

Πακέτο οδικών έργων που ξεπερνά τα 6δισ.ευρώ αυτή τη δεκαετία

Οι [Οδικές Μεταφορές](#) παραμένουν το βαρύ χαρτί των υποδομών για τη χώρα. Περίπου 6δισ.ευρώ σε έργα είτε είναι σε κατασκευή είτε προετοιμάζονται από το Υπουργείο Υποδομών και τον Υπουργό, Κώστα Καραμανλή. Αυτό, παρά τη στροφή στα σιδηροδρομικά έργα που ομολογουμένως είχαν μείνει πολύ πίσω σε επίπεδο δημιουργίας ενός σύγχρονου δικτύου.

Σήμερα η Ελλάδα διαθέτει ένα ικανό οδικό δίκτυο αυτοκινητόδρομων μήκους περίπου 2.200 χλμ που κατά βάση συνδέει όλες τις Περιφέρειες της ηπειρωτικής χώρας μεταξύ τους. Ταυτόχρονα έχει αυξήσει σημαντικά τον δείκτη οδικής ασφάλειας που κάθε χρόνο δείχνει βελτίωση στους αριθμούς ατυχημάτων.

Παράλληλα η ανάπτυξη των λιμανιών, των αεροδρομίων, της [βιομηχανίας](#) αλλά και του κλάδου των logistics, συνδυάζεται σε μεγάλο βαθμό με την ύπαρξη ικανού δικτύου αυτοκινητόδρομων. Αυτό το δίκτυο πέρα από το ρόλο του μεταφορέα παίζει και το ρόλο τη σύνδεσης αυτών των πυλών της οικονομίας.

Για παράδειγμα, ένας επιβάτης που θα κατέβει στο Αεροδρόμιο Μακεδονία, μέσω της Εγνατίας μπορεί να πάει στο λιμάνι της Καβάλας και από εκεί να πάει στη θάσο για διακοπές.

TA EN ENERGEIA PROJECTS

Αυτό το δίκτυο σήμερα επεκτείνεται, όχι με τους ρυθμούς που είδαμε μέχρι το 2017, αλλά συμπληρωματικά και με ενίσχυση των υφιστάμενων αξόνων. Το σημαντικότερο έργο που εκτελείται αυτή τη στιγμή είναι το **νότιο τμήμα του E65, από τη Λαμία μέχρι την Ξυνιάδα**. Σήμερα ο E65 λειτουργεί από την Ξυνιάδα μέχρι τα Τρίκαλα, όντας ένας τυφλός αυτοκινητόδρομος. Παράλληλα

υπάρχουν διαπραγματεύσεις για το βόρειο τμήμα από τα Τρίκαλα μέχρι την Εγνατία που θα ολοκληρώσει τον άξονα.

Εξίσου σημαντικό είναι και το έργο του αυτοκινητόδρομου **Πάτρα-Πύργος**, της φυσικής συνέχειας της Ολυμπίας Οδού. Προς το παρόν το έργο είναι παγωμένο λόγω της επιλογής του υπουργείου για αλλαγή του μοντέλου υλοποίησης. Πρόκειται για ένα σπουδαίο έργο που θα φέρει το δίκτυο αυτοκινητόδρομων βαθειά στην δυτική πλευρά της Πελοποννήσου βοηθώντας την τοπική οικονομία.

Τρίτο και ίσως σημαντικότερο είναι [το έργο του ΒΟΑΚ](#) που θα ενώσει τις μεγάλες πόλεις της Κρήτης από τα Χανιά μέχρι τον Άγιο Νικόλαο. Πρόκειται για έργο μεγάλης σημασίας λόγω της κακής κατάστασης του δρόμου και των πολλών δυστυχημάτων που συμβαίνουν σε αυτόν. Το συνολικό κόστος αυτών των έργων ξεπερνά τα 2,5δισ.ευρώ. Αν προσθέσουμε και τους διαγωνισμούς για την **Υποθαλάσσια Σύνδεση Σαλαμίνας** και τον διαγωνισμό για την **ολοκλήρωση της Αμβρακίας Οδού** τότε το κόστος ανεβαίνει στα 3δισ.ευρώ.

ΟΙ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

Αυτά τα έργα θα μας δώσουν επιπλέον περίπου 350 χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου. Το επόμενο στάδιο είναι οι επεκτάσεις των υφιστάμενων μεγάλων αξόνων. Μιλάμε για έργα που ξεπερνούν τα 3 δισ.ευρώ σε κόστος και που τα περιμένει η εγχώρια αγορά για να μπορέσει να αποκτήσει μεγαλύτερο αντικείμενο.

Κυριάρχο έργο εδώ είναι **οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού** που συζητούνται εδώ και 15 χρόνια αλλά δεν έχουν μπει μέχρι σήμερα σε υλοποίηση. Μιλάμε για την επέκταση προς Ραφήνα και Λαύριο που θα συνδέσει τα δύο πιο σημαντικά λιμάνια της Αττικής (μετά τον Πειραιά), την αστική σήραγγα Κατεχάκη-Λ.Βουλιαγμένης και την επέκταση της Λ.Κύμης μέχρι την Εθνική Οδό.

Στα οδικά έργα μπορούμε να προσθέσουμε και το προς υλοποίηση fly-over της Περιφερειακής Θεσσαλονίκης κόστους 300εκατ.ευρώ και την σύνδεση με τον 6ο Προβλήτα του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Στρατηγικής σημασίας για τη χώρα είναι η **επέκταση της Ιόνιας Οδού από τα Ιωάννινα μέχρι την Κακαβιά** (αποτελεί απόληξη του Διευρωπαϊκού άξονα “Αδριατική Οδός”). Με περίπου 60χλμ ουσιαστικά ολοκληρώνει τον άξονα που ξεκινά απο το Αντίρρριο. Οι μελέτες είναι ολοκληρωμένες εδώ και καιρό και εξετάζονται όλες οι δυνατότητες. Επιτακτικό είναι και το αίτημα για την σύνδεση της Ιόνιας Οδού με το Αγρίνιο, το μεγαλύτερο αστικό κέντρο στην Αιτωλοακαρνανία. Τα δύο αυτά έργα έχουν κόστος που ξεπερνά τα 500εκατ.ευρώ.

Μην ξεχνάμε επίσης και το πακέτο των 450εκατ.ευρώ για αντιπλημμυρικά έργα στους αυτοκινητόδρομους, έργα που οι παραχωρήσεις τα περιμένουν εδώ και καιρό ενώ και για περιβαλλοντικούς λόγους είναι μία μεγάλη ανάγκη για να μην παρουσιαστούν φαινόμενα σαν και αυτά που έχουμε βιώσει τα τελευταία χρόνια.

ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ

Στο ίδιο επίπεδο είναι και η συνολική μετατροπή σε αυτοκινητόδρομο του άξονα **Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι** που συγκαταλέγεται στα έργα που πρέπει να γίνουν στην υπό ιδιωτικοποίηση Εγνατία Οδό. Είναι το τμήμα που απομένει να γίνει αυτοκινητόδρομος και είναι επίσης τμήμα του Διευρωπαϊκού Άξονα που ενώνει τη χώρα μας με την Κεντρική Ευρώπη.

Σε φάση διαγωνισμού είναι και το **έργο-ΣΔΙΤ Καλαμάτα-Πύλος-Μεθώνη** το οποίο όμως δεν έχει χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου αλλά οδού ταχείας κυκλοφορίας. “Μνηστήρες” είναι όλες οι μεγάλες τεχνικές της χώρας. Είναι ένα εμβληματικό έργο που το θέλει η αγορά.

Αλλα έργα που επίσης φαίνεται ότι μπαίνουν στο τραπέζι των επεκτάσεων είναι η **Παράκαμψη Χαλκίδας**, η **σύνδεση της Ιόνιας Οδού με Αγρίνιο**, το **Καλό Νερό-Τσακώνα**, η ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας **Ξάνθη-Σύνορα**, η **Υποθαλάσσια Ζεύξη Λευκάδας κ.α.**