



ΧΡΟΝΟΣ 1^{ος}

ΤΕΥΧΟΣ 1

ΑΠΡΙΛΙΟΣ • ΜΑΪΟΣ • ΙΟΥΝΙΟΣ 1985

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ



ΕΘΝΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

Το πρόβλημα και η λύση του

του Σέργιου Λαμπρόπουλου

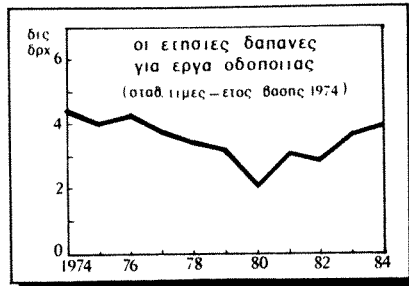
Πολιτ. Μηχ. ΕΜΠ, Οικονομολόγου Παν. Αθην., M.Sc., D.I.C.

Η σχεδόν κακή κατάσταση των εθνικών δρόμων της χώρας και η ανεπαρκής οδική σύνδεση μεταξύ πολλών γειτονικών περιοχών είναι γνωστές σε όλους και κατά συνέπεια η όποια περιγραφική τοποθέτηση του προβλήματος είναι περιττή. Ποιες είναι όμως οι κυριότερες αιτίες που δεν επέτρεψαν την επίλυσή του μέχρι σήμερα;

1. Η χαμηλή χρηματοδότηση του προγράμματος οδοποιίας

Είναι ασφαλώς η κυριώτερη αιτία. Οι δαπάνες για έργα οδοποιίας σε σταθερές τιμές ήταν το 1980 το 47% εκείνων του 1974. Στη δεκαετία 1971-1980 το ποσοστό της δαπάνης για έργα οδοποιίας στις συνολικές δημόσιες επενδύσεις μειώθηκε κατά τρεις φορές και στο συνολικό προϋπολογισμό του κράτους κατά τέσσερεις φορές.

Εξ άλλου, παρά το γεγονός ότι για το 1984 πραγματοποιήθηκε η αισθητά αυξημένη σε σχέση με το παρελθόν δαπάνη των 20 δις δρχ., η σύγκριση με τις αντίστοιχες δαπάνες των άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών είναι απογοητευτική. Π.χ. η Αυστρία, χώρα με ανάλογη ορεινή διαμόρφωση και πολύ καλύτερο οδικό δίκτυο, δαπάνησε το 1984 το ισόποσο των 120 δις δρχ. για δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, δηλαδή 6 φορές περισσότερο από την Ελλάδα, ενώ η σχέση των εθνικών εισοδημάτων των χωρών είναι μόνο 1.7 φορές υπέρ της Αυστρίας.



2. Η εσφαλμένη αξιολόγηση και ο κακός προγραμματισμός πολλών έργων

Η χαμηλή χρηματοδότηση δεν οδήγησε, όπως θα επιβάλλονταν, σε απόλυτα ορθολογική διάθεση των πιστώσεων. Συχνά υιοθετήθηκαν τεχνικές προδιαγραφές και προβλέψεις που οδήγησαν σε δαπανηρές λύσεις. Παράλληλα, η έλλειψη προγραμματισμού έφερε τραγελαφικά πολλές φορές αποτελέσματα. Π.χ. η γέφυρα της Τατάρνας πολυδιαφημίσθηκε, γιατί κατείχε 4 παγκόσμια ρεκόρ στα τεχνικά χαρακτηριστικά της. Δυστυχώς η γέφυρα αυτή παραμένει επί 15 χρόνια ένα μνημείο ασυναρτησίας στη μέση μιας λίμνης, αφού δεν έχει κατασκευασθεί ακόμα ο προβλεπόμενος δρόμος και αυτό είναι ασφαλώς μια αξεπέραστη παγκόσμια πρωτοτυπία. Χαρακτηριστικό ακόμα παράδειγμα αποτελεί ο εθνικός δρόμος Κλειδιού-Βέροιας, μήκους 43 χλμ. περίπου, που η κατασκευή του άρχισε το 1971. Αφού πρώτα ολοκληρώθηκαν το 1978 τα 36 ενδιάμεσα χιλιόμετρα, άρχισε μετά η κατασκευή στο Κλειδί του κόμβου

σύνδεσης με την εθνική οδό Θεσ/κης-Κατερίνης, και, όταν τελείωσε και ο κόμβος αυτός το 1980, άρχισαν οι εργασίες στα τελευταία χιλιόμετρα προς Βέροια.

