

ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΤΕΑΤ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ

Βέλτιστο Κόστος για Μέγιστο Κοινωνικό Όφελος

ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ;

Σέργιος Λαμπρόπουλος, τ. Καθηγητής ΕΜΠ

18 Νοεμβρίου 2015

Τι **δεν** πρέπει να γίνει:

- ◎ Μοιραίοι, δειλοί και άβουλοι αντάμα ...
- ◎ Μικρο-βελτιώσεις διαδικασιών χωρίς πολιτικό κόστος.
- ◎ Ατέρμονες συζητήσεις τελειο-λογίας χωρίς ουσιαστικές αποφάσεις.

Πρέπει:

- ◎ να επανεξεταστεί η όλη διαδικασία υλοποίησης των ΔΕ με βάση τα ιστορικά δεδομένα, τη διεθνή πρακτική, την επιστημονική έρευνα και την εξέλιξη της Κοινοτικής νομοθεσίας.
- ◎ να διεξαχθεί δημόσιος διάλογος ήσυχα και απλά. Δεν υπάρχουν από καθέδρας σοφοί, ούτε πολιτικοί σωτήρες. Κατατίθενται προτάσεις και κρίνονται.
- ◎ να νομοθετηθούν το ταχύτερο τομές στο υφιστάμενο παραγωγικό πλαίσιο.

Ακούσαμε ήδη πως σκέπτονται και πράττουν οι εταίροι/ανταγωνιστές μας, καθώς και τι προβλέπει το Κοινοτικό νομικό πλαίσιο.

- ◎ Εμείς, πως πορευτήκαμε μέχρι τώρα;
- ◎ Εμείς, τι πρέπει να επιδιώξουμε σήμερα;

Στόχευση

Η πολιτική υλοποίησης ΔΕ πρέπει:

- ◎ να συμβάλλει ουσιαστικά στην εθνική προσπάθεια για την υπέρβαση της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης.
- ◎ να αποδίδει στον ελληνικό λαό ανταποδοτικά έργα με εύλογο κόστος και χρόνο κατασκευής και με καλή ποιότητα.

Ειδικότερα, η πολιτική υλοποίησης ΔΕ πρέπει:

- ⊙ να αυξήσει την απασχόληση στον τεχνικό κλάδο
- ⊙ να ενισχύσει τις υγιείς μικρομεσαίες επιχειρήσεις
- ⊙ να διευκολύνει τις λίγες εταιρίες που έχουν την δυνατότητα ανάληψης έργων στο εξωτερικό λόγω μεγέθους, τεχνογνωσίας, οικονομικής επιφάνειας και πιστοποιητικών εκτέλεσης μεγάλων έργων.

Ανάθεση ΔΕ: Πως πορευτήκαμε

- Η Οδηγία 2004/18/ΕΚ που ισχύει σήμερα στη Χώρα μας καθορίζει δύο εναλλακτικά κριτήρια ανάθεσης: χαμηλότερη τιμή ή πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά (σύνθετο κριτήριο που συμπεριλαμβάνει τιμή και άλλα υποκριτήρια).

- ◎ Το πρώτο κριτήριο φαίνεται αρχικά να διασφαλίζει την αντικειμενικότητα της επιλογής του ΚτΕ.
- ◎ Στη περίπτωση όμως του δευτέρου, συνήθως κάποια υποκριτήρια αποτιμώνται υποκειμενικά με επακόλουθο κίνδυνο ενστάσεων, καθυστερήσεων και δημόσιας κριτικής.
- ◎ Στη Χώρα μας εφαρμόσθηκε ευρύτατα το πρώτο κριτήριο, ενώ το σύνθετο σπανίως (για μελέτη- κατασκευή).

- ◎ Το κρίσιμο ερώτημα είναι αν η πρακτική αυτή ευνόησε την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού ή αντίθετα συνέτεινε ιστορικά στην επικράτηση άκρατου ανταγωνισμού με συνέπεια μεγάλη ζημία του Δημοσίου και καταστροφή επιχειρήσεων.

Η ελληνική αγορά ΔΕ χαρακτηρίζεται διαχρονικά από: ασυνέπεια χρηματοδότησης από πλευράς Δημοσίου, ύπαρξη μεγάλου αριθμού εργοληπτών σε σχέση με το συνολικό όγκο εργασιών, έλλειψη στρατηγικής και οργάνωσης από πλευράς εργοληπτών και καθημερινό αγώνα επιβίωσής τους, ανεπαρκείς ΚτΕ, σημαντικές τροποποιήσεις συμβάσεων κλπ.

Πρόκειται για εκρηκτικό μείγμα στοιχείων (ψευδο)τέλειου ανταγωνισμού (που θεωρητικά οδηγεί σε προσφορά στο επίπεδο κόστους) με διοικητική και τεχνική αδυναμία καλής εκτέλεσης των συμβάσεων.

- ◎ Πολλές φορές, ο μειοδότης κατά τον υπολογισμό της προσφοράς του όχι μόνο έχει μηδενίσει το κέρδος του, αλλά ούτε καν έχει προβλέψει την πλήρη κάλυψη των γενικών εξόδων του (προσφορά κάτω του κόστους).
- ◎ Απλώς ελπίζει ότι θα μεταβληθεί το αντικείμενο της σύμβασης και ότι με τη «διαπραγματέυση» που ακολουθεί θα επιτύχει βελτίωση των οικονομικών δεδομένων.
- ◎ Η ύπαρξη των συνθηκών αυτών μακροχρόνια οδηγεί σε μη υγιή κατασκευαστικό κλάδο, ημιτελή έργα και μη απορρόφηση πόρων.

- ◎ Όλα αυτά οφείλονται στη μη ανάληψη του «πολιτικού» κόστους εξυγίανσης της αγοράς από τις διαδοχικές Κυβερνήσεις.
- ◎ Διαχρονικά, όποτε η κατάσταση έφθανε στο απροχώρητο, η εκάστοτε Κυβέρνηση νομοθετούσε «καινοτόμα».

- ◎ Πριν σαράντα χρόνια νομοθετήθηκε το «εύλογο όριο», δηλαδή η τιμή προσφοράς ως μοναδικό κριτήριο ανάθεσης, όχι όμως η ελάχιστη (μειοδοσία), αλλά κάτι σαν τη στατιστικά μέση του συνόλου των προσφορών (εύλογη) που υπολογιζόταν αλγοριθμικά.
- ◎ Σε λίγο χρόνο κατέστη δυνατόν να προκαθορίζεται το αποτέλεσμα από υποσύνολο των συμμετεχόντων και η μέθοδος δεν μπορούσε πλέον να πετύχει τον στόχο της. Εύλογα, εγκαταλείφθηκε.

- ◎ Η επαναφορά της αμιγούς μειοδοσίας οδήγησε σε δραματικές καταστάσεις. Μεγάλη εταιρία έφτασε να «σκουπίζει» όλους τους διαγωνισμούς μέχρις ότου κατέρρευσε.

© Πριν είκοσι πέντε χρόνια νομοθετήθηκε η μειοδοσία με «αξιολόγηση», δηλαδή η απόρριψη κάθε προσφοράς που η επιτροπή διεξαγωγής του διαγωνισμού έκρινε ότι ήταν υπερβολικά χαμηλή αδικαιολόγητα, με βάση στοιχεία του διαγωνιζομένου και την κατευθυντήρια εγκύκλιο του Υπουργείου αλλά και με περιθώρια υποκειμενικής κρίσης.

© Σύντομα προέκυψαν κωμικοτραγικά φαινόμενα (πχ να προκρίνεται η 31^η προσφορά με διαφορά 0,01% από την 30^η) και προσφυγές στα δικαστήρια. Οπότε και αυτή η μέθοδος εγκαταλείφθηκε.

- ◎ Επανήλθε μετά ο στατιστικός προσδιορισμός του αναδόχου με απόρριψη μικρού αριθμού προσφορών που προέκυπτε από αριθμητικούς υπολογισμούς («αντικειμενικά») ότι ήταν υπερβολικά χαμηλές αδικαιολόγητα, δηλαδή με βάση αλγόριθμο που καθόριζε εγκύκλιος του Υπουργείου («μαθηματικός τύπος»).
- ◎ Ύστερα όμως από προσφυγές εργοληπτών στα Κοινοτικά Όργανα, προέκυψε η ανάγκη «αιτιολόγησης» (ως ανωτέρω) των απορριπτόμενων προσφορών. Είναι ζήτημα αν υπήρξαν δύο ΚτΕ που να το επιχείρησαν με επιτυχία και ο «μαθηματικός τύπος» εγκαταλείφθηκε.

- ◎ Ο επόμενος Νόμος 3663/2004 επέβαλε για τη μεγάλη πλειοψηφία των δημοπρατήσεων ως μόνο κριτήριο ανάθεσης τη χαμηλότερη τιμή.
- ◎ Προβλήθηκε κυρίως το έωλο επιχείρημα περί προσθέτου οφέλους του Δημοσίου που θα προέρχεται από την διαφορά της πλέον χαμηλής προσφοράς (μειοδοσία) σε σχέση με την πλέον αυξημένη που προέκυπτε από την εφαρμογή του μαθηματικού τύπου.

◎ Τι και αν η διεθνής επιστημονική έρευνα τεκμηριώνει (από τότε) ότι η «απλή και άδολη» μειοδοσία τιμής συνήθως οδηγεί σε συμβατικά προβλήματα, χρονικές καθυστερήσεις, αυξημένη τελική δαπάνη για τον ΚτΕ; Και κατά συνέπεια, μη έγκαιρη απορρόφηση πόρων;

- ◎ Η επαναφορά της αμιγούς μειοδοσίας είχε ως αποτέλεσμα να επανακάμψουν στον εργολαβικό στίβο ημιθανείς επιχειρήσεις και να «χτυπούν» τους διαγωνισμούς.
- ◎ Σήμερα, μετά από πολλά χρόνια, αναζητούνται χρήματα που πληρώθηκαν χωρίς να οφείλονται. Πρόκειται για τυχαίο γεγονός ή απόρροια της επαναφοράς της μειοδοσίας;
- ◎ Και δεν ήταν λίγα χρόνια πριν που μεγάλη εταιρία, με οικονομικά προβλήματα, ανέλαβε πολλά σημαντικά ΔΕ τα οποία σήμερα όλα έχουν βαλτώσει;

- ◎ Το χειρότερο όλων είναι ότι ο πόλεμος υπερβολικά χαμηλών τιμών, όταν επικρατεί, εξαναγκάζει και τις υγιείς επιχειρήσεις σε αντίστοιχες κακές πρακτικές και οριακές αμυντικές τακτικές, προκειμένου να εξασφαλίσουν την επιβίωσή τους.
- ◎ Η σημερινή οικονομική συγκυρία έχει οδηγήσει σε δραματική μείωση των κατασκευών και αυτό προβλέπεται να μην αλλάξει μεσοπρόθεσμα.

