Σταύρος Ελ. Καλογιάννης
Βουλευτής Νομού Ιωαννίνων
Νέας Δημοκρατίας

Β 632

08 ΝΟΕ. 2011

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΘΕΜΑ: Καταγγελία για το έργο εκβάθυνσης του λιμένα Αλεξανδρούπολης

Καταθέτω καταγγελία του κ. Ιωάννη Πατερόπουλου, Πολιτικού Μηχανικού, σχετικά με το έργο εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και της εκσκαφής διαύλου στο λιμένα Αλεξανδρούπολης και παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

Αθήνα, 03 Νοεμβρίου 2011

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Κομοτηνή 14 Οκτωβρίου 2011

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑΚΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ & ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ & ΑΤΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΡΓΟ «ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΚΑΦΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ» ΛΟΓΩ ΑΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ Π.Α.Μ.-Θ. ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΕΙ Η ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΣΠΑ Α.Μ.-Θ.

ΔΙΝΕΤΑΙ: ΕΦΕΣΟΥ 14
Τ.Κ. 69100 ΚΟΜΟΤΗΝΗ.

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα ενημέρωση **ξεκίνησε τη Δευτέρα 8-8-2011** ύστερα από τηλεφωνική παράκληση από τον σύμβουλο του Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης κ. Κωνσταντίνο Μιχελή. Είχε προηγηθεί στις 5-8-2011 η απόφαση της Δ/νσης Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων (τ.Δ4), για την οριστική διακοπή των εργασιών του έργου (ενέργεια που είναι ένα βήμα προ της διάλυσης της εργολαβίας) λόγω έλλειψης δυνατότητας χρηματοδότησής του, **διότι σύμφωνα με την από 4-8-2011 γνωμοδότηση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Περιφέρειας Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης δεν πρόκειται να συγχρηματοδοτηθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μακεδονίας – Θράκης 2007-2013 η προταθείσα στις 13-4-2001 από την Δ/νση Λιμενικών Έργων 1η Συμπληρωματική Σύμβαση Εργασιών ύψους 10.049.413,07 ευρώ (βλέπε συνημμένο Νο 1).**

Ο κ. Μιχελής υπήρξε συνάδελφός μου από το 1980, και στη ΔΕΣΕ και στη ΔΕΚΕ Κομοτηνής για τρεις ολόκληρες δεκαετίες. Είχε λοιπόν το θάρρος να μου ζητήσει μια σύντομη ενημέρωση για τα πραγματικά περιστατικά και τις καταστάσεις που συνέβησαν στο έργο και κατέληξαν στην απόφασή αυτή της Δ/νσης Λιμενικών Έργων, καθότι υπήρξα επιβλέπων αυτού του έργου για τους πρώτους 17,5 μήνες, **μέχρι δηλαδή τη στιγμή (28-5-2009), και χωρίς καμιά απολύτως αιτιολόγηση, με Κ.Υ.Α. των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. και Υ.Ε.Ν. η επίβλεψη του έργου αφαιρέθηκε ξαφνικά από τη ΔΕΚΕ ΠΑΜ-Θ και ανατέθηκε στο Τμήμα Κατασκευών της Δ/νσης Λιμενικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ στην Αθήνα.**

Σκοπός του κ. Μιχελή ήταν, όπως μου είπε στο τηλέφωνο, η ορθή και ολοκληρωμένη ενημέρωση πρώτα του ίδιου και μέσω αυτού και των υπολοίπων μελών του Περιφερειακού Συμβουλίου Α.Μ.-Θ.. Και αυτό γιατί θεωρεί ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, εκτός της Εθνικής του κλίμακας και της **τεράστιας γεωστρατηγικής σημασίας του**, έχει πρωτεύουσα σημασία και για το Νομό Έβρου αλλά και για όλη τη Θράκη και κατ' επέκταση για όλη την Περιφέρεια Αν. Μακεδονίας και Θράκης. Είναι δε έργο κλειδί για την ανάπτυξη του τόπου μας. **Μου επεσήμανε ότι στις 4-8-2011 είχε προηγηθεί ενημέρωση του Περιφερειακού Συμβουλίου από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. (βλέπε συνημμένο Νο 2).**

Επειδή όπως είναι φυσικό για κάθε εχέφρονα άνθρωπο, να έχω και εγώ την ίδια θεώρηση με τον κ. Μιχελή για τη σημασία του λιμένα Αλεξ/πολης, **συμφώνησα αμέσως να τον ενημερώσω την επόμενη κιόλας μέρα με ένα λιτό σημείωμα.**

Σε πρώτη φάση, η αργοπορία της ενημέρωσης από πλευράς μου οφείλεται στο ότι εκείνη την ημέρα ξεκινούσα 15νθήμερες διακοπές. Παρ' όλα αυτά ζήτησα τηλεφωνικά από άτομα στις διάφορες εμπλεκόμενες Υπηρεσίες, αλλά και από την ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ ανάδοχο του έργου, να με ενημερώσουν για τις τελευταίες εξελίξεις τις οποίες αγνοούσα, εξηγώντας τους βεβαίως τον σκοπό μου, είχα όμως και αρκετές τηλεφωνικές συνομιλίες για τις προσωπικές απόψεις τους επί των διαδραματισθέντων. Ακολούθως, **λόγω των πολύ μεγάλων επιπτώσεων από τον κάκιστο τρόπο αντιμετώπισης του θέματος, όπως σταδιακά διαπίστωνα, από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. συμμετέχοντος τελικά και του Περιφερειάρχη Α.Μ.-Θ. με την υπογραφή του**, για την σφαιρικότερη ενημέρωσή μου κατέληξα να κάνω και τηλέφωνα σε πρόσωπα της τοπικής και της εθνικής πολιτικής σκηνής, της αυτοδιοίκησης αλλά και σε δημοσιογράφους. Και ενώ στο τηλέφωνο είχα υποσχεθεί στον κ. Μιχελή ότι την επόμενη κιόλας μέρα θα του στείλω ένα συντομότατο μονοσέλιδο ενημερωτικό σημείωμα, κατέληξα σε μια πλήρη και λεπτομερή πολυσέλιδη αναφορά, **η οποία ευελπιστώ ότι όχι μόνο θα ενημερώσει**

και θα αποτελέσει –μέσα μάλιστα και από τις παρατιθέμενες, ίσως ανούσιες σε πρώτη ματιά λεπτομέρειες– σημείο αναφοράς για περαιτέρω σκέψεις, ίσως και αποφάσεις, από τους ανθρώπους της Διοίκησης και τους εμπλεκόμενους στα κοινά, όπως είναι το Περιφερειακό Συμβούλιο, Ανώτατο Όργανο αποφάσεων για τα προβλήματα της Περιφέρειας, ο κ. Περιφερειάρχης και άλλοι. *Στο τέλος μάλιστα, θεώρησα ότι το σημείωμα αυτό είναι για μένα μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να αποτελέσει το κύκνειο άσμα προσφοράς μου προς τη Θράκη και το Ελληνικό Δημόσιο κατά τη λήξη της θητείας μου ως Δημοσίου Υπαλλήλου, δεδομένου ότι σε λίγες μέρες συνταξιοδοτούμαι*.

Στον αναγνώστη του κειμένου αυτού ίσως σε πρώτη σκέψη αυτό να φανεί ως περιαυτολογία, αλλά ας έχει υπόψη του **ότι υπήρξα ο άνθρωπος που από το 1983 οργάνωσε την ΔΕΚΕ Κομοτηνής, σε πολύ υγιείς μάλιστα βάσεις**, ώστε αυτή - **με ελαχιστότατο μάλιστα προσωπικό** - κατόρθωσε να επιβλέψει την ανακατασκευή όλου του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Θράκης (και από το 1997 όλης της Περιφέρειας ΑΜ-Θ), του ξεκινήματος της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ με τμήματα από την Κομοτηνή έως το Τελωνείο Κήπων και ένα μεγάλο πλήθος Υδραυλικών, Κτιριακών και Λιμενικών έργων, ακόμα και έργων Αεροδρομίων. Εργάσθηκα σ' αυτήν για 3 δεκαετίες ως επιβλέπων έργων, ειδικότερα Συγκοινωνιακών έργων, και τα τελευταία 13 χρόνια συγχρόνως και ως Προϊστάμενος του Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της για όλα τα Συγκοινωνιακά έργα και των 5 Νομών της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. που διηύθυνε η ΔΕΚΕ. Η εργασία μου ήταν πάντα προς τα έξω σχεδόν αφανής γιατί πάντα στόχος μου ήταν η δημιουργία ορθού και βέλτιστου αποτελέσματος στα έργα. **Σε κάθε κρίση για Διευθυντικές Θέσεις πάντα δήλωνα εγγράφως ότι δεν ήθελα να κριθώ ως Διευθυντής Υπηρεσίας γιατί πίστευα ότι από την θέση του Τμηματάρχη Συγκοινωνιακών Έργων θα πετύχαινα καλύτερα τον στόχο μου, μη εμπλεκόμενος με Πολιτικούς Προϊσταμένους, όπου λόγω χαρακτήρα θα ερχόμουν αναγκαστικά σε ρήξη με αυτούς, μη ανεχόμενος τις συνήθεις άστοχες παρεμβάσεις τους σε τεχνικά θέματα, φαινόμενο καθημερινό στην πράξη.** Έτσι αναγκαστικά θα οδηγούμουν σε παραίτηση με σοβαρή αρνητική επίδραση στα τεχνικά έργα της Θράκης, ουκ ολίγα την τελευταία τριακονταετία σε πλήρη μάλιστα χρονική σύμπτωση με την Υπαλληλική μου καριέρα. Η μορφή, όλων σχεδόν των Τμημάτων του Εθνικού Οδικού Δικτύου που κυκλοφορείτε αυτή τη στιγμή στη Θράκη, έχουν τη δική μου σφραγίδα. Οι επεμβάσεις επί των εγκεκριμένων μελετών που επεξεργάσθηκα και εφαρμόσθηκαν στην κατασκευή ήταν καίριες.

Από το Πολυτεχνείο η Οδοποιία ήταν το πάθος μου. Έτσι είχα την τύχη να διοριστώ στην Υπηρεσία Συντήρησης του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Θράκης, την 3η ΔΕΚΕ. Ασχολήθηκα με πολύ ενδιαφέρον και επιμονή στον τομέα αυτό οργανώνοντας τεχνικά συνεργεία τα οποία προέβηκαν σε επεκτάσεις εκατοντάδων μικρών τεχνικών που ήταν τρομερά επικίνδυνα για την κυκλοφορία λόγω τοπικής στένωσης της οδού, καθώς και σε δεκάδες διαπλατύνσεις-βελτιώσεις κλειστών και επικίνδυνων στροφών. Αυτό το ασφαλές Εθνικό Οδικό Δίκτυο που τώρα κυκλοφορείτε με ταχύτητες 100 και 130 χλμ την ώρα, το 1979 το τρέχατε μόλις με 40 έως 70 χλμ την ώρα, γιατί όλο το δίκτυο ήταν στενό με πλάτος από 5,00 έως 6,50 μέτρα, έχοντας τοπικά πολύ επικίνδυνες στενώσεις λόγω μικρών σε μήκος τεχνικών και πάρα πολλές κλειστές και επικίνδυνες στροφές ακτίνας 40-50 μέτρων, ενώ τώρα η μικρότερη ακτίνα που θα συναντήσετε είναι 250 μέτρα και αυτό σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Με την εμπειρία πλέον της Συντήρησης των οδών, ζώντας δηλαδή τα προβλήματα της οδού και ξέροντας τα σημεία που πονά ένας δρόμος είτε από λάθη των μελετών (π.χ. κακή απορροή και λίμναση υδάτων επί του καταστρώματος της οδού) είτε από συνήθη κατασκευαστικά σφάλματα, ήταν για μένα πολύ εύκολο ως επιβλέπων έργων ή ως Τμηματάρχης Συγκοινωνιακών Έργων να εντοπίσω λάθη, ατέλειες και προβληματικά σημεία των μελετών κατά την εφαρμογή τους από τη ΔΕΚΕ. Έτσι προέβαινα συστηματικά σε διορθώσεις των μελετών και επισήμαινα στους επιβλέποντες και στους εργολάβους λεπτομέρειες και σημεία που έπρεπε κατά την διάρκεια της κατασκευής να προσέξουν ιδιαίτερα.

Το πρόβλημα των κακών μελετών είναι γνωστό σε όλους τους τεχνικούς. Όχι γιατί οι μελετητές και οι επιβλέποντές τους υπάλληλοι Μηχανικοί δεν θέλουν να κάνουν καλά τη δουλειά τους. Απλούστατα δεν έχουν την απαιτούμενη γνώση. Ο μεν μελετητής γιατί ξεκίνησε ως μελετητής και συνεχίζει ως μελετητής με σχεδόν παντελή έλλειψη κατασκευαστικής εμπειρίας, ο δε επιβλέπων της μελέτης Δημόσιος Υπάλληλος γιατί αυτός συνήθως, **απλά επικυρώνει** τη δουλειά του μελετητή. Και αυτό γιατί τη βλέπει ως σωστή. Δεν έχει τη ικανότητα, μη έχοντας την εμπειρία της κατασκευής, να διορθώσει τα λάθη και τις ατέλειές της και να επισημάνει-προτείνει-εγκρίνει κάποιες λεπτομέρειες στην κατασκευή του έργου. Για να κάνω πιο κατανοητά τα

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΕΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πολιτικός Μηχανικός με Α' βαθμό στο Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων της Δ/νσης Τεχνικών Έργων της Αιρετής Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, επί 13 συνεχόμενα έτη Προϊστάμενος του Τμήματος Κατασκευής Συγκοινωνιακών Έργων της ΔΕΚΕ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και επιβλέπων Μηχανικός του υπόψη έργου του Λιμένα Αλεξανδρούπολης από 14-12-2007 έως και 27-5-2009.

ΠΡΟΣ

1 Αριστείδη Γιαννακίδη, Γεν. Γραμματέα της Περιφέρειας ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ
2 Ιωάννη Μαγκριώτη, Υφυπουργό ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
3 Δ/ΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ & ΕΡΓΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ (τ. Δ4) του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
4 ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ Π.Α.Μ.-Θ.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1 Κάρολο Παπούλια, Πρόεδρο της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
2 Γεώργιο Παπανδρέου, Πρωθυπουργό της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
3 Αντώνη Σαμαρά, Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης
4 Αλέκα Παπαρήγα, Αρχηγό Κομουνιστικού Κόμματος Ελλάδας
5 Γεώργιο Καρατζαφέρη, Αρχηγό Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού
6 ΑλέξηΤσίπρα, Αρχηγό ΣΥΡΙΖΑ
7 Φώτη Κουβέλη, Αρχηγό Δημοκρατικής Αριστεράς
8 Θεοδώρα Μπακογιάννη, Αρχηγό Δημοκρατικής Συμμαχίας
9 Ιωάννη Ραγκούση, Υπουργό ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
10 Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, Υπουργό ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
11 Θάνο Μωραΐτη, Υφυπουργό ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
12 Γεώργιο Πεταλωτή, Υφυπουργό Δικαιοσύνης, Βουλευτή ΡΟΔΟΠΗΣ του ΠΑΣΟΚ
13 Γεώργιο Ντόλιο, Βουλευτή ΕΒΡΟΥ του ΠΑΣΟΚ
14Ελένη Τσιαούση, Βουλευτή ΕΒΡΟΥ του ΠΑΣΟΚ
15 Όλγα Ρεντάρη-Τέντε, Βουλευτή ΕΒΡΟΥ του ΠΑΣΟΚ
16 Αλέξανδρο Δερμεντζόπουλο, Βουλευτή ΕΒΡΟΥ της ΝΔ
17 Ευρυπίδη Στυλιανίδη, Βουλευτή ΡΟΔΟΠΗΣ της ΝΔ
18 Ξυνίδη Σωκράτη, Βουλευτή ΞΑΝΘΗΣ του ΠΑΣΟΚ
19 Αλέξανδρο Κοντό, Βουλευτή ΞΑΝΘΗΣ της ΝΔ
20 Ευάγγελο Λαμπάκη, Δήμαρχο ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ
21 Ιωάννη Οικονομίδη, Γενικό Γραμματέα ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
22 Γεώργιο Πετράκο, Γενικό Γραμματέα ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ και ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
23 Διονύση Μακρή, Γενικό Διευθυντή Συγκοινωνιακών Έργων του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.
24 Χρήστο Σκεύα, Διευθ/ντα Σύμβουλο του ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ
25 ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΡΧΗΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ της Γ.Γ.Ε.Α.
26 ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ (Ε.Υ.Θ.Υ.) της Γ.Γ.Ε.Α.
27 ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ (Ε.Δ.Ε.Λ.)
28 Δημήτριο Σουσούνη, Πρόεδρο της Γνωμοδοτικής Επιτροπής για την εξέταση των Δημοσίων Συμβάσεων
29Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ Π.Α.Μ.-Θ.
30 Γεώργιο Παυλίδη, Αρχηγό Μείζονος Αντιπολίτευσης ΠΕΡΙΦ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ Α.Μ.-Θ.
31 Κωνσταντίνο Μιχελή, Περιφερειακό Σύμβουλο Α.Μ.-Θ. (με την παράκληση να φροντίσει για τη διανομή του σε όλους τους ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥΣ Α.Μ.-Θ.)
32 Κωνσταντίνο Κατσιμίγα, Εκτελεστικό Γραμματέα Π.Α.Μ.-Θ.
33 ΕΛΤΕΡ Α.Τ.Ε., Ανάδοχο Εταιρεία του έργου

αυξητικές τάσεις λόγω της προοδευτικής διατίστωσης ότι η λιμενολεκάνη μπαζώνει όλο και περισσότερο αυξανομένου του βάθους της αναλόγως της προόδου των εκσκαφών. Αυτό έγινε εμφανές από την μέτρηση του υλικού που μεταφερόταν με τις φορτηγίδες στα 13ν.μ. και τις αντίστοιχες τμηματικές ογκομετρήσεις με βυθομετρήσεις ανά τακτά διαστήματα.
Έτσι οι συνεχώς μεταφερόμενες για θαλάσσια απόθεση μεγαλύτερες ποσότητες ιλυοαμμώδους υλικού σε συνδυασμό με την όλο και πιο αργή πορεία των εκσκαφών της κάτω ημιβραχώδους στρώσης, όπου μάλιστα, όπως είναι φυσιολογικό, το έδαφος εμφανίζεται προοδευτικά σκληρότερο κατεβαίνοντας βαθύτερα, με την ημιβραχώδη κατάσταση να μεταβαίνει σιγά-σιγά σε βραχώδη, έκαναν την ταχύτητα της εξέλιξης της ζημίας του Αναδόχου να μεταβαίνει από γραμμική αύξηση σε γεωμετρική.

Είχε αρχίσει να εμφανίζεται ένας πίθος των Δαναΐδων που κατέτρωγε όλες τις προσπάθειες εργασίας που όσο περνούσε ο καιρός γινόταν όλο και πιο αδύναμες από πλευράς Αναδόχου γιατί δεν μπορούσε να ανταποκριθεί οικονομικά. Έσκαβε σε μια περιοχή έως ένα επίπεδο βάθους, ακολούθως μεταφερόταν τα μηχανήματα και έσκαβαν σε όμορη περιοχή στο ίδιο βάθος με την προηγούμενη περιοχή και όταν μετά μερικούς μήνες ξαναγύριζε στην αρχική περιοχή για να σκάψει βαθύτερα, το επίπεδο βάθους που είχε αφήσει είχε ανέβει αρκετά με την προσάμμωση της αμμοϊλύος. Και όσο βάθαινε το επίπεδο εκσκαφής τόσο ταχύτερο γινόταν το μπάζωμα της **λιμενολεκάνης.** Κάνω αναφορά μόνο στη λιμενολεκάνη και όχι στο δίαυλο γιατί μετά την αποχώρηση του BALTIC SEA που μπόρεσε μέχρι την αποχωρησή του τον Ιούνιο του 2008 να ρουφήξει μόνον την ακροκλίδωτη επιφανειακή αμμοϊλύ, ο δίαυλος είχε παρατηθεί με σκοπό να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2009, μόνη εποχή που μπορούσαν να γίνουν εργασίες με τα ενδεδειγμένα συμβατικά μέσα εκσκαφών τους πλωτούς γερανούς. Στο υπόλοιπο του έτους είναι αδύνατον να γίνονται εργασίες έξω από την προστατευμένη λιμενολεκάνη λόγω των κυματισμών.

Είχε εμφανισθεί όμως και ένα ακόμη πρόβλημα. Σκάβοντας τώρα χαμηλότερα την υγιή ημιβραχώδη στρώση στην κάθε κουβαδιά είχε εκτός από υλικό για μεταφορά στον χερσαίο χώρο του λιμένα και προσθετο ιλυοαμμώδες υλικό για απόρριψη στον θαλάσσιο χώρο στα 13ν.μ. Αναγκαστικά λοιπόν φόρτωνε στη φορτηγίδα και τα δύο είδη υλικών μπερδεμένα. Έτσι υποχρεωτικά, όπως όριζαν τα Τεύχη Δημοπράτησης, γινόταν συνολική απόρριψη στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13ν.μ. με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται συνεχώς το κοστολόγιο αυξάνοντας συνεχώς τη ζημία του Αναδόχου.

Αυτό το φαινόμενο του συνεχούς μπαζώματος της λιμενολεκάνης και του διαύλου δυστυχώς θα έχει να το αντιμετωπίζει ο Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης εσαεί. Γι αυτό από τώρα πρέπει να σκεφθεί την καλύτερη μέθοδο καθαρισμού. Από την εμπειρία της Αυτοκινούμενης Αναρροφητικής Απορροφητικής Βυθοκόρου (Α.Α.Α.Β.) BALTIC SEA πιστεύω ότι το καλύτερο θα είναι η χρησιμοποίηση μιας Α.Α.Α.Β. των 2.000 m3 ώστε με το μικρότερό της μήκος σε σχέση με τα 125 μέτρα του BALTIC SEA, να μπορεί να ελίσσεται εύκολα εντός της λιμενολεκάνης.
Βεβαίως από τεχνικής απόψεως το ιδανικό θα ήταν το Λιμάνι να βρισκόταν σε μεγαλύτερη απόσταση από τις εκβολές του Έβρου ή τουλάχιστον να ήταν Ανατολικά των εκβολών ώστε να μην μπάζωνε λόγω των κοριολις δυνάμεων της περιστροφής της γης.

Προσωπικά, πιστεύω ότι και τώρα έκανα όσο μπορούσα καλύτερα το καθήκον μου και αποχωρώ από την Υπηρεσία έχοντας την πλήρη εκτίμηση όλων των συναδέλφων με τους οποίους συνεργάστηκα κατά την διάρκεια της θητείας μου ως Δημοσίου Υπαλλήλου.
Ευχαριστώ ακόμα γιατι βρήκατε τη δύναμη και το κουράγιο να διαβάσετε το κείμενο αυτό μέχρι τέλους, ελπίζοντας ότι ο χρόνος που ξοδέψατε δεν θα πάει χαμένος, ότι κάτι θετικό θα αποκομίσατε, το οποίο κάποτε ίσως σας φανεί χρήσιμο στη Δημόσια Θέση που κατέχετε.
Είμαι πρόθυμος να δώσω οποιαδήποτε αναγκαία πληροφορία ή διευκρίνιση θα χρειασθεί οιοσδήποτε από εσάς στα τηλέφωνα
25310-27168 και 25310-21580 (εργασία), 25310-25011 (οικία) και 6974066779.

λεγόμενα θα σας αναφέρω το παράδειγμα του ανθρώπου που για 30 χρόνια –δουλεύοντας μάλιστα σκληρά όλα αυτά τα χρόνια- επέβλεψε όλες τις μελέτες τις οποίες κληθήκαμε μετά εμείς ως ΔΕΚΕ να εφαρμόσουμε. Άριστος γνώστης και χειριστής της πολύπλοκης και χρονοβόρας διαδικασίας των σταδίων προκήρυξης και εκπόνησης και παραλαβής μιας μελέτης. Όμως δεν έχω δει ούτε μια μελέτη που πέρασε από τα χέρια του, χωρίς βασικότατα λάθη. Με τον διορισμό του το 1978 τοποθετήθηκε κατ' ευθείαν στο Τμήμα Μελετών -μη υπάρχοντος άλλου μηχανικού- και παρέμεινε στο ίδιο τμήμα ως Προϊστάμενός του μέχρι το 2009 όταν συνταξιοδοτήθηκε. Η αντικαταστάτριά του Μηχανικός είναι κυριολεκτικά πνιγμένη στην δουλειά για να προλάβει τις απαραίτητες χρονικές προθεσμίες που απαιτεί το τυπικό των σταδίων μιας μελέτης. Η αναφορά μου αυτή γίνεται για να δείξει στους αιρετούς Προϊστάμενους των Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας ότι για να αποδώσει τα μέγιστα ένας Μηχανικός, η ορθή σειρά εργασίας του είναι πρώτα στην Συντήρηση, μετά στην Κατασκευή και μόνον στο τέλος στις Μελέτες.

Αυτή η λογική ισχύει βέβαια ακόμα περισσότερο για τον συνδυασμό Ελέγχουσα Υπηρεσία και Ελεγχόμενα Έργα που επιβλέπουν οι Τεχνικές Υπηρεσίες. Είναι αδιανόητο ο Ελεγκτής να μην έχει καμιά απολύτως εμπειρία από κατασκευή Δημόσιων έργων ή να έχει απειροελάχιστη. Είναι προφανές ότι για να είναι ορθός ο οποιοσδήποτε έλεγχος απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο ελεγκτής Δημοσίων Έργων να έχει ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΠΕΙΡΑ ΣΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΈΡΓΑ. Δεν είναι δυνατόν όλοι οι Μηχανικοί της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Π.Α.Μ.-Θ. να στερούνται στοιχειώδους εμπειρίας των Δημοσίων Έργων (το ένα ή δύο έργα επίβλεψης που είχαν δύο πρώην συνάδελφοι μας στη Δ.Ε.Κ.Ε. δεν λογίζονται ως ουσιαστική εμπειρία) με φυσιολογικό αποτέλεσμα, σε συνδυασμό μάλιστα και με μια άρρωστη τυπολατρία η οποία πηγάζει από το φόβο μην χάσουν τη περιζήτητη θέση τους που τόσοι άλλοι επιφθαλμιούν για τις μεγάλες απολαβές της, τα προβλήματα που συνεχώς αυτοί δημιουργούν στα έργα. Αντί να συνεργάζονται και αυτοί οι ίδιοι να προτείνουν λύσεις απεμπλοκής προς τις Τεχνικές Υπηρεσίες, ώστε τα έργα να τρέχουν πραγματοποιώντας και τις ανάλογες απορροφήσεις.

Έτσι όμως δεν προχωρούν τα έργα. Για ρωτήστε κύριε Περιφερειάρχα τον Προϊστάμενο της Δ/νσης Τεχνικών Έργων της ΠΑΜΘ τον κ. Δερνεκτσή και τον Προϊστάμενο του Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων τον κ. Κοτζαμάνη να δούμε τι θα σας απαντήσουν. Λόγω της στάσης των υπαλλήλων της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Α.Μ.-Θ προτιμούν να εφαρμόσουν μια λάθος μελέτη, με τα μετέπειτα εσαεί προβλήματα της κατασκευής και λειτουργίας, απλώς για να γλιτώσουν την εμπλοκή με την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, γιατί άκρη δεν βγαίνει μαζί τους. Αυτό είναι το συμπέρασμά τους από την ως τώρα "συνεργασία" μαζί τους, ιδιαίτερα τα τελευταία δύο χρόνια που άλλαξαν οι Προϊστάμενοί της, πριν ήταν πιο λογικοί.

Και κάτι άλλο πολύ σοβαρό. Οι Τεχνικές Υπηρεσίες του Δημοσίου ασχολούνται πλέον πολύ περισσότερο με το χαρτοβασίλειο των Υπηρεσιών Ελέγχων παρά με το κύριο έργο τους που είναι η παραγωγή των Δημοσίων Έργων (βλέπε συνημμένο Νο 3).

Το 1983 ήταν η χρονιά κατά την οποία ξεκίνησε η ανακατασκευή του Εθνικού Οδικού Δικτύου στη Θράκη, ύστερα από προτάσεις που είχα κάνει προς το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, με πρώτο έργο το δύσκολο ορεινό τμήμα Μέστη-Μάκρη με τότε προϋπολογισμό 450.000.000 δρχ., δηλαδή πολλά λεφτά για τότε. Μη ξεχνάτε οι πιο παλιοί, ότι μέχρι τότε το δίκτυό μας ήταν σε άθλια κατάσταση.

