη 31, 10562, τηλ. 210.3241001, fax 210 3241825

Θεσσαλονίκη: Φιλίππου 51, 54631, τηλ. 2310.222503, fax 2310.421196

16.04.2007

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ Α.Ε.: ΠΟΥ ΜΑΣ ΟΔΗΓΕΙ ΤΕΛΙΚΑ;

Η σύμβαση με ιδιωτική κοινοπραξία για το νέο αυτοκινητόδρομο από Τρίπολη προς Καλαμάτα και Σπάρτη, έδωσε στην κυβέρνηση την ευκαιρία να θριαμβολογήσει. Με πρώτη ματιά φαίνεται ότι ένα μεγάλο δημόσιο έργο θα ολοκληρωθεί χωρίς κρατική επιβάρυνση και ότι η Νότια Πελοπόννησος βγαίνει από την απομόνωση. Είναι όμως πράγματι έτσι;

- Το έργο επιδοτείται πολλαπλά με δημόσιο χρήμα: με την εκχώρηση του ήδη έτοιμου τμήματος από Κόρινθο προς Τρίπολη, με το κόστος των μελετών και απαλλοτριώσεων για την υπόλοιπη χάραξη, με τα έργα που έχουν ήδη γίνει, αλλά και με ευρωπαϊκά κονδύλια (που αποτελούν δημόσιο χρήμα και αφαιρούνται από άλλα προγράμματα) για το μεγαλύτερο μέρος του κόστους κατασκευής.
- Τα χρήματα που θα εξοικονομήσει το κράτος (και θα αποσβεστούν από τα διόδια των πολιτών) δεν επανεπενδύονται στην Πελοπόννησο. Στην καλύτερη περίπτωση θα καταλήξουν στη μαύρη τρύπα του δημόσιου χρέους, στη χειρότερη θα γίνουν λάφυρο των γνωστών κυκλωμάτων.
- Αντίθετα η Πελοπόννησος θα πληρώσει κατά το μεγαλύτερο μέρος την απόσβεση των ιδιωτικών κεφαλαίων, με την αύξηση των διοδίων προς Κόρινθο τουλάχιστον στα 7 ευρώ από 2 ευρώ σήμερα. Συνολικά τα διόδια για μια διαδρομή μέχρι την Αθήνα θα φθάνουν στα 12-15 ευρώ, πέρα από το κόστος της βενζίνης.
- Ιδιαίτερα ο κλειστός αυτοκινητόδρομος Μεγαλόπολη – Σπάρτη αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία: Πουθενά αλλού δεν κατασκευάζεται κλειστός αυτοκινητόδρομος δεκάδων χιλιομέτρων για να καταλήξει σε μια τοπική πρωτεύουσα 10-20 χιλ. κατοίκων. Πρόκειται μάλλον για ψηφιοθηρική σκοπιμότητα να φανεί ότι όλοι οι νομοί συμμετέχουν στο εικονικό «αναπτυξιακό θαύμα», όμως τα (ελλειμματικά) διόδια προς Σπάρτη θα επιδοτούνται στην πράξη από τα αυξημένα διόδια όλων.
- Βασικότερο όμως αντάλλαγμα προς την ιδιωτική κοινοπραξία θα είναι η μονοπωλιακή της θέση και η ομηρία των πολιτών, με την απαξίωση των εναλλακτικών λύσεων και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου. Ο τελευταίος υποθηκεύεται ήδη με την 4ετή σχεδόν διακοπή λειτουργίας της γραμμής προς Καλαμάτα και με τη διατήρηση της παλιάς χάραξης του 19^{ου} αιώνα, ώστε να μη γίνει ποτέ ανταγωνιστικός. Τα ελλείμματα που θα επιβαρύνουν τον ΟΣΕ και το κράτος, αποτελούν μια ακόμη επιδότηση με δημόσιο χρήμα για να έχουν εξασφαλισμένη πελατεία τα διόδια του αυτοκινητοδρόμου.
- Τελευταία έμμεση επιδότηση αποτελούν τα τεράστια ποσά που θα πληρώσουμε σε «δικαιώματα εκπομπής» για την απόκλιση μας από τους στόχους του Κιότο για το κλίμα, καθώς ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα έχει τις χειρότερες επιδόσεις και οι εκπομπές του σε αέρια θερμοκηπίου αυξάνονται ανεξέλεγκτα.