- ◎ Οι δημόσιες επενδύσεις θα είναι περιορισμένες, εργοστάσια δεν κατασκευάζονται, το απόθεμα αδιάθετων οικοδομών είναι μεγάλο.
- ◎ Ιδιωτικές επενδύσεις σε μεγάλες υποδομές δεν πρόκειται να πραγματοποιηθούν όσο θα διαρκεί το ασταθές οικονομικό κλίμα και θα υφίσταται πολιτική αμφισβήτηση των παραχωρήσεων και των τελών χρήσης.
- ◎ Οι προσφερόμενες στους διαγωνισμούς εκπτώσεις είναι μεγάλες και τα έργα δεν προχωρούν.

- ◎ Κατά συνέπεια, η επιβίωση του συνόλου των τεχνικών επιχειρήσεων της Χώρας τίθεται υπό αμφισβήτηση.
- ◎ Η όποια πολιτική δημοπράτησης ΔΕ είναι αναγκαίο να έπεται δύσκολων κυβερνητικών αποφάσεων εξυγίανσης του τεχνικού κλάδου, που όμως προϋποθέτουν την ανάληψη πολιτικής ευθύνης και κόστους.

Ανάθεση ΔΕ: Τι μπορεί να γίνει;

- ◎ Είναι ανάγκη να εγκαταλειφθεί ο ισοπεδωτικός ανταγωνισμός φθηνών τιμών και να υιοθετηθεί ο ανταγωνισμός επιτυχούς κατασκευής με συνδυασμό κριτηρίων ανάθεσης (τιμή, χρόνος ολοκλήρωσης και διάρκεια εγγυημένης συντήρησης).
- ◎ Δηλαδή, τους τρεις βασικούς στόχους της επιστημονικής και ολοκληρωμένης διαχείρισης της κατασκευής (κόστος, χρόνος, ποιότητα: τα τρία ταύτα).

- © Τα κριτήρια αυτά είναι ποσοτικά, είναι δυνατό να σταθμίζονται αριθμητικά στη διακήρυξη κατά περίπτωση ανάλογα με τις ανάγκες του ΚτΕ.
- © Η βαρύτητα του κάθε κριτηρίου και οι συντελεστές βαθμολόγησης των προσφορών σε κάθε κριτήριο θα προσδιορίζονται στα τεύχη δημοπράτησης σύμφωνα με ΥΑ και εγκυκλίους.
- © Η βαθμολόγηση θα γίνεται χωρίς ανθρώπινη αξιολόγηση, δηλαδή απόλυτα αντικειμενικά.

- ◎ Ασφαλώς και απαιτείται πολύ καλή προετοιμασία της δημοπράτησης.
- ◎ Ανάλογα με την πολιτική του (πχ. ενίσχυση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων), ο ΚτΕ μπορεί να προσθέτει και άλλα αντικειμενικά υποκριτήρια (πχ. το ποσοστό του προϋπολογισμού του έργου που θα εκτελέσουν ονοματισμένοι υπεργολάβοι).

Βασική Προϋπόθεση

- ◎ Υγιής ανταγωνισμός στην ανάληψη των ΔΕ θα επιτευχθεί μόνον όταν δεν θα μεταβάλλονται εκ των υστέρων το τεχνικό αντικείμενο και οι συνθήκες εκτέλεσης του έργου.

Βελτίωση ποιότητας Μελετών

- ◎ Επισκόπηση και έλεγχος των μελετών ΔΕ από Ελεγκτές Μελετών.
- ◎ Έλεγχος της κατασκευασιμότητας των μελετών από έμπειρους Κατασκευαστές.
- ◎ Συμμετοχή Μελετητών στην εποπτεία της κατασκευής πολύπλοκων έργων.

Ωριμότητα δημοπράτησης

- ◎ Έλεγχος ωριμότητας δημοπράτησης όλων των ΔΕ από Ανεξάρτητο Δημόσιο Φορέα.
- ◎ Δημιουργία Ειδικής Υπηρεσίας Αρχαιολογικών Ερευνών για κάθε μεγάλο έργο (πχ. οδικό άξονα) που θα επιβλέπει εξειδικευμένους εργολήπτες αρχαιολογικών ερευνών.
- ◎ Απαλλοτριώσεις με βάση τις προβλέψεις για τα Ολυμπιακά Έργα (με βελτιώσεις).
- ◎ Χρησιμοποίηση εξωτερικών πόρων (outsourcing) για την υποστήριξη των Δημοσίων Υπηρεσιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

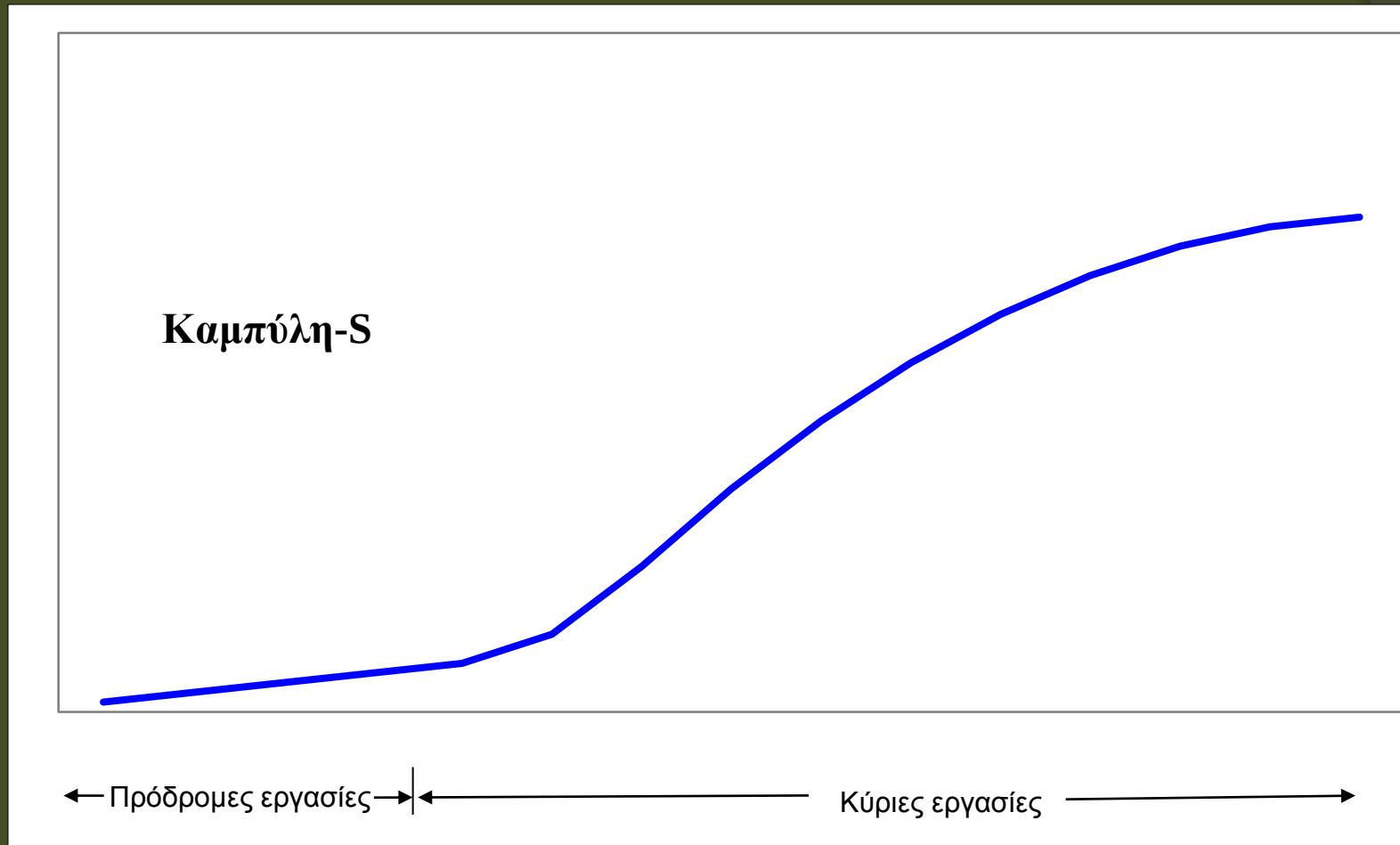
Δημόσια Διαβούλευση

- Ο ΚτΕ προβαίνει υποχρεωτικά σε παρουσίαση του προς ανάθεση έργου και σε σχετική διαβούλευση με τις κατά το νόμο δυνάμενες να λάβουν μέρος στο συγκεκριμένο διαγωνισμό εργοληπτικές επιχειρήσεις και εξετάζει τις προτάσεις τους.

Πρόδρομες εργασίες

- Εκτέλεση προδρόμων εργασιών ως αυτοτελών ΔΕ για την άρση κάθε εμποδίου στην ταχεία και ομαλή εκτέλεσή του κυρίως έργου (μετακινήσεις δικτύων ΟΚΩ, αρχαιολογικές έρευνες, οδοί πρόσβασης, λατομεία, δανειοθάλαμοι, αποθεσιοθάλαμοι, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές έρευνες και αδειοδοτήσεις).
- Οι πρόδρομες εργασίας θα εκτελούνται κατά τη διάρκεια εκπόνησης των οριστικών μελετών και διεξαγωγής του διαγωνισμού ανάθεσης του κυρίως έργου.

Εκτέλεση πρόδρομων εργασιών (αυτοτελές έργο)



Περιορισμός μεταβολών οικονομικού αντικειμένου

- ◎ Προσφορά κατ' αποκοπή τιμής για το σύνολο του έργου ή για αυτόνομα μέρη του με εγγυημένο προϋπολογισμό.
- ◎ Συμφωνίες – πλαίσια με ανεξάρτητους διαγωνισμούς, ώστε να εκτελούνται οι τυχόν αναγκαίες πρόσθετες εργασίες και οι πρόδρομες εργασίες.

Παρακολούθηση προόδου έργου

- ◎ Κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου και ανά τρίμηνο:
 - η ΔΥ συντάσσει και διαβιβάζει στην ΠΑ εκθέσεις προόδου του έργου (ανακλύπτοντα σημαντικά προβλήματα, σφάλματα προμετρήσεων, απρόβλεπτες περιστάσεις, πιθανότητα εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, μεταβολή προϋπολογισμού κλπ).
 - ο Ανάδοχος συντάσσει και υποβάλλει στην ΔΥ και ΠΑ εκθέσεις ως ανωτέρω.

Τμηματικές προθεσμίες

- © Για τη διαπίστωση της ικανοποιητικής εξέλιξης της εργολαβίας, στα συμβατικά τεύχη περιλαμβάνονται υποχρεωτικά και για την περίοδο αμέσως μετά την έναρξη των εργασιών εκτέλεσης, ανάλογα με το μέγεθος του έργου και τις συνθήκες εκτέλεσης, κατάλληλες τμηματικές προθεσμίες.
- © Θέσπιση διαδικασιών δυνατότητας ταχείας αντικατάστασης εργολήπτη που καθυστερεί με τον επόμενο προσφέροντα.

Σχεδιασμός και Προγραμματισμός ΔΕ: Πως πορευτήκαμε

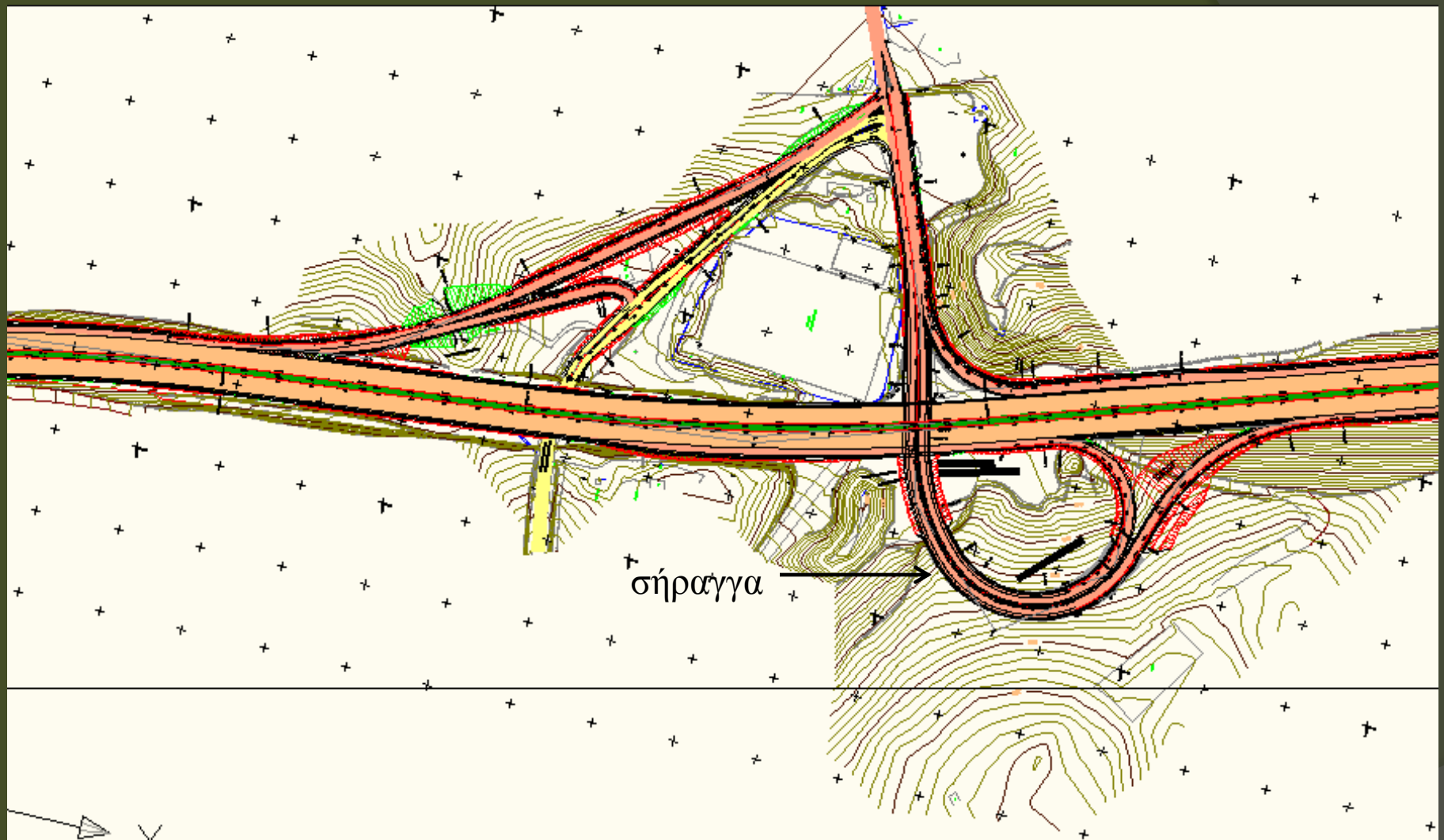
Ανορθολογικός προγραμματισμός έργων, πχ:

- ◎ Ο Αυτοκινητόδρομος Λαμία – Στυλίδα – Λάρισα, μήκους 150 χλμ, ολοκληρώθηκε πρόσφατα.
- ◎ Ο Ε65 (Λαμία – Σοφάδες – Τρίκαλα – Εγνατία Οδός) κατασκευάζεται ως έργο παραχώρησης.
- ◎ Κατασκευάζεται από την Περιφέρεια Θεσσαλίας το τμήμα Σοφάδες-Λάρισα ως οδός ταχείας κυκλοφορίας με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση.

- ◎ Ο Ε65 μαζί με το τμήμα Σοφάδες – Λάρισα εξασφαλίζουν την υψηλού επιπέδου σύνδεση Λαμίας – Λάρισας με μικρότερο συνολικό μήκος.
- ◎ Κατά συνέπεια, η κατασκευή 150 χλμ αυτοκινητοδρόμου θα μπορούσε να έχει αναβληθεί επί μακρόν και ο Ε65 να είχε κατασκευαστεί με δημόσια χρηματοδότηση.

Αντιοικονομικές Μελέτες:

- Σε πολλές περιπτώσεις έργων, η μελέτη δημοπράτησης έχρηζε ουσιαστικών βελτιώσεων, που ήταν δυνατό να επιτευχθούν όχι μόνο με ελάχιστη επίπτωση στο χρονοδιάγραμμα αλλά και πολλές φορές με μείωση της δαπάνης. Π.χ.:
- Για την μετατροπή του κόμβου K7 (Άνω Πόλης) της Ανατολικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης σε ανισόπεδο προβλεπόταν αρχικά η κατασκευή σήραγγας. Τελικά, αξιοποιήθηκε υφιστάμενη γέφυρα (άνω διάβαση) με πολύ μικρότερη δημόσια δαπάνη.



Σχέδιο αρχικής λύσης κόμβου K7
Ανατολικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης

Τελική λύση κόμβου Κ7



- ◎ Δυστυχώς άλλες εφικτές βελτιστοποιήσεις δεν διαπιστώθηκαν έγκαιρα, πχ.:
- ◎ Στον Αυτοκινητόδρομο Ε65 θα μπορούσε να αποφευχθεί (αν είχαν συνεργασθεί επιτυχώς οι δύο αρμόδιοι δημόσιοι φορείς) η κατασκευή δύο δίδυμων σηράγγων μήκους 600μ (καθώς και δύο σιδηροδρομικών) στην περιοχή του Σμοκόβου.

Σιδηροδρομική γραμμή και Ε65: Ξυνιάδα - Σμόκοβο



Σιδηροδρομική γραμμή και Ε65: Ξυνιάδα - Σμόκοβο



Σχεδιασμός

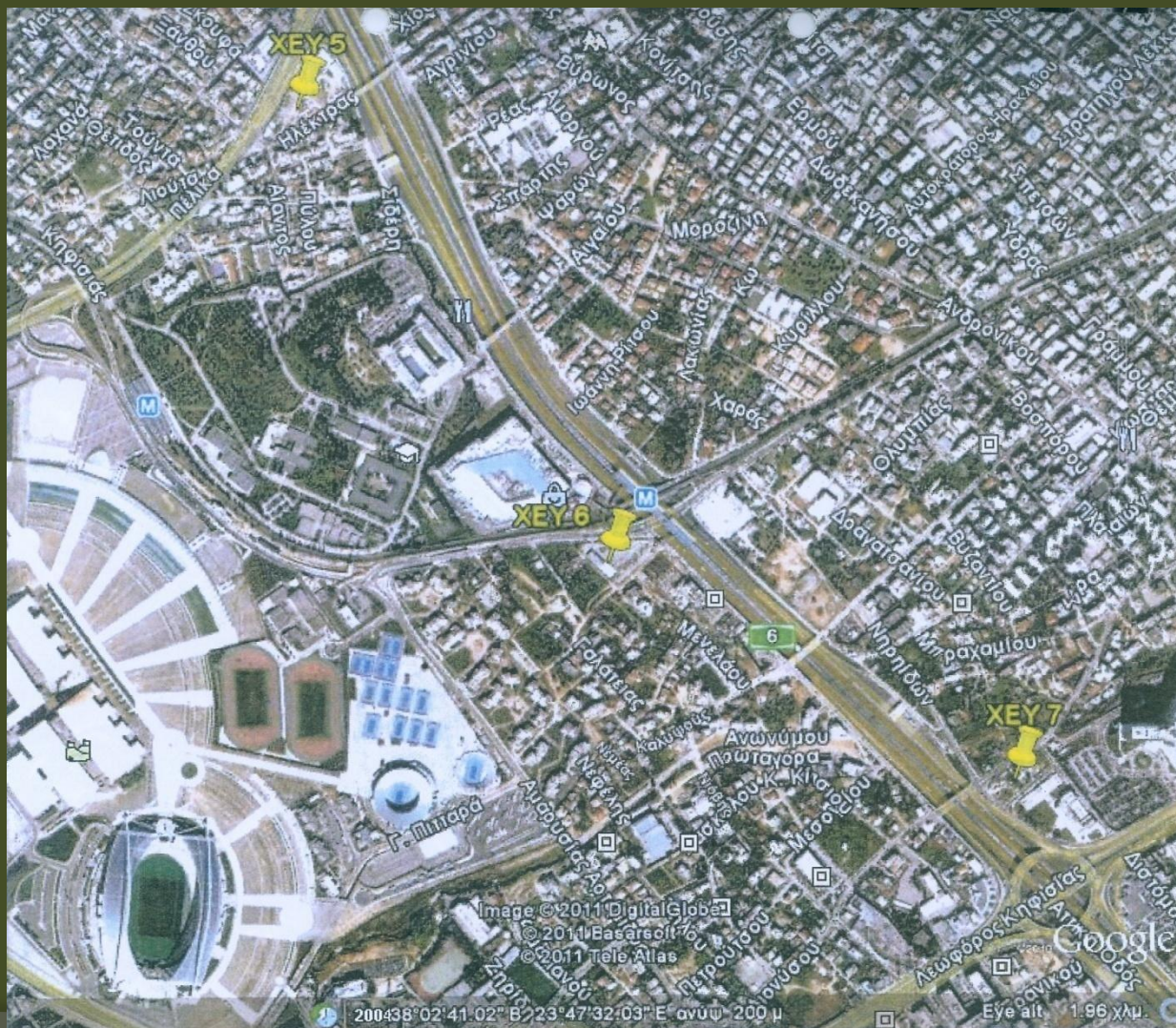
- ◎ Στο σιδηροδρομικό δίκτυο κυριαρχήθηκε επί μακρόν από την τάση διατήρησης σε λειτουργία του υφιστάμενου δικτύου με βελτιώσεις, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική ζήτηση, όπως συνέβη για παράδειγμα στο παλαιό και σε αχρησία τμήμα Μεσολόγγι – Αγρίνιο και στο απαρχαιωμένο δίκτυο της Πελοποννήσου.
- ◎ Όμως, το δεύτερο σταμάτησε να λειτουργεί μετά τα έργα βελτίωσης και το πρώτο δεν λειτούργησε ποτέ.

- ◎ Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών όντως επιδιώκει την μετακύληση επιβατών και εμπορευμάτων από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο, ώστε να μειωθούν οι καθυστερήσεις και να προστατευθεί το περιβάλλον.
- ◎ Όμως, η μεταφορά με σιδηρόδρομο υπερτερεί της οδικής μόνο στην περίπτωση μεγάλου αριθμού επιβατών και όγκου εμπορευμάτων (υψηλή ζήτηση).
- ◎ Αυτό είναι μη ρεαλιστικό για τη Χώρα μας με δεδομένη την πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα στην περιφέρεια
- ◎ Επίσης, το κόστος κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής στις ορεινές περιοχές είναι εξαιρετικά υψηλό.

- ◎ Είναι λοιπόν σαφές ότι η κατασκευή Σιδηροδρομικής Εγνατίας και Ιόνιας δεν αποτελεί άμεση προτεραιότητα.
- ◎ Αντίθετα, πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου.
- ◎ Παράλληλα, πρέπει να προωθηθούν λεωφορειακές γραμμές διανομής που θα ξεκινούν από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς.

- ◎ Στον πρόσφατα κατασκευασμένο προαστιακό σιδηρόδρομο Αθηνών δεν υπάρχει πρόβλεψη στους σταθμούς για διευκολύνσεις park and ride και λεωφορειακές συνδέσεις.
- ◎ Και δυστυχώς, οι παλαιοί εργοταξιακοί χώροι (που θα έλυναν το ανωτέρω πρόβλημα αξιοποιούμενοι και θα καθιστούσαν βιώσιμο τον Προαστιακό) πωλούνται σήμερα από το Δημόσιο αντί ευτελούς τιμήματος.

Χώροι Park and Ride στην Αττική Οδό



Χώροι Park and Ride στην Αττική Οδό

- Υφιστάμενοι Χώροι Εγκαταστάσεων Υποστήριξης (ΧΕΥ) κατά την κατασκευή του έργου

Χρήση	ΧΕΥ	ΕΚΤΑΣΗ/m ²)
στάθμευση	Λιοσίων	4.600
	Τατοΐου	1.770
	Παλλήνης	3.500
	Κάντζας	6.862
	Πεντέλης	4.175
	Οδού Δάβαρη	7.565
	Μαγούλας	10.000
στάθμευσης σε συνδυασμό με άλλες χρήσεις	Νερατζιώτισσας	5.500
	Κηφισίας	4.275
	Πλακεντίας	5.780

Χώροι Park and Ride στην Αττική Οδό

Το ΧΕΥ Νερατζιώτισσας έκτασης 5.500 m² επωλήθη
από το ΤΑΙΠΕΔ έναντι 1.800.000 €



Λιμάνια και περιφερειακά αεροδρόμια:

Πολλές επενδύσεις σχεδιάστηκαν χωρίς αξιόπιστες προβλέψεις ζήτησης και αναλύσεις κόστους-οφέλους, πχ.:

- ◎ Λιμάνι Αλεξανδρούπολης: συνεχώς το μεγαλώνουν αν και λίγα καράβια προσεγγίζουν σε αυτό.
- ◎ Νέο λιμάνι Καβάλας: ανταγωνιστικό στο προηγούμενο, το προσεγγίζουν ελάχιστα καράβια.
- ◎ Αεροδρόμιο Άργους Ορεστικού: ελάχιστες προσ-απογειώσεις την εβδομάδα.

Λιμένας Αλεξανδρούπολης



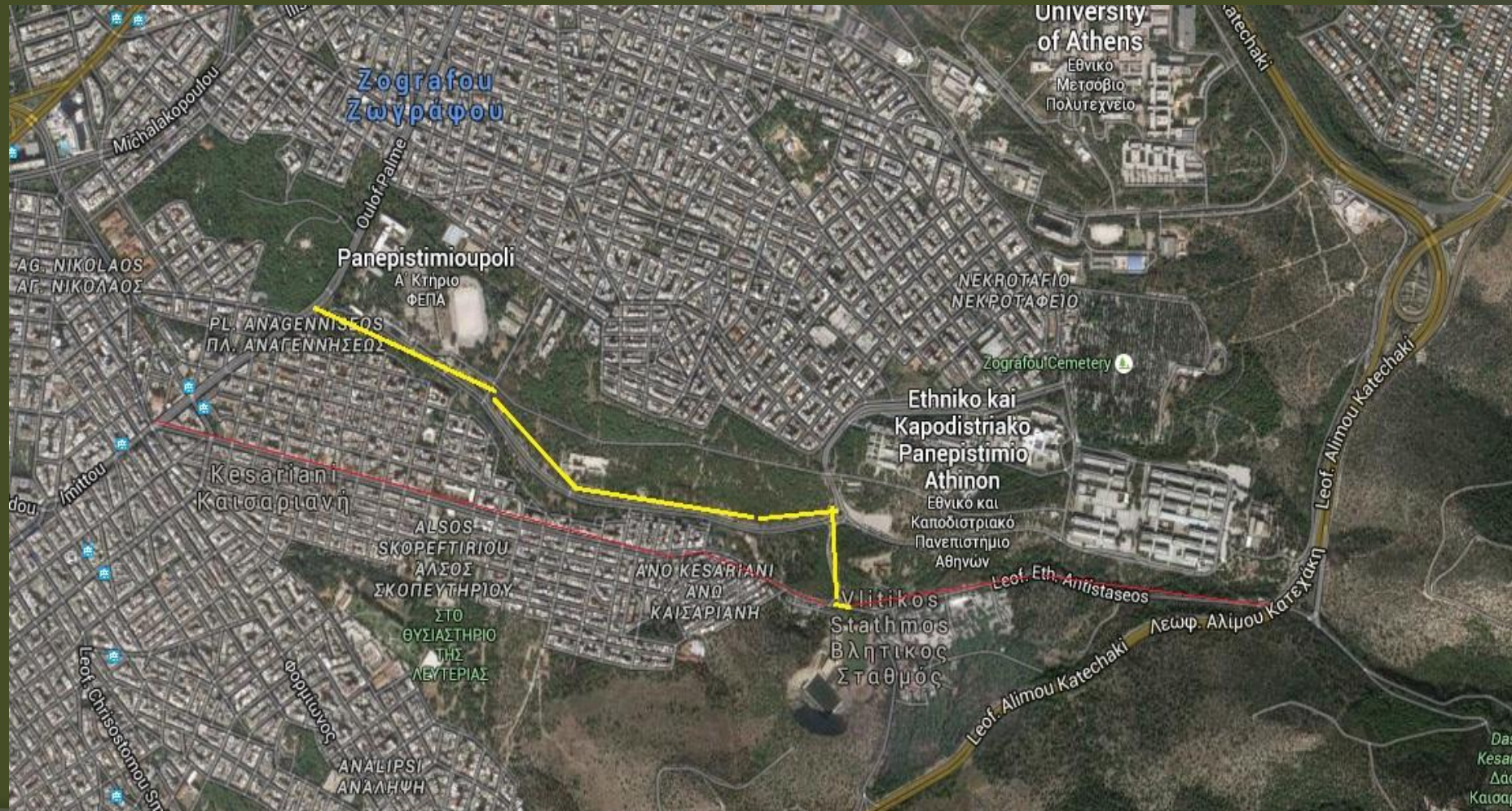
Σχεδιασμός και Προγραμματισμός ΔΕ: Τι μπορεί να γίνει ;

- ◎ Για να επανακάμψει η οικονομία σε αναπτυξιακή τροχιά, τώρα που τα επενδυτικά κεφάλαια σπανίζουν, είναι αναγκαίο, μεταξύ πολλών άλλων, να προχωρήσουν ταχύτατα ανταποδοτικές (και όχι σχολάζουσες) επενδύσεις στις δημόσιες υποδομές, αποφεύγοντας τα σφάλματα του παρελθόντος. Πώς όμως;

- ◎ Ο σχεδιασμός των έργων πρέπει να στηρίζεται σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους οφέλους που βασίζονται σε αξιόπιστες προβλέψεις ζήτησης, ώστε να εγγυάται την οικονομική βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα των επενδύσεων.
- ◎ Προτεραιότητα πρέπει να απονέμεται σε έργα χαμηλού προϋπολογισμού που δημιουργούν συνέργειες με άλλα ή τα ολοκληρώνουν και εξυπηρετούν όσο περισσότερες ανάγκες.

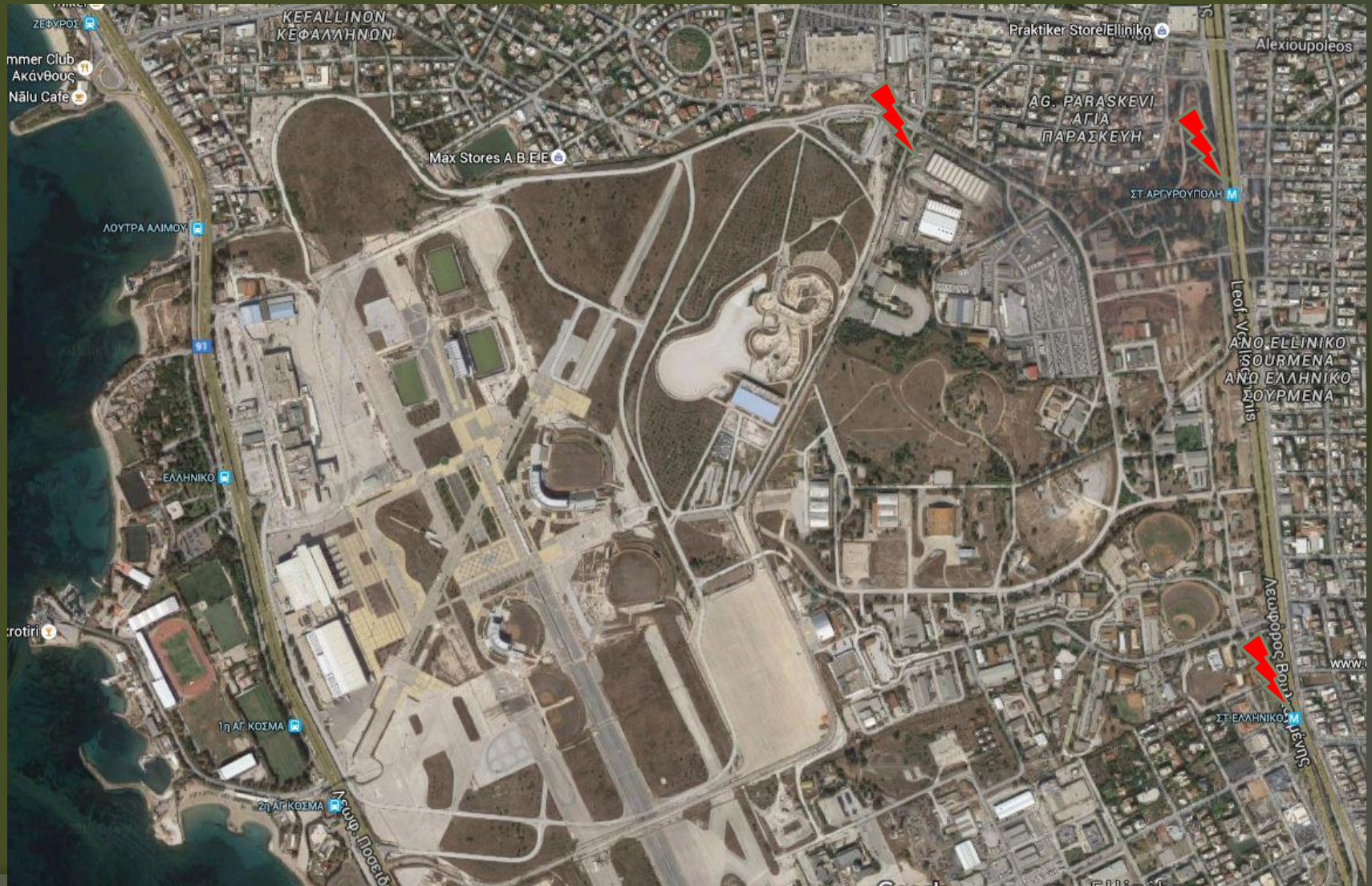
- ◎ Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της (Value for Money). Δηλαδή, θα πρέπει να μελετάται ορθολογικά και με πληρότητα. Π.χ.:
- ◎ Η Περιφερειακή Οδός Υμηττού μπορεί συνδεθεί στον κόμβο Καισαριανής με την Υμηττού / Ούλωφ Πάλμε μέσω υφισταμένης οδού της Πανεπιστημιούπολης με ελάχιστο κόστος.

Περιφερειακή Οδός Υμηττού
Σύνδεση κόμβου Καισαριανής στην με Ούλωφ Πάλμε
μέσω υφισταμένης οδού του Πανεπιστημίου.



- ◎ Η νέα ταχεία πρόσβαση στο κέντρο της Αθήνας θα ανακουφίσει σημαντικά τόσο την Λεωφόρο Κατεχάκη, όσο και την κεντρική Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως στην Καισαριανή.

Σύνδεση μετρό και τραμ στο Ελληνικό



- © Το παραλιακό τραμ μπορεί να προσεγγίσει στο σταθμό του μετρό στο Ελληνικό με επέκταση της γραμμής του κατά 800μ από το υφιστάμενο αμαξοστάσιο, με πολύ μικρό κόστος. Η σύνδεση θα αυξήσει σημαντικά τους επιβάτες του τραμ που υπολειτουργεί. Θα έπρεπε να λειτουργεί ήδη λεωφορειακή σύνδεση των δύο μέσων.

Οδός Νίκης στη Θεσσαλονίκη

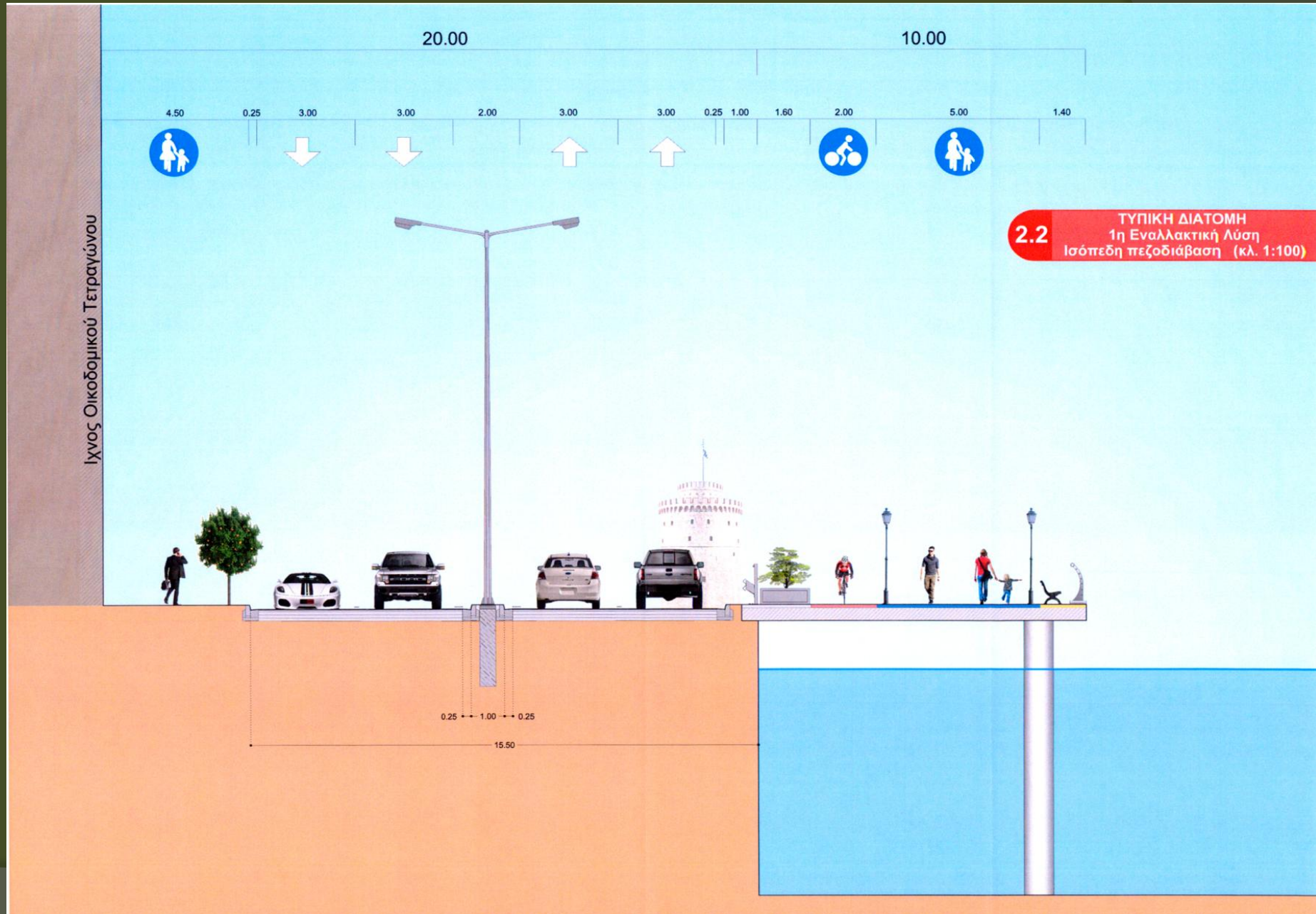


1.1

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ
Υφιστάμενης κατάστασης

- ◎ Στην οδό Νίκης στη Θεσσαλονίκη, μεταξύ Λιμένα και Λευκού Πύργου, ο παραλιακός πεζόδρομος / ποδηλατόδρομος, πλάτους 6.5μ, μπορεί να μετατοπισθεί σε ελαφρά εξέδρα με ξύλινο κατάστρωμα, πλάτους 10μ, που θα κατασκευαστεί επί πασσάλων παραπλεύρως.

Επιθαλάσσιος περίπατος αντί υποθαλάσσιας αρτηρίας



- ◎ Ο χώρος που απελευθερώνεται επιτρέπει όχι μόνο τη μετατροπή της Νίκης σε αμφίδρομη Λεωφόρο χαμηλής ταχύτητας με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, αλλά και την λειτουργία δύο λωρίδων με κατεύθυνση ανατολικά προς δυτικά από Μ.Αλεξάνδρου / Συνδίκια μέχρι τα Δικαστήρια.

- ◎ Βελτιώνεται ο παραλιακός περίπατος και επιτυγχάνεται το μέγιστο μέρος του οφέλους της υποθαλάσσιας αρτηρίας (όσον αφορά στην κυκλοφορία) με το 3% του κόστους της (ή το 20% της αποζημίωσης που θα πληρώσει το Δημόσιο γιατί δεν κατασκευάστηκε).

Αύξηση όγκου εργασιών: Έργα εξωτερικού

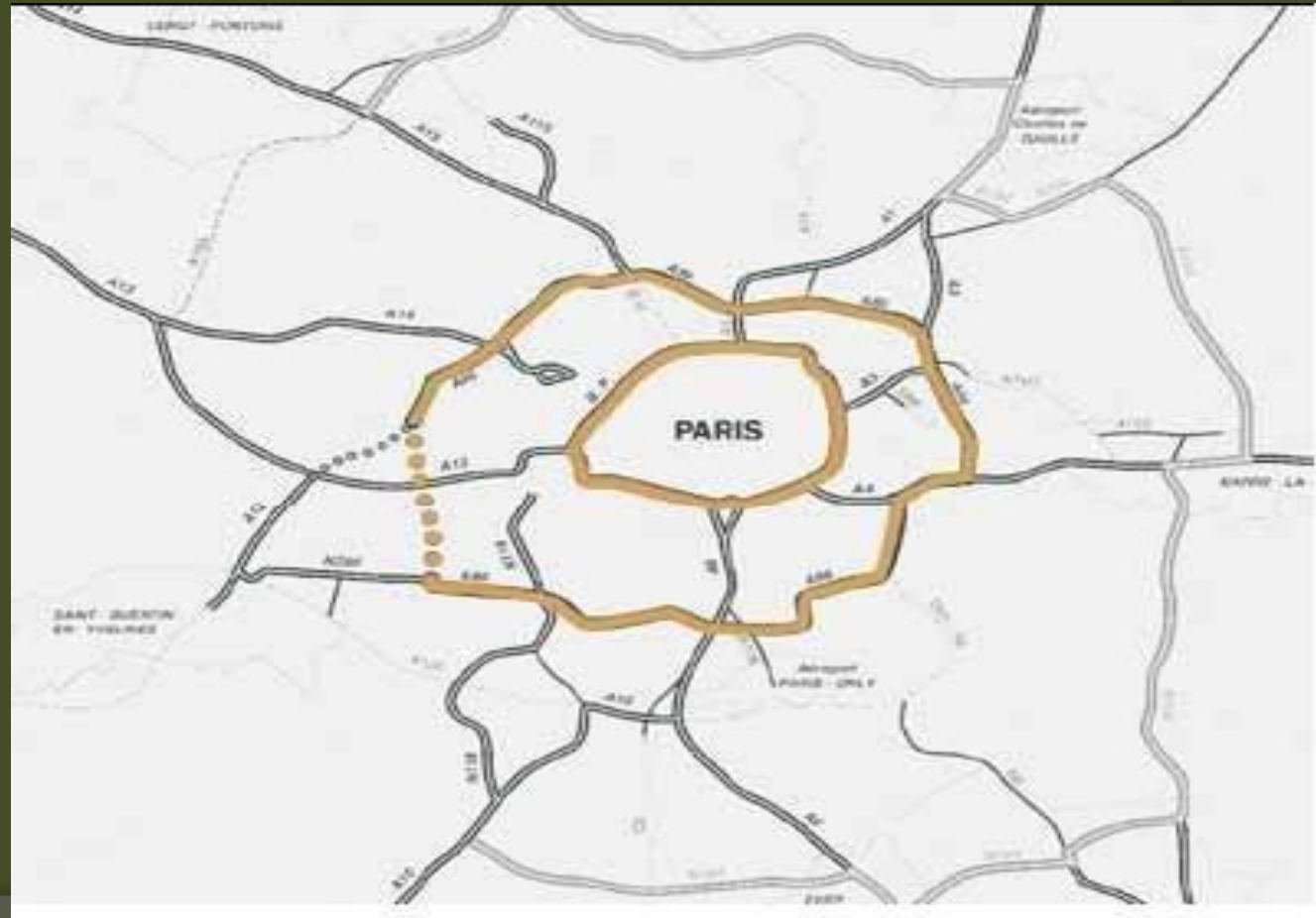
- ◎ Η παγκοσμιοποίηση δίνει όλο και περισσότερο στις ελληνικές τεχνικές εταιρίες την δυνατότητα ανάληψης έργων στο εξωτερικό.
- ◎ Ωστόσο, δεν υπάρχει εθνική στρατηγική αξιοποίησης της.

- ◎ Πολλοί ομιλούν για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και την απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων, ελάχιστοι όμως σκέπτονται το τεχνικό ανάλογο, δηλαδή εργοτάξια στο εξωτερικό με ελληνική στελέχωση (μηχανικούς, εργοδηγούς, χειριστές μηχανημάτων, τεχνίτες).
- ◎ Προϋπόθεση για την ανάληψη έργων στο εξωτερικό είναι να συντηρηθεί η εμπειρία των μεγάλων Ελληνικών Τεχνικών Εταιριών στο απαιτούμενο επίπεδο.

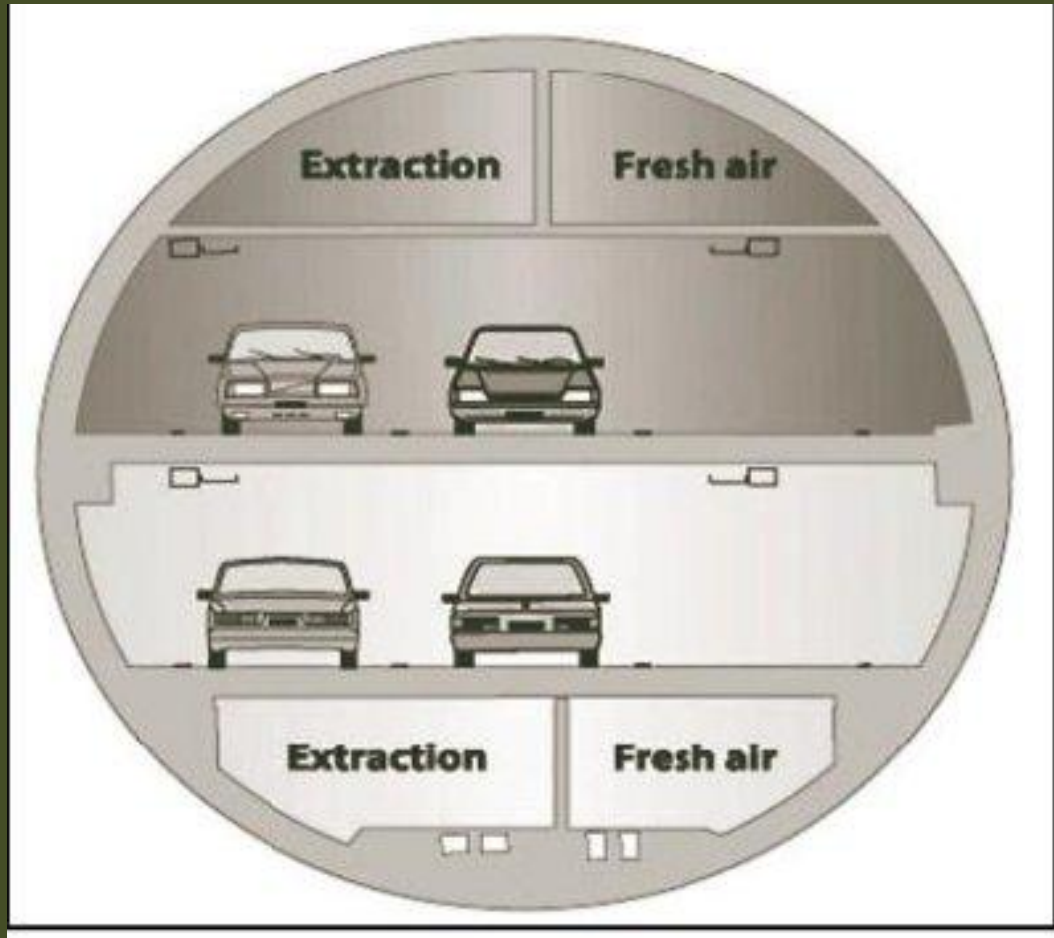
- ◎ Η υπερβολική κατάτμηση της δημοπράτησης των μεγάλων έργων πρέπει να αποφεύγεται. Π.χ., οι αυτοκινητόδρομοι δεν είναι σωστό να κατατμηθούν προς δημοπράτηση σε μη λειτουργικά υποτμήματα για πολλούς λόγους.
- ◎ Με ποιο τρόπο όμως μπορούν να αποφευχθούν τα πολλά μειονεκτήματα αλλά και να ενισχυθούν ταυτόχρονα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις;
- ◎ Αρκεί να συμπεριληφθεί στα υπο-κριτήρια ανάθεσης το ποσοστό του προϋπολογισμού που θα εκτελέσουν «ονοματισμένοι» υπεργολάβοι (μικρομεσαίες επιχειρήσεις).

Duplex A86, Paris Super- Peripherique

Completion: 2011

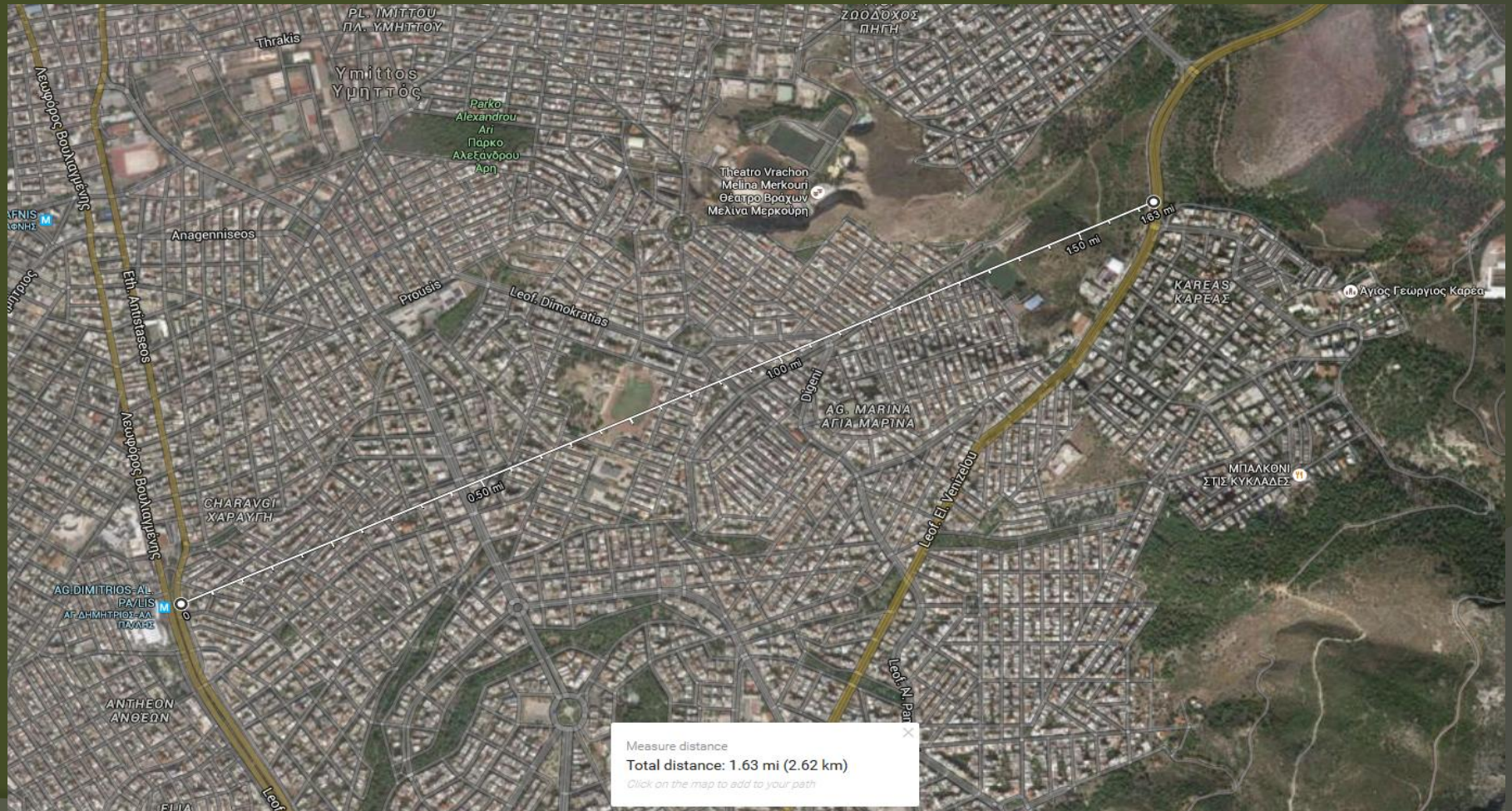


Duplex A86, Paris Super- Peripherique



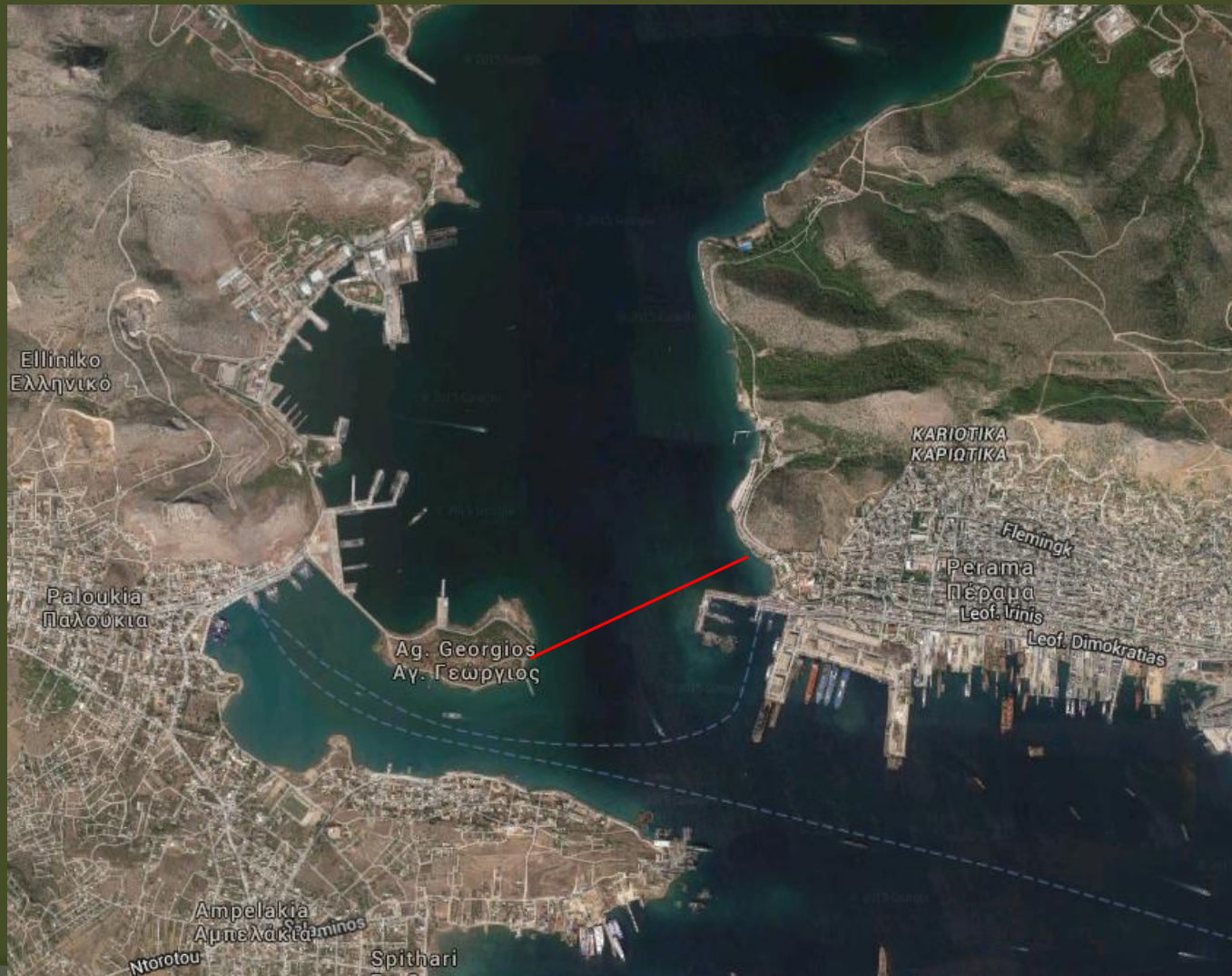
◎ Στον εξωτερικό δακτύλιο του Παρισιού, κατασκευάστηκε διώροφη σήραγγα αμφίδρομης κατεύθυνσης μόνον για επιβατηγά οχήματα, μήκους 10χλμ, με το 60% περίπου του κόστους των διδύμων σηράγγων.

Σήραγγα σύνδεσης Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (κόμβος Σακέτα) με Λεωφόρο Βουλιαγμένης (σταθμός Παναγούλη)



- ◎ Είναι τεχνικά εφικτή η σύνδεση της Περιφερειακής Υμηττού (Σακέτα) με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης (Σταθμός Παναγούλη) με διώροφη σήραγγα 2500μ. Πρέπει συνεπώς να εξετασθεί η βιωσιμότητα παραχώρησης του υπόψη έργου εύλογου κόστους (αντί της επέκτασης 10000μ με δίδυμες σήραγγες κατά μήκος του Υμηττού).

Ζεύξη Σαλαμίνας



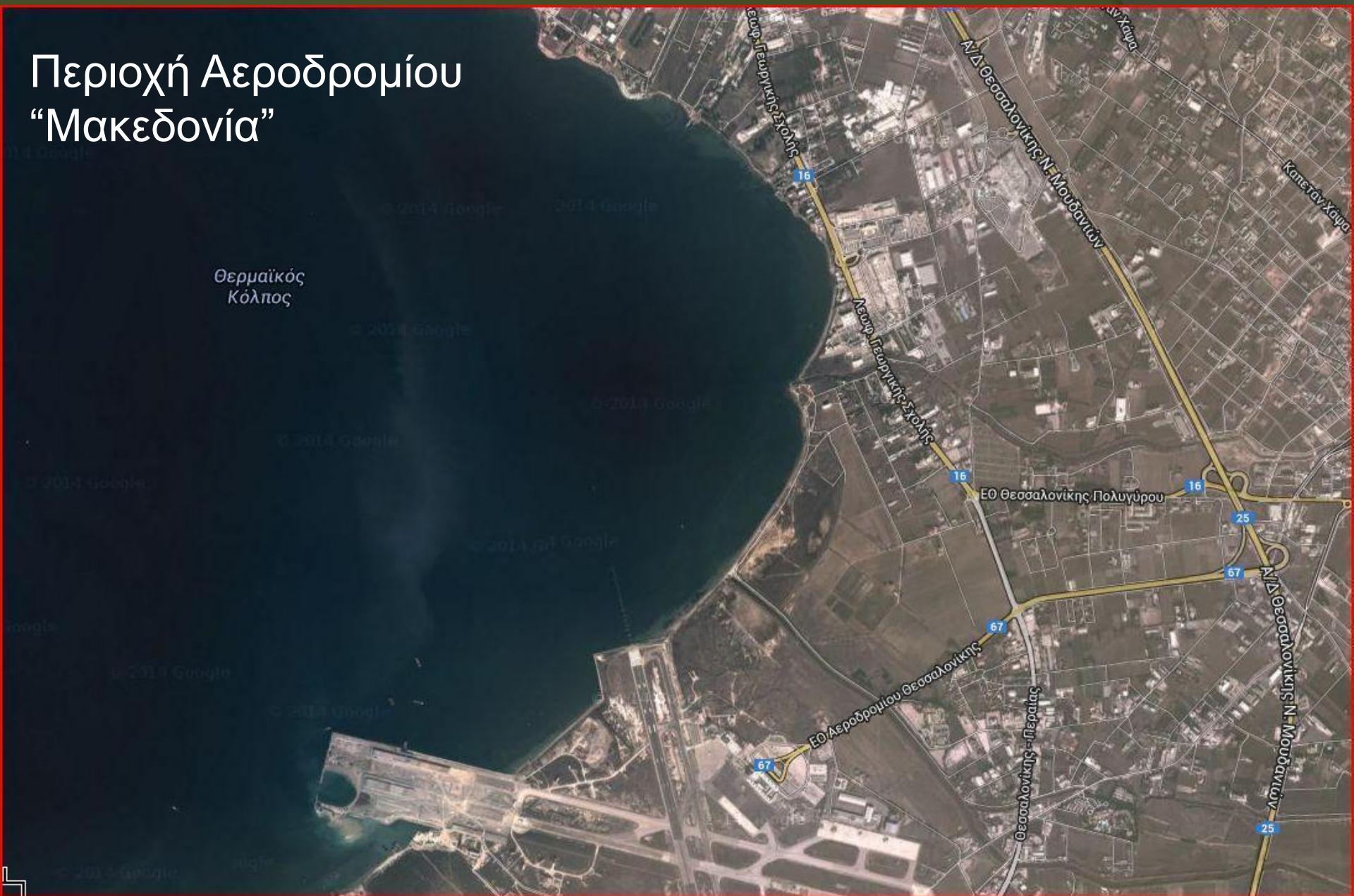
- ◎ Παρόμοια τεχνική λύση μπορεί να υιοθετηθεί και για την παραχώρηση της Ζεύξης Σαλαμίνας, με παράλληλη αναστολή της κατασκευής των παρακάμψεων των δύο οικισμών για πιο εύθετο χρόνο.

Αύξηση όγκου εργασιών: Μεγάλα Έργα Παραχώρησης

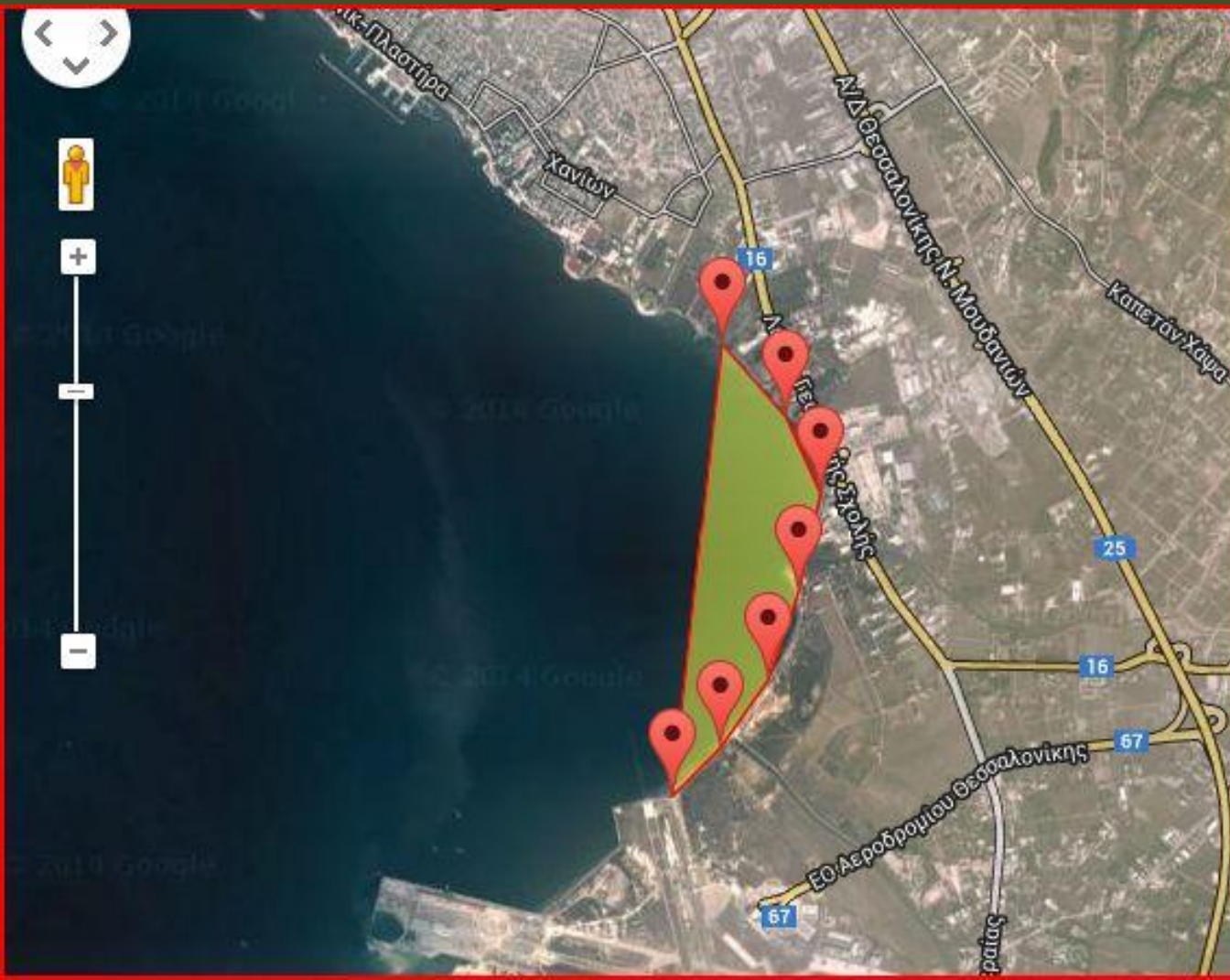
Think out of the box

- © Πρέπει να δρομολογηθούν με καινοτόμο προσέγγιση αρκετές επενδύσεις μεγάλου προϋπολογισμού, στους τομείς της ενέργειας και του τουρισμού κυρίως, ακόμα και ξεπερνώντας σε ειδικές περιπτώσεις το υφιστάμενο πλαίσιο περιορισμών.

Περιοχή Αεροδρομίου “Μακεδονία”



Αξιοποίηση αβαθούς θαλασσίου τμήματος στην περιοχή Αεροδρομίου Μακεδονία



Έκταση επίχωσης
1500 στρέμματα

Μαρίνα
Χώροι πρασίνου
Θεματικό πάρκο
Κατοικίες
Ξενοδοχεία

- ◎ Η έκταση είναι δίπλα στο αεροδρόμιο, σε μελλοντικό σταθμό μετρό, σε καζίνο, σε νοσοκομεία, στο Διεθνές Πανεπιστήμιο, σε αθλητικό συγκρότημα και σε πολυκαταστήματα.



Μακρόνησος

18 500 στρ.



Η Μακρόνησος είναι το πλησιέστερο στην Αττική νησί των Κυκλάδων. Έχει έκταση 18500στρ (το μισό της Σαντορίνης ή το τριπλάσιο της υπό παραχώρηση έκτασης στο Ελληνικό) και είναι στην πράξη ακατοίκητο και παρθένο. Βέβαια, το μισό έχει δεσμευτεί για να πολλαπλασιάζονται οι γλάροι και το άλλο μισό για λόγους ιστορικής κληρονομιάς.

Το νησί πλεονεκτεί γιατί είναι ταχύτατα προσβάσιμο από το αεροδρόμιο Βενιζέλος και το λιμάνι του Λαυρίου και συνδέεται εύκολα με τα δίκτυα ηλεκτρισμού και ύδατος της Αττικής. Μπορεί να πολεοδομηθεί και οικοδομηθεί με σεβασμό στο Κυκλαδίτικο τοπίο και Αρχιτεκτονική, τους ιστορικούς χώρους και κτίρια και με προστασία της αναπαραγωγής των πτηνών. Η Μακρόνησος μπορεί να προσελκύσει πολλές και μεγάλες τουριστικές επενδύσεις.

Διοικητική στήριξη

- Σε κάθε περίπτωση, η επιτυχημένη υλοποίηση ΔΕ προϋποθέτει αποτελεσματικές Δημόσιες Υπηρεσίες με στελέχη υψηλής επαγγελματικής στάθμης.
- Η ουσιαστική αναβάθμιση των σημερινών δομών είναι αναγκαία και επείγει, αλλά απαιτεί ισχυρή πολιτική βούληση και οργανωτική ικανότητα, τις οποίες δεν επέδειξε επαρκώς καμία Ελληνική Κυβέρνηση μέχρι σήμερα.

Λοιπόν, τι μπορεί να γίνει στα ΔΕ ώστε να επιτευχθεί το βέλτιστο κόστος και να μεγιστοποιηθεί το κοινωνικό όφελος;

- ◎ Σύγχρονες διαδικασίες ανάθεσης και νομοθετικές ρυθμίσεις (Αδειοδοτήσεις κλπ).
- ◎ Εθνικός Στρατηγικός Σχεδιασμός Έργων και Ορθολογικός Προγραμματισμός τους.
- ◎ Εκσυγχρονισμός δομών παραγωγής έργων.
- ◎ Αύξηση Όγκου Εργασιών (Έργα Εξωτερικού, Ιδιωτικές Επενδύσεις).

**Των οικιών ημών πλειστηριαζομένων,
ημείς άδομεν.**

Τι πρέπει να γίνει

- ◎ Η πραγματική μάχη της εποχής μας είναι ανάμεσα στη συντήρηση και στην καινοτομία.
- ◎ Και για να ρυθμίζουμε εμείς τις τύχες μας και να μην πορευόμαστε ως παθητικοί αποδέκτες μιας μοίρας που οι άλλοι μας επιφυλάσσουν, στο πλαίσιο της αμείλικτης παγκοσμιοποίησης ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να εκλογικευθούμε, δηλαδή να υπερβούμε τον σημερινό εαυτό μας.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας