

## **Θ. Βούρδας: Το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών οδηγεί σε εξοικονόμηση 18 δισ. ευρώ ετησίως**

2019/06/20 15:34 στην κατηγορία LOGISTICS

Στα πεπραγμένα, αλλά και στα μελλοντικά σχέδια της γενικής γραμματείας του υπουργείου Μεταφορών αναφέρθηκε ο γενικός γραμματέας Θάνος Βούρδας, στο 3ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργανώνουν οι ιστοσελίδες [yprodomes.com](http://yprodomes.com) και [metaforespress.gr](http://metaforespress.gr), στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Ξεκινώντας από την ολοκλήρωση του Master Plan για τις μεταφορές, με δύο χρονικούς ορίζοντες το 2027 και το 2037, ο κ. Βούρδας επισήμανε ότι εντοπίζει και τεκμηριώνει όλες τις πολιτικές και επενδύσεις για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, με στόχο την αιεφόρο ανάπτυξη της χώρας.

Εκτίμησε μάλιστα ότι ολοκληρωμένη υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου μεταφορών θα οδηγήσει στην εξοικονόμηση 18 δισ. ευρώ ετησίως για τη χώρα από τη μείωση λειτουργικού κόστους οχημάτων, περιβαλλοντικού κόστους και βελτίωση οδικής ασφάλειας.

Όπως υπογράμμισε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών, έχει ήδη παραδοθεί και εγκριθεί και το εθνικό μοντέλο μετακινήσεων, για την ολοκλήρωση του οποίου εργάστηκε μια ομάδα μελετητών, σε συνεργασία με όλα τα συναρμόδια υπουργεία και τους φορείς. Τα αποτελέσματά του αναδεικνύουν όλες τις ανάγκες σε έργα υποδομών που έχει η χώρα για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών. Μάλιστα, όπως είπε, ολοκληρώθηκε και το τελευταίο βήμα, η στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

«Από εδώ και μπρος, η υλοποίηση δεν θα γίνεται με βάση προσωπικά και πολιτικά κριτήρια, αλλά με κριτήρια περιβαλλοντικά, κοινωνικά και εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου» επισήμανε ο κ. Βούρδας.

Όσον αφορά τον στόχο της χώρας να καταστεί διεθνές εμπορευματικό κέντρο, ο κ. Βούρδας σχολίασε ότι «τα προηγούμενα χρόνια βαφτίζαμε στα λόγια τη χώρα ως κομβικό διαμετακομιστικό κέντρο. Αυτό τώρα γίνεται πράξη», απαριθμώντας μιας σειρά δράσεων που έχουν δρομολογηθεί προς αυτή την κατεύθυνση.

Αναδεικνύοντας τα εμπορευματικά κέντρα ως τον μόνο δρόμο, όπως υποστήριξε, «για να μπορέσει η Ελλάδα να αξιοποιήσει τη γεωπολιτική της θέση και να εδραιωθεί

ως διεθνές κέντρο μεταφορών» αναφέρθηκε στο πλέον ολοκληρωμένο εγχείρημα που είναι το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο. Ακολουθούν τα εμπορευματικά κέντρα στο στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη και κατόπιν σε Λάρισα, Βόλο, Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Αλεξανδρούπολη.

Στο πεδίο της διασύνδεσης της χώρα με τα δίκτυα μεταφορών των γειτονικών χωρών, ο κ. Βούρδας χαρακτήρισε πρότυπο τη συμφωνία Ελλάδας-Βουλγαρίας για την σύνδεση με 3 λιμάνια με one stop shop υπηρεσίες. Στο ίδιο πλαίσιο, εντάσσεται και η πρωτοβουλία για την υιοθέτηση και ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων.

Αναφερόμενος στον διαγωνισμό για την ανανέωση των στόλων των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που βρίσκεται σε εξέλιξη, ο κ. Βούρδας ξεκαθάρισε ότι καμία βάση δεν έχουν οι εκτιμήσεις για έλλειψη χρηματοδότησης, καθώς η προετοιμασία της διαγωνιστικής διαδικασίας έτρεξε εδώ και 9 μήνες, ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλα είναι έτοιμα για την έναρξη και επιτυχή ολοκλήρωσή της.

Επισήμανε ακόμη ότι, κατά τη θητεία της παρούσας κυβέρνησης, δεν αυξήθηκε η τιμή της μηνιαίας κάρτας απεριορίστων μετακινήσεων, ενώ διασφαλίστηκε και η δωρεάν μετακίνηση των ανέργων. Επίσης, αναφέρθηκε στην καθολική εφαρμογή του συστήματος του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, «το οποίο βρήκαμε παγωμένο και σήμερα αποτελεί κομμάτι της καθημερινότητας των πολιτών».

Μάλιστα, όπως υποστήριξε ο κ. Βούρδας, δρομολογείται η εφαρμογή του συστήματος του ηλεκτρονικού εισιτηρίου ήδη στη Θεσσαλονίκη και σε δεύτερη φάση σε όλα τα ΚΤΕΛ της χώρας, ενώ θα ακολουθήσει σύνδεση του συστήματος με αρχαιολογικούς χώρους και τουριστικές δραστηριότητες.

## **Η ομιλία του Θάνου Βούρδα**

Είναι χαρά και τιμή μου, να είμαι μαζί σας σήμερα εδώ, για τρίτη φορά, για να συζητήσουμε το σήμερα και το αύριο των Μεταφορών. Σας διαβεβαιώνω πώς δεν ήρθα για απολογισμό. Βλέπω να τα λέμε και στο 4<sup>ο</sup>.

Τέσσερα χρόνια τώρα μιλάμε για την ανάγκη στρατηγικού σχεδιασμού και είμαι στην ευχάριστη θέση σήμερα να σας μιλώ για το ότι ολοκληρώθηκε και για το πώς όλα όσα έγιναν θα αποτελέσουν την ακρογωνιαία λίθο για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας μας και την υγιή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στοχεύοντας στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες στον τομέα των μεταφορών και την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών της χώρας, προχώρησε στην εκπόνηση του **Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα**

(National Transport Plan for Greece). Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα σημαντικό έργο που

αναμένεται να συντελέσει καθοριστικά στον προσδιορισμό της μελλοντικής στρατηγικής στον τομέα των μεταφορών και την υποστήριξη της ελληνικής οικονομίας.

Το ΕΣΣΜ, με τελικό ορίζοντα το έτος 2037 και ενδιάμεσο χρονικό ορίζοντα το έτος 2027, εντοπίζει και αιτιολογεί τις μελλοντικές απαιτούμενες πολιτικές και επενδύσεις για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων, θαλάσσιων) για την αειφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της εδαφικής συνοχής της χώρας.

Το έργο χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο των δράσεων για την αναδιάρθρωση της χώρας και πραγματοποιήθηκε υπό την οικονομική διαχείριση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Στο πλαίσιο αυτού υλοποιήθηκαν:

- Η ανάπτυξη ενός εθνικού Μοντέλου Μεταφορών για το σύνολο του τομέα μεταφορών.
- Η ανάπτυξη όλων των απαραίτητων εργαλείων και ικανοτήτων.

Για την ολοκλήρωση του Σχεδίου εργάστηκε μελετητική ομάδα ξένων και Ελλήνων, υπό τη στενή συνεργασία και επίβλεψη της Ομάδας Διαχείρισης του Έργου του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών (Project Management Team) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και την ενεργή συμμετοχή εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων Υπουργείων και των φορέων που σχετίζονται με τις μεταφορές στην Ελλάδα (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Hellastron, ΟΣΕ, ΚΤΕΛ, Οργανισμοί Λιμένων κ.α.).

Έχει παραδοθεί και εγκριθεί το Κυκλοφοριακό Μοντέλο Μετακινήσεων που αφενός προσομοιάζει τις μετακινήσεις επιβατών και φορτίων για το έτος βάσης (2017) και αφετέρου εκτιμά τη μελλοντική ζήτηση μετακινήσεων, στους δύο μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες (2027 και 2037), λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες και προγραμματισμένα έργα και μέτρα.

Τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου έχουν αναδείξει ανάγκες υποδομής, οι οποίες συνδυάζονται με την ποιοτική αξιολόγηση του μεταφορικού συστήματος (θέματα οργανωτικά, νομοθετικού πλαισίου, διοικητικά και κυρίως λειτουργικά), ώστε να διαφανούν τα απαραίτητα μέτρα και έργα που θα βελτιώσουν το σύστημα μεταφορών.

Από τα μέτρα και τα έργα που προαναφέρθηκαν επιλέχθηκε το βέλτιστο σενάριο, ενώ πρόσφατα ολοκληρώθηκε και το τελευταίο βήμα, η στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνοδεύεται από προγραμματισμό υλοποίησης των

προτεινόμενων μέτρων και έργων. Την ερχόμενη εβδομάδα θα πραγματοποιηθεί το τελευταίο Steering Committee για το κλείσιμο του έργου.

Παράλληλα, ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση στα μέλη της Μονάδας Στρατηγικού Σχεδιασμού του Υπουργείου, ώστε να παραλάβουν τη βάση δεδομένων που έχει δημιουργηθεί και το τελικό παραδοτέο και να παρακολουθούν την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων/έργων.

Μιλάμε για την επίτευξη ίσως του πιο κρίσιμου στόχου για τις μεταφορές. Να αποκτήσει επιτέλους η χώρα μας το πρώτο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών. Πρέπει να αναλογιστούμε τι σημαίνει αυτό για τη χώρα μας.

**Σημαίνει ότι από εδώ και μπρος η υλοποίηση έργων στη χώρα μας δε γίνεται με βάση προσωπικά και κομματικά κριτήρια, γίνεται με βάση την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου με κριτήρια περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά.**

Αξίζει να σημειώσουμε ότι με την συνολική υλοποίηση του MasterPlan η ετήσια εξοικονόμηση εκτιμάται στα 18 δισεκατομμύρια το χρόνο. Η εκτίμηση αυτή συμπεριλαμβάνει επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές και αφορά σε εξοικονόμηση που προκύπτει από τη μείωση του λειτουργικού κόστους των οχημάτων, του περιβαλλοντικού κόστους, καθώς και του κόστους που απορρέει από την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας του οδικού δικτύου.

Χθες ο Υπουργός Μεταφορών Υποδομών και Μεταφορών σας μίλησε για όλα αυτά τα έργα υποδομών που έχουν ολοκληρωθεί και για αυτά που έχουν δρομολογηθεί στην επικράτεια. Σας είπε κι άλλα τα οποία νομίζω ήταν άκρως ενδιαφέροντα.

**Η ολοκλήρωση κατασκευής βασικών οδικών αξόνων** (Ολύμπια Οδός, Ιόνια Οδός, Ε65, Περιμετρική Καλαμάτας και Λεύκτρο-Σπάρτη του Μωρέα), **τα έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης αεροδρομίων** (στα Ιωάννινα, στο Καστέλι, στη Θεσσαλονίκη), καθώς και **η αναβίωση του σιδηροδρομικού δικτύου**, με την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης και την προώθηση του συνόλου των εργασιών για τη σύνδεση της Αθήνας με την Πάτρα, αποτελούν τα θεμέλια για να χτίσουμε αυτό που ονομάζουμε συνδυασμένες μεταφορές.

Αυτός είναι ο μόνος δρόμος για να αξιοποιήσει επιτέλους η Ελλάδα την γεωπολιτική της θέση, να κάνει την υστέρηση χρόνων πλεονέκτημα και με στρατηγικά βήματα να εδραιωθεί ως διεθνές κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

Κρίσιμες, επίσης, υποδομές στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών αποτελούν τα Εμπορευματικά Κέντρα. Το πρώτο Εμπορευματικό Κέντρο με ολοκληρωμένο σχεδιασμό είναι αυτό του **Θριασίου Πεδίου**, η σύμβαση παραχώρησης του οποίου

αποτελεί ισχυρό παράδειγμα σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Παράλληλα μια ακόμη συνιστώσα της οικονομικής ανάπτυξης που επιφέρει η ενδυνάμωση του εμπορικού ρόλου της χώρας είναι το ταυτόχρονο άνοιγμα εργασιακών θέσεων με τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου.

Επόμενο εμπορευματικό κέντρο είναι αυτό στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει ως κρίσιμες υποδομές επιπλέον εμπορευματικά κέντρα σε Λάρισα, Βόλο, Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Αλεξανδρούπολη.

**Και εδώ οφείλω να επισημάνω πώς όλα αυτά υπακούουν στον μακροχρόνιο εθνικό σχεδιασμό που ανέφερα και η χώρα δεν είναι έρμαιο μονοπωλιακών επιδιώξεων και ασύδοτης λειτουργίας.**

Η Εφοδιαστική Αλυσίδα είναι ένας κλάδος που επί χρόνια αναπτύχθηκε άναρχα με τις προσωπικές προσπάθειες των επιχειρήσεων και των ελεύθερων επαγγελματιών και καμιά συμβολή από κυβερνητικές πολιτικές. Το 2017 εγκρίθηκε πρώτη φορά Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Εφοδιαστική Αλυσίδα και το 2018 με επισπεύδον το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και με τη συνεργασία όλων των αρμόδιων υπουργείων ξεκινά εντατική προσπάθεια υλοποίησης ποικίλων δράσεων.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στο πλαίσιο της κυβερνητικής πολιτικής για αναδιάρθρωση του κράτους προτεραιοποιεί δράσεις του Σχεδίου για να φέρει κοντά το κράτος με τον ιδιωτικό τομέα και να αντιμετωπίσει προβλήματα που συσσωρεύονται χρόνια σε ένα κλάδο που εκτιμούμε ότι είναι ισχυρό παραγωγικό εργαλείο για τη χώρα μας.

**Άρα ενώ για χρόνια εύκολα στα λόγια βαφτιζόμασταν διαμετακομιστικό κέντρο, τώρα γίνεται επιτέλους πράξη. Πώς μπορούσε άραγε κάποιος να μιλάει πριν το 2015 για εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ ο σιδηρόδρομος βρισκόταν σε συνεχή πορεία παρακμής; Ενώ η Ελλάδα ήταν μια εσωστρεφής χώρα, χωρίς σχεδιασμό για τη σύνδεσή της με τις γείτονες χώρες για τη διακίνηση προϊόντων;**

Πρότυπο η συμφωνία Ελλάδας-Βουλγαρίας για το έργο Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Αλεξανδρούπολη-Μπουργκάς-Βάρνα-Ρούσε. Συνεργασία που υπέγραψε ο Πρωθυπουργός μας με τον ομόλογο του στη Βουλγαρία το Νοέμβριο του 2018. Μιλάμε για τη σιδηροδρομική σύνδεση λιμανιών Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολης-Μπουργκάς-Βάρνα-Ρούσε με one-stop-shop υπηρεσίες μεταφοράς προϊόντων από την Ανατολή με αποσυμφόρηση των Στενών των Δαρδανελλίων.

Ανάλογες πρωτοβουλίες λαμβάνονται και με τις άλλες γειτονικές μας χώρες με στόχο την ανάπτυξη ενός ισχυρού βαλκανικού cluster στο Νοτιανατολικό άκρο της Ευρώπης. Παραδείγματα είναι η Συμφωνία με την Αλβανία, εφαιλτήρια για τη μελέτη

της σιδηροδρομικής σύνδεσης των δύο χωρών, καθώς και η πρωτοβουλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για ένα ενιαίο σύστημα ηλεκτρονικών αναλογικών διοδίων στην περιοχή.

Ο σχεδιασμός μας όμως, διαπιστώνοντας παράλληλα την τρωτότητα των πόλεων απέναντι στη ραγδαία ανοικοδόμηση του παρελθόντος και στην τεχνολογική εξέλιξη του σήμερα, δεν περιορίζεται σε εθνικό επίπεδο.

Η χώρα μας παρουσιάζει έντονα το χαρακτηριστικό της αστικοποίησης που σημαίνει **ότι οι περισσότερες πόλεις αποτελούν τις «μηχανές» της οικονομικής ανάπτυξης και εργασίας**. Αυτό έχει, όμως, ως αποτέλεσμα οι αστικές αυτές περιοχές, ιδιαίτερα της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, να εμφανίζουν έντονα τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου. Προβλήματα που μπορούν να ελαχιστοποιηθούν όταν ο σχεδιασμός των υποδομών και υπηρεσιών υλοποιείται στις αστικές περιοχές με γνώμονα τη **Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (ΒΑΚ)**.

Όπως γνωρίζετε, η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί πανευρωπαϊκό θέμα. Οι στόχοι της ΕΕ για τις αστικές μεταφορές είναι η μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» έως το 2030, η σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050 και η επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από Διοξείδιο του Άνθρακα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.

Το **Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τις Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων**, έχει στόχο μεταξύ άλλων, την επέκταση των υφιστάμενων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. φυσικού αερίου), καθώς και το σχεδιασμό για τη μελλοντική ανάπτυξη νέων υποδομών, όπως είναι και τα σημεία φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων για την υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης.

**Πρόσφατα** δημοσιεύθηκε η κοινή υπουργική απόφαση με την οποία πρώτη φορά θεσμοθετούνται προδιαγραφές για σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Εκεί προβλέπεται μεταξύ άλλων και η δημιουργία «Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπου θα καταγράφονται και οι πληροφορίες (ηλεκτρονικό μητρώο) για τις υποδομές φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Το ηλεκτρονικό μητρώο της πλατφόρμας αυτής θα είναι διαλειτουργικό με τα υπόλοιπα ηλεκτρονικά μητρώα των υπολοίπων Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σοβαρές, ολοκληρωμένες και μακρόπνοες πολιτικές για να μην είναι η ηλεκτροκίνηση μια συσκευή φόρτισης έξω από το Υπουργείο για τα μάτια του κόσμου, όπως έγινε την προηγούμενη δεκαετία.

Κύριες και Κύριοι,

Κάποιοι από τους **στόχους της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** που έχουμε για τις πόλεις μας είναι ενδεικτικά:

- Αναδιοργάνωση του συστήματος των αστικών μεταφορών.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας στο σύστημα αστικών μεταφορών μέσω της ενίσχυσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης και δημιουργία ενός περισσότερο υγιούς αστικού περιβάλλοντος.

Κεντρικός στόχος είναι ένα ισορροπημένο μείγμα μέτρων και πολιτικών που περιλαμβάνουν χαμηλότερο κόστος αλλά και αύξηση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων και της αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων και παράλληλα να αυξηθεί ουσιαστικά ο αριθμός των πόλεων που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια.

**Στο πλαίσιο αυτού του στόχου τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας γίνονται ένα εργαλείο δυναμικό. Και για να γίνει και αποτελεσματικό προχωρήσαμε στη θεσμική και ολοκληρωμένη διαχείριση.**

Για πρώτη φορά, με διάταξη Νόμου που ψηφίστηκε και μέσω της Κοινής Υπουργική Απόφασης που βρίσκεται αυτή τη στιγμή στη συλλογή υπογραφών, θεσμοθετούνται οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο, που προέκυψε από κοινή προσπάθεια των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, περιλαμβάνει ορισμούς για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, για το Ολοκληρωμένο ΣΒΑΚ, περιγράφει τις διαδικασίες εκπόνησης. Επίσης, ολοκληρώνεται το επόμενο διάστημα η **Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.**

**Οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.** Είναι γνωστός ο αγώνας της κυβέρνησης τα τελευταία τέσσερα χρόνια για εξυγίανση των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στις μητροπολιτικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Γνωρίζετε καλά την ιστορία των **Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης** με την ίδρυση των νέων εταιρειών ΟΣΕΘ και ΑΣΥΘ και με την εκκαθάριση των προηγούμενων. Ταυτόχρονα ξεκαθαρίζουμε το τοπίο μεταξύ αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών αρχίζοντας με τα τρανταχτά παραδείγματα του **ΚΤΕΛ Αττικής** που εκτελεί μεταφορικό έργο στο κέντρο της Αθήνας και των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με το χάρτη των διαδρομών του να εκτείνεται ως και το γειτονικό νομό. Ήδη οι σχετικές αποφάσεις έχουν ληφθεί και σύντομα υλοποιείται και η απομάκρυνση των στάσεων του Υπεραστικού ΚΤΕΛ από το αστικό κέντρο, καθώς

και η αλλαγή παρεχόμενου έργου στη Θεσσαλονίκη.

Παράλληλα με τη διερεύνηση των περιπτώσεων αυτών και την ανάλυση προτάσεων αναδιάρθρωσης, προχωρήσαμε σε νομοθετική ρύθμιση του τοπίου. Το Σεπτέμβριο του 2018 ψηφίστηκε ο **νόμος για τις Αστικές Συγκοινωνίες** που έχουν ως στόχο να ανατρέψουν το μονοπωλιακό κατεστημένο και να προκηρυχθεί το μεταφορικό έργο ανά περιφέρεια με σωστές ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Σταματήσαμε να είμαστε η μοναδική στην Ε.Ε. χώρα των παρατάσεων όπως ίσχυε από το 2007 έως το 2014.

Επίσης, **για πρώτη φορά μετά τις αρχές της δεκαετίας του '90 προχωρούμε σε ριζική ανανέωση του στόλου των λεωφορείων στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης με σεβασμό στο περιβάλλον.**

Προκηρύχθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαγωνισμός για 750 λεωφορεία εναλλακτικών καυσίμων (Φυσικού Αερίου, Ηλεκτρικά και χαμηλών εκπομπών αερίων EURO VI Diesel).

Πολλοί βιάστηκαν να μας κατηγορήσουν για «πρόωρο διαγωνισμό» και για «μη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση». Λογικό να υπάρχει άγνοια, γιατί καμία προηγούμενη κυβέρνηση δεν προσπάθησε να προχωρήσει σε μια τέτοια κρίσιμη πρωτοβουλία γιατί προτιμούσε να αφήνει τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες να παρακμάζουν και κάποιους να λυμαινόνται διαδικασίες όπως η αγορά ανταλλακτικών.

**Η διαδικασία προετοιμασίας του διαγωνισμού τρέχει 9 μήνες τώρα, εξασφαλίζοντας ότι έχουν ληφθεί όλα τα αναγκαία μέτρα για να είναι επιτυχής, όπως η εξασφάλιση της χρηματοδότησης, καθώς και η δίμηνη διαβούλευση των προδιαγραφών που προηγήθηκε.**

Οι αστικές συγκοινωνίες ενδυναμώνονται βέβαια και με την επέκταση του δικτύου **Μετρό** στην Αθήνα (γραμμή 3 και 4). Και με την κατασκευή του Μετρό στη Θεσσαλονίκη που ξεκινά η δοκιμαστική λειτουργία του φέτος και το βασικό τμήμα της οποίας παραδίδεται στους πολίτες το 2020. Ένα έργο που αποτελούσε αστικό μύθο (και ανέκδοτο) για πάνω από μια 20ετία.

Να θυμίσω επίσης πως, με άξονα την υποστήριξη των αναγκών των πολιτών μεσούσης της κρίσης, παρά την αύξηση του ΦΠΑ, δεν αυξήθηκε η τιμή της κάρτας απεριορίστων διαδρομών. Επιπλέον, εφαρμόσαμε το μέτρο της **δωρεάν μετακίνησης** των ανέργων στα Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Κοινωνικά μέτρα που μπορεί να θεωρηθούν αυτονόητα για τον προοδευτικό κόσμο, άλλα μάλλον απεδείχθησαν «εξαιρετικά καινοτόμα» για τον φιλελεύθερο κόσμο και τα δεδομένα των προηγούμενων κυβερνήσεων.

Εμείς, όμως, κατανοούμε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι δικαίωμα όλων και τις έχουν πιο πολύ ανάγκη τα μη προνομιούχα στρώματα της κοινωνίας. Εκείνα, δηλαδή,

που βιώνουν σκληρότερα τις συνέπειες της οικονομικής και ανθρωπιστικής κρίσης. Έτσι από την εποχή που χτυπημένοι από την κρίση συνάνθρωποί μας παρακαλούσαν να τους δώσετε το εισιτήριό σας για να μετακινηθούν, περάσαμε στη δωρεάν μετακίνηση μέσω κάρτας.

Με την καθολική εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, παράλληλα με την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, επετεύχθη αντιμετώπιση χρόνιων παθογενειών και στρεβλώσεων, με πιο σημαντική από αυτές την αντιμετώπιση της εισιτηριοδιαφυγής, αλλά κυρίως την πάταξη των κυκλωμάτων που διακινούσαν πλαστά εισιτήρια, με αποτέλεσμα να μην αποδίδονται στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών δεκάδες εκατομμύρια ευρώ.

Ένα σύστημα το οποίο το βρήκαμε «παγωμένο» και στρεβλά συμβασιολογημένο και που, σε συνεργασία με τον ανάδοχο και παρά τον πόλεμο που δεχθήκαμε από την αντιπολίτευση και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, εφαρμόστηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα και αποτελεί πια κομμάτι της καθημερινότητάς μας. Έχει ήδη ξεκινήσει η διαδικασία για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και στη Θεσσαλονίκη.

Ο σχεδιασμός μας περιλαμβάνει την εφαρμογή του και σε όλα τα αστικά ΚΤΕΛ της χώρας, καθώς και η επέκταση του με το συνδυασμό άλλων υπηρεσιών όπως είναι οι τουριστικές-πολιτιστικές δραστηριότητες.

Από το Μάρτιο του 2018, τέθηκαν για πρώτη φορά ορθολογικοί, βασικοί και αναγκαίοι κανόνες στην παντελώς αρρυθμιστη μέχρι τότε αγορά των **υπηρεσιών διαμεσολάβησης** για την μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ) οχήματα, είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκινήτων με οδηγό. Μπήκε φρένο στην παράνομη δραστηριότητα εταιρειών όπου μη πιστοποιημένοι οδηγοί προσέφεραν υπηρεσίες μεταφοράς.

Η προσπάθεια συνεχίζεται με την θεσμική και πρακτική ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών για την τήρηση της νομοθεσίας στις υπηρεσίες μεταφοράς.

Να σημειώσω εδώ πως η ενίσχυση της καινοτομίας δε βρίσκεται μόνο στο εάν εφαρμόζονται σύγχρονες πρακτικές και τεχνολογίες, τις οποίες υποστηρίζουμε φυσικά, αλλά και στο εάν αυτές ενισχύουν τη χώρα, την παραγωγική της βάση και τη βιώσιμη προοπτική της.

Εχθρός της καινοτομίας είναι όποιος την κάνει απλά εργαλείο επικοινωνίας, πρόσκαιρου εντυπωσιασμού και εφήμερου πλουτισμού και όχι όποιος τη θέλει σταθερό σύμμαχο στη μακροχρόνια ανάπτυξη της χώρας.

Κυρίες και κύριοι,

Όσα ανέφερα, νομίζω ότι κατέδειξαν το γεγονός πως η ανάπτυξη των Μεταφορών, μέσα από τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών και των θεσμικών εργαλείων που τις υπηρετούν, γίνονται συστατικό στοιχείο του νέου παραγωγικού μοντέλου της χώρας μας.

**Σε 15 μέρες είμαι σίγουρος ότι θα συμβεί ότι ζήσαμε τα τελευταία 4 χρόνια στις Υποδομές και τις Μεταφορές. Η οριστική ανατροπή των δυνάμεων της μιζέριας, της αναβλητικότητας, της λογικής του απόψε αυτοσχεδιάζουμε, των έργων χωρίς τελειωμό, της ασυδοσίας, των προνομίων των εκλεκτών και της εσωστρέφειας. Η υπερίσχυση των δυνάμεων της προόδου, της δημιουργικότητας, της εξωστρέφειας, της ενίσχυσης της υγιούς επιχειρηματικότητας, της σύμπραξης δυνάμεων προς όφελος της χώρας και των πολιτών.**

**Δεν κινδυνολογώ. Οι πράξεις δείχνουν.**

**Οι μεταφορές, και οι υποδομές που τις εξυπηρετούν, είναι κομμάτι της ζωής μας και για αυτήν αποφασίζουμε.**