Ο αείμνηστος Ανδρέας Παπανδρέου, ως αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, κατά την προεκλογική του εκστρατεία στον βόρειο Έβρο το 1981, είχε δηλώσει ότι το Εθνικό Οδικό Δίκτυο του Νομού Έβρου έμοιαζε στην κυριολεξία με σεληνιακό τοπίο και υποσχέθηκε ότι η ανακατασκευή του θα είναι από τα πρώτα του μελήματα ως πρωθυπουργού. Όντως αμέσως μετά την εκλογική του νίκη και την ανάληψη της εξουσίας από το ΠΑΣΟΚ, τον Νοέμβριο κιόλας του 1981 ήρθε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων στην 3η ΔΕΚΕ της 6ης ΠΥΔΕ (Υπηρεσία συντήρησης του Εθνικού Οδικού Δικτύου, τότε με αρμοδιότητα μόνο στους Νομούς Ροδόπης και Έβρου) όπου υπηρετούσα, ένα έγγραφο με το οποίο ζητήθηκε η πλήρης επί χάρτου καταγραφή όλων των εγκεκριμένων μελετών που υπήρχαν για τους δύο Νομούς, καθώς και των μελετών που βρίσκονταν υπό εκπόνηση -σε οποιοδήποτε στάδιο μελέτης- καθώς και λεπτομερειακά στοιχεία για την κάθε μια μελέτη (π.χ. ύπαρξη κτηματολογίου κλπ), συνοδευόμενη από πλήρη αναφορά για την κυκλοφοριακή κατάσταση του κάθε τμήματος. Αμέσως σύρραψα δύο οριζοντιογραφίες τοπογραφικών χαρτών κλίμακας 1:20.000, μία για την Ε.Ο. Νο2 Πόρτο Λάγος–Κομοτηνή-Σάππες-Αλεξ/πολη-Κήποι (μήκους συρραφής 7,5 μέτρων) και μία για την Ε.Ο. Νο51 Αρδάνιο-Σουφλί-Διδ/χο-Ορεστιάδα-Καστανιές (μήκους συρραφής 3

μέτρων) επί των οποίων εμφάνισα όλες τις δυνατές πληροφορίες, ιεραρχώντας προτάσεις για την σειρά των τμημάτων που θα ανακατασκευάζονταν, ανάλογα με τις κυκλοφοριακές δυσκολίες του κάθε τμήματος. **Την εποχή εκείνη η πιο επικίνδυνη και χρονοβόρα διαδρομή ήταν το τμήμα από τη Μέστη μέχρι τη Μάκρη στο Νομό Έβρου**. Μια ορεινή και δύσκολη διαδρομή με συνεχείς πολύ κλειστές στροφές και στενό δρόμο 5,5 μέτρων, με δυνατότητα προσπέρασης μόνο σε μερικά σημεία, με την Οριστική μελέτη αυτού του τμήματος να βρίσκεται υπό έγκριση στο Τμήμα Μελετών του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, καθώς και η διαδρομή από τη Μάκρη μέχρι την Αλεξανδρούπολη μέσα από ελαιώνες με πολύ στενό δρόμο 5,0 μέτρων. Εδώ υπήρχε η πλήρης αδυναμία προσπέρασης λόγω των συνεχών πολύ κλειστών στροφών και της πλήρους έλλειψης ορατότητας από τους ελαιώνες, με τα κλαδιά των ελιών να εισέρχονται μέσα στην μόνο κατ΄ όνομα Εθνική Οδό. **Τότε ο χρόνος διαδρομής από την Κομοτηνή μέχρι την Αλεξανδρούπολη συνήθως ήταν πάνω από μιάμιση ώρα, τώρα είναι 20 με 25 λεπτά.** Σε λίγους μήνες βγήκε η απόφαση έγκρισης πίστωσης του έργου **Μέστη-Μάκρη** και συνέταξα τα τεύχη δημοπράτησής του. Κανονικά αυτές όλες οι δουλειές ήταν αρμοδιότητα της 2ης ΔΕΚΕ(Υπηρεσία κατασκευής έργων), αλλά αυτή η Υπηρεσία μόλις το 1982 είχε αρχίσει να στελεχώνεται.

Τον Απρίλιο του 1982 εγκρίθηκε η Οριστική μελέτη του τμήματος Μέστη-Μάκρη με προς κατασκευή πλάτος οδού 10 μέτρα και νέα ως επί το πλείστον χάραξη η οποία όμως περνούσε μέσα από τον οικισμό της Μάκρης, όπου και ενώνονταν με την υφιστάμενη Εθνική Οδό, και μετά συνέχιζε την πεπατημένη μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Τον Ιούλιο του 1982 εγκρίθηκε πίστωση 450.000.000 δρχ. και μου ζητήθηκε από την 6η ΠΥΔΕ (Περιφερειακή Υπηρεσία Δημοσίων Έργων) να συντάξω τα τεύχη δημοπράτησης. Τον Ιανουάριο του 1983 πραγματοποιήθηκε η δημοπράτηση με Διεθνή Διαγωνισμό και τον Μάρτιο του 1983 έγινε η εγκατάσταση της Αναδόχου Εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.

Στις αρχές του 1983 μετατέθηκα στη 2η ΔΕΚΕ, ειδικά για να αναλάβω την επίβλεψη της κατασκευής του πρώτου μεγάλου έργου Οδοποιίας που θα γινόταν στην Θράκη. Και αυτό όχι γιατί ήμουν κάποιος Μηχανικός που ξεχώριζε από τους άλλους για την μεγάλη του εμπειρία, αλλά γιατί απλούστατα ήμουν ο μοναδικός μηχανικός στις Υπηρεσίες της 6ης ΠΥΔΕ που είχε προηγούμενη εμπειρία από επίβλεψη κατασκευής Δημοσίων Έργων, 23 μήνες στον Στρατό σε έργα οχυρώσεως του Έβρου μετά την Ελληνοτουρκική κρίση του 1974 και στον Δήμο Κομοτηνής σε έργα αστικής οδοποιίας για 20 μήνες και είχα και πολύ μεράκι. Το έτος 1983 κατάφερα με καθαρά προσωπικό αγώνα και χωρίς καμιά απολύτως στήριξη από τους ανωτέρους μου –το αντίθετο μάλιστα– και μετά από μετάβαση στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων το πρωινό της Δευτέρας 24-10-1983 να πείσω την ηγεσία του, ότι το οδικό αυτό τμήμα που είχε δημοπρατηθεί και είχε ξεκινήσει να κατασκευάζεται επί 6 μήνες **με πλάτος 10 μέτρα, σε νέα όμως χάραξη υψηλής ταχύτητας**, **ήταν μια μοναδική ευκαιρία για να κατασκευασθεί με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου ώστε να αποτελέσει τμήμα της μελλοντικής ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ**. Και αυτό γιατί ήταν δεδομένο ότι η ΕΓΝΑΤΙΑ δεν ήταν δυνατόν να μην κατασκευασθεί κατά την επόμενη 20ετία και ότι **η χάραξή της θα ακολουθούσε αναγκαστικά την ορεινή χάραξη του έργου μας**. Ακόμα, ότι συνέφερε οικονομικά να γίνει ή οδός με πλήρη διατομή αυτοκινητοδρόμου από τώρα, με σχετικά μικρή οικονομική επιβάρυνση προσωρινά, **γιατί μια μελλοντική διαπλάτυνση** σε τόσο μεγάλα επιχώματα (ύψους 25 έως 30 μέτρων) με θολωτούς οχετούς μήκους 90, 100 και 110 μέτρων κάτω από το κάθε επίχωμα και με δεκάδες τοίχους αντιστήριξης εκατοντάδων μέτρων μήκους και ύψους 6 και 8 μέτρων, **θα ήταν και τεχνικά προβληματική και μελλοντικά τρομακτικά δυσανάλογης οικονομικής επιβάρυνσης**. Πράγματι τα επιχειρήματά μου, συνοδευόμενα μάλιστα και από οικονομικά στοιχεία που είχα προετοιμάσει, εντυπωσίασαν τόσο την πολιτική όσο και την τεχνική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, ώστε αμέσως μετά από 3 ώρες συζήτηση είχε αποφασισθεί η μετά δυο μέρες ανάβαση επί τόπου του έργου, του Προϊσταμένου της Δ/νσης Κατασκευών Συγκοινωνιακών Έργων Ελλάδος(ΒΣ1) και του Προϊσταμένου του Τμήματος Έργων Βορείου Ελλάδος. Η επί τόπου εξέταση της ορεινής χάραξης του έργου, σε συνδυασμό με τις μέχρι τότε ελάχιστες εργασίες των τεχνικών έργων που είχαν πραγματοποιηθεί, οδηγούσαν, με γνώμονα τη λογική, στη λύση που τους είχα προτείνει. Ήταν τόσο εμφανές το ότι αυτή είναι η πρέπουσα λύση, ώστε μετά από μια ώρα περιήγησης της νέας χάραξης είχαν συμφωνήσει με την πρότασή μου. Έτσι είπαν ότι θα το προτείνουν στον Υπουργό κ. Τσοχατζόπουλο για να αποφασίσει αυτός εν καιρώ ως ο μόνος αρμόδιος. Όμως οι εργασίες κατασκευής του έργου δεν μπορούσαν να περιμένουν. Είχαν σκυροδετηθεί οι ωπλισμένες βάσεις των θολωτών οχετών (με μήκος του καθενός οχετού από 70 έως 110 μέτρα) των υψηλών επιχωμάτων στο δασώδες τμήμα Μέστη-Αύρα-Ατάρνη και τότε καλούπωναν τους

ξυλότυπους των θολωτών. **Όμως έβλεπα ότι εκείνη τη στιγμή έπρεπε να παρθεί η απόφαση.** Έτσι μετά από τρομακτική πίεση που τους εξάσκησα, αναγκάσθηκαν στο τέλος να πουν **"προχωράτε και εμείς θα σας καλύψουμε", κάτι που κάθε άλλο παρά ήταν εύκολο να πουν εκείνη την εποχή δυο εξηντάρηδες Δημόσιοι Υπάλληλοι, εποχή που δεν έκαναν πλέον κουμάντο οι Μηχανικοί της Διοίκησης αλλά οι κομματικοί Σύμβουλοι. Σκεφθείτε, για να πάρουν σ΄ ένα πρωινό αυτήν την απόφαση πόσο εξώφθαλμα λογική ήταν η πρότασή μου. Πιστεύω να συνειδητοποιείτε τώρα γιατί κάθισα τόσο πολλές μέρες κι έγραψα αυτήν την λεπτομερή αναφορά για το πρόβλημα του λιμένα Αλεξανδρούπολης. Γιατί και στην περίπτωσή μας, αν και η πραγματικότητα είναι τόσο εξώφθαλμη, εν τούτοις κάποιοι που ορίσθηκαν σε τόσο υπεύθυνες για την χώρα θέσεις αποδεικνύονται απείρως ανεπαρκείς και τραγικά επικίνδυνοι για τα συμφέροντά της, σε ιδιαίτερα μάλιστα τόσο κρίσιμες και χαλεπές γι αυτήν στιγμές τόσο σε οικονομικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.**

Τέτοια συμπεριφορά προς την Ελλάδα μόνο από αλλοεθνείς δολιοφθορείς μπορεί κανείς να περιμένει, όχι όμως από Έλληνες και μάλιστα ντόπιους, Θρακιώτες.

Η οικονομικότητα της προτεινόμενης ιδέας, με απλά λόγια, βασίζονταν στη λογική που θα καταλάβετε αμέσως **βλέποντας το συνημμένο Νο 4. Στην ορεινή οδοποιία δεν σημαίνει ότι ένας δρόμος πλάτους 20 μέτρων θα κοστίσει διπλάσια από τον αντίστοιχο 10μετρο.** Θα κοστίσει π.χ. το 150%. Όσο πιο υψηλότερα μάλιστα είναι τα επιχώματα και τα ορύγματα τόσο η αναλογία κοστολογίου μικραίνει. Έτσι για οδό πλάτους 10 μέτρων με επίχωμα και όρυγμα ύψους 30 μέτρα, θα έχουμε μήκος θολωτού οχετού 104,5 μ., διατομή επιχώματος 1785 μ2 και διατομή ορύγματος 1.335 μ2, ενώ για αυτοκινητόδρομο 24 μέτρων πλάτους θα έχουμε μήκος θολωτού οχετού μόνον 118,5 μ., διατομή επιχώματος μόνον 2.205,00 μ2 και διατομή ορύγματος μόνον 1.755 μ2. Παρατηρούμε ότι το κόστος του αυτοκινητοδρόμου θα είναι αυξημένο σε σχέση με το αντίστοιχο της 10μετρης οδού (για ύψη ορυγμάτων και επιχωμάτων 30μ.) για τον οχετό μόνον κατά 14%, για το επίχωμα μόνον κατά 24% και για το όρυγμα μόνον κατά 31%. Εννοείται όμως ότι το κόστος της οδοστρωσίας και των ασφαλτικών είναι ανάλογα του πλάτους της οδού.

Τελικά όμως για καθαρά οικονομικούς λόγους επιλέχθηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων η λύση της Υπεροδού, δηλαδή αυτοκινητοδρόμου χωρίς όμως τις 2,50 μέτρων Λωρίδες Εκτάκτου Ανάγκης. Και αυτό γιατί τότε τα έργα δεν συγχρηματοδοτούνταν από την ΕΟΚ και έπρεπε να παρθεί δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Κατά την κατασκευή όμως του έργου προβλέψαμε τα επιχώματα φαρδύτερα εκατέρωθεν κατά 2 μέτρα. Έτσι όταν μετά από 25 χρόνια ήρθε η ώρα της ολοκλήρωσης της ΕΓΝΑΤΙΑΣ και στο τμήμα Μέστη-Μάκρη, έγινε εύκολα το φάρδεμα της οδού μόνο με διαπλάτυνση των ορυγμάτων και δεν χρειάσθηκε να διαπλατυνθεί ούτε ένα τεχνικό επιχώματος, ούτε ένα επίχωμα που είναι και το δύσκολο τεχνικά και οικονομικά μέρος.

Με το έργο αυτό ως πιλότο πλέον για την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ, όποιο επόμενο έργο Εθνικής Οδού κατασκευαζόταν στη Βόρειο Ελλάδα γινόταν με τη λογική του ότι, εφ' όσον στο μέλλον θα αποτελούσε τμήμα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ θα κατασκευαζόταν με διατομή αυτοκινητοδρόμου. **Και αυτό γιατί, ύστερα από τη λογική κατασκευής του τμήματος Μέστη-Μάκρη, ωρίμαζε σταδιακά η ιδέα και άρχισε να μελετάται η ΕΓΝΑΤΙΑ σε μεγάλα τμήματα** ώστε να έχουμε ορθότερα αποτελέσματα στα έργα εθνικών οδών που θα κατασκευάζονταν τα επόμενα χρόνια. Δεσμεύαμε ακόμα τη γη με απαλλοτριώσεις, ώστε η ΕΓΝΑΤΙΑ να μπορούσε να κατασκευασθεί απρόσκοπτα. Να μην υπήρχαν δηλαδή τα προβλήματα που υπήρξαν στον άξονα της ΠΑΘΕ.

Όπως καταλαβαίνετε αυτή μου η επέμβαση στο τμήμα Μέστη-Μάκρη είχε ως τελικό αποτέλεσμα την πρόωρη κατασκευή ή ημικατασκευή (όρα Παράκαμψη Κομοτηνής) τμημάτων τής Εθνικής Οδού που το μόνο που τους έλειπε ήταν μετά από 20-25 χρόνια να αλλάξουν μόνο όνομα και να βαπτιστούν σε τμήματα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ. **Όμως αυτή η πρόωρη κατασκευή τμημάτων στην πράξη επίσπευσε την επίσημη κατασκευή της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ. Το 1995 είχα την τιμή και την χαρά να οριοθώ ως ο πρώτος επιβλέπων κατασκευής στο πρώτο τμήμα το "ΚΟΜΟΤΗΝΗ-ΣΤΡΥΜΗ" της ΕΓΝΑΤΙΑΣ που ξεκίνησε επισήμως και μάλιστα στη Θράκη. Σε μια πενταετία πλέον η ΕΓΝΑΤΙΑ δόθηκε στην κυκλοφορία στην Θράκη και μέχρι το 2008 είχε προοδευτικά κατασκευασθεί και στα δύσκολα τμήματα της Ηπείρου. Έτσι το όραμα μου έγινε πραγματικότητα σε μια 25ετία από το ξεκίνημά του το 1983.**

Στον άξονα της ΠΑΘΕ την περίοδο του 1960 είχε κατασκευασθεί η Εθνική Οδός με πλάτος 14 μέτρα και όταν μετά από 25 χρόνια ήταν πλέον αναγκαία η κατασκευή αυτοκινητοδρόμου με

παράπλευρο δίκτυο, το νέο έργο στοίχισε πολλαπλάσια χρήματα γιατί ξηλώθηκε σχεδόν όλο το υφιστάμενο δίκτυο και έγιναν πολλές παρακάμψεις της κυκλοφορίας. Ακόμη υπήρξαν πολλά προβλήματα κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου λόγω της υφιστάμενης κυκλοφορίας, έγιναν πολλά δυστυχήματα και υπήρξε ανυπέρβλητο πρόβλημα σε πολλές παρόδιες επιχειρήσεις που επένδυσαν για να έχουν πρόσβαση στην Εθνική Οδό και μετά έκλεισαν επειδή την έχασαν. Χώρια το ότι η ύπαρξη των διαφόρων παρόδιων κτισμάτων αποτέλεσε σοβαρό περιοριστικό παράγοντα για τη νέα χάραξη περιορίζοντας τις τεχνοοικονομικές λύσεις.
Αντιθέτως στο τμήμα "Θεσσαλονίκη-Κατερίνη", το οποίο κατασκευάσθηκε το 1970, εφαρμόστηκε ορθός προγραμματισμός. Από τα φοιτητικά μου κιόλας χρόνια, τη λογική των φάσεων κατασκευής αυτού του τμήματος είχα ως πρότυπο για τα τμήματα της Εθνικής Οδού που θα μετέπιπταν στο μέλλον σε τμήματα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ. Είχε προηγηθεί η απαλλοτρίωση για πλήρη αυτοκινητόδρομο με παράπλευρους οδούς, **κατασκευάσθηκε η περίφραξη με τους παράπλευρους και κατασκευάσθηκε μόνο η μια πλευρά της κυρίας οδού πλάτους 14 μέτρων**. Σ' αυτό το πλάτος των 14 μέτρων δόθηκε διπλή κυκλοφορία για 25 ολόκληρα χρόνια. Δηλαδή, προσωρινά με λίγα περισσότερα χρήματα κατασκευάσθηκε οδός ικανή να δεχθεί τον τότε κυκλοφοριακό φόρτο και να συμπληρωθεί, χωρίς πρόσθετα έξοδα αποξήλωσης και προσκόμματα στην κυκλοφορία, με την κατασκευή της άλλης πλευράς όταν θα το απαιτούσε ο κυκλοφοριακός φόρτος και οι οικονομικές συνθήκες θα το επέτρεπαν.
Στην περίπτωση της Θράκης η αρχή έγινε από την Κομοτηνή. Έτσι η προγραμματιζόμενη Παράκαμψη Κομοτηνής άλλαξε χάραξη και από σχεδιαζόμενη παράκαμψη της υφισταμένης Εθνικής Οδού Νο2 μελετήθηκε το 1984-1985 ως τμήμα πλέον της ΕΓΝΑΤΙΑΣ με δύο Ανισόπεδους Κόμβους τον Ανατολικό και τον Δυτικό. Το 1986 έγιναν οι απαλλοτριώσεις της πλήρους οδού με τους παράπλευρούς της καθώς και των προβλεπόμενων για το μέλλον δύο Ανισόπεδων Κόμβων με τα συνδετήριά τους τμήματα με το Εθνικό Οδικό Δίκτυο με Ισόπεδους Κόμβους, όπως δηλαδή είναι κατασκευασμένοι τώρα. Η κατασκευή της Παράκαμψης το 1987-1988 έγινε μόνον στον ένα κλάδο καθότι το τμήμα είναι πεδινό και μπορούσε να επεκταθεί το επίχωμα χωρίς κανένα πρόβλημα για την κατασκευή και του δεύτερου κλάδου. Αυτός ο πρώτος κλάδος για 13 χρόνια χρησιμοποιήθηκε ως διπλής κυκλοφορίας. Αργότερα, το έτος 2000 κατασκευάσθηκε και ο άλλος κλάδος, **εντασσόμενη πλέον η μέχρι τότε Παράκαμψη Κομοτηνής στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ**.
Στην περίπτωση όμως ορεινών χαράξεων άρχισαν να εφαρμόζονται κατ' ευθείαν τελικές διατομές αυτοκινητοδρόμου όπως π.χ. η Παράκαμψη Καβάλας και το τμήμα Καβάλα-Άγιος Ανδρέας.

Ως 2η ΔΕΚΕ της 6ης ΠΥΔΕ και αργότερα από το 1997 ως ΔΕΚΕ της Περιφέρειας ΑΜ-Θ, συμμετείχα ενεργά στην κατασκευή όλου του Εθνικού Οδικού Δικτύου Νο2, Νο51 και Νο53 στη Θράκη, καθώς και της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ στη Θράκη (στη πρώτη φάση κατασκευής της από την ΔΕΚΕ τα έτη 1995-1997). Συμμετείχα ως επιβλέπων έργων και τα τελευταία 13 χρόνια ως επιβλέπων και συγχρόνως ως Προϊστάμενος του Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων της ΔΕΚΕ, έχοντας μαζί με τον κ. Χρήστο Κοτζαμάνη, το κύριο βάρος και την εποπτεία όλων των συγκοινωνιακών έργων που κατασκευάσθηκαν, οδικών και λιμενικών. Έτσι για τρεις ολόκληρες δεκαετίες αναγκαστικά συνδέθηκε το όνομά μου με την ΔΕΚΕ, από την ενεργοποίησή της το 1982 μέχρι και το πρόσφατο τέλος της στις 30-6-2011. **Στις 3 αυτές δεκαετίες ως Διευθύνουσα Υπηρεσία επιβλέψαμε περισσότερα από 200 μεγάλα έργα όλων των ειδών, τα περισσότερα οδοποιίας.** Από τον Σεπτέμβριο του 1997 που συγχωνεύτηκε η 1η ΔΕΚΕ(κατασκευή & συντήρηση υδραυλικών έργων) με την 2η ΔΕΚΕ(κατασκευή Συγκοινωνιακών & Κτιριακών έργων) σε μία Διεύθυνση την ΔΕΚΕ ΠΑΜ-Θ, μετά την μετάβαση από το ΥΠΕΧΩΔΕ στην Περιφέρεια ΑΜ-Θ, επιβλέψαμε και πλήθος υδραυλικών έργων, τα περισσότερα έργα συντήρησης και αποκαταστάσεων ζημιών αναχωμάτων ποταμών.

Έτσι είναι προφανές πως πήρα το θάρρος να γράψω αυτό το ενημερωτικό σημείωμα έχοντας την επίγνωση ότι έχω την μεγαλύτερη εμπειρία Συγκοινωνιακών Έργων, και μάλιστα εκσκαφών και χαρακτηρισμών του είδους τους, από όλους τους Μηχανικούς του Δημοσίου στην Περιφέρεια ΑΜ-Θ. Το τονίζω αυτό γιατί έχει άμεση σχέση με τις εκσκαφές της λιμενολεκάνης του λιμένα Αλεξανδρούπολης, οι οποίες δημιούργησαν και το όλον πρόβλημα, όπως θα περιγραφεί παρακάτω.

Τονίζω ακόμα ότι ο σκοπός της μακροσκελούς αναφοράς στα έργα παρελθόντος, εκτός του εμφανούς τονισμού της εμπειρίας και της καθοριστικής συμμετοχής μου στη κατασκευή του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Θράκης και άλλων έργων, ώστε να έχουν μεγαλύτερη βαρύτητα οι θέσεις μου για το παρουσιαζόμενο πρόβλημα του λιμένα Αλεξ/πολης, **έχει και ένα πολύ**

βαθύτερο, αφανή και υποκρυπτόμενο στόχο. Να περάσει το μήνυμα στους Περιφερειακούς Συμβούλους, αλλά και σε Υπηρεσιακούς παράγοντες που θα διαβάσουν την παρούσα, ότι όπως από την περιγραφή που έκανα είχα ως τελικό στόχο την κατασκευή της ΕΓΝΑΤΙΑΣ, πράγμα που το πετύχαμε σταδιακά με τα μικρότερα δυνατά κόστη εκμεταλλευόμενοι σε πρώτη φάση τις βελτιώσεις τμημάτων του Εθνικού Οδικού Δικτύου, έτσι και ο τελικός στόχος στην περίπτωση του λιμένα Αλεξ/πολης πρέπει να είναι η προώθηση του Ελληνικού εμπορίου στα ΒΑΛΚΑΝΙΑ και στις ΠΑΡΕΥΞΕΙΝΙΕΣ ΧΩΡΕΣ δια μέσου ενδιάμεσων έργων, προσδευτικά, όμως χωρίς χάσιμο χρόνο στα κύρια έργα. Η περαίωση όμως της εκβάθυνσης του λιμένα Αλεξανδρούπολης είναι βασικό κλειδί, γιατί αλλιώς τίποτε δεν μπορεί να γίνει ασχέτως αν έχουν προχωρήσει τα έργα της χερσαίας ζώνης του λιμένα ή συμφωνίες του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης με μεταφορικούς οίκους του εξωτερικού ή έχουν ολοκληρωθεί οι άξονες μεταφοράς της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ή οι κάθετοι οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες ή έχουν συναφθεί σημαντικές εμπορικές συμφωνίες με το εξωτερικό. Δεν είναι το ίδιο αν καθυστερήσουμε την εκβάθυνση κατά 4,5 χρόνια με το να καθυστερήσουμε, ισόχρονα ή και περισσότερο, την κατασκευή των εγκαταστάσεων στον χερσαίο χώρο του λιμένα ή την ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ή την οδό πρόσβασης στο λιμάνι από την ΕΓΝΑΤΙΑ ή την σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι. Οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές δύνανται να πραγματοποιούνται έστω και από μη τέλεια δίκτυα μεταφοράς. Εάν όμως δεν ολοκληρωθεί η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η διάνοιξη του διαύλου δεν μπορεί να δουλέψει τίποτα, ούτε ακόμα και ο κατασκευασμένος χώρος των εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος είναι έτοιμος για χρήση εδώ και 10 ακριβώς χρόνια, από το 2001.

Θέλω ακόμα, ως απλός πολίτης, να θίξω και το θέμα της συναίνεσης μεταξύ των πολιτικών ομάδων που απαρτίζουν το Περιφερειακό Συμβούλιο για ζωτικά θέματα της Περιφέρειάς μας. Ας μην προκληθούν και εδώ οι καταστροφές που προκλήθηκαν σε Εθνικό επίπεδο από το πολιτικό σύστημα από την εφαρμογή μικροπολιτικής συμπεριφοράς αντί συμπεριφοράς υψηλής, συνετής και συναινετικής πολιτικής. Έλεος πια.

Είμαι ακόμη σίγουρος ότι το θέμα της χρηματοδότησης ή μη από το ΕΣΠΑ της ολοκλήρωσης της υφιστάμενης εργολαβίας του λιμένα Αλεξανδρούπολης είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για το ίδιο το Περιφερειακό Συμβούλιο να κάνει μια καλή αρχή αποδεικνύοντας ότι έχει όραμα για την Περιφέρειά μας, διορατικότητα και κρίση για τις ορθότερες επιλογές και στερούμενο μικροπολιτικών και τοπικιστικών αγκυλώσεων να δείξει ότι τον κύριο λόγο και την δυνατότητα εφαρμογής των αποφάσεών του τον έχει το ίδιο το Περιφερειακό Συμβούλιο και αυτό του το δικαίωμα δεν το παραχωρεί σε οποιονδήποτε ευθυνόφοβο, "κολλημένο" και στερούμενο ευρύτητας σκέψης υπάλληλο της Περιφέρειας που ηθελημένα ή αθέλητα μπορεί να προκαλέσει τέτοια ζημιά στην ΕΛΛΑΔΑ που στους σημερινούς καιρούς αγγίζει τα όρια της προδοσίας.

Ψάχνοντας λοιπόν για τα τεκταινόμενα του τελευταίου διαστήματος τα οποία οδήγησαν στη διακοπή των εργασιών του έργου, διαπίστωσα βασικότατα λάθη στις θέσεις και πράξεις της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, θα ήθελα να ελπίζω ως αποτέλεσμα άγνοιας ουσιαστικών στοιχείων του έργου. Έτσι το σημείωμα αυτό γίνεται για να ενημερωθεί πλήρως και η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, αν και ξέρω ότι τόσο αυτή όσο και ο κ. Περιφερειάρχης έχουν ενημερωθεί -άκρως ικανοποιητικά μάλιστα- και από την Δ/νση Λιμενικών Έργων της Αθήνας και από την Αρχή Πληρωμής και από την Ε.Υ.Θ.Υ. και από τον ίδιο τον Γ.Γ. Δημοσίων Έργων επί της ουσίας του θέματος.

