

Οι δυσκολίες διάβασης στο σημείο αυτό της χώρας είναι τόσο μεγάλες, που βρίσκουμε τις πρώτες αναφορές στην αρχαία ιστορία και βέβαια στο μυθολογία. Εδώ βρισκόταν ο γιγαντόσωμος **Σκίρων**, που πετούσε τους διαβάτες στη θάλασσα, μέχρι που τον σκότωσε ο **Θησέας** για να συνεχίσει τη διαδρομή του προς την Αθήνα. Ωστόσο, οι «**Σκιρωνίδες Πέτρες**» παρέμειναν σημείο εξαιρετικά δύσβατο και δεν είναι τυχαίο, που σήμερα ονομάζονται «Κακιά Σκάλα».

Για τη βελτίωση του δύσβατου της περιοχής έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες στο παρελθόν. **Σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη η πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια, ένα συνδυασμένο οδικό και σιδηροδρομικό έργο και θέλω να ευχαριστήσω όλους τους εργαζόμενους, που βρίσκονται εδώ καθημερινά, όλους τους επιστήμονες και τους υπαλλήλους.**

Το σύνολο του έργου κατασκευάζεται εξ' αρχής, με νέα χάραξη και προσαρμογή της μελέτης τόσο στα νέα δεδομένα που δημιουργήσε ο σεισμός του 1999 και στις ιδιαίτερα αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές του έργου. Με μια επένδυση **287 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ** για το οδικό και το σιδηροδρομικό έργο, επιλύουμε **οριστικά**, αποτελεσματικά και με ασφάλεια ένα πρόβλημα, που χρονολογείται από την αρχαιότητα στο τμήμα αυτό του σύγχρονου άξονα **ΑΘΗΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ**.

Εμείς, θα είμαστε οι πρώτοι Έλληνες στην ιστορία, που περνάμε από την Κακιά Σκάλα χωρίς να συναντούμε δυσκολίες.

- Σ' ότι αφορά το σιδηροδρομικό έργο, η παράδοση σε κυκλοφορία, την **άνοιξη του 2004**, της γραμμής ΑΘΗΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΚΙΑΤΟ, θα μειώσει σε 60 λεπτά το χρόνο διαδρομής από 120 λεπτά που είναι σήμερα. Δηλαδή, θα μειωθεί ο χρόνος στο μισό. Κι αυτό θα συμβάλει ουσιαστικά στην ικανοποίηση των αυξημένων μεταφορικών αναγκών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και γενικότερα στη λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.
- Σ' ότι αφορά το οδικό έργο, η μετατροπή της υπάρχουσας Εθνικής Οδού σε κλειστό Αυτοκινητόδρομο (με 3+3 λωρίδες κυκλοφορίας, λωρίδες ασφαλείας και διαχωριστική νησίδα) θα εξαλείψει τα φαινόμενα βραδυπορίας στην περιοχή και την αντίστοιχη ταλαιπωρία των οδηγών, μειώνοντας ουσιαστικά το σημερινό χρόνο διαδρομής Αθήνας – Κορίνθου.

Ολόκληρη η Ελλάδα είναι ένα απέραντο εργοτάξιο. Αξιοποιήσαμε το 100% των πόρων του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης 1994-1999, τη στιγμή που το πρώτο Κοινοτικό «πακέτο Ντελόρ» 1989-1993 ήταν μια καθαρή αποτυχία, ένα πρόγραμμα με μηδενική αξιοποίηση, ένα σύνολο από χαμένες ευκαιρίες για τη χώρα. Συνεχίζουμε στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο. Ως τις αρχές του 2002 είχε

Σχέδιο Δήλωσης για το έργο στην Κακιά Σκάλα

ενεργοποιηθεί το 30% του προγράμματος και μέσα σε 9 μήνες φτάσαμε από το 30 στο 70%.

Συνεχίζουμε τη μεγάλη προσπάθεια με γενναία χρηματοδότηση από εθνικούς πόρους – καθώς η δαπάνη για κάθε έργο του Γ' ΚΠΣ είναι 50% από ευρωπαϊκούς και 50% από εθνικούς πόρους. Πρώτη φορά η Ελλάδα μπορεί και επενδύει τόσο μεγάλα «δικά της» κεφάλαια στον εκσυγχρονισμό των υποδομών της γι' αυτό και μπορεί να διεκδικεί και να κερδίζει υψηλούς ευρωπαϊκούς πόρους, που συμπληρώνουν τις επενδύσεις για πραγματικά μεγάλα έργα.

Με αυτή τη μεγάλη προσπάθεια μπορούμε σήμερα να είμαστε πιο ασφαλείς απέναντι στις οικονομικές συνέπειες της διεθνούς κρίσης. Χάρη στη δράση της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ η μηχανή της ανάπτυξης συνεχίζει να λειτουργεί με γρήγορους ρυθμούς. Με αυτή τη μεγάλη προσπάθεια αλλάζουμε το πρόσωπο της χώρας με τους πιο γρήγορους ρυθμούς, που έχουν παρατηρηθεί ποτέ. Κάνουμε την Ελλάδα μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα, δημιουργούμε τις υποδομές της ευημερίας, τις βάσεις μιας ανάπτυξης με προοπτική. Προχωράμε στο δρόμο για τη σύγκλιση και είμαι σίγουρος ότι θα τα καταφέρουμε. Οι δυσκολίες μιας Ελλάδας με ελλείψεις και αδυναμίες θα περάσουν οριστικά στο παρελθόν με τον ίδιο τρόπο, που θα περάσουν οριστικά στο παρελθόν οι δυσκολίες στη διάβαση της Κακιάς Σκάλας. Ο δρόμος για το μέλλον είναι μπροστά μας.