

**ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ:
ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ, ΕΡΕΥΝΑ, ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΙΣ ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ**

Αστ. Λιώλιος
Καθηγητής Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Ξάνθη (e-mail: liolios@civil.duth.gr)
και
Αντιπρόεδρος Δ.Σ. της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
Θεσσαλονίκη-Θέρμη, (e-mail: Aliolios@egnatia.gr)

1. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η **Εγνατία Οδός** είναι ένας **καινούριος σύγχρονος αυτοκινητόδρομος μήκους 670 χιλιομέτρων (κύριος άξονας)**, που διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα από την Ανατολή προς τη Δύση, από το Ιόνιο Πέλαγος (Ηγουμενίτσα) ως τα Ελληνοτουρκικά σύνορα (Κήποι), **ακολουθώντας ως ένα βαθμό τα ίχνη της αρχαίας Εγνατίας Οδού**. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα αναπτυξιακά έργα της χώρας και μαζί με τους τρεις καθέτους άξονες φτάνει συνολικά τα 1000 χλμ.

Η Εγνατία οδός, για την κατασκευή και την ολοκλήρωσή της, έχει διασφαλισμένους πόρους και χρηματοδοτείται από:

- Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ Π Ε Χ Ω Δ Ε),
- Το Ελληνικό Δημόσιο (Εθνικοί Πόροι),
- Την Ευρωπαϊκή Ένωση (με ποσοστό 50%- Ταμείο Συνοχής, Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών),
- Την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, και
- Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Πρόκειται για εξαιρετικά σύνθετο τεχνικό έργο εξ αιτίας του ιδιαίτερα δυσχερούς αναγλύφου και των γεωλογικών προβλημάτων. Κατά την κατασκευή του έπρεπε επίσης να αντιμετωπιστούν σοβαρές περιβαλλοντικές και θεσμικές δυσκολίες, λόγω διέλευσης από πολλές οικολογικά ευαίσθητες περιοχές και αρχαιολογικούς χώρους. Αρκεί να σημειωθεί ότι η Εγνατία περιλαμβάνει **80 χλμ. γέφυρες, 100 χλμ. σήραγγες, 60 κόμβους** και 700 χλμ. βοηθητικές οδούς εξυπηρέτησης.

Η Εγνατία Οδός αποτελούσε για δεκαετίες το μεγάλο όνειρο των Βορειοελλαδιτών για τη διασύνδεση της Ηπείρου, της Μακεδονίας και της Θράκης και την άρση της απομόνωσής τους. Η ένταξή της στα έργα προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Διαδρόμων, που οδεύουν από Βορρά προς Νότο, αποκτά μεγάλη γεωστρατηγική σημασία για τα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Οι προσπάθειες για την σύνταξη των απαραίτητων μελετών και την κατασκευή του έργου άρχισαν από το 1970, χωρίς όμως εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Το

αποτέλεσμα ήταν να κατασκευασθούν τότε εντελώς αποσπασματικά κάποια μικρά τμήματα.

Μετά από πολλά χρόνια, έγινε στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ νέα αρχή το 1994 και προγραμματίστηκε η κατασκευή τμημάτων του άξονα προϋπολογισμού 1.500 εκ. ευρώ. Σήμερα (2206), έχουν πλέον εξασφαλισθεί, μετά την πρόσφατη ανακατανομή των πόρων του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, συνολικά 6.700 εκ. , δηλαδή όλα τα απαιτούμενα κονδύλια για την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των τριών Καθέτων Αξόνων της μέχρι το 2008.

Μέχρι σήμερα έχουν ήδη δοθεί στην κυκλοφορία εκατοντάδες χιλιόμετρα σύγχρονου αυτοκινητόδρομου και έχει μεταβληθεί εντυπωσιακά ο οδικός χάρτης της χώρας. Κατά μέσο όρο παραδίδονται κάθε χρόνο στην κυκλοφορία πάνω από 50 χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου και πολλά μικρότερα έργα . Η χρονική απόσταση Ηγουμενίτσας-Κήπων μειώνεται σταδιακά από 11,5 ώρες σε 6,5 ώρες και οι Βορειοελλαδίτες έρχονται κοντύτερα.

Για να επιτευχθεί, όμως, η ταχεία πρόοδος του έργου και η εξασφάλιση όλων των αναγκαίων πιστώσεων, καθοριστικό ρόλο έπαιξε η δημιουργία και η λειτουργία της **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Η δημιουργία της Εταιρίας, κατά τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, αποτέλεσε μεγάλη **καινοτομία** στη διαχείριση των ελληνικών δημοσίων έργων και ήταν προϊόν διαπραγματεύσεων της Ελληνικής και της Κοινοτικής πλευράς. Συγκεκριμένα, η δημιουργία της Εταιρείας ήταν αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων που είχαν η Ελληνική και η Κοινοτική πλευρά για την προετοιμασία του 2ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Κατά την εκτέλεση του 1ου ΚΠΣ διαπιστώθηκε η αδυναμία του υπάρχοντος διοικητικού μηχανισμού στην προώθηση των προγραμματισμένων μεγάλων έργων, που είχε σαν αποτέλεσμα να μεταφερθούν πόροι σε μικρότερα έργα, που από τη φύση τους δεν μπορούν να λειτουργήσουν σαν ατμομηχανή ανάπτυξης. Αποφασίσθηκε λοιπόν η δημιουργία μίας Εταιρείας που θα ακολουθούσε πρότυπα που είχαν ήδη δοκιμασθεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Η "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε." είναι Εταιρεία του Δημοσίου, λειτουργεί όμως αυτόνομα, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο με τριετή θητεία που διορίζεται από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ. Για τη διαχείριση του έργου της είχε συμβληθεί αρχικά με Σύμβουλο Διαχείρισης, την Διεθνή εταιρεία Συμβούλων "KELLOG BROWN & ROOT". Για την επίβλεψη των έργων του Β' ΚΠΣ η Εταιρεία είχε συμβληθεί, μετά από διεθνή διαγωνισμό, με τρεις Συμβούλους Επίβλεψης. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, αν και η "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε." έχει μέτοχο το κράτος, έχει ενσωματώσει αρχικά στην λειτουργία της ιδιωτικούς οίκους διεθνούς εμπειρίας για τη διοίκηση και την επίβλεψη του πράγματι τεράστιου έργου της κατασκευής της Εγνατίας Οδού και λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Η Εταιρεία, λοιπόν, έχει σκοπό τη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του πραγματικά τεράστιου έργου της Εγνατίας Οδού και βασικών Καθέτων Αξόνων της. Έχει μέτοχο το Δημόσιο και λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Η Εταιρεία άρχισε να λειτουργεί ουσιαστικά τον Φεβρουάριο του 1996 και ανέλαβε την ευθύνη υλοποίησης των έργων τον Φεβρουάριο του 1997. Η συνολική θεώρηση ενός μεγάλου σε μήκος έργου από ένα εξειδικευμένο, ανεξάρτητο και ευέλικτο οργανισμό επέτρεψε τη λήψη ορθολογικών στρατηγικών αποφάσεων, που αφορούσαν τόσο στην κατασκευή και στην λειτουργία (π.χ. ομοιομορφία τεχνικών λύσεων), όσο και στην ταυτότητα του δρόμου (εντοπισμός, αξιολόγηση και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, αρχιτεκτονική τοπίου, προστασία περιβάλλοντος κλπ.).

Προκειμένου να υλοποιήσει την Εγνατία Οδό έντεχνα και με ταχύτητα, για την Εταιρεία ήταν μονόδρομος το να εισάγει **καινοτομίες** στη μελέτη και κατασκευή των έργων και να εφαρμόσει σύγχρονα συστήματα διαχείρισής τους. Έτσι, η Εγνατία Οδός Α.Ε. εργάστηκε συστηματικά για την παραγωγή εταιρικής γνώσης σε τέσσερις κατευθύνσεις κυρίως:

- . Μελέτη και Κατασκευή Έργων.
- . Προστασία Περιβάλλοντος και Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
- . Λειτουργία και Συντήρηση Οδού.
- . Συστήματα Υποστήριξης Λήψης Αποφάσεων.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σημειώνεται ότι πολλά από τα αποτελέσματα της ανωτέρω πολλαπλής δραστηριότητας της Εταιρείας σχετικά με την διάχυση καινοτόμου γνώσης και την δεκαετία της παραγωγής της, καθώς και σχετικοί πίνακες και διαγράμματα, αναφέρονται στις εκθέσεις του Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού, π.χ.

«Κατάσταση των Περιφερειών Διέλευσης της Εγνατίας Οδού: Συνοχή, Κινητικότητα, Ισορροπία, Περιβάλλον - 1η Έκθεση Επιδράσεων του άξονα», Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, Έκδοση: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2005 (<http://observatory.egnatia.gr>).

καθώς και στα πρακτικά της πρόσφατης (15.02.2006) ημερίδας

«ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: Καινοτόμες Δράσεις, Έρευνα και Σύγχρονα Συστήματα Διαχείρισης - Πρακτικά ημερίδας 15.02.2006», Θεσσαλονίκη, Έκδοση: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2006,

2. ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΩΣ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΙΣ ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ

Η Εγνατία Οδός ως αυτοκινητόδρομος συντελεί με τον καλύτερο τρόπο στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της Βόρειας Ελλάδας. Η διέλευσή του από περιοχές όπως η Δωδώνη, η Βέροια, η Θεσσαλονίκη, η Καβάλα, συνέβαλε και συμβάλλει στην ανακάλυψη αρχαιολογικών ευρημάτων, **αποδεικνύοντας με τον καλύτερο τρόπο ότι η κατασκευή ενός μεγάλου σύγχρονου έργου δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη καταστροφή του παρελθόντος και του περιβάλλοντος, αλλά αντίθετα συμβολή στην ανάπτυξη και προβολή του.**

Η "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.", ως υπεύθυνος φορέας για τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του έργου, έχει προβεί σε δράσεις που έχουν σκοπό αφενός μεν να προστατεύσουν και να διαφυλάξουν το περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, αφετέρου δε να τα αναδείξουν όπου αυτό είναι εφικτό. Ειδικά για την πολιτιστική κληρονομιά, ακολουθείται συγκεκριμένη πολιτική, βάσει και ειδικού Μνημονίου του Υπουργείου Πολιτισμού περί του τρόπου διενέργειας του ανασκαφικού έργου στο πλαίσιο κατασκευής της Εγνατίας Οδού. Δηλαδή, η Εγνατία Οδός έχει συγκεκριμένη πολιτική, η οποία αποσκοπεί:

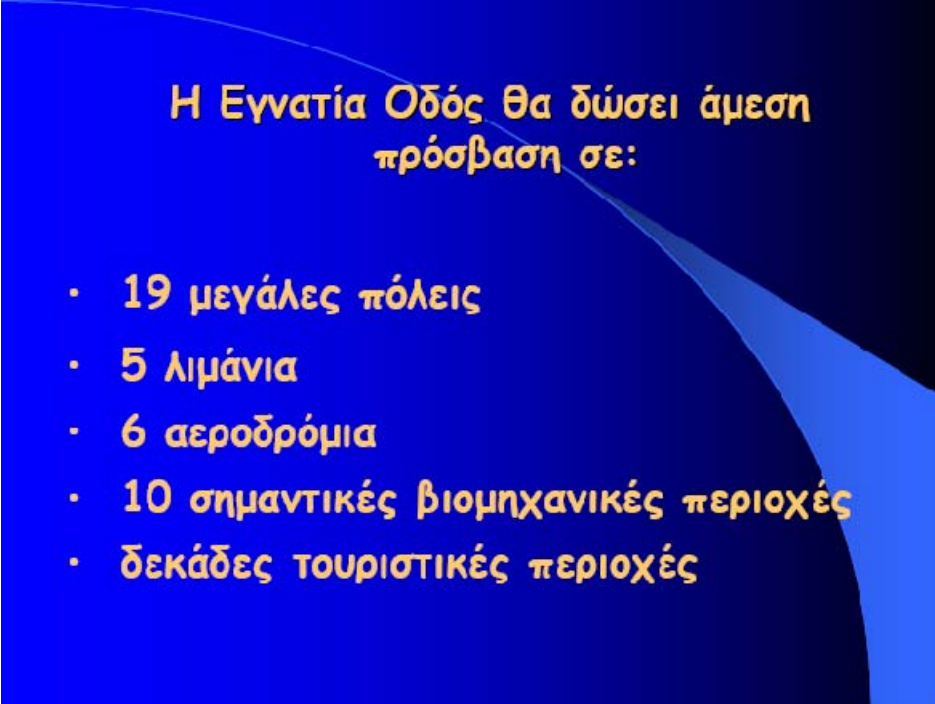
- στην προστασία της ήδη γνωστής πολιτιστικής κληρονομιάς,
- στην ανακάλυψη νέων αρχαιολογικών ευρημάτων,

- στην ανάδειξη του συνόλου της κληρονομιάς με ειδικά έργα.

Με βάση την πολιτική αυτή, η Εγνατία οδός Α.Ε. έχει συμβάλει στο να αποδειχθεί ότι:

- Η κατασκευή ενός μεγάλου σύγχρονου αυτοκινητόδρομου επιδρά άμεσα στο πολιτιστικό περιβάλλον και απαιτεί την λήψη ειδικών μέτρων προστασίας και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πριν από την έναρξη κατασκευής του έργου καθώς αποτελούν μια σημαντική δαπάνη, που στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού προσεγγίζουν το 2,5% της συνολικής δαπάνης του έργου (και συνολικά το 7% περίπου εάν συμπεριληφθούν και τα μέτρα προστασίας του Περιβάλλοντος).

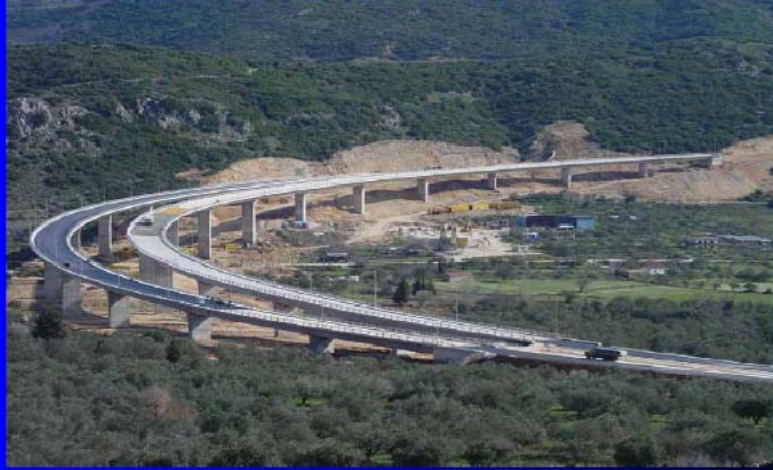
Με τον τρόπο αυτό η Εγνατία Οδός Α.Ε. αποδεικνύει ότι οι δρόμοι, παλιοί και νέοι, αφενός ανήκουν στην ιστορία και αφετέρου γράφουν την ιστορία του μέλλοντος.



Η Εγνατία Οδός θα δώσει άμεση πρόσβαση σε:

- **19 μεγάλες πόλεις**
- **5 λιμάνια**
- **6 αεροδρόμια**
- **10 σημαντικές βιομηχανικές περιοχές**
- **δεκάδες τουριστικές περιοχές**

**1650 γέφυρες συνολικού μήκους 80 km
περίπου (μονού κλάδου)**



**74 σήραγγες συνολικού μήκους 100 km περίπου
(μονού κλάδου)**