3. Η έλλειψη συντονισμού διαφόρων φορέων του δημοσίου

Το φαινόμενο αυτό συναντάται βέβαια στους περισσότερους τομείς της ζωής της Χώρας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στον τομέα της οδοποιίας αποτελεί η κατασκευή από τη ΔΕΗ το 1978 του δρόμου προσπέλασης του φράγματος της Σφηκιάς από τη Βέροια στη μία όχθη του Αλιάκμονα, ενώ το Υπουργείο Δημοσίων Έργων προγραμμάτιζε την κατασκευή της Εγνατίας οδού (τμήμα Βέροια-Κοζάνη) στην άλλη.

4. Η ανεπαρκής οργάνωση των αρμοδίων Υπηρεσιών

Παρά τη σημαντική ενίσχυση του Υ.Δ.Ε. σε προσωπικό την τελευταία τριετία και τις προσπάθειες για αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, η έλλειψη ειδικευμένων τμημάτων και ατόμων είναι φανερή. Π.χ. παρά τον μεγάλο αριθμό γεφυρών που έχει σήμερα η χώρα μας, δεν υπάρχει ειδική Υπηρεσία ελέγχου και συντήρησής τους κατάλληλα εξοπλισμένη με σύγχρονα μηχανήματα και στελεχωμένη με καταρτισμένο προσωπικό. Έτσι στη διαπίστωση, την τελευταία στιγμή, της υποσκαφής των θεμελίων του ιστορικού γεφυριού της Άρτας

υπήρξε αρκετή δόση τύχης. Αλλά δυστυχώς και το λιγοστό μετεκπαιδευμένο προσωπικό χρησιμοποιήθηκε συχνά σε άσχετα με την ειδίκευσή του καθήκοντα. Ακόμα, είναι απαράδεκτη η έλλειψη σήμερα οργανωμένου αρχείου και τεκμηρίωσης: π.χ. δεν υπάρχουν αξιόπιστα κοστολογικά στοιχεία, οι χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων δεν είναι ακριβείς, κ.λπ.

Η ανεπαρκής οργάνωση μπορεί σε μεγάλο βαθμό να αποδοθεί και στην απογοήτευση πολλών στελεχών των τεχνικών Υπηρεσιών, αφού η όποια ανταμοιβή δεν συναρτάται με την παραγωγικότητα των ατόμων, ενώ παράλληλα δεν τιμωρείται η έλλειψη ενδιαφέροντος.

5. Η κακή διαχείριση του υφισταμένου οδικού δικτύου

Δυστυχώς η λειτουργία και αυτών των λίγων δρόμων που διαθέτει η Χώρα μας δεν είναι ορθολογική. Με εξαίρεση τα τελευταία τρία χρόνια, οπότε οι σχετικές πιστώσεις τετραπλασιάστηκαν, η συντήρηση των εθνικών δρόμων ήταν κακή. Η παροχή εξυπηρημένων στους χρήστες των δρόμων είναι ακόμα και σήμερα από ελλιπής, π.χ. παροχή οδικής βοήθειας, μέχρι ανύπαρκτη, π.χ. δεν υπάρχει πόσιμο νερό και τηλέφωνα. Επίσης, η αστυνόμευση των εθνικών δρόμων δεν είναι πλήρης, π.χ. υπάρχουν χιλιάδες παράνομες και επικίνδυνες συνδέσεις εγκαταστάσεων στους εθνικούς δρόμους, αρκετά φορτηγά κυκλοφορούν φορτωμένα πολύ πάνω από το επιτρεπόμενο όριο, κ.ά.

Όλα αυτά μπορεί να αποδοθούν σε αιτίες που προαναφέρθηκαν — δηλαδή την πολυαρχία και έλλειψη συντονισμού, την ανεπαρκή οργάνωση των διαφόρων υπηρεσιών, τη χαμηλή χρηματοδότηση — οφείλονται όμως και στο ότι δεν έχει γίνει ευρύτερα αντιληπτή η ανάγκη

καθημερινής παρακολούθησης και φροντίδας των εθνικών δρόμων: οι εθνικοί δρόμοι είναι σαν τους ζωντανούς οργανισμούς.

Τέλος, η κατανομή κατά το παρελθόν των περιορισμένων πιστώσεων κυρίως σε νέα έργα τη στιγμή που οι υφιστάμενοι δρόμοι δεν ήταν σε άριστη κατάσταση αποτέλεσε μια κακή επιλογή.

Τί πρέπει να γίνει

Η επίλυση του προβλήματος πρέπει ασφαλώς να επιδιωχθεί με παράλληλη ριζική θεραπεία όλων των αιτιών που προαναφέρθηκαν. Στην προσπάθεια αυτή σωστό θα είναι να αξιοποιηθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό η εμπειρία άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών που έλυσαν ήδη με επιτυχία το οδικό τους πρόβλημα. Αυτός που ακολουθεί τελευταίος έχει το πλεονέκτημα να μπορεί να μελετήσει κριτικά τις προσπάθειες όσων προηγήθηκαν.

1. Ανεύρεση πόρων χρηματοδότησης πέρα από τον κρατικό προϋπολογισμό

Ενώ για την κατασκευή συγχρόνων δρόμων απαιτούνται κολοσσιαία ποσά, θα είναι ουτοπία να περιμένει κανείς σήμερα, σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης, να επιτευχθούν μέσα από τις δημόσιες επενδύσεις οι αναγκαίοι ρυθμοί χρηματοδότησης του προγράμματος εθνικής οδοποιίας. Η εθνική άμυνα, η λαϊκή υγεία, η βιομηχανία, η παιδεία, προηγούνται πάντα και εξαντλούν σχεδόν τις χρηματοδοτικές δυνατότητες του προϋπολογισμού.

Η ανάγκη ανεύρεσης χρημάτων επιβάλλει την ενεργοποίηση του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, που είναι αρμόδιο για τη χρηματοδότηση του προγράμματος Οδοποιίας του Υπ.Δ.Ε. Βέβαια από τη δεκαετία του '50 ήδη νομοθετήθηκαν υπέρ του ΤΕΟ δύο πρόσθετοι οι-

κονομικοί πόροι πέρα από τη χρηματοδότησή του από τις δημόσιες επενδύσεις: πρώτον, ποσοστό 25% του δασμού πάνω στη βενζίνη, και δεύτερον, διόδια σε εθνικούς δρόμους. Δυστυχώς οι πόροι αυτοί στέρεψαν από καιρό. Το έσοδο από τη βενζίνη σταμάτησε, κατά τρόπο μαγικό, να αποδίδεται στο ΤΕΟ από το 1979 ενώ τα διόδια απέφεραν το 1984 συνολικά καθαρά έσοδα λιγότερα από 600 εκατ. δρχ. αφού παραμένουν σταθερά από το 1970 μέχρι σήμερα, παρ' όλο που στο χρονικό αυτό διάστημα οι τιμές της βενζίνης, των εισιτηρίων των λεωφορείων κ.λπ. έχουν αυξηθεί 4 φορές. Όλα αυτά οφείλονται στο ότι και τους πρόσθετους αυτούς πόρους διαχειρίζονται οι εκάστοτε Υπουργοί Οικονομικών και Δημοσίων Έργων, γεγονός που οδηγεί αναγκαστικά, πρώτον, στη συνεκτίμησή τους με τα σχετικά κονδύλια των δημοσίων επενδύσεων, και δεύτερον, στη διαχρονική αναπροσαρμογή τους με κυρίαρχο κριτήριο την πολιτική συγκυρία. Με άλλα λόγια, οι πρόσθετοι ειδικοί πόροι για την οδοποιία ουσιαστικά ενσωματώθηκαν στις ετήσιες πιστώσεις του προϋπολογισμού των δημοσίων επενδύσεων.

Πολλές Δυτικοευρωπαϊκές Χώρες που είχαν κακό οδικό δίκτυο εφάρμοσαν διαδοχικά από τα μέσα της δεκαετίας του 50 την πολιτική της επιβολής ανταποδοτικών τελών (διόδια) και επέτυχαν να κατασκευάσουν μέσα σε 25 χρόνια ένα άξιο θαυμασμού δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Τα κύρια στοιχεία του συστήματος της «αυτόνομης» διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων είναι δύο. Πρώτον, η δημιουργία Εταιριών που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια (αλλά στη συντριπτική τους πλειοψηφία ελέγχονται από φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα, π.χ. ασφαλιστικά ταμεία, τράπεζες, δήμοι) και αναλαμβάνουν τη χρη-

ματοδότηση και διεύθυνση της κατασκευής σε τακτό χρονικό διάστημα καθορισμένων από το κράτος τμημάτων αυτοκινητοδρόμων. Και δεύτερον, η παραχώρηση σε αυτές του προνομίου της είσπραξης διοδίων για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα (συνήθως 25 χρόνια), ώστε να αποπληρωθούν οι δαπάνες κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας του κάθε τμήματος. Η σύμβαση μεταξύ κράτους και εταιρίας περιέχει τόσο την αρχική τιμή των διοδίων όσο και τον μαθηματικό τύπο υπολογισμού της αναθεώρησής τους διαχρονικά.

Προϋποθέσεις για τη συγκατάθεση των πολιτών —χρηστών των δρόμων— στην επιβολή διοδίων είναι: α) η σύνδεσή τους με συγκεκριμένες νέες εργασίες β) η περιορισμένη διάρκεια της επιβολής, δηλαδή μέχρι την αποπληρωμή των έργων και μόνον γ) η διαφά-

νεια: ο πολίτης πρέπει να πληροφορείται το ύψος των ετησίων εισπράξεων και το πού δαπανήθηκαν, και δ) ο καθορισμός του ύψους των διοδίων σε λογικό επίπεδο, συνήθως 25-40% της συνολικής ωφέλειας που προσπορίζεται όποιος επιλέγει το νέο δρόμο με δίοδια αντί του παλαιού χωρίς δίοδια. Σήμερα στην Ευρώπη για τα επιβατικά οχήματα οι τιμές των διοδίων σε αυτοκινητόδρομους κυμαίνονται από 2 δρχ./χλμ. (Πορτογαλία) μέχρι 15 δρχ./χλμ. (Αυστρία), ενώ στους Ελληνικούς Εθνικούς δρόμους με δίοδια η μέση τιμή είναι 0.3 δρχ./χλμ.

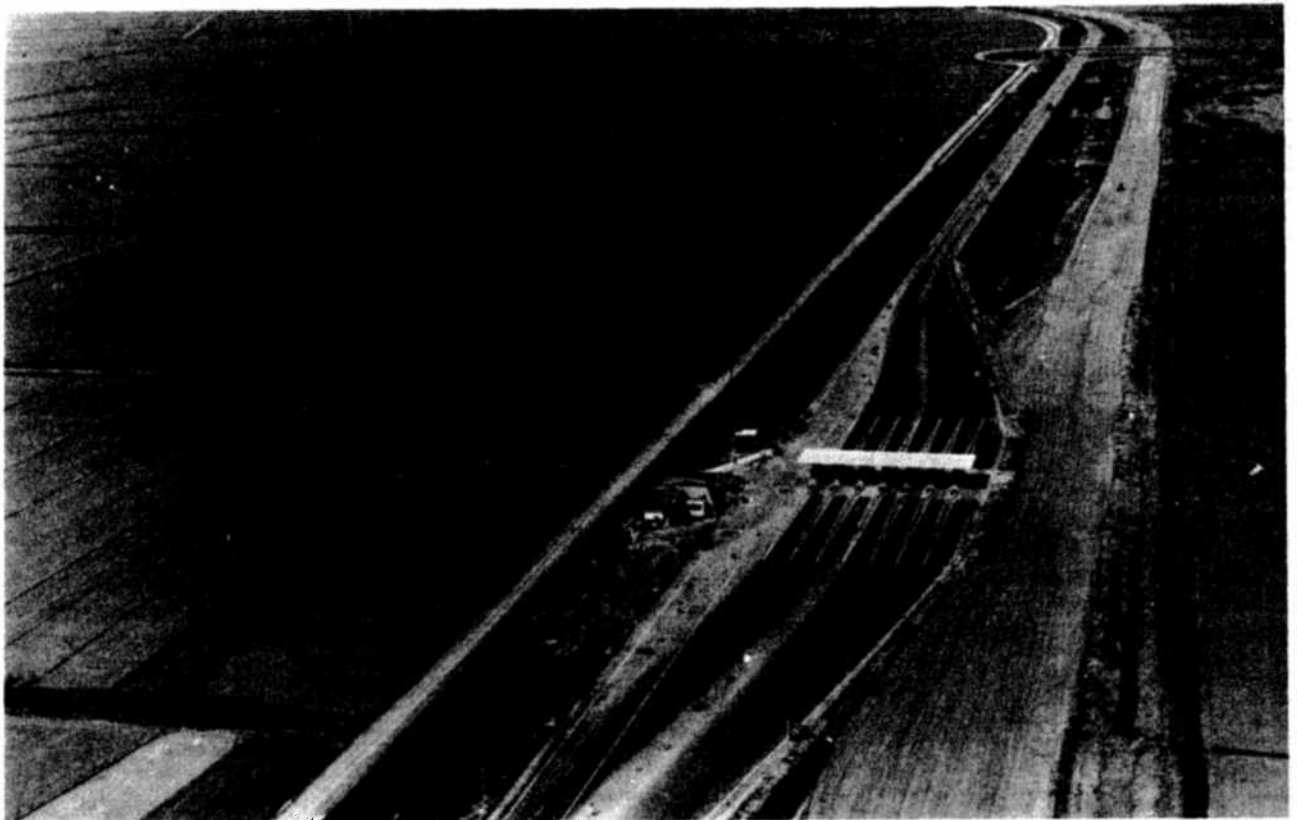
Έχουν νομοθετηθεί και πρόκειται σύντομα να επιβληθούν δίοδια στο νέο εθνικό δρόμο Θεσ/κης-Κατερίνης, που μέχρι το Κλειδί διαπλατύνεται ήδη σε αυτοκινητόδρομο. Σωστό είναι τα έσοδα από τα δίοδια αυτά να δαπανηθούν για

την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου μέχρι την Κατερίνη, έργο που δεν προβλέπεται στο πενταετές πρόγραμμα.

Αν τα δίοδια αναπροσαρμόζονταν τιμαριθμικά κάθε χρόνο από το 1978, σήμερα οι τιμές τους θα ήταν 4 φορές υψηλότερες και τα καθαρά έσοδα περίπου 3.5 δις δρχ. Αυτό θα επέτρεπε τη σύναψη μεσοπρόθεσμου δανείου για την άμεση χρηματοδότηση σημαντικών έργων βελτίωσης των εθνικών δρόμων με δίοδια.

2. Εφαρμογή επιστημονικών μεθόδων αξιολόγησης και προγραμματισμού των έργων

Η υιοθέτηση συγχρόνων τεχνικών θα απαιτήσει εξειδικευμένο προσωπικό και σημαντική προσπάθεια για την υπερνίκηση των αρχικών



τριβών. Επιβάλλεται είτε η αναβάθμιση της υπάρχουσας Διεύθυνσης Προγράμματος του Υπ.Δ.Ε., που σήμερα περιορίζεται στην κατανομή των πιστώσεων μόνον, είτε η πρόβλεψη σχετικής Διεύθυνσης στο υπό δημιουργία Ινστιτούτο Οικονομίας των Κατασκευών.

Για όλα τα σημαντικά έργα θα πρέπει να εκπονείται υποχρεωτικά Ανάλυση Κόστους-Ωφελειών. Μόνον τότε ο πολιτικός υπεύθυνος λήπτης των τελικών αποφάσεων θα έχει στη διάθεσή του τις προβλέψεις για το σύνολο των μελλοντικών επιπτώσεων των έργων, απαραίτητη προϋπόθεση για να αποφασίζει σωστά. Η ολοκλήρωση Α-ΚΩ για το σύνολο των έργων θα δείξει πιθανότατα ότι σε πολλές περιπτώσεις επιβάλλεται η χρηματοδότηση της άμεσης ολοκλήρωσής των από πολλά έτη συνεχιζόμενων έργων, με αναστολή της

κατασκευής άλλων νέων. Και παράλληλα, ο χρονικός προγραμματισμός και η παρακολούθηση των έργων με σύγχρονες μεθόδους (π.χ. δικτυωτή ανάλυση) θα συντελέσει στην έγκαιρη και χωρίς υπερβάσεις εκτέλεσή τους, όπως πρόσφατα επιτεύχθηκε στον κόμβο Κατεχάκη και Μεσογείων.

Αντικειμενικό στόχο ενός ορθολογικού προγράμματος πρέπει να αποτελεί η βελτίωση στο μέγιστο δυνατό βαθμό του συνολικού οδικού δικτύου της χώρας σε ένα εύλογο χρονικό ορίζοντα, με δεδομένα τα όρια διακύμανσης του τελικού αθροίσματος και της ετήσιας κατανομής των πιστώσεων. Συνεπώς το επίπεδο εξυπηρέτησης και οι προδιαγραφές για κάθε ένα οδικό τμήμα δεν πρέπει να επιλέγονται αποκλειστικά, όπως μέχρι σήμερα, με τεχνικά κριτήρια, αλλά και με συνεκτίμηση του περιορισμού κεφαλαίων. Οι ανεπαρκείς

συνολικά πιστώσεις δεν πρέπει να διατεθούν για την κατασκευή λίγων χιλιομέτρων αυτοκινητοδρόμων, αλλά να κατανεμηθούν ορθολογικά για την αναβάθμιση όλου του οδικού δικτύου της χώρας με προσδιορισμό απλώς ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης στα επί μέρους τμήματα σύμφωνα με τη σπουδαιότητα, τον κυκλοφοριακό φόρτο, την επικινδυνότητά τους, κ.λπ.

Σε πολλές Ευρωπαϊκές Χώρες και με στόχο τον περιορισμό του κόστους έχει ήδη υιοθετηθεί η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με διατομή μικρότερη από τη συνήθη (υπεροδών). Μειώνεται, δηλαδή, το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας από 3.75μ. σε 3.50μ. και της μεσαίας νησίδας από 4μ. σε 1.80μ. και ουσιαστικά καταργούνται οι ακραίες λωρίδες στάθμευσης σε έκτακτη ανάγκη (περιορί-



ζονται από 2.50μ. σε 0.50μ.), ενώ διατηρούνται όλα τα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου, όπως περίφραξη σε όλο το μήκος, μόνον ανισόπεδες διασταυρώσεις, μικρές κλίσεις, μεγάλες ακτίνες καμπυλότητας, κ.λπ. Η λύση αυτή μειώνει το κόστος κατασκευής σε σύγκριση με εκείνο ενός νέου αυτοκινητοδρόμου 2+2 λωρίδων και είναι ιδανική στην περίπτωση χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου, αφού επιτυγχάνεται πλήρως η απαιτούμενη άνετη και ασφαλής οδήγηση.

Η βελτίωση του βασικού οδικού άξονα της χώρας ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσ/κη - Εύζωνοι) αποτελεί το πρωταρχικό αίτημα των Ελλήνων οδηγών και παράλληλα απαραίτητο στοιχείο του εκσυγχρονισμού της. Στα τμήματα Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Σχηματάρι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι ξεπερνούν τα 20.000 οχ./ημ. και επιβάλλουν την κατασκευή κανονικών αυτοκινητοδρόμων· οι εργασίες προβλέπεται να αρχίσουν σύντομα. Στα υπόλοιπα τμήματα όμως μήκους 600 χλμ. οι κυκλοφοριακοί φόρτοι δεν ξεπερνούν τα 8.000 οχ./ημ. και αυξάνουν την τελευταία δετία με μέσο ετήσιο ρυθμό 4%. Η κατασκευή στα τμήματα αυτά υπεροδών φαίνεται ότι αποτελεί την άριστη επιλογή. Πρώτον, η μειωμένη διατομή επαρκεί κυκλοφοριακά για μια 20ετία τουλάχιστον, εξασφαλίζει την αναγκαία άνεση και ασφάλεια και απαιτεί λιγώτερες απαλλοτριώσεις. Και δεύτερον, μειώνει το κόστος της διαπλάτυνσης σημαντικά ώστε να είναι άμεσα δυνατή η αυτόνομη (δεν προβλέπεται στο πενταετές) χρηματοδότηση του έργου με λογική αναπροσαρμογή των διοδίων.

Η μετατροπή των υπολοίπων 600 χλμ. του ΠΑΘΕ πλάτους 11-15μ. σε υπεροδό πλάτους 18μ. με αλλαγές στη χάραξη μόνο στα επικίνδυνα σημεία και η ζεύξη του Μαλ-

λιακού κόλπου (μήκος ζεύξης 2,7 χλμ.), που θα συντομεύσει την απόσταση Αθήνας-Λάρισας κατά 47 χλμ., εκτιμάται ότι, σε σημερινές τιμές, έχουν συνολικό κόστος 60 δις δρχ. περίπου και ότι μπορεί να ολοκληρωθούν τμηματικά σε 7 χρόνια. Αν προοδευτικά με τα έργα βελτίωσης στον ΠΑΘΕ αυξάνονται σπειροειδώς σε σταθερές τιμές τα διόδια (δηλαδή πέρα από την ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή τους) με στόχο το 70% της τιμής που ισχύει στους Ιταλικούς αυτοκινητόδρομους σήμερα, (δηλαδή με στόχο τις 2.2 δρχ./χλμ.), τα καθαρά ετήσια έσοδα θα ανέλθουν τελικά από 0.6 δις δρχ. σε 6.5 δις δρχ. σε σημερινές τιμές. Με τις παραπάνω προϋποθέσεις φαίνεται ότι είναι κατ' αρχήν δυνατή η εξόφληση μέσα στα 20 προσεχή χρόνια δανείου για τη χρηματοδότηση της άμεσης κατασκευής του έργου. Ασφαλώς όμως θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι συναλλαγματικές και άλλες μακροοικονομικές επιπτώσεις, η δυνατότητα επιδότησης από την ΕΟΚ, κ.λπ.

3. Νομοθετικά επικυρωμένος 20ετής σχεδιασμός

Τα έργα οδοποιίας απαιτούν μεγάλες δαπάνες αλλά και πολύ χρόνο. Χρειάζονται αρκετά χρόνια από τη στιγμή που θα αποφασισθεί η κατασκευή ενός νέου μεγάλου δρόμου μέχρι την παράδοσή του στην κυκλοφορία. Σωστό θα είναι ο προγραμματισμός των έργων να μην επηρεάζεται σημαντικά από την εκάστοτε πολιτική συγκυρία. Ακόμα, η αναβάθμιση του οδικού δικτύου της χώρας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχει εκτιμηθεί ότι θα απαιτήσει, σε σημερινές τιμές, την κολοσσιαία δαπάνη του 1 τρις δρχ. και με τον υπάρχοντα ρυθμό διάθεσης πιστώσεων περισσότερα από 50 χρόνια. Επιβάλλεται συνεπώς ο καθορισμός του υποσυνόλου του οδικού δικτύου που είναι

οικονομικά εφικτό να βελτιωθεί. Οι μεγάλες δαπάνες και ο πολύς χρόνος που απαιτούνται για την εκτέλεση των έργων, καθώς και η εμπειρία από το σχεδιασμό του οδικού δικτύου άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών, συνηγορούν στον καθορισμό του χρονικού ορίζοντα σε 20 χρόνια.

Ο ορθός σχεδιασμός θα προέλθει βέβαια από δημοκρατική συμμετοχή των αρμοδίων φορέων, της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ενδιαφερομένων κοινωνικών ομάδων κ.λπ. και θα πρέπει να τύχει της πλατύτερης δυνατής έγκρισης από τα πολιτικά κόμματα, ώστε η νομοθέτησή του με αυξημένη πλειοψηφία να είναι δεσμευτική για τους επόμενους Υπουργούς, όσο αυτό είναι δυνατό. Με δοσμένο πια πλαίσιο ελιγμών, οι υπεύθυνοι Υπουργοί θα καθορίζουν στα εκάστοτε 5ετή προγράμματα τις επί μέρους προτεραιότητες σύμφωνα με τα πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήριά τους και τις προβλεπόμενες πιστώσεις.

Ο μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός θα επιτρέψει: α) την εφαρμογή επισημονικών μεθόδων βελτιστοποίησης του τελικού αποτελέσματος· β) την απόδοση ικανοποιητικού έργου από τους εκάστοτε Υπουργούς, αφού δεν θα είναι υποχρεωμένοι, στο συχνά βραχυπρόθεσμο διάστημα της Υπουργίας τους, να ξεκινούν τον προγραμματισμό τους από το μηδέν· γ) το συντονισμό των προγραμμάτων των διαφόρων φορέων. Ο έλεγχος της συμβιβαστότητας των προγραμμάτων τους με το γενικό σχεδιασμό μπορεί να ανατεθεί στην Ειδική Υπηρεσία Προγραμματισμού, που προαναφέρθηκε, και δ) την εκμετάλλευση της υπεραξίας της γης που δημιουργούν οι νέοι δρόμοι από το κοινωνικό σύνολο (π.χ. βιομηχανικές ζώνες, τουριστικές ζώνες), σύμφωνα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό βιομηχανικής και οικιστικής πολιτικής.

4. Δημιουργία νέων φορέων διαχείρισης δρόμων με μορφή Α.Ε.

Η αναδιοργάνωση των τεχνικών Υπηρεσιών θα απαιτήσει χρόνο, προσπάθεια και τόλμη. Τα κυριώτερα μέτρα θα πρέπει να αφορούν: α) στην αναδιάρθρωση του οργανογράμματος του Υπ.Δ.Ε. (κατάργηση ή συγχώνευση Υπηρεσιών, δημιουργία νέων) με επαναπροσδιορισμό και αποκέντρωση των αντικειμένων εργασίας· β) στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου των μελετών και κατασκευών των έργων καθώς και του δημοσίου λογιστικού· γ) στην εφαρμογή συγχρόνων μεθόδων οργάνωσης και τεκμηρίωσης, όπως είναι π.χ. η ηλεκτρονική επεξεργασία στοιχείων και η αγορά ειδικού εξοπλισμού· δ) στην ανύψωση της επιστημονικής στάθμης των υπαλλήλων με μετεκπαίδευση στο εσωτερικό και εξωτερικό, παρακολούθηση σεμιναρίων, συνεδρίων, έκδοση περιοδικών, κ.λπ. Σημαντικό έργο μπορεί να προσφέρουν τα επιστημονικά σωματεία και οι ενώσεις του χώρου που σήμερα υπολειτουργούν· ε) στην εξεύρεση αμερολήπτου και αντικειμενικού συστήματος, που θα προβλέπει τον υπολογισμό της αμοιβής και την προαγωγή των υπαλλήλων με βάση την παραγωγικότητα και την επαγγελματική κατάρτιση.

Δεν είναι ρεαλιστικό να αναμένει κανείς την υλοποίηση όλων των παραπάνω μέτρων στα αμέσως επόμενα χρόνια. Πολλά από αυτά απαιτούν ριζοσπαστική πολιτική βούληση, η οποία προϋποθέτει και θα αντανakλά δραστική αλλαγή της νοοτροπίας που κυριαρχεί σήμερα στους πολίτες της χώρας μας. Θέλει δουλειά πολλή π.χ. για να πάψουν να υπολογίζονται οι αμοιβές στο δημόσιο τομέα ιστοπεδωτικά μόνον με κοινωνικά κριτήρια και σε συνάρτηση με την πίε-

ση της μιας ή της άλλης συντεχνίας. Και πρέπει να γίνει τελικά αποδεκτό το να προστατεύονται από το κράτος οι θέσεις εργασίας και όχι απαραίτητα αυτοί που τις κατέχουν.

Για την άμεση αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα της Οδοποιίας ενδεδειγμένη λύση δεν αποτελεί η διόγκωση του δυναμικού του Υπ.Δ.Ε. αλλά η δημιουργία από το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας και με συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Ασφαλιστικών Ταμείων, Τραπεζών, κ.λπ. νέων φορέων διαχείρισης έργων που θα λειτουργούν με μορφή Α.Ε. και ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Πρώτον, οι νέοι φορείς θα είναι ευέλικτοι τόσο στη λήψη των αποφάσεων όσο και στην εκτέλεσή τους. Δεύτερον, θα μπορούν να επιλέγουν και αμείβουν προσωπικό υψηλής στάθμης, που τη στιγμή αυτή υπάρχει διαθέσιμο εξ αιτίας της κρίσης στον τομέα των κατασκευών. Και τέλος, η παράλληλη παρουσία τους στον τομέα της διαχείρισης των έργων θα ωθήσει σε βελτίωση τις Υπηρεσίες του Υ.Δ.Ε. Αυτονόητο είναι βέβαια ότι η προσπάθεια αναδιοργάνωσης των Τεχνικών Υπηρεσιών δεν πρέπει να ανασταλεί ούτε στιγμή.

5. Δέσμη μέτρων άμεσης βελτίωσης της λειτουργικότητας του υπάρχοντος οδικού δικτύου

Η συνεργασία των πολιτών στον μακροχρόνιο σχεδιασμό και η αποδοχή προσθέτων οικονομικών θυσιών θα διασφαλισθούν μόνον με την άμεση υλοποίηση μέτρων βελτίωσης της σημερινής κατάστασης (και κατά προτεραιότητα στον ΠΑΘΕ). Είναι απαραίτητο:

α) Να ολοκληρωθούν οι μελέτες επικινδυνότητας στο οδικό δίκτυο και να εκτελεστούν οι αναγκαίες διορθωτικές επεμβάσεις με βελτίωση της σήμανσης, κατα-

σκευή αντιολισθηρών οδοστρωμάτων, τοποθέτηση προστατευτικών στηθαίων, τοπικές διαπλατύνσεις, κ.λπ.

β) Να εκπονηθούν κυκλοφορικές μελέτες στα τμήματα Αθήνα - Κόρινθος και Αθήνα - Σχηματάρι και να γίνουν οι απαραίτητες ρυθμίσεις ώστε να βελτιωθεί η ροή των οχημάτων τις ώρες μαζικής εξόδου ή επιστροφής, π.χ. αύξηση του αριθμού των πυλών στους σταθμούς διοδίων, κατασκευή ανισοπέδου κόμβου στον Ισθμό, μονοδρόμηση του τμήματος Ελευσίνα-Μέγαρα.

γ) Να δημιουργηθούν ανά κανονικά διαστήματα χώροι παροχής εξυπηρετήσεων στους χρήστες των δρόμων, όπου θα υπάρχει τηλεφώνο, πόσιμο νερό, WC, καντίνα κ.λπ.

δ) Να λειτουργήσουν ανά 50 χιλ. Κέντρα Διοίκησης των Αυτοκινητοδρόμων και Εθνικών δρόμων. Τα ΚΔΑ θα πρέπει να διαθέτουν τμήματα αστυνόμευσης, πυρόσβεσης, οδικής βοήθειας, περίθαλψης και μεταφοράς τραυματιών, καθαρισμού και μικροεπισκευών του δρόμου και να εποπτεύουν όλο το 24ωρο τον τομέα τους. Η απαιτούμενη για τη λειτουργία ΚΔΑ στον ΠΑΘΕ πρόσθετη ετήσια δαπάνη δεν είναι απαγορευτική και μπορεί να καλυφθεί με αύξηση της τιμής των διοδίων.

ε) Να επιτευχθεί η συντήρησή των για πολλά χρόνια εγκαταλειμμένων εθνικών δρόμων. Παρότι το 1984 οι πιστώσεις για τη συντήρηση των δρόμων ήταν σε σταθερές τιμές υπερδιπλάσιες σε σχέση με το 1980, δεν επαρκούν να καλύψουν τις ανάγκες που συσσωρεύτηκαν με τα χρόνια. Είναι αναγκαία η δραστική περαιτέρω ανακατανομή των συνολικών πιστώσεων για την οδοποιία υπέρ της συντήρησης και σε βάρος της κατασκευής νέων έργων καθώς και η βελτίωση της οργάνωσης των 3ων ΔΕΚΕ.