

**ΟΜΙΛΙΑ ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ**  
**ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**  
**ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ της ΙΒΤΤΑ**  
(Μεγάλη Βρετανία, 21.06.2010)

**Το πρόγραμμα (κατασκευής και βελτίωσης) του ελληνικού δικτύου  
αυτοκινητοδρόμων οδηγεί στην πρόοδο και την οικονομική ανάπτυξη**

Χαιρετίζω θερμά την πρωτοβουλία της ΙΒΤΤΑ να διοργανώσει στη χώρα μας, με τη συμβολή των ΑΤΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ, το διεθνές συνέδριο με θέμα «Σύγχρονοι Δρόμοι με Διόδους - Ένα νέο κεφάλαιο κοινωνικής ευθύνης», τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Σήμερα, στην Ελλάδα, βρίσκεται σε εξέλιξη ένα μεγάλο πρόγραμμα κατασκευής και βελτίωσης αυτοκινητοδρόμων, με διόδους, προϋπολογισμού οκτώ δισ. Ευρώ. Συγχρόνως είναι αναγκαία η αύξηση των επενδύσεων για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών που προϋποθέτει προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. Για την ανάπτυξη της οικονομίας και των υποδομών της, η χώρα μας χρειάζεται τα ιδιωτικά κεφάλαια. Εν μέσω οικονομικής κρίσης και χρηματοπιστωτικών περιορισμών, προσβλέπουμε σε αυτά για τη συνέχιση της χρηματοδότησης και παραγωγής έργων, στο πλαίσιο της πολιτικής μας για σύγχρονες μεταφορές και υποδομές μεταφορών.

Μολονότι ο πληθυσμός της χώρας μας αποτελεί το 2% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης των είκοσι επτά, η Ελλάδα - ως μέλος της Ευρωπαϊκής και της Νομισματικής Ένωσης - συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση των κοινών ευρωπαϊκών πολιτικών, προωθώντας τις εθνικές στρατηγικές της.

Δεδομένου ότι η Ελλάδα βρίσκεται μακριά από τον κύριο πυρήνα των ευρωπαϊκών χωρών, μας ενδιαφέρει έντονα η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, το

οποίο χρηματοδοτείται τόσο από κοινοτικά και εθνικά κονδύλια, όσο και από ιδιωτικά κεφάλαια.

Η Ελλάδα είναι ένθερμος υποστηρικτής της ευρωπαϊκής πολιτικής της «εδαφικής συνοχής», που στοχεύει στην άρση των εδαφικών ανισοροπιών στην Ευρώπη, καθιστώντας πιο συνεκτικές τόσο τις τομεακές πολιτικές που έχουν χωρικές επιπτώσεις, όσο και την περιφερειακή πολιτική. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής προσβλέπουμε

α) στη βελτίωση της εδαφικής συνέχειας των χωρών μελών,

β) στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας και

γ) στην ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των περιφερειών. Τούτο προϋποθέτει φυσικά την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών συστημάτων μεταφορών και την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα που προσφέρει ένα ολοκληρωμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ενισχύουν τις ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές, καθώς και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Όραμά μας είναι η πραγμάτωση ενός αποτελεσματικού ισόρροπου συστήματος αστικών και υπεραστικών μεταφορών, και ιδιαίτερα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εντός της Ελλάδας, που θα υποστηρίξει τη γρήγορη, ασφαλή, άνετη, περιβαλλοντικά φιλική και οικονομικά προσιτή διακίνηση πολιτών και εμπορευμάτων

Ειδικότερα για το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο εντός της χώρας μας προσβλέπουμε:

α) στη μετατροπή των κυρίων οδικών αξόνων της χώρας σε αυτοκινητόδρομους

β) στη μετατροπή των δευτερευόντων οδικών αξόνων σε οδούς ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης με ελεγχόμενες προσβάσεις

γ) στη δημιουργία νέων συνδέσεων για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του δικτύου

δ) στην εισαγωγή ευφών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης των χρηστών, βασισμένων σε ευρωπαϊκά πρωτόκολλα διαλειτουργικότητας, για αποδοτικότερη κινητικότητα των χρηστών και φιλικότερη ως προς το περιβάλλον αξιοποίηση των υποδομών.

Αταλάντευτη πεποίθησή μας είναι ότι το οδικό δίκτυο θα πρέπει να παρέχει αδιαλείπτως στους χρήστες του υπηρεσίες με άνεση και ασφάλεια, υψηλής και ομοιογενούς στάθμης.

Το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, το οποίο αναπτύσσεται στη χώρα μας και στο οποίο έχουμε εντάξει κυρίως το πρωτεύον και δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο, φθάνει στα 4.000 χλμ, ενώ το σύνολο του εθνικού οδικού δικτύου ξεπερνά τα 10.000 χλμ.

Το τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που αντιστοιχεί στο πρωτεύον εθνικό δίκτυο έχει αναβαθμιστεί ή αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους καθώς και με ιδιωτικά κεφάλαια. Έχουν ήδη κατασκευαστεί περίπου 1.500 χλμ αυτοκινητοδρόμου, που αντιστοιχούν στους δύο κύριους οδικούς άξονες της χώρας. Ο πρώτος διασχίζει τη Χώρα από το βορρά προς νότο (ΠΑΘΕ) και ο δεύτερος από ανατολή στη δύση (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ).

Πέραν τούτου, περισσότερα από 750 χλμ. βρίσκονται υπό αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Η Ελλάδα έχει πραγματοποιήσει πολλές από τις υποδομές μεταφορών της με συμβάσεις παραχώρησης, ήδη από το 1995.

Με σύμβαση παραχώρησης κατασκευάστηκε και βρίσκεται σε λειτουργία η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου. Ως γνωστόν, η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου έχει συνολικό μήκος 2,9 χλμ. Συνδέει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα και είναι η καλωδιωτή γέφυρα με το μεγαλύτερο κεντρικό άνοιγμα του κόσμου.

Με σύμβαση παραχώρησης κατασκευάστηκε και βρίσκεται σε λειτουργία η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ που αποτελεί τον αστικό - περιαστικό αυτοκινητόδρομο της Αθήνας, μήκους 52 χλμ. Τέλος με σύμβαση παραχώρησης κατασκευάστηκε και βρίσκεται σε λειτουργία το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας.

Το συνολικό ύψος επένδυσης των έργων αυτών ήταν περίπου 4 δισ. Ευρώ.

Ας σημειωθεί επί πλέον πως χάρη στα έσοδα από τα διόδια του ΠΑΘΕ, του ελληνικού αυτοκινητόδρομου με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, δημοπρατήθηκαν και ανατέθηκαν άλλες 5 συμβάσεις παραχώρησης που αφορούν υπεραστικούς αυτοκινητόδρομους του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα ανατέθηκε η μελέτη, χρηματοδότηση κατασκευή και λειτουργία των πιο κάτω έργων:

- α) Ιόνια Οδός
- β) ΠΑΘΕ - Μαλιακός - Κλειδί
- γ) Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας
- δ) Αυτοκινητόδρομος Βορειοδυτικής Πελοποννήσου
- ε) Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Πελοποννήσου

Στο πλαίσιο των συμβάσεων αυτών θα ανακατασκευαστούν σε αυτοκινητόδρομο 750 χλμ δρόμων, θα ανακαινιστούν 550 χλμ αυτοκινητοδρόμων που θα τα λειτουργήσουν οι παραχωρησιούχοι.

Η συνολική δαπάνη κατασκευής των έργων ανέρχεται σε 8 δισ. Ευρώ. Στις συμβάσεις παραχώρησης το δημόσιο παρέχει αφενός μεν το χώρο για την κατασκευή του έργου, αφετέρου συμμετέχει στο κόστος κατασκευής του έργου με χρηματοδοτική συμβολή της τάξης του 30%, που καλύπτεται από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Οι παραχωρησιούχοι συμμετέχουν με ίδια κεφάλαια της τάξης του 10% έως 15%. Η υπόλοιπη δαπάνη καλύπτεται με δανειακά κεφάλαια.

Εκτός από τους παραπάνω άξονες βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή των καθέτων οδικών αξόνων της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΥ, που συνδέουν οδικώς την Ελλάδα με τις γειτονικές χώρες.

Τα έργα αυτά ολοκληρώνονται με εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους. Το Δημόσιο έχει υιοθετήσει μια πολιτική διοδίων σε όλους τους αυτοκινητόδρομους.

Με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους έχει ξεκινήσει η αναβάθμιση του ΒΟΑΚ σε αυτοκινητόδρομο. Ο ΒΟΑΚ έχει μήκος 310 χλμ, εκ των οποίων 40 χλμ έχουν ήδη αναβαθμιστεί σε αυτοκινητόδρομο.

Τέλος σχεδιάζεται να δημοπρατηθεί τον επόμενο χρόνο, με σύμβαση παραχώρησης, ο αυτοκινητόδρομος ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΘΗΒΑ. Ο αυτοκινητόδρομος αυτός - μήκους 50 χλμ. περίπου- θα συνδέσει δύο σημεία του ΠΑΘΕ παρακάμπτοντας την Αθήνα, και τα τμήματα του ΠΑΘΕ που γειτνιάζουν με αυτή και τα οποία έχουν αρχίσει να δείχνουν τις πρώτες ενδείξεις κορεσμού.

Με την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων αυτών ολοκληρώνεται στην ουσία το δίκτυο των υπεραστικών αυτοκινητοδρόμων της χώρας

Ας σημειωθεί δε, ότι σε όλους τους αυτοκινητόδρομους έχουν δημιουργηθεί ή θα δημιουργηθούν Κέντρα Διοίκησης Αυτοκινητοδρόμων με στόχο τη βέλτιστη λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων και των κόμβων τους, καθώς και την παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών στους χρήστες

Πέραν του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων, στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης, γίνονται πολλές τοπικές βελτιώσεις σε τμήματα του λοιπού εθνικού δικτύου. Τα τμήματα του εθνικού οδικού δικτύου έχουν διαχωριστεί σε κατηγορίες, ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους και τους κυκλοφοριακούς φόρτους, με στόχο, τμήματα της ίδιας κατηγορίας να παρέχουν ομοιόμορφη ασφάλεια και

εξυπηρετήσεις στους χρήστες. Και στην πραγμάτωση του στόχου αυτού επιθυμούμε τη συνδρομή των ιδιωτικών κεφαλαίων για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης μικρότερης διάρκειας.

Παράλληλα με τις επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο, σχεδιάζονται επίσης μεγάλες επεμβάσεις και για το αστικό οδικό δίκτυο των δύο μεγάλων πόλεων της χώρας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Για την Αθήνα σχεδιάζονται νέοι Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι που θα πραγματοποιηθούν επίσης με παραχώρηση, καθώς και η Εξωτερική Περιφερειακή Οδός της Θεσσαλονίκης, η οποία θα χρηματοδοτηθεί με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Τα έργα αυτά, μαζί με τα σχεδιαζόμενα και εκτελούμενα έργα του Μετρό (και μιλώ τόσο για την επέκταση των υφιστάμενων γραμμών, όσο για μία νέα γραμμή, τη λεγόμενη κυκλική γραμμή ή γραμμή 4) θα δώσουν κυκλοφοριακή ανάσα στον οικιστικό ιστό των δύο πόλεων.

Έχοντας όλα τα ανωτέρω υπόψη θα ακούσουμε με προσοχή τις απόψεις των συνέδρων για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης των οδικών υποδομών και τις δυνατότητες προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων.

Θα θέλαμε να επωφεληθούμε από τις σύγχρονες δράσεις και καινοτόμες μεθόδους που υιοθετεί η παγκόσμια αγορά. Γιατί:

Πρέπει να αναβαθμίσουμε το ταχύτερο δυνατόν τις οδικές υποδομές μας.

Πρέπει να βελτιώσουμε την ποιότητα παροχής υπηρεσιών στους χρήστες του οδικού δικτύου.

Πρέπει να κάνουμε τους αυτοκινητόδρομους με διόδια πιο ελκυστικούς για τους πολίτες.

Σας ευχαριστώ θερμά για την παρουσία σας σε αυτή τη συνάντηση και προσβλέπω στη συνεργασία σας με τα στελέχη μας.