



ΑΠΟ ΤΗ ΝΕΑ ΤΟΥ ΘΕΣΗ,  
ΕΚΕΙΝΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ  
ΤΗΣ HELLASTRON,  
Ο Κ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ  
ΜΙΛΑΕΙ ΓΙΑ ΟΣΑ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ  
ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΣΑ ΘΑ ΓΙΝΟΥΝ  
ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ  
ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ  
ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ  
ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ  
ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ





# ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΣ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ HELLASTRON

## ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

**A**ναλαμβάνοντας το νέο του ρόλο ως **Πρόεδρος της HELLASTRON**, ο κ. **Κωνσταντίνος Κουτσούκος** μιλάει στο ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΟΝ ΒΗΜΑ για τα ανοικτά ζητήματα του οδικού δικτύου στα οποία η HELLASTRON μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο. Παράλληλα, ως Διευθύνων Σύμβουλος της **Εγνατία Οδού**, αναφέρεται στην μέχρι σήμερα 25ετή πορεία της εταιρείας καθώς και στα επόμενα βήματά της.

Ειδικότερα, ο κ. Κουτσούκος σημειώνει πως η συμβολή της HELLASTRON μπορεί να είναι **καθοριστική** σε θέματα, όπως η πλήρης αναλογικότητα στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων, η υλοποίηση του ενιαίου αριθμού κλήσης έκτακτης ανάγκης, η τροφοδοσία των δεδομένων στο εθνικό σημείο πρόσβα-

σης καθώς και η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ελέγχου ζύγισης των υπέρβαρων φορτηγών. Επίσης, σύμφωνα με τον κ. Κουτσούκο, σημαντική θα είναι και η εφαρμογή της τεχνολογίας 5G, σε συνδυασμό με τις τεχνολογίες των αυτόνομων οχημάτων και των οχημάτων platooning που δημιουργούν ένα ασφαλές περιβάλλον για την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών.

Ο κ. Κουτσούκος σημειώνει ότι **τα 30 χρόνια έχει ολοκληρωθεί στην χώρα μας ένα εξαιρετικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων**, με πολύ υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε όλες τις περιοχές της Ελλάδος από Ανατολή έως Δύση και από Βορρά έως Νότο. Ωστόσο, όπως υπογραμμίζει είναι **το δευτερεύον δίκτυο, εκείνο εκτός αυτοκινητοδρόμων που απαιτεί βελτιώσεις** και ένα **μεγάλο κονδύλιο για τη συντήρησή του**.

Αναφερόμενος στα αντανakλαστικά που επέδειξε η **Εγνατία** στη διάρκεια της πρόσφατης κακοκαιρίας «**Μήδεια**», ο κ. Κουτσούκος σημειώνει πως εν γένει το στοίχημα «που πρέπει να κερδηθεί θα βασισθεί σίγουρα στην πρόληψη τέτοιων καιρικών φαινομένων και στην εμπειρία των εμπλεκόμενων φορέων και ανθρώπων οι οποίοι διαχειρίζονται τις κρίσεις αυτές».

Ερωτώμενος για τα επόμενα βήματα της Εγνατία Οδού μετά την παραχώρηση του αυτοκινητόδρομου, ο κ. Κουτσούκος σημειώνει πως έχει ένα μεγάλο φάσμα έργων να υλοποιήσει. Ειδικότερα, η εταιρεία έχει κατασκευαστικό έργο υπό εξέλιξη στην περιοχή της Θράκης όσο και στην περιοχή της Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής, με **έργα τα οποία εκκρεμούσαν για περίπου 10 χρόνια** και τα οποία ενεργοποίησε την τελευταία διετία. Έχει επίσης ξεκινήσει **ένα μεγάλο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας**, μέσω δανεισμού από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, της τάξεως των 250 εκατ. ευρώ ενώ το συνολικό πρόγραμμα έχει προϋπολογισμό 450 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, όπως υπογραμμίζει η εταιρεία Εγνατία Οδός ΑΕ έχει ήδη ξεκινήσει τη συνεργασία με τον φορέα του Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης, έτσι ώστε να συνεισφέρει στην απολιγνιτοποίηση της χώρας και στην μετάβαση της Ελλάδος σε νέα εποχή.

► **Αναλαμβάνοντας τα καθήκοντα του Προέδρου της HELLASTRON ποιους στόχους θέτετε για την θητεία σας και πώς θα επιχειρήσετε να τους επιτύχετε;**

Η ένωση ελληνικών υποδομών και οδών με διόδια η γνωστή σε όλους HELLASTRON έχει πλέον κλείσει μία εξαετία ύπαρξης.

Στην εξαετία αυτή έχουν γίνει πολλά, υπάρχουν όμως και πολλά άλλα τα οποία μπορούν να γίνουν και να βελτιώσουν τις συναλλαγές με διόδια και υπηρεσίες προς τους χρήστες και γενικά όλο το σύστημα λειτουργίας των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων με διόδια.

Θέματα όπως αυτά της πλήρους αναλογικότητας στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων με διόδια είναι από τα θέματα τα οποία μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο η HELLASTRON, όπως επίσης και στην υλοποίηση του ενιαίου αριθμού κλήσης έκτακτης ανάγκης για όλο το δίκτυο των οκτώ αυτοκινητοδρόμων που υπάρχουν στον Ελλαδικό χώρο. Επίσης η συνεισφορά της HELLASTRON στην τροφοδοσία των δεδομένων στο εθνικό σημείο πρόσβασης (NationalAccessPoint – NAP) είναι σημαντική. Τέλος, η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ελέγχου ζύγισης των υπέρβαρων φορτηγών (weighinmotion – WIM), αποτελεί σημαντικό στόχο για τη βελτίωση της συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων. Τέτοιου είδους ενέργειες έχουν ήδη ξεκινήσει σε κάποιους αυτοκινητόδρομους, ενώ στην Εγνατία Οδό υλοποιούνται σε έξι σημεία, ελέγχοντας έτσι τις πύλες εισόδου της βορείου Ελλάδος.

Δύο είναι κατά την άποψή μου τα βασικά στοιχεία επιτυχίας των στόχων, επικοινωνία και συνεργασία. Με αυτά τα δύο στοιχεία μπορούν να επιτευχθούν πάρα πολλά.

► **Ποια θεωρείτε πώς θα ήταν η σημασία και τα αποτελέσματα μίας συλλογικής προσπάθειας προσδιορισμού του**

**θεσμικού, ρυθμιστικού πλαισίου και της στρατηγικής που διέπει τους διάφορους τομείς των μεταφορών στην Ελλάδα, για την ευρεία χρήση σύγχρονων τεχνολογιών στις μεταφορές, αστικές και εμπορευματικές;**

Προφανώς είναι πολύ σημαντικό να τεθεί ένα θεσμικό, ρυθμιστικό πλαίσιο, προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της εποχής μας, το οποίο να αντιμετωπίζει ολοκληρωμένα και αποτελεσματικά τις προκλήσεις του τομέα των μεταφορών που σχετίζονται με την εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών. Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και η αντιμετώπιση των θεμάτων που συνεπάγεται η εφαρμογή του 5G, σε συνδυασμό με τις τεχνολογίες των αυτόνομων οχημάτων και των οχημάτων platooning, δημιουργεί ένα ασφαλές περιβάλλον για την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών.

► **Μετά την ανακοίνωση Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για χρήση κοινού πομποδέκτη από τους οδηγούς σε όλα τα διόδια όλων των αυτοκινητοδρόμων, ποια εκτιμάτε ότι είναι τα αποτελέσματα του μέτρου στον τομέα της διαλειτουργικότητας των αυτοκινητοδρόμων αυτών και πώς θα μπορούσε να ενισχυθεί η σύνδεσή τους ακόμα περισσότερο;**

Το θέμα της διαλειτουργικότητας των διοδίων στους αυτοκινητόδρομους είναι ένα θέμα που ταλαιπωρούσε για πολλά χρόνια, δεκαετίες, τους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων, διότι ήταν αναγκασμένοι να προμηθεύονται διαφορετικούς πομποδέκτες ανάλογα με τον αυτοκινητόδρομο από τον οποίο διέρχονταν.

Το θέμα αυτό τα τελευταία δύο χρόνια λύθηκε με την εφαρμογή της διαλειτουργικότητας σε όλους τους αυτοκινητόδρομους και με τη χρήση ενός πομποδέκτη από οποιονδήποτε αυτοκινητόδρομο και αν αυτός προέρχεται.

Ο χρήστης λοιπόν μπορεί να προμηθευθεί έναν πομποδέκτη και να διέρχεται και τους οκτώ αυτοκινητόδρομους χωρίς να ανησυχεί για το πώς γίνεται η πληρωμή και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων, χωρίς επιπλέον κόστος.

Υπάρχουν προφανώς περισσότερα πράγματα που μπορούν να υλοποιηθούν (ενίσχυση π.χ. του δικτύου με πλήρη αναλογικότητα, δηλαδή ακριβή χρέωση σε σχέση με τα χιλιόμετρα που κάποιος διέρχεται) και προφανώς υπάρχουν και περαιτέρω βελτιώσεις οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν τη διαλειτουργικότητα των διελεύσεων και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

► **Παρά την καλή εικόνα των αυτοκινητοδρόμων της χώρας η πυκνότητα του δικτύου παραμένει χαμηλή σε ορισμένες περιοχές, όπως στην Πελοπόννησο, στο ανατολικό τμήμα της Θράκης, και σε περιοχές της Ηπείρου και της κεντρικής Ελλάδας. Ποια έργα θα ήταν απαραίτητα για τη βελτίωση του δικτύου;**

Τα τελευταία 30 χρόνια έχει ολοκληρωθεί στην χώρα μας ένα εξαιρετικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, με πολύ υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε όλες τις περιοχές της Ελλάδος από Ανατολή έως Δύση και από Βορρά έως Νότο. Στο δίκτυο αυτό δεν απαιτούνται βελτιώσεις σε θέματα γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή σε θέματα εξυπηρέτησης των χρηστών. Το



δευτερεύον όμως δίκτυο, δηλαδή το δίκτυο εκτός των αυτοκινητοδρόμων, προφανώς απαιτεί βελτιώσεις και ένα μεγάλο κονδύλιο για τη συντήρησή του. Πρόσφατα ανακοινώθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η υλοποίηση ενός ακόμη ταλαιπωρημένου και αργοπορημένου έργου, ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Πύργος, καθώς και ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης.

**► Ποιες αλλαγές φέρνει στην Εγνατία η προωθούμενη παραχώρηση του οδικού άξονα από το ΤΑΙΠΕΔ και ποια έργα συνεχίζει να διαχειρίζεται η εταιρεία;**

Η παραχώρηση του άξονα της Εγνατίας Οδού, ενός αυτοκινητόδρομου 1000 περίπου χιλιομέτρων, είναι όπως γνωρίζετε μία υπόθεση η οποία έχει ξεκινήσει περίπου 10 χρόνια. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται και σίγουρα θα φέρει κάποιες αλλαγές στην εταιρεία Εγνατία οδός ΑΕ, η οποία κατασκεύασε και λειτούργησε τον αυτοκινητόδρομο μέσα σε μία δεκαπενταετία.

Η Εγνατία οδός ΑΕ, μετά την παραχώρηση του αυτοκινητόδρομου, έχει ένα μεγάλο φάσμα έργων να υλοποιήσει. Έχει επίσης προοπτική με άλλου είδους αντικείμενα τα οποία είτε της έχουν ανατεθεί είτε θα της ανατεθούν μελλοντικά.

Η Εγνατία οδός Α.Ε. είναι μία εταιρεία 25 ετών με πετυχημένο ιστορικό στα θέματα διαχείρισης μεγάλων έργων εντός των χρονοδιαγραμμάτων τους. Αποτελεί λοιπόν ένα brand name το οποίο προφανώς και δεν πρέπει να απαξιωθεί, αλλά πρέπει να συνεχιστεί με τους ίδιους όρους τους οποίους είχε ξεκινήσει.

Η εταιρεία έχει κατασκευαστικό έργο υπό εξέλιξη στην περιοχή της Θράκης όσο και στην περιοχή της Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής, με έργα τα οποία εκκρεμούσαν για περίπου 10 χρόνια και τα οποία ενεργοποίησε την τελευταία διετία. Έχει επίσης ξεκινήσει ένα μεγάλο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας, μέσω δανεισμού από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων,

της τάξεως των 250 εκατομμυρίων ευρώ ενώ το συνολικό πρόγραμμα έχει προϋπολογισμό 450 εκατομμύρια ευρώ.

Επιπλέον, η εταιρεία Εγνατία Οδός ΑΕ έχει ήδη ξεκινήσει τη συνεργασία με τον φορέα του Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης, έτσι ώστε να συνεισφέρει στην απολιγνιτοποίηση της χώρας και στην μετάβαση της Ελλάδος σε νέα εποχή.

**► Στην μεγάλη κακοκαιρία Μήδεια, πριν από μερικούς μήνες η Εγνατία κατάφερε να «κερδίσει» το στοίχημα και να παραμείνει ανοικτή. Με δεδομένες τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και την αύξηση των ακραίων φαινομένων κατά τη διάρκεια του έτους, πώς επιχειρείτε να θωρακίσετε την ασφάλεια και ορθή λειτουργία του δικτύου;**

Είναι γνωστό, ότι το δίκτυο της Εγνατίας Οδού διέρχεται από δύσβατες περιοχές ειδικά στο δυτικό τμήμα του αυτοκινητόδρομου. Είναι επίσης γνωστό ότι όλα τα χρόνια μετά την κατασκευή της οδού, κατά τη λειτουργία της, η Εγνατία Οδός Α.Ε. μαζί με τους αναδόχους συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, ανταποκρίθηκε σε ότι απαιτούσαν οι καιρικές συνθήκες.

Είναι επίσης γνωστό, ότι τα τελευταία χρόνια είναι όλο και πιο έντονη η κλιματική αλλαγή και η αύξηση ακραίων καιρικών φαινομένων. Τα φαινόμενα αυτά πολλές φορές απαιτούν διπλασιασμό ή και τριπλασιασμό δυνάμεων για να αντιμετωπιστούν, δυνάμεις οι οποίες στον κανονικό σχεδιασμό της λειτουργίας ενός αυτοκινητόδρομου δεν θα έπρεπε να απαιτούνται.

Το στοίχημα λοιπόν που πρέπει να κερδηθεί θα βασισθεί σίγουρα στην πρόληψη τέτοιων καιρικών φαινομένων και στην εμπειρία των εμπλεκόμενων φορέων και ανθρώπων οι οποίοι διαχειρίζονται τις κρίσεις αυτές.

Είναι όμως αλήθεια ότι όλοι οι αυτοκινητόδρομοι της χώρας έχουν ανταποκριθεί τις περισσότερες φορές σε ό,τι απαιτείται, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, που ακραία καιρικά φαινόμενα δεν επέτρεψαν την πλήρη επιτυχία.