Είναι καλό να σας γνωρίσω ότι ο κ. Λεβέντης Προϊστάμενος Τμήματος της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Α.Μ.-Θ., ο οποίος έχει βασικά χειρισθεί αυτήν την υπόθεση, μου ζήτησε στις 12-5-2011 **για πρώτη και τελευταία φορά**, μια συντομότατη τηλεφωνική ενημέρωση, χωρίς όμως να μου πει τον σκοπό για τον οποίο ήθελε τις πληροφορίες, κατά την οποία του παρέθεσα κάποια στοιχεία από το ιστορικό του έργου. Εάν μου είχε εξηγήσει τον σκοπό για τον οποίο ζητούσε την ενημέρωση, ο οποίος ήταν **η Διατύπωση Γνώμης για την Τροποποίηση Σύμβασης (1ου ΑΠΕ) του Υποέργου «ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΚΑΦΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗΣ» της Πράξης «ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗΣ» με κωδικό ΟΠΣ 215721/1ο Υποέργο από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή προς την Δ/νση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων**, θα του τόνιζα ιδιαιτέρως κάποιες παραμέτρους

που έχουν σχέση με την διατύπωση γνώμης για τον 1ο Ανακεφαλαιωτικό Πίνακα Εργασιών και την 1η Συμπληρωματική Σύμβαση. Ίσως τα λόγια του παλιού επιβλέποντα σαν πιο πειστικά να έπιαναν τόπο, αν και πιστεύω ότι δεν θα είχα να πω τίποτε περισσότερο από αυτά που εξέθεσε στη Αιτιολογική Έκθεση του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ. (βλέπε **συνημμένο** Νο6) ο νέος επιβλέπων της Δ/νσης Λιμενικών της Δ4. **Η όλη λογική αντιμετώπισης του θέματος από τον κ. Λεβέντη απορρέει αφού προσπάθειας πώς θα σταματήσει την ολοκλήρωση του έργου, πράγμα που το επιτυγχάνει με τη διακοπή της συγχρηματοδότησης του έργου με χρήση αστείας δικαιολογίας στα ψιλά της πρώτης γνώμης στις 5-7-2011 (βλέπε συνημμένο Νο7) ή χωρίς καμία αιτιολόγηση κατά την δεύτερη γνώμη (βλέπε συνημμένο Νο 9), ενώ για ΟΠΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΕΛΛΗΝΑ το φυσιολογικό και πρέπον είναι, και χωρίς μάλιστα δεύτερη σκέψη, να απαντήσει αμέσως ΝΑΙ στην συγχρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ και να κοιτάξει να υποβιβάσει ή και να εξαφανίσει κάθε πιθανή -ακόμα κι αν υπάρχει τέτοια- εστία αρνητικής θεώρησης του θέματος.**

Αυτή την στάση δεν τήρησε για το θέμα μας η ΑΡΧΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ, Προϊσταμένη Αρχή όλων των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών; Αυτή την άποψη δεν υιοθέτησε η ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ (Ε.Υ.Θ.Υ.) ως Υπηρεσία Νομικής Στήριξης των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών;

Γιατί με τόσο πείσμα και χωρίς επιχειρήματα ή εδώ Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή στύλωσε τα πόδια και απαντά συνεχώς ΟΧΙ στην μοναδική δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου του είναι οι πόροι του ΕΣΠΑ; Γιατί οι υπεύθυνοι για τον χειρισμό αυτόν κύριοι της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Περιφέρειάς μας περιφέρονται βαυκαλιζόμενοι για το ΚΑΤΟΡΘΩΜΑ' ΤΟΥΣ;

Μήπως έτσι εξηγείται η μικρή απορροφητικότητα του ΕΣΠΑ σε Πανελλήνιο επίπεδο; Μήπως και στις άλλες Ενδιάμεσες Διαχειριστικές Αρχές το ανθρώπινο υλικό είναι του ιδίου φυράματος, επιπέδου και παρόμοιας νοοτροπίας; Γιατί το πρόβλημα εμφανίζεται τόσο διογκωμένο στο ΕΣΠΑ ενώ στο παρελθόν δεν υπήρχε ή υπήρχε σε πολύ-πολύ μικρότερο όμως βαθμό; Γιατί όλο σχεδόν το προσωπικό της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής έχει συμπεριφορά μικρών Καισαρίσκων; Μήπως η ίδια η ύπαρξη αυτής της Υπηρεσίας με τον παρασιτικό λόγο ύπαρξής της παράγει και ανατροφοδοτεί συνεχώς αυτή τη νοοτροπία; Μήπως φταίει ο αναξιοκρατικός τρόπος που τοποθετήθηκαν σ' αυτήν την Υπηρεσία; Μήπως και οι τοποθετήσεις στις θέσεις των Προϊσταμένων <u>έγιναν με παράνομο τρόπο από αναρμόδια αρχή</u>; Στο τελευταίο ερώτημα θα ήθελα την απάντηση και της ΑΡΧΗΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ και της Ε.Υ.Θ.Υ. αφού διερευνήσουν το θέμα.

Υπάρχουν δύο τρόποι για να παρουσιάσουμε ένα θέμα αναλόγως τι θέλουμε να πετύχουμε. Εάν θέλουμε να εγκριθεί κάτι τονίζουμε τα θετικά, τα υπέρ του θέματος, όπως λόγου χάρη κάνω εγώ σε αυτό το κείμενο, γιατί θεωρώ το λιμάνι της Αλεξ/πολης ως το πιο ζωτικό έργο για το μέλλον της Περιφέρειάς μας. **Κάτι όμως που όπως δυστυχώς διαπίστωσα, το έχουν συνειδητοποιήσει στην Αθήνα περισσότερο από μερικούς εδώ στην ίδια τη Θράκη και μάλιστα Θρακιώτες.** Εδώ, αρκετοί μάλιστα, συμπεριφερόμενοι μυωπικά, δεν μπορούν να δουν και να εκτιμήσουν ορθά, βλέπουν μερικά δένδρα και μάλιστα μεμονωμένα και έχουν χάσει το δάσος, **το δάσος λέγεται ΕΛΛΑΔΑ και μάλιστα ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ ΒΥΘΙΖΕΤΑΙ.** Και αντί να ρίξουν το δικό τους σωσίβιο για να τη σώσουν αυτοί οι κύριοι της πατούν το κεφάλι μέσα στο νερό μην τυχόν και βγεί έξω από το νερό, αναπνεύσει και σωθεί.

Όμως, από τη σχετική αλληλογραφία της Διαχειριστικής με τη Δ/νση Λιμενικών Έργων (Δ4) διαπίστωσα ότι από τα στοιχεία που είπα στον κ. Λεβέντη αυτός χρησιμοποίησε επιλεκτικά μόνο κάποια, χωρίς αυτά μάλιστα να έχουν ουσία, ενώ το ουσιαστικό μέρος το αποσιώπησε, **αυτή είναι η δεύτερη περίπτωση, όταν θέλουμε να απορριφθεί το θέμα**.

Έτσι αναγκάζομαι να γράψω αυτό το σημείωμα δίδοντας πολλές λεπτομέρειες ώστε ο αναγνώστης του να αποκτήσει πλήρη και σφαιρική αντίληψη όλης της πορείας του έργου και των προβλημάτων που έχουν παρουσιασθεί κατά τη διάρκεια της κατασκευής του, με κορύφωση του δράματος την οριστική διακοπή του στις 5-8-2011 από την Δ/νση Λιμενικών Έργων, **ενέργεια που είναι ένα βήμα προ της διάλυσης της εργολαβίας**.

<u>Όσον αφορά την περαιτέρω χρηματοδότηση της εργολαβίας για την ολοκλήρωσή της,</u> υποστηρίζω ότι αυτή πρέπει να γίνει πάση θυσία ΤΩΡΑ από την Περιφέρεια Αν. Μακεδονίας-Θράκης, τη μοναδική δυνατότητα χρηματοδότησης που υπάρχει σήμερα και για τα επόμενα δύο τουλάχιστον χρόνια.

Αυτήν την περίοδο δεν υπάρχει σημαντικότερο έργο για τη Περιφέρειά μας από το λιμάνι Αλεξανδρούπολης. **Ήδη υπήρξε πολύ σημαντική καθυστέρηση. ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 2004,** αφού το 2001 είχε περαιωθεί και η τελευταία εργολαβία που είχαμε κάνει ως ΔΕΚΕ, δίνοντας εργασία σε εκατοντάδες ανθρώπους, ίσως και χιλιάδες, σε μεγάλη γκάμα επαγγελμάτων, δίνοντας προοπτική για τον τόπο.
Οπου αλλού και να διατεθούν τα χρήματα αυτά, αυτομάτως θα δίνουν την εντύπωση μικροπολιτικής σπατάλης. Και αυτό γιατί η διαφορά στην κλίμακα της αξίας των έργων είναι τεράστια.
Με την ευκαιρία δεν θα ήταν άσχημο να εξετάζαμε και την περίπτωση, κυριαρχούσα μάλιστα άποψη στη δημοσιογραφική πιάτσα, ότι ο ουσιαστικός σκοπός της άρνησης της χρηματοδότησης του λιμένα Αλεξανδρούπολης είναι το μοίρασμα των χρημάτων αυτών σε μικροεργάκια ανά την Περιφέρεια Α.Μ.-Θ. τα οποία όμως θα εξυπηρετήσουν μικροπολιτικές σκοπιμότητες.

Ας υποθέσουμε ότι τα διαθέτουμε για την κατασκευή της Περιφερειακής Αλεξανδρούπολης. Αυτή βασικά θα διευκολύνει τους Αλεξανδρουπολίτες στις μετακινήσεις τους, αλλά ως εκεί, ουσιαστική προοπτική ούτε για τη Αλεξ/πολη δεν θα υπόσχεται, πόσο μάλλον για τον ευρύτερο Νομό Έβρου, για όλη τη Θράκη, την Περιφέρειά μας ή την Ελλάδα. Ας υποθέσουμε πάλι ότι τα διαθέτουμε για ένα άλλο Συγκοινωνιακό έργο, που είναι μάλιστα ώριμο για ένταξη, την βελτίωση του οδικού τμήματος "Απαλός- Αεροδρόμιο-Γέφυρα Λουτρών". Αυτή θα βοηθήσει βασικά τους κατοίκους της περιοχής από την Αλεξανδρούπολη μέχρι τις Φέρρες για ανετότερη, ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνησή τους στο υπόψη τμήμα, τις παρόδιες εμπορικές εγκαταστάσεις αλλά και πάλι ως εκεί, ουσιαστική προοπτική δεν θα υπόσχεται, ούτε για τον Νομό Έβρου, ούτε για όλη τη Θράκη, την Περιφέρειά μας ή την Ελλάδα. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με το λιμάνι. Στο σημερινό οικονομικό και εργασιακό περιβάλλον της χώρας αποτελεί τουλάχιστον ένα διέξοδο.
Έχει δίκιο ο κ. Μιχελής. Το λιμάνι της Αλεξ/πολης έχει εξέχουσα γεωστρατηγική σημασία για την Ελλάδα. Ανοίγει το δρόμο των Βαλκανικών και Παρευξείνιων περιοχών, περιοχών όπου πρωτοστατούσαν στο παρελθόν οι Έλληνες και ήκμασε το Ελληνικό εμπόριο για χιλιάδες χρόνια.

Από το 1995 έως και το 2001 με 3 μεγάλες εργολαβίες της ΔΕΚΕ (Α, Β και Γ φάση Λιμένα Αλεξ/πολης) επενδύθηκαν 9.436.000.000 δρχ. ή 27.692.000 €, όλα από συγχρηματοδοτηθέντα Προγράμματα, και κατασκευάσθηκαν ο προσήνεμος και ο υπήνεμος λιμενοβραχίονας με προστασία τεχνητών ακροπόδων, τα κρηπιδώματα της ζώνης των εμπορευματοκιβωτίων, η ζώνη των εμπορευματοκιβωτίων, η εκτροπή του ποταμού Μαΐστρου έξω από την περιοχή της λιμενολεκάνης, καθώς και εκβαθύνσεις της λιμενολεκάνης σε βάθος -12 μέτρων σε δύο περιοχές συνολικού εμβαδού 200 στρεμμάτων, με τα προϊόντα των υγιών εκσκαφών των οποίων κατασκευάσθηκε το επίχωμα της ζώνης των εμπορευματοκιβωτίων. Ανάγοντας τα χρήματα αυτά σε σημερινή αξία ξεπερνούν τα 50.000.000 €. Με την τρέχουσα εργολαβία εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και κατασκευής του διαύλου έχουν έως τώρα δαπανηθεί 16.568.600 € και περίπου 1.500.000 € για την φωτοσήμανση του διαύλου και την πληρωμή του Τεχνικού Συμβούλου του έργου.
Είναι λοιπόν αδιανόητο, έχοντας επενδύσει στο λιμάνι περί τα 68.000.000 € σε τρέχουσα αξία, και γνωρίζοντας την σημερινή αδυναμία του Ελληνικού Δημοσίου για χρηματοδότηση από εθνικούς πόρους, καθώς και ότι ο Οργανισμός λιμένα Αλεξ/πολης βρίσκεται στα πρόθυρα συμφωνιών με επενδυτές για τη χρήση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων, να κολλάμε σε θέματα χωρίς ουσία. Αν είναι έτσι, και δεν υποκρύπτεται άλλος λόγος για τον χειρισμό που έγινε στο θέμα της διατύπωσης γνώμης από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή προς την Δ/νση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων, τότε υποχρεωτικά πρέπει να υπερκεράσουμε τους χειριστές ή να αλλάξουμε τους χειριστές με άλλους ευρύτερης αντίληψης και μη ευθυνόφοβους.
Βεβαίως υπάρχει και η δια μαχαίρας λύση του Γόρδιου Δεσμού που είναι και μόνη πραγματική λύση του προβλήματος, η κατάργηση όλων των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών (η γνώμη όλων ανεξαιρέτως των Μηχανικών πρώτης γραμμής είναι ότι η Υπηρεσία αυτή είναι καθαρά παρασιτική με μηδενικό ουσιαστικό έργο ή μάλλον αρνητικό γιατί μόνον προβλήματα δημιουργεί στα έργα, όχι να λύνει τα προβλήματά τους).
Η Ελλάδα πεθαίνει και κάποιοι Δημόσιοι Υπάλληλοι γαντζώνονται πεισματικά στην καρεκλίτσα τους, αρνούμενοι να προσφέρουν

ουσιαστικό έργο προτιμώντας την ακινησία. Προτιμούν την ακραίου τύπου τυπολατρία, και μάλιστα ατεκμηρίωτη, για την πάση θυσία διαφύλαξη των οπισθίων τους, έναντι οποιασδήποτε πρόκλησης βλάβης στο σύνολο, με μόνο ενδιαφέρον μην τυχόν και χάσουν την καρέκλα τους με τις ειδικές παχυλές απολαβές της.

<u>Προσοχή με την πρότασή μου αυτή δεν εννοώ την κατάργηση των ελέγχων των έργων.</u>

Τι να πω για τους ελέγχους της ΕΔΕΛ; Οι άνθρωποι είναι γνώστες του αντικειμένου. Οποτε έχουν έρθει για έλεγχο, σε χρόνο μηδέν ξετινάζουν στην κυριολεξία όχι μόνο το φάκελο του έργου, ελέγχοντας το τυπικό των πράξεων των Υπηρεσιών κατασκευής -και της Διευθύνουσας το έργο Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης του έργου Αρχής- αλλά κάνοντας και ουσιαστικές παρατηρήσεις επί τόπου του έργου. Εύγε τους. Ένας σωστός και έντιμος επιβλέπων χαίρεται όταν ελέγχεται από τόσο έμπειρους Μηχανικούς, γιατί μέσα από τον έλεγχο που του γίνεται αποκομίζει ένα σωρό πληροφορίες για τους τρόπους αντιμετώπισης τεχνικών, αλλά και γραφειοκρατικών, προβλημάτων που αντιμετωπίζει στα έργα. Οι ελεγκτές της ΕΔΕΛ περιδιαβαίνοντας όλη την Ελλάδα επιτελούν το έργο του Αγγελιαφόρου από Υπηρεσία σε Υπηρεσία. Ηθελημένα ή και αθέλητα μεταφέρουν συνεχώς γνώσεις βελτιώνοντας τον τρόπο κατασκευής των έργων. Πιστεύω ότι η διαδικασία των ελέγχων τους είναι το καλύτερο πρακτικό σεμινάριο για την παραγωγή των Δημοσίων Έργων. Έχοντας και τους συστηματικούς ποιοτικούς ελέγχους του ΕΣΠΕΛ πιστεύω ότι κλείνει το κεφάλαιο των ουσιαστικών ελέγχων.

Για τους αντίστοιχους ελέγχους της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής όμως τι να πω; Μόνο στο τυπικό μέρος και μόνο στα χαρτιά. Αφού έχουν πλήρη μεσάνυχτα από την κατασκευή των Δημοσίων Έργων. Και μόνον προβλήματα εκ του μη όντως. Όταν ο υποτιθέμενος ελεγκτής δεν γνωρίζει ότι ο Φ.Π.Α. είναι καθαρά απρόσωπος φόρος και την λειτουργία του και εκ της άγνοιας αυτής υπεισέρχεται σε αποφάσεις λανθασμένες, τι να πώ; Αυτή η Υπηρεσία, εκτός του τεράστιου κόστους της από το ειδικό επίδομα και τα άσκοπα εκτός έδρας με χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου –ακόμα και για επίδοση εγγράφου (βλέπε συνημμένο Νο 11)- τις άπειρες σπατάλες για το τίποτα αφού της χορηγούνται αμέτρητα χρήματα προς επιτέλεση του "τεράστιου έργου" της (βλέπε συνημμένα Νο 12α και Νο 12β), δεν έχει να παρουσιάσει ουσιαστικό έργο. Είναι απλώς ο ταξινομητής των στοιχείων πρόβλεψης και των στοιχείων εκτέλεσης των έργων που στέλνουν οι Υπηρεσίες που εκτελούν τα έργα. Δεν αξίζουν τις αμοιβές που παίρνουν για δουλειά που μπορεί να κάνει και ο πιο απλός διοικητικός υπάλληλος. Έτσι εφευρίσκουν και εργασίες για να παιδεύουν τους Ελεγκτές των Περιφερειακών Ταμείων και να καθυστερούν την πληρωμή των λογαριασμών. Π.χ. το περιβόητο χαρτί της <u>επιλεξιμότητας ενός λογαριασμού</u> απαραίτητη γι αυτούς προϋπόθεση για την πληρωμή των λογαριασμών από το Περιφερειακό Ταμείο. Η μισή δραστηριότητά τους εξαντλείται για την χορήγηση αυτού του εγγράφου. Και να χρειαζόταν; Κανένας οριοθείς Υπόλογος έξω από το Περιφερειακό Ταμείο, πιθανότατα και μόνον της Κομοτηνής, δεν ζητά αυτό το χαρτί για να πληρώσει λογαριασμό. Και αυτό γιατί δεν χρειάζεται. Και δεν χρειάζεται γιατί κάθε λογαριασμός πληρώνεται μόνο μέσα στα αυστηρά πλαίσια των εγκεκριμένων εργασιών ενός Προϋπολογισμού ή ενός Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα, <u>τα οποία για να εγκριθούν έχουν απαραιτήτως την έγγραφη σύμφωνη γνώμη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής</u>.

Β. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ "ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΚΑΦΗ ΔΙΑΥΛΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ"

1. ΓΕΝΙΚΑ

Το έργο (βλέπε συνημμένα Νο 5, Νο 5_1, Νο 5_2, Νο $5_α$) προϋπολογισμού 23.100.000 € έχει συμφωνητικό 18.655.005 € ύστερα από μέση τεκμαρτή έκπτωση 19,24%. Για τις εκσκαφές, η προσφερθείσα έκπτωση ανέρχεται σε 19%. Το αντικείμενο του έργου είναι η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης εμβαδού 800.000 m2 σε βάθος -12 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας και η διάνοιξη διαύλου μήκους 3,5 χλμ και πλάτους πυθμένα μεγαλύτερου ή ίσου των 160 μέτρων σε βάθος -12,5 μέτρων, εμβαδού πυθμένα περίπου 700.000 m2. Οι εκσκαφές αποτελούν το 94% του οικονομικού αντικειμένου του έργου. Με τα υγιή υλικά των εκσκαφών προβλέπεται η κατασκευή του χερσαίου χώρου του λιμένα Αλεξ/πολης με έξαλες ή ύφαλες επιχώσεις στο +1,5 μέτρο από την επιφάνεια της θάλασσας και η εν συνεχεία προφόρτισή τους με αποθέσεις με πρόσθετο ύψος 3,00 μέτρων μέχρι το +4,5 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας, ενώ τα μη υγιή και ακατάλληλα υλικά προβλέπεται να απορρίπτονται σε θαλάσσιο χώρο 45.000 στρεμμάτων βάθους -50 έως -60 μέτρων, ορισθέντα από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και την Περιβαλλοντική Μελέτη σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς. Το κέντρο αυτού του χώρου βρίσκεται 8 ναυτικά μίλια νότια των ακτών της Μεσημβρίας και σε απόσταση 13 ναυτικών μιλίων από το έργο (βλέπε συνημμένο Νο $5_β$). Το μέσο πάχος των προϊόντων της απόρριψης στο χώρο αυτό υπολογίζεται σε 10 εκατοστά.

Κατά την κατασκευή του έργου **έγινε αυστηρότατη τήρηση της απόρριψης μόνο σ' αυτόν τον χώρο** καθότι το στίγμα των μέσων μεταφοράς (ρυμουλκών και φορτηγίδων) παρακολουθούνταν συνεχώς από το Λιμεναρχείο, αλλά και τους κατόχους τρατών οι οποίοι ενδιαφέρονται σφόδρα να μην γίνουν αλλού αποθέσεις και χαλάσει και εκεί ο βυθός. Μάλιστα κατά την αρχή του έργου, από την πλευρά τους υπήρξαν συνεχείς και πολλές πιέσεις και αιτήματα προς το Λιμεναρχείο και τη ΔΕΚΕ για να μεταφερθεί ο χώρος απόρριψης ανατολικά της Σαμοθράκης, πράγμα βέβαια αδύνατον τουλάχιστον λόγω της δυσβάστακτης οικονομικής επιβάρυνσης.

2. ΠΡΟΣΑΜΜΩΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΠΟΤΑΜΟΥ ΕΒΡΟΥ.

Ο δίαυλος, από ειδική μελέτη προσάμμωσης που εκπονήθηκε το 2003, πριν την σύνταξη ακόμα της κυρίας μελέτης του έργου, προβλέπεται να μπαζώνεται από αιωρούμενα λεπτόκοκκα φερτά σωματίδια του ποταμού Έβρου κατά μέσο όρο 250.000 m3 ανά έτος με μελετηθέντα πυθμένα διαύλου στα -15,00μέτρα ήτοι σε μέσο πάχος 40 εκατοστά ανά έτος, με πάχος 70 εκατοστών στην είσοδο του λιμένα και μηδέν στην αρχή του διαύλου. Άρα θα απαιτείται ο καθαρισμός του ανά 2 έτη καθότι το βάθος του θα μειώνεται ανά δύο έτη κάτω των -12 μέτρων.

Για τη λιμενολεκάνη δεν έχει εκπονηθεί ειδική μελέτη προσάμμωσης, αλλά η πράξη έδειξε ότι σε διάστημα τεσσάρων ετών, από τον Δεκέμβριο 2003 που έγινε η βυθομέτρηση της μελέτης έως τον Ιανουάριο του 2008, που έγινε η πρώτη βυθομέτρηση της εργολαβίας, μπάζωσε κατά 435.582,62 m3. Άρα συμπεραίνουμε ότι κατά τη διάρκεια των 4 αυτών ετών, που σημειωτέον ήταν άσκαφτη η λιμενολεκάνη με βάθη από -4,00 μέτρα στο βόρειο τμήμα της έως -7,50 μέτρα στο νότιο τμήμα της και προς την είσοδο της λιμενολεκάνης, ανά έτος προκλήθηκε προσάμμωση περί τα 110.000 m3. Κατά την σχεδόν τετραετή διάρκεια κατασκευής του έργου, από το 2008 έως και τον Ιούλιο του 2011, με το μέσο βάθος της λιμενολεκάνης να αυξάνεται προοδευτικά λόγω των συνεχιζόμενων εκσκαφών μεσοριακά μέχρι τα -11,60 μέτρα, προφανώς η προσάμμωση έγινε πολύ-πολύ μεγαλύτερη, πιθανότατα και πάνω από διπλάσια. Αυτό το υποστηρίζω από προσωπική γνώση του θέματος κατά τη διάρκεια της 17,5 μηνών επίβλεψης που έκανα, την παρακολούθηση των εκσκαφών αλλά και τις διαδοχικές βυθομετρήσεις που πραγματοποιούσαμε παρουσία και του Τεχνικού Συμβούλου του έργου για τις πιστοποιήσεις των εργασιών. Ιδιαίτερα μπάζωνε στο τμήμα της λιμενολεκάνης που συνορεύει με τον δίαυλο (όπου η μελέτη προσάμμωσης του διαύλου προβλέπει μπάζωμα πάχους από 0,40 έως 1,00 μέτρα ανά έτος) και προοδευτικά μίκραινε προς το εσωτερικό της λιμενολεκάνης.

Το φαινόμενο όμως της προσάμμωσης δεν υπήρξε αναλογικό κατά την διάρκεια των εργασιών της εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και κατά την διάρκεια των εργασιών της εκβάθυνσης του διαύλου. Και αυτό επειδή οι εκβαθύνσεις στα δύο τμήματα ακολούθησαν διαφορετική πορεία. Στο τρίμηνο από την 17-3-2008 μέχρι και την 14-6-2008 που απέπλευσε το BALTIC SEA, η

σειρά των εργασιών αναρρόφησης της λάσπης (αμμοϊλύος επί το επιστημρνικότερο) του ποταμού Έβρου έγιναν με εντολή μου, στη βάση της λογικής της προτεραιότητας στο δίαυλο **(παρά το ότι η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων όριζε πλήρη προτεραιότητα στην ολοκλήρωση της εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και μάλιστα ορίζοντας ως τμηματική προθεσμία το τέλος του 2008). Η εντολή μου δόθηκε με την λογική της πλήρους εκμετάλλευσης των καιρικών συνθηκών** γιατί μπορεί το BALTIC SEA να ήταν μεγάλο πλοίο δεν έπαυε όμως να αδυνατεί να δουλέψει σε θαλασσοταραχή. Ήταν απλό. Τις καλές μέρες που θα μπορούσε να δουλέψει έξω στο δίαυλο θα δούλευε εκεί. Τις δύσκολες μέρες θα δούλευε μέσα στην προστασία της λιμενολεκάνης. Έτσι μέσα στο προαναφερθέν τρίμηνο αναρροφήθηκε όλη η χαλαρή λάσπη της επιφανειακής στρώσης σε όλο το έργο και το BALTIC SEA απέπλευσε μη δυνάμενο να αναρροφήσει ούτε το κατώτερο στρώμα της στρώσης λάσπης που ήταν όμως κροκιδωμένο (στερεοποιημένο). Από εκείνη την ημέρα όλες οι δραστηριότητες ανεξαιρέτως μεταφέρθηκαν στη λιμενολεκάνη για την επίτευξη της **τμηματικής προθεσμίας. Έτσι μέχρι το τέλος του 2008 είχαμε σκάψει στη λιμενολεκάνη 3.321.298,83 m3 επί συνόλου 3.533.199,87 m3 ήτοι ποσοστό 94% επί του συνόλου των προς εκσκαφή εδαφών. Δηλαδή η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης τελείωνε παρά τις τρομακτικές καθυστερήσεις λόγω της αναγκαστικής χαλάρωσης ΟΛΟΚΛΗΡΗΣ της ημιβραχώδους κατώτερης στρώσης όπως θα περιγραφεί παρακάτω. Ήταν όμως έτσι τα πράγματα; Το υπόλοιπο 6% των εκσκαφών της λιμενολεκάνης δηλαδή τα 3.533.199,87 m3 - 3.321.298,83 m3 = 211.901,04 m3 υγιές υλικό που προορίζονταν για επιχώματα και αποθέσεις στη χερσαία ζώνη του λιμένα σαφώς και δεν επαρκούσαν για την ολοκλήρωση των προβλεπομένων υφάλων επιχώσεων (215.000 m3), εξάλων επιχώσεων (220.000 m3) και εξάλων αποθέσεων (530.000 m3), συνολικού όγκου 965.000 m3, ενώ μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου είχαν κατασκευασθεί και πιστοποιηθεί μόνον 720.000 m3, υπολειπομένων δηλαδή κατά 245.000 m3 μέχρι την ολοκλήρωση των επιχωμάτων-αποθέσεων. ΗΔΗ μας έλλειπαν 245.000 m3 - 211.901,04 m3 = 33.098,96 m3. Και ποιος μας έλεγε ότι και τα 211.901,04 m3 θα ήταν υγιή ώστε να είναι κατάλληλα για τον προβλεπόμενο σκοπό;**

Αρχή του 2009 ο Τεχνικός Σύμβουλος του έργου μέσα σε μια κυριολεκτικά πολεμική ατμόσφαιρα μεταξύ του στρατοπέδου της ΔΕΚΕ από τη μια και του στρατοπέδου των συνασπισμένων δυνάμεων Δ/νσης Λιμενικών Έργων (εκτός από την υπεύθυνης για την εποπτεία του έργου Μηχανικού –η οποία ερχόταν μάλιστα αρκετά τακτικά από την Αθήνα και επόπτευε το έργο- κας Έλενας Γούναρη η οποία δεν άντεξε τελικά την πίεση από την διευθύντριά της αρρώστησε και ζήτησε μετάθεση και έφυγε σε άλλη Διεύθυνση του ΥΠΕΧΩΔΕ) και του Τεχνικού Συμβούλου του Έργου, επεσήμανε "εύστοχα" το θέμα με πολλούς-πολλούς υπαινιγμούς για τη ορθότητα της επίβλεψης. Σε επικουρία του και η κα Κυριακού η τότε Διευθύντρια της Δ4 το κεντρικό και βασικά υπεύθυνο πρόσωπο της όλης κακής εξέλιξης του έργου από τις αρχές του στησίματός του το 2005 έως και την συνταξιοδότησή της στις αρχές του 2011 με μπαράζ κατακεραυνωτικών εγγράφων. Τι είχε συμβεί και την πατήσαμε έτσι; Έγινε κάτι που και εγώ το συνειδητοποιώ αυτή τη στιγμή που γράφω αυτές τις γραμμές. Απλούστατα γιατί, όπως θα αναπτύξω λίγο παρακάτω ο 11ος Λογαριασμός του έργου που συντάχθηκε για να περιλάβει όλες τις εκτελεσθείσες εργασίες μέχρι το τέλος του 2008, περιέλαβε εκτός από τις επιμετρήσεις που προήλθαν από τις βυθομετρήσεις της 18-11-2008 στον δίαυλο και στην λιμενολεκάνη και την επιμέτρηση των εκσκαφών τμημάτων της λιμενολεκάνης που πραγματοποιήθηκαν μετά από τις βυθομετρήσεις της 18-11-2008 και μέχρι το κλείσιμο του εργοταξίου για τα Χριστούγεννα που έγινε προσωρινά με καταμέτρηση των φορτηγίδων που αναχωρούσαν γεμάτες είτε προς την χερσαία ζώνη του λιμένα είτε προς τον καθορισμένο θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13 ναυτικά μίλια και αναγωγή τους σε εκσκαφή στον ανάλογο χώρο της λιμενολεκάνης από τον οποίον φόρτωσαν το υλικό εκσκαφών και μετατροπή του όγκου εκσκαφής του κάθε τμήματος (3 τμήματα) σε μέσο βάθος εκσκαφής στο κάθε τμήματος.

