



ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ  
ΔΗΜΩΝ  
& ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
ΕΛΛΑΔΑΣ

Αγαπητέ Πρόεδρε

Σας αποστέλλω, όπως συμφωνήσαμε έκθεση για τα Δημόσια Έργα, που αναφέρεται κυρίως στην περίοδο της πρωθυπουργίας σας. Η έκθεση είναι αποτέλεσμα συνεργασίας με δύο συνεργάτες μου στο ΥΠΕΧΩΔΕ, τον κ. Σαράντη Παντελιά, τότε σύμβουλό μας και τον κ. Πάνο Βασιλείου (ουδεμία συγγένεια), προϊστάμενο της Διαχειριστικής Αρχής του προγράμματος Οδικού Άξονες-Λιμάνια-Αστική Ανάπτυξη (ΟΑΛΑΑ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

Στις σελίδες 11 και 16 υπάρχουν γκρίζες ζώνες που πρέπει να συμπληρωθούν ή να διορθωθούν. Όπως επίσης τα περί «μαθηματικού τύπου» ίσως δεν πρέπει να βγουν όπως παρουσιάζονται στο κείμενο.

Κύριε Πρόεδρε,

Η μείωση του κειμένου στις 2000 λέξεις δεν ήταν εφικτή. Ίσως εσείς με τους συνεργάτες σας το καταφέρατε.

Είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε συμπλήρωση ή διόρθωση και πάντως είμαι στη διάθεσή σας όποτε το θελήσετε.

Με εκτίμηση

Παναγιώτης Βασιλείου

## ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ 1995-2004

### Εισαγωγή

Θα ήταν κοινοτυπία να αναφερθεί κανείς στην μεγάλη σημασία και συμβολή των δημοσίων έργων στην ποιότητα ζωής, στην ευημερία και στην ασφάλεια των πολιτών, αλλά και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και στην ενίσχυση της διεθνούς εικόνας και θέσης της χώρας..

Όμως για να επιτευχθούν μετρήσιμα και πραγματικά αποτελέσματα δεν αρκεί απλά η υλοποίηση κάποιων δημοσίων έργων. Απαιτείται η προσπάθεια συγκέντρωσης σημαντικών πόρων, ώστε να είναι δυνατή η υλοποίηση συγκεκριμένων έργων που μπορούν να προκαλέσουν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, αλλά επίσης η υλοποίηση των έργων αυτών στον χρόνο που πρέπει και με τρόπο που να διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον (τόσο σε ότι αφορά το κόστος, όσο και την ποιότητα του αποτελέσματος) και την προστασία και παραπέρα ανάπτυξη του άμεσου και έμμεσου επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

Με δεδομένο ότι οι ανάγκες για δημόσια έργα είναι τεράστιες, είναι σημαντικό η Κυβέρνηση να έχει όχι μόνο το όραμα αλλά και την δυνατότητα και την θέληση να διαμορφώσει και να εφαρμόσει συνεκτικούς στόχους, στρατηγικές και πολιτικές και τελικά να καταλήξει σε προγράμματα δράσεων και έργων τα οποία να είναι ταυτόχρονα ρεαλιστικά & υλοποιήσιμα υπό τους υφιστάμενους χρονικούς, διαχειριστικούς και οικονομικούς περιορισμούς και να οδηγούν στα σωστά αποτελέσματα.

### Η κατάσταση το 1995

Η κατάσταση στο 1995 ήταν με δύο λόγια πολύ προβληματική.

Οι υποδομές της χώρας (τόσο οι υπεραστικές όσο και οι αστικές) εξακολουθούσαν να είναι υποτυπώδεις. Δεν ήταν μόνο ότι υπήρχαν πολλές ελλείψεις σε όλους τους τομείς (δρόμους, λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομο, δίκτυα ύδρευσης – αποχέτευσης, βιολογικούς καθαρισμούς λυμάτων, αντιπλημμυρική υποδομή, υποδομές γεωργικής παραγωγής, νοσοκομεία, σχολεία, κλπ) αλλά ότι επίσης οι υφιστάμενες υποδομές ήταν μικρής κλίμακας και χαμηλού επιπέδου ποιότητας κατασκευής και λειτουργικότητας και έτσι δεν μπορούσαν να συμβάλλουν δραστικά στην επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων. Επιπλέον υπήρχε σαφής ανισορροπία διαθέσιμων υποδομών μεταξύ κέντρου (Αθήνας, Θεσσαλονίκης) και περιφέρειας (υπόλοιπες περιοχές της χώρας), που είχε οδηγήσει σε σαφή μείωση της περιφερειακής ανάπτυξης, ενώ υπήρχαν σημαντικότερα προβλήματα με όλα τα δίκτυα υποδομών (μεταφορικών, ενεργειακών, τηλεπικοινωνιακών, κλπ) και των διεθνών / ευρωπαϊκών διασυνδέσεων τους, έτσι ώστε η χώρα να μην μπορεί να τεκμηριώσει μια σημαντική θέση τουλάχιστον στο πλαίσιο της Ε. Ένωσης, των Βαλκανίων και της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Την περίοδο 1989-1993 (περίοδος του Α΄ Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης) δυστυχώς δεν έγιναν έργα με σημαντικό μέγεθος και ποιότητα, που να μπορούν να επιφέρουν σημαντική ώθηση στην εθνική οικονομία ή στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ή στην αναβάθμιση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας μας.. Οι πόροι του

ΚΠΣ σπαταλήθηκαν σε πολλά μικρά έργα, χωρίς συγκεκριμένους στόχους, με αποτέλεσμα να μην υπάρξει ουσιαστική επίπτωση σε κανένα τομέα. Όπως χαρακτηριστικά είπαν κάποιοι αξιωματούχοι της Ε.Επιτροπής την περίοδο εκείνη έγινε ένα «πασπάλισμα» των υποδομών χωρίς αποτέλεσμα..

Πέρα από την έλλειψη ουσιαστικού Κυβερνητικού προγράμματος υπήρχε σημαντικότερη αδυναμία των δημοσίων υπηρεσιών να υλοποιήσουν σε συγκεκριμένους χρόνους ένα οποιοδήποτε (ακόμα και μεσαίου μεγέθους) πρόγραμμα έργων. Απόδειξη αυτού αποτελεί το γεγονός ότι ο κατά τεκμήριο καλύτερος φορέας παραγωγής δημοσίων έργων της χώρας, δηλ το ΥΠΕΧΩΔΕ, δεν μπόρεσε την περίοδο εκείνη να ολοκληρώσει το πρόγραμμα έργων που είχε αναλάβει: από τα μόλις 100 Χλμ αυτοκινητοδρόμου (Αθήνα-Υλίκη και Αθήνα-Κόρινθος) του προγράμματός του, κατάφερε να δώσει σε κυκλοφορία μόνο 50 χλμ αυτοκινητοδρόμου και μάλιστα μη ολοκληρωμένου (χωρίς τους παράπλευρους δρόμους, χωρίς ηλεκτροφωτισμό κλπ εξοπλισμό). και επιπλέον με τόσο κακή ποιότητα κατασκευής, που αργότερα χρειάστηκαν σημαντικότεροι πόροι για την επισκευή του.

Γενικότερα, σε ότι αφορά το Σύστημα Παραγωγής δημοσίων έργων η κατάσταση ήταν πολύ κακή. Η έκθεση του εμπειρογνώμονα της Ε. Επιτροπής κ. C. Mathourin στο τέλος του 2004 ανέφερε προβλήματα σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής ενός έργου και σε όλο το περιβάλλον υλοποίησής του (θεσμικό, κανονιστικό, διοικητικό, επιχειρηματικό, κλπ). Υπήρχαν ελλείψεις παντού, προβλήματα εφαρμογής της Κοινοτικής νομοθεσίας, έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού και γενικά το σύστημα παραγωγής έργων λειτουργούσε κατά ένα στρεβλό τρόπο, που ήταν αδύνατο να γίνει αποδεκτός από τις Υπηρεσίες της Ε.Επιτροπής.

Τέλος, σε ότι αφορά τα θέματα της διαφθοράς η κατάσταση ήταν ομοίως πολύ κακή: σε ένα σύστημα παραγωγής έργων με τόσα ελαττώματα δεν θα ήταν δυνατόν να μην υπάρχει και το πρόβλημα της ετεροδοσοληψίας, τόσο στην φάση της ανάθεσης των έργων, όσο και –κυρίως- στην φάση της υλοποίησής τους (αφού οι ανάδοχοι ανελάμβαναν τα έργα με έκπτωση που έφτανε ακόμα και στο 75% του προϋπολογισμού τους, αλλά στην συνέχεια με διάφορα τεχνάσματα και με την «ανοχή» της Επίβλεψης υλοποιούσαν το έργο με υπερβάσεις του συμβατικού αντικειμένου).

### **Στόχοι – Στρατηγικές – Πολιτικές περιόδου 1995-2004**

Το 1995 ήταν σαφές σε όλους (στην Κυβέρνηση, στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ε. Επιτροπής, και άλλους) (εκτός από την τότε Αξιωματική Αντιπολίτευση) ότι έπρεπε πάση θυσία, το ταχύτερο δυνατόν:

Α. να προωθηθούν και να υλοποιηθούν τα μεγάλα, σημαντικά έργα υποδομής, αλλά και όλα τα υπόλοιπα μικρά και μεσαία έργα του στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της χώρας, όπως συμφωνήθηκε από την νέα Κυβέρνηση με την Ε. Επιτροπή (σημείωση: τα περισσότερα από τα μεγάλα έργα αυτά –δηλ. τα έργα των αυτοκινητοδρόμων, της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, του Αεροδρομίου στα Σπάτα, της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας, κ.α. - περιλαμβάνονταν στο «πακέτο» των «Μεγάλων Αναπτυξιακών Έργων» που είχαν ξεκινήσει να ωριμάζουν από το 1985), γιατί μόνον έτσι θα υπήρχαν τα ευρύτερα επιδιωκόμενα αποτελέσματα,



Β. να γίνει προσπάθεια διεύρυνσης των διαθέσιμων πόρων, ώστε στον συντομότερο δυνατό χρόνο να ολοκληρωθούν οι στοχευόμενες υποδομές, που θα διασφαλίσουν τους στρατηγικούς στόχους της χώρας, και κύρια της βελτίωσης της ποιότητας ζωής και της προκοπής των κατοίκων και της ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης σε όλη την χώρα,

Γ. να γίνουν σημαντικές αλλαγές στο Σύστημα Παραγωγής Δημοσίων Έργων, για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά του (προκειμένου να είναι δυνατή η υλοποίηση του προγράμματος), να επιτευχθεί η πλήρης συμμόρφωσή του προς το νομικό/κανονιστικό πλαίσιο της Ε. Ένωσης (γιατί διαφορετικά κινδύνευαν και οι Κοινοτικές χρηματοδοτήσεις), να διευρυνθεί η διαφάνεια και ο ελεύθερος ανταγωνισμός και να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον (προς όφελος της χώρας: του ελληνικού δημοσίου, αλλά και της υγιούς επιχειρηματικότητας).