Η εξάρτηση των μεταφορών μας από το ΙΧ και το φορτηγό είναι ήδη ξεπερασμένη. Τα στοιχεία λένε ότι, για το ίδιο μεταφορικό έργο, το λεωφορείο και το φορτηγό απαιτεί 3-4 φορές περισσότερη ενέργεια από το τρένο, ενώ το ΙΧ φθάνει μέχρι και το 15πλάσιο. Αντίστοιχες είναι και οι επιπτώσεις στην τοπική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή. Αν συνυπολογίσουμε τα θύματα των τροχαίων και την εξάρτηση από καύσιμα που έρχονται από μακριά και στοιχίζουν

όλο και ακριβότερα, μόνη λογική λύση είναι η αλληλοσυμπλήρωση οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι το τρένο γίνεται κορμός των μεταφορών για μεγάλες αποστάσεις (αυτές που σήμερα καλύπτει το εθνικό οδικό δίκτυο) και το αυτοκίνητο αναλαμβάνει κυρίως τις τοπικές διαδρομές.

Για να φτάσουμε όμως σε κάτι τέτοιο, ο εκσυγχρονισμός του τρένου είναι πολύ πιο απαραίτητος από τη δημιουργία νέων κλειστών αυτοκινητοδρόμων.

- Χώρες με πλήρη και σύγχρονα σιδηροδρομικά δίκτυα, όπως η Σουηδία, δεσμεύονται πλέον ότι οι επενδύσεις τους σε υποδομές για τρένα θα είναι τουλάχιστον διπλάσιες από τις δαπάνες για νέους δρόμους.
- Την ίδια στιγμή στην Ελλάδα κάνουμε ακριβώς το αντίθετο, καθώς αποτελούμε τη μόνη ευρωπαϊκή χώρα με επίσημο στόχο να αποκτήσουμε περισσότερα χιλιόμετρα κλειστών αυτοκινητοδρόμων από ό,τι όλο μαζί το σιδηροδρομικό μας δίκτυο.

Οι Οικολόγοι Πράσινοι της Πελοποννήσου καταθέτουμε πρόταση για στοιχειώδη εξισορρόπηση οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών, ως προτεραιότητα απέναντι στο σχεδιαζόμενο ιδιωτικό αυτοκινητόδρομο. Στο πλαίσιο αυτό ζητάμε άμεσες δεσμεύσεις για:

- Επέκταση του Προαστιακού, σε νέα γρήγορη χάραξη, μέχρι Άργος και Ναύπλιο.
- Στη νέα γραμμή, το Άργος να λειτουργήσει ως σταθμός μετεπιβίβασης προς Τρίπολη και Καλαμάτα, ώστε να συντομευθεί η διαδρομή στην παλιά χάραξη.
- Έργα για επιπλέον συντόμευση της διαδρομής, με νέες χαράξεις για το τρένο στον Αχλαδόκαμπο και άλλα δύσκολα σημεία.
- Διακλάδωση της σιδηροδρομικής γραμμής από Μεγαλόπολη προς Σπάρτη.

Σημειώνουμε τέλος ότι τα ζητήματα των μεταφορών και των έργων δεν είναι καθόλου ανεξάρτητα από μια σειρά σοβαρά ερωτήματα που έχουμε συνηθίσει να αφήνουμε στη σκιά. Στο πλαίσιο αυτό αξίζει ίσως να αναρωτηθούμε μήπως υπάρχουν φορές που η ανάπτυξη αφαιρεί περισσότερα από όσα μας προσφέρει, αλλά και κατά πόσο η ευημερία της περιφέρειάς μας περνάει μέσα από το στόχο να συντομεύσουμε τις αποστάσεις με την Αθήνα και να γίνουμε – ουσιαστικά – ένα μεγάλο προάστιό της.

Οικολόγοι Πράσινοι Πελοποννήσου