Δηλαδή μετρήσαμε με φορτηγίδες την εκσκαφή της μεγάλης προσάμμωσης πάχους 0,25-0,30 m που έγινε από την τρικυμία της 21-22 Νοεμβρίου 2008 και αναφέρεται λεπτομερέστερα στη σελίδα 14 του παρόντος και προσάμμωσε κατ' ελάχιστο 200.000m3, χώρια τη συνήθη προσάμμωση στο μετά τις βυθομετρήσεις της 18-11-2008, η οποία όμως είναι δυσανάλογα αυξημένη λόγω της μεγάλου βάθους εκσκαφής στη λιμενολεκάνη μέσα στο 2008 (94% με μέσο πάχος εκσκαφής 3.321.298,83 m3 : 800.000 m2 = 4,15 m).

Ομοίως προφανώς αυξημένη θα υπήρξε η προσάμμωση της λιμενολεκάνης και στο προ της βυθομέτρησης της 18-11-2008 χρονικό διάστημα.

Εδώ νομίζω ότι αξίζει να αναφέρω ότι υπήρξα μάρτυρας διένεξης μεταξύ του Υπεργολάβου της καδοφόρου βυθοκόρου των 52 κάδων 0.80 m3 και του Εργοταξιάρχη για τις ποσότητες που υπολογίζονταν από τις βυθομετρήσεις του χώρου που έσκαβε, με παρόμοιο με τον δικό μας τρόπο μόνο που γινόταν με σκαντάγιο την παραδοσιακή μέθοδο βυθομέτρησης. Αυτός υποστήριζε ότι οι μετρήσεις που έκανε με τον αριθμό των φορτηγίδων που φόρτωνε ήταν πάνω από 10% μεγαλύτερες από την επιμέτρηση με λήψη βυθομέτρων προ και μετά της εκσκαφής.

Τότε ήταν που μου πρωτομπήκε η ιδέα ότι ίσως και η λιμενολεκάνη προσαμμώνει, ιδέα που άρχισε σιγά σιγά να γίνεται βεβαιότητα και από τα συμπεράσματα από σύγκριση της μεθόδου μέτρησης των φορτωμένων φορτηγίδων με τα αποτελέσματα των βυθομετρήσεων.

Οι μεγάλες θαλασσοταραχές του χειμώνα 2008-2009 έκαναν πλέον και οπτικά έντονο το φαινόμενο νι αυτό και άρχισε την Άνοιξη του 2009 ο σοβαρότατος προβληματισμός της ΔΕΚΕ και του Τεχνικού Συμβούλου του Έργου για το πραγματικό μέγεθος του φαινομένου της προσάμμωσης της λιμενολεκάνης. Στον πυθμένα της λιμενολεκάνης επέπλεε ένα στρώμα λάσπης (αμμοϊλύος) έχοντας μπαζώσει όλα τα βαθουλώματα, και όχι μόνον, με πάχος από 20 εκατοστά έως και 2 μέτρα. Προφανώς για το φαινόμενο αυτό είχαν συμβάλει και οι χαλαρώσεις με τη σφύρα της ημιβραχώδους στρώσης με την διάλυση στο νερό μέρους της αργίλου που έπαιζε τον ρόλο του συνδετικού υλικού μεταξύ των χαλίκων, κροκαλών και λατυπών. Από την επισταμένη έρευνα που έκανε με εντολή της ΔΕΚΕ η κα Αθηνά Γαβρηλίδου γεωτεχνικός στην ομάδα του Τεχνικού Συμβούλου ύστερα από λήψη την 31-3-2009 δειγμάτων του υπόψη υλικού αποδείχθηκε ότι για το μεγαλύτερο μέρος επρόκειτο για προσαμμώσεις αμμοϊλύος και για ένα μικρό μέρος στα βορειοανατολικά της λιμενολεκάνης επρόκειτο για λεπτόκοκκη άργιλο διερχόμενη από το κόσκινο Νο 200.

Στη θέση της λιμενολεκάνης παλαιότερα ήταν η εκβολή του ρέματος Μαΐστρου, η οποία μετατέθηκε ανατολικότερα με τα έργα της ΔΕΚΕ στο τέλος της δεκαετίας του 1990 και κατασκευάσθηκε ο υπήνεμος λιμενοβραχίονας στα ανατολικά της λιμενολεκάνης. Επίσης την ίδια περίοδο είχαν εκσκαφθεί, όπως προαναφέρθηκε, μέχρι τα -12 μέτρα βάθος εντός της λιμενολεκάνης, δύο περιοχές συνολικού εμβαδού 200.000 m2. Η μία εξ αυτών, αυτή που είναι κοντά στην είσοδο της λιμενολεκάνης, στη αρχική βυθομέτρηση του Ιανουαρίου 2008 βρέθηκε πλήρως μπαζωμένη με μέσο πάχος περί τα 4,50 μέτρα και η άλλη που βρίσκεται στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης μερικώς μπαζωμένη με πάχος περί τα 1,80 μέτρα.

Ο Προϋπολογισμός προέβλεπε 5.150.000 m3 εκσκαφές ύστερα από βυθομέτρηση που έγινε από τον μελετητή τον **Δεκέμβριο του 2004** και έδωσε **3.097.617,25 m3 εκσκαφές λιμενολεκάνης** και **1.969.346,00 m3 εκσκαφές διαύλου**, ήτοι σύνολο **5.066.963,25 m3**. **Τον Ιανουάριο του 2008** η βυθομέτρηση που έγινε με ειδικό πρόγραμμα χρήσης sonar και GPS και υψομετρική σάρωση του πυθμένα ανά 1 μέτρο (με την ίδια ακριβώς μέθοδο όπως του μελετητή), έδωσε σύνολο εκσκαφών **5.658.221,98 m3** αποτελούμενα από **2.125.022,11 m3 του διαύλου** και **3.533.199,87 m3 της λιμενολεκάνης**. Η βυθομέτρηση έγινε από επιτροπή στην οποία συμμετείχε και εκπρόσωπος Μηχανικός του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Στα 4 αυτά έτη που προηγήθηκαν της έναρξης των εκσκαφών, η αύξηση κατά 5.658.221,98 m3 - 5.066.963,25 m3 = 591.258,73 m3 των συνολικά προβλεπόμενων εκσκαφών οφείλεται στην προσάμμωση με τα φερτά υλικά του Έβρου (αιωρούμενη λεπτή παιπάλη που καθίζανει συνεχώς επί του πυθμένα της θάλασσας) με μέση ετήσια προσάμμωση 591.258,73 m3 : 4 = 147.814,68 m3.

Αποτελούνται:

Α. από την προσάμμωση της ζώνης όπου θα σκαφτόταν ο δίαυλος 2.125.022,11 m3 – 1.969.346,00 m3 = 155.676,11 m3, **ήτοι ανά έτος 155.676,11 m3 : 4 = 38.919 m3 έναντι 250.000 m3 που προβλέπει η ειδική μελέτη προσάμμωσης του διαύλου** περαιωμένου στα -15,00 μέτρα, με μηδέν το πάχος προσάμμωσης στην αρχή του διαύλου όπου και η εκσκαφή είναι σε μηδενικό πάχος, και από 0,40 έως1,00 μέτρα στο τέλος του διαύλου-αρχή της λιμενολεκάνης, όπου προβλέπεται εκσκαφή κατά 5,00 μέτρα.

Ο μέσος όρος πάχους ολοκληρωμένης εκσκαφής του διαύλου είναι 2.125.022,11 m3 : 700.000 m2 = **3,036 m**. Με τον δίαυλο σκαμμένο στα **-12,50 m** όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση του έργου αντί του υπολογισθέντος από τη μελέτη τελικής μορφής του διαύλου στο τελικό βάθος -15,00 μέτρα.

Με δίαυλο στα -12,50 μέτρα εκτιμάται ότι η μέση ετήσια προσάμμωση θα είναι της τάξης των **250.000 m3 X (3,036 m : 5,536 m) = 137.184 m3**, όπου **3,036 m** το μέσο πάχος της ολοκληρωμένης εκσκαφής **στο υψόμετρο -12,50 μέτρα** (2.125.022,11m3 : 700.000 m2= **3,036m**) και **5,536 m = 3,036 m** (το μέσο πάχος της ολοκληρωμένης εκσκαφής **στο υψόμετρο -12,50 μέτρα**) **+ 2,50 m** που είναι το επιπλέον πάχος της ολοκληρωμένης εκσκαφής **από το υψόμετρο -12,5 μέτρα στο υψόμετρο -15,0 μέτρα**.

Έτσι η ετήσια προσάμμωση που θα πραγματοποιείται στον δίαυλο με το βάθος των -12,50 μέτρων θα είναι 137.184 m3 : 38.919 m3 = 3,525 , δηλαδή στην περίοδο του πλήρους βάθους των -12,50 μέτρων ο δίαυλος θα προσαμμώνεται 3,525 φορές περισσότερο από ότι όταν ήταν άσκαφτος.

Β. από την προσάμμωση της λιμενολεκάνης των 800.000 m2 κατά 3.533.199,87 m3 – 3.097.617,25 m3 = 435.582,62 m3, ήτοι **ανά έτος 435.582,62 m3 : 4 = 108.896 m3**, με ετήσιο μέσο πάχος **προσάμμωσης** 108.895,65 m3 : 800.000 m2 = 0,14 μέτρα**Το ίδιο συμβαίνει, σε μικρότερη βέβαια κλίμακα, και με τη φυσική προσάμμωση της λιμενολεκάνης. Τα 108.896 m3 ανά έτος φυσικής προσάμμωσης της λιμενολεκάνης έγιναν στην περίοδο 2004-2007** όπου στα βόρεια της λιμενολεκάνης των 800.000 m2 υπήρχε βάθος -4,00 μέτρα και στα νότια υπήρχε βάθος -7,50 μέτρα, **με μέσο όρο βάθους των εκτιμώμενων έως τώρα εκσκαφών 3.200.000 m3 : 800.000 m2 = 4,00 μέτρα** (με εκτιμώμενες έως τώρα εκσκαφές της λιμενολεκάνης περίπου 3.200.000 m3).

Από τα παρατεθέντα εύκολα συμπεραίνουμε με σύγκριση ότι:

Α. Δίαυλος. Όταν με σκαμμένο τον δίαυλο στα -12,50 μέτρα θα έχουμε μέση ετήσια προσάμμωση **137.184 m3** (σύμφωνα με την ειδική μελέτη προσάμμωσης του διαύλου, 250.000 m3 με υψόμετρο διαύλου στο -15,00 μέτρα) με μέσο όρο πάχους ολοκληρωμένης εκσκαφής 2.125.022,11 m3 : 700.000 m2 = **3,036 m**, έναντι μέσης ετήσιας προσάμμωσης **38.919 m3** που είχαμε κατά την περίοδο 2004-2007 όταν ο δίαυλος ήταν άσκαφτος, με μέσο πάχος πραγματοποιηθείσας έως τώρα εκσκαφής 1.609.836,62 m3 : 700.000 m2 = **2,300 m** (από βυθομέτρηση της Δ4 στις 30-3-2010 και αναλυτική επιμέτρηση του 15ου λογαριασμού 18-7-2011), **τότε η ετήσια προσάμμωση του διαύλου κατά το έτος 2010, του 2011 και κατά την διάρκεια των επόμενων 4 ετών 2012-2015 που θα είναι παρατημένο, θα είναι περίπου 137.184 m3 - 38.919 m3 X 2,300 m : 3,036 m = 107.700 m3, ελαφρά μειούμενη όμως λόγω της σταδιακής μείωσης του βάθους του διαύλου από την προσάμμωση.**

Β. Λιμενολεκάνη. Ο λόγος του πηλίκου της μέσης ετήσιας προσάμμωσης της λιμενολεκάνης προς το εμβαδόν της, δια του πηλίκου της μέσης ετήσιας προσάμμωσης του διαύλου προς το εμβαδόν του, μας δίδει συντελεστή **(108.896 m3 : 800.000 m2) : (38.919 m3 : 700.000 m2) = 2,448** που σημαίνει ότι η μέση ετήσια φυσική προσάμμωση της σκαμμένης λιμενολεκάνης θα είναι 2,448 φορές μεγαλύτερη από τη μέση ετήσια φυσική προσάμμωση του σκαμμένου διαύλου η οποία είναι **107.867 m3, ήτοι η πρόβλεψη μέσης ετήσιας φυσικής προσάμμωσης της πλήρως σκαμμένης λιμενολεκάνης είναι 2,448 X 107.867 m3 = 264.058 m3 (πέρας έργου).**

Έτσι έχοντας αυτό ως δεδομένο και θεωρώντας ότι στο τέλος του 2011 ο Ανάδοχος θα περαίωνε όλες τις εκσκαφές με ισχύ τότε τα 264.058 m3 πρόβλεψης φυσικής ετήσιας προσάμμωσης κατά το 2011, εύκολα βρίσκουμε ότι η πρόβλεψη ετήσιας φυσικής προσάμμωσης στο τέλος του 2009 θα είναι, κατ' ελάχιστο, ο μέσος όρος της πραγματοποιηθείσας μέσης ετήσιας φυσικής προσάμμωσης των ετών 2004 - 2007 που είναι 108.896 m3 και της πρόβλεψης φυσικής ετήσιας προσάμμωσης του 2011 που είναι 264.058 m3, ήτοι (108.896 + 264.058) : 2 = 186.477 m3.

Συνεχίζοντας με την ίδια λογική, η πρόβλεψη της φυσικής προσάμμωσης του 2008 είναι (108.896 + 186.477) : 2 = 147.686 m3 και η πρόβλεψη της φυσικής προσάμμωσης του 2010 είναι (186.477 + 264.058) : 2 = 225.267 m3.

Στην Αναλυτική Επιμέτρηση του 11ου Λογαριασμού του Δεκεμβρίου 2008 επιμετρούνται 4.306.270,73 m3 εκσκαφών από τα οποία τα 984.972,36 m3, τα οποία υπολογίσθηκαν μόνο από βυθομέτρηση, είναι του διαύλου και τα 3.321.298,83 m3 είναι της λιμενολεκάνης. Της λιμενολεκάνης αποτελούνται από το άθροισμα 2.925.009,37 m3 που μετρήθηκαν στη βυθομέτρηση της 18-11-2008 και τα υπόλοιπα 396.279,00 m3 λήφθηκαν από καταμέτρηση των φορτηγίδων κατά τον επόμενο μήνα από την βυθομέτρηση της 18-11-2008.

Στις 21 και 22 Νοεμβρίου 2008 ξέσπασε τρομερός Νοτιάς, όπως αναλυτικά περιγράφεται στη σελίδα 23. Προκλήθηκαν μεγάλες ζημιές.

Θυελλώδεις επί διήμερο Νότιοι Άνεμοι με υψηλό κυματισμό που έσκαζε στον προσήνεμο μόλο σηκωνόταν στα 15 με 20 μέτρα και περνούσε στην λιμενολεκάνη (βλέπε συνημμένες

φωτογραφίες Νο 17α και Νο17β). Ο έντονος κυματισμός και εντός της λιμενολεκάνης προκάλεσε σοβαρές καταστροφές στο από ογκολίθους βόρειο πρίσμα προστασίας των επιχωμάτων της χερσαίας ζώνης. Για την αποκατάσταση των ζημιών της Θεομηνίας ο Ανάδοχος αποζημιώθηκε από την ασφαλιστική εταιρεία στην οποία υποχρεωτικά σύμφωνα με την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων είχε ασφαλισμένο το έργο. Μετά την Θεομηνία αυτή παρατηρήθηκε προσάμμωση όλης της λιμενολεκάνης με αμμοϊλύ σε πάχος 25 με 30 εκατοστών. Υπολογίζοντας ότι με 0.25 m στα 800.000 m2 προσαμμώνει 200.000 m3 οι πραγματικές εκσκαφές αρχικού εδάφους είναι 3.321.298,83 m3 - 200.000 m3=3.121.298,83 m3.

Α. Δίαυλος. Τον Ιούνιο 2008 είχε πραγματοποιηθεί το 984.972,36 : 2.125.022,11 = 46,35% των εκσκαφών του διαύλου με αποκλειστική χρήση της Αυτοκινούμενης Αναρροφητικής Αποθηκευτικής Βυθοκόρου BALTIC SEA.

Η βυθομέτρηση που έγινε στις 18-11-2008 (Βλέπε συνημμένο Νο 16α) έδωσε **524.015,720 m3** εκσκαφών από τη Χ.Θ. 0+000,00 έως τη Χ.Θ. 2+500,00 του διαύλου με τη Χ.Θ. 0+000,00 έξω από το λιμάνι προς τη Σαμοθράκη. Για το ίδιο τμήμα η βυθομέτρηση που έγινε στις 07-07-2008 (Βλέπε συνημμένο Νο 16β) έδωσε **540.855,72 m3** εκσκαφών, ήτοι για το διάστημα των 5 μηνών από την 15-07-2008 έως την 18-11-2008 ο δίαυλος προσαμμώθηκε με 540.855,72 m3 - 524.015,72m3 = 16.840,00 m3 αμμοιλύος.

Για το 2008 θα έχουμε για το διάστημα Ιανουάριος έως Ιούνιος 38.919 m3 : 12 X 6 = 19.460 m3 προσάμμωση αμμοϊλύος του Έβρου. Ανάγοντας τώρα την πεντάμηνη προσάμμωση του τμήματος των 2.524,90 m σε 3.461,06 m που είναι το ολικό μήκος του διαύλου και σε έξι μήνες μέχρι το τέλος 2008, έχουμε 16.840,00 m3 : 2.524,90 X 3.461,06 : 5 X 6= 27.700 m3 την πραγματική προσάμμωση του β' εξαμήνου 2008. Έτσι για όλο το 2008 θα έχουμε 19.460 m3 + 27.700 m3 = 47.160 m3

Για το 2009 θα έχουμε 16.840,00 m3 : 2.524,90 X 3.461,06 : 5 X 12 = 55.401 m3

Για τους 9 μήνες του 2011 (έως τέλη Σεπτεμβρίου που έγιναν οι τελικές βυθομετρήσεις) θα έχουμε 107.700 m3 X 9 : 12 = 80.775 m3

Κανονικά άμα είχαμε πραγματικά στοιχεία προσάμμωσης και για το τελευταίο χιλιόμετρο του διαύλου προ της εισόδου της λιμενολεκάνης εκεί που ο δίαυλος κάνει στροφή και είναι φαρδύτερος από το υπόλοιπο ευθύγραμμο τμήμα του, και σε συνδυασμό με το οριζόμενο από τη μελέτη προσάμμωσης ότι όσο πλησιάζουμε το στόμιο της λιμενολεκάνης τόσο περισσότερο προσαμμώνει, <u>είναι πλέον βέβαιο ότι συνολική ετήσια προσάμμωση του 2008 ξεπερνά κατά πολύ τις 60.000 m3 και του 2009 τις 70.000 m3</u>.

Το σύνολο της προσάμμωσης του διαύλου κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εργολαβίας από το 2008 έως και τον Ιούλιο 2011 είναι: (2008) 60.000 m3 + (2009) 70.000 m3 + (2010) 107.700m3 + (2011) 80.775 m3 = 318.475 m3

Β. Λιμενολεκάνη.

Για τους 9 μήνες του 2011 (έως τέλη Σεπτεμβρίου που έγιναν οι τελικές βυθομετρήσεις) 264.058 m3 X 9 : 12 = 198.044 m3

Σύμφωνα με τα προηγούμενα, η πρόβλεψη του συνόλου της προσάμμωσης της <u>λιμενολεκάνης</u> κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου από το 2008 έως και τον Σεπτέμβριο 2011 είναι <u>κατ' ελάχιστον:</u> (2008) 147.686 m3 + (2009) 186.477 m3 + (2010) 225.267 m3 + (2011) 198.044 m3 = 757.474 m3

Στο έργο κατά την κατασκευή του από τις αρχές του 2008 έως και τον Ιούλιο του 2011 από την ΕΛΤΕΡ Α.Τ.Ε., θα έχουμε συνολικά πραγματοποιηθείσα (δίαυλος + λιμενολεκάνη) φυσική προσάμμωση από τα φερτά του Έβρου 318.475 m3 + 757.474 = 1.075.949 m3 μεταφέρθηκαν μέχρι τον θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ναυτικά μίλια.

Κατά την διάρκεια των επόμενων 4 ετών που το λιμάνι θα είναι παρατημένο (2012-2015) η πρόβλεψη της μέσης ετήσιας φυσικής προσάμμωσης θα είναι όπως αυτή του 2011, αλλά θα βαίνει συνεχώς ελαφρά μειούμενη λόγω της συνεχούς μείωσης του βάθους του διαύλου και της λιμενολεκάνης από τις προσαμμώσεις, ήτοι 4 X (107.700 m3 + 264.058 m3) = 1.487.032 m3.

Το μοναδικό άρθρο εκσκαφών του Τιμολογίου του έργου περιλαμβάνει ιλυοαμμώδη, αμμοχαλικώδη και γαιώδη εδάφη με τιμή μελέτης 2,69 €/m3 (1,99 € για την εκσκαφή και

0,70€ για την μεταφορά). Μετά την έκπτωση κατά 19% της ομάδας των εκσκαφών η Τιμή Εφαρμογής είναι 2,18 €/m3 (1,61 € για την εκσκαφή και 0,57€ για την μεταφορά).
Στην περίπτωση όμως της εκσκαφής καθαρά ιλυοαμμώδους πυθμένα αποτέλεσμα πρόσθετων φυσικών προσαμμώσεων, εργασία που δεν είχε αρχικά προβλεφθεί δεν επιτρέπεται να γίνει χρήση του άρθρου του Τιμολογίου και θα πρέπει να συνταχθεί Νέα Τιμή μικρότερη. Είναι το άρθρο 2.01 "Εκσκαφές πυθμένα θαλάσσης σε αμμώδη ή αμμοχαλικώδη ή ιλυώδη εδάφη" Βελτίωση-Απρίλιος 2005 με τιμή ανά m3 1,60 ευρώ με έκπτωση επ΄ αυτής την έκπτωση της ομάδας των εκσκαφών 19%, ήτοι <u>Τιμή Εφαρμογής 1,30 €/m3</u>.

3. ΣΤΡΩΜΑΤΟΓΡΑΦΙΑ.

Ο θαλάσσιος πυθμένας αποτελείται από τις εξής στρώσεις:

<u>ΣΤΡΩΣΗ 1η:</u>
Χαλαρό ιλυοαμμώδες έδαφος με μέσο πάχος 1,3 μέτρα προϊόν σχετικά πρόσφατων προσαμμώσεων του Έβρου. Το υλικό αυτό αναρροφήθηκε και μεταφέρθηκε για απόρριψη στον προβλεπόμενο θαλάσσιο χώρο από την Αυτοκινούμενη Αναρροφητική Αποθηκευτική Βυθοκόρο (Α.Α.Α.Β.) «BALTIC SEA» χωρητικότητας 4.000 m3 την οποία νοίκιασε η ανάδοχος εταιρεία από την Λετονία. Η ποσότητα που σκάφθηκε με την Α.Α.Α.Β. αποτελεί το 36% της προβλεπόμενης ολικής εκσκαφής και είναι 2.035.785 m3.

<u>ΣΤΡΩΣΗ 2η:</u>
Συνεκτικό ισχυρά κροκιδωμένο ιλυοαμμώδες έδαφος που δεν μπόρεσε να εκσκαφθεί - αναρροφηθεί από την Α.Α.Α.Β., αλλά σκάβεται από τα συμβατικά θαλάσσια μέσα εκσκαφής, τους πλωτούς γερανούς. Ανήκει στην κατηγορία των γαιωδών εδαφών και σκάφθηκε από 2 πλωτούς γερανούς με κάδο 8 και 8,5 m3, από καδοφόρο βυθοκόρο 52 κάδων των 0,80 m3 και από ειδικό ερπυστριοφόρο εκσκαφέα 700Hp με βραχίονα 17 μέτρα και κουβά 4,30 m3 καθήμενο επί πλωτού το οποίο στηρίζεται με 4 υδραυλικά πόδια πακτωμένα επί του πυθμένα της θάλασσας.
Αυτό το υλικό, <u>ακατάλληλο για επίχωση του χερσαίου χώρου του λιμένα</u>, μεταφέρθηκε αναγκαστικά με ρυμουλκούμενες φορτηγίδες και απορρίφθηκε στον προβλεπόμενο θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13 ναυτικά μίλια, ενώ από τη μελέτη προβλέπονταν να σκαφθεί και να μεταφερθεί από την Α.Α.Α.Β. Η ποσότητα αυτή είναι 1.994.437 m3, με μέσο πάχος σε όλη την έκταση του έργου 1,33 μέτρα. Σημειώνω ότι η προβλεπόμενη δαπάνη μεταφοράς από την Α.Α.Α.Β. είχε ορισθεί από τα τεύχη δημοπράτησης σε 0,7 € ανά κυβικό μέτρο, ενώ η δαπάνη μεταφοράς στο χώρο απόρριψης με φορτηγίδες τιμάται 6,85 € ανά κυβικό μέτρο.
Λαμβάνοντας υπόψη την έκπτωση 19% υπάρχει ζημία της αναδόχου εταιρείας (6,85 - 0,7) Χ (1 - 0,19)= **4,9815 € ανά κυβικό μέτρο**, ήτοι συνολική ζημία από την μεταφορά 1.994.437 m3 χ 4,9815 €/m3 = **9.935.288 € χωρίς Εργολαβικό Όφελος, Αναθεώρηση και ΦΠΑ**. Μαζί με τα Γενικά Έξοδα και το Εργολαβικό Όφελος (ΓΕ & ΕΟ) 18%, την Αναθεώρηση περίπου 19,5%, λόγω της μεγάλης ανόδου του πετρελαίου μετά τη δημοπράτηση του έργου στις 20-2-2007 σε συνδυασμό και με την αργοπορία μέχρι την σύμβαση 14-12-2007, τις παρατάσεις λόγω της μη προβλεφθείσας ύπαρξης του ημιβράχου και των χρονοβόρων μεταφορών με φορτηγίδες, και τον ΦΠΑ 23%, ο ανάδοχος του έργου δύναται δια της Δικαστικής οδού και μόνο για την παραπάνω αιτία να απαιτήσει από το Δημόσιο **9.935.288 Χ 1,18 Χ 1,195 Χ 1,23 = 17.231.992,02 €**.
Ο ανάδοχος υποχωρώντας στις απαιτήσεις της Δ/νσης Λιμενικών Έργων (Δ4) και για να αποφύγει την οικονομική του κατάρρευση-καταστροφή από τα υπερβολικά έξοδα που έκανε και δεν τα έχει πληρωθεί μέχρι και τώρα για την εκσκαφή του ημιβράχου (ο ημίβραχος αφορά σχεδόν το σύνολο των 10.049.413,07 € της υπό την κρίση της Διαχειριστικής 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης(1ης Σ.Σ.)), καθώς και τα προαναφερθέντα έξοδα **17.231.992,02 €** της επιπλέον δαπάνης για την μεταφορά των 1.994.437 m3 στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης με φορτηγίδες, αλλά και τα έξοδα από τις εκσκαφές **1.075.949** και τις μεταφορές τους στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης με φορτηγίδες της φυσικής προσάμμωσης της λιμενολεκάνης και του διαύλου στα 4 χρόνια που κατασκευάζεται το έργο, **υποχρεώθηκε να κάνει δήλωση προς την Δ/νση Λιμενικών Έργων (Δ4) ότι παραιτείται από την αξίωση της επιπλέον αποζημίωσης λόγω μεταφορών με φορτηγίδες και των εκσκαφών και μεταφορών με**

φορτηγίδες στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης των φυσικών μπαζωμάτων των 4 ετών με ζημία **1,30 €/m3 (Νέα Τιμή)** για την εκσκαφή και 6,85 €/m3 Χ (1 – 0,19) = **5,5485** €/m3 για την μεταφορά με 19% έκπτωση, ήτοι συνολικά **1,30 + 5,5485 = 6,8485 €/m3**. Μαζί με τα Γενικά Έξοδα και το Εργολαβικό Όφελος (ΓΕ & ΕΟ) 18%, την Αναθεώρηση περίπου 19,5% λόγω της ανόδου του πετρελαίου κ.λ.π. και τον ΦΠΑ 23%, ο ανάδοχος του έργου δύναται δια της Δικαστικής οδού να απαιτήσει για αυτές μόνο τις αιτίες από το Δημόσιο **1.075.949 m3 Χ 6,8485 €/m3 Χ 1,18 Χ 1,195 Χ 1,23 = 12.780.333,02 €**.

Ακόμα δύναται να απαιτήσει από το Δημόσιο δια της Δικαστικής οδού τα έξοδα από τις εκσκαφές και μεταφορές με φορτηγίδες στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης (**1,30 €/m3** για την εκσκαφή και **5,5485** €/m3 για την μεταφορά, ήτοι συνολικά **1,30 + 5,5485 = 6,8485 €/m3**), όγκου του χαλαρού επιφανειακού ιλυοαμμώδους στρώματος που ολίσθησε-διέρρευσε μέσα στην κυρίως λιμενολεκάνη από συνορεύοντα χώρο ανατολικά της λιμενολεκάνης λόγω των εκσκαφών της λιμενολεκάνης, εμβαδού 219.000 m2, στον οποίο δεν προβλέπονται εκσκαφές (βλέπε συνημμένο Νο 5). Το μέσο πάχος αυτού του ιλυοαμμώδους στρώματος είναι (όπως φαίνεται από τις 3 γεωτρήσεις) 2,73 μέτρα και ο συνολικός του όγκος είναι 219.000 m2 Χ 2,73 = 597.870 m3, με το μεγαλύτερό του μέρος να προβλέπεται να συνεχίζει να ολισθαίνει-διαρρέει μέχρι να σταθεροποιηθεί. Ο όγκος που ολίσθησε μέχρι πριν από ένα χρόνο ήταν περίπου 200.000 m3 και διαπιστώνεται από τις προ και μετά την ολίσθηση πραγματοποιηθείσες βυθομετρήσεις. Η αρχική βυθομέτρηση έγινε τον Σεπτέμβριο του 2008 όταν είχαν ήδη πρωτοπαρατηρηθεί από την βυθομέτρηση της 7-7-2009 οι πρώτες ολισθήσεις. Εκτιμώ ότι **μέχρι σήμερα πρέπει να έχουν ολισθήσει-διαρρεύσει στην λιμενολεκάνη άλλα 70.000 m3, ήτοι σύνολο 270.000 m3,** τα οποία και έχουν μεταφερθεί από την ανάδοχο εταιρεία με φορτηγίδες στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης **και ότι άλλες 150.000 m3 θα ολισθήσουν-διαρρεύσουν στον χώρο της λιμενολεκάνης την επόμενη 4ετία, τα οποία θα μεταφερθούν και αυτά με φορτηγίδες στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης από τη νέα εργολαβία**. Με ζημία 1,30 €/m3 για την εκσκαφή και **5,5485** €/m3 για την μεταφορά, ήτοι συνολικά **1,30 + 5,5485 = 6,8485 €/m3** η αποζημίωση που δύναται και εδώ ο ανάδοχος να απαιτήσει δια της Δικαστικής οδού από το Δημόσιο μαζί με τα Γενικά Έξοδα και το Εργολαβικό Όφελος (ΓΕ & ΕΟ) 18%, την Αναθεώρηση περίπου 19,5% λόγω της ανόδου του πετρελαίου κ.λ.π. και τον ΦΠΑ23% είναι **270.000 m3 Χ 6,8485€/m3 Χ1,18Χ1,195 Χ 1,23 = 3.207.112,90 €.**

Όμως σε περίπτωση που διαλυθεί η εργολαβία, μη ισχυούσης πλέον της δηλώσεως του Αναδόχου για παραίτηση από την αξίωση αποζημίωσης για τις εκσκαφές και τις μεταφορές στα 13 ναυτικά μίλια των προσαμμώσεων, **είναι δεδομένο ότι θα κερδίσει από το Διοικητικό Εφετείο την απαίτηση των 17.231.992,02 €**, τα **12.780.333,02 €** της εκσκαφής και απόρριψης των προσαμμώσεων, καθώς και τα **3.207.112,90 €** της εκσκαφής και απόρριψης των ολισθήσεων-διαρρεύσεων της ανατολικά της λιμενολεκάνης συνορεύουσας περιοχής, **ήτοι σύνολο 17.231.992,02 € + 12.780.333,02 € + 3.207.112,90 € = 33.219.437,94 €**. Εννοείται βέβαια ότι θα πρέπει να προστεθεί και το **μέρος που έχει κατασκευάσει ως την 5-8-2011 και δεν το πληρώθηκε, των υπόλοιπων εργασιών του 1ου ΑΠΕ καθώς και των εκτελεσμένων εργασιών των 10.049.413,07 € της 1ης Σ.Σ. Το ποσό αυτό εκτιμάται περί τα 7.500.000 €.**

ΣΤΡΩΣΗ 3η:

Κατώτερη εδαφική στρώση, συμπαγής, μεταβλητού πάχους, κεκλιμένη κατ' επέκταση της κλίσης του χερσαίου εδάφους της Αλεξανδρούπολης, η οποία βρέθηκε σε μεγάλο ποσοστό της έκτασης της λιμενολεκάνης μέχρι το βάθος εκσκαφής των -12 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Στο δίαυλο, η στρώση αυτή βρίσκεται κάτω του προβλεπομένου βάθους εκσκαφής των -12,5 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Ο προς εκσκαφή όγκος αυτής της στρώσης της λιμενολεκάνης μέχρι το επίπεδο των -12 μέτρων είναι 1.628.000 m3.

Αυτή η εδαφική στρώση αποτελείται από μικρά χαλίκια και κροκάλες έως και πολύ μεγάλες πέτρες, υλικά τα οποία είναι ισχυρά συνδεδεμένα μεταξύ τους με άργιλο. Η ποσοστιαία περιεκτικότητα μεταξύ χαλικιών και αργίλου ποικίλει παντού σε όλη τη λιμενολεκάνη, όπως ποικίλει και η συνεκτικότητα - σκληρότητα του εδαφικού υλικού. Δεν υπάρχει πουθενά πλήρης ομοιομορφία. Αυτό λογικά οφείλεται στην ύπαρξη για χιλιάδες χρόνια του ρέματος Μαΐστρου με τα συνεχή φαγώματα του αρχικού εδάφους από το ρέμα και τα μπαζώματα με πρόσθετα φερτά υλικά. **Η κατάσταση της στρώσης αυτής είναι κυριολεκτικά χαοτική, μέσα όμως σε συγκεκριμένο πλαίσιο, και σίγουρα δεν θα μπορούσε να διαφοροποιήσει την αρχική εκτίμηση της μελέτης για τον χαρακτηρισμό του προς εκσκαφή εδάφους όσες**

εκατοντάδες γεωτρήσεις κι αν είχαν γίνει κατά την εκπόνηση της μελέτης. Απλώς θα είχαν σπαταληθεί αδίκως αρκετά εκατομμύρια ευρώ.
Η αξιολόγηση και των αρχικών, αλλά και των κατά τη διάρκεια της κατασκευής μετέπειτα γεωτρήσεων, περιγράφει την ύπαρξη δύο εδαφικών στρώσεων που αλληλοεμπλέκονται με φακοειδείς σχηματισμούς του ενός υλικού μέσα στο άλλο αλλά και αλληλοκαλύπτονται αναλόγως. Στη μια ζώνη κυριαρχούν τα χαλίκια - κροκάλες με την άργιλο ως συνδετικό υλικό, στη δε άλλη κυριαρχεί η άργιλος στην οποία εμπεριέχονται χαλίκια και κροκάλες. **Στην ουσία πρόκειται για μία μόνο εδαφική ζώνη όπου συνεχώς μεταβάλλεται η αναλογία αργίλου και χαλικιών - κροκαλών**. Με το υγιές υλικό αυτής της στρώσης προβλέπονται οι επιχώσεις του χερσαίου χώρου του λιμένα με πρόβλεψη όγκου επίχωσης μαζί με την προφόρτιση **1.028.085 m3** (σε ύψος +4,5 μέτρα) και τα υπόλοιπα 1.628.000 m3 - 1.028.085 m3 = **599.915 m3 μεταφέρονται με φορτηγίδες στα 13 ναυτικά μίλια για απόρριψη**. Στο λογικό ερώτημα κάποιου "**γιατί δεν αποτίθενται και αυτά στη στεριά, γλιτώνοντας έτσι και τις μεγάλες μεταφορές αφού είναι υγιή, ώστε να υπάρχει παρακαταθήκη περισσότερων υλικών για μελλοντικές επιχώσεις στον χερσαίο χώρο του λιμένα;**", η απάντηση είναι ότι ένα μέρος των υλικών είναι ανακατεμένο με τα ακατάλληλα υλικά της ενδιάμεσης ζώνης και πετιέται μαζί τους στο χώρο απόρριψης και ένα άλλο, μεγάλο μάλιστα μέρος, διαχέεται εντός της λιμενολεκάνης γιατί αποτελούμενο από λεπτόκοκκη άργιλο διαλύεται πλέον στο νερό μετά από τον κατακερματισμό του αρχικού υλικού και από την διαδικασία χαλάρωσης με τον ειδικό κύλινδρο κατακερματισμού του ημιβράχου και από τα μηχανήματα εκσκαφής. Αυτή η λεπτόκοκκη άργιλος επικάθεται στον δημιουργούμενο πυθμένα μαζί με τα λεπτόκοκκα αιωρούμενα στο νερό φερτά σωματίδια από τον ποταμό Έβρο και αναδευόμενα από τα θαλάσσια ρεύματα αλλά και από τις έλικες των πλοίων τελικά επικάθονται σε στρώματα επί του βυθού. Αναγκαστικά πλέον αυτά τα ημιιλυώδη στρώματα στο τέλος της εκσκαφής του σκληρού εδάφους θα μεταφερθούν για απόρριψη στα 13 μίλια.
Η μεταφορά στην ακτή του υγιούς εδάφους έγινε με φορτηγίδες, μεταφόρτωση επί φορτηγών αυτοκινήτων και μεταφορά στους τελικούς χώρους της επίχωσης, στην περίπτωση που η εκσκαφή έγινε με τους πλωτούς γερανούς ή τον πλωτό εκσκαφέα ή την πλωτή καδοφόρο βυθοκόρο. Στην περίπτωση που έγινε χρήση δράγας με περιστρεφόμενη κοπτική κεφαλή, η μεταφορά στην ξηρά έγινε με σωληναρία με πλωτήρες στη θάλασσα και ακολούθως χερσαία.
Η εκσκαφή της ζώνης αυτής στην πράξη και μόνο αποδείχθηκε ότι δεν μπορούσε να γίνει από τα πλωτά μηχανήματα εκσκαφής χωρίς προηγουμένως να προηγηθεί χαλάρωσή της.
Αυτό είναι περίπτωση ημιβραχώδους εδάφους όπου για την εκσκαφή του ημιβράχου προϋπόθεση είναι η χαλάρωσή του με ειδικό εξοπλισμό (Αναλυτικό Τιμολόγιο Δημ. Έργων – Απρ. 2005).
Και εδώ έχουμε κι άλλη ζημιά του αναδόχου από το επιπλέον έξοδο μεταφοράς των **599.915 m3** με φορτηγίδες αντί του προβλεφθέντος με την Α.Α.Α.Β. Και σε αυτήν την περίπτωση ο ανάδοχος δύναται να διεκδίσει δια της Δικαστικής οδού από το Δημόσιο **599.915 m3 X 4,9815 €/m3 X 1,18 X 1,195 X 1,23 = 5.183.282,50 €** εφ' όσον διαλυθεί η εργολαβία.
<u>Προφανώς είναι δεδομένο ότι ο ανάδοχος θα προβεί σε όλες τις νόμιμες διεκδικήσεις κατά του Δημοσίου από το Διοικητικό Εφετείο διαλυομένης της εργολαβίας γιατί δεν έχει να χάσει κάτι άλλο.</u>
Έτσι, η απόφαση μη συγχρηματοδότησης της Συμπληρωματικής Σύμβασης θα επιβαρύνει το Δημόσιο εκτός των περίπου 7.500.000 € που έχει λαμβάνειν ο ανάδοχος από τις εκτελεσμένες του αθροίσματος της Αρχικής και της Συμπληρωματικής Σύμβασης, και με άλλα 17.231.992,02 (από σελ. 16) + 12.780.333,02 €. (από σελ. 17) + 3.207.112,90 (από σελ. 17) + 5.183.282,50 (από σελ. 18) = 38.402.720,44 €, δηλαδή σήμερα το σύνολο της απαίτησης του αναδόχου από το Δημόσιο μπορεί να είναι 7.500.000 + 38.402.720,44 = 45.902.720,44 €.
Αυτά επιβαρύνονται με επιτόκιο υπερημερίας περίπου 10% ανά έτος αργοπορίας πληρωμής, ήτοι για εκτιμώμενη καθυστέρηση πληρωμής μέσω των Δικαστηρίων περί τα 6 έτη 45.902.720,44 X 6 X 10% = 27.541.632,26 € τόκους υπερημερίας, άρα συνολική αποζημίωση 45.902.720,44 + 27.541.632,26 = 73.444.352,70 €, εκ των οποίων ο Ανάδοχος *<u>για να εισπράξει τώρα</u>* τα 10.049.413,07 € της 1ης Σ.Σ. και τα υπολειπόμενα 21.520.834,79-16.568.600=4.952.234,79 € της αρχικής σύμβασης, ήτοι για να εισπράξει <u>τώρα</u> συνολικά 4.952.234,79 + 10.049.413,07 = <u>15.001.647,86 €</u> αναγκάστηκε να δηλώσει ότι αποποιείται

τα 38.402.720,44 € εισπρακτέα σήμερα ή 38.402.720,44 + 38.402.720,44 Χ 6 Χ 10% = 61.444.352,70 € που θα ελάμβανε από τα δικαστήρια σε 6 περίπου χρόνια.
Στην πραγματικότητα όμως ο Ανάδοχος αποποιήθηκε την πρόθεσή του να διεκδικήσει τις εν λόγω εργασίες ΑΓΝΟΩΝΤΑΣ ΠΛΗΡΩΣ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ. Κυριολεκτικά όλοι το αγνοούσαμε, υποθέταμε όμως ότι υπάρχει από λίγο έως πολύ. Προσωπικά δεν μπορούσα να διανοηθώ την τόσο τρομακτική του έκταση. Ούτε και ο Ανάδοχος ο οποίος σε κάθε κουβαδιά έπαιρνε και ένα σημαντικό ποσοστό λάσπης χωρίς να το καταλαβαίνει. Τελικά ο Ανάδοχος την πάτησε γερά. Πληρωνόταν για ένα ενώ έφτιαχνε δέκα. Χώρια που τώρα δεν πληρώνεται ούτε το ένα.
Όμως τώρα που βλέπω το σκηνικό της προσάμμωσης ολοκληρωμένο, βλέπω ότι ο Μελετητής είχε από την Μελέτη προσάμμωσης του διαύλου όλες τις ενδείξεις ότι υποχρεωτικά θα προσαμμώνει – και μάλιστα περισσότερο στη λιμενολεκάνη από ότι στον δίαυλο, γιατί η κύρια προσάμμωση εμφανιζόταν στο στόμιό της. Αυτό έδειξε τελικά και η πραγματικότητα και πριν το έργο και κατά τη φάση της κατασκευής του.
Δηλαδή, και στην απίθανη περίπτωση απένταξης του όλου έργου από τη συγχρηματοδότηση του ΕΣΠΑ, όπως εμφανίζεται να ψελίζει ότι υπάρχει φόβος απένταξης η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, το Ελληνικό Δημόσιο θα χάσει πολύ-πολύ λιγότερα χρήματα από αυτά που από τα Δικαστήρια θα κληθεί να καταβάλλει στον ανάδοχο.
Άρα, όπως και να εξετάσουμε το θέμα, η συνέχιση και περαίωση της τρέχουσας εργολαβίας είναι η οικονομικότερη λύση, οικονομικά απέχουσα έτη φωτός από την πρόταση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής.

Αλλά και στην Περιφέρεια ΑΜ-Θ δεν συμφέρει να μη χρηματοδοτήσει το έργο από το ΕΣΠΑ τώρα. Και αυτό γιατί διαλυόμενη η εργολαβία, θα απαιτηθεί πολύ μεγάλος χρόνος για το ξεκαθάρισμα των επιμετρήσεων των εργασιών που έγιναν, ενστάσεις επ' αυτών, εκδικάσεις των ενστάσεων. Υπολογίζω ότι θα απαιτηθεί διάστημα έξη μηνών κατ' ελάχιστο. Κατόπιν θα πρέπει να συνταχθεί μελέτη για τις υπολειπόμενες εργασίες, να γίνουν 272 γεωτρήσεις όπως είναι η απαίτηση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής (στην καλύτερη των περιπτώσεων θα απαιτηθούν μόνο 150 με κόστος άνω του 1.300.000 € και χρόνο προκήρυξης προσφορών, αξιολόγησης προσφορών, εκτέλεσης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των γεωτρήσεων πάνω από ενάμιση έτος), αξιολόγηση και ένταξη από την Ευρωπαϊκη Κοινότητα του νέου έργου, εξεύρεση πίστωσης η οποία προφανώς θα είναι από την Περιφέρεια ΑΜΘ καθότι το έργο είναι Περιφερειακό, δημοπράτηση με Διεθνή Διαγωνισμό, ενστάσεις, κατακύρωση. Προβλεπόμενη εγκατάσταση νέου αναδόχου σε τουλάχιστον 3,5 χρόνια μετά. Με χρόνο διάρκειας κατασκευής της εργολαβίας ένα έτος η **περαίωση θα γίνει σε 4,5 έτη δηλαδή περίπου τον Μάρτιο του 2016 αντί το τέλος του 2011**. Η μελέτη που θα γίνει, κοστίζει με σημερινές τιμές Σουφλιά, 11,50 €/m3 για τα υπολειπόμενα προς εκσκαφή στην λιμενολεκάνη 300.000m3 εκσκαφής ημιβράχου με 0,38 €/m3 για τη μεταφορά του 80% των 300.000m3 στη χερσαία ζώνη του λιμένα, 1,70 € ανά m3 για **2.037.032 m3** εκσκαφής υλικού ιλυοαμμώδους(50.000 υπολειπόμενα στη λιμενολεκάνη, 500.000 υπολειπόμενα στο δίαυλο, καθώς και άλλες **1.487.032** m3 αποθέσεις του Έβρου σε 4 χρόνια σε δίαυλο και λιμενολεκάνη, όπως υπολογίσθηκε στο τέλος της σελίδας 15, με 8 € ανά m3 μεταφοράς 2.097.032m3, ήτοι 2.037.032 m3 από εκσκαφή υλικού ιλυοαμμώδους και 60.000 m3 δηλαδή το 20% των 300.000m3 λεπτοκκόκου αργίλου που διαχωρίσθηκε από τον ημίβραχο κατά τη διάρρηξή του).
Δαπάνη εργασιών μελέτης δημοπράτησης των υπολειπομένων εργασιών που δεν εκτελέσθηκαν από την ΕΛΤΕΡ: 300.000m3 Χ 11,50 €/m3 + 240.000 m3 Χ 0,38 €/m3 + 1.487.032 m3 Χ 1,70 €/m3 + 2.037.032 m3 Χ 8 €/m3 + 60.000 € (υπόλοιπα τεχνικών έργων)= **22.425.410 € εργασίες**.
Προσθέτοντας Γενικά Έξοδα και το Εργολαβικό Όφελος (ΓΕ & ΕΟ) 18% ήτοι 4.036.574 € έχουμε σύνολο 26.461.984 €. Επί αυτού του συνόλου ορίζεται το 9% για Απρόβλεπτα ήτοι 2.381.579 € που μαζί με την ελάχιστη προβλεπόμενη Αναθεώρηση 1.703.234 € δίνουν 30.546.797 €. Προσθέτοντας και 23% για Φ.Π.Α. ήτοι 7.025.763 € έχουμε τον **Προυπολογισμό του έργου των υπολειπομένων εργασιών που δεν εκτελέσθηκαν από την τρέχουσα εργολαβία να ανέρχεται στα 38.000.000 €.**
Υπολογίζοντας τώρα την ίδια τεκμαρτή έκπτωση 19,24% με το αρχικό έργο θα έχουμε κοστολόγιο 38.000.000 Χ (1-0,1924) = **30.688.800 €**. Εάν προσθέσουμε και 1.450.000 για τις γεωτρήσεις **το τελικό κόστος ξεπερνά τα 32.000.000 €.**

Αν περαίωνε ο ανάδοχος όλες τις προβλεπόμενες εργασίες θα είχε λαμβάνειν από την αρχική εργολαβία (1ος Α.Π.Ε.) 21.520.834,79 – 16.568.600 = 4.952.234,79 € και από την 1η Σ.Σ. 10.049.413,07 €, ήτοι συνολικό λαμβάνειν 15.001.647,86 €.
Από αυτά όμως μόνο τα 7.501.647,86 € είναι για τις υπολειπόμενες εργασίες που θα γίνουν, αφού αφαιρέσουμε τα περίπου 7.500.000 € που εκτιμώ ότι έχουν ήδη εκτελεσθεί από τον Ανάδοχο μέχρι την 5-8-2011.

Δηλαδή η τωρινή πρόταση απόρριψης της ένταξης στο ΕΣΠΑ θα κοστίσει στην Περιφέρεια ΑΜ-Θ επιπλέον 32.000.000 – 7.500.000 = 24.500.000 € σε σημερινές τιμές. Στην πραγματικότητα όμως πολύ περισσότερα λόγω πληθωρισμού και μετάθεση της δυνατότητας λειτουργίας του λιμένα κατά 4,5 χρόνια.

Συγχαρητήρια σε αυτήν την υπηρεσία, που ενώ ο λόγος σύστασής της ήταν η οικονομικότερη, διαφανέστερη και ταχύτερη εκτέλεση των Δημοσίων Έργων, ΄΄κατάφερε τέτοιο οικονομικό άθλο΄΄ και για την Περιφέρεια Α.Μ.-Θ. και για τον Οργανισμό Λιμένα Αλεξανδρούπολης και για την ΄΄επιτυχημένη τρικλοποδιά΄΄ σε στόχο εθνικού επιπέδου.

Περαιτέρω και μόνο για ενημέρωση σας γνωστοποιώ ότι, **σε αντίθεση με όσα ισχυρίστηκαν ο Περιφερειάρχης και άλλοι αρμόδιοι παράγοντες της Διαχειριστικής Αρχής της Περιφέρειας ΑΜΘ**, δεν υπάρχει έως τώρα από καμιά Υπηρεσία του τέως ΥΠΕΧΩΔΕ ή άλλου Υπουργείου κάποια απόφαση που να ορίζει το βάθος του λιμένα Αλεξανδρούπολης στα -15 μέτρα. Απλώς μετά την προ τριετίας ανεδαφική πρόταση του Δημοτικού Συμβουλίου Αλεξανδρούπολης για εκβάθυνση στα -18 μέτρα και μετά από εισήγηση φορέων της περιοχής, συμπεριλήφθηκε στον σχεδιασμό του master plan και εγκρίθηκε από την ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων του τέως Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) μελλοντική πρόβλεψη για λειτουργία του λιμένα με βάθος λιμενολεκάνης -15 μέτρα. Οι γεωτρήσεις, οι οποίες έχουν γίνει σε βάθος περίπου μέχρι -15 μέτρων, έδειξαν ότι η γενική λογική της στρώσης αυτής εξακολουθεί να είναι η ίδια και στο βάθος από -12 έως -15 μέτρα αλλά με προοδευτική αυξημένη σκληρότητα μέχρι μάλιστα την ύπαρξη βραχώδους εδάφους. Αυτό σημαίνει ότι το κάτω των -12 μέτρων υλικό μέχρι τα -15 μέτρα είναι σχεδόν ημίβραχος, έχοντας μάλιστα εστίες βραχώδεις.
Από πλευράς Υπηρεσιών κατασκευής Λιμενικών Έργων ουδεμία συνέχεια είχε το θέμα αυτό, εκτός του ότι στην συνταχθείσα μελέτη κατασκευής του βορείου κρηπιδώματος με χρήση κεσόν, προβλέπεται βαθύτερη θεμελίωση του κρηπιδώματος στα -15,80 μέτρα, ώστε αν ποτέ χρειασθεί, να γίνει εκβάθυνση στα -15 μέτρα, με τα πολύ βαθιά πλοία να δένουν στο βόρειο κρηπίδωμα και τα ρηχότερα πλοία στα ήδη κατασκευασμένα κρηπιδώματα της ζώνης εμπορευματοκιβωτίων.
Αυτό σημαίνει ότι, σε συνδυασμό με το ότι τα βάθους -12 μέτρα λιμάνια μπορούν να υποδέχονται το 99% των πλοίων, όπως π.χ. ο λιμένας Θεσσαλονίκης, **εύκολα συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχει περίπτωση να εγκριθεί το τεράστιο απαιτούμενο ποσό σε αυτή την φάση του έργου, με αυτή μάλιστα την οικονομική δυσπραγία, για την εκβάθυνση στα -15 μέτρα.**
Πιθανότατα να μην εκβαθυνθεί και ποτέ στα -15 μέτρα. Λογικό είναι το λιμάνι να λειτουργήσει αρχικώς στα -12 μέτρα και αν ποτέ θα είναι εντελώς απαραίτητη η εκβάθυνση στα -15 μέτρα, τότε θα εκβαθυνθεί.
Ένας ακόμη αρνητικός λόγος για τέτοια μεγάλη εκβάθυνση είναι το ότι το μεγαλύτερο βάθος της λιμενολεκάνης και ο μακρύτερος και βαθύτερος δίαυλος θα προσαμμώνουν από πολύ περισσότερα υλικά του Έβρου και θα υπάρχει δυσανάλογα πολύ μεγαλύτερο κόστος καθαρισμού.

Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

- 8-9-2004. Έγκριση από την Δ/νση Λιμενικών Έργων Δ4 του ΥΠΕΧΩΔΕ της οριστικής μελέτης του έργου με προϋπολογισμό 23.100.000 €
- 10-6-2005. Ορισμός της ΔΕΚΕ Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. ως Διευθύνουσας Υπηρεσίας του έργου με Προϊσταμένη Αρχή του έργου τη Δ/νση Λιμενικών (τ.Δ4) του ΥΠΕΧΩΔΕ.
- 21-12-2006. Έγκριση από την Δ/νση Λιμενικών Έργων Δ4 του ΥΠΕΧΩΔΕ των τευχών δημοπράτησης
- 16-2-2007. Προσφυγή της τεχνικής εταιρείας «ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε.» κατά της από το Δεκέμβριο 2006 Διακήρυξης της Δημοπρασίας του έργου, κατά του Τιμολογίου και της Ε.Σ.Υ. Σιωπηρή απόρριψή της. Σημειωτέον ότι αυτή η εταιρεία είχε πραγματοποιήσει μεγάλες εκσκαφές στο λιμένα Αλεξ/πολης με προηγούμενη εργολαβία και είχε την εμπειρία των δυσκολιών τους. Μάλιστα το έτος 2000, είχε ζητήσει για μια περιοχή εκσκαφών τον χαρακτηρισμό τους ως βραχωδών, αίτημα που η ΔΕΚΕ απέρριψε.
- 20-2-2007. Διεξαγωγή Διαγωνισμού στην Αθήνα στην Δ/νση Λιμενικών Έργων Δ4 του ΥΠΕΧΩΔΕ.
- 8-3-2007. Υποβολή προς το Δ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας των απόψεων της Δ/νσης Λιμενικών Έργων (Δ4) επί της από 12-3-2007 αίτησης ασφαλιστικών μέτρων της εταιρείας «ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε.», **όπου η Δ4 διά της Προϊσταμένης της κας Τίλντας Κυριακού – Αρχιτέκτονος Μηχανικού αιτιολογεί τον καθορισμό της τιμής του άρθρου των εκσκαφών σε 2,69 € ανά κυβικό μέτρο, ως 1,99 € για εργασία και 0,70 € για τη μεταφορά ενός κυβικού μέτρου εκσκαφέντος εδάφους**. Αναφέρει ως ad hoc τον καθορισμό από τη δημοπρατούσα αρχή της τιμής μεταφοράς 0,70 €/m3 λόγω της προβλεπόμενης ευρείας χρήσης στο έργο ειδικής τεχνολογίας, της Αυτοκινούμενης Αναρροφητικής Αποθηκευτικής Βυθοκόρου (Α.Α.Α.Β.) ως μοναδικού τρόπου να εκτελεσθεί τέτοιος μεγάλος όγκος εκσκαφών στο περιορισμένο, όπως αναφέρεται, χρονικό διάστημα των 18 μηνών.
- 30-7-2007. Εκδίκαση και απόρριψη ένστασης της τεχνικής εταιρείας «ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε.» και ανάθεση του έργου στον μειοδότη «ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ» με μέση τεκμαρτή έκπτωση 19,24%.
- 14-12-2007. Υπογραφή σύμβασης από τη Δ/νση Λιμενικών Έργων Δ4 του ΥΠΕΧΩΔΕ με προθεσμία περαίωσης την 13-6-2009.
- 15-1-2008 έως 18-1-2008 και 29-1-2008 έως 31-1-2008. Λήψη αρχικών βυθομέτρων ανά 1μέτρο, σε παράλληλες 10μετρες ζώνες με sonar και GPS από την ορισθείσα επιτροπή παραλαβής με συμμετοχή εκπροσώπου μηχανικού του Οργανισμού Λιμένος Αλεξ/πολης. Η προμέτρηση των προβλεπόμενων εκσκαφών με τα νέα βυθόμετρα έδωσε 5.658.222 m3
- 16-1-2008. Υποθαλάσσια έρευνα των περιοχών εκσκαφών διαύλου και λιμενολεκάνης από ερευνητική ομάδα του εργαστηρίου θαλάσσιας γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών για ύπαρξη ναρκών κλπ, στρωματογραφική υποδομή του πυθμένα και μορφολογική αποτύπωσή του. Παρ' όλα αυτά όμως αργότερα ο κουβάς του εκσκαφέα κατά την εκσκαφή της δεύτερης ζώνης έπιασε μια νάρκη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου την οποία παρέλαβε και ανατίναξε στα ανοικτά της θάλασσας ομάδα του σώματος υποβρυχίων καταστροφών.
- 16-3-2008. Κατάπλους της Α.Α.Α.Β. «BALTIC SEA» πλοίου μήκους 125 μέτρων, χωρητικότητας 4.000 m3 και από 17-3-2008 έναρξη εργασιών εκσκαφής, αναρρόφησης και μεταφοράς στον προκαθορισθέντα θαλάσσιο χώρο απόρριψης. Προσωπικό πλοίου 22 άτομα, εργαζόμενα σε 24ωρη βάση. Ταχύτητα μεταφοράς 11 έως 12 κόμβοι.
- 2-4-2008 έως 6-4-2008. Καθαρισμός του βυθού της λιμενολεκάνης με την τράτα ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ από παλιά συρματόσχοινα, δίχτυα και άγκυρες πεταμένα από αλιευτικά σκάφη, εμπλεκόμενα στους αναρροφητήρες του «BALTIC SEA».
- 14-6-2008. Απόπλους του «BALTIC SEA» ύστερα από σταδιακή μείωση παραγωγικής δυνατότητας και τελικώς αδυναμία περαιτέρω εκσκαφής -

αναρρόφησης υλικού, αφού μετέφερε και απέρριψε περίπου το 36% του συνόλου των εκσκαφών (2.035.785 m3).

- 24-6-2008 έως 1-7-2008. Εκτέλεση με δαπάνες του αναδόχου 13, επιπλέον των αρχικών, διερευνητικών γεωτρήσεων στη λιμενολεκάνη και στο δίαυλο.
- Ιούλιος - Αύγουστος 2008. Εκσκαφή της συμπυκνωμένης ιλυοαμμώδους δεύτερης ζώνης και μεταφορά της με ρυμουλκούμενες φορτηγίδες στην καθορισμένη θέση θαλάσσιας απόθεσης.
- Αύγουστος - Σεπτέμβριος 2008. Έναρξη εκσκαφής της κάτω στρώσης. **Διαπίστωση για πρώτη φορά ότι είναι αδύνατη η εκσκαφή της στρώση αυτής χωρίς την προηγούμενη χαλάρωσή της με ειδικό εξοπλισμό.** Για την τμηματική χαλάρωση επιμέρους ζωνών πάχους της τάξης των 0,50-1,00 μέτρου έγινε χρήση ειδικής κυλινδρικής σφύρας βάρους 8 τόνων καταλήγουσα σε προεξέχουσες λεπίδες (βλέπε συνημμένα No 5A και No 5B). Η σφύρα αφίεται σε ελεύθερη πτώση από ύψος 30 μέτρων από τον μεγάλο πλωτό γερανό κάδου Lima 2400B. Μετά από αλλαγή της σφύρας σε κάδο 8 m3, ακολουθεί η εκσκαφή του χαλαρωμένου υλικού και η φόρτωσή του στις φορτηγίδες για μεταφορά στην άκρη του χερσαίου χώρου του λιμένα, η εκφόρτωση με εκσκαφέα κουβά 5,3 m3 και μπούμα 14 μέτρων από τη φορτηγίδα και η μεταφόρτωση σε φορτηγά τάμπερ και η εν συνεχεία μεταφορά του υγιούς αυτού υλικού στην τελική θέση στο χερσαίο τμήμα, η διάστρωση με ερπυστριοφόρο φορτωτή και η συμπύκνωση του επιχώματος με δονητικό οδοστρωτήρα. Στην περίπτωση των ύφαλων επιχώσεων η μεταφορά γίνεται κατ' ευθείαν από την φορτηγίδα στον προβλεπόμενο για μπάζωμα ανατολικό θαλάσσιο χώρο.
- 10-9-2008. Υπογραφή σύμβασης του Τεχνικού Συμβούλου του έργου (ΑΔΚ, ΑΡΩΝΗΣ-ΔΡΕΤΤΑΣ-ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ). Σημειωτέον ότι η ΑΔΚ υπήρξε και η μελετήτρια εταιρεία του έργου.
- 24-9-2008. Υποβολή στην ΔΕΚΕ της έκθεσης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των 13 γεωτρήσεων του Ιουνίου 2008 όπου η κατώτερη στρώση χαρακτηρίζεται εξ ολοκλήρου ως ημιβραχώδης.
- 1-10-2008. Σε σύσκεψη στο εργοταξιακό γραφείο, **προφορική δήλωση του Γενικού Συντονιστή του Τεχνικού Συμβούλου προς τον επιβλέποντα του έργου ότι δεν συμφέρει στον Τεχνικό Σύμβουλο να εκφέρει γνώμη επί της έκθεσης αξιολόγησης για τον καθορισμό του χαρακτηρισμού των εκσκαφών και ότι προτιμά να παραιτηθεί**. Η δήλωση αυτή έγινε κατά τη διάρκεια διαβουλεύσεων με τετραμελή εκπροσώπηση του Τεχνικού Συμβούλου από όλες τις ειδικότητες, όπου σταδιακά οι υπόλοιποι τρεις πήραν τη θέση του επιβλέποντα, ύστερα από ενημέρωση του επιβλέποντα προς το Γενικό Συντονιστή του Τεχνικού Συμβούλου ότι τις επόμενες ημέρες θα του ζητήσει εγγράφως να εκφέρει τη γνώμη του επί της Έκθεσης Αξιολόγησης των νέων γεωτρήσεων και ειδικότερα επί του χαρακτηρισμού της κατώτερης εδαφικής ζώνης ως «ημιβραχώδους», σε συνδυασμό και με την επί τόπου παρακολούθηση των εργασιών. **Ο Γενικός Συντονιστής του Τεχνικού Συμβούλου υποστήριζε ότι ανεξάρτητα του τι έδαφος σκάβεται, ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μηχάνημα είναι ικανό να σκάψει το έδαφος και να πληρωθεί με το υφιστάμενο μοναδικό τιμολόγιο άρθρο εκσκαφών ιλυοαμμώδους-αμμοχαλικώδους-γαιώδους εδάφους, κάνοντας προφανώς λανθασμένη ερμηνεία της Ε.Σ.Υ.** Στο σημείο αυτό υπήρξε πολύ έντονη διαφωνία μας καθότι αυτό που υποστήριζε ήταν έξω από τη λογική και τη νομιμότητα. Με τη λογική τη δικά του, ο εργολάβος αν εύρισκε και βράχο και τον έσκαβε θα τον πληρώναμε με το υπάρχον μοναδικό άρθρο εκσκαφής 1,99 €/m3 (χωρίς την μεταφορά), ενώ ο ημίβραχος τιμολογούνταν 8 €/m3 και ο βράχος 22,50 €/m3 (πάλι χωρίς τη μεταφορά).

Το περιστατικό αυτό μεταφέρθηκε από εμένα προς τη Διευθύντρια της Δ/νσης Λιμενικών Έργων (Δ4), Προϊσταμένης Αρχής του έργου, κατά τη διάρκεια επίσκεψής μου στην Αθήνα τον Νοέμβριο του 2008. Η ίδια η Διευθύντρια Λιμενικών Έργων, Αρχιτεκτόνισσα την ειδικότητα και χωρίς εμπειρία στα Λιμενικά έργα, σε προηγούμενη επίσκεψή μου το Μάρτιο του 2008 στην περίοδο της έναρξης του έργου, μου είχε παινευτεί με μεγάλη υπερηφάνεια ότι η εύρεση και επιλογή της τεχνολογίας Αυτοκινούμενης, Αναρροφητικής, Αποθηκευτικής Βυθοκόρου έγινε από

την ίδια, ψάχνοντας στο internet και ότι το έργο έτσι μόνο θα τελείωνε γρήγορα σε 18 μήνες και οικονομικά.

- 3-10-2008. Αποστολή προς τη Δ4 της Έκθεσης Αποτελεσμάτων των Γεωτρήσεων με τις απόψεις της ΔΕΚΕ από την παρακολούθηση της εργασίας των εκσκαφών της κάτω στρώσης που είχαν μέχρι τότε πραγματοποιηθεί και ήταν υποχρεωτικό να προηγηθεί η χαλάρωση της στρώσης, χαρακτηρίζοντας τις εκσκαφές ως ημιβραχώδεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή Χ1 (Π.Τ.Π. Χ1) της οδοποιίας, η οποία ισχύει και στα υδραυλικά και στα οικοδομικά έργα αλλά και για έργα υδραυλικά και οικοδομικά με εκσκαφές κάτω από υδάτινη στάθμη, όπως δηλαδή είναι τα λιμενικά έργα. **Η Π.Τ.Π. Χ1 που είναι και η μοναδική στην Ελλάδα προδιαγραφή που καθορίζει τον «ημίβραχο», τον ορίζει ως το εδαφικό υλικό το μεταξύ γαιών και βράχου**. Τον ορίζει μάλιστα με γνώμονα την ανθρώπινη δυνατότητα εκσκαφής, ανεξάρτητα δηλαδή μηχανημάτων, οδοποιίας ή άλλων έργων. **Γαίες είναι τα υλικά που μπορούν να σκαφθούν και μόνον με τη χρήση σκαπάνης. Βράχος είναι το υλικό που για την εκσκαφή του απαιτείται χρήση εκρηκτικών υλών.**

Με το ίδιο έγγραφο δόθηκε εντολή για εκτέλεση άλλων 22 γεωτρήσεων με δαπάνες του αναδόχου με μοναδικό σκοπό την **πληρέστερη τοπογραφική καταγραφή** της κάτω στρώσης που περιέχει ημίβραχο, ώστε αυτή να μπορέσει να επιμετρηθεί ορθά γιατί θα πληρωνόταν με νέα τιμή. Με την προηγούμενη λογική της μελέτης, κατά την οποία εκτιμήθηκε ότι δεν υφίσταται ημίβραχος, δεν χρειαζόταν πολλές γεωτρήσεις, οι οποίες μόνο **περιττά έξοδα** θα προκαλούσαν στο Δημόσιο και την Ευρωπαϊκή Ένωση. **Και αυτό γιατί όλες οι νέες γεωτρήσεις έδειξαν το αναμενόμενο**. Ίδια σχεδόν αποτελέσματα με τα αποτελέσματα των αρχικών γεωτρήσεων της μελέτης τις οποίες έκανε το Κεντρικό Εργαστήριο Δημοσίων Έργων (Κ.Ε.Δ.Ε.) το 1997. **Η διαφορά είναι, ότι τώρα κατά τη διάρκεια των εκσκαφών, τώρα και μόνο τώρα, μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ως ημιβραχώδες ένα έδαφος από τη δυνατότητα εκσκαφής του, δηλαδή την εκσκαψιμότητα του εδάφους**. Χαρακτηριστικά αναφέρω τον Κανονισμό PIANC 1984 των ΗΠΑ που αφορά Διαπίστωση Ποιότητας Εδαφών για Υποθαλάσσιες Εκσκαφές, **όπου αναφέρεται ρητά ότι η πραγματική φύση και ποιότητα των προς εκσκαφή εδαφών πυθμένα θαλάσσης είναι δυνατόν να προσδιορισθεί πλήρως μόνον κατά την φάση της εκτέλεσης των εργασιών και σε μεγάλο βαθμό βάσει της εκσκαψιμότητας των προς εκσκαφή υλικών και όχι στη φάση της μελέτης, η οποία μόνο σε χονδρική εκτίμηση της ποιότητας του εδάφους μπορεί να οδηγήσει.**

Μόνον η επί τόπου παρατήρηση της εκσκαφής δίδει την εκσκαψιμότητα ενός εδάφους, συνεργούντος σ' αυτήν και του βάρους του υπερκείμενου ύδατος που είναι ανάλογο του βάθους εκσκαφής από την επιφάνεια της θάλασσας. **Εδώ αποδεικνύεται καθαρά ότι η εκσκαψιμότητα ενός λιμενικού έργου επηρεάζεται και από την υπερκείμενη στήλη νερού της εκσκαφής. Έχοντας υπόψη το ανωμάλως κεκλιμένο -λόγω των πτυχώσεων κατά την γένεση του λόφου της Αλεξ/πολης και των νεροφαγωμάτων της πλαγιάς του από το ρέμα Μαΐστρου, καθώς και τις ανά τους αιώνες αποθέσεις του ρέματος προ του κατακλυσμού της περιοχής από τη θάλασσα- της εξεταζόμενης σκληρής στρώσης (δηλαδή οι υπερκείμενες του βυθού στήλες των θαλασσίων υδάτων είναι συνεχώς διαφορετικού ύψους) εύκολα βγαίνει το συμπέρασμα ότι τον βασικό -αλλά και τελικό λόγο- στους χαρακτηρισμούς εκσκαφής των λιμενικών –και όχι μόνον- έργων, τον παίζει η επί τόπου παρακολούθηση της εκσκαψιμότητας του εδάφους και όχι οι γεωτρήσεις.**

Ο μοναδικός σκοπός των νέων γεωτρήσεων ήταν να μας ορίσουν ένα ικανό πλέγμα που θα μας έδινε τα πάχη της στρώσης του ημιβράχου ώστε να την ογκομετρήσουμε. Εάν δεν υπήρχε ο ημίβραχος τότε δεν θα χρειαζόταν να υπάρξουν οι πρόσθετες 13+22=35 γεωτρήσεις για να ογκομετρηθεί αυτή η ζώνη, γιατί έτσι κι αλλιώς πληρώνεται με το μοναδικό άρθρο εκσκαφής ιλυοαμμώδους-αμμοχαλικώδους-γαιώδους-εδάφους με μία μάλιστα τιμή στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η μεταφορά των υλικών εκσκαφής είτε στη στεριά για χρήση επιχώματος είτε για απόρριψη στη θάλασσα στα 13 ν.μ.

Εάν θα μας έλειπε η επί τόπου παρακολούθηση της εκσκαψιμότητας, όχι μόνο δεν θα αρκούσε η μια γεώτρηση ανά 5 στρέμματα εκσκαπτόμενης επιφάνειας που προβλέπει η σχετική εγκύκλιος της ΔΜΕΟ αλλά και 10.000 γεωτρήσεις να είχαν γίνει για τη σύνταξη της μελέτης, θα ήταν εντελώς ανώφελες για τον χαρακτηρισμό των εκσκαφών, η πραγματοποίηση των οποίων μόνο οικονομική επιβάρυνση θα επέφερε στο κόστος της μελέτης.

Και εγώ ο ίδιος να συνέτασσα τη μελέτη ή τώρα να συντάξω μια νέα μελέτη για ένα άλλο λιμάνι, θα έκανα το ίδιο που έκανε και ο μελετητής και η Δ4. Εφόσον με τις λίγες γεωτρήσεις ορίζεται ως παρόμοιο το έδαφος, και είναι στα όρια μεταξύ γαιών και ημιβράχου, έστω και λίγο προς τον ημίβραχο, τότε δεν μπορώ να ρισκάρω και να προβλέψω ότι το έδαφος είναι ημιβραχώδες. Γιατί αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τον τετραπλασιασμό του κόστος του έργου. **Σε πρώτη φάση θα το εκτιμήσω ως γαιώδες και θα περιμένω την επί τόπου εκσκαφή για να συμπεράνω από την επί τόπου παρακολούθηση την πραγματική του εκσκαψιμότητα.**

Σε προφορικό ερώτημά μου προς την Δ/νση Λιμενικών Έργων αν στην Ελλάδα υπάρχει έστω και μία μελέτη εκβάθυνσης στην οποία πραγματοποιήθηκαν οι προβλεπόμενες από την εγκύκλιο της ΔΜΕΟ γεωτρήσεις, η κατηγορηματική απάντηση ήταν **ΟΧΙ ΣΕ ΚΑΜΜΙΑ, ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΝΑ ΣΗΚΩΣΟΥΝ ΤΕΤΟΙΑ ΚΟΣΤΗ ΠΟΥ ΣΤΗΝ ΟΥΣΙΑ ΜΑΛΙΣΤΑ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΤΤΑ.** Και όμως όλα τα αντίστοιχα έργα έχουν επιλεχθεί για συγχρηματοδότηση με τη συναίνεση όλων των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών σε όλη την Ελλάδα. **Και για το υπόψη αρχικό έργο δόθηκε στις αρχές του 2004 η σύμφωνη γνώμη της δικιάς μας Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Π.Α.Μ.-Θ., τώρα όμως όχι, τώρα υπάρχει διαφορετική άποψη, τώρα έχουμε άλλον Προϊστάμενο και άλλον Τμηματάρχη.**

Η τιμή που δημοπρατήθηκε η εκσκαφή των ιλυοαμμωδών - αμμοχαλικωδών - γαιωδών εδαφών (χωρίς τη μεταφορά) είναι 1,99 €/m3, ενώ του ημιβράχου θα ήταν 8 €/m3 (χωρίς τη μεταφορά), δηλαδή 4πλάσια.

Ποια Υπηρεσία θα συναινούσε για χρηματοδότηση προϋπολογισμού 60.000.000 € αντί 23.100.000 €; **Και αν στην πράξη δεν ήταν η κατώτερη ζώνη ημιβραχώδης αλλά ήταν γαιώδης;**

Έτσι ενώ το έργο θα κόστιζε τελικά μόνον 23.100.000 € μείον την έκπτωση, ο εργολάβος θα δικαιούνταν να πάρει αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη χωρίς να εργασθεί αναλόγως.

Υπάρχει όμως και η άλλη περίπτωση. Το με πρόβλεψη εκσκαφών ημιβράχου προϋπολογισθέν έργο των 60.000.000 €, που το εκσκαπτόμενο έδαφός του σύμφωνα με την παρατηρηθείσα εκσκαψιμότητα έπρεπε να χαρακτηρισθεί ως γαιώδες, θα έπρεπε τώρα να κοστίσει μόλις 23.100.000 € μείον την έκπτωση. Πιστεύετε ότι υπάρχει κανένας εργολάβος που δεν θα έκανε τα πάντα ώστε να εμφανίζεται προς την επίβλεψη, αλλά και προς τα έξω γενικότερα, ότι σκάβει ημίβραχο αφού τον προχαλαρώνει προηγουμένως; Έτσι εύκολα θα άφηνε να του φύγουν από τα χέρια **40.000.000 €;** Στην απίθανη περίπτωση που κάποιος από την επίβλεψη καταλάβαινε το κόλπο, δεν είναι πολύ πιθανόν ότι θα πωλούσε τη σιωπή του έναντι μερικών εκατομμυρίων ευρώ; Έτσι ο χαρακτηρισμός του εδάφους θα παρέμενε ως ημιβραχώδης και ο εργολάβος μαζί με την επίβλεψη θα είχαν γίνει πλούσιοι κλέβοντας το Δημόσιο.

Σ' αυτό το σημείο επαληθεύεται ότι η ακολουθηθείσα πρακτική της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής είναι έξω από κάθε όριο λογικής και στηρίζεται(?) σε μια κακώς εννοούμενη τυπολατρία που αγγίζει τα όρια της παράνοιας.

Η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή υποστήριξε αρχικά ότι σύμφωνα με εγκύκλιο της ΔΜΕΟ (Υπηρεσία Μελετών) έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί 272 γεωτρήσεις, 160 στη λιμενολεκάνη και 112 στο δίαυλο. Ειδικά στο δίαυλο αρκούσε μία και μόνο γεώτρηση για να δείξει ότι όλες οι εκσκαφές του διαύλου είναι μόνον ιλυοαμμώδης και ότι ανήκουν στο δημοπρατηθέν άρθρο του Τιμολογίου. Οι υπόλοιπες 111 είναι περιττές. Στη λιμενολεκάνη αρκούσαν αυτές που έγιναν όπως απέδειξα προηγουμένως.

Έρχονται στιγμές που, κρίνοντας ως Μηχανικός της ΔΕΚΕ και από άλλες παρόμοιες καταστάσεις όπου τα δύο τελευταία χρόνια αντιμετωπίσαμε από τη στάση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, στις οποίες επέβαλε λύσεις σύμφωνα με την κακώς εννοούμενη τυπολατρία επιζήμιες για το Δημόσιο για εκατοντάδες χιλιάδες ή ακόμη και εκατομμύρια ευρώ, να υποστηρίξω ότι, **με τον τρόπο που ενεργεί, όχι μόνο φρενάρει τα έργα αλλά και ζημιώνει τρομακτικά το Δημόσιο, πρώτα – πρώτα κωλυσιεργώντας και καθυστερώντας τις απορροφήσεις, ενώ υποτίθεται ότι σκοπός αυτής της Υπηρεσίας είναι να διαχειριστεί σωστά τα συγχρηματοδοτούμενα έργα και να κάνει οικονομία στο Δημόσιο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.** Βεβαίως εδώ υπεισέρχεται η προηγούμενη εμπειρία με τα Δημόσια Έργα των ατόμων που απαρτίζουν τη Διαχειριστική, η οποία εμπειρία απ' ότι γνωρίζω είναι μηδενική. Εκτός μιας Μηχανικού της ΔΕΚΕ που είναι αποσπασμένη στην Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής με επίβλεψη μόνον 4 έργων στο ενεργητικό της (και από αυτά τα 2 που είναι και τα μεγάλα επιβλέφθηκαν στην πραγματικότητα από εμένα) και ενός Μηχανικού που επέβλεψε προ 20ετίας (με παράλληλα καθήκοντα) ένα και μοναδικό έργο της ΔΕΚΕ.

Με το ίδιο έγγραφο ζητήθηκε από τον Τεχνικό Σύμβουλο να εποπτεύσει τις νέες γεωτρήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν τον Νοέμβριο του 2008 και να εκφέρει τη γνώμη του για τις αξιολογήσεις της Έκθεσης, οι οποίες αναφέρονται σε εκείνες τις γεωτρήσεις που επηρέαζαν επιμετρητικά περιοχές της λιμενολεκάνης στις οποίες δεν είχαν ακόμη πραγματοποιηθεί εκσκαφές στην υπό διερεύνηση κάτω στρώση.

- 17-10-2008. Ορισμός από τη ΔΕΚΕ 5μελούς Επιτροπής Χαρακτηρισμού των εκσκαφών της λιμενολεκάνης.
- 4-11-2008 έως 18-11-2008. Πραγματοποίηση 22 νέων γεωτρήσεις με δαπάνες του αναδόχου και την εποπτεία του Τεχνικού Συμβούλου του έργου.
- 21-11-2008. Αποστολή από τη ΔΕΚΕ προς τη Δ4 δύο σχεδίων Ανακεφαλαιωτικών Πινάκων όπου περιλαμβάνεται η νέα τιμή πρόσθετης αποζημίωσης για ημιβραχώδεις εκσκαφές. Με το πρώτο σχέδιο περαιώνεται το έργο με Συμπληρωματική Σύμβαση. Με το δεύτερο σχέδιο χωρίς Συμπληρωματική Σύμβαση το έργο μένει μεν ημιτελές με γενικό επίπεδο εκσκαφής της λιμενολεκάνης στα -10,50 μέτρα αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Σκεφθείτε ότι ο λιμένας Θεσσαλονίκης έχει βάθος -12 μέτρα.
- 22-11-2008. Θυελλώδεις επί διήμερο Νότιοι Άνεμοι με υψηλό κυματισμό που έσκαζε στον προσήνεμο μόλο σηκωνόταν στα 15 με 20 μέτρα και περνούσε στην λιμενολεκάνη. Ο έντονος κυματισμός και εντός της λιμενολεκάνης προκάλεσε σοβαρές καταστροφές στο από ογκολίθους βόρειο πρίσμα προστασίας των επιχωμάτων της χερσαίας ζώνης. Για την αποκατάσταση των ζημιών της Θεομηνίας ο Ανάδοχος αποζημιώθηκε από την ασφαλιστική εταιρεία στην οποία υποχρεωτικά σύμφωνα με την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων είχε ασφαλισμένο το έργο. Μετά την Θεομηνία αυτή παρατηρήθηκε προσάμμωση όλης της λιμενολεκάνης με αμμοϊλύ σε πάχος 25 με 30 εκατοστών.
- 4-12-2008. Εκφορά γνώμης του Τεχνικού Συμβούλου επί της αξιολόγησης των γεωτρήσεων του Ιουνίου 2008 και παρατήρηση ότι υπάρχει περιοχή της λιμενολεκάνης όπου θα είναι σχετικά δύσκολο να γίνει απόληψη των υλικών με τις «συμβατικές» μεθόδους εκσκαφής για τα λιμενικά έργα. Διατυπώνει την άποψη ότι η Π.Τ.Π. Χ1 δεν ισχύει για τα λιμενικά έργα (ιδιαίτερα για ύφαλες εργασίες) αφού υπάρχουν θεμελιώδης διαφορές τόσο σε επίπεδο εξοπλισμού όσο και στις μεθόδους κατασκευής με τα έργα οδοποιίας, κάτι που στην πραγματικότητα είναι λάθος καθότι στην Π.Τ.Π. Χ1 ορίζεται, όπως προαναφέρθηκε, η έννοια της εκσκαφής των γαιών να είναι ανεξάρτητος παντός μηχανήματος (γαίες ορίζονται τα εδάφη που δύνανται να εκσκαφούν με μόνη τη χρήση σκαπάνης).

  Επίσης επισημαίνεται ότι επί δύο μήνες δεν έδωσε στη ΔΕΚΕ, που του το ζήτησε, καμιά απάντηση και απάντησε μόνο, και αμέσως μάλιστα, μετά την από 22-11-2008 πρόσκληση της Δ/νσης Λιμενικών Έργων (Δ4).
- **12-12-2008. Πλήρης και αναλυτική ενημέρωση της Προϊσταμένης αρχής του έργου Δ4, <u>της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ΠΑΜ-Θ</u>, καθώς και της Πολιτικής Ηγεσίας των Δημοσίων Έργων - Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Έργων - για την πορεία του έργου και το εμφανισθέν**

πρόβλημα ΄΄ημίβραχος-Τεχνικός Σύμβουλος΄΄ με πολύ σκληρό για τον Τεχνικό Σύμβουλο έγγραφο που συνέταξα ως Αναπληρωτής του Προϊσταμένου της ΔΕΚΕ, κατά τη διάρκεια αδείας του Προϊσταμένου μου, και εν αγνοία του γιατί γνώριζα ότι με τίποτε δεν θα ήθελε να έλθει σε ρήξη μαζί του καθ' ότι όλοι οι απαρτίζοντες την Α.Δ.Κ. ήταν πολύ γνωστοί του.
Στο έγγραφο αυτό επισημαίνω το πρόβλημα που παρουσιάσθηκε με τον Τεχνικό Σύμβουλο καθότι **ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ, Μελετητής του έργου και Τεχνικός Σύμβουλος είναι το ίδιο πρόσωπα, η Α.Δ.Κ. (ΑΡΩΝΗΣ - ΔΡΕΤΤΑΣ - ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ).**
Ο Τεχνικός Σύμβουλος, αν και ήδη ξέρει την πραγματικότητα, προφανώς βρίσκεται σε δίλημμα και δεν θέλει να αυτοαναιρεθεί λόγω του ότι έχει τη διττή ιδιότητα του Μελετητή και του Τεχνικού Συμβούλου. <u>Τονίζω ότι η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, ως ένας από τους αποδέκτες του εγγράφου αυτού, ενημερώθηκε πλήρως για το παρουσιασθέν με τον Τεχνικό Σύμβουλο πρόβλημα.</u>
Από την πρώτη κιόλας επί τόπου παρατήρηση των εργασιών των εκσκαφών έχει παρατηρήσει το πρόβλημα της δύσκολης εκσκαψιμότητας της κατώτερης στρώσης και δειλά-δειλά κάνει την πρώτη νύξη περί δυσκολιών στην εκσκαφή. Όμως σίγουρα δεν θέλει να έλθει και σε ρήξη με τη Δ4, μελέτες της οποίας έχει κάνει πολλές και πολύ μεγάλης αξίας και θα συνεχίσει να κάνει και στο μέλλον, όπως πρόσφατα που μελέτησε το βόρειο κρηπίδωμα της λιμενολεκάνης.
Με την ευκαιρία σας γνωστοποιώ ότι η μελέτη του βόρειου κρηπιδώματος που έχει ήδη εκπονηθεί αφορά μόνον την κατασκευή του κρηπιδώματος και όχι χερσαίο χώρο του λιμένα. Το μεγάλο πρόβλημα είναι ότι δεν βρέθηκε ακόμα η χρηματοδότηση για τα 45.000.000 € του Προϋπολογισμού της μελέτης ώστε να δημοπρατηθεί.
Σας γνωρίζω επίσης ότι δεν έγινε ούτε πρόκειται να γίνει στο άμεσο τουλάχιστον μέλλον, όπως δηλώθηκε στον Τύπο από κάποιον Τοπικό Πολιτικό, καμιά μελέτη για εκβάθυνση της λιμενολεκάνης για περισσότερο από -12 μέτρα βάθους.

- **12-12-2008. Έγγραφο που απέστειλα, με την ίδια λογική με το προηγούμενο και την ίδια μάλιστα μέρα, σε πολύ μάλιστα έντονο ύφος προς τον Τεχνικό Σύμβουλο, επειδή δεν ανταποκρίθηκε στην από 3-10-2008 πρόσκληση για υποβολή της γνώμης του προς τη ΔΕΚΕ για τον χαρακτηρισμό των εκσκαφών. Έτσι είχε αναγκαστεί η ΔΕΚΕ να συντάξει και να στείλει προς έγκριση στη Δ4 τα δύο σχέδια Ανακεφαλαιωτικών Πινάκων και σχέδιο της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, χωρίς τη γνώμη του Συμβούλου για τις εκσκαφές. Το έγγραφο αυτό το κοινοποίησα ομοίως, όπως και το προηγούμενο της ίδιας μέρας, στην Προϊσταμένη αρχή του έργου Δ4, <u>την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή ΠΑΜ-Θ,</u> καθώς και στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και τον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Έργων.**
- 23-12-2008. Απάντηση από τη Δ/νση ΚΕΔΕ (Δ14) Τμήμα Γεωτεχνικής Μηχανικής προς τη Δ/νση Λιμενικών Έργων (Δ4) ότι όλες οι νέες γεωτρήσεις αξιολογούνται ως παρόμοιες με τις παλιές του 1997, τις οποίες είχε κάνει το ΚΕΔΕ **και ότι δεν παρατηρείται διαφοροποίηση όσον αφορά την πυκνότητα απόθεσης μεταξύ των γεωτρήσεων του 2008 και του 1997.**
- 2-1-2009. Πρόταση του Τεχνικού Συμβούλου του έργου προς τη ΔΕΚΕ για διακοπή της από 10-9-2008 σύμβασης του Τεχνικού συμβούλου, θεωρώντας τις απόψεις της ΔΕΚΕ για τις πράξεις του Τεχνικού Συμβούλου άκρως προσβλητικές γι' αυτόν. **Απειλές με ποινικές διώξεις κατά του προσώπου μου.** Μη αποδοχή από την ΔΕΚΕ της πρότασης διακοπής της Σύμβασης μαζί του. **Είναι σαφές ότι θέλησε να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία για να αποδράσει από τις ευθύνες και τα διλήμματά του.**
- 2-1-2009. Επιστροφή από την Δ4 των σχεδίων 1ου Α.Π.Ε. και 1ης Σ.Σ. με εντολή για επανασύνταξή τους, χωρίς όμως να λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξις ημιβράχου.
- 30-1-2009. Βρήκε την ευκαιρία ο Τεχνικός Σύμβουλος και έκανε αυτό που μου είχε πει την 1 Οκτωβρίου 2008 στο εργοτάξιο του έργου, **ότι δηλαδή δεν τον συμφέρει να εκφέρει γνώμη επί της έκθεσης αξιολόγησης για τον καθορισμό του χαρακτηρισμού των εκσκαφών και ότι προτιμά να παραιτηθεί. Έκανε Ειδική Δήλωση διακοπής από την 31-1-2009 της παροχής εργασιών Τεχνικού Συμβούλου με αιτιολογία την μη πληρωμή της 1ης πιστοποίησης**. Βεβαίως

όντως υπήρξε μια προσωρινή αδυναμία πληρωμής του λογαριασμού λόγω έλλειψης χρηματοδότησης στο τέλος του 2008 αλλά ο λογαριασμός συντομότατα πληρώθηκε.

- 19-2-2009. Λήξη της διένεξης μεταξύ της ΔΕΚΕ και του Τεχνικού Συμβούλου ύστερα από εκατέρωθεν εξηγήσεις και πρόθεση για συνέχιση των υπηρεσιών του, μετά μάλιστα και από την πληρωμή του λογαριασμού του.
- 27-2-2009. Δήλωση του Τεχνικού Συμβούλου ότι αίρει την από 30-1-2009 Ειδική Δήλωση Διακοπής των εργασιών του.
- **Μάρτιος 2009. Αρχή της ουσιαστικής συνεργασίας του Τεχνικού Συμβούλου με τη ΔΕΚΕ, με σταδιακή προσέγγιση–αποδοχή από πλευράς του των απόψεων της ΔΕΚΕ περί ύπαρξης ημιβράχου στην επίμαχη στρώση παρά το ότι αυτό δεν τον συνέφερε οικονομικά. <u>Η ΤΙΜΙΑ ΠΛΕΟΝ ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ απέναντι στο υπαρκτό πρόβλημα της οικονομικής αιμορραγίας του Αναδόχου</u> – εκσκαφή ημιβράχου, μεταφορά με φορτηγίδες στην μεγάλη απόσταση των 13 ν.μ. με πληρωμή με την πολύ μικρή τιμή μεταφοράς και εκσκαφή και μεταφορά με φορτηγίδες στην μακρινή απόσταση των φυσικών μπαζωμάτων–, όλα αυτά εργασίες που δεν αναγνωρίζονταν όμως ως υπαρκτές από την Δ4, τον έφερνε τώρα σταδιακά σε ρήξη με τις Υπηρεσίες της Δ4 και ιδιαιτέρως με την Διευθύντρια της Δ4.**
- 6-3-2009. Σύνταξη του 1ου Πρωτοκόλλου Χαρακτηρισμού Εκσκαφών Εδαφών από την 5μελή Επιτροπή Χαρακτηρισμού Εκσκαφών για τις μέχρι την 5-3-2009 εκσκαφές της εν λόγω ζώνης. Στο Πρωτόκολλο προσδιορίζονται συγχρόνως οι περιοχές της λιμενολεκάνης στις οποίες απαιτήθηκε να προηγηθεί χαλάρωση του βυθού με ειδικό εξοπλισμό χαλάρωσης.
- 6-4-2009. Στην υποβληθείσα μηνιαία έκθεση του Τεχνικού Συμβούλου αναγνωρίζεται πλέον η ύπαρξη ημιβράχου. Στα συμπεράσματα της έκθεσης αναφέρει επακριβώς:
  - «Η εξέταση λοιπών των σωρών (αποθέσεων στο χερσαίο χώρο του λιμένα) αποδίδει πληρέστερη εικόνα του προς βυθοκόρηση υλικού από τα δείγματα που λαμβάνονται μέσω των ερευνητικών γεωτρήσεων. Είναι σαφές ότι η εκσκαψιμότητα του υλικού ευκολότερα συνάγεται από την παρακολούθηση των εργασιών βυθοκόρησης, παρά από τις γεωτρήσεις» (βυθοκόρηση = σκάψιμο του βυθού).

  και
  - «Η εκσκαψιμότητα του υλικού συνάγεται προφανώς πληρέστερα από την παρακολούθηση των εργασιών βυθοκόρησης, παρά από τις γεωτρήσεις».
- 8-4-2009. Ορισμός από τη Δ/νση Λιμενικών Έργων (Δ4) δύο πρόσθετων μελών από την ίδια την Δ4 στην ήδη υπάρχουσα 5μελή Επιτροπή Χαρακτηρισμού Εκσκαφών.
- 12-5-2009. Επανασύνταξη από την ΔΕΚΕ του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης και αποστολή τους προς τη Δ4 για έγκριση. Η επανασύνταξη έγινε λαμβάνοντας και τις από 8-5-2009 απόψεις του Τεχνικού Συμβούλου οι οποίες πλέον ήταν πολύ κοντά με τις απόψεις της ΔΕΚΕ.
- **28-5-2009. Με Κοινή Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΕΝ ορίζεται πλέον ως Διευθύνουσα Υπηρεσία το Τμήμα Κατασκευών Λιμενικών Έργων της Δ4 καταργώντας τη ΔΕΚΕ/ΠΑΜΘ και ως Διευθύνουσα Υπηρεσία της εργολαβίας εκβάθυνσης καθώς και ως Διευθύνουσα Υπηρεσία των εργασιών Τεχνικού Συμβούλου.**
  ***<u>Έτσι στην ουσία πήρε όλη τη διαχείριση η Διεύθυνση Λιμενικών Έργων (τ.Δ4) και ειδικότερα η Αρχιτέκτων Προϊσταμένη της</u>*, αυτή που είχε εμπνευστεί την αποτυχημένη λύση της ΑΑΑΒ αλλά δεν είχε <u>ουδέποτε επισκεφθεί</u> για να παρακολουθήσει το έργο επί τόπου παρά τις επανειλημμένες προσκλήσεις και προτροπές του προϊσταμένου της ΔΕΚΕ και εμού προσωπικά.**
  Σημειώνω ότι στα τεύχη δημοπράτησης, που συντάχθηκαν από την Δ4 υπό τις οδηγίες της Διευθύντριας αναφέρεται ως συμπέρασμα της αξιολόγησης των γεωτεχνικών ερευνών **η πρόβλεψη ότι με σχετική ευκολία η ΑΑΑΒ θα πραγματοποιούσε όλες τις εκσκαφές και των τριών στρώσεων**. Στην πράξη όμως η τεχνολογία αυτή είναι μόνον για να ρουφάει μόνο άμμο. Ασύνδετα αμμοχάλικα, ενώ μπορεί να τα ρουφήξει, δεν το κάνει γιατί υπάρχει ο κίνδυνος καταστροφής των αντλιών αναρρόφησης και των σωληνώσεων μεταφοράς του

υλικού προς την αποθήκη του πλοίου. Δεν μπόρεσε να σκάψει ούτε τη δεύτερη στρώση που είναι μεν ιλυοαμμώδης αλλά έντονα συνεκτική. Για την κατώτερη βέβαια στρώση του αρχέγονου εδάφους ούτε λόγος για εκσκαφή. Η ΑΑΑΒ είναι απλώς μια μεγάλη ηλεκτρική σκούπα, έχοντας ένα ακροφύσιο που εκτοξεύει νερό στον πυθμένα ξεσχαρίζοντάς τον και ένα οδοντωτό σίδερο, το οποίο σερνόμενο, γδέρνει το βυθό. Τίποτα παραπάνω.

Έτσι εφεξής **η καθημερινή επίβλεψη** είτε από μένα είτε από τους βοηθούς μου αντικαταστάθηκε με αεροπορικές μεταβάσεις της νέας επίβλεψης ανά διαστήματα από την Αθήνα.

Η πράξη αυτή, αποτέλεσμα πιέσεων και διαβολής της ΔΕΚΕ προς ανώτερα κλιμάκια του ΥΠΕΧΩΔΕ από την Διευθύντρια της Δ4, που είχε πάρει το θέμα προσωπικά γιατί εκθέσαμε τις επιλογές της, μας έθιξε βαθύτατα. Σίγουρα δε προκάλεσε δυσμενή σχόλια για την ΔΕΚΕ και εμένα προσωπικά σε τρίτους που δεν γνώριζαν την πραγματικότητα.

Ο απόηχος αυτής της ενέργειας κατά της ΔΕΚΕ υπάρχει ακόμα στον αέρα. Το απέδειξαν οι πρόσφατες δηλώσεις στον Τύπο της Αλεξανδρούπολης τόσο του Βουλευτή κ. Ντόλιου όσο και του Υφυπουργού κ. Μαγκριώτη (5-9-2011) όπου και οι δυο κατηγόρησαν την ΔΕΚΕ ως βασική υπεύθυνη για τους χειρισμούς της στο έργο όταν ήταν επιβλέπουσα Υπηρεσία. Μάλιστα ο κ. Μαγκριώτης προέβη και στην ακατανόητη και παντελώς άτοπη δήλωση ότι το πρόβλημα οφείλεται στην λανθασμένη μελέτη που συνέταξε η αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Α.Μ.-Θ. (βλέπε Δ.Ε.Κ.Ε.). Ήταν από τη θέση που κατέχει τουλάχιστον υποχρεωμένος να γνωρίζει ότι οι μελέτες των λιμενικών έργων ανατίθενται, επιβλέπονται και εγκρίνονται από το Τμήμα Μελετών της Δ/νσης Λιμενικών Έργων (τ.Δ4) στην Αθήνα. Η Υπηρεσία μας ΔΕΚΕ της Π.ΑΜΘ απλώς ανέλαβε την υλοποίηση μιας έτοιμης και εγκεκριμένης μελέτης.

Ήταν εξ άλλου εμφανές από τις συζητήσεις που κάναμε με τους νέους επιβλέποντες της Δ4. Και αυτοί στην αρχή πίστευαν ότι **"λανθασμένα"** χαρακτηρίζαμε μέρος των εκσκαφών ως ημιβραχώδεις και προσπαθούσαν να μας αποδείξουν το αντίθετο στηριζόμενοι στις εκτιμήσεις της μελέτης που είχε συντάξει η ΑΔΚ και την αποδοχή τους από την Δ4 κατά την σύνταξη των τευχών δημοπράτησης. Φαινόταν όμως να προβληματίζονταν και αυτοί με την αλλαγή των θέσεων του Τεχνικού Συμβούλου ΑΔΚ, οι οποίες προοδευτικά συνέκλιναν με τις θέσεις της ΔΕΚΕ. Σιγά-σιγά όμως και οι νέοι επιβλέποντες, ύστερα από τις μεταβάσεις τους στο έργο, παρακολουθώντας τις εκσκαφές, μας έδιναν την εντύπωση ότι προοδευτικά σχημάτιζαν κι αυτοί διαφορετική γνώμη.

Μετά όμως την αυτοψία στις 7 και 8 Δεκεμβρίου 2010 από την Επιτροπή Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών, όπου πέραν κάθε αμφιβολίας αποκαλύφθηκε σε όλους τους παρόντες η αλήθεια των από διετίας ισχυρισμών της ΔΕΚΕ, ήταν εμφανές ότι και η νέα επίβλεψη άλλαξε γνώμη. Όταν δε στα τέλη του 2010 παραιτήθηκε η Διευθύντρια της Δ4 και ανέλαβε στη θέση της Πολιτικός Μηχανικός με πολύ μεγάλη εμπειρία στα Λιμενικά Έργα, τότε πλέον κι αυτοί άρχισαν να υποστηρίζουν την άποψή μας.

Με τη νέα Διευθύνουσα Υπηρεσία, δηλαδή το Τμήμα Κατασκευών της Δ4, στην εργολαβία δόθηκαν συνεχείς παρατάσεις για διάφορους πραγματικούς όντως λόγους. Από την αρχική ημερομηνία περαίωσης 14-6-2009 μέχρι 13-10-2009, 13-11-2009, 13-2-2010, 13-5-2010, 13-9-2010, 13-12-2010, 13-3-2011. Με τον συνταχθέντα από τη Δ4 στις 8-4-2011 1ο Α.Π.Ε. και 1η Σ.Σ. ο Ανάδοχος αιτήθηκε από τη νέα Διευθύνουσα Υπηρεσία παράταση μέχρι 31-12-2011.

- 26-10-2009. Σύνταξη του 2ου Πρωτοκόλλου Χαρακτηρισμού Εκσκαφών Εδαφών από την 5μελή επιτροπή της ΔΕΚΕ για τις εκσκαφές που έγιναν στη λιμενολεκάνη μέχρι και την 4-3-2009 ημερομηνία που είχε αποτυπωθεί με σόναρ και GPS ο βυθός.
- 10-11-2009. Προσκομίζονται οι εκθέσεις του καθηγητή Ε.Μ.Π. Γ. Τσιαμπάου και του καθηγητή του Πανεπιστημίου Πατρών Ν. Σαμπατακάκη ειδικών σε γεωτεχνικά θέματα έργων, όπου όρισαν και αυτοί όρια διαχωρισμού των γαιωδών εδαφών από τον ημίβραχο θεωρώντας ότι από τις γεωτρήσεις προκύπτει ύπαρξη ημιβράχου λαμβάνοντας κυρίως υπόψη την εκσκαψιμότητα του εδάφους.

- 17-11-2009. Ο Τ.Σ. υποβάλλει τις τελικές του απόψεις επί του προβλήματος του ημιβράχου της κάτω στρώσης, ορίζοντας από την εκσκαψιμότητα της στρώσης που παρακολούθησε την εκσκαφή της, γεωτεχνικά όρια-δείκτες διαχωρισμού μεταξύ γαιών και ημιβράχου.
- 22-2-2010. Η Νέα Διευθύνουσα Υπηρεσία συντάσσει τον 1° Α.Π.Ε. και την 1η Σ.Σ. χωρίς πρόβλεψη ημιβράχου επί των οποίων στις 8-3-2010 υποβάλλεται ένσταση από τον ανάδοχο.
  Ο ανάδοχος ζητά: 1) την ανασύνταξη του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ. ώστε να περιλάβει και νέα τιμή με ημίβραχο, 2) να συνταχθεί νέα τιμή για τη μεταφορά με φορτηγίδες και ρυμουλκά στα 13 ν.μ. με τιμή 6,85€/m^3 σύμφωνα με την ανάλυση τιμών 3) επιπλέον ποσότητα εκσκαφής που προήλθε από το φυσικό μπάζωμα από τον Έβρο σ' αυτά τα χρόνια. Μπάζωμα του διαύλου, της λιμενολεκάνης και την ολίσθηση-κατάρρευση στο Ανατολικό τμήμα της λιμενολεκάνης μέρους της ποσότητας του ιλυοαμμώδους επιφανειακού τμήματος της ανατολικής περιοχής, περιοχής που δεν προβλέπεται να σκαφθεί. Στις 29-4-2010 υπεβλήθησαν οι απόψεις της Διευθύνουσας Υπηρεσίας (τμήμα κατασκευών της Δ4) και στις 29-7-2010 υπεβλήθη Αίτηση θεραπείας από τον Ανάδοχο κατά της σιωπηρής απόρριψης από τη Δ4 της από 8-3-2010 ένστασης.
- 25-2-2010 έως 5-9-2010. Διακοπή των εργασιών από το Λιμεναρχείο Αλεξανδρούπολης λόγω λήξης στις 31-12-2009 των περιβαλλοντικών όρων του έργου.
- 6-9-2010. Επανεργοποιήση του εργοταξίου, αλλά σε πολύ χαλαρούς ρυθμούς λόγω της εκκρεμότητας του θέματος του ημιβράχου σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση αλλά και του μεγάλου οικονομικού ανοίγματος του Αναδόχου από εργασίες που είχε πραγματοποιήσει και δεν είχαν πληρωθεί.
- 21-10-2010. Επειδή υπήρχε διαφορά εκτιμήσεων μεταξύ αφενός της Δ4 και αφετέρου της ΔΕΚΕ/ΠΑΜΘ, του ΤΣ, του Αναδόχου και των Πανεπιστημιακών Καθηγητών, με απόφαση του Γ.Γ. Δημοσίων Έργων ορίστηκε **επιτροπή διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών της παρ. 10 του άρθρου 36 του Ν.3669/2008**, έργο της οποίας ήταν μεταξύ άλλων και ο χαρακτηρισμός των εδαφών της λιμενολεκάνης.
- **29-12-2010. Μετά από αυτοψία στις 7 και 8 Δεκεμβρίου 2010 και παρακολούθηση της εκσκαψιμότητας των εκσκαφών σε σημεία που είχαν γίνει γεωτρήσεις, η τριμελής επιτροπή των ειδικών (ένας πολιτικός Μηχανικός ειδικός στα λιμενικά έργα, ένας πολιτικός Μηχανικός ειδικός στις εκσκαφές σηράγγων και ένας χημικός Μηχανικός ειδικός στα εργαστηριακά-γεωτεχνικά) κατέληξε στο συμπέρασμα ύπαρξης ημιβράχου στην κάτω στρώση. Σύμφωνα με την εκσκαψιμότητα που παρατήρησε όρισε τους γεωτεχνικούς δείκτες ορίων μεταξύ γαιών-ημιβράχου, ώστε χρησιμοποιώντας τους δείκτες του πλέγματος όλων των γεωτρήσεων (1997, Ιούνιος 2008 και Νοέμβριος 2008) να ορισθούν οι όγκοι του ημιβράχου μεταξύ των γεωτρήσεων και να γίνει η τελική ογκομέτρησή του.**
- 8-4-2011. Έχοντας πλέον την ογκομέτρηση του ημιβράχου συντάχθηκε από το Τμήμα Κατασκευών της Δ4 ο 1ος Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας Εργασιών (1ος Α.Π.Ε.) και η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση (1η Σ.Σ.) **(βλέπε συνημμένο Νο 6)**. Ο 1ος Α.Π.Ε. αυξάνεται στα 21.520.834,79€ από 18.655.005,71€ λόγω αύξησης της αναθεώρησης από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου και της επιμήκυνσης του χρόνου περαίωσης και αύξησης του ΦΠΑ από 19% σε 23%. **Σημειωτέον ότι η αξία των εργασιών της 1ης Σ.Σ. ανέρχεται μόλις σε 4.805.049,39 €. Μαζί με τα απρόβλεπτα 9%, τα Γενικά Έξοδα 18%, την πρόβλεψη αναθεώρησης 32,2% και τον ΦΠΑ 23% ανέρχεται σε 10.049.413,07 €.** Ο 1ος Α.Π.Ε. και η 1η Σ.Σ. υποβλήθηκαν αμέσως στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της Π.Α.Μ.-Θ. για να διατυπώσει τη γνώμη της. Συγχρόνως ζητήθηκε η αποδοχή της παράτασης της προθεσμίας περαίωσης μέχρι 31-12-2011. **Στην Αιτιολογική έκθεση της 1ης ΣΣ τονίζεται ότι τηρούνται όλες οι προϋποθέσεις που έχουν τεθεί από το 42694/3058/23-6-2003 έγγραφο του Υπουργείου Οικονομίας για Συμπληρωματική Σύμβαση. Στο εν λόγω έγγραφο <u>τα υποθαλάσσια έργα</u> (όπως είναι το προκείμενο έργο) θεωρούνται ως χαρακτηριστικό παράδειγμα κατηγορίας έργων στα οποία η ακριβής πρόβλεψη της φύσης των εργασιών**

δεν είναι εφικτή σε επίπεδο μελέτης και δύναται να πραγματοποιηθεί μόνο κατά τη φάση της εκτέλεσης αυτών, γι αυτό και θεωρούνται ως εξαιρετικές περιπτώσεις έργων. Η επίβλεψη του έργου ζητά από τον κ.Λεβέντη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής να εξετάσει το θέμα ως εξαιρετικά επείγον γιατί οι εργασίες εκβάθυνσης του διαύλου πρέπει απαραιτήτως να πραγματοποιηθούν το καλοκαίρι του 2011, γιατί μετά εμφανίζονται κυματισμοί που απαγορεύουν την εκτέλεση εργασιών έξω από το λιμάνι σε απροστάτευτο χώρο όπως είναι ο δίαυλος.

- 25-4-2011. Ο Ανάδοχος πεπεισμένος ότι πλέον το πρόβλημα λύθηκε, **γιατί του ήταν αδιανόητο να σκεφθεί ότι δεν θα χρηματοδοτηθεί το υπόλοιπο του έργου και θα τιναχθεί στον αέρα η επιχείρησή του, παροτρυνόμενος από την Δ4, που και γι αυτήν είναι αδιανόητη η πράξη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής**, άρχισε σταδιακά να ενισχύει τον μηχανικό εξοπλισμό του εργοταξίου, ώστε να μπορέσει να προλάβει την προθεσμία που ζητήθηκε. Στο φορτσάρισμα στο μέσον Ιουλίου 2011 δούλευαν τα εξής θαλάσσια μηχανήματα: τρεις πλωτοί γερανοί, ένας πλωτός εκσκαφέας, μία φορτηγίδα των 500 m3, μία φορτηγίδα των 600 m3, τρεις φορτηγίδες των 1.000 m3, μία φορτηγίδα των 1.200 m3, μία φορτηγίδα των 1.300 m3 και πέντε ρυμουλκά.
- 12-5-2011. Τηλεφωνική ενημέρωση του κ. Λεβέντη της Διαχειριστικής, από τον υποφαινόμενο Ιωάννη Πατερόπουλο πρώην επιβλέποντα του έργου, στη ΔΕΚΕ ΠΑΜ-Θ.
- 2-6-2011. Ερώτημα της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ΑΜ-Θ προς την Ειδική Υπηρεσία Θεσμικής Υποστήριξης του Υπουργείου Ανάπτυξης (νομική υπηρεσία υπεύθυνη για όλες τις Ενδιάμεσες Διαχειριστικές Αρχές της χώρας και τις ΕΔΕΛ) για την έκφραση των απόψεών της σχετικά με τη νομιμότητα σύναψης της προτεινόμενης Συμπληρωματικής Σύμβασης και τη δυνατότητα χρηματοδότησής της από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θράκης, θέτοντας ως μοναδικό πρόβλημα την μη πραγματοποίηση από την μελέτη του έργου 160 γεωτρήσεων στη λιμενολεκάνη και 112 στο δίαυλο. Η Ειδική Υπηρεσία Θεσμικής Υποστήριξης καθώς και η Ειδική Υπηρεσία Αρχή Πληρωμής του Υπουργείου Ανάπτυξης (Προϊσταμένη Υπηρεσία όλων των Ενδιάμεσων Διαχειριστικών Αρχών και των ΕΔΕΛ), η οποία ενημερώθηκε στην συνέχεια από την ΕΥΘΥ, έδωσαν προφορικά θετικές απαντήσεις στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή ΑΜ-Θ αφού εξέτασαν το θέμα σε βάθος. Από πληροφορία που έχω στις πρώτες μέρες της μετάβασης της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής από την διευρυμένη Περιφέρεια Μακεδονίας- Θράκης στην Περιφέρεια ΑΜ-Θ δηλαδή τις πρώτες ημέρες Ιουλίου, η Ειδική Υπηρεσία Θεσμικής Υποστήριξης λέγοντας την θετική τους άποψη είπαν ότι την επομένη θα στείλουν και γραπτά τις απόψεις τους κάτι που η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της ΠΑΜ-Θ αρνήθηκε λέγοντας τώρα πλέον δεν μας χρειάζεται, τώρα δεν είναι Περιφερειάρχης ο κ. Σώκος, έχουμε τον κ. Γιαννακίδη.
- 5-7-2011. Αποστολή από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της ΠΑΜ-Θ (το έγγραφο υπογράφεται από τον κ. Περιφερειάρχη) **(βλέπε συνημμένο Νο 7)** με Διατύπωση Αρνητικής Γνώμης για τον 1° Α.Π.Ε. και 1η Σ.Σ., αναφέροντας ανυπόστατα πράγματα ως λόγο για την άρνηση. **Δηλαδή αναφέρεται ότι τροποποιείται το βασικό σχέδιο του έργου, πράγμα που εμφανώς δεν ισχύει. Η ύπαρξη μερικώς διαφορετικού είδους εκσκαφών του βυθού σε καμιά περίπτωση δεν τροποποιεί το βασικό σχέδιο του έργου, αυτό δεν χρειάζεται να είναι κανείς μηχανικός, όπως είναι οι διαχειρισθέντες το θέμα στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, για να το καταλάβει.** Στο συνοδευτικό παράρτημα του εγγράφου γίνεται λόγος για ελλοιπή αριθμό γεωτρήσεων που πραγματοποιήθηκαν για να συνταχθεί η μελέτη του έργου. ***Σημειώνεται ότι ο ίδιος αριθμός γεωτρήσεων υπήρχε και στην αρχική ένταξη του έργου, έχοντας την ίδια μελέτη. Πώς η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή τότε τις αποδέχθηκε και ενέταξε το κύριο έργο στην Ευρωπαική συγχρηματοδότηση και τώρα αρνείται να εντάξει το συμπλήρωμά του;*** Η ένταξη έγινε με την 10656/1503/27-10-2004 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της ΠΑΜ-Θ στο Μέτρο 3.1 του Ε.Π. Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης. Είχε προηγηθεί το Τεχνικό Δελτίο της Πράξης <<Λιμένας Αλεξανδρούπολης>>

- 19-7-2011. Μετά από πρωτοβουλία του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στην Ειδική Υπηρεσία Θεσμικής Υποστήριξης για το θέμα που προέκυψε με την άρνηση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της ΠΑΜ-Θ με συμμετοχή της Αρχής Πληρωμής, της Δ4 και της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της ΠΑΜ-Θ, η οποία εξακολούθησε να επιμένει στην αρνητική άποψή της παρά την θετική άποψη όλων των άλλων.
- 20-7-2011. Σύσκεψη στο γραφείο του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων κ. Ιωάννη Οικονομίδη για το θέμα, με συμμετοχή της Ειδικής Υπηρεσίας Θεσμικής Υποστήριξης, της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της ΠΑΜ-Θ, της Αρχής Πληρωμής, της Δ4, με την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή να επιμένει και πάλι στην αρνητική άποψή της παρά την θετική άποψη όλων των άλλων. Ο Περιφερειάρχης ΑΜ-Θ δεν παρευρέθηκε παρά του ότι είχε προσκληθεί. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης υπήρξε έντονα προσβλητική αναφορά του κ. Λεβέντη προς τον κ. Οικονομίδη με υπαινιγμούς για το πρόσωπό του ρωτώντας του γιατί ενδιαφέρεται τόσο γι αυτό το έργο και προσπαθεί να πείσει τον Γ.Γ. της Αποκεντρωμένης Διοίκησης ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ. Μετά από αυτό ο Γ.Γ.Δ.Ε. φανερά έντονα προσβεβλημένος και θυμωμένος, έδιωξε τους δύο, Πιτσινίγκο και Λεβέντη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της ΠΑΜ-Θ από το γραφείο του και έδωσε εντολή για διάλυση της σύμβασης τις επόμενες ημέρες αφού δεν υπήρχε άλλος τρόπος να χρηματοδοτηθεί το έργο παρά από το ΕΣΠΑ.
- 25-7-2011. **Ο Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης με το 937/25-7-2011 έγγραφό του (βλέπε συνημμένο Νο 8), ενημερώνει τους αρμόδιους ότι υπάρχει έντονο ενδιαφέρον σοβαρών αλλοδαπών οίκων θαλάσσιων μεταφορών για την ενοικίαση ή παραχώρηση έτοιμων για χρήση χερσαίων χώρων, αλλά για να γίνουν οι συμφωνίες πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η εκβάθυνση του λιμένα.**
- 4-8-2011. Με πρωτοβουλία βουλευτών του ΠΑΣΟΚ του Ν.Έβρου και μετά την τεράστια δημοσιότητα που έλαβε το θέμα στην τοπική κοινωνία και τα τοπικά ΜΜΕ, προκαλείται συνάντηση στο ΥΠΥΜΕΔΙ στην Αθήνα με τον υφυπουργό κ. Μαγκριώτη στην οποία συμμετέχει και ο Περιφερειάρχης ΑΜ-Θ. Ακολούθως αποφασίζεται και συγκαλείται σύσκεψη στο γραφείο του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων κ. Οικονομίδη, παρουσία βουλευτών του Νομού Έβρου, του Περιφερειάρχη, του Δημάρχου Αλεξ/πολης, της Ειδικής Υπηρεσίας Θεσμικής Υποστήριξης, της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της ΠΑΜ-Θ, της Αρχής Πληρωμής και της Δ4, με την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή να επιμένει αναιτιολόγητα στην αρνητική άποψή της για χρηματοδότηση των πρόσθετων εργασιών από το ΕΣΠΑ, παρά την θετική άποψη των υπολοίπων.
- 4-8-2011. Από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή της ΠΑΜ-Θ υπογράφοντος πάλι του κ. Περιφερειάρχη γίνεται ορθή επανάληψη της 126/Α/4-8-2011 Διατύπωσης Γνώμης, **όπου τώρα διατυπώνεται σύμφωνη γνώμη υπό προϋποθέσεις όμως, όπου όμως ουσιαστικά δεν θεωρούν επιλέξιμη την 1η Σ.Σ. για συνχρηματοδότηση. Τώρα στο έγγραφο αναφέρεται ότι δεν τροποποιείται το βασικό σχέδιο του έργου με την 1η Σ.Σ. (βλέπε συνημμένο Νο 9)**
- 5-8-2011. Με την Δ4/1559/Φ.11/Ε.10/5-8-2011 απόφασή της η Δ/νση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων (τ.Δ4), διακόπτει οριστικά τις εργασίες του έργου λόγω έλλειψης δυνατότητας χρηματοδότησής του ύστερα από το έγγραφο 126/Α/8-7-2011 (ορθή επανάληψη της 4-8-2011) απαντητικό της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής.
- Σεπτέμβριος 2011. Η Δ/νση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. ξεκινάει τις διαδικασίες διάλυσης της εργολαβίας με εντολή του Γεν. Γραμματέα Δημ. Έργων. Στο τέλος του μήνα πραγματοποιείται βυθομέτρηση του Διαύλου και της Λιμενολεκάνης για τον υπολογισμό των τελικών εκσκαφών που πραγματοποιήθηκαν οπό τον Ανάδοχο.