Με βάση αυτές τις διαπιστώσεις, διαμορφώσαμε τους επιμέρους στόχους μας, τις στρατηγικές, τις πολιτικές και τις δράσεις μας, σε πλήρη συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ε. Επιτροπής, αφού ο υπέρτατος στόχος ήταν μια ισχυρή Ελλάδα με ευτυχημένους πολίτες στο πλαίσιο της ενωμένης Ευρώπης..

Οι στόχοι μας (είτε οι τομεακοί, - π.χ. σε ότι αφορά τα μεταφορικά δίκτυα,- είτε οι «οριζόντιοι» - π.χ. για τα θέματα του ελεύθερου ανταγωνισμού-) υπήρξαν πάντοτε ταυτόχρονα εθνικοί και ευρωπαϊκοί, με πλήρη σεβασμό των συνολικών στόχων στο επίπεδο της χώρας και της Ε. Ένωσης.

Δώσαμε βάρος στην κατά προτεραιότητα ανάπτυξη:

- των υποδομών ποιότητας ζωής και πολιτισμού, γιατί προέχει η διασφάλιση της υγείας, η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και της ευημερίας και η εν γένει ασφάλεια των πολιτών, καθώς επίσης η προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Ειδικότερα αποφασίσαμε να προωθήσουμε κατά προτεραιότητα την κατασκευή υποδομών (και συναφούς εξοπλισμού):

- Νοσοκομειακών και λοιπών νοσηλευτικών, σε όλες τις περιοχές της χώρας, ώστε να αντιμετωπίζονται οι σχετικές ανάγκες του πληθυσμού της χώρας χωρίς να απαιτείται να μετακινείται στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα.
  - Εκπαίδευσης (όλων των βαθμίδων)
  - Ύδρευσης των μεγάλων κυρίως αλλά και μικρών αστικών κέντρων, διασφαλίζοντας τόσο την ποσότητα όσο και την ποιότητα του παρεχόμενου νερού
  - Διαχείρισης των υδατικών πόρων της χώρας
  - Αποχέτευσης και βιολογικής επεξεργασίας των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων
  - Διαχείρισης απορριμμάτων
  - Αντιπλημμυρικής προστασίας των αστικών κέντρων
  - Προστασίας του περιβάλλοντος (φυσικού και ανθρωπογενούς) και
  - Προστασίας και ανάδειξης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.
- των υποδομών μεταφορών, γιατί αποτελούν βασικό μοχλό ανάπτυξης, αφού μειώνουν το κόστος των προϊόντων, διευκολύνουν την επιχειρηματικότητα, συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη, στην ανάπτυξη του τουρισμού, κλπ.

Ειδικότερα, αποφασίσαμε να προωθήσουμε στο μέγιστο δυνατό μέρος την κατασκευή:

- των 4000 χλμ. του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (με αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας), καθώς επίσης των λοιπών οδικών υποδομών, που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια, στην οικονομικότητα των οδικών μεταφορών και στην εξασφάλιση της δυνατότητας όλων των πολιτών να μπορούν να φθάνουν σε πύλες εισόδου/εξόδου της χώρας σε χρόνο μικρότερο από μία ώρα.
  - του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, με αναβαθμισμένες γραμμές υψηλής ταχύτητας, διπλασιασμό των βασικών γραμμών και ηλεκτροκίνηση
  - λιμενικών και αεροπορικών υποδομών ικανών να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις διεθνούς και εσωτερικής διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων δια θαλάσσης και αέρος, κατά τρόπο ασφαλή, οικονομικό και άνετο, αλλά και να εξασφαλίσουν τις συγκοινωνίες με όλες τις απομακρυσμένες περιοχές της χώρας (π.χ. με δίκτυο ελικοδρομίων).
  - υψηλού επιπέδου υποδομών στις πύλες εισόδου/εξόδου της χώρας.
  - εμπορευματικών κέντρων και κέντρων συνδυασμένων μεταφορών
  - αστικών μεταφορικών υποδομών και συναφούς εξοπλισμού σε όλες τις μεγάλες πόλεις της χώρας, με έμφαση:
    - στα μέσα μαζικής μεταφοράς και κυρίως στα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό και Τράμ) στις μεγαλύτερες πόλεις (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, κ.α)
    - στους παρακαμπτήριους οδικούς δακτυλίους και στις λοιπές περιφερειακές μεταφορικές υποδομές
    - στις υποδομές και εξοπλισμό ρύθμισης της κυκλοφορίας τροχοφόρων (ανισόπεδες διαβάσεις/κόμβους, φωτεινή σηματοδότηση, σήμανση, κλπ)
    - στους σταθμούς αυτοκινήτων, κ.α.
  - υποδομών και εξοπλισμού για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κ.α.
  - των υποδομών που είναι αναγκαίες για την υποστήριξη της επιτυχούς υλοποίησης μεγάλων, διεθνών γεγονότων, όπως ήταν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, αλλά και άλλα διεθνή γεγονότα ή υποχρεώσεις της χώρας.
- Της ικανότητας και του συναφούς εξοπλισμού για την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών (σεισμών, πλημμύρων, πυρκαγιών, κλπ).
  - Παράλληλα δώσαμε σημαντικό βάρος στον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Παραγωγής Δημοσίων Έργων, με στόχους την έγκαιρη και ποιοτική υλοποίηση των έργων, με παράλληλη πάταξη της διαφθοράς, με πολλές παρεμβάσεις τόσο στις διαδικασίες της παραγωγής των έργων όσο και στους συντελεστές υλοποίησής τους.

Κύρια χαρακτηριστικά των προγραμμάτων της περιόδου 1995 –2004 ήταν:

- Η κατανομή σημαντικά περισσότερων πόρων (από ότι στο παρελθόν) σε έργα υποδομών, από το σύνολο των διαθέσιμων πόρων της περιόδου.
- Η κατανομή σημαντικά περισσότερων πόρων (από ότι στο παρελθόν) από το σύνολο των διαθέσιμων για κοινωφελείς υποδομές πόρων, για έργα στην Περιφέρεια.
- Η υλοποίηση πολλών μεγάλων έργων, μερικών με πρωτόγνωρα υψηλούς προϋπολογισμούς.
- Η υλοποίηση έργων με Συμβάσεις Παραχώρησης, αλλά και με άλλες μορφές συνεργασίας δημοσίου-ιδιωτικού τομέα.

- Η υλοποίηση πολλών νέων έργων για τους Ο.Α.2004 (δηλ. έργων με ειδικές προδιαγραφές και χωρίς δυνατότητα υπερβάσεων χρόνου)

Παράλληλα η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από πλήθος τομών και δεσμών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Παραγωγής των Δημοσίων Έργων, που άλλαξαν σε σημαντικό βαθμό το περιβάλλον παραγωγής δημοσίων έργων στην Ελλάδα.

### **Έργα – υποδομές που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1995 - 2004**

Την περίοδο 1995-2004 υλοποιήσαμε ένα σημαντικό τμήμα των παραπάνω στόχων μας, με σημαντικότερα αποτελέσματα και επιπτώσεις, που είναι φανερά στους πολίτες. Καταφέραμε επίσης να επισπεύσουμε την ολοκλήρωση πολλών υποδομών αλλά και να κατασκευάσουμε πρόσθετες υποδομές, για την εξυπηρέτηση της υλοποίησης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα, στην Θεσσαλονίκη και στις άλλες Ολυμπιακές Πόλεις.

Παράλληλα, αντιμετωπίσαμε με επιτυχία μεγάλες φυσικές καταστροφές, που δυστυχώς συνέβησαν κατά την περίοδο αυτή.

Συνολικά, καταφέραμε να υλοποιήσουμε ένα τεράστιο πρόγραμμα έργων, χρησιμοποιώντας κατά τον καλύτερο τρόπο τους πόρους του Β΄ ΚΠΣ και να σχεδιάσουμε, προγραμματίσουμε, προετοιμάσουμε και υλοποιήσουμε (έστω και μερικά) τα πιο αναγκαία έργα με τους πόρους του Γ΄ ΚΠΣ.

