

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Σέργιος Λαμπρόπουλος

Γ.Γ. Συγχρηματοδοτούμενων Έργων



Όχι στην υπερεκμετάλλευση των ΣΔΙΤ

■ Άγγελος Αγγελίδης



Η δημιουργία και ανάπτυξη της ΕΟΑΕ καθώς και η επιτυχής ολοποίηση του μεγάλου αυτοκινητοδρόμου ήταν αποτέλεσμα συλλογικής προσπάθειας πολλών

Η ΕΟΑΕ προγραμματίζει την υλοποίηση και νέων εγκαταστάσεων ΣΕΑ και ΧΣΑ στο άμεσο μέλλον

Το μέσο κόστος κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας ανήλθε σε επτά εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο

Ο τεχνικός χρόνος μελέτης και κατασκευής του κύριου άξονα της Εγνατίας ήταν 13 - 14 έτη (1997 - 2010), δηλαδή απόλυτα συγκρίσιμος με το χρόνο υλοποίησης αντίστοιχων έργων διεθνώς

Αναμφίβολα οι Έλληνες Μηχανικοί απέκτησαν πολύ μεγάλη εμπειρία από τη μελέτη και κατασκευή της Εγνατίας

Μετά την βραχόπτωση στα Τέμπη καθορίστηκαν με ειδικές μελέτες τα απαιτούμενα μέτρα σταθεροποίησης, αποκατάστασης και αποτροπής κατά το δυνατόν παρόμοιων φαινομένων στο μέλλον

Την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων για το σύνολο της Εγνατίας Οδού μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, ανακοίνωσε με συνέντευξή του στο «Τεχνογράφημα», ο γενικός γραμματέας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων του υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Σέργιος Λαμπρόπουλος. Χαρακτήρισε την Εγνατία Οδό «αποτέλεσμα συλλογικής προσπάθειας» και τόνισε ότι οι βασικοί της κάθετοι θα είναι έτοιμοι έως το 2014 και οι υπόλοιποι μέχρι το 2020. Υποστήριξε ότι ο χρόνος μελέτης και κατασκευής του βασικού άξονα ήταν απόλυτα συγκρίσιμος με το χρόνο υλοποίησης αντίστοιχων έργων διεθνώς και τόνισε ότι οι Έλληνες μηχανικοί απέκτησαν πολύ μεγάλη εμπειρία από τη μελέτη και την κατασκευή του έργου, γι' αυτό άλλωστε στελέχη της ΕΟΑΕ θα οργανώσουν και θα λειτουργήσουν τη νέα εταιρία που θα κατασκευάσει οδικούς άξονες στη Κρήτη.

Σε ότι αφορά την Κοιλάδα των Τεμπών, τόνισε ότι οι δύο διδυμες σήραγγες θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2012 και ξεκαθάρισε ότι το υπουργείο πήρε τα απαραίτητα μέτρα για να μην επαναληφθεί η βραχόπτωση της 17ης Δεκεμβρίου 2009, αν και όπως είπε «δεν είναι δυνατόν να υπάρξει πλήρης εξάλειψη του κινδύνου». Παραδέχθηκε ότι τόσο η Ιόνια Οδός όσο και τα έργα στον Μαλλιακό αντιμετωπίζουν προβλήματα και ζήτησε να εγκαταλειφθεί «ο μεγαλοϊδεατισμός περί Σιδηροδρομικής Εγνατίας και Σιδηροδρομικής Ιόνιας». Τέλος, υπογράμμισε ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ διαθέτει αυξημένο κύρος και έχει μεγάλη εμπειρία στη συλλογική προσέγγιση των ζητημάτων γι' αυτό του ανατέθηκε και ο ρόλος του συντονιστή της διαβούλευσης του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης.

■ Είστε από τους πρωτεργάτες της ίδρυσης της «Εγνατία Οδός ΑΕ». Η ολοκλήρωση του βασικού άξονα του έργου είναι πλέον γεγονός. Πότε θα ολοκληρωθούν οι κάθετοι άξονες; Η δημιουργία και ανάπτυξη της ΕΟΑΕ, μιας καινοτόμου δομής παραγωγής δημόσιων τεχνικών έργων, καθώς και η επιτυχής υλοποίηση του μεγάλου αυτοκινητοδρόμου ήταν αποτέλεσμα συλλογικής προσπάθειας πολλών, πάρα πολλών. Είδα την τύχη να συμμετέχω σε όλα τα στάδια δημιουργίας και λειτουργίας της Εταιρίας:

- Την περίοδο 1994 - 1995, με την ιδιότητα του συμβούλου αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αξιολογήσω οικονομοτεχνικά το έργο και να συμμετέχω στις συζητήσεις για τη δημιουργία της Εταιρίας.
- Την περίοδο 1996 - 2006, να διατελέσω Γενικός Διευθυντής της Εταιρίας για δύο πενταετίες θητείας.
- Σήμερα, να την εποπτεύω.

