

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

01 ΦΕΒ. 2011

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78 Αθήνα τηλ. 64 67 912

Αθήνα **1/2/2011**
Αρ. Πρωτ : **2105**

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ : Αυξήσεις στις τιμές διοδίων

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 9053/13.1.2011 που κατέθεσαν στη Βουλή, οι Βουλευτές κ.κ. Φώτης Κουβέλης, Θανάσης Λεβέντης, Νίκος Τσούκαλης και Γρηγόρης Ψαριανός

ΚΟΙΝ.: 1) Βουλευτή κ. Φώτη Κουβέλη
2) Βουλευτή κ. Θανάση Λεβέντη
3) Βουλευτή κ. Νίκο Τσούκαλη
4) Βουλευτή κ. Γρηγόρη Ψαριανό

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κ.κ. Βουλευτές, τα εξής:

Οι θέσεις των σταθμών διοδίων κατά μήκος των νέων αυτοκινητοδρόμων που έχουν ενταχθεί σε Συμβάσεις Παραχώρησης, το ύψος των διοδίων τελών, καθώς και η διαμόρφωση αυτών κατά τη διάρκεια Παραχώρησης καθορίζονται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης, οι οποίες έχουν κυρωθεί από τη Βουλή με τους αντίστοιχους Νόμους το 2007.

Η τιμή των διοδίων συνδέεται με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων και οι αναπροσαρμογές καθώς και ο μηχανισμός υλοποίησης προβλέπονται στις αντίστοιχες Συμβάσεις.

Το εισπραττόμενο από τα διόδια ποσό αποτελεί μέρος του Συμβατικού Ανταλλάγματος των Παραχωρησιούχων, στους οποίους το Δημόσιο ανέθεσε κατόπιν Διεθνών Διαγωνισμών το έργο της μελέτης – κατασκευής – χρηματοδότησης – λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητόδρομου που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση ενός εκάστου εξ αυτών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Η καταβολή των διοδίων είναι μέρος του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου, του χρηματοδοτικού σχεδίου για τους αυτοκινητόδρομους.

Μαζί με τη δημόσια συμμετοχή και την κοινοτική συμμετοχή, υπάρχει η συμμετοχή από την καταβολή των διοδίων, η συμμετοχή των ιδιωτών κατασκευαστών και ο δανεισμός των Τραπεζών.

Οποιαδήποτε αλλαγή των όρων της σύμβασης, περιλαμβανομένων των διατάξεων των σχετικών με τα διόδια, πρέπει να εγκριθεί ομοίως με νόμο από τη Βουλή.

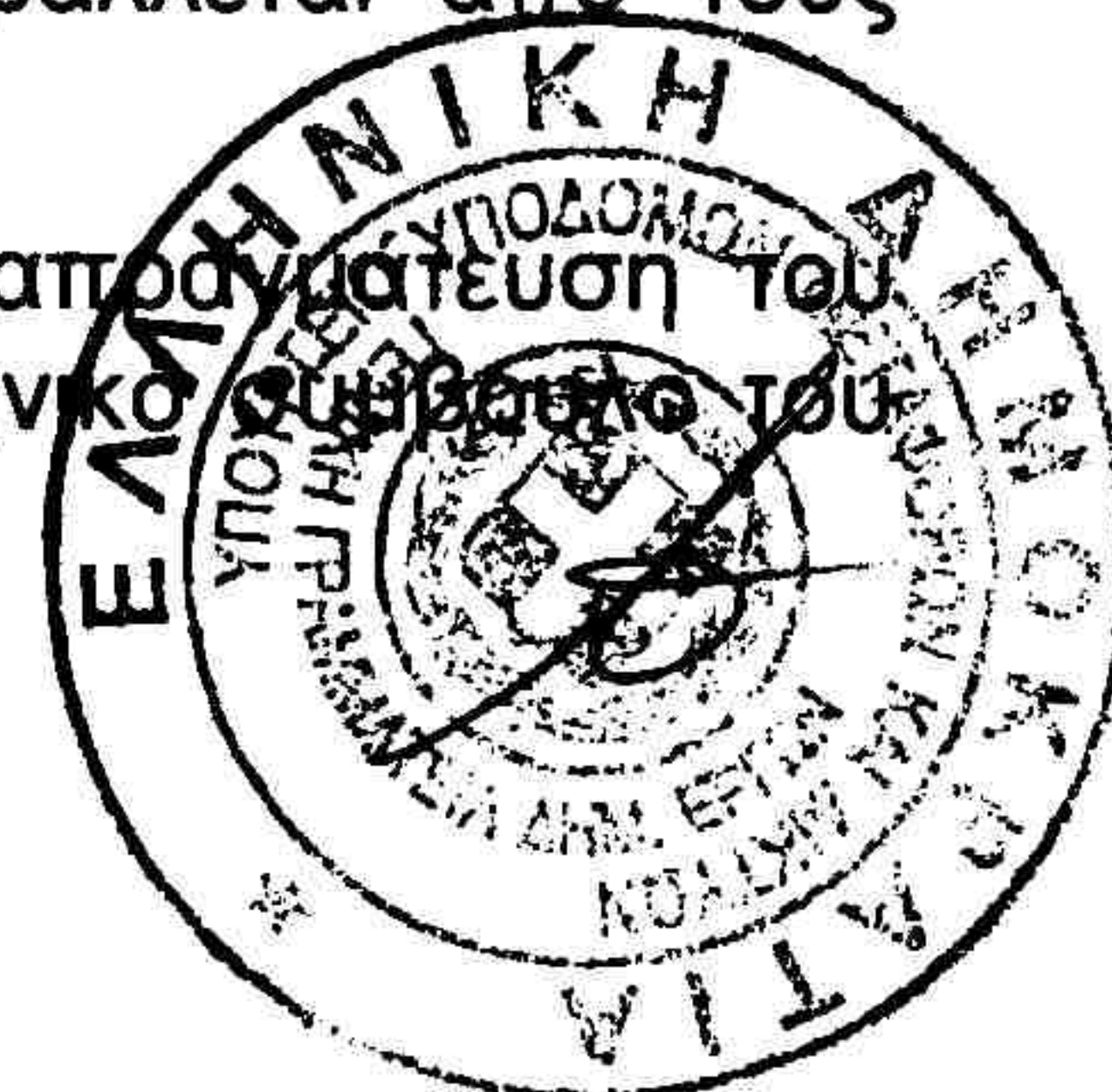
Είναι δίκαιο ο χρήστης να πληρώνει τη συντήρηση των αυτοκινητόδρομων και τη λειτουργία.

Εδώ βεβαίως πληρώνει και την κατασκευή και αυτό οφείλεται στο ότι το δημόσιο στην τρέχουσα περίοδο δεν είχε τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσει όπως έκανε στην Εγνατία, μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση για την κατασκευή της.

Γι' αυτό θα έπρεπε, όταν σχεδιάστηκαν, δημοπρατήθηκαν και συμβασιοποιήθηκαν να υπάρξει ένα πιο κλιμακωτός σχεδιασμός, για να μη μεταφερθεί τέτοια μεγάλη επιβάρυνση στον χρήστη αυτοκινητοδρόμων και από την περίοδο της κατασκευής.

Η συντήρηση όμως και η λειτουργία τους είναι κοινωνικά δίκαιο να καταβάλλεται από τους χρήστες.

Επιδίωξη του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ ήταν να προχωρήσει σε μια επαναδιαπραγμάτευση του ύψους των διοδίων. Γι' αυτό ανατέθηκε από τον Νοέμβριο του 2009 στον τεχνικό συμβούλο του



Υπουργείου, που είναι η Εθνική Τράπεζα, να προχωρήσει σε σχετική μελέτη και να διατυπώσει συγκεκριμένες προτάσεις.

Η έντονη κρίση και το ύψος των επιτοκίων, η εξακόντιση στα ύψη των spreads δεν επέτρεψαν να γίνουν οι κινήσεις που κατ'αρχάς είχαν σχεδιαστεί για λόγους δημόσιου συμφέροντος.

Παρ' όλες αυτές τις δυσκολίες, το Υπουργείο, αναγνωρίζοντας ότι το κόστος των διοδίων είναι δυσανάλογα υψηλό σε σχέση με το μέσο εισόδημα έχει ξεκινήσει και βρίσκεται σε διαπραγμάτευση με τους παραχωρησιούχους και τα συναρμόδια Υπουργεία, προκειμένου:

- Να μειωθούν τα διόδια, κατά το χρόνο κατασκευής των έργων ή για όλη τη περίοδο παραχώρησης.
- Να εφαρμοστούν προγράμματα εκπτωτικής πολιτικής για τους συχνούς χρήστες και τις τοπικές μετακινήσεις.
- Να επιταχυνθεί η εφαρμογή της ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων ώστε να καταστεί το σύστημα πιο αναλογικό και δίκαιο.

Το Υπουργείο προωθεί ένα πρόγραμμα όσον αφορά τους δημόσιους δρόμους, όπως είναι η Εγνατία, για την εγκατάσταση ηλεκτρονικών διοδίων. Τα ηλεκτρονικά διόδια χρεώνουν τον χρήστη του δρόμου με τρόπο δίκαιο αναλόγως της απόστασης που διανύει ακριβώς. Αυτό είναι τεχνικά εφικτό και μπορεί να εγκατασταθεί και στους αυτοκινητόδρομους που λειτουργούν μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Επίσης στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του τρόπου είσπραξης των διοδίων τελών στα τμήματα του Διευρωπαϊκού Δικτύου ή και σε μεμονωμένα τεχνικά έργα (Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, Ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας) που προβλέπεται η συλλογή τους, επεξεργάζεται λύσεις που θα βελτιώσουν το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών, θα απαλείψουν τις ουρές στους σταθμούς διοδίων και θα έχουν ευεργετική επίδραση στο περιβάλλον λόγω της μειωμένης εκπομπής καυσαερίων.

Παράλληλα το Υπουργείο προχωρεί σε ένα πρόγραμμα για την κατασκευή του παράλληλου τοπικού οδικού δικτύου που μπορεί να χρησιμοποιήσει ο πολίτης μιας περιοχής για τις τοπικές μετακινήσεις του, χωρίς να χρειαστεί να χρησιμοποιήσει τον αυτοκινητόδρομο και να καταβάλει το τίμημα των διοδίων.

Τέλος, όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία διοδίων (μετωπικών και πλευρικών) σε κόμβους στην ΒΑ Αττική, προβλέπεται από την οικεία Σύμβαση, η οποία κυρώθηκε στη Βουλή το 2007.

Παρ' ότι στη Σύμβαση Παραχώρησης δεν προβλέπεται η κατασκευή νέων τμημάτων παράπλευρων οδών στα υφιστάμενα τμήματα του ΠΑΘΕ από τον Παραχωρησιούχο, εν τούτοις αναγνωρίστηκε η ανάγκη συμπλήρωσης του παράπλευρου δικτύου με μικρά επί μέρους τμήματα για περαιτέρω βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας σε αυτό, η οποία έχει ήδη περιληφθεί σε σχετική απόφαση του Υπουργού.

Στις 15-7-2010 το Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, ανέθεσε τη «Μελέτη βελτίωσης και συμπλήρωσης παράπλευρου δικτύου Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ», στο αντικείμενο της οποίας περιλαμβάνεται ο έλεγχος, η βελτίωση και η συμπλήρωση του παράπλευρου δικτύου του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ στα τμήματα Αθήνα-Κόρινθος, Αθήνα-Υλίκη, Ράχες-Άγιοι Θεόδωροι-Αλμυρός.

Με τις παραπάνω μελέτες αποκατάστασης του παράπλευρου δικτύου και τις τοπικές παρεμβάσεις στις υπόψη περιοχές, διασφαλίζεται η απρόσκοπτη συνέχεια της τοπικής κυκλοφορίας χωρίς εμπλοκή με τους σταθμούς διοδίων.

Εσωτ.Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ
Ακριβές αντίγραφο
Ε. Στάμοπούλου