

Μέλος των Αντιπροσωπειών του ΤΕΕ – κεντρικής και περιφερειακής- από το 1980, πρώην αντιπρόεδρος της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ και πρ.πρόεδρος της Αντιπροσωπείας του Τμήματος, ο αγρονόμος τοπογράφος μηχανικός Δημήτρης Κωτούλας, διευθύνων σύμβουλος της Εγνατίας Οδού Α.Ε. από το Μάιο του 2004, αντλεί από τη μακρά εμπειρία του στις περιφερειακές τεχνικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και σε Επιτροπές Περιβάλλοντος και Μεγάλων Έργων, για να συμβάλει διοικητικά, καθοριστικά, στην ολοκλήρωση του έργου της Εταιρείας.

Ποιο κατά τη γνώμη σας είναι το μεγάλο στόχημα για την Εγνατία Οδό Α.Ε., τόσο σε ό,τι αφορά το έργο καθαυτό, όσο και σε ό,τι αφορά την οργάνωση και λειτουργία της εταιρείας;

"Ο κύριος στόχος της Εταιρείας είναι να ολοκληρώσει την κατασκευή και να λειτουργήσει τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους, καθώς και τους κάθετους άξονες όπως αυτοί έχουν σχεδιασθεί μέσα στα συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα που είναι ήδη καθορισμένα.

Ο δεύτερος στόχος είναι να αξιοποιηθεί η τεχνολογία, η εμπειρία και η ευελιξία της Εταιρείας και του ανθρώπινου δυναμικού της και σε άλλα έργα εντός ή και εκτός Ελλάδας.

Κατά συνέπεια η οργάνωσή της, η οποία θα πρέπει να πούμε ότι ανταποκρίνεται στις αυξημένες

το μεγάλο μέγεθος του έργου και όλα αυτά τα χρόνια από την ίδρυσή της ενισχύθηκε και εξοπλίστηκε, πέρα από το ανθρώπινο δυναμικό με μεταφορά τεχνολογίας σε τεχνικά θέματα, θέματα διοίκησης, υγιεινής και ασφάλειας, διασφάλισης ποιότητας, ελέγχου του έργου και των υπηρεσιών του έργου, καθώς και σε θέματα λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης.

Εδώ πρέπει να τονίσω ότι οι Περιφερειακές Υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ στην Κεντρική Μακεδονία, σήμερα της Περιφέρειας, έχουν να επιδείξουν ένα αντίστοιχα μεγάλο έργο στην περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας, μεγάλα αποστραγγιστικά έργα, αυτοκινητοδρόμους, οδικά κυκλώματα Χαλκιδικής και άλλα, τα οποία είχαν την σφραγίδα της ποιότητας, της έγκαιρης εκτέλεσης και της σωστής διαχείρισης και όλα αυτά χωρίς το σημαντικό πλεο-

κατασκευή του τμήματος του δεύτερου κλάδου της σήραγγας του Μετσόβου μέχρι το Μαλακάσι, μήκους περίπου 4 χιλιομέτρων. Η κυκλοφορία στο τμήμα αυτό θα εξυπηρετείται αμφίδρομα από τον ένα κλάδο.

Το κρίσιμο τμήμα για τον στόχο αυτό, είναι το τμήμα Παναγιά – Γρεβενά το γνωστό σαν τμήμα της Αρκούδας. Πρόκειται για ένα δύσκολο τμήμα 36 χιλιομέτρων στο οποίο σύμφωνα με την μελέτη θα κατασκευασθούν 11 χιλιόμετρα διπλές σήραγγες και 3,5 χιλιόμετρα διπλές γέφυρες, δηλαδή συνολικά 22 χιλιόμετρα σήραγγες και 7 χιλιόμετρα γέφυρες. Το έργο έχει εξασφαλισμένες πιστώσεις από το Γ' ΚΠΣ και πρόκειται να δημοπρατηθεί εντός των επόμενων 2 μηνών με τέσσερις συνολικά εργολαβίες, ενώ έχουν ήδη ξεκινήσει οι πρόδρομες εργασίες στην περιοχή.

Η ολοκλήρωση του έργου αυτού μέχρι το τέλος του 2008 είναι μια αισιόδοξη εκτίμηση και συγχρόνως το μεγαλύτερο στοίχημα για την ΕΟΑΕ. Πιστεύω ότι η Εταιρεία και το κατασκευαστικό δυναμικό της χώρας μας έχουν τις δυνατότητες να ανταποκριθούν στην πρόκληση αυτή και το έργο να τελειώσει το 2008".



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΩΤΟΥΛΑΣ

Εγνατία Οδός ΑΕ: Η Εταιρεία έχει μέλλον και μετά το 2008



απαιτήσεις αυτού του μεγάλου έργου, θα πρέπει να βελτιωθεί και να προσαρμοσθεί στον όποιο νέο ρόλο μελλοντικά αναλάβει».

Από ποια σημεία θα κριθεί η επιτυχία του 'πειράματος' Εγνατία Οδός, ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου;

"Το κάθε έργο, δημόσιο ή ιδιωτικό, κρίνεται από την ποιότητα κατασκευής, από τον χρόνο που κατασκευάστηκε και από το πόσο κόστισε. Αυτά θα είναι και τα κριτήρια με τα οποία θα κριθεί και η «Εγνατία Οδός ΑΕ».

Ένα άλλο κριτήριο, που στις μέρες μας συζητείται ιδιαίτερα, είναι η διαφάνεια τόσο στον τρόπο ανάθεσης των δημοσίων έργων και μελετών όσο και στην διαχείριση αυτών των έργων. Αυτό δεν είναι απαίτηση μόνο της κυβέρνησης και του υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά αποτελεί την βασική αρχή της διοίκησης της Εταιρείας».

Έχοντας εμπειρία πολλών ετών στο χώρο των δημοσίων τεχνικών υπηρεσιών, που θα λέγατε ότι οφείλεται η ικανότητα της Ε.Ο.Α.Ε. να προωθήσει ένα τόσο μεγάλο τεχνικό έργο;

«Η ΕΟΑΕ είναι μια αποκεντρωμένη τεχνική μονάδα της οποίας η οργανωτική δομή στήθηκε με την βοήθεια του Συμβούλου Διαχείρισης του έργου (Project Manager), την Brown & Root Ltd.

Το πλεονέκτημα σε σχέση με τις τεχνικές Υπηρεσίες του Δημοσίου είναι η αυτοτέλειά της στο να σχεδιάζει (κυρίως αυτό), να μελετά και να εκτελεί το έργο, έχοντας τη δυνατότητα της άμεσης συνδρομής συμβούλων σε κρίσιμα τεχνικά προβλήματα που παρουσιάζονται στη φάση της κατασκευής.

Κατά συνέπεια η οργάνωσή της σχεδιάστηκε για

νέκτημα του σχεδιασμού, ο οποίος γινόταν κεντρικά από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η βασική στελέχωση της ΕΟΑΕ έγινε σε σημαντικό βαθμό από αυτές τις Υπηρεσίες προχώρησε όμως παραπέρα, μπορούμε να πούμε, πέρα από τη μεταφορά τεχνολογίας και με νέα στοιχεία οργάνωσης, όπως το θεσμό του ελέγχου των μελετών, την ενίσχυση των προδιαγραφών και την αύξηση των απαιτήσεων τόσο σε επίπεδο μελετών όσο και κατασκευής και υλικών. Έτσι συντάχθηκαν οι ΟΣΜΕΟ (Οδηγίες Σύνταξης Μελετών Έργων Οδοποιίας) και οι ΟΣΑΤ (Οδηγίες Σχεδιασμού Αποκατάστασης Τοπίου) σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και ενσωματώθηκαν στα τιμολόγια της εταιρείας.

Σήμερα η Εταιρεία διαθέτει μια ισχυρή εμπειρία σε ειδικά έργα, όπως κατασκευής σηράγγων και κοιλαδογεφυρών καθώς και σε ζητήματα ποιοτικού ελέγχου".

Θα επιτύχει η Ε.Ο.Α.Ε. την ολοκλήρωση του έργου του οριζόντιου άξονα ως το 2008;

"Ο στόχος της εταιρείας για το τέλος του 2008, ημερομηνία που τελειώνει και το Γ' ΚΠΣ, είναι να αποδοθεί σε κυκλοφορία και λειτουργία όλη η Εγνατία σαν αυτοκινητόδρομος, με εξαίρεση το τμήμα Στρυμόνας – Αγ. Ανδρέας, μήκους 42 χιλιομέτρων που αποτελεί νέα χάραξη και για το οποίο δεν υπάρχουν εξασφαλισμένες πιστώσεις από το Γ' ΚΠΣ. Εκεί η κυκλοφορία θα γίνεται από τον υφιστάμενο παραλιακό δρόμο, μήκους 48 χιλιομέτρων, ο οποίος θα αναβαθμισθεί με έργο που θα δημοπρατηθεί τους επόμενους μήνες, με την κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων και ασφατικών ταπήτων.

Επίσης δεν θα χρηματοδοτηθεί από το Γ' ΚΠΣ η

Σε ποιο σημείο βρίσκεται η κατασκευή σήμερα;

«Τμήμα Ηγουμενίτσα – Γιάννενα: Με τα 23 χιλιόμετρα από Ηγουμενίτσα μέχρι Νεοχώρι που θα δοθούν στην κυκλοφορία μέχρι τέλους του χρόνου θα έχουν ολοκληρωθεί τα 41 από τα 67 χιλιόμετρα του αυτοκινητόδρομου. Σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα αναμένεται να δοθούν στην κυκλοφορία από Δωδώνη μέχρι κόμβο Ιωαννίνων – τμήμα μήκους 8 χλμ- ο ένας κλάδος τον Φεβρουάριο του 2005, ο δεύτερος κλάδος πριν το καλοκαίρι του 2005. Από κόμβο Σελών μέχρι Δωδώνη –12 χλμ.- αρχές του 2006 και από Νεοχώρι μέχρι Ελευθεροχώρι- τμήμα μήκους 9 χλμ.- τέλος του 2007.

Για την κατασκευή των παραπάνω έργων είναι εγκατεστημένες οι εργολαβίες και παράλληλα ολοκληρώνονται και οι εργασίες κατασκευής της λειτουργικής Εγνατίας.

Τμήμα Γιάννενα - Παναγιά: Υπάρχουν εγκατεστημένες εργολαβίες για όλο το τμήμα εκτός από την γέφυρα του Αράχθου και ένα τμήμα 4 χλμ. στο Περιστέρι, τα οποία θα δημοπρατηθούν τον επόμενο χρόνο.

Τα έργα είναι σύνθετα και δύσκολα λόγω της σύστασης των εδαφών και των γεωτεχνικών προβλημάτων που συχνά παρουσιάζονται. Θεωρώ ότι τα έργα είχαν καθυστερήσει και η προσπάθεια είναι προς την κατεύθυνση της βελτίωσης των χρονοδιαγραμμάτων.

Πιστεύω ότι μέχρι τον Οκτώβριο του 2005 θα έχει δοθεί σε κυκλοφορία το τμήμα από Περιστέρι μέχρι Μέτσοβο και από εκεί και πέρα θα αποδίδονται σε κυκλοφορία αυτοτελή τμήματα.

Το κρίσιμο τμήμα Πολύμυλος – Βέροια, δηλαδή η

συνέχεια στη σελίδα 22