Θεωρώ ότι θα ήταν πραγματικά διδακτικό το να αναλυθούν σε βάθος τα θετικά και αρνητικά στοιχεία αυτής της εργώδους συλλογικής προσπάθειας, προφανώς μετά από χρόνια και με νηφαλιότητα. Είναι γεγονός ότι απομένουν πολύ λίγα για να ολοκληρωθεί ο κύριος άξονας. Έχουν επίσης εκτελεσθεί πολλά έργα στους Κάθετους Άξονες και με-

γάλα τμήματα τους έχουν δοθεί στην κυκλοφορία. Οι περισσότεροι θα ολοκληρωθούν σταδιακά μέχρι το 2014 («Δερβένι - Σέρρες - Προμαχώνας», «Σιάτιστα - Ιεροπηγή - Κρυσταλλοπηγή», «Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη», «Χαλάστρα - Εύζωνοι», «Κομοτηνή - Νυμφαία», «Αρδάνιο - Ορμένιο»). Οι υπόλοιποι λίγοι προγραμματίζονται να ολοκληρωθούν μέχρι το 2020 («Κοζάνη - Λάρισα», «Ξάνθη - Εξίνος - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα» κλπ).

■ Τι θα γίνει με τους σταθμούς ανεφοδιασμού και τα παρκινγκ της Εγνατίας Οδού; Κατά μήκος της Εγνατίας Οδού λειτουργούν σήμερα 10 Χώροι Στάθμευσης και Αναψυχής (ΧΣΑ) όπου υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης, χώροι υγιεινής και πόσιμο νερό.

Επίσης, ήδη λειτουργεί ένα ζεύγος Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) στη θέση Πλάτανος Ημαθίας, με πρατήριο υγρών καυσίμων που εξυπηρετεί και τους δύο κλάδους της οδού ενώ σύντομα θα λειτουργήσουν και τα λοιπά καταστήματα του σταθμού (παροχή δυνατότητας εστίασης, μικρών αγορών κλπ). Έχουν δημοπρατηθεί άλλα τρία (3) ζεύγη ΣΕΑ στις θέσεις Ελευθεροχωρίου (Ν. Ηγουμενίτσας), Σώστη (Ν. Ροδόπης) και Αρδανίου (Ν. Έβρου). Η ΕΟΑΕ προγραμματίζει την υλοποίηση και νέων εγκαταστάσεων ΣΕΑ και ΧΣΑ στο άμεσο μέλλον.

■ Πότε θα τεθούν σε λειτουργία τα διόδια; Τέθηκε σε λειτουργία στις 14.09.10 ο Σταθμός Διοδίων Πολυμύλου. Η ΕΟΑΕ και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προγραμματίζουν την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων για το σύνολο της αρτηρίας εντός διετίας. Συμφωνείτε με την άποψη ότι το κόστος κατασκευής της Εγνατίας Οδού ήταν δυσανάλογο σε σχέση με το έργο;

Το μέσο κόστος κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου ανήλθε σε επτά εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο (τρέχουσες τιμές χωρίς Φ.Π.Α.). Το κόστος αυτό είναι απόλυτα συγκρίσιμο με το κόστος αντίστοιχων έργων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Πρέπει να επισημανθεί ότι κατασκευάστηκαν 73 διδυμες σήραγγες με συνολικό μήκος μονού κλάδου 100 κλπ. Αλήθεια, πόσο ήταν προ Εγνατίας το μήκος σε χιλιόμετρα όλων των οδικών σιρράγγων στη χώρα μας; Κατασκευάστηκαν επίσης 177 μεγάλες (με μήκος άνω των 50μ.) γέφυρες, πολλές με ειδικά χαρακτηριστικά (μήκη έως 1.000μ., μέγιστο άνοιγμα 235μ., ύψη βάθρων έως 110μ.).

■ Συμφωνείτε με την άποψη ότι ο χρόνος κατασκευής της Εγνατίας Οδού ήταν δυσανάλογος σε σχέση με το έργο;

Το έργο της Εγνατίας ήταν το μεγάλο όνειρο των Βορειοελλαδιτών. Και τους το τάζανε επί δεκαετίες. Στη μνήμη του πολύ κόσμου πέρασε ο μακρύς πολιτικός χρόνος των αλληπάλληλων εξαγγελιών. Όμως, στην πραγματικότητα ο τεχνικός χρόνος μελέτης και κατασκευής του κύριου άξονα ήταν 13 - 14 έτη (1997 - 2010), δηλαδή απόλυτα συγκρίσιμος με το χρόνο υλοποίησης αντίστοιχων έργων διεθνώς. Και πρέπει να μην λησμονεί κανείς ότι αυτή η ταχύτητα της υλοποίησης ήταν

που εξασφάλισε την ολοκλήρωση του έργου, γιατί έπεισε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συναίνεσει στη μεταφορά πόρων από άλλα δημόσια έργα που καθυστέρουσαν. Το αντίστοιχο δημόσιο έργο του ΠΑΘΕ ξεκίνησε πολλά χρόνια πιο πριν, αλλά τελικά θα ολοκληρωθεί ως Έργο Παραχώρησης το 2014, αν και έχει πολύ λιγότερες σήραγγες, γέφυρες και τεχνικά προβλήματα.

■ Πολλά έχουν λεχθεί για την εμπειρία που απέκτησαν οι Έλληνες μηχανικοί από την κατασκευή της Εγνατίας. Πως σκοπεύετε να την αξιοποιήσετε;

Ήταν όντως το μεγαλύτερο από τα μεγάλα έργα που έχουν γίνει στη χώρα μας και αναμφίβολα οι Έλληνες Μηχανικοί απέκτησαν πολύ μεγάλη εμπειρία από τη μελέτη και κατασκευή του. Η μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία που αποκτήθηκαν αξιοποιούνται ήδη σε όλα τα μεγάλα έργα στη χώρα μας. Και βέβαια στα νέα έργα που έχει αναλάβει η ΕΟΑΕ (στις Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, καθώς και στα Βαλκάνια). Επίσης, πολλές καινοτομίες της ΕΟΑΕ θα μεταλαμπαδευτούν στις διαδικασίες παραγωγής του συνόλου των δημοσίων έργων.

Στελέχη της ΕΟΑΕ θα οργανώσουν και λειτουργήσουν, στα πρώτα της βήματα, τη νέα εταιρία «Υποδομές Ανάπτυξης Κρήτης ΑΕ», που θα υλοποιήσει τους οδικούς άξονες της Κρήτης.

■ Πότε θα ολοκληρωθεί η σήραγγα της κοιλάδας των Τεμπών;

Στην κοιλάδα των Τεμπών κατασκευάζονται με Σύμβαση Παραχώρησης δύο διδυμες σήραγγες, η T1, μήκους 1900μ., και η T2, μήκους 6000μ. Οι εργασίες κατασκευής τους θα ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2012. Μετά την ημερομηνία αυτή η κυκλοφορία στον άξονα ΠΑΘΕ θα γίνεται δια μέσου των σιρράγγων και η υφισταμένη οδός ιδιαίτερου φυσικού κάλλους θα καλύπτεται ανάγκες τουριστικής και τοπικής κυκλοφορίας.

■ Η κατολισθηση που σημειώθηκε πριν από τα Χριστούγεννα στα Τέμπη δημιούργησε πολλά προβλήματα. Τι μέτρα σκοπεύει να λάβει το υπουργείο για να μην επαναληφθεί το φαινόμενο;

Στην περίπτωση των Τεμπών δεν έγινε κατολισθηση αλλά βραχόπτωση, δηλαδή αποκόλληση βράχων, οι οποίοι όταν πέφτουν από ψηλά παρασύρουν ότι βρουν στο δρόμο τους. Οι πτώσεις βράχων επηρεάζονται αθροιστικά από τις καιρικές συνθήκες και συνεπώς δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί η χρονική στιγμή της κατάρτησης και ο όγκος τους. Τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν αφορούν στη σταθεροποίηση των πρανών και στο συνεχή έλεγχο και παρακολούθηση τους για την έγκαιρη επισήμανση των ασταθών όγκων βράχων.

Η εκτεταμένη ύπαρξη συστημάτων διακλάσεων στο πρανές, που στην Κοιλάδα των Τεμπών έχει ισχυρή κλίση μέχρι 70° - 80° και ύψος 100μ., καθώς και η επίδραση των παραγόντων διάβρωσης είναι οι κυριότεροι παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν σε βραχοπτώσεις, όπως εξ άλλου έχει παρατηρηθεί πολλές φορές στο παρελθόν.



www.egnatia.eu

Μετά την βραχόπτωση της 17.12.2009 στην περιοχή, καθορίστηκαν με ειδικές μελέτες τα απαιτούμενα μέτρα σταθεροποίησης, αποκατάστασης και αποτροπής κατά το δυνατόν παρόμοιων φαινομένων στο μέλλον. Οι εργασίες αποκατάστασης έγιναν από Ελβετική Εταιρεία, η οποία εξειδικεύεται σε παρόμοια έργα.

Είναι ευνόητο ότι σε τέτοιου είδους καταστάσεις δεν είναι δυνατόν να υπάρξει πλήρης εξάλειψη του κινδύνου επανάληψης του φαινομένου. Πάντοτε γίνεται αποδεκτό ένα μικρό ποσοστό παραμένου κινδύνου. Στην περίπτωση των Τεμπών, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών αποκατάστασης και σταθεροποίησης των πρανών, υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα να εκδηλωθεί ανάλογο φαινόμενο τα αμέσως προσεχιά έτη. Εξετάζεται να εγκατασταθεί στην περιοχή πρόγραμμα ενόργανης παρακολούθησης των πρανών και μέτρησης μικρομετακινήσεων, ώστε να υπάρχει άμεση προειδοποίηση. Σε κάθε περίπτωση, η κατασκευή των νέων σπράγγων θα μειώσει τον κίνδυνο της κυκλοφορίας και θα αποτρέψει οποιαδήποτε μείζονα διακοπή της κυκλοφορίας στο μέλλον.

■ Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η κατασκευή της Ιόνιας Οδού;

Η Ιόνια Οδός κατασκευάζεται με σύμβαση παραχώρησης. Το έργο δημοπρατήθηκε χωρίς την απαιτούμενη ωριμότητα και συναντά μεγάλα προβλήματα. Πρέπει να ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός διαφόρων τμημάτων (π.χ. σήραγγα στη Κλόκοβα), να δοθούν όλες οι περιβαλλοντικές άδειοδοτήσεις για το κυρίως έργο και για τα βοηθητικά έργα (λατομεία, δανειοθάλαμοι, αποθασιοθάλαμοι κλπ.) και να επιταχυνθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτρίωσης. Όλα αυτά δημιουργούν προβλήματα στην εξέλιξη των έργων και καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην έχουν τηρηθεί οι ενδιάμεσες προθεσμίες. Μέχρι σήμερα έχει υλοποιηθεί περίπου το 25% του φυσικού αντικείμενου. Παρόλα αυτά είναι ακόμα δυνατό να ολοκληρωθεί το έργο χωρίς σημαντική καθυστέρηση.

■ Πότε θα ολοκληρωθούν και τα τελευταία έργα στον Μαλιακό, στον εθνικό άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης;

Το τμήμα του ΠΑΘΕ από Σκάρφεια μέχρι Ράχες (Πέταλο του Μαλιακού) κατασκευάζεται ως Δημοσίο Έργο με 4 εργολαβίες που δημοπρατήθηκαν την περίοδο 2005 -2007. Στις συμβάσεις προβλέπεται να ολοκληρωθεί σταδιακά από την 31.10.2008 μέχρι την 30.06.2011.

Υπάρχει ήδη σημαντική καθυστέρηση. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη έλεγχος της διαχείρισης αυτών των συμβάσεων από Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένας εκ των αναδόχων των έργων έκανε αίτηση υπαγωγής στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα. Οπότε ενδεχομένως να υπάρξουν περαιτέρω μεγάλες καθυστερήσεις.

Μετά την ολοκλήρωσή του, το οδικό τμήμα θα παραδοθεί για συντήρηση και εκμετάλλευση στον Παραχωρησιούχο του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας Ε65.

■ Ποια είναι η άποψή σας για τις ΣΔΙΤ;

Έχει επικρατήσει στη Χώρα μας να ονομάζονται ΣΔΙΤ συμβάσεις έργων με προϋπολογισμό έως 200 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες υλοποιούνται με σύμπραξη του Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και με βάση το νόμο 3389/2005.

Αναμφισβήτητοι οι ΣΔΙΤ είναι ένα πολύ καλό εργαλείο υλοποίησης έργων και κινητοποίησης οικονομικών πόρων. Δεν θα πρέπει όμως να γίνει υπερεκμετάλλευση του. Εφόσον πρόκειται για έργα απολύτως απαραίτητα για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής των πολιτών, όπως είναι τα νοσοκομεία, τα σχολεία, η διαχείριση απορριμμάτων, τα ενεργειακά έργα, ή για έργα ανταποδοτικά με λογική χρέωση των χρηστών, η άποψή μου είναι απολύτως θετική. Θεωρώ όμως ότι δεν θα πρέπει να επεκτεινόμαστε πολύ πέραν αυτών. Π.χ. η χρήση ΣΔΙΤ για στέγαση Υπηρεσιών θα πρέπει να εξετάζεται με μεγάλη αυστηρότητα.

■ Όλοι συμφωνούν για την αναγκαιότητα ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου. Θεωρείτε ότι αυτή πρέπει να γίνει άμεσα; Και με ποια μέθοδο (συγχρηματοδότηση ή ΣΔΙΤ);

Πιστεύω στην αναγκαιότητα των μέσων σταθερής τροχιάς για μαζικές μεταφορές ατόμων και εμπορευμάτων. Συμφωνώ με την ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου που καλύπτει αυτές τις ανάγκες. Πρέπει να είμαστε ρεαλιστές. Η χώρα μας είναι ορεινή, άρα το κόστος κατασκευής είναι πολύ μεγάλο. Η πληθυσμιακή πυκνότητα στην περιφέρεια είναι μικρή, άρα η ζήτηση θα είναι μικρή. Οι δημόσιες επενδύσεις γίνονται από το υστέρημα του ελληνικού λαού και πρέπει να πιάνουν τόπο.

Επιτέλους, πρέπει να εγκαταλείψουμε το μεγαλοϊδεατισμό περί Σιδηροδρομικής Εγνατίας και Σιδηροδρομικής Ιόνιας. Ας επικεντρώσουμε την προσπάθειά μας στο να ολοκληρωθεί η κύρια γραμμή Πάτρα- Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Βαλκάνια/Μέση Ανατολή και να λειτουργεί σωστά. Πρέπει να διασυνδεθεί σιδηροδρομικά το Λιμάνι του Πειραιά. Πρέπει να αναπτύξουμε τον Προαστιακό στην Αττική, στην Κεντρική Μακεδονία και στη Θεσσαλία. Πρέπει να ολοκληρώσουμε το Μετρό στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Και όλα αυτά το ταχύτερο δυνατόν.

Θεωρώ ότι είναι πολύ δύσκολη η άμεση ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου με συμμετοχή ιδιωτών. Αυτή η περίοδος ιδιαίτερα δεν είναι κατάλληλη για την ανάπτυξη νέων έργων που δεν είναι ανταποδοτικά. Θα πρέπει να περιμένουμε να ομαλοποιηθεί το χρηματοοικονομικό περιβάλλον, να ολοκληρωθούν οι αυτοκινητόδρομοι παραχώρησης, για την χρηματοδότηση των οποίων συναντάμε αρκετά προβλήματα με τις δανειστικές τράπεζες, και στη συνέχεια θέλω να πιστεύω ότι θα έλθει και η σειρά του σιδηροδρομικού δικτύου.

■ Έχετε ζήσει για αρκετά χρόνια στη Θεσσαλονίκη. Συμμετέχετε και στην επιτροπή κατάρτισης του master plan της πόλης. Πώς βλέπετε την ανάπτυξή της;

Η ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιφέρειας της συνδέεται άρρηκτα με την ανάπτυξη του συστήματος υποδομών μεταφορών της και πρέπει τα δύο αυτά ζητήματα να

εξετάζονται παράλληλα.

Η πρόκληση που τίθεται για την αειφόρο ανάπτυξη των αστικών περιοχών είναι τεράστια: να συγκεραστούν η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και η προσβασιμότητα, από τη μια, με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος, από την άλλη.

Μπροστά σε αυτά τα ζητήματα με τις πολλές και ποικίλες συνέπειες, πρέπει να ενθαρρυνθεί η αναζήτηση λύσεων καινοτόμων, μεγάλης πνοής, αλλά και συνάμα ρεαλιστικών τεχνικά, χρονικά και οικονομικά.

Πρέπει να αναζητηθεί και προσδιορισθεί, με συλλογικότητα, πως θα επιτευχθεί η καλύτερη αστική και περιαστική κινητικότητα, βιώσιμη και προς όφελος όλων των πολιτών, η οποία θα επιτρέπει ταυτόχρονα ανεμπόδιση χρήση των παραγωγικών πόρων στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Έχουμε μπροστά μας μια τεράστια πρόκληση.

Έζησα 15 χρόνια στη Θεσσαλονίκη, το 1974-1979 ως Διευθυντής Έργων Βόρειας Ελλάδας μεγάλης τεχνικής εταιρίας και το 1996-2006 ως Γενικός Διευθυντής της ΕΟΑΕ. Πέρα από τις όποιες αρμοδιότητες μου, αυτό με οδήγησε στο να συμμετάσχω σε ομάδα πανεπιστημιακών εμπειρογνομόνων που κατάρτισε προκαταρκτικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης. Αυτό το προκαταρκτικό σχέδιο δόθηκε σε δημόσια διαβούλευση μέχρι το τέλος του έτους.

Στη συνέχεια θα προσληφθεί με διεθνή διαγωνισμό Σύμβουλος, ο οποίος στα πλαίσια των πιο πάνω αρχών της αειφόρου ανάπτυξης της πόλης, θα καταρτίσει την οριστική πρόταση για το Ρυθμιστικό Σχέδιο και το Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών.

■ Τι προσδοκάτε από τη συνεργασία με το ΤΕΕ/ΤΚΜ, δεδομένου ότι είναι σύμβουλος της Πολιτείας κι έχει ολοκληρωμένη και ξεκάθαρη άποψη για τα ζητήματα της περιοχής;

Ασφαλώς και το ΤΕΕ/ΤΚΜ, ως τεχνικός σύμβουλος της Πολιτείας, πρέπει να διατυπώνει ολοκληρωμένες και ξεκάθαρες απόψεις για την ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιφέρειας της και την ανάπτυξη του συστήματος υποδομών μεταφορών της. Ιδιαίτερα αυτή τη στιγμή στο ΤΕΕ/ΤΚΜ ανατέθηκε παράλληλα και ο ρόλος του συντονιστή της υπόψη διαβούλευσης του Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης, διότι διαθέτει αυξημένο κύρος και έχει μεγάλη εμπειρία στη συλλογική προσέγγιση των ζητημάτων.

Η χώρα μας έχει ανάγκη από νέες ιδέες που πολλές φορές γεννούν απλοί άνθρωποι, από προτάσεις εξειδικευμένων επιστημόνων, έχει ανάγκη από απλοποίηση και συστηματοποίηση των διαδικασιών, έχει ανάγκη από διαφάνεια, έχει ανάγκη από την συνεργασία όλων μας. Δεν περισσεύει κανείς, ιδιαίτερα αυτές τις δύσκολες ώρες που περνάμε όλοι οι Έλληνες.

Περιμένω από το ΤΕΕ/ΤΚΜ να ενεργοποιήσει στο έπακρο τη δημόσια διαβούλευση και να λειτουργήσει ως καταλύτης στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής σύγκλισης των απόψεων που θα διατυπωθούν. ■

Η Ιόνια Οδός κατασκευάζεται με σύμβαση παραχώρησης. Δημοπρατήθηκε χωρίς την απαιτούμενη ωριμότητα και συναντά μεγάλα προβλήματα

Υπάρχει ήδη σημαντική καθυστέρηση στα έργα του Μαλιακού. Βρίσκεται σε εξέλιξη έλεγχος από Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων

Αναμφισβήτητοι οι ΣΔΙΤ είναι ένα πολύ καλό εργαλείο υλοποίησης έργων και κινητοποίησης οικονομικών πόρων. Δεν θα πρέπει όμως να γίνει υπερεκμετάλλευση του

Πρέπει να εγκαταλείψουμε το μεγαλοϊδεατισμό περί Σιδηροδρομικής Εγνατίας και Σιδηροδρομικής Ιόνιας

Περιμένω από το ΤΕΕ/ΤΚΜ να ενεργοποιήσει στο έπακρο τη δημόσια διαβούλευση και να λειτουργήσει ως καταλύτης στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής σύγκλισης των απόψεων που θα διατυπωθούν