

ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

βικών μέτρων αδρανών, στην περιοχή του Α. Αντωνίου. Σημειώνεται ότι κατά της απόφασης της ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ με την οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2002 «Ειδική Περιβαλλοντική Τεχνική Μελέτη Εφαρμογής Δανειοθαλάμων Αμμοχάλικα για τις ανάγκες του έργου επέκταση του διαδρόμου 10-28 του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», υπεβλήθη στο ΣτΕ από τη «ΣΟΥΡΩΤΗ Α.Ε.» τον Μάρτιο του 2003 αίτηση ακύρωσης η οποία μετά από αναβολές πρόκειται να συζητηθεί στις 30.11.2005, ενώ με βάση την υποβληθείσα τον Απρίλιο, του ίδιου έτους, αίτηση αναστολής εκτέλεσής της, το ΣτΕ απαγόρευσε την οποιαδήποτε επέμβαση στο συγκεκριμένο χώρο του δανειοθαλάμου, μέχρι την εκδίκαση της υπόθεσης.

• Η Υπουργική απόφαση είναι κατά παράβαση της Οδηγίας 93/37/ΕΟΚ και κακώς κατακύρωσε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού αναθέτοντας το έργο σε Ε.Ε., καθώς αυτή υπέβαλε «ασυνήθιστα χαμηλή προσφορά». Η αίτηση αναστολής εκτέλεσης της απόφασης απορρίφθηκε από την Επιτροπή Αναστολών του ΣτΕ στις 15 Σεπτεμβρίου του 2005, αναφέροντας, μεταξύ άλλων, ότι επειδή η δικάσιμος για την αίτηση ακύρωσης ορίστηκε στις 3.2.2006, οι εργασίες κατασκευής ενός έργου που θα διαρκέσουν περίπου 6 χρόνια θα βρίσκονται σε αρχικό στάδιο, χωρίς να έχουν αναπτυχθεί σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

• Τέλος ο Δήμος Θερμαϊκού και ο Δήμος Βασιλικών, κατέθεσαν στο Ελεγκτικό Συνέδριο (Ε.Σ.) στις 8 και 12 Σεπτεμβρίου 2005 αντίστοιχα, αίτηση ανάκλησης της πράξης του κλιμακίου του Ε.Σ. με την οποία κρίθηκε νόμιμη η απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ για την κατακύρωση του διαγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 3060/2002, η οποία συζητήθηκε στο αρμόδιο τμήμα του στις 7 Οκτωβρίου, τη δε απόφασή του μέχρι σήμερα δεν γνωρίζουμε.

Κύριε Υπουργέ,

Με βάση όλα τα παραπάνω, τη συζήτηση που ακολούθησε και τις επεξηγήσεις-εκτιμήσεις που δόθηκαν από τη συσταθείσα ειδική επιτροπή, η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέληξε στα παρακάτω συμπεράσματα:

1. Το συγκεκριμένο έργο «Επέκταση διαδρόμου προσαπογιώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» δημοπρατήθηκε έχοντας μια σχετική πληρότητα από πλευράς μελετών (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης, προέγκριση χωροθέτησης, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και περιβαλλοντικούς όρους, οριστική μελέτη και ειδικές υποστηρικτικές μελέτες με όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις), λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθός του, τις σχετικές εγκυκλίους του ΥΠΕΧΩΔΕ και τη συνήθη πρακτική στον τομέα κατασκευής των δημοσίων έργων στη χώρα μας.

2. Η διαδικασία διενέργειας του διαγωνισμού στην εν λόγω 3η φάση από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας, φαίνεται να μην έχει προβλήματα νομιμότητας, σύμφωνα με το ισχύον πρόσφατο θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης κατασκευής των δημοσίων έργων (Ν. 3263/2004).

3. Η προβλεπόμενη έναρξη κατασκευής του συγκεκριμένου έργου, έχει καθυστερήσει τουλάχιστον μια πενταετία, καθώς η ολοκλήρωση όχι μόνο αυτού, αλλά και του νέου αεροσταθμού προβλεπόταν σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του αεροδρομίου να ολοκληρωθούν το 2006. Οι ευθύνες για την καθυστέρηση αυτή προφανώς βαρύνουν κυρίως την προηγούμενη ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά σε κάποιο βαθμό και την παρούσα, ακόμη και αν σημαντικό μέρος τους μπορεί να αποδοθεί στο παλιό θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης των έργων και στις διαδικασίες που ακολουθούνται, με βάση τις οποίες, οι περισσότερες υποθέσεις των μεγάλων έργων να κρίνονται τελικά στις αίθουσες των δικαστηρίων και στα γραφεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Οι επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου στην παράκτια περιοχή (εξαμώσεις, προσαμώσεις) είναι αναμφίβολες και επιβεβαιώνονται από την ειδική υποστηρικτική μελέτη ακτομηχανικής διερεύνησης που συντάχθηκε, με βάση βέβαια μαθηματικό μοντέλο προσομοίωσης, που προβλέπει διάβρωση της ακτής 2-3 μ. σε ετήσια βάση για ένα τμήμα 1.000 περίπου μέτρων. Κατά τη γνώμη μας, πέρα από τις δυνατότητες ανάταξης της κατάστασης, ο χαρακτηρισμός αυτής της διάβρωσης ως ήπιας είναι μάλλον επιεικής, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς ότι ένα μεγάλο μέρος της περιοχής αυτής είναι αστική, σε σχέση μάλιστα και με τον προβλεπόμενο χρόνο κατασκευής των μέτρων προστασίας (όταν διαπιστωθεί το βέβαιο φαινόμενο, μετά την κατασκευή του έργου, θα μελετηθούν και θα υλοποιηθούν τα μέτρα προστασίας).

Κατά τη γνώμη μας στο σημείο αυτό, τόσο η ΜΠΕ, όσο και οι Περιβαλλοντικοί Όροι που εγκρίθηκαν, θα έπρεπε να προβλέπουν, πριν τη δημοπράτηση του έργου, την περαιτέρω διερεύνηση και ενδεχόμενα πειραματική επιβεβαίωση της υπολογισθείσας διάβρωσης (διερεύνηση που πρόσφατα ανατέθηκε στο Ε.Μ.Π), αλλά και των έργων προστασίας της παράκτιας περιοχής. Θα έπρεπε επίσης, στην ίδια φάση να μελετηθούν οι επιπτώσεις, τόσο της πρόσκωσης των 500 περίπου στρεμμάτων για την κατασκευή του διαδρόμου 10-28, όσο και της κατασκευής των έργων προστασίας στο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής (αλλοιώσεις στη θαλάσσια κλωρίδα και πανίδα, μεταβολές στη θαλάσσια κυκλοφορία – ρεύματα κ.λ.π.)

Πρέπει να σας ενημερώσουμε, ότι οι παραπάνω επισημάνσεις μας τέθηκαν υπόψη των αρμοδίων υπηρεσιών της ΥΠΑ και του ΥΠΕΧΩΔΕ, σε σχετική ενημερωτική σύσκεψη που έγινε με τους μελετητές, πριν τρία χρόνια περίπου. Είναι βέβαιο επίσης γεγονός, κατά τη γνώμη μας όμως ήσσονος σημασίας, αν και χρήζει απάντησης, ότι κανένας από τους δικαιολογημένα ενδιαφερόμενους σήμερα φορείς δεν προσέβαλε στα αρμόδια διοικητικά δικαστήρια, την Μ.Π.Ε και τους Περιβαλλοντικούς όρους, ούτε την δημοπράτηση του έργου κατά τις προηγούμενες φάσεις του διαγωνισμού.

5. Η χρήση δανειοθαλάμου για τα αμμοχάλικα, παρά την ειδική διερεύνηση που έγινε σε συγκεκριμένη περιοχή, καλύπτεται επαρκώς σε ότι αφορά εναλλακτικές λύσεις, τόσο από τους περιβαλλοντικούς όρους, όσο και από την ειδική συγγραφή υποχρεώσεων των τευχών δημοπράτησης. Το γεγονός αυτό όμως, δεν σημαίνει ότι δεν θα υπάρξουν καθυστερήσεις (τήρηση τμηματικών προθεσμιών) στην περίπτωση αρνητικής απόφασης του ΣτΕ για τη χρήση του δανειοθαλάμου στην περιοχή Αγ. Αντωνίου, ούτε το ενδεχόμενο δικαστικών προσφυγών του αναδόχου για την διεκδίκηση προσαύξησης της τιμής κατασκευής επικώματος, λαμβανομένου υπόψη του είδους του έργου και της επίδρασης της συγκεκριμένης εργασίας στο συνολικό κόστος του.

6. Η έκπτωση που δόθηκε από τον μειοδότη 48,10% πέρα από το γεγονός της πρόβλεψης των πρόσθετων εγγυήσεων από το Ν. 3263/2004, σίγουρα



δεν είναι μια μικρή έκπτωση. Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι ανάλογη περίπτωση έκπτωσης έδωσε ο δεύτερος μειοδότης και παρόμοιες έχουν δοθεί και σε άλλα μεγάλα έργα μετά την εφαρμογή του νέου νόμου. Αποτελεί όμως απορίας άξιο το γεγονός, ότι η μειοδότης Ε.Ε «ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ», παρότι της κοινοποιήθηκε από το ΣτΕ η προσφυγή του Δήμου Θερμαϊκού και ενώ είχε δικαίωμα παρέμβασης, δεν παρέστη στη συζήτηση για την αναστολή εκτέλεσης της Υπουργικής Απόφασης και δεν κατέθεσε τις απόψεις της, ως άμεσα ενδιαφερόμενη.

Κύριε Υπουργέ,

Με βάση τα παραπάνω συμπεράσματα, η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ, μακριά από οποιοσδήποτε σκοπιμότητες και επιθυμώντας να συμβάλει θετικά στην κατά το δυνατόν απρόσκοπτη πορεία υλοποίησης ενός μεγάλου έργου, απαραίτητου για την ανάπτυξη όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά και ολόκληρου του Βορειοελλαδικού χώρου, με ιδιαίτερο όμως σεβασμό στο περιβάλλον, ώστε να αποφευχθούν μη αναστρέψιμες καταστάσεις αλλά και στην κατεύθυνση προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, σας προτείνει:

1. Να εκτιμήσετε τους κινδύνους από την ανάληψη νομικών δεσμεύσεων (υπογραφή σύμβασης), πριν την εκδίκαση των υποθέσεων που εκκρεμούν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (Μάρτιος 2006), τόσο για να μην εγερθούν αξιώσεις αποζημιώσεων από πλευράς αναδόχου, σε περίπτωση αποδοχής των προ-

συνέχεια από τη σελίδα 6