#### **Δίκτυα μεταφορών**

- Κατασκευάσαμε (μέχρι και την άνοιξη 2004) και δώσαμε σε χρήση περισσότερα από 1300 χλμ. αυτοκινητοδρόμων & οδών ταχείας κυκλοφορίας του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου. Αποδόθηκαν στην κυκλοφορία και χρησιμοποιούνται:
  - 482 χλμ. αυτοκινητοδρόμου στον άξονα Πάτρας – Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ), στα οποία περιλαμβάνονται και οι Ευρείες Παρακάμψεις της Πάτρας και της Λάρισας. Πρακτικά, το 80% του μήκους του άξονα από την Κόρινθο μέχρι την Θεσσαλονίκη ολοκληρώθηκε και λειτουργεί με κύρια αποτελέσματα:
    - να μειωθεί ο χρόνος ταξιδιού από την Κόρινθο έως την Θεσσαλονίκη από 8,5 σε 6,5 ώρες
    - να μειωθούν τα ατυχήματα κατά 45% και μάλιστα τα θανατηφόρα ατυχήματα κατά 50%.
  - 519 χλμ. του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας, στα οποία περιλαμβάνονται τα τμήματα: Αλεξανδρούπολη – Μάκρη, (51) Μέστη – Βανιάνο (78), Χρυσούπολη - Παράκαμψη Καβάλας - Αγ. Ανδρέας (45), Ασπροβάλτα – Στρυμόνας (22), Νυμφόπετρα – Κ4 (35), εξωτερική Περιφερειακή Θεσ/νίκης (15), Κουλούρα – Γρεβενά (123), Σήραγγα Δωδώνης – Πεδινή Ιωαννίνων (8) Ελευθεροχώρι – Σελλοί (18), Λαδοχώρι – Ηγουμενίτσα (7), Σήραγγα Βασιλικού – Κόμβος Νεοχωρίου (16). Επιπλέον, πέραν των ανωτέρω τμημάτων (που αποτελούν περίπου το 76% του μήκους της Εγνατίας), αναβαθμίστηκαν τμήματα του υφιστάμενου εθνικού οδικού δικτύου στις περιοχές Νέστον, Γρεβενών και



Μετσόβου (όπου υπήρχαν τμήματα της Εγνατίας που δεν είχαν ακόμα κατασκευαστεί), τα οποία συνδέθηκαν με τα κατασκευασμένα τμήματα της Εγνατίας, ώστε ο άξονας της Εγνατίας από την Ηγουμενίστα μέχρι τους Κήπους (στα Ελληνοτουρκικά σύνορα) να λειτουργεί («Λειτουργική Εγνατία») και συνεπώς η Βόρεια Ελλάδα να εκμεταλλεύεται την τεράστια επένδυση που είχε γίνει μέχρι τότε.

- 24 χλμ. αυτοκινητοδρόμου στους άξονες: της Ιονίας Οδού (Παράκαμψη Άρτας – Φιλιπιάδας (15χλμ.)) και Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας (Παράκαμψη Τρίπολης (9 χλμ.)),
- 40 χλμ. οδού ταχείας κυκλοφορίας στους άξονες: Αρδάνιο – Ορμένιο (17), Θεσ/νίκης – Προμαχώνας (5), Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (18).
- Επίσης, στις αρχές του 2004 ήταν υπό κατασκευή επιπλέον 150 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, στους ίδιους (όπως παραπάνω) και σε άλλους οδικούς άξονες της χώρας, που σταδιακά θα αποδίδοντο σε κυκλοφορία τα επόμενα δύο χρόνια (έως το 2006).
- Κατασκευάστηκε (με χρόνο ολοκλήρωσης τον Αύγουστο 2004) το μεγάλο έργο της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, έργο πρωτοφανούς μεγέθους για την Ελληνική πραγματικότητα, και μάλιστα χωρίς υπερβάσεις κόστους και ενωρίτερα από τον συμβατικό του χρόνο.
- Κατασκευάστηκαν και δόθηκαν σε χρήση δεκάδες νέα ή αναβαθμισμένα τμήματα του εθνικού και περιφερειακού οδικού δικτύου σε όλη τη χώρα. Με τα έργα αυτά, που αποφασίστηκαν σε συνεργασία με τις αρμόδιες περιφερειακές και τοπικές αρχές, βελτιώθηκε η επικοινωνία των σημαντικότερων παραγωγικών και αστικών περιοχών της χώρας, μειώθηκε το κόστος μεταφορών και τα οδικά ατυχήματα. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά έχουν συνέργεια και συνοχή με τα έργα κατασκευής του διευρωπαϊκού δικτύου (των αυτοκινητοδρόμων) της χώρας. Ενδεικτικά αναφέρεται η ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας (4,7 χιλ.)
- Εκσυγχρονίστηκε σε σημαντικό βαθμό το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου της διαδρομής Αθήνα – Θεσσαλονίκη κατά μία ώρα και της διαδρομής Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη κατά 40 λεπτά. της ώρας.
- Στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας κατασκευάστηκαν πολλά και ιδιαίτερα σημαντικά έργα υποδομών μεταφορών:
  - Ολοκληρώθηκαν οι γραμμές 2 & 3 του Μετρό της Αθήνας, συνολικού μήκους 18 χλμ., με 19 σταθμούς και 500 χιλ. Ημερήσια επιβατική κίνηση. Κατασκευάστηκαν (με ορίζοντα ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2004) οι επεκτάσεις προς τον Αγ. Δημήτριο (98%), το Περιστέρι (85%), τον Σταυρό (Δουκίσσης Πλακεντίας) και το νέο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (90%).

- Ανακαινίστηκε η Γραμμή του ΗΣΑΠ (ανακαίνιση 23 σταθμών, προσθήκη ενός νέου σταθμού, εγκατάσταση νέας σηματοδότησης, 20 νέοι εξαβάγονοι συρμοί), με ορίζοντα ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2004.
- Κατασκευάστηκε ο Προαστιακός σιδηρόδρομος, από το ΣΚΑ μέχρι το νέο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», μήκους 32 χλμ. (95%, με ορίζοντα ολοκλήρωσης τέλος Μαΐου 2004).
- Κατασκευάστηκαν οι νέες γραμμές του Τράμ στην Αθήνα (90%, με ορίζοντα ολοκλήρωσης τον Ιούλιο του 2004), συνολικού μήκους 26,5 χλμ. και 48 σταθμούς.
- Ανανεώθηκε ο στόλος των οχημάτων αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (400 νέα λεωφορεία της ΕΘΕΛ, 224 νέα τρόλεϊ του ΗΛΠΑΠ). Έγινε θεσμική αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και επέκτασή τους σε 15 Δήμους του Νομού Θεσσαλονίκης, με την κατασκευή 7 σταθμών μετεπιβίβασης.
- Ολοκληρώθηκαν πολλές ευρείες παρακάμψεις, οι οποίες εκτρέπουν από τις πόλεις την διερχόμενη κυκλοφορία και τις ανακουφίζουν περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και από πλευράς οδικής ασφάλειας. Σημαντικές είναι οι παρακάμψεις: της Πάτρας, Λάρισας, Τρίπολης, Ηρακλείου και Ρεθύμνου Κρήτης (ολοκλήρωση), Ιωαννίνων, Θεσσαλονίκης (εξωτερική περιφερειακή), Καβάλας (ολοκλήρωση), Κομοτηνής, Αλεξανδρούπολης, Ολυμπίας.
- Στην Αθήνα κατασκευάστηκε η Αττική Οδός και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού, υποδομές με τεράστια σημασία για την λειτουργία της Πρωτεύουσας, για την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, για την βελτίωση του κυκλοφοριακού προβλήματος, την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, την εξοικονόμηση εκατομμυρίων «χαμένων» ωρών ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου και εκατομμυρίων λίτρων καυσίμων κατ' έτος.
- Στη Θεσσαλονίκη ολοκληρώθηκαν και δόθηκαν σε κυκλοφορία: τμήμα 4 χλμ. της Εξωτερικής Περιφερειακής (συνολικού μήκους 20 χλμ.) (εκτός των κόμβων Κ1 (στη συμβολή με τον ΠΑΘΕ) και Κ4 (Τιτάν), των οποίων όμως το ανισόπεδο τμήμα δόθηκε σε κυκλοφορία), οι τέσσερις νέοι κόμβοι της Ανατολικής Περιφερειακής (Μετεώρων, Επταπυργίου, Τριανδρίας και Άνω Τούμπας), η σύνδεση του Αεροδρομίου με την Εθνική Οδό Θεσ/νίκης – Μουδανιών, η σύνδεση του 6<sup>ου</sup> Προβλήτα του Λιμένα Θεσ/νίκης με την Εγνατία (αστικό τμήμα) καθώς και τα έργα της Δυτικής Εισόδου της Πόλης. Επίσης ολοκληρώθηκε η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Θεσσαλονίκη – Μουδανιά και η Γέφυρα της Ποτίδαιας.
- Σε πολλές πόλεις κατασκευάστηκαν και είχαν προγραμματισθεί να ολοκληρωθούν και να δοθούν σε χρήση πριν από τον Ιούλιο 2004 (πριν από την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων) σημαντικές οδικές υποδομές όπως:



- Ο κόμβος Παπαγεωργίου στην ανατολική περιφερειακή Θεσ/νίκης, το τμήμα Κ4-Κ5 της εξωτερικής περιφερειακής (9 χλμ.) και ο νέος κόμβος Θέρμης
  - Οι προσβάσεις στα αθλητικά κέντρα των Ολυμπιακών Πόλεων Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηρακλείου Κρήτης.
- Έγιναν σημαντικά έργα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπως:
- Τα συστήματα φωτεινής σηματοδότησης στην Αθήνα (περιλαμβανομένου του συστήματος ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας), στο Ηράκλειο και στα Χανιά
  - Νέοι λεωφορειόδρομοι μήκους 40 χλμ.
  - Πολλές άλλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πειραιά, και πολλές άλλες πόλεις.
- Κατασκευάστηκαν 3 νέοι υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων στην Αθήνα (Ριζάρη, πλ. Παιδων, πλ. Κάνιγκος), συνολικής χωρητικότητας 1.710 θέσεων αυτοκινήτων και 5 στη Θεσ/νίκη, συνολικής χωρητικότητας 1.000 θέσεων. Κατασκευάζονταν και ήταν προγραμματισμένοι να ολοκληρωθούν μέσα στο 2004 επίσης στην Αθήνα ο σταθμός στην Πλ. Αιγύπτου (400 θέσεων) και στη Θεσ/νίκη οι σταθμοί ΧΑΝ (800 θέσεων) και Πλ. Γάτσου (200 θέσεων). Επίσης είχαν δημοπρατηθεί, για να ανατεθούν με συμβάσεις παραχώρησης, 10 υπόγειοι σταθμοί (6 στην Αθήνα, χωρητικότητας 2.850 θέσεων και 4 στη Θεσ/νίκη, συνολικής χωρητικότητας 1.550 θέσεων). Δόθηκε επίσης χρηματοδότηση και/ή τεχνική υποστήριξη και ήταν σε διαδικασία κατασκευής από Δήμους 12 σταθμοί, στις περιοχές Αθήνας, Θεσ/νίκης, Χαλκίδας, Ιωαννίνων και Λάρισας
- Τα συναρμόδια Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ, Δημ. Τάξης, Μεταφορών / Επικοινωνιών και Υγείας – Πρόνοιας, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, κατάρτισαν και υλοποίησαν σε σημαντικό τμήμα του το ολοκληρωμένο «Στρατηγικό Σχέδιο Δράσεων για την βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας 2001 – 2005», το οποίο από τα τρία πρώτα χρόνια της υλοποίησής του οδήγησε σε σημαντικότερα αποτελέσματα: μείωση των οδικών ατυχημάτων περίπου 25% (σε όλη τη χώρα).
- Οι κύριες «πύλες» της χώρας μας αναβαθμίστηκαν σε σημαντικότερο βαθμό:
    - Ολοκληρώθηκε και λειτουργεί το νέο διεθνές Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» στην Αττική. Το α/δ αυτό έχει ήδη χαρακτηριστεί (από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό) ως το καλύτερο διεθνώς αεροδρόμιο χωρητικότητας μέχρι 15 εκατ. επιβατών ανά έτος.
    - Ολοκληρώθηκαν σημαντικότερα έργα αναβάθμισης, εκσυγχρονισμού και επέκτασης των αεροδρομίων: Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Μυκόνου, Κω, Μυτιλήνης, Ακτίου, Λήμνου, Σκιάθου, Ζακύνθου, Σάμου, Σητείας, Καστοριάς και Καβάλας.

- Κατασκευάστηκαν και λειτουργούν σημαντικότερες λιμενικές υποδομές στα λιμάνια: Πειραιά, Θεσ/νίκης, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Βόλου, Πάτρας (νέο λιμάνι), Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου (νέο λιμάνι), Ηρακλείου Κρήτης, Σούδας, Ακαντιάς Ρόδου.
- Κατασκευάστηκαν και δόθηκαν σε λειτουργία 27 ελικοδρόμια (τοπικής αυτοδιοίκησης και Νοσοκομείων, με άδεια), άλλα 19 ελικοδρόμια ήταν σε φάση ολοκλήρωσης των εργασιών και ακόμα άλλα 8 υπό κατασκευή.
- Έγινε η προμήθεια δύο ελικοπτέρων παντός καιρού, για την αντιμετώπιση έκτατων περιστατικών στις ελληνικές θάλασσες και σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας, και αναπτύχθηκε σημαντικό τμήμα του συστήματος VTΜIS με το οποίο εξασφαλίζεται ο επιχειρησιακός έλεγχος και η ασφάλεια ναυσιπλοΐας στις ελληνικές θάλασσες (σε ποσοστό μεγαλύτερο από 25 %).
- Ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στην ανάπτυξη των υποδομών, που ενοποιούν τα διάφορα μεταφορικά μέσα, όπως είναι οι συνδέσεις των αυτοκινητοδρόμων με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια (π.χ η σύνδεση του Μετρό της Αθήνας με το Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με το Λιμάνι Θεσ/νίκης, η σύνδεση του Λιμανιού του Λαυρίου με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, κλπ.) καθώς επίσης στην κατασκευή εμπορευματικών κέντρων.
- Πολλές από τις υποδομές μεταφορών επισπεύθησαν, ώστε να ολοκληρωθούν και να χρησιμοποιηθούν κατά την περίοδο της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Σημαντικές τέτοιες υποδομές είναι (εκτός από την Αττική Οδό, και το Αττικό Μετρό):
  - Η Διευθέτηση του Κηφισού και η δημιουργία της Λεωφόρου Κηφισού, μέχρι την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος.
  - Η κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου στην συμβολή της Λ. Κηφισού με την Λ. Ποσειδώνος.
  - Η κατασκευή της ελεύθερας Λεωφόρου Παπανδρέου (Φάληρο – Πειραιάς – Δραπετσώνα – Κερατσίνι – Σχιστό) και η σύνδεσή της με το Λιμάνι του Πειραιά.
  - Η κατασκευή των ανισόπεδων κόμβων (Α/Κ) Φάρου, Ψυχικού, Αγ. Βαρβάρας και Φιλοθέης, στην Λεωφόρο Κηφισίας.
  - Η κατασκευή του Α/Κ Αλίμου (μαζί με τα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας της ευρύτερης περιοχής) και του τεχνικού της γέφυρας Τραχώνων, στην Λεωφόρο Ποσειδώνος (τμήμα από Λ. Αμφιθέας ως Λεωφ. Αλίμου).
  - Η διαπλάτυνση της Λεωφ. Βάρης – Κορωπίου (με παράκαμψη της Βάρης και διαπλάτυνση της παράκαμψης Κορωπίου).
  - Η διαπλάτυνση της Λεωφ. Μαραθώνος (μέχρι την Νέα Μάκρη).

#### **Δίκτυα (υποδομές) ποιότητας ζωής και πολιτισμού**

- Κατασκευάσαμε και δώσαμε σε λειτουργία μεγάλες υποδομές, που διασφαλίζουν την παροχή πόσιμου νερού στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου ζεί τουλάχιστον το 50% του πληθυσμού της χώρας. Οι κυριότερες από αυτές είναι:

- Το μεγάλο έργο ύδρευσης της Θεσσαλονίκης από τον ποταμό Αλιάκμονα (αγωγοί, διύλιστήριο, κλπ.), με το οποίο επιλύθηκε το μεγάλο πρόβλημα ύδρευσης της συμπρωτεύουσας. Με το έργο αυτό διατίθενται στους Θεσσαλονικείς 300 χιλ. μ<sup>3</sup>/ημέρα καθαρού νερού.
- Τα έργα Ευήνου (φράγμα, σήραγγα μεταφοράς νερού στο Μόρνο κλπ.), με τα οποία εξασφαλίστηκε πρόσθετη παροχή 220 εκατ. μ<sup>3</sup> νερού κατ' έτος προς την Πρωτεύουσα.
- Σημαντικά έργα ενίσχυσης της ασφάλειας υδροδότησης της Αθήνας (όπως η ενίσχυση του υδραγωγείου Μόρνου και άλλα).

Εκτός από τα παραπάνω υλοποιήθηκαν πλήθος άλλων έργων ύδρευσης μικρότερων οικιστικών συγκροτημάτων σε όλη την χώρα, ενώ εντάχθηκαν σε προγράμματα χρηματοδότησης και άρχισε η κατασκευή τεσσάρων πολύ μεγάλων έργων ύδρευσης και διαχείρισης υδάτων: στην Ρόδο (έργα Γαδουρά), στην ανατολική Κρήτη (έργα Αποσελέμη), στην Αχαΐα (Πάτρα και γύρω περιοχές) (έργα Πείρου-Παραπεύρου) και στην Κέρκυρα & Παζούς.

- Κατασκευάσαμε και δώσαμε σε λειτουργία τις εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού αστικών και βιομηχανικών λυμάτων των ευρύτερων μητροπολιτικών περιοχών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης:
  - Εγκαταστάσεις Β. Κ. Λυμάτων Θεσ/νίκης: δυναμικότητας 200 χιλ. μ<sup>3</sup> /ημέρα αστικών λυμάτων και 40 χιλ. μ<sup>3</sup>/ημέρα βιομηχανικών λυμάτων, που επιτυγχάνουν καθαρισμό των λυμάτων σε βαθμό άνω του 96%.
  - Εγκαταστάσεις Β.Κ. Λυμάτων Αττικής στην Ψυττάλεια: δυναμικότητας 1000 χιλ. μ<sup>3</sup>/ημέρα, που επιτυγχάνουν καθαρισμό σε βαθμό περίπου 95%.

Με τις υποδομές αυτές καθάρισαν και αναβίωσαν ο Σαρωνικός κόλπος και ο κόλπος Θεσσαλονίκης.

- Κατασκευάσαμε και δώσαμε σε λειτουργία 240 νέες εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού αστικών λυμάτων σε όλη την χώρα (το 1993 υπήρχαν μόλις 49, ενώ το 2003 ήταν περισσότερες από 290 σε λειτουργία).

Όλες μαζί οι παραπάνω εγκαταστάσεις καθαρισμού λυμάτων, εξυπηρετούν περισσότερο από το 75% του πληθυσμού της χώρας και τις περισσότερες βιομηχανίες.

- Έγιναν σημαντικά βήματα για την εξάλειψη των ανεξέλεγκτων χωματερών, την ασφαλή διαχείριση των στερεών αποβλήτων, την προώθηση της ανακύκλωσης και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Κατασκευάστηκαν και λειτουργούν 35 χώροι υγειονομικής ταφής απορριμμάτων (ΧΥΤΑ), 15 σταθμοί μεταφόρτωσης και 2 εργοστάσια ανακύκλωσης απορριμμάτων. Οι ανεξέλεγκτες χωματερές μειώθηκαν από 6500 το 1997 σε λιγότερες από 1400.
- Κατασκευάσαμε πολλά και σημαντικά έργα για την αντιπλημμυρική θωράκιση των αστικών κέντρων:



- Στην Αττική: Κατασκευάσαμε πολλά έργα αγωγών ομβρίων και διευθέτησης ρεμάτων σε όλη την Αττική. Το σημαντικότερο όμως έργο ήταν η αναβάθμιση της παροχευετικής ικανότητας του Κηφισού,
  - Στην υπόλοιπη Ελλάδα: κατασκευάσαμε πλήθος έργων αντιπλημμυρικής προστασίας σε αστικές και ημιαστικές περιοχές σε πολλούς νομούς όπως: Χανίων, Χαλκιδικής, Φθιώτιδας, Θεσσαλονίκης, Εύβοιας, Ρόδου, Σάμου, Καρδίτσας, Λάρισας, Αιτωλοακαρνανίας, Κορινθίας, Ηρακλείου, Μεσσηνίας, κ.ά.
- Κατασκευάστηκαν .... νέες σχολικές μονάδες με ... νέες αίθουσες διδασκαλίας. Έγινε πλήρης αναμόρφωση περισσότερων από 570 αυλών σχολείων.
  - Κατασκευάστηκαν .... νέες νοσοκομειακές και νοσηλευτικές μονάδες (20 Νοσοκομεία και ..... Κέντρα Υγείας), με ... νέες κλίνες και .... πλήρως εξοπλισμένα χειρουργεία.
  - Κατασκευάστηκαν και λειτουργούν 124 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής.
  - Δημιουργήθηκαν 137 αστικοί και περιαστικοί και πάνω από 85 δασικοί ποδηλατόδρομοι.
  - Έγιναν σημαντικότερα έργα αναπλάσεων, πρασίνου και προστασίας του περιβάλλοντος στα μεγάλα αστικά κέντρα και κύρια στην Αθήνα και στις άλλες Ολυμπιακές πόλεις.

Ενδεικτικά για την περιοχή της Αττικής έγιναν τα ακόλουθα:

- Η ανάπλαση του Φαληρικού μετώπου και η δημιουργία παράκτιου πάρκου 700 στρεμμάτων
- Η απομάκρυνση του Ιπποδρόμου από το Φάληρο και η λειτουργική σύνδεση του χώρου αυτού με το παράκτιο πάρκο του Φαληρικού Όρμου
- Η δημιουργία παράκτιου πάρκου στον Άγιο Κοσμά στο χώρο του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και η απομάκρυνση νυκτερινών κέντρων από την ίδια περιοχή
- Η απομάκρυνση του αεροδρομίου του Μαραθώνα από την ευρύτερη έκταση του βιότοπου του Σχινιά και η ανάταξη του βιοτόπου
- Η διακοπή της λειτουργίας του αεροδρομίου Ελληνικού και η δημιουργία Ολυμπιακού πόλου, που σε επόμενη περίοδο θα εξελιχθεί σε μητροπολιτικό πάρκο.
- Έργα αναπλάσεων στους περιβάλλοντες χώρους των αθλητικών εγκαταστάσεων της Νίκαιας, των Λιοσίων και του Γαλατσίου
- Έργα αποκατάστασης εγκαταλελειμμένων λατομείων (Μαρκόπουλο, Λιόσια, Γαλάτσι)
- Υποδομές για τη χρήση φυσικού αερίου στο Ολυμπιακό Χωριό και σε όλες τις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις
- Έργα αποχέτευσης στο λιμάνι του Πειραιά
- Οδικοί άξονες που βελτιώνουν την κυκλοφορία στην πόλη και συμβάλλουν σε ένα βελτιωμένο περιβάλλον για τη λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

- Υλοποιήθηκαν έργα αναπλάσεων σε σημαντικά σημεία της πόλης της Αθήνας και των άλλων Ολυμπιακών πόλεων (περιοχή ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων, περιοχή Φοίνικα Θεσσαλονίκης, παράκτιο μέτωπο Πάτρας, εκβολές Γιόφυρου, κ.α.).
- Έγιναν φυτεύσεις σε όλες τις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις, καθώς και πολλά έργα πράσινου σε κοινόχρηστους χώρους στην Αθήνα και στις άλλες Ολυμπιακές πόλεις.
- Εγκαταστάθηκε και λειτουργεί στην Αττική ένα σύγχρονο Κέντρο Διαχείρισης της Κυκλοφορίας, με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πόλη.
- Έγιναν πολλές παρεμβάσεις (συντήρησης, διευθέτησης, αναστήλωσης, ανάδειξης, δημιουργίας χώρων εξυπηρέτησης επισκεπτών κλπ) σε περισσότερους από 120 αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία (π.χ. Βεργίνα, Παλαιόπολη Κέρκυρας, Ακρωτήρι Θήρας, Αρχαία Στάγειρα και Ολυνθος στην Χαλκιδική, Βυζαντινά μνημεία στις Πρέσπες, Κάστρο Σπιναλόγκας στην Κρήτη κλπ.).
- Υλοποιήθηκαν περισσότερες από 35 μελέτες και ποικίλες οικοδομικές παρεμβάσεις σε κτιριακά συγκροτήματα υφισταμένων μουσείων, σε διατηρητέα κτήρια προκειμένου να μεταβληθούν σε μουσειακούς χώρους, καθώς και βελτιώσεις/επανεκθέσεις σε υφιστάμενες συλλογές (π.χ. Βυζαντινό Μουσείο Βέροιας, Αρχοντικό Κουντουριώτη στην Ύδρα, Επισκευή και διαμόρφωση του πρώην ανακτόρου Mon-Repos, Παλαιά Αγορά Καλαμάτας, Μουσείο Μπενάκη κλπ.).
- Δημιουργήθηκαν 14 νέες υποδομές στον τομέα του σύγχρονου πολιτισμού (π.χ. Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Αθηνών και Θεσσαλονίκης, Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Βέροιας, Κέντρο Αρχιτεκτονικής της Μεσογείου στα Χανιά, Εκσυγχρονισμός Δημοτικού Θεάτρου Μυτιλήνης, Δημοτική Πινακοθήκη Λάρισας, Θέατρο Νταμάρι στην Θεσσαλονίκη κλπ.
- Παραχωρήθηκαν περισσότερα από 80 στρατόπεδα και από 780 οικόπεδα του δημοσίου σε διάφορους Δήμους της χώρας, για την αντιμετώπιση αναγκών τους.
- Διαμορφώθηκαν, στελεχώθηκαν και λειτουργούν περισσότερα από 857 Κέντρα Εξυπηρέτησης του Πολίτη (ΚΕΠ) σε όλη τη χώρα.

#### **Έιδικές υποδομές διαχείρισης υδατικών πόρων**

- Ξεκινήσαμε την ανασύσταση του Ταμιευτήρα της Κάρλας. Στις αρχές του 2004 είχαν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 90% τα αναχώματα και πολλά από τα άλλα έργα.
- Συνεχίσαμε την κατασκευή των έργων της Εκτροπής του Αχελώου ποταμού προς την Θεσσαλία,
- Ολοκληρώσαμε την σήραγγα Λεονταρίου και τα συνοδά έργα, και κατακλύστηκε η λεκάνη πίσω από το φράγμα Σμοκόβου (που είναι ολοκληρωμένο). Παράλληλα συμπληρώσαμε μέρος των αρδευτικών δικτύων του Σμοκόβου.
- Ολοκληρώσαμε πολλά εγγειοβελτιωτικά έργα σε όλη την Ελλάδα όπως:

- Δίκτυα μεταφοράς νερού στην πεδιάδα Σερρών
- Διώρυγα Αμβρακίας (Αχελώος)
- Προσαγωγό Διώρυγα Άρτας
- κ.α.

### Αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών

Αντιμετωπίσαμε με επιτυχία τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις:

- 14 καταστρεπτικών σεισμών, που έπληξαν την Εύβοια, Βοιωτία, Αττική (περιλαμβανομένου του μεγάλου σεισμού του Σεπτεμβρίου 1999, με επίκεντρο στην Πάρνηθα), Πρέβεζα, Λευκάδα, Μεσσηνία, Ιωάννινα, Ψαρρά, Σκύρο, Ηλεία, Ζάκυνθο, Λάρισα, Αιτωλοακαρνανία.
- 25 πλημμυρών και/ή κατολισθήσεων, που έπληξαν τις εξής περιοχές: Μαγνησία, Λακωνία, Αργολίδα, Δυτική Αττική, Φθιώτιδα, Πιερία, Ηλεία, Χανιά, Χαλκιδική, Κέρκυρα, Νάξο, Ρέθυμνο, Σάμο, Ανατ. Αττική, Λασιθί, Αχαΐα, Πειραιά, Καβάλα, Δωδεκάνησα και Κυκλάδες
- 20 Πυρκαϊών στις περιοχές: Χαλκιδικής, Σάμου, Μαγνησίας, Ανατ. Αττικής, Μεσσηνίας, Φθιώτιδας, Βοιωτίας, Αχαΐας, Κορινθίας, Ηλείας, Ζακύνθου, Ιωαννίνων, Κέρκυρας, Αρκαδίας, Εύβοιας.

### Έργα Ολυμπιακών Αγώνων 2004.

Για τις ανάγκες των Ολυμπιακών αγώνων 2004 κατασκευάστηκαν (στην Αθήνα αλλά και στις άλλες Ολυμπιακές πόλεις) πολλά συγκοινωνιακά έργα και σημαντικά αθλητικά κέντρα. Ειδικότερα, στις αρχές Μαρτίου 2004 υπήρχαν τα ακόλουθα:

#### Αθλητικά κέντρα

- Ολοκληρωμένα
  - Ολυμπιακό κέντρο Κωπηλασίας – Κανόε – Καγιάκ , στο Σχινιά Μαραθώνα.
  - Ολυμπιακό κέντρο Ιστιοπλοΐας, στον Άγιο Κοσμά.
  - Ολυμπιακό Συγκρότημα παραλιακής ζώνης Φαλήρου, (εγκαταστάσεις Beach Volleyball, χειροσφαίρισης, Tae-kwon-do, φιλοξενίας αθλητών, εσπλανάδας, ναυταθλητικής μαρίνας, κλπ.).
  - Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Baseball, Softball, Hockey, Basketball, Handball, Ξιφασκίας, στο Ελληνικό.
  - Ολυμπιακό συγκρότημα στο Γουδί (εγκαταστάσεις αγωνισμάτων Μοντέρνου Πένταθλου & Badminton και Ολυμπιακά αμαξοστάσια).
  - Ολυμπιακό κέντρο Ιππασίας στο Μαρκόπουλο
  - Ολυμπιακό κέντρο Γαλατσίου
  - Ολυμπιακό κέντρο άρσης βαρών στην Νίκαια
  - Ολυμπιακό κέντρο πάλης στα Λιόσια
  - Παγκρήτιο εθνικό Στάδιο στο Ηράκλειο Κρήτης
  - Παναθηναϊκό Στάδιο
  - Κέντρο αντιμετώπισης της φαρμακοδιέγερσης
- Σχεδόν ολοκληρωμένα (δηλ. με ελλείψεις στους περιβάλλοντες χώρους και στον κινητό εξοπλισμό):
  - Ολυμπιακό κέντρο Κανόε – Σλάλομ, στο Ελληνικό (98%)



- Παμπελοποννησιακό εθνικό Στάδιο (98%)
- Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (97%)
- Ολυμπιακό Κέντρο Σκοποβολής στο Μαρκόπουλο (96%)
- Ολυμπιακό Κέντρο Υγρού Στίβου (96%)
- Ολυμπιακό Κέντρο Αντισφαίρισης (96%)
- Ολυμπιακό Κέντρο Περιστερίου (94%)
- Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού (κλειστές εγκαταστάσεις) (92%)
- Ολυμπιακό Ποδηλατοδρόμιο (91%)
- Πανθεσσαλικό εθνικό Στάδιο στον Βόλο (91%)
- Στάδιο Καραϊσκάκη (90%)
- Καυτανζόγλειο Στάδιο στη Θεσσαλονίκη (90%)
- Αισθητική ενοποίηση ΟΑΚΑ (ειδικές κατασκευές) (83%)

#### **Μη αθλητικές εγκαταστάσεις:**

- Ολοκληρωμένα:
  - Ολυμπιακό Χωριό
  - Διεθνές Κέντρο Ραδιοτηλεόρασης
  - Βασικό Κέντρο Γραπτού Τύπου

- Σχεδόν ολοκληρωμένα

Τα Χωριά Τύπου: ΕΜΠ (Πολυτεχνείου) (97%), Αμυδαλέζας (98%), Λόφου Παλλήνης (90%), ΣΕΛΕΤΕ (90%), Άγιου Ανδρέα (90%), Πανεπιστημίου Αθηνών (90%), Μαρουσιου – Λάμδα (80%).

#### **Συγκοινωνιακά έργα στην Αθήνα:**

- Έργα Ολυμπιακού Δακτυλίου (Λεωφ. Ελευσίνας / Σταυρού (100%), Λεωφ. Κηφισίας (80%), Λεωφ. Ποσειδώνος (85%), Λεωφ. Κηφισού(75-85%))
- Επέκταση της Λεωφ. Κύμης από τον Α/Κ Κηφισίας έως το Ολυμπιακό Χωριό
- Κυκλοφορικές ρυθμίσεις γύρω από το ΟΑΚΑ (100%)
- Σύνδεση Λεωφ. Μαραθώνος με το Ολυμπιακό κέντρο Κωπηλασίας Σχινιά (70%)
- Οδική σύνδεση του Συγκροτήματος Σκοποβολής, στο Μαρκόπουλο Αττικής
- Οδικές προσπελάσεις του Ιππικού Κέντρου, στο Μαρκόπουλο Αττικής
- Πολλά άλλα συγκοινωνιακά έργα, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω στην ενότητα «Υποδομές Δικτύων Μεταφορών».

#### **Συγκοινωνιακά έργα στις άλλες Ολυμπιακές πόλεις:**

- Έργα βελτίωσης των οδικών προσβάσεων στα περιφερειακά αθλητικά κέντρα (στάδια) της Θεσσαλονίκης (Καυταζόγλειο), Ηρακλείου Κρήτης, Πάτρας και Βόλου.

#### **Λοιπά έργα:**

- Ειδικά προγράμματα/έργα για την εξοικονόμηση ενέργειας στις αθλητικές εγκαταστάσεις, αλλά και για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στους εσωτερικούς αθλητικούς χώρους
- Για τη δρομολόγηση των Ολυμπιακών έργων τηρήθηκαν οι πιο αυστηρές απαιτήσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας (εκπόνηση μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κ.α.) ενώ τα Προεδρικά Διατάγματα για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των Ολυμπιακών Πόλων Σχινιά, Μαρκόπουλου και Φαλήρου εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

#### **Εκσυγχρονισμός - βελτίωση του Συστήματος Παραγωγής Δημοσίων Έργων**

Οι σημαντικότερες δράσεις που υλοποιήθηκαν περιλαμβάνουν:

- την πλήρη αναδιάρθρωση του κατασκευαστικού κλάδου της χώρας (νέα σχήματα κατασκευαστικών εταιρειών, πιο μεγάλα, πιο ικανά, πιο δυναμικά)
- σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις για τα δημόσια έργα, όπως είναι ο νέος νόμος για την παραγωγή τεχνικών μελετών, οι νόμοι για τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας των διαγωνισμών των έργων από το Ελεγκτικό Συνέδριο και από το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο, κλπ..
- η υλοποίηση σημαντικού τμήματος ενός προγράμματος περαιτέρω εκσυγχρονισμού του συστήματος παραγωγής δημόσιων έργων, που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:
  - την κατάρτιση πλήρων προτύπων τεχνικών προδιαγραφών για τα δημόσια έργα,
  - την δημιουργία νέου συστήματος κοστολόγησης / τιμολόγησης των δημοσίων έργων,
  - την παραγωγή και διάθεση σε όλους τους φορείς παραγωγής δημ. Έργων προτύπων τευχών διαγωνισμών και εγγράφων διαχείρισης έργων καθώς και οδηγών διαδικασιών παραγωγής δημ. Έργων,
  - την κωδικοποίηση της νομοθεσίας περί δημ. Έργων,
  - τον εκσυγχρονισμό και την διασύνδεση σε δίκτυο γνώσης και συνεργασίας του κεντρικού εργαστηρίου Δημ. Έργων (ΚΕΔΕ), των περιφερειακών εργαστηρίων Δημ. Έργων (ΠΕΔΕ) και των Νομαρχιακών Δημ. Έργων (ΝΕΔΕ),
  - την καταγραφή και διάχυση στους φορείς Δημ. Έργων των βέλτιστων οργανωτικών πρακτικών για την διοίκηση των έργων,
  - την υλοποίηση εκτεταμένου προγράμματος εκπαίδευσης όλων όσων ασχολούνται με την παραγωγή Δημ. Έργων (σε Δημόσιους και Ιδιωτικούς φορείς).

### Ειδικά θέματα

#### **Πόροι που διασφαλίσθηκαν – χρησιμοποιήθηκαν**

Σημαντικό στοιχείο της επιτυχίας υλοποίησης του προαναφερθέντος τεράστιου προγράμματος έργων ήταν η διασφάλιση σημαντικών απαραίτητων πόρων.

Οι πόροι αυτοί προήλθαν:

- Από τα Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κυρίως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής (Τ.Σ.) και κάποιες άλλες «Γραμμές» του Κοινοτικού Προϋπολογισμού.
- Από τον Κρατικό Προϋπολογισμό (το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων)
- Από δανειακούς πόρους του κράτους ή άλλων φορέων, με κύριο δανειστή την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
- Από ιδιωτικούς πόρους (έργα συμβάσεων Παραχώρησης κ.α.).

Η εξασφάλιση των πόρων αυτών απαιτήσε σημαντική προσπάθεια (ιδίως κατά την διαπραγματεύση με τους λοιπούς εταίρους μας στην Ε. Ένωση για την κατανομή των τεράστιων ευρωπαϊκών πόρων του Γ΄ ΚΠΣ της περιόδου 2000-2006), όπως σημαντική προσπάθεια απαιτήσε και η διαχείρισή τους.

Συνολικά κατά την περίοδο 1995-2004 χρησιμοποιήθηκαν για δημόσια έργα περισσότερα από 15,0 δις. ΕΥΡΩ !!!

### **Η συμμετοχή ιδιωτών στη χρηματοδότηση Δημόσιων κοινωφελών υποδομών και υπηρεσιών**

Κατά την περίοδο αναφοράς έγινε σημαντική προσπάθεια να προσελκυσθούν και χρησιμοποιηθούν σημαντικοί πρόσθετοι πόροι από τον ιδιωτικό τομέα στην χρηματοδότηση κοινωφελών έργων. Αυτό το θέμα αποτέλεσε σημαντική επιδίωξη πολλών ευρωπαϊκών και άλλων κρατών τα τελευταία χρόνια. Τελικά η Ελλάδα ήταν από τις χώρες που το κατάφεραν, τόσο για μερικά πολύ μεγάλα έργα, όσο και για κάποια μικρότερου μεγέθους.

Μεγάλα έργα με Συμβάσεις Παραχώρησης που ανατέθηκαν/υλοποιήθηκαν την περίοδο αυτή είναι:

- Το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος»,
- Η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου,
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής (Ελευθέρα Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – α/δ Σπάτων και Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού).

Μόνο για τα τρία αυτά έργα προσελκυσθήκαν ιδιωτικοί και δανειακοί πόροι συνολικού ύψους μεγαλύτερου από 2,0 δις Ευρώ

Πέραν των ανωτέρω έργων, κατά την περίοδο αυτή ξεκίνησαν οι διαδικασίες διαγωνισμών επτά μεγάλων οδικών έργων (υπεραστικών και αστικών αυτοκινητοδρόμων) συνολικού μήκους περίπου 850 χλμ.

Φυσικά όλες οι προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν δεν ήταν επιτυχημένες, όπως οι περιπτώσεις των έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης, της Ζεύξης του Μαλιακού κόλπου και του εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας «Μεγάλο Λαύριο».

Άλλα μικρότερα έργα, που υλοποιήθηκαν με την συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα ήταν: πολλά έργα αιολικών πάρκων (για την παραγωγή αιολικής ενέργειας), τουριστικές υποδομές (μαρίνες, καζινό, ξενοδοχεία «Ξενία» κλπ) και μερικά άλλα.

Τα κυριότερα προβλήματα – αδυναμίες για την προώθηση έργων με τέτοιες συμβάσεις είναι η έλλειψη ενός καλού θεσμικού πλαισίου και η έλλειψη εμπειρίας σε όλους τους φορείς της χώρας. Τα θέματα αυτά δεν έγινε δυνατό να αντιμετωπισθούν συνολικά κατά την περίοδο αυτή.

### **Η «Μαθηματική Μέθοδος» ανάθεσης των δημόσιων έργων**



Κατά την περίοδο αυτή, με νομοθετική ρύθμιση εισήχθη και χρησιμοποιήθηκε για την ανάθεση των δημόσιων έργων επί σημαντικό χρονικό διάστημα (1998-2004) μια διαδικασία που αποκαλέστηκε «Μαθηματική Μέθοδος» ή «Μαθηματικός Τύπος».

Ο «Μαθηματικός Τύπος» (Μ.Τ.) άρχισε να εφαρμόζεται (με τον Ν. 2576/98) το 1998, με στόχους :

α) τη μείωση του επιπέδου των εκπτώσεων, που έδιναν οι υποψήφιοι για τα έργα (που σε μερικές περιπτώσεις είχε φθάσει το 70% ή 80%) και που στη συνέχεια οδηγούσαν σε σημαντικές υπερβάσεις κόστους και σε ημιτελή έργα

β) τη μείωση του χρόνου ανάθεσης του έργου, αφού με την διαδικασία της αξιολόγησης και αιτιολόγησης των προσφορών που ίσχυε μέχρι τότε και διεκπεραίωσης των ενστάσεων που υποβάλλονταν, ο χρόνος αυτός είχε φθάσει να είναι 12 -16 μήνες.

γ) την αύξηση της διαφάνειας στην ανάθεση των έργων, αφού ο Μ.Τ.

εξασφάλιζε :

- ομοιόμορφη , τυποποιημένη διαδικασία, με αντικειμενικά κριτήρια, για όλα τα έργα.
- αποφυγή υποκειμενικών κρίσεων, από τις Επιτροπές αξιολόγησης των Διαγωνισμών
- αποφυγή πιέσεων από τους ενδιαφερομένους προς της Επιτροπές Αξιολόγησης των διαγωνισμών.

Τα αποτελέσματα από την 5-ετή εφαρμογή του ήταν πάρα πολύ θετικά :

- I) Μειώθηκε περισσότερο από 50% ο χρόνος του προσυμβατικού σταδίου ανάθεσης των έργων. Έγινε (2003) περίπου 6 μήνες (έναντι των 12 -16 μηνών το 1997) και μάλιστα παρά το γεγονός ότι ενσωματώθηκαν εν τω μεταξύ στη διαδικασία δύο πρόσθετοι προσυμβατικοί έλεγχοι:
  - ο έλεγχος νομιμότητας διαδικασιών του Ελεγκτικού Συνεδρίου
  - ο έλεγχος του Εθνικού Ραδιοτηλεοπτικού Συμβουλίου.
- II) Εκμηδενίστηκαν οι υποκειμενικοί παράγοντες αξιολόγησης (και τα φαινόμενα αδιαφάνειας) και καθιερώθηκε καθεστώς αντικειμενικότητας
- III) Επιλύθηκε οριστικά το πρόβλημα των «μεγάλων εκπτώσεων» που ταλάνιζε τα δημόσια έργα για δύο τουλάχιστον δεκαετίες πριν από την εφαρμογή του Μ.Τ. Έτσι οι εκπτώσεις από 55% που ήταν κατά μέσο όρο μέχρι το 1997, διαμορφώθηκαν σε 25 % περίπου το 2003, με τάσεις, περαιτέρω μείωσης.

Σημειώνεται ότι ο Μ.Τ. ήταν μια μέθοδος που έχει γίνει αποδεκτή από:

- Την Ελληνική Βουλή (που ψήφισε τον σχετικό νόμο)
- Τους εργολήπτες δημοσίων έργων, στην συντριπτική τους πλειοψηφία
- Την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία πριν από την ψήφισή του από την Ελληνική Βουλή την είχε σχολιάσει θετικά. (Άλλωστε Μαθηματικές Μέθοδοι (παρόμοιες με τον Μ. Τ. ) εφαρμόζονται και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως στην Ισπανία, στην Ιταλία και στο Βέλγιο)

Σύμφωνα με τα παραπάνω, που υποστηρίζονται με στατιστικά στοιχεία, η εφαρμογή του Μαθηματικού Τύπου υπήρξε ένας από τους παράγοντες, που επηρέασαν θετικά την επιτυχία της υλοποίησης του προαναφερθέντος προγράμματος έργων. Παράλληλα όμως συνέβαλλε και στην αύξηση της διαφάνειας και στην μείωση της διαφθοράς στα δημόσια έργα.

Ο Μ.Τ. κατηγορήθηκε έντονα από την Αντιπολίτευση ως σύστημα που επέτρεπε τις συνεννοήσεις των εργολάβων και οδηγούσε σε σπατάλη πόρων. Κανένα από τα επιχειρήματα αυτά δεν αποδεικνύονται συνολικά (στατιστικά).

Οι συνεννοήσεις των εργολάβων είναι ένα φαινόμενο που δεν μπορεί με κανένα σύστημα ανάθεσης των δημοσίων έργων να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά. Στην περίπτωση του Μ.Τ. ο διαγωνισμός ήταν πράγματι δυνατό (αλλά όχι πιθανό) να «οδηγηθεί» σε κάποιο συγκεκριμένο αποτέλεσμα, μόνον εάν περισσότερες από το 85% των προσφορών ήταν προ-συνεννοημένες (που όπως είναι φυσικό είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί). Όμως δεν υπάρχει κανένα σύστημα που να αντιμετωπίζει τέτοιου εύρους προ-συνεννόηση (έχει διαπιστωθεί και στο παρελθόν όταν ίσχυε το «μειοδοτικό» σύστημα).

Η σπατάλη πόρων δεν αποδεικνύεται. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα έργα που είχαν ανατεθεί με τον Μ.Τ. κόστισαν περισσότερο από όσο έπρεπε (γιατί, δήθεν, με το «στήσιμο» του διαγωνισμού οι ανάδοχοι έπαιρναν τα έργα με καλύτερες τιμές). Αλλά και στο παρελθόν, όταν εφαρμοζόταν το «μειοδοτικό» σύστημα, και όταν οι εκπτώσεις ήταν υψηλές το κόστος των έργων δεν ήταν χαμηλό, αφού μετά την ανάθεση υπήρχαν σωρεία υπερβάσεων κόστους, που τελικά οδηγούσαν το κόστος στα αρχικά επίπεδα της δημοπράτησης.

Τελικά ο Μ.Τ. ουσιαστικά καταργήθηκε λόγω τυπικών αδυναμιών – με την καταγγελία του από το ΣτΕ ότι παραβιάζει την Κοινοτική Νομοθεσία, γιατί δεν επιτρέπει στους προσφέροντες υπερβολικά χαμηλές προσφορές την δυνατότητα να αιτιολογήσουν την προσφορά τους.

## Αξιολόγηση του έργου και των επιπτώσεών του

### **Συνολικά αποτελέσματα και επιπτώσεις**

Κατά γενική ομολογία το τεράστιο έργο που υλοποιήθηκε σχετικά με τις κοινωφελείς υποδομές κατά την περίοδο 1995- 2004 είχε πολύ θετικές επιπτώσεις:

- Στην καθημερινή ζωή των πολιτών, αφού διασφάλισε την υδροδότηση και την διαχείριση αποβλήτων, διαμόρφωσε ένα πραγματικά πιο βιώσιμο αστικό περιβάλλον χωρίς πολλούς από τους υφιστάμενους παλαιότερα κινδύνους, έδωσε καλύτερες υποδομές εκπαίδευσης, αναψυχής και πολιτισμού, διευκόλυνε τις μετακινήσεις και έκανε φθηνότερες, ταχύτερες και ασφαλέστερες τις υπεραστικές μεταφορές με όλα τα μέσα.
- Στην Εθνική Οικονομία, αφού βοήθησε την περιφερειακή ανάπτυξη, μείωσε το κόστος μεταφορών, βοήθησε πολλές παραγωγικές δραστηριότητες (γεωργία, εμπόριο, κλπ), διευκόλυνε την επιχειρηματικότητα.
- Στους συντελεστές παραγωγής του τομέα , δηλαδή στις τεχνικές μελετητικές και κατασκευαστικές εταιρείες και εταιρείες συμβούλων καθώς και τις εταιρείες παραγωγής –μεταφοράς υλικών έργων, γιατί τους έδωσε τη δυνατότητα να αποκτήσουν πείρα, να αναβαθμίσουν τις γνώσεις τους, να ισχυροποιηθούν οικονομικά και οργανωτικά, να διαμορφώσουν συνεργασίες και δεσμούς με άλλες εταιρείες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, να αποκτήσουν δυνατότητα και ανταγωνιστικότητα να εργασθούν επιτυχώς και εκτός των συνόρων της χώρας.

- Στην επιχειρηματικότητα, διότι έδωσε την δυνατότητα να αναπτυχθούν πολλές νέες εταιρείες και επιχειρήσεις όχι μόνο στον τομέα των δημοσίων έργων, αλλά και σε πολλούς άλλους τομείς,, λόγω του νέου περιβάλλοντος που διαμορφώθηκε με τις υποδομές αλλά και με την θέρμανση της Οικονομίας.
- Στην νοοτροπία, αφού στον τεχνικό τομέα γνωρίζουμε πλέον ότι μπορούμε να κατασκευάζουμε και να έχουμε (συντηρούμε και λειτουργούμε) υποδομές υψηλού λειτουργικού και ποιοτικού επιπέδου, ενώ όλοι οι πολίτες της χώρας είναι υπερήφανοι που στην χώρα έχουμε τέτοια έργα (π.χ. μια γέφυρα σαν κι αυτή του Ρίου-Αντιρρίου, ή σταθμούς Μετρό σαν κι αυτούς του Αττικό Μετρό, κλπ)
- Στην σύγκλιση με τους Ευρωπαίους εταίρους μας, αφού πράγματι οι νέες υποδομές είναι ισάξιες σε λειτουργικότητα και ποιότητα με τις καλύτερες ευρωπαϊκές αντίστοιχες υποδομές, ενώ τα έργα αυτά οδήγησαν σε σημαντική μείωση της απόκλισης και σε ποσότητα υποδομών.
- Στα θέματα της διαφάνειας, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της εξυγίανσης του δημόσιου τομέα, κλπ., αφού πλέον στην Ελλάδα εφαρμόζονται οι ίδιοι κανόνες με όλες τις άλλες χώρες της Ε. Ένωσης (το εθνικό δίκαιο έχει εναρμονισθεί πλήρως προς το Ευρωπαϊκό).

#### **Συγκρίσεις με άλλες περιόδους (1989 -1993, κ.ά.)**

Δεν μπορεί να υπάρξει πραγματική σύγκριση της περιόδου αναφοράς με άλλες προηγούμενες περιόδους.

