

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ

«Χρειάζεται ολοκληρωμένος σχεδιασμός γιατί ένα μη πλήρες έργο είναι πιθανό να δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα από όσα επιδιώκει να αντιμετωπίσει».

Απολύτως απαραίτητο θεωρεί το ΤΕΕ/ΤΚΜ τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του έργου της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης, καθώς η νέα οδός τροποποιεί ιδιαίτερα τις χρήσεις γης στη ζώνη χάραξής της, ενώ συνδέεται άμεσα με άλλα συγγενή ή γειτονικά project και διέρχεται από το Σέιχ Σου.

Όπως υπογραμμίζεται σε επιστολή του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, απαραίτητος όρος είναι «η εξασφάλιση πόρων για την κατασκευή του συνόλου των έργων, καθώς και των συνδεδεμένων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα».

Στην επιστολή προτείνεται ακόμη ο συνδυασμός της οδού α) με έργα εναλλακτικών συγκοινωνιακών μέσων και σταθερής τροχιάς στην ανατολική Θεσσαλονίκη και β) με χωροταξικές ρυθμίσεις, που θα αποκλείουν τη γραμμική ανάπτυξη δραστηριοτήτων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

Το έργο απαιτεί επίσης πολύπλευρη συνεργασία: με κοινωνικούς φορείς, ΟΡΘΕ, περιφερειακές υπηρεσίες, εμπλεκόμενους δήμους, ΟΣΕ, Αττικό Μετρό ΑΕ και ΣΑΣΘ. Επίσης, η υποχρεωτική διέλευση της οδού από το Σέιχ Σου πρέπει να γίνει με όρους μεγίστης περιβαλλοντικής προστασίας.

Σε ό,τι αφορά εξάλλου την ενδεχόμενη επιβολή διοδίων μετά την ολοκλήρωση του έργου, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισμαίνει ότι κάτι τέτοιο δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να συσχετιστεί με τον τρόπο χρηματοδότησης της κατασκευής του.

Εξάλλου, το ΤΕΕ/ΤΚΜ εκφράζει σοβαρές επιφυλάξεις για την ανάθεση του έργου με σύμβαση παραχώρησης-εκμετάλλευσης. Το πλήρες κείμενο της επιστολής ακολουθεί:

«Το κυκλοφοριακό πρόβλημα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης αποτελεί για την πλειοψηφία των συμπολιτών μας το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα λειτουργίας της πόλης, με άμεσες αρνητικές συνέπειες στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, την περιβαλλοντική της υποβάθμιση και

την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Η παράκαμψη της κυκλοφορίας από το ιστορικό κέντρο της πόλης, τόσο από την πλευρά του Σέιχ-Σου, όσο και από την πλευρά της θάλασσας, έχει υποστηριχθεί από το ΤΕΕ/ΤΚΜ διαχρονικά, καταρχήν με την κατασκευή της Εσωτερικής-Ανατολικής Περιφερειακής τη δεκαετία του 80, της α' φάσης της εξωτερικής περιφερειακής και των ανισόπεδων κόμβων της ανατολικής περιφερειακής στη συνέχεια, της υποθαλάσσιας αρτηρίας (εκφράζοντας βέβαια σοβαρές επιφυλάξεις στο τεχνικό και χρηματοδοτικό σκέλος του έργου) και της ολοκλήρωσης της εξωτερικής περιφερειακής σήμερα.

Είναι όμως γεγονός, ότι οι παρεμβάσεις για τη κατασκευή υποδομών στη χώρα μας, έχουν συχνά αποσπασματικό-πυροσβεστικό χαρακτήρα και δεν εντάσσονται σε ένα συνολικό σχεδιασμό έγκαιρης, ισόρροπης και ταυτόχρονης ανάπτυξης των απαιτούμενων υποδομών για την εξυπηρέτηση των δημόσιων και ιδιωτικών μέσων συνδυασμένης μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων. Ο αποκλειστικός σχεδόν προσανατολισμός στην κατασκευή οδικών έργων, για την εξυπηρέτηση κατά βάση των ΙΧ αυτοκινήτων, είναι αντίθετος με τις αρχές της συγκοινωνιακής τεχνικής, για λόγους οικονομικούς, αναπτυξιακούς και περιβαλλοντικούς, καθώς ανακυκλώνει τα αδιέξοδα με μεγαλύτερη μάλιστα ένταση. Το παράδειγμα της Αττικής Οδού είναι χαρακτηριστικό, καθώς πέντε μόλις χρόνια μετά την κατασκευή της, εμφανίζονται προβλήματα κορεσμού της κυκλοφορίας και σχεδιάζονται ήδη, όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα, συμπληρωματικά έργα.

Σε κάθε περίπτωση βέβαια, λαμβάνοντας υπόψη τον αναπτυξιακό ρόλο που διαδραματίζει ήδη η Θεσ/νίκη στη Νότιο Βαλκανική, τα νέα πληθυσμιακά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής και τους ρυθμούς αύξησης της κυκλοφορίας των νέων οχημάτων, η ολοκλήρωση της Εξωτερικής Περιφερειακής είναι επιβεβλημένη, καθώς είναι αδύνατη η παραλαβή του κυκλοφοριακού φόρτου του υφισταμένου τμήματός της μετά τον κόμβο Κ5 και της Εσωτερικής περιφερειακής, από την Ανατολική περιφερειακή.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ εκφράζει την ικανοποίησή του για την προώθηση των διαδικασιών χρηματοδότησης, την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών και την κατασκευή του έργου στη συνέχεια. Μετά την ολοκλήρωση των προκαταρκτικών μελετών και στη συνέχεια κατά τη φάση ολοκλήρωσης της οριστικής μελέτης, ζήτησε ενημέρωση από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. η οποία ανταποκρίθηκε στο αίτημά του και σε συνεργασία με τους Μελετητές ενημέρωσαν τα μέλη της Διοικούσας Επιτροπής και τα μέλη της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής. Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων έγινε παρουσίαση των χαρτζεων του έργου, των τεχνικών χαρακτηριστικών καθώς και των τεχνικοοικονομικών στοιχείων του έργου σε εκείνο το στάδιο μελετών. Παρά την προφορική δέσμευση των εκπροσώπων της ΕΟ ΑΕ η μη ευχερής χορήγηση στοιχείων της οριστικής μελέτης και των εναλλακτικών χαρτζεων, δυσχεραίνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ ώστε να καταλήξει σε πιο τεκμηριωμένη αξιολόγηση και άποψη.

Πρόκειται για αυτοκινητόδρομο με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και ΛΕΑ, που εκτείνεται από τη ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ (βορείως του κόμβου Κ4 (TITAN)) μέχρι τον Α/Κ Σχολαρίου επί της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών. Στο επίπεδο της αναγνωριστικής μελέτης προβλεπόταν να κατασκευασθούν 20 σήραγγες συνολικού μήκους 21χλμ. μονού κλάδου καθώς και 13 γέφυρες συνολικού μήκους 4χλμ. μονού κλάδου, με εκτιμώμενο κατασκευαστικό κόστος 700 εκ.€, το οποίο σύμφωνα με τα προφορικά στοιχεία εκτιμάται κατά τη φάση της οριστικής μελέτης ότι υπερβαίνει το 1 δισεκατομμύριο €. Για το επίπεδο της προμελέτης δε διατέθηκαν προμετρικά στοιχεία στη Με Έργων Υποδομής του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων κατατέθηκαν προβληματισμοί και προτάσεις εκ μέρους του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Η αρχική παρατήρηση που κατατέθηκε εκ μέρους του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι η ανάγκη ολοκληρωμένου σχεδιασμού του έργου, εφόσον διαπιστώθηκε ότι το έργο συσχετίζεται με άλλα συγγενή και γειτονικά έργα, τα οποία υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ ή της ΠΚΜ έχουν σχεδιάσει και προγραμματίζουν, ενώ παράλληλα τροποποιεί ιδιαίτερα τις χρήσεις γης στη ζώνη χάραξής του. Με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία του έργου και τις προφορικές πληροφορίες και επειδή ανακοινώθηκε η κατάθεση της ΜΠΕ του έργου στην ΕΥΠΕ ΠΕΧΩΔΕ, κρίνεται σκόπιμη η δημόσια παρέμβαση του ΤΕΕ/ΤΚΜ και παρατίθενται στη συνέχεια οι προτάσεις του για το έργο :

-Είναι έργο άκρως απαραίτητο για τη Θεσσαλονίκη στις σημερινές ασφυκτικές κυκλοφοριακές συνθήκες. Θα συμβάλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση του αστικού ιστού και της Ανατολικής Περιφερειακής, με την ολοκλήρωση του ημιτελούς σήμερα εξωτερικού δακτυλίου της πόλης.

-Το έργο είναι μεσοπρόθεσμο, με την προϋπόθεση ότι αν μελετηθεί έγκαιρα και συντελεστούν με ταχείς ρυθμούς οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις και εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση θα εκτελεσθεί στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013. Απαραίτητος όρος είναι η εξασφάλιση πόρων για την κατασκευή του συνόλου των έργων καθώς και των συνδεδεμένων και συγγενών οδικών έργων στην Ανατολική Θεσσαλονίκη. Ένα μη πλήρες έργο είναι πιθανό να δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα απ' όσα επιδιώκει να αντιμετωπίσει.

-Έχει αναπτυξιακό χαρακτήρα για την ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας και ιδιαίτερα για τις νοτιανατολικές περιοχές Θεσσαλονίκης και τη Χαλκιδική.

-Το έργο πρέπει να συνδυαστεί με έργα εναλλακτικών συγκοινωνιακών μέσων και σταθερής τροχιάς στην Ανατολική Θεσσαλονίκη και με χωροταξικές ρυθμίσεις που θα αποκλείουν τη γραμμική ανάπτυξη δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα. Ιδιαίτερα τα θέματα της σύνδεσης του μετρό με το αεροδρόμιο και την ανατολική περιστατική ζώνη και του προαστιακού σιδηρόδρομου με την ακτή του Θερμαϊκού μέχρι και τα Μουδανιά καθίστανται άμεσης προτεραιότητας. Οι ρυθμίσεις προστασίας του χώρου και των χρήσεων γης πρέπει να συμπεριληφθούν πριν από την κατασκευή του έργου στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης και στα ΓΠΣ των ΟΤΑ της περιοχής.

-Αποτελεί θετικό γεγονός η ανάθεση της επίβλε-





πηγή φωτο: www.aggelioforos.gr

**ψης των εκπονούμενων μελετών στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.**, τα τελέχη της οποίας γνωρίζουν τις τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες και δίνει τη δυνατότητα καλύτερης συνεργασίας της επιβλέπουσας Υπηρεσίας και των τοπικών φορέων.

-Για την επιτυχή ολοκλήρωσή του **απαιτείται συνεργασία** με τους κοινωνικούς φορείς, τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης, τις Περιφερειακές Υπηρεσίες και ιδιαίτερα με τους Δήμους που θα επηρεασθούν από τη διέλευση της οδού. Η συνεργασία θα εξασφαλίσει συναίνεση και ταυτόχρονα θα επιλύσει προβλήματα που σίγουρα θα ανακύψουν από διαφορετικές προσεγγίσεις και θα αποφευχθούν ανακολουθίες, παλινδρομήσεις και καθυστερήσεις στη φάση της κατασκευής του έργου. Μέχρι στιγμής η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ και το αρμόδιο Υπουργείο δεν έχουν αξιοποιήσει επαρκώς το μέσο της διαβούλευσης με τους ΟΤΑ και τους φορείς της περιοχής του έργου και για το λόγο αυτό **διαπιστώνονται σημαντικές αντιδράσεις**.

-Ο **ολοκληρωμένος σχεδιασμός** του έργου, που θα επηρεάσει τις μετακινήσεις σ' όλη την Ανατολική περιοχή του Νομού, επιβάλλει τη συνεργασία με τον ΟΣΕ, την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και το ΣΑΣΘ, που μελετούν την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σταθερή τροχιά (Προαστιακός, Μετρό Θεσσαλονίκης), ώστε **να ενσωματωθούν κατά την κατασκευή της Εξωτερικής Περιφερειακής τμήματα των αντίστοιχων έργων**.

-Απαιτείται ακόμη ο **συντονισμός** της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, καθώς και της Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων της ΠΚΜ, προκειμένου το υφιστάμενο οδικό δίκτυο ανατολικά της Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει και τις αναπτυσσόμενες περιοχές των Δήμων Μίκρας, Θερμαϊκού και Επανομής, οι μελετώμενοι οδικοί άξονες Κ11-Θέρμη-Γαλάτιστα και Τρίλοφος-Μηχανιώνα, μαζί με την Εξωτερική Περιφερειακή Οδό και τη μελλοντική σύνδεσή της με την Εγνατία Οδό, που θα φτάνει μέχρι το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, να λειτουργήσουν **συμπληρωματικά και ολοκληρωμένα με παράλληλη κατασκευή και εξασφάλιση χρηματοδότησης**, Ενστάσεις από την πλευρά του ΤΕΕ/ΤΚΜ διατυπώθηκαν για την πιθανή μεσόγεια χάραξη στην παραγωγική κοιλιά του Ανθεμιούτα στα όρια του Δήμου Βασιλικών προς την κατεύθυνση του Βόρειου τμήματος του Νομού Χαλκιδικής, όπως εμφανίζεται σε σχέδιο της αναγνωριστικής μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη και το κόστος απαλλοτριώσεων. Επισημαίνεται ότι οι καθυστερήσεις στα χρονοδιαγράμματα εκπόνησης της μελέτης του οδικού άξονα Κ11-Θέρμη-Γαλάτιστα και η λήξη της περιόδου δέσμευσης της ζώνης διέλευσης της οδού, θα δημιουργήσουν προβλήματα στην υλοποίηση του έργου. Λαμβάνοντας υπ' όψη και την πάροδο 8 ετών από την περιβαλλοντική αδειοδότηση του άξονα Κ11-Γαλάτιστα θεωρείται σκόπιμο να αντιμετωπιστούν εκ νέου και συνολικά τα χαρακτηριστικά των δύο αυτών οδικών έργων, με επαναχάραξη και αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας και στόχο την προστασία των ήδη ανεπτυγμένων χρήσεων γης στις περιοχές των Δήμων Θέρμης και Βασιλικών. Παράλληλα θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια για το σύνολο της περιοχής της Ανατολικής Θεσσαλονίκης, ώστε να εξασφαλιστούν επαρκείς συνδέσεις και προσβάσεις στα νέα οδικά έργα.

-Η υποχρεωτική διέλευση της οδού μέσα από

το Σείκ-Σου, πρέπει να γίνει **με όρους μέγιστης περιβαλλοντικής προστασίας**, καθώς οι αρνητικές επιπτώσεις στο δάσος είναι αναπόφευκτες, αν και το έργο θα έχει και περιβαλλοντικά οφέλη, από τη μείωση κατανάλωσης καυσίμων και αντίστοιχη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων στη Θεσσαλονίκη, που σήμερα κατέχει τα πρωτεία στον τομέα αυτό στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη. Για το λόγο αυτό η κατασκευή του έργου πρέπει να συνδυαστεί με έργα πρόληψης των επιπτώσεων ιδιαίτερα στα θέματα των επιπτώσεων, του αερισμού της πόλης και της λειτουργίας των ρεμάτων. Να υπάρξει θετικό ισοζύγιο στο πράσινο κεφάλαιο με αξιοποίηση σύγχρονων τεχνικών πρόληψης των πυρκαγιών. Επιπλέον πρέπει να ληφθούν προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση της διάβρωσης, τη βελτίωση της κατείδυσης και την αντιμετώπιση του πλημμυρικού κινδύνου.

-Στις περιοχές που η οδός διέρχεται κοντά από περιοχές οικιστικής χρήσης απαιτείται προστασία της χωρικής συνοχής, με αποφυγή της διάσπασης της οικιστικής ζώνης και πρόληψη των επιπτώσεων. Για το λόγο αυτό προτείνεται η εισαγωγή στο σχεδιασμό των μέτρων που χρησιμοποιούνται στους νέους σχεδιαζόμενους οδικούς άξονες της Ανατολικής Αττικής όπως εξαγγέλθηκαν από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, (υπογειοποίηση οδού και κόμβων, μη ορατότητα από τις περιοχές κατοικίας, απόσταση 500 μέτρων από τα όρια των οικισμών, δημιουργία ζώνης δάσωσης μεταξύ των οικισμών και της οδού εφ' όσον αυτό είναι επιστημονικά και τεχνικά εφικτό, αντιμετώπιση της πχορύπανσης, κλπ.). Με μεγάλη προσοχή και σχολαστική διερεύνηση θα πρέπει να επιλεγεί η χάραξη της οδού στην περιοχή **Τριαδίου - Ραιδεστού**. Τα μέχρι σήμερα δημοσιοποιημένα στοιχεία του έργου συνηγορούν στην ανάγκη τροποποιήσε-

ων ή βελτιώσεων, προς όφελος της προστασίας του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στους οικισμούς.

-Με δεδομένο, ότι η σύνδεση του πυρήνα του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης με την Εξωτερική Περιφερειακή γίνεται έναντι της περιοχής Κωνσταντινοπολίτικα, θα πρέπει να μελετηθούν ολοκληρωμένα και τα στοιχεία των κόμβων της Ανατολικής Περιφερειακής (Κ10, Κ11) και να απορροφήσει απρόσκοπτα τον αυξημένο πλέον κυκλοφοριακό φόρτο.

-Τέλος, η **ενδεχόμενη επιβολή διοδίων** μετά την ολοκλήρωση του έργου, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να συσχετιστεί με **τον τρόπο χρηματοδότησης της κατασκευής του**. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ εκφράζει **σοβαρές επιφυλάξεις** για την ανάθεσή του με σύμβαση παραχώρησης-εκμετάλλευσης, έχοντας υπόψη τα προβλήματα της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσ/νίκης και την αδυναμία του δημοσίου να ελέγξει το τελικό κόστος αυτών των έργων, σε συνδυασμό με τη σε βάθος χρόνου εκμετάλλευσή τους, σύμφωνα με το παράδειγμα της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.

Κρίνουμε σκόπιμο κλείνοντας να επαναλάβουμε, ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ θεωρεί **το έργο πολύ σημαντικό για την ευρύτερη περιοχή**, συμμερίζεται την αναπτυξιακή και περιβαλλοντική του διάσταση και γι' αυτό θα στηρίξει κάθε πρωτοβουλία και ενέργεια που θα συμβάλλει στην υλοποίησή του. Για το λόγο αυτό καταθέσαμε και παλιότερα και επανερχόμενα με τις προτάσεις μας, την ενσωμάτωση των οποίων θεωρούμε ως απαραίτητο όρο για την επιτυχή και χωρίς παλινωδίες και αντιθέσεις προώθηση του έργου. Στο βαθμό που θα μας κατατεθούν περισσότερα στοιχεία των μελετών, το οποίο και αιτούμαστε προς την Εγνατία Οδό ΑΕ, θα επεξεργαστούμε περαιτέρω τις προτάσεις μας και θα επανέλθουμε». ■

«**Σοβαρές επιφυλάξεις για την ανάθεση του έργου με σύμβαση παραχώρησης-εκμετάλλευσης**»

«**Το μέσο διαβούλευσης με ΟΤΑ και φορείς δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς και γι' αυτό διαπιστώνονται σημαντικές αντιδράσεις**».

«**Απαιτείται συντονισμός μεταξύ της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και των αρμόδιων διευθύνσεων ΥΠΕΧΩΔΕ και Περιφέρειας Κ. Μακεδονίας**»

## ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ ΥΠΑΝ ΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ



Κανένας μηχανισμός εκπαίδευσης ή πιστοποίησης ενεργειακών επιθεωρητών δεν έχει μέχρι στιγμής αναγνωριστεί ως «έγκυρος» από το ΥΠΑΝ ή τις υπηρεσίες του, όπως σπεύδει να διευκρινίσει το υπουργείο, «με γνώμονα την προστασία του επιχειρηματικού κόσμου και των πολιτών». Σύμφωνα με το υπουργείο, το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο δεν έχει ακόμη πλήρως οριστικοποιηθεί. Αναλυτικότερα, στα πλαίσια του νομοθετικού και εν γένει κανονιστικού έργου του ΥΠΑΝ, έχουν δοθεί σε δημόσια διαβούλευση προσχέδια νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, τα οποία άπτονται θεμάτων όπως η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά την τελική χρήση (εναρμόνιση ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2006/32/ΕΚ), η σύσταση Σώματος Ενεργειακών Επιθεωρητών για τη μείωση ενεργειακής κατανάλωσης κτιρίων, καθώς και ο Κανονισμός

Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ).

Γενικά για τα ανωτέρω θέματα, το απαραίτητο νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο δεν έχει ακόμη λάβει την τελική του μορφή. Άρα, ζητήματα όπως το απαραίτητο πλαίσιο για την εκπαίδευση αναγνωρισμένων ενεργειακών επιθεωρητών δεν έχουν πλήρως οριστεί και οριστικοποιηθεί.

«**Συνεπώς, το Υπουργείο Ανάπτυξης και οι αρμόδιες υπηρεσίες του, ΔΕΝ αναγνωρίζουν κανέναν μηχανισμό εκπαίδευσης, αναγνώρισης ή πιστοποίησης ενεργειακών επιθεωρητών ή άλλων συναφών με τα ανωτέρω θεμάτων, πριν από την οριστικοποίηση και θεσμοθέτηση του απαραίτητου νομοθετικού πλαισίου**», διευκρινίζει το ΥΠΑΝ. ■