ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ | ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

Στην αφετηρία μεγάλων έργων εντός και εκτός της Αττικής

1 δισ. ευρώ το ύψος του ΠΔΕ φέτος για το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Χρίστος Δήμας: Αξιοποίηση των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής.

Στην **Τέτη Ηγουμενίδη**
t.igoumenidi@naftemporiki.gr

ΔΡΟΜΟΛΟΓΕΙΤΑΙ με την προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το πρώτο οδικό έργο, έπειτα από αρκετό χρονικό διάστημα, που αφορά το Λεκανοπέδιο Αττικής.

Πρόκειται για τον τριπλό κόμβο Σκαραμαγκά, προϋπολογισμού 65 εκατ. ευρώ, έργο ο οποίο, όπως λέει στη συνέντευξή του στη «Ν» ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρίστος Δήμας, θα προκηρυχθεί εντός του έτους.

Παράλληλα, υπό σχεδιασμό τελεί η αναδιαμόρφωση του κόμβου εισόδου/εξόδου της Αττικής Οδού προς την Αθηνών - Λαμίας, ένα σημείο όπου παρατηρείται καθημερινά έντονο μποτιλιάρισμα, ώστε να ξεκινήσει και να ολοκληρωθεί το 2026.

Στην αντίπερα δεν έχουν ληφθεί αποφάσεις αναφορικά με τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού (σήραγγα Ηλιουπόλεως, επεκτάσεις προς Ραφήνα και Λαύριο).

Σε ποιο ύψος θα κλείσει φέτος το ΠΔΕ (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων) του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ποιο εκτιμάτε ότι θα είναι το 2026;

«Το ύψος του ΠΔΕ για το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φέτος εκτιμάται πως θα είναι κοντά στο 1 δισ. ευρώ. Σε ποσό αυτό αντικατοπτρίζεται η πρόοδος της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία χρόνια, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση του ΠΔΕ, μέσα του οποίου χρηματοδοτείται η δημιουργία νέων υποδομών με προσιθέμενη αξία για την οικονομία, καθώς ενισχύουν τη δραστηριότητα του κατασκευαστικού κλάδου και, φυσικά, την απασχόληση. Όσον αφορά το 2026, είναι πρώιμο αυτή τη στιγμή να γίνουν εκτιμήσεις».

Ποιες είναι οι εκκρεμότητες στην πορεία της ολοκλήρωσης της συμφωνίας για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού ώστε να επέλθει και το οικονομικό κλείσιμο;

«Η παραχώρηση της Εγνατίας Οδού είναι μια σύνθετη διαδικασία, με πολλές οικονομικές και τεχνικές διαστάσεις, οι οποίες πρέπει να οριστικοποιηθούν προκειμένου να φτάσουμε σε ένα καλό αποτέλεσμα. Σε αυτό το στάδιο δεν μπορούμε να υπεισέλθουμε σε λεπτομέρειες, αλλά καταβάλλεται μια εντατική προσπάθεια ώστε να οριστικοποιηθούν εντός του έτους και να προχωρήσουμε στην παραχώρηση».

Επειτα και από τα δύο οδικά ΣΔΙΤ που έχουν δρομολογηθεί (Δράμα - Αμφίπολη και Θεσσαλονίκη - Εδεσσα) υπάρχει περιθώριο για άλλα έργα με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ, με δεδομένο ότι υπάρχει συγκεκριμένο πλαφόν για τις πληρωμές διαθεσιμότητας;

«Τα συγκεκριμένα οδικά έργα αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της αξιοποίησης των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ως ένα σύγχρονο, ευέλικτο και αποδοτικό εργαλείο για την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής.

Συνδυάζουν τη δυναμική του ιδιωτικού τομέα με τη θεσμική του Δημοσίου και γι' αυτό το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ακολουθεί τη συγκεκριμένη προσκτική σε αρκετά ακόμη έργα τα οποία πραγματοποιούνται, όπως:

- Η Υπερυψωμένη Λεωφόρος Ταχείας Κυκλοφορίας Θεσσαλονίκης.
- Τα τμήματα Χερσόνησος - Μάλια και Μάλια - Νεάπολη του ΒΟΑΚ στην Κρήτη.
- Η μελέτη και κατασκευή του οδικού άξονα Καλαμάτα - Ριζόμυλος - Μύλος - Μεσσήνη.
- Η κατασκευή 17 σχολικών μονάδων στην Κεντρική Μακεδονία μέσω του προγράμματος "Μαρίνα Γιαννάκου".

Δύο νέα έργα με ΣΔΙΤ που βρίσκονται σε ωρίμανση ώστε να ξεκινήσουν οι διαγωνιστικές διαδικασίες είναι στον τομέα της διαχείρισης υδάτινων πόρων και συγκεκριμένα, το φράγμα του Ενιπέα στα Φάρσαλα και τα δύο φράγματα στον Ταυρωνίτη Χανίων».

Ποια είναι και πότε θα δρομολογηθούν τα έργα - παρεμβάσεις στην Αττική Οδό;

«Υπενθυμίζεται πως η νέα σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε πέρυσι προβλέπει την παραχώρηση της Αττικής Οδού για 25 έτη και μέσα στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου είναι να εκτελεί εργασίες για την ελαφριά και βαριά συντήρηση του οδικού άξονα. Μια σημαντική παρέμβαση στην οποία σχεδιάζουμε άμεσα να προχωρήσουμε είναι η ανοιξιμόρφωση του κόμβου εισόδου/εξόδου της Αττικής Οδού προς την Αθηνών - Λαμίας, ένα σημείο όπου παρατηρείται καθημερινά έντονο μποτιλιάρισμα. Το υπουργείο βρίσκεται σε συνεννόηση με τον παραχωρησιούχο με σκοπό το έργο να ξεκινήσει και να ολοκληρωθεί μέσα στο 2026».

Περαιτέρω ποια έργα θεωρείτε ότι είναι ώριμα για να προχωρήσουν στο Λεκανοπέδιο με δεδομένο ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση κτυπά κόκκινο κατά το μεγαλύτερο τμήμα της ημέρας;

«Καταρχάς, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αττική είναι σύνθετο ζήτημα με πολλές παραμέτρους, οι οποίες δεν περιορίζονται στη χωρητικότητα του οδικού δικτύου έναντι του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού των οχημάτων. Υπάρχουν κι άλλοι σημαντικοί παράγοντες, όπως η χρήση του Ι.Χ. ή η προφιλόσοφία των καταστημάτων, που επηρεάζουν τον κυκλοφοριακό φόρτο. Συνεπώς, επενδύσαμε στη βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου, με την κατασκευή της νέας γραμμής του μετρό και την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, καθώς είναι αναγκαίο να διαμορφώσουμε συνθήκες βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην πρωτεύουσα. Παράλληλα, αναγνωρίζουμε ότι χρειάζονται έργα που θα αποτρέπουν τη διέλευση βαρέων οχημάτων από τον αστικό ιστό, όπως ο τριπλός κόμβος Σκαραμαγκά, όπου φιλοδοξούμε να προχωρήσουμε στη δημοπράτηση εντός του 2025. Η σύνδεση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω (ΔΠΛΑ) με την Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου, σε συνδυασμό με τις παρεμβάσεις στους ανισόπεδους κόμβους Σκαραμαγκά, Σχιστού και Ναυπηγίων, θα συμβάλει στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας στη Λεωφόρο Σχιστού, ενώ θα εκτρέψει την κίνηση πολλών οχημάτων από τον κορεσμένο Κηφισό στον νέο άξονα Σχιστού - ΔΠΛΑ».

Οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού και το Μετρό Αθήνας

Χρειάζονται έργα που θα αποτρέπουν τη διέλευση βαρέων οχημάτων από τον αστικό ιστό.

Πού βρίσκεται η συζήτηση για τη σήραγγα της Ηλιουπόλεως, έργο που θεωρείται απαραίτητο, λόγω και της μεγάλης ανάπτυξης στο Ελληνικό, αλλά και οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Ραφήνα και Λαύριο;

«Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αξιολογεί προτάσεις που υπάρχουν για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της Αττικής, με δεδομένη την ανάπτυξη του οικιστικού ιστού και τις κυκλοφοριακές συνθήκες που διαμορφώνονται. Πρέπει να είναι σαφές, ωστόσο, ότι όλες αυτές οι προτάσεις εξετάζονται μέσα σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο το οποίο προσδιορίζεται από τις οικονομικές δυνατότητες που υπάρχουν για να προχωρήσουμε σε τέτοιες εμβληματικές παρεμβάσεις. Είναι έργα πολύ υψηλού κόστους, τα οποία δεν μπορούν να ξεκινήσουν χωρίς να έχουν διασφαλιστεί οι πόροι. Σχετικά, λοιπόν, με τις συγκεκριμένες προτάσεις, χρειάζεται να γίνει μια προτεραιοποίηση και να εξετασεί η εφικτότητα της κάθε παρέμβασης μέσα στο πλαίσιο της συνεργασίας με τη Νέα Αττική Οδό».

Εχουμε εικόνα για το χρονοδιάγραμμα του τμήματος του Μετρό της Αθήνας που σήμερα είναι υπό κατασκευή (Άλσος Βείκου - Γουδή);

«Η γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που κατασκευάζεται στην Αττική και αποτελεί μια υποδομή που σχεδιάζεται να καλύψει τις σύγχρονες των καθημερινών μετακινήσεων στην πρωτεύουσα για τις προσεχείς δεκαετίες. Σήμερα το έργο βρίσκεται στο καθοριστικό στάδιο της διάνοιξης των σηράγγων. Οι εργασίες συνεχίζονται από τους δύο μεταπόντικες, την "Αθηνά" και τη "Νίκη", οι οποίοι κινούνται παράλληλα από τη Βείκου και την Κατεχάκη. Πρόκειται για μια διαδικασία εξαιρετικά απαιτητική, από τεχνικής άποψης, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί όσο πιο γρήγορα γίνεται, αλλά ταυτόχρονα θέλουμε να προσδιορίσουμε με μεγαλύτερη ασφάλεια το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης».

ΘΙΟΣΙΗΜΕΣΤΑ