Δ. ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. κ. Ι. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ ΣΤΙΣ 5-9-2011 ΣΤΗΝ ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ

1. Η υπάρχουσα εργολαβία της ΕΛΤΕΡ Α.Τ.Ε. θα διαλυθεί και η Περιφέρεια Α.Μ.-Θ. για τις υπολειπόμενες εργασίες θα χρηματοδοτήσει μέσω του ΕΣΠΑ Νέα Εργολαβία, με δέσμευση ότι αυτή επ' ουδενί θα κοστίσει περισσότερα χρήματα από την υπάρχουσα.

Η εκτίμηση αυτή του κυρίου Υφυπουργού είναι πέρα για πέρα λανθασμένη.
Για να κοστίσουν τα ίδια χρήματα με τα υπόλοιπα της ΕΛΤΕΡ που δεν θα κατασκευάσει, ήτοι **7.501.647,86 €, θα πρέπει να δοθεί έκπτωση 80,26%** στα **38.000.000 €**, τα οποία θα πρέπει να εγκριθούν ως πίστωση στο ΕΣΠΑ για να δημοπρατηθεί το έργο. **Εδώ δεν δίνουν τα 10.000.000,00 € για να ολοκληρωθεί η υπάρχουσα εργολαβία, θα αναγκασθούν να δεσμεύσουν 38.000.000 € για να πληρώσουν τελικά 33.400.000 € (με πιθανή έκπτωση 20%); Η απαιτούμενη έκπτωση 80,26% προφανώς δεν συζητείται.**

2. Θα δημοπρατηθεί άμεσα η Νέα Εργολαβία της Περιφέρειας.

Όπως υπολογίζω στη σελίδα 13 θα χρειαστούν 3,5 χρόνια για νέα εγκατάσταση Αναδόχου. Εκτός κι αν η ίδια η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή κάνει ξανά στροφή 180 μοιρών και γνωματεύσει ότι τότε δεν θα χρειάζονται γεωτρήσεις. Τότε η δημοπράτηση θα γίνει στην καλύτερη περίπτωση σε 2 χρόνια.
Κατά την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, για το αρχικό έργο, προϋπολογισμού 23.100.000,00 €, δεν απαιτούνταν όλες οι γεωτρήσεις. Για την 1η Σ.Σ. είναι απαραίτητες, γι΄ αυτό και η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή δεν συμφωνεί για την υπογραφή της. **Για την νέα εργολαβία υπολειπομένων εργασιών (αρχικού έργου και 1ης Σ.Σ.) δεν θα είναι απαραίτητες.**
Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα, αυτό θα είναι τσίρκο. **Η μόνη λύση είναι να υπάρξει διόρθωση στην τωρινή θέση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής. Και μπορεί εύκολα να το κάνει αυτό, παίρνοντας ως αφορμή το παρόν αναλυτικό υπόμνημα στο οποίο αποδεικνύεται οικονομικά και χρονικά ότι αυτή είναι η βέλτιστη λύση και ότι αλλιώς πηγαίνουμε σε πλήρη τελμάτωση του έργου.**

3. Ο κ. Υφυπουργός ελπίζει ο Ανάδοχος να μη φέρει αντιρρήσεις κατά την περίοδο εκκαθάρισης του έργου και ότι θα συμπλεύσει με την Δ/νση Λιμενικών.

Δεν μπορώ να διανοηθώ ότι μπορεί να υπάρξει άνθρωπος να έχει τραβήξει τα όσα τράβηξε ο Ανάδοχος καθ΄ όλη την διάρκεια του έργου, να έχει χρεωθεί στις Τράπεζες τόσο πολύ για να πληρώσει τις αστοχίες των τευχών δημοπράτησης και να φερθεί τελικά τόσο γαλαντόμα. Είναι δυνατόν ο Ανάδοχος να πει παραιτούμαι των διεκδικήσεών μου όταν ύστερα από επί τριών συνεχών ετών διελκυστίνδας προβλημάτων και οικονομικών ζημιών και με έντονο καλοκαιρινό φορτσάρισμα, δηλαδή κατά την σχεδόν μοναδική περίοδο που μπορεί να εργαστεί στον δίαυλο και να ολοκληρώσει το έργο, να του λες σταμάτα τώρα μη κάνεις παραπάνω και δεν σου πληρώνω ούτε αυτά που έκανες;
Κάτι τέτοιο υπονόησε ο κ. Υφυπουργός λέγοντας ότι θα έχει τη συναίνεση του εργολάβου για να επαναδημοπρατηθεί το έργο γρήγορα. **Θα πει και ευχαριστώ από πάνω, όταν ήδη υπό την απειλή της μη προώθησης του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ. και προ του άμεσου κινδύνου πτώχευσης της επιχείρησής του έχει εξαναγκασθεί να παραιτηθεί από τις διεκδικήσεις του, οι οποίες όπως αναλυτικά τις περιέγραψα είναι καθόλα νομιμότατες και ήδη του έχουν στοιχίσει τουλάχιστον την αξιοπιστία του στην αγορά της Αλεξανδρούπολης, όπου χρωστά σοβαρά ποσά;**
Τα **44.795.835,31 €** (χώρια τους τόκους υπερημερίας) που δύναται να διεκδικήσει δικαστικά από το Δημόσιο, πλέον των περίπου **7.500.000,00 €** (χώρια και εδώ οι τόκοι υπερημερίας) αποδεδειγμένα χρεωστούμενων τα οποία δέχεται η Δ4 με τα σχέδια 1ου Α.Π.Ε. και 1ης Σ.Σ., είναι χρήματα που του κόστισαν με τις επιπλέον μεταφορές με τις φορτηγίδες στην θέση θαλάσσιας απόθεσης, αντί την Α.Α.Α.Β., και φυσικά εκσκαφές και μεταφορές με φορτηγίδες στη θέση θαλάσσιας απόθεσης των φυσικών μπαζωμάτων συν την εκσκαφή και μεταφορά

στην ίδια θέση των υλικών που ολίσθησαν–διέρρευσαν από την παρακείμενη της λιμενολεκάνης ζώνη.
Αυτά τα είχε επισημάνει η ΔΕΚΕ στο σχέδιο 1ου Α.Π.Ε. και 1ης Σ.Σ. που είχε συντάξει και υποβάλει στη Δ4 ήδη από τον Απρίλιο του 2009 γι΄ αυτό και το τότε σχέδιο της 1ης Σ.Σ. είχε ανέλθει στο 50% της αρχικής σύμβασης.

4. Το όλον πρόβλημα προήλθε από κακούς χειρισμούς της Τεχνικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας (υπονοείται η ΔΕΚΕ της Π.Α.Μ.-Θ.).

Με το παρόν υπόμνημα έχω ήδη αποδείξει ότι η ΔΕΚΕ χειρίστηκε ορθότατα και κατά τον καλύτερο τρόπο την υπόθεση και μάλιστα τίμια απέναντι στον Ανάδοχο.
Θα κλείναμε τα μάτια όταν από την **καθημερινή επίβλεψη** (και τα Σαββατοκύριακα μάλιστα όταν δούλευε το έργο) είχαμε πλήρως συνειδητοποιήσει ότι το έργο κόστιζε στον εργολάβο τριπλάσια από αυτά που πληρωνόταν. Να λέγαμε δεν υπάρχει ημίβραχος για να μη θίξουμε την αρχική εκτίμηση του μελετητή και των τευχών δημοπράτησης που συνέταξε η Δ4; **Εδώ ο ίδιος ο Τεχνικός Σύμβουλος, προς τιμήν του μάλιστα γιατί ενώ θιγόταν τα δικά του συμφέροντα, ύστερα από την συνεχή παρακολούθηση των εργασιών εκσκαφής της λιμενολεκάνης παραδέχτηκε κι αυτός ότι "όντως υπάρχει ημίβραχος".**
Να λέγαμε ότι δεν μπαζώνει ο δίαυλος, αφού η ίδια η μελέτη προσάμμωσης του διαύλου που είχε συνταχθεί το 2003 με ευθύνη της Δ/νσης Λιμενικών Έργων Δ4, έδινε 250.000 m3 το χρόνο στην πλήρη διάνοιξή του; **Και είχαμε και το πραγματικό δεδομένο της μέσης ετήσιας προσάμμωσης 38.919,03 m3 σε άσκαφτο δίαυλο κατά την περίοδο 2004-2008 πριν την έναρξη του έργου και κατά την περίοδο κατασκευής του έργου τις διαδοχικές βυθομετρήσεις που αποδείκνυαν ότι εκεί που δεν είχαμε σκάψει για μεγάλο χρονικό διάστημα μπαζώνει** (παντού μπαζώνει αλλά εκεί μόνο μπορεί να αποδειχθεί γιατί στις περιοχές εκσκαφής τα μπαζώματα φορτώνονται μαζί με τα υλικά εκσκαφής).
Να λέγαμε ότι δεν μπαζώνει η λιμενολεκάνη; Μα ξέραμε από τα ληφθέντα βυθομετρικά στοιχεία ότι κατά την περίοδο 2004-2008 η μέση ετήσια πρόσάμμωση ήταν **108.895,65 m3** με άσκαφτη μάλιστα την λιμενολεκάνη (δηλαδή στη λιμενολεκάνη που είναι κοντινότερα στη στεριά από ότι ο δίαυλος που η αρχή του απέχει 4.500μέτρα από τη στεριά, μπαζώνει κατά **108.895,65**).
Σίγουρα θα θυμάται ο κ. Τσαβδάρης, τωρινός Προϊστάμενος της Δ/νσης Λιμενικών Έργων και αντικαταστάτης της προηγούμενης Διευθύντριας που συνταξιοδοτήθηκε, ως πρόεδρος της Επιτροπής Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών, τι του τόνισα πρώτα–πρώτα επί τόπου του έργου το πρωινό της 8-12-2010 πρώτη μέρα επίσκεψης της Επιτροπής στο λιμάνι. "**Προσοχή, το λιμάνι μπαζώνει συστηματικά**". **Και δεν με πίστεψε ούτε ο ίδιος ούτε οι υπόλοιποι της Επιτροπής, ούτε ο Προϊστάμενος του Τμήματος Κατασκευών της Δ4, ούτε και οι δύο τότε Επιβλέποντες του έργου της Δ4, με κοίταζαν όλοι με μισό μάτι και πλάγια.**
Προφανώς και εγώ θα είχα κάνει το ίδιο αν ήμουν στη θέση τους και είχα πάει στην αυτοψία σίγουρος ότι θα βρω μια κατάσταση καθόλου κολακευτική για την ΔΕΚΕ αφού τα μοναδικά στοιχεία που θα είχα στα χέρια μου και είχα ενημερωθεί μόνο από αυτά, ήταν η Τεχνική Μελέτη του Έργου, τα Τεύχη Δημοπράτησης και μια 16σέλιδη αναφορά της νέας επίβλεψης προς την τότε Διευθύντρια της Δ4 τον Απρίλιο του 2005 –όλα στοιχεία των Αθηνών- η οποία βασιζόμενη στην Τεχνική Μελέτη του Έργου και τα Τεύχη Δημοπράτησης και ερμηνεύοντας αυθαίρετα και έξω από κάθε λογική της Νομικής Επιστήμης τα συμβατικά τεύχη, κατέληγε σε απαράδεκτα και αστήρικτα συμπεράσματα. Το ίδιο έκανε και με τις βυθομετρήσεις και τις επιμετρήσεις των λογαριασμών που είχαν πληρωθεί από την ΔΕΚΕ, υπονοώντας ότι η ΔΕΚΕ τουλάχιστον δεν είχε κάνει σωστά το καθήκον της. Βεβαίως ούτε λόγος στο σκεπτικό της αναφοράς ότι μπορεί και η λιμενολεκάνη να μπαζώνει –κάτι που θα έλυνε όλη την παρεξήγηση, ενώ τον Φεβρουάριο του 2010 τους είχαμε αποδείξει το αντίθετο σε πολυσέλιδο απαντητικό μας έγγραφο συνοδευόμενο από πακέτο αποδεικτικών στοιχείων. Έθεσα τότε υπόψη της Επιτροπής και το θέμα της διαρροής–ολίσθησης της αμμοϊλύος της παρακείμενης στη λιμενολεκάνη ζώνης. **Πράγματα που επαληθεύτηκαν τις επόμενες ώρες με τις πραγματοποιηθείσες από την επιτροπή επαληθευτικές–διερευνητικές εκσκαφές στα σημεία των γεωτρήσεων (όπου υπήρχε απεικονισμένη η στρωματογραφία του βυθού για την ύπαρξη ημιβράχου).** Υπήρχε μπάζωμα με ιλυοαμμώδες υλικό από μέγιστο πάχος 3,5 μέτρα κοντά στην είσοδο της λιμενολεκάνης μέχρι 1,50 μέτρα στο εσωτερικό της

λιμενολεκάνης, ήταν δηλαδή εμφανές ότι στο χρονικό διάστημα από τη βυθομέτρηση του Μαρτίου 2009(ΔΕΚΕ) έως τον Δεκέμβριο 2010(Δ4), που έγιναν οι διερευνητικές εκσκαφές, μπάζωσε αυτά τα μέτρα. Είχε προηγηθεί μάλιστα βυθομέτρηση από τη νέα επίβλεψη της Δ4, τον Αύγουστο του 2009, όπου τα εμφανιζόμενα υψηλότερα βυθόμετρα μεταξύ των βυθομετρήσεων Μαρτίου και Αυγούστου **"ερμηνεύτηκαν" ως επιμετρητικές ατασθαλίες της επίβλεψης της ΔΕΚΕ και όχι ως φυσικό μπάζωμα ή ολίσθηση του υλικού από την άσκαφτη Ανατολική Ζώνη, όπως υποστήριξε η ΔΕΚΕ στο απαντητικό της έγγραφο. Κάτι που τελικά αποδείχθηκε ενώπιον της Επιτροπής Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών στο διήμερο 7 και 8 Δεκεμβρίου 2010**. Μάλιστα αποδείχθηκε και το εξής για την περιοχή της γεώτρησης, ότι δηλαδή είχε προσαμμώσει κατά 3,50 μέτρα πάνω από τα -12,00 μέτρα

Τότε η ΔΕΚΕ αναγκάστηκε να απαντήσει αναλυτικά επεξηγώντας ότι η βυθομέτρηση του Μαρτίου του 2009 (που σημειωτέον πραγματοποιήθηκε παρουσία του Τεχνικού Συμβούλου) ούτε λάθος ήταν, ούτε προϊόν συμπαιχνίας εργολάβου – Υπηρεσίας, αλλά ήταν πραγματικό αποτέλεσμα του φυσικού μπαζώματος της λιμενολεκάνης και συγχρόνως προϊόν ολίσθησης της παρακείμενης ζώνης.

Να σημειωθεί ότι ο απώτερος σκοπός μου, όταν τον Ιούλιο του 2008 είχα δώσει την εντολή για αρχική βυθομέτρηση της αναφερόμενης Ανατολικής Ζώνης, ήταν να αποτρέψει τον Ανάδοχο να αποθέσει υλικά σ΄ αυτή τη ζώνη αντί να τα μεταφέρει όπως ήταν υποχρεωμένος στα 13 ναυτικά μίλια, στον προβλεπόμενο θαλάσσιο χώρο απόρριψης. Γιατί κάνοντας και την τελική βυθομέτρηση της παρακείμενης ζώνης στο τέλος του έργου, θα διαπίστωνα ότι απόθεσε εκεί παρά τις εντολές της Υπηρεσίας και θα του αφαιρούσα από το λαμβάνειν με σύγχρονη επιβολή ποινικής ρήτρας λόγω παράβασης των Όρων της Σύμβασης, κάτι μάλιστα που έκανα όταν κατά τη διάρκεια του έργου διαπίστωσα ότι παρά τις εντολές μου, απορρίφθηκε υγιές υλικό δύο φορτηγίδων στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ναυτικά μίλια, αντί να αποτεθεί στο χερσαίο τμήμα –εδώ έχουμε το αντίστροφο πρόβλημα γιατί σκοπός της ΔΕΚΕ σε συνεργασία με την Κτηματική Υπηρεσία Έβρου ήταν να βγούν στη στεριά όσο γίνεται μεγαλύτερες ποσότητες υγιούς υλικού, τα περισσεύματα των οποίων θα επωλούντο από το Δημόσιο σε εργολαβία της ΔΕΚΕ αντικείμενο της οποίας ήταν η κατασκευή της ΕΞΟΔΟΥ Αλεξανδρούπολης μέχρι το Αεροδρόμιο. Η λύση αυτή είχε προτιμηθεί, όπως και το 2002 για την κατασκευή της ΕΓΝΑΤΙΑΣ με τις χερσαίες αποθέσεις των προηγούμενων εργολαβιών, λόγω της εξαιρετικής ποιότητας των βυθοκορημάτων της κατώτερης στρώσης σε συνδυασμό και με την μεγάλη έλλειψη στην περιοχή χώρων δανειοθαλάμων, ναυάγησε όμως μετά την αφαίρεση της επίβλεψης από την ΔΕΚΕ και την ανάθεση της στην Δ/νση Λιμενικών στην Αθήνα, όπου κανείς πλέον δεν θα ενδιαφερόταν για το Τοπικό πρόβλημα.

Το θέμα είναι ότι μέχρι την ημέρα της αυτοψίας της Επιτροπής τον Δεκέμβριο 2010, όλα τα στελέχη της Δ4 ήταν πεπεισμένα ότι η ΔΕΚΕ λάθος έπραττε συνειδητά ή ασυνείδητα **και αυτή η εντύπωση είχε προφανώς προωθηθεί όχι μόνο σε πλάγιες Υπηρεσίες αλλά και στους Πολιτικούς Προϊσταμένους τους. Έτσι φυσικά πάρθηκε και η απόφαση σε πολιτικό επίπεδο και τελικά οι Υπουργοί ΠΕΧΩΔΕ και ΥΕΝ εξέδωσαν την ΚΥΑ με την οποία η επίβλεψη του λιμανιού μεταφέρθηκε από την ΔΕΚΕ στην Δ4 στις 28-5-2009.**

Αυτά όλα επιτείνονταν από το γεγονός ότι η παλιά Διευθύντρια της Δ4 είχε πάρει το θέμα προσωπικά, αυτό ήταν εμφανέστατο κατά τη διάρκεια αρκετών συναντήσεων που κάναμε στη Δ4. Η χρήση της ΑΑΑΒ ήταν προσωπική της επιλογή, όπως μου είχε υπερηφανευτεί κατά την αρχή του έργου. Όντως ήταν πολύ καλή επιλογή για το πρώτο χαλαρό ιλυοαμμώδες στρώμα αλλά ήταν τραγική αποτυχία η εκτίμησή της, και στην ΕΣΥ και στη Τεχνική Περιγραφή, **ότι με σχετική ευκολία η ΑΑΑΒ θα έσκαβε όλα τα στρώματα, ακόμη και το κατώτερο που τελικά αποδείχθηκε ημιβραχώδες. Έτσι η διαβολή της Υπηρεσίας μας και εμού προσωπικά ως επιβλέποντα του έργου ήταν συνεχής και προς όλες τις κατευθύνσεις. Το ότι υπάρχει ακόμη και τώρα ο απόηχός της φαίνεται από τις πρόσφατες δηλώσεις του κ. Μαγκριώτη και του βουλευτή Έβρου κ. Ντόλιου. Είχαν κάποτε ακούσει στην Αθήνα κάποια πράγματα τα οποία συνέχισαν και παρέμειναν στρεβλωμένα στο πίσω μέρος του κεφαλιού τους.**

Σίγουρα θα έκανε εντύπωση στα μέλη της Επιτροπής Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών το πρωί της 7ης Δεκεμβρίου με το που καθίσαμε στο τραπέζι συσκέψεων του εργοταξίου, το πρώτο πράγμα που έκανα ήταν να χαρακτηρίσω ως "κατάπτυστο"

το πολυσέλιδο κείμενο που είχε συντάξει η Δ4 μοναδικό στοιχείο ενημέρωσης της Επιτροπής Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών μέχρι εκείνη τη στιγμή. Λογικό πλέον ήταν οι της Επιτροπής έχοντας ενημέρωση μόνο από τη μία πλευρά και διαβάζοντας τις αυθαίρετες ερμηνείες και ευθείες κατηγορίες κατά της ΔΕΚΕ να ήταν ήδη τρομερά αρνητικά διακείμενοι απέναντι στη ΔΕΚΕ. Τις λέξεις μπάζωμα του λιμανιού και ολίσθηση ιλυοαμμώδους στρώματος δεν ήθελαν ούτε να τις ακούσουν, πόσο μάλλον και να τις συζητήσουν. Σκεφθείτε ότι δεν δέχθηκαν να κάνουν στην έκθεσή τους ούτε απλή αναφορά ότι κατά την ώρα των επί τόπου επαληθευτικών εκσκαφών στις θέσεις των γεωτρήσεων παρατήρησαν ότι ενώ οι εκσκαφές του πυθμένα είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί, το λιμάνι ήταν επανεπιχωμένο με το γνωστό φερτό ιλυοαμμώδες στρώμα του ποταμού Εβρου, από 1,50μ. έως 3,50μ. Η απάντηση τους σε πρότασή μου να επισημάνουν απλώς το παρατηρηθέν γεγονός-πρόβλημα προς την Δ/νση Λιμενικών ήταν ότι δεν αναγραφόταν τέτοιου είδους εντολή στην Απόφαση ορισμού της επιτροπής από τον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Έργων.

Κύριε Μαγκριώτη, είμαι σίγουρος ότι όταν θα έχετε διαβάσει την παρούσα ενημέρωση θα βρείτε αμέσως μια ευκαιρία για να αποκαταστήσετε τις τρωθείσες από τις δηλώσεις σας Τιμή και Υπόληψη της Υπηρεσίας μου.

Ε. ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ

Ο κ. Λεβέντης Προϊστάμενος Τμήματος της **Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Π.Α.Μ.-Θ.**, κατά την διάρκεια της συνάντησης της 20-7-2011 στην Αθήνα, απευθύνθηκε στον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Έργων με βαρύ υπαινιγμό για το μεγάλο ενδιαφέρον του για το έργο του Λιμανιού της Αλεξανδρούπολης. **Μα είναι δυνατόν για τον κ. Λεβέντη, ο Γενικός Γραμματέας, άνθρωπος με ευρύτητα σκέψης, έχοντας την οπτική συγχρόνως όλων των έργων της Ελλάδας να μη του αναγνωρίζεται η δυνατότητα να ξεχωρίζει τα έργα γεωστρατηγικής σημασίας της χώρας (άμεσης μάλιστα αξιοποίησης) στα οποία πρέπει να δώσει απόλυτη προτεραιότητα; Του αμφισβητεί αυτή τη δυνατότητα-υποχρέωση; Τότε ποιος ο ρόλος του Γενικού Γραμματέα Δημόσίων Έργων;**
Ποιος είναι αυτός που επειδή έτυχε να τοποθετηθεί (χωρίς διαγωνιστικά μάλιστα κριτήρια - κάθε άλλο μάλιστα- γνωρίζουν όλοι οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ με ποιο τρόπο τοποθετήθηκε προ διετίας αυτός και οι υπόλοιποι Προϊστάμενοι της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Π.Α.Μ.-Θ. σε αυτές τις θέσεις **στερούμενοι παντελώς εμπειρίας στην κατασκευή Δημοσίων Έργων**) πήραν τα μυαλά του αέρα να πάει κόντρα σε έργο τέτοιας αξίας για την Ελλάδα – και μάλιστα αυτές τις οικονομικά δύσκολες στιγμές της χώρας - και φέρεται σαν Καισαρίσκος; **Κανένας ουσιαστικά**, αυτό δείχνει η επιλογή του και η γενικότερη στάση του σε όλα τα έργα. Για παρόμοια συμπεριφορά τον κατηγόρησε ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ν. Έβρου κ. Ντόλιος στη σύσκεψη της 04-8-2011 για την ζημιά που προκάλεσε, ως απλός υπάλληλος της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, σε έργα του Ν. Έβρου την εποχή που αυτός ήταν Νομάρχης Έβρου.

Χαρακτηριστικό, φρέσκο μάλιστα, παράδειγμα είναι η περίπτωση κατασκευής από την ΔΕΚΕ μιας προεντεταμένης γέφυρας ανοίγματος 28,00 μέτρων στο τμήμα "Κυπρίνος – Ιβαϊλογκραντ" της νέας σύνδεσης Ελλάδος – Βουλγαρίας στον Βόρειο Έβρο. Η Υπηρεσία μας θεωρώντας πεταμένα λεφτά την γέφυρα αυτή (όπως προβλεπόταν από την μελέτη της οδού) που σκοπός της είναι να υπερβεί ένα αρδευτικό κανάλι, τραπεζοειδούς διατομής, στέψης 9 μέτρων, πρότεινε την αντικατάσταση της γέφυρας με απλό κιβωτοειδή οχετό ανοίγματος 10 μέτρων (και τον μελέτησε μάλιστα), με στόχο την δραστική μείωση του κοστολογίου και μάλιστα την αποφυγή χρήσης υλικών εισαγωγής από το εξωτερικό που απαιτούνται για την προένταση. Όμως ο κ. Λεβέντης σκεπτόμενος παρόμοια με το λιμάνι απέρριψε τελικά την πρόταση, ενώ αρχικά είχε συμφωνήσει, με ουσιαστικό σκεπτικό την διαφύλαξη των οπισθίων του που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τα ειδικά οικονομικά προνόμια της Υπηρεσίας του, χρησιμοποιώντας ως αιτιολογία μια χωρίς ουσία τυπική λεπτομέρεια, δηλαδή μην τυχόν κάποιος από τους εργολάβους που δεν πήρε τη δουλειά προσφύγει κατά της πράξης αυτής,

όμως η εμπειρία έχει δείξει ότι κανείς εργολάβος δεν προσβάλει απόφαση της Υπηρεσίας όταν αυτή έχει κίνητρο το Δημόσιο συμφέρον. Προσβολές γίνονται μόνον σε περιπτώσεις συμπαιγνίας της Υπηρεσίας με τον εργολάβο, τότε μόνον παρεμβαίνει ο επόμενος στη σειρά μειοδότης Όμως η μη αλλαγή είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του έργου με 170.000,00 € περίπου.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρω ένα περιστατικό του φετινού Μαΐου, που έχει μάλιστα άμεση σχέση με την υπόθεση του Λιμένα Αλεξανδρούπολης, όπως μου το περιέγραψε συνάδελφος Μηχανικός άλλης Υπηρεσίας που έτυχε να παρευρίσκεται δίπλα σε "πηγαδάκι" που το αποτελούσαν οι υπάλληