

# Εγνατία Οδός: Οριστικά στο αντικείμενο η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του Χαλάστρα-Πολύκαστρο

Οριστικά στο αντικείμενο της παραχώρησης της Εγνατίας Οδού είναι η αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Χαλάστρα-Πολύκαστρο, του κάθετου άξονα Χαλάστρα-Εύζωνοι. Πρόκειται για την μετατροπή του παραπάνω τμήματος, μήκους 44χλμ σε κλειστό αυτοκινητόδρομο με 2 λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας.

Το κόστος κατασκευής σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς ξεπερνά τα 200εκατ.ευρώ. Να σημειωθεί ότι το υπόλοιπο τμήμα του άξονα από το Πολύκαστρο μέχρι την Ειδομένη έχει ήδη χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου αλλά και εδώ θα χρειαστεί αναβάθμιση με πιο σύγχρονα χαρακτηριστικά όπως για παράδειγμα στηθαία ασφαλείας, νέα σήμανση, αναβάθμιση του οδοστρώματος κ.α.

Εξίσου ενδιαφέρον στοιχείο είναι και η αποπεράτωση του κάθετου άξονα Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας σε ένα τμήμα περίπου 10χλμ. Στο βασικό αντικείμενο επίσης περιλαμβάνεται η βαριά συντήρηση του άξονα.

Για όσους δεν θυμούνται, ο διαγωνισμός για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού περιλαμβάνει τον βασικό άξονα από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους Έβρου 658χλμ και τους κάθετους άξονες Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, Χαλάστρα-Εύζωνοι και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας με μήκος και οι τρεις 225χλμ. Στα θέματα που κρίζουν επίλυσης είναι η πιστοποίηση των δεκάδων σηράγγων της Εγνατίας από την αρμόδια επιτροπή του Υπουργείου Υποδομών.

Η αναβάθμιση σε κλειστό αυτοκινητόδρομο του τμήματος Χαλάστρα-Πολύκαστρο θα σημάνει και το κλείσιμο σημαντικών εκκρεμοτήτων σε επίπεδο οδικών υποδομών για την Εγνατία Οδό, μιας και ο

κάθετος άξονας Χαλάστρα-Εύζωνοι αποτελεί την κύρια οδική αρτηρία που συνδέει τη χώρα μας με τα Σκόπια και την υπόλοιπη Ευρώπη και που σήμερα είναι το μοναδικό τμήμα που παραμένει ως ταχείας κυκλοφορίας και όχι κλειστός αυτοκινητόδρομος.

### **ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Το ΤΑΙΠΕΔ τρέχει τον διαγωνισμό για την «χρηματοδότηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση του Οδικού Άξονα. Συγκεκριμένα, η εκμετάλλευση περιλαμβάνει το σύνολο των ενεργειών και δράσεων που απαιτούνται για την ορθολογική οικονομική διαχείριση του Οδικού Άξονα και, ως εκ τούτου, περιλαμβάνει κυρίως την είσπραξη εσόδων μέσω διοδίων ή/και άλλων πηγών σε αντάλλαγμα για την παροχή προς τους χρήστες του Οδικού Άξονα υπηρεσιών συντήρησης και λειτουργίας σε κατάλληλο/αποδεκτό επίπεδο, όπως αυτό θα προσδιορισθεί ειδικότερα στη Σύμβαση Παραχώρησης». Σε αυτό το διαγωνισμό εξακολουθούν να συμμετέχουν 7 σημαντικά σχήματα:

1. ANAS International Enterprise S.p.A.
2. FREYJA HOLDINGS SARL [Macquarie European Infrastructure Fund 5 L.P. / Macquarie European Infrastructure Fund 5 SCSp]
3. ROADIS Transportation Holding S.L.U. – ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
4. SICHUAN COMMUNICATIONS INVESTMENT GROUP CO., LTD – DAMCO ENERGY S.A.
5. VINCI HIGHWAYS S.A.S – VINCI CONCESSIONS S.A.S – MYTILINEOS HOLDINGS S.A.
6. ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – EGIS PROJECTS S.A.
7. ΔΙΟΛΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΤΕ.

### **Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ**

Μιλάμε για ένα σύνολο οδικού δικτύου με μήκος 883χλμ που

αποτελείται από:

1. Τον βασικό άξονα της Εγνατίας Οδού, μήκους 658 χιλιομέτρων, διαχωρισμένων ρευμάτων κυκλοφορίας, με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων. Εκτείνεται από την Ηγουμενίτσα (βορειοδυτική ακτή της Ελλάδας) μέχρι τους Κήπους (στη συνοριακή πύλη με την Τουρκία) και διέρχεται από τη μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης. Διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, και Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης («ΛΕΑ») ανά κατεύθυνση (ρεύμα κυκλοφορίας) και κεντρική νησίδα.

Στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, για οδικό τμήμα 45 χιλιομέτρων, από τον κόμβο Κλειδίου έως τον κόμβο Λαγκαδά, η Εγνατία Οδός διαθέτει τρεις λωρίδες και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα. Η Εγνατία Οδός συνδέει μεταξύ τους όλες τις μεγάλες πόλεις της βόρειας Ελλάδας, τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης και τα αεροδρόμια Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης, μέσω 74 ανισόπεδων κόμβων και προσβάσεων και αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού “κεντρικού οδικού δικτύου” (Trans-European “core road network”) και ζωτικό τμήμα του ελληνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων.

2. Τον κάθετο άξονα Σιάτιστα – Ιεροπηγή/Κρυσταλλοπηγή, τμήμα του διευρωπαϊκού “εκτεταμένου οδικού δικτύου” (Trans-European “Comprehensive Road Network”) και διαθέτει οκτώ ανισόπεδους κόμβους, πέραν του κόμβου με την Εγνατία Οδό. Μέσω του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65 – σήμερα υπό κατασκευή), ο εν λόγω άξονας συνδέει την Αλβανία με την ηπειρωτική Ελλάδα και την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Ο κάθετος αυτός άξονας, συνολικού μήκους 69,2 χιλιομέτρων, διαθέτει τεχνικά χαρακτηριστικά όμοια με εκείνα της Εγνατίας Οδού (2 λωρίδες +ΛΕΑ ανά ρεύμα κυκλοφορίας).

3. Τον κάθετο άξονα Χαλάστρα – Εύζωνοι, μήκους 60 χιλιομέτρων, τμήμα του διευρωπαϊκού “κεντρικού οδικού δικτύου” (Trans-European “core road network”), με τρεις ανισόπεδους κόμβους, πέραν του κόμβου με την Εγνατία Οδό. Ο κάθετος αυτός άξονας συνδέει την Ελλάδα με την ΠΓΔΜ στο μεθοριακό σταθμό Ευζώνων.

Μέσω της Εγνατίας Οδού και του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ συνδέει την ΠΓΔΜ με την ηπειρωτική Ελλάδα και την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Το τμήμα Χαλάστρα – Άγιος Αθανάσιος – Πολύκαστρο, μήκους 44,2 χιλιομέτρων, έχει σχεδιασθεί ως άξονας χαρακτηριστικών παρομοίων με εκείνα της Εγνατίας Οδού, επί του παρόντος όμως υφίσταται ως άξονας με μία λωρίδα κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Το τμήμα Πολύκαστρο – μεθοριακός σταθμός Ευζώνων, μήκους 15,8 χιλιομέτρων, έχει αναπτυχθεί πλήρως ως άξονας με διαχωρισμένα ρεύματα κυκλοφορίας με κεντρική νησίδα και προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου.

4.Τον κάθετο άξονα Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας, μήκους 95,5 χιλιομέτρων, τμήμα του διευρωπαϊκού “κεντρικού οδικού δικτύου” (Trans-European “core road network”), με δεκαεπτά ανισόπεδους κόμβους, πέραν του κόμβου με την Εγνατία Οδό. Μέσω της Εγνατίας Οδού και του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ συνδέει τη δυτική Βουλγαρία με την ηπειρωτική Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Το σύνολο του άξονα (με εξαίρεση το οδικό τμήμα Χριστός – Αμπέλα, μήκους 9,8 χιλιομέτρων) έχει κατασκευασθεί με προδιαγραφές παρόμοιες με εκείνες της Εγνατίας Οδού και βρίσκεται σε λειτουργία.

Νίκος Καραγιάννης-yprodomes.com