

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 17 Σεπτεμβρίου 2010

ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ

ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΣΕ ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ

Βρισκόμαστε σε περίοδο τραγικής οικονομικής κρίσης. Για να ξεπεράσουμε αυτήν την κρίση πρέπει να επενδύσουμε σε έργα υποδομής, τα οποία είναι και έργα ανάπτυξης, ανέφερε ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Δημήτρης Ρέππας, απαντώντας σήμερα στη Βουλή σε επίκαιρη επερώτηση βουλευτών της Ν.Δ. για τα δημόσια έργα. «Τα τελευταία πέντε χρόνια οδήγησαν σε διάλυση την χώρα. Ο κανόνας είναι ότι όλα τα έργα πάσχουν», τόνισε ο κ. Ρέππας.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΓΑ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα που υλοποιεί το Υπουργείο για την «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» είναι το μεγαλύτερο Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ. Τον Οκτώβριο του 2009 είχε απορρόφηση μικρότερη από 2%. Στην πραγματικότητα δηλαδή, ξεκίνησε με τρία χρόνια καθυστέρηση, που οδηγούσε με βεβαιότητα σε απώλεια Κοινοτικών πόρων.

Η απορρόφηση του Προγράμματος το Σεπτέμβριο του 2009 ήταν σχεδόν μηδενική. Έως 30-9-2009 είχαν δηλωθεί δαπάνες μόλις 60 εκατ. ευρώ. Στις 3/9/2010 οι δαπάνες ήταν 406 εκατ. ευρώ για το ΕΠ-ΕΠ και 157 εκατ. ευρώ για τα έργα Μεταφορών ήτοι 563 εκατ. ευρώ που αντιστοιχεί σε 11% του συνολικού προγράμματος. Μέχρι τέλος του έτους το σύνολο των δαπανών αναμένεται να φτάσει στο 1 δισ. ευρώ ήτοι 20%.

Διερευνήσαμε, μέσα από διεξοδικές συναντήσεις με όλες τις Περιφέρειες της χώρας, το επίπεδο της ωριμότητας των προς ένταξη περιφερειακών τους έργων και καθορίσαμε μαζί τους την ιεράρχηση υλοποίησής τους.

Μέχρι τέλος του 2010 δημοπρατούνται νέα έργα προϋπολογισμού 400 εκατ. ευρώ και εντός του 2011 δημοπρατούνται έργα προϋπολογισμού 1,5 δισ. ευρώ.

Ήδη το Υπουργείο μας σχεδιάζει:

- Εκτεταμένο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας, σε όλη τη χώρα, που θα περιλαμβάνει τη βελτίωση του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου σε μήκος πλέον των 10.000 χλμ. με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
- Πρόγραμμα αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Σε σχέση με τις υφιστάμενες 5 συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων:

- Αφορούσαν σε έργα ανώριμα από τεχνικής άποψης, που σε όλα υπάρχουν καταγγελίες
- Οι συμβάσεις είχαν υπογραφεί πριν την εμφάνιση της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης και πολύ περισσότερο της εθνικής οικονομικής κρίσης
- Η υλοποίησή τους σήμερα γίνεται εν μέσω οικονομικής κρίσης και εν μέρει αμφισβήτησης της αξιοπιστίας της χώρας από τους διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Μέλημά μας είναι να αντιμετωπίσουμε το ταχύτερο δυνατόν όλα τα προβλήματα που κληρονομήσαμε, ώστε να υλοποιηθούν τα έργα αυτά με τις λιγότερες δυνατές απώλειες και επιβαρύνσεις για το κοινωνικό σύνολο.

Οι καθυστερήσεις από την προηγούμενη Κυβέρνηση δημιουργούν δικαιώματα στους αναδόχους για διεκδικήσεις αποζημιώσεων.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Διερευνούμε εναλλακτικές λύσεις για τις χαράξεις που: έχουν ήδη απορριφθεί από το Συμβούλιο Επικρατείας, όπως για παράδειγμα η χάραξη της Ιόνιας Οδού στην περιοχή της λίμνης Καϊάφα ή έχουν αμφισβητηθεί μέσω προσφυγών, π.χ. περιοχή Κλόκοβας της Ιόνιας Οδού, όπου αναζητούνται ήδη εναλλακτικές λύσεις ή συγκρούονται με τις χαράξεις του δικτύου του ΟΣΕ.

Επί πλέον αναμένεται η εκδίκαση προσφυγών στο Συμβούλιο Επικρατείας για τη χάραξη των τμημάτων:

- του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας
- του ΠΑΘΕ, τμήμα Κόρινθος – Πάτρα, περιοχή Βραχναίικα,
- ενώ οι Υπηρεσίες μας βρίσκονται σε συνεχή επικοινωνία με τις Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι οποίες αμφισβητούν την καταλληλότητα της χάραξης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας σχεδόν στο σύνολό του, θεωρώντας ότι αυτός στα διάφορα τμήματα του θίγει διαφορετικά οικοσυστήματα, δίνοντας συνεχείς διευκρινίσεις.

**ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ - ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ
ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ**

Έχουν δρομολογηθεί διαδικασίες για την επιτάχυνση των απαλλοτριώσεων των μεγάλων έργων καθώς και διαδικασίες βελτιστοποίησης των διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ΚΑΑΑ).

Επειδή η ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων καθυστερεί υπερβολικά, το Ελληνικό Δημόσιο αναγκάζεται συχνά να προσφεύγει στη διαδικασία των επιτάξεων για την έγκαιρη εξασφάλιση των αναγκαίων ακινήτων για την εκτέλεση των έργων, με στόχο την εγκατάσταση του Αναδόχου και την έναρξη εργασιών κατασκευής, πριν την ολοκλήρωση των διαδικασιών συντέλεσης των απαλλοτριώσεων.

Το Υπουργείο σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία επεξεργάζεται νομοθετικές ρυθμίσεις προκειμένου να συντμηθούν οι χρόνοι και οι διαδικασίες για τη συντέλεση των απαλλοτριώσεων των μεγάλων έργων.

Η Κυβέρνηση επιταχύνει τις απαλλοτριώσεις, αρχικές και συμπληρωματικές, με πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου, εφαρμόζοντας το άρθρο 17 παρ. 4 του Συντάγματος και το άρθρο 7^Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων. Ήδη έχει εφαρμοστεί η διαδικασία αυτή για τις συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις.

Η συνολική πρόοδος παράδοσης των χώρων έχει ως εξής:

Αυτοκινητόδρομοι		Ποσοστό Παράδοσης χώρων με απαλλοτριώσεις ή επιτάξεις	
		έως 9/09	έως 9/10
1	Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65	62%	81%*
2	ΠΑΘΕ: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα Ιόνια Οδός: Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα	11%	38%
3	Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη	24%	92%
4	Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Ιωάννινα, ΠΑΘΕ: Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) Σχηματάρι - Χαλκίδα	30%	42%
5	ΠΑΘΕ: Μαλιακός Κλειδί	27%	65%

* Δεν περιλαμβάνεται το τμήμα **Καλαμπάκα - Εγνατία**

Η Κυβέρνηση επιταχύνει τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις (συνεργασία ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ με ΥΠΕΚΑ) τόσο για τους ίδιους τους αυτοκινητόδρομους και τις παραλλαγές τους, όσο και για τα βοηθητικά (Λατομεία, δανειοθάλαμοι, αποθεσιοθάλαμοι κ.λπ.) και συνοδά τους έργα (Σταθμοί Διοδίων, Κέντρα Διαχείρισης Αυτοκινητοδρόμων κ.λπ.).

Επίσης, επιταχύνει τις αρχαιολογικές έρευνες στις περιοχές των έργων. Συντάχθηκε Μνημόνιο Συνεργασίας με το ΥΠ.ΠΟ.Τ., το οποίο διευκόλυνε τις σχέσεις και τις συνεννοήσεις των υπηρεσιών των υπουργείων Υ.ΜΕ.ΔΙ και ΥΠΠΟΤ και επιτάχυνε τις αρχαιολογικές έρευνες και εργασίες.

Επιταχύνθηκε η κατασκευή και παράδοση των δημοσίων έργων, τα οποία προβλέπονται να ενταχθούν στις συμβάσεις παραχώρησης και τα οποία καρκινοβατούσαν κυρίως λόγω έλλειψης χρηματοδότησης.

Όσον αφορά στην πρόοδο του φυσικού αντικειμένου των έργων.

Αυτοκινητόδρομοι		Ποσοστό Ολοκλήρωσης Τεχνικού Αντικειμένου	
		Έως 9/09	Έως 9/10
1	Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65	4%	13%
2	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΠΑΘΕ: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα Ιόνια Οδός: Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα	6%	17%
3	Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη	27%	55%
4	Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Ιωάννινα, ΠΑΘΕ: Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) Σχηματάρι - Χαλκίδα	13%	24%
5	ΠΑΘΕ: Μαλιακός Κλειδί	30%	52%

Διόδδια

Υπάρχει μεγάλη αντίδραση των πολιτών στο να πληρώσουν τα διόδδια, έτσι όπως αυτά έχουν οριστεί στις Συμβάσεις Παραχώρησης που η Ν.Δ. διαμόρφωσε. Η αντίδραση αυτή καθημερινά αυξάνεται, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται και πάλι απαιτήσεις των παραχωρησιούχων για αποζημιώσεις από το Δημόσιο.

Το γεγονός ότι εισπράττονται διόδδια σε τμήματα που οι αυτοκινητόδρομοι δεν είναι ακόμα έτοιμοι είναι αποτέλεσμα του εγκεκριμένου χρηματοοικονομικού σχεδίου των έργων και τα διόδδια αυτά έχουν ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση οποιασδήποτε περαιτέρω αποζημίωσης των παραχωρησιούχων.

Όμως παράλληλα γίνεται προσπάθεια να βρεθούν πόροι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για την κατασκευή του παράπλευρου οδικού δικτύου του ΠΑΘΕ, κυρίως σε Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία και Πιερία, ώστε να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι των περιοχών μέσω αυτών και να μην υποχρεούνται να κάνουν χρήση του αυτοκινητόδρομου για τοπικές μετακινήσεις και να επιβαρύνονται με τα διόδδια.

*ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΈΡΓΩΝ (Μελέτη – Κατασκευή)*

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έχει ήδη ξεκινήσει τη διαδικασία για την αλλαγή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την παραγωγή των Δημοσίων Έργων, έχοντας ως στόχο τη βελτίωσή του ώστε να γίνει αυτό πιο διαφανές, δίκαιο, αποτελεσματικό και αποδοτικό.

Για την αλλαγή του εν λόγω θεσμικού πλαισίου εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

α. Έγινε πρόσκληση προς όλους τους φορείς αλλά και ενδιαφερόμενους επαγγελματίες του χώρου καθώς και τους πολίτες να υποβάλλουν προτάσεις σχετικά με την επίλυση συγκεκριμένων προβλημάτων που παρουσιάζει το υφιστάμενο πλαίσιο για την παραγωγή Δημοσίων Έργων. Οι προτάσεις αυτές αναρτώνται και στην ιστοσελίδα του Υπουργείου www.ggde.gr κάτω από δύο ενότητες: για την τροποποίηση του νόμου για τις μελέτες (Ν.3316/05) και για την τροποποίηση του πλαισίου για την κατασκευή των έργων (Ν. 3263/04 και ευρύτερα Ν.3669/08).

β. Παράλληλα στο Υπουργείο έχουν συσταθεί δύο Επιτροπές (μία για τις μελέτες και μία για τα έργα) αποτελούμενες από εκπροσώπους των Υπηρεσιών και Νομικούς Συμβούλους που έχουν ήδη επεξεργασθεί τις προτάσεις και διαμόρφωσαν Σχέδια Νόμου για τις Μελέτες και τα Έργα. Επί του παρόντος διεξάγεται διαβούλευση για την οριστικοποίηση των τελικών νομοσχεδίων με το ΤΕΕ, τις μελετητικές και εργοληπτικές οργανώσεις.

Επίσης έχει προετοιμαστεί Σχέδιο Νόμου για τη δημιουργία Ανεξάρτητης Αρχής με τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

1. Έλεγχοι ωριμότητας
2. Εκδίκαση ενστάσεων στο προσυμβατικό στάδιο
3. Συμμετοχή στις επιτροπές παραλαβής έργων
4. Διενέργεια τακτικών και έκτακτων ελέγχων στα έργα
5. Διαχείριση Μητρώου Μελετητών & Γραφείων/ εταιρειών Μελετών – χορήγηση Πτυχίων

*ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ ΤΩΝ
ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ
ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ*

Σε σχέση με τον προδικαστικό έλεγχο και ανεξάρτητα από την ισχύουσα μέχρι σήμερα νομοθεσία, το Υπουργείο σε συνεργασία με τις υπηρεσίες της ΕΕ, προωθεί τη δημιουργία Ανεξάρτητης Αρχής Ελέγχου της Παραγωγής Έργων, με σκοπό τον προδικαστικό έλεγχο των σημαντικών διοικητικών πράξεων που καθορίζουν την εξέλιξη όλων των μεγάλων έργων, αλλά και τον δειγματοληπτικό έλεγχο των συμβάσεων κατά την εξέλιξή τους.

*ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ*

Το Σύστημα Επιτελικής Παρακολούθησης των Έργων (Σ.Ε.Π.Ε.) άρχισε να λειτουργεί στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων από τις αρχές του έτους (2010) και αποσκοπεί στο να δώσει τη δυνατότητα στα επιτελικά όργανα του Υπουργείου να παρακολουθούν συνεχώς τις Συμβάσεις Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών και να παρεμβαίνουν ουσιαστικά στην εξέλιξή τους.

Το Σύστημα Επιτελικής Παρακολούθησης των Έργων (Σ.Ε.Π.Ε.), μέσω εγκατεστημένου στο Υπουργείο λογισμικού, συγκεντρώνει πληροφορίες και στοιχεία για το σύνολο των συμβάσεων που εκτελεί το Υπουργείο και παράγει αναφορές και εκθέσεις για χρήση από την Πολιτική Ηγεσία και από τις Υπηρεσίες – Φορείς Υλοποίησης των Έργων.

Μέσω του Σ.Ε.Π.Ε. επιτυγχάνεται:

- Η καταγραφή, επεξεργασία και αξιοποίηση των στοιχείων του συνόλου των συμβάσεων του Υπουργείου.
- Η δημιουργία αναφορών ανά Έργο, Υπηρεσία, Φορέα κλπ.
- Η έγκαιρη επισήμανση προβλημάτων και δυσλειτουργιών.
- Η εξαγωγή συμπερασμάτων για τον προγραμματισμό, συντονισμό και παρακολούθηση Μελετών και Έργων.
- Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας Υπηρεσιών και στελεχών.
- Η διαφάνεια του συστήματος Ανάθεσης και Εκτέλεσης των Έργων.

Αυτήν τη στιγμή παρακολουθούνται 2.851 συμβάσεις συνολικού

Προϋπολογισμού 14,35 δισ. ευρώ (εκ των οποίων οι 1046 συμβάσεις συνολικού Προϋπολογισμού 10,4 δισ. ευρώ αφορούν τον Τομέα των Υποδομών, οι 1804 συμβάσεις συνολικού Προϋπολογισμού 3,95 δισ. ευρώ αφορούν τον Τομέα των Μεταφορών και Δικτύων και 1 σύμβαση προϋπολογισμού μόλις 354 χιλ. ευρώ που αφορά την Γεν. Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής).

Με την Επιτελική Παρακολούθηση των Έργων υπηρετούνται αφενός μεν η διαφάνεια, αφού τα ουσιώδη στοιχεία της εξέλιξης κάθε έργου αναρτώνται επίσημα στο διαδίκτυο και αφετέρου επιτυγχάνεται η συγκέντρωση αξιόπιστων στοιχείων, με σύγχρονο και επιστημονικό τρόπο, για την παρακολούθηση και τη βελτιωτική παρέμβαση στην εξέλιξη συμβάσεων έργων και υπηρεσιών.

Νέα Οδικά Έργα Αττικής

Δεν εναρμονίζονταν με τις προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Δεν είχαν εκδοθεί περιβαλλοντικοί όροι για το σύνολο του έργου σύμφωνα με τη νομοθεσία, ενώ οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί που είχαν επιβληθεί, ιδιαίτερα όσον αφορά στο φυσικό περιβάλλον και τον ορεινό όγκο του Υμηττού, αξιολογήθηκαν ως ανεπαρκείς.

Κρίθηκε ότι τα τεχνικοοικονομικά στοιχεία του έργου καθώς και τα στοιχεία κυκλοφοριακής ζήτησης έπρεπε να επανεξεταστούν και να σχεδιαστεί ένα έργο που να ανταποκρίνεται τόσο στις ανάγκες των πολιτών, όσο και στις δυνατότητες της Οικονομίας.

Μετά την ακύρωση του διαγωνισμού, το έργο επαναξιολογείται λαμβανομένου υπόψη και του Προεδρικού Διατάγματος Προστασίας του Υμηττού που βρίσκεται υπό σύνταξη.

Νέο Αεροδρόμιο Καστελλίου

Χρειάστηκε να δοθεί παράταση προκειμένου:

- i. Να διερευνηθεί ο τρόπος χρηματοδότησης του έργου από το Δημόσιο. Εξυπακούεται ότι η Προηγούμενη Κυβέρνηση δεν είχε διασφαλίσει τους πόρους για την υλοποίηση του έργου.
- ii. Να επιλυθούν θέματα λειτουργίας του αεροδρομίου, δεδομένου ότι αυτό είναι σε επαφή με το στρατιωτικό αεροδρόμιο της περιοχής με συνεργασία ΥΠΑ /ΓΕΑ.

iii. Να επιλυθούν τα θέματα προμήθειας τοποθέτησης και λειτουργίας του εξοπλισμού αεροναυτιλίας σε συνεργασία με την ΥΠΑ.

Όλα αυτά διευθετήθηκαν και οι δεσμευτικές προσφορές για το έργο αναμένεται να υποβληθούν εντός του έτους.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Γ1 φάση)

Για το έργο «Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας Γ1 Φάση» προϋπολογισμού 74,4 εκατ. ευρώ, προετοιμάζεται η δημοπράτηση εντός του 2010.

ΜΕΡΙΚΗ ΕΚΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΝΩ ΡΟΥ ΤΟΥ ΑΧΕΛΩΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ

Η υλοποίηση του συνολικού έργου μεταφοράς νερού από τον Άνω Ρου του Αχελώου προς τη Θεσσαλία από το Υπουργείο Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχει σχεδιαστεί να υλοποιηθεί με τα παρακάτω επιμέρους έργα:

- **Αποπεράτωση φράγματος Συκιάς** (εργολαβία που βρισκόταν σε εξέλιξη) προϋπολογισμού **170 εκατ. ευρώ.**
- **Σήραγγα εκτροπής Αχελώου προς τη Θεσσαλία** (εργολαβία που περατώθηκε τον Νοέμβριο του 2009 με ολοκλήρωση της διάνοιξης και επένδυση του 1/3 του μήκους της) και τελικής δαπάνης **178 εκατ. ευρώ.**
- **Κατασκευή τελικής επένδυσης σήραγγας εκτροπής Αχελώου** (έργο που δημοπρατήθηκε αλλά δεν υπογράφηκε η σχετική σύμβαση) προϋπολογισμού **65 εκατ. ευρώ.**

Μέχρι σήμερα, για τα έργα που έχουν ήδη υλοποιηθεί, από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων έχουν δαπανηθεί 350 εκατ. ευρώ. Εάν σε αυτά προστεθούν και τα έργα της Μεσοχώρας που έχουν κατασκευασθεί από την Δ.Ε.Η. (Φράγμα Μεσοχώρας και Υδροηλεκτρικός Σταθμός Γλύστρας), το δαπανηθέν ποσό υπερβαίνει τα 850 εκατομ. Ευρώ.

Με την απόφαση 141/2010 της Επιτροπής Αναστολών του ΣΤΕ έγινε δεκτή η από 23/10/09 αίτηση που αφορούσε στην αναστολή της εκτέλεσης του έργου για την εκτροπή του άνω ρου του Αχελώου.

Κατόπιν τούτου, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, συγκρότησε τρεις ομάδες Εμπειρογνομόνων: για τη Σήραγγα Εκτροπής, για το Φράγμα Συκιάς, για τα Περιβαλλοντικά θέματα.

Ήδη η πρώτη και η τρίτη ομάδα Εμπειρογνομόνων ολοκλήρωσαν τις εργασίες τους και υπέβαλαν στο ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ τα σχετικά πορίσματα αναφορικά με τη Σήραγγα Εκτροπής.

Το Υπουργείο με τις Νομικές του Υπηρεσίες εξετάζει την περίπτωση να υποβάλλει στο ΣτΕ αίτηση μερικής ανάκλησης της υπ'αρ. 141/2010 απόφασής του. Οι εργασίες της ομάδας εμπειρογνομόνων που έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση το Φράγμα Συκιάς καθώς και η Έκθεση για τα περιβαλλοντικά θέματα βρίσκονται σε εξέλιξη και προβλέπεται να κατατεθούν στο τέλος Σεπτεμβρίου 2010.

ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ

- Ø Επεκτείνουμε το Μετρό της Αθήνας στη Γραμμή 3 (Χαιδάρι – Πειραιάς) και στοχεύουμε σε έναρξη κατασκευής εντός του 2011.
- Ø Προετοιμάζουμε την νέα γραμμή 4, που θα δώσει μια τεράστια ανάσα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, στοχεύοντας στην δημοπράτηση του έργου περί τα τέλη του 2011.

Αναλυτικότερα:

- α. Η επέκταση από το Αιγάλεω στο Χαϊδάρι είναι υπό κατασκευή με προβλεπόμενο χρόνο ολοκλήρωσης στις αρχές του επόμενου έτους.
- β. Η επέκταση Χαϊδάρι – Πειραιάς βρίσκεται υπό δημοπράτηση. Έχει ουσιαστικά ολοκληρωθεί το Α' Στάδιο του διαγωνισμού και αναμένεται η περαίωση της δικαστικής διαδικασίας, λόγω προσφυγών ορισμένων διαγωνιζομένων στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, προκειμένου να προχωρήσει το Β' στάδιο του διαγωνισμού.
- γ. Η Γραμμή 4 βρίσκεται υπό μελέτη. Έχει βελτιωθεί ο σχεδιασμός του έργου, ώστε ένας κλάδος της γραμμής αυτής να καλύψει πυκνοδομημένες περιοχές στο Παγκράτι και στο Βύρωνα με 3 νέους σταθμούς, ενώ πρόκειται σύντομα να προκηρυχθεί διαγωνισμός για την ανάθεση των υπολειπόμενων μελετών του μεγάλου αυτού έργου, συνολικού προϋπολογισμού περίπου 2,7 δισ. ευρώ.

ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η Κυβέρνησή μας παρέλαβε το έργο της κατασκευής του Μετρό της Θεσσαλονίκης σε πλήρη αποδιοργάνωση, με σοβαρά διοικητικά και τεχνικά προβλήματα και με πολύ χαμηλούς ρυθμούς εργασιών. Είναι χαρακτηριστικό

ότι με αναλωμένο το 64% του συμβατικού χρόνου, είχε κατασκευαστεί μόνον το 14,5 % του οικονομικού αντικειμένου του έργου.

Αυτήν την περίοδο αξιολογούνται τα ανοικτά συμβατικά θέματα που έχουν ανακύψει μεταξύ της Αττικό Μετρό και του Αναδόχου. Δρομολογείται η αντιμετώπιση των θεμάτων που βρίσκονται σε εκκρεμότητα, στο πλαίσιο που καθορίζονται από τη σύμβαση, με γνώμονα την υλοποίηση του έργου και κατ' επέκταση τη σύντομη παράδοση του στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών είναι η επανεκκίνηση του έργου με εντατικούς ρυθμούς τόσο σε επίπεδο διάνοιξης σηράγγων, όσο και σε επίπεδο κατασκευής των σταθμών.

Σε ό,τι αφορά στις επεκτάσεις του Μετρό προς Καλαμαριά, στοχεύουμε σε έναρξη κατασκευής περί τα τέλη του 2011 και ωριμάζουμε τις μελέτες στη δυτική επέκταση προς Σταυρούπολη / Ευκαρπία.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Για τη Θεσσαλονίκη καταλήξαμε σε ένα προκαταρκτικό σχέδιο υποδομών μεταφορών για το πολεοδομικό συγκρότημα, το οποίο προσφάτως το παρουσιάσαμε εκεί. Το Προκαταρκτικό Σχέδιο στο οποίο καταλήξαμε είναι σχέδιο δεκαετίας και υπηρετεί το συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Το Προκαταρκτικό Σχέδιο αυτό συζητήθηκε στη Διυπουργική Επιτροπή Μεγάλων Έργων και Υποδομών και υιοθετήθηκε καταρχήν.

Πώς όμως θα προχωρήσουμε στην υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της Θεσσαλονίκης;

Πρώτος άξονας: Η Εκπόνηση του Συναινετικού Σχεδίου Αναφοράς Έργων Υποδομών Μεταφορών του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής, με εξειδίκευση των επιλογών και με αλληλοσυσχέτιση και ιεράρχηση των δράσεων που απαιτούνται για την εφαρμογή του.

Δεύτερος άξονας: Η συγκρότηση κατάλληλων οργανωτικών δομών που θα εξειδικεύσουν το Στρατηγικό Σχέδιο με την εκπόνηση των αναγκαίων εξειδικευμένων μελετών και στη συνέχεια θα προγραμματίζουν, συντονίζουν και θα διαχειρίζονται την εκτέλεση των έργων.

Τρίτος άξονας: Η εξασφάλιση των κατάλληλων χρηματοδοτικών πηγών. Η χρηματοδότηση των μελετών και έργων θα βασίζεται σε ένα αξιόπιστο μίγμα δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης. Θα αξιοποιηθούν οι διατιθέμενοι πόροι, τόσο των Τομεακών Προγραμμάτων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, όσο και του ΠΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας.

Θα εξαντλήσουμε τα περιθώρια του ΠΔΕ, όπως επίσης, θα αξιοποιήσουμε τόσο τις δυνατότητες των ΣΔΙΤ, όσο και τις δυνατότητες των Συμβάσεων Παραχώρησης. Δανεισμός από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων είναι μέσα στις βασικές επιλογές των χρηματοδοτικών μας πηγών, όχι μόνον για τα έργα της Θεσσαλονίκης αλλά και για άλλα μεγάλα έργα. Έχουμε δώσει αναλυτικά τον κατ' εκτίμηση προϋπολογισμό των έργων του Προκαταρκτικού Σχεδίου και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και βρίσκεται ανηρτημένος στο διαδίκτυο.

Τα Έργα που μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα και σε ορίζοντα τετραετίας με πλήρως διασφαλισμένους πόρους.

i. Αναβάθμιση των Κόμβων της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής από Κ16 (Κόμβος Λαχαναγοράς) έως Κ5.

Ο Κόμβος Κ16 ήδη έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ με χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας με προϋπολογισμό **100 εκατ. ευρώ** και θα δημοπρατηθεί εντός του 2011.

Οι υπόλοιπες επεμβάσεις συνίστανται στην ανάγκη ανισοπεδοποίησης των κύριων κινήσεων των έξι βασικών Κόμβων του Δυτικού Τμήματος της Εσωτερικής Περιφερειακής με προϋπολογισμό **100 εκατ. ευρώ**:

ii. Αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από Κ5 έως Κ12 (Κόμβος με την ΕΟ Θεσ/νίκης–Μουδανιών) και της σύνδεσης της με το αεροδρόμιο

iii.

Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης

Είναι γνωστή η παταγώδης αποτυχία της προηγούμενης Κυβέρνησης στη Σύμβαση παραχώρησης της **Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης**. Η σύμβαση τελικά διαλύθηκε, αφού προηγουμένως το Διαιτητικό Δικαστήριο αποδέχθηκε, ύστερα από προσφυγή του αναδόχου, την καταγγελία της σύμβασης με υπαιτιότητα του Δημοσίου και επιδίκασε στον Παραχωρησιούχο

αποζημίωση. Συνολικά ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιωθεί με το ποσό των 67.886.659,59 ευρώ, έναντι των 366.015.181 ευρώ που ζητούσε. Το Ελληνικό Δημόσιο θα κατέβαλε εάν κατασκευαζόταν το έργο, χρηματοδοτική συμβολή 90 εκατ. ευρώ.

Δεν παγώσαμε εμείς το έργο, ούτε ζημιώσαμε εμείς το κράτος. Αυτό το κατάφερε η Κυβέρνηση της Ν.Δ. με τις προχειρότητες και τις παραλείψεις της, όταν την ίδια στιγμή ο κ. Σουφλιάς, κομπάζοντας, έλεγε ότι το κολοβό έργο της κας Παπανδρέου το κατέστησε πλήρες και λειτουργικά ικανό να υλοποιηθεί με τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Αντίθετα εμείς προσπαθούμε να ελαχιστοποιήσουμε τις απώλειες και παράλληλα διερευνούμε τη καταλληλότερη λύση της υποθαλάσσιας αρτηρίας, για την ολοκλήρωση του εσωτερικού δακτυλίου της Θεσσαλονίκης.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Κατακυρώσαμε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού τον οποίο, οι κύριοι της ΝΔ, είχαν προκηρύξει και αξιολογήσει, και υπογράψαμε τη σχετική σύμβαση κατασκευής, που δεν είχαν υπογράψει, αν και είχαν καταλήξει στο αποτέλεσμα ήδη από τον Μάιο του 2009. Βέβαια εκκρεμούν προσφυγές και καταγγελίες τόσο στην ΕΕ όσο και στα δικαστήρια.

Συγκεκριμένα:

Το έργο «Επέκταση του Τραμ στον Πειραιά» έχει ενταχθεί στον ΠΕΠ Αττικής 2007 -2013 με προϋπολογισμό 127.650.000 ευρώ και δημοπρατήθηκε στις 5.3.09 με Ανοικτό Δημόσιο Διεθνή Διαγωνισμό. Η διαγωνιστική διαδικασία έλαβε χώρα στις 05.05.2009, οπότε αναδείχθηκε προσωρινός μειοδότης.

Δεδομένης της σημαντικής καθυστέρησης που είχε παρατηρηθεί στην προώθηση του θέματος και εκτιμώντας τη σημαντικότητα του έργου, η νέα Διοίκηση της εταιρίας, η οποία ορίστηκε και συγκροτήθηκε στις 12.3.2010, εξέτασε και ενέκρινε την κατακύρωση του διαγωνισμού στις 27.05.2010, σε χρονικό διάστημα μικρότερο του τριμήνου από τη σύστασή της.

Κατά της προαναφερόμενης απόφασης ορισμένοι υποψήφιοι έχουν ασκήσει τα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ένδικα μέσα, τα οποία και εκκρεμούν. Επίσης τον Ιούλιο του 2010 υποβλήθηκε καταγγελία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επί της οποίας η ΤΡΑΜ Α.Ε. πρόσφατα έχει απαντήσει.

**ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΗΣΑΠ)**

Οι επεκτάσεις του δικτύου του ΗΣΑΠ μπορούν να δοθούν ως παράδειγμα πλήρους ανικανότητας της ΝΔ να διαχειριστεί μεγάλα έργα.

Ειδικότερα:

Για την επέκταση προς Άγιο Στέφανο είχαν προκηρυχθεί 7 μελέτες εκ των οποίων ανατέθηκαν 2 χωρίς να διασφαλιστεί η χρηματοδότησή τους. Οι υπόλοιπες 5 ακυρώθηκαν λόγω λανθασμένου σχεδιασμού.

Οι μελέτες για την επέκταση προς Πειραιϊκή διεκόπησαν από τη Ν.Δ. διότι επιλέχθηκε η λύση του τραμ και δημοπρατήθηκε η επέκταση προς Πειραιϊά.

Η μελέτη σκοπιμότητας προς τον Άλιμο διεκόπη το 2007.

Επομένως για ποιο έργο επεκτάσεων του ΗΣΑΠ επερωτάτε κύριοι της ΝΔ; Είναι προφανές ότι το έργο δεν είναι ώριμο μελετητικά, ούτε υπάρχουν πόροι για την υλοποίησή του.

Η ΗΣΑΠ Α.Ε. προκήρυξε τη **«Μελέτη σκοπιμότητας, κόστους – οφέλους της επέκτασης της γραμμής 1 των ΗΣΑΠ προς τα Νότια Προάστια»**, στοχεύοντας να συγκεντρώσει και να ταξινομήσει κατάλληλα όλα τα αναγκαία στοιχεία για την κατασκευή νέας υπόγειας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, συνολικού μήκους περίπου 9 χλμ., με σκοπό τη σύνδεση της υφιστάμενης γραμμής με τα νότια προάστια της Αθήνας.