Ίσως ποτέ στην νεότερη ιστορία της χώρας δεν έγιναν τόσες πολλές και τέτοιας καλής ποιότητας υποδομές, όσες στην περίοδο 1995-2004.

Η απόδοση του Συστήματος Παραγωγής Δημοσίων Έργων ήταν πρωτοφανής: Για παράδειγμα, μόνο στον τομέα των μεγάλων οδικών έργων κατασκευάστηκαν 800 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή κατά μέσο όρο περισσότερα από 100 χλμ. αυτοκινητοδρόμου ανά έτος!!! (είναι προφανές ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει σύγκριση με τα λιγότερα από 15 χλμ. (συνολικά) ανά έτος της περιόδου 1990 – 1994).

Επιπλέον, η ποιότητα των έργων ήταν πρωτόγνωρη στην χώρα. Έργα με την ποιότητα της Αττικής οδού, του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος», της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, της Εγνατίας οδού, του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ και χιλιάδων άλλων έργων σε όλη τη χώρα, δεν είχαν κατασκευαστεί ποτέ στο παρελθόν.

Τέλος το Σύστημα παραγωγής των δημοσίων έργων ήταν σαφώς πιο διαφανές, «ανοικτό» στον ελεύθερο ανταγωνισμό, δίκαιο αλλά και αυστηρό στην προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος, και ταυτόχρονα πιο αποδοτικό και παραγωγικό από κάθε άλλη προηγούμενη περίοδο στο παρελθόν. Σε αυτό, πρέπει να παραδεχτούμε ότι συνέβαλε το ότι έπρεπε να εφαρμόσουμε υποχρεωτικά τους Κοινοτικούς Κανονισμούς και Οδηγίες καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις συνεχείς παραινήσεις, πιέσεις και βοήθεια που μας έδωσε όλα αυτά τα χρόνια.

#### **Τι ΔΕΝ έγινε και γιατί**

Σε ότι αφορά τις υποδομές, το έργο που υλοποιήθηκε είναι τεράστιο και πρωτοφανές για τους ελληνικούς παραγωγικούς μηχανισμούς. Συνεπώς δεν θα μπορούσε κανείς



να πεί ότι θα μπορούσε να είχε γίνει περισσότερο έργο, που δεν έγινε. Για τον λόγο αυτό, ιδίως μετά την παράδοση σε χρήση των μεγάλων έργων (Αεροδρόμιο «Ελ.Βενιζέλος», Αττικό Μετρό, Αττική οδός, Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, Παράκαμψη Πάτρας, κλπ) έπαψαν να ακούγονται και οι γνωστές γκρίνιες για καθυστερήσεις, μακέττες, κλπ...

Η εικόνα της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού παραγωγής δημοσίων έργων αποτυπώθηκε πλήρως με την επιτυχή, εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των υποδομών για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Δεν είναι τυχαίο ότι κατά την τελευταία περίοδο η αντιπολιτευτική θέση περιορίστηκε σε αναπόδεικτες καταγγελίες για δήθεν μεγάλο κόστος των υποδομών και στην γνωστή θέση περί αδιαφανών διαδικασιών ανάθεσης και υλοποίησης των έργων («Μαθηματικός Τύπος», κλπ).

Φυσικά τα παραπάνω δεν σημαίνουν ότι ικανοποιήθηκαν όλες οι ανάγκες για κοινωφελείς υποδομές στην χώρα.... Υπάρχουν ακόμα πολλές υποδομές απόλυτα αναγκαίες για την χώρα μας, που τώρα πλέον έχει αλλάξει επίπεδο κατάστασης (από χώρα «υπό ανάπτυξη» έχει γίνει «ανεπτυγμένη»...). Για μια ανεπτυγμένη χώρα οι υποδομές μας χρειάζονται περισσότερη ενίσχυση και εκσυγχρονισμό.

Ένα πολύ σημαντικό θέμα, που δεν αντιμετωπίστηκε κατά την περίοδο αυτή –αλλά ούτε και από καμιά προηγούμενη διακυβέρνηση- είναι το θέμα ενός προγράμματος συνεπούς συντήρησης των υποδομών, έτσι ώστε να διατηρούνται σε καλή κατάσταση καθόλη την διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους και να παρέχουν διαρκώς υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση και ασφάλεια στους χρήστες τους. Η συντήρηση των υποδομών είναι μία πολύ υποβαθμισμένη έννοια στην Ελλάδα, αφιερώνονται σε αυτήν πολύ λίγοι πόροι, αλλά είναι βέβαιο ότι οδηγεί σε πολύ μεγαλύτερα κόστη στο μέλλον.

Τα έργα που γίνονται με συμβάσεις παραχώρησης έχουν ενσωματωμένη την συντήρηση της υποδομής μέσα στη σύμβαση, αντίθετα με τα κλασσικά δημόσια έργα, που μετά την κατασκευή τους ...αφήνονται στην τύχη τους.

Προσπαθώντας να κάνουμε μια αρνητική κριτική (που είναι πολύ δύσκολο, αν λάβει κανείς υπόψη του όλες τις παραμέτρους) θα μπορούσαμε να πούμε επίσης ότι με περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικότητας μερικών συντελεστών της παραγωγής, θα μπορούσε να είχε επιταχυνθεί η ολοκλήρωση κάποιων πολυετών έργων, όπως αυτά του ΠΑΘΕ (που είναι υπό κατασκευή για περισσότερα από 15 χρόνια !!) και της ΕΓΝΑΤΙΑΣ (εφόσον έγκαιρα είχε εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση για το σύνολο των έργων...) και να είχαν προωθηθεί και –ίσως ήδη- ανατεθεί οι συμβάσεις παραχώρησης των έργων αυτοκινητοδρόμων, που προαναφέρθηκαν (που καθυστέρησαν πάρα πολύ από την εμπλοκή του ΥπΟιΟ στις διαδικασίες και σε όλη την οργάνωση για την προώθησή τους) .

Σε ότι αφορά το Σύστημα Παραγωγής Δημοσίων Έργων δεν έγιναν μερικές (αρκετές) δράσεις, που τελικά κόστισαν πολύ..., όπως:

- Η φροντίδα για την προσαρμογή του «Μαθηματικού Τύπου», ώστε να μην δημιουργεί προβλήματα και αδικίες, όταν ύστερα από 3-4 χρόνια εφαρμογής του οι εκπώσεις των υποψηφίων έπεσαν από 60% σε λιγότερο από 20% στις περισσότερες περιπτώσεις έργων, και έτσι να διατηρηθεί σε χρήση.
- Η απρόσκοπτη χρηματοδότηση του (συμφωνημένου στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ) «Σχεδίου Δράσης» («Action Plan») για τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Παραγωγής Δημοσίων Έργων, ώστε γρήγορα να υλοποιηθούν οι δράσεις του, που θα μας έδινε τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουμε καλύτερα τις αιτιάσεις της Ε. Επιτροπής για προβλήματα (κακών πρακτικών, υπερβάσεων αντικειμένου των συμβάσεων, κλπ)
- Η απαγόρευση της εμπλοκής του ΥπΟιΟ στα θέματα της διαμόρφωσης του Συστήματος Παραγωγής Δ.Ε. (και της δέσμευσής του προς την Ε. Επιτροπή για

ενέργειες που δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν...) και ταυτόχρονα η υποχρέωση του ΥΠΕΧΩΔΕ να βρεί λύσεις στα θέματα που τίθενται από την Ε. Επιτροπή.

- Συγκεκριμένες παρεμβάσεις, που θα επέλυαν σωρεία δυσεπίλυτων διαφορετικά προβλημάτων, όπως η θέσπιση προδιαγραφών ικανότητας (οργάνωσης, στελέχωσης, εμπειρίας, κλπ) των φορέων, για να επιτρέπεται να αναλαμβάνουν τον ρόλο του «Κυρίου του Έργου» (δηλ. να δημοπρατούν, αναθέτουν και υλοποιούν δημόσια έργα), η θέσπιση ενός εθνικού κανονιστικού πλαισίου, υποχρεωτικά εφαρμόσιμου από όλους τους φορείς υλοποίησης δημοσίων έργων, κ.α.
- Η δημιουργία και εφαρμογή ενός εσωτερικού (εθνικού) συστήματος ποινών (πρός το Δημόσιο και τους ιδιώτες), ρεαλιστικού, εφαρμόσιμου, αρκετά αυστηρού και ελέγξιμου από ανεξάρτητο φορέα, ώστε να μειωθεί η αυθαιρεσία (λόγω μη εφαρμογής ποινών στην πράξη) πολλών φορέων ή αναδόχων έργων σε πολλά σημεία του κύκλου παραγωγής των έργων.
- Η απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου παραγωγής των έργων και η εισαγωγή διαδικασιών που δεν θα οδηγούν σε επανειλημμένες δικαστικές κλπ. προσφυγές των «θιγομένων», ώστε τα έργα να είναι δυνατόν να υλοποιούνται σε συντομότερο χρόνο (θέμα ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση των έργων που πρέπει να υλοποιηθούν στον χρόνο ενός ΚΠΣ).
- Η βελτίωση της Επίβλεψης των έργων (με μια σειρά δράσεων προς τους υπαλλήλους και τους υποστηρικτικούς μηχανισμούς) και
- Η αναβάθμιση του επιτελικού ρόλου του ΥΠΕΧΩΔΕ, που ουσιαστικά είχε μηδενιστεί, υπέρ της υλοποίησης των πολλών έργων της περιόδου. Αυτός ο επιτελικός ρόλος είναι ιδιαίτερα σημαντικός προκειμένου να υπάρχει μια διαρκής εποπτεία (monitoring) του Συστήματος Παραγωγής Δημοσίων έργων από τον αρμόδιο φορέα, και να είναι δυνατή η επεξεργασία λύσεων και η προώθηση των σωστών παρεμβάσεων του Κράτους, ώστε να οδηγείται ο τομέας αυτός στην σωστή κατεύθυνση, να είναι πάντα σύμφωνος με ευρύτερες υποχρεώσεις (Ε.Ε. κ.α.) και να υπάρχει η ανάλυση της ευθύνης για την κατάσταση των συντελεστών παραγωγής εκεί που πρέπει.