



Το υπουργείο Υποδομών επεξεργάζεται ήδη κι ενδεχομένως να είναι σε θέση να παρουσιάσει μέσα στον Αύγουστο μία νομοθετική ρύθμιση στα πρότυπα του «ολυμπιακού νόμου», αλλά ακόμα πιο αυστηρή, προκειμένου να επισπευτούν οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις και να απεμπλακούν τα έργα από διάφορα νομικά κωλύματα με την επίκληση του κατ' επείγοντος. Στον «ολυμπιακό νόμο» προβλέπονταν, μεταξύ άλλων, αποφάσεις για αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ακινήτων με τη δυνατότητα απευθείας εξαγοράς οικοπέδου ή ανταλλαγής με άλλο δημόσιο ακίνητο. Προβλήματα αντιμετωπίζει η συντριπτική πλειονότητα των μεγάλων οδικών έργων που υλοποιούνται στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή. Πρόκειται για τον Ε-65 (Λαμία - Καρδίτσα - Τρίκαλα - Εγνατία), Ιόνια Οδός (Αντίρριο - Ιωάννινα) και Αθήνα - Σκάρφεια (τα δύο τελευταία σε ενιαίο πακέτο παραχώρησης), ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (ΠΑΘΕ: Μαλιακός - Κλειδί), η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα) και ο Άξονας Μορέας (Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο Σπάρτη). Η μεγάλη καθυστέρηση που έχει προκληθεί κατά πρώτο λόγο από τις απαλλοτριώσεις που δεν έγιναν ποτέ από το Δημόσιο, από τις προσφυγές των κατοίκων για διάφορα θέματα (χαράξεις κ.λπ.) καθώς και η εμπλοκή στο ΣτΕ και την Ε.Ε. για τη λίμνη Καϊάφα σε δεύτερο πλάνο, έχει ως αποτέλεσμα να αυξήσει επικίνδυνα τον κίνδυνο αποχώρησης των τραπεζών που με τα δάνειά τους χρηματοδοτούν τα έργα. Δάνεια που συνήφθησαν προ ΔΝΤ και με σημαντικά πιο ευνοϊκούς όρους από ότι θα μπορούσε να γίνει σήμερα. Μία τέτοια εξέλιξη θα καθιστούσε πρακτικά αδύνατη την υλοποίηση αυτών των μεγάλων έργων, προκαλώντας μεγάλα προβλήματα τόσο στον κατασκευαστικό κλάδο όσο και γενικότερα στην οικονομία και την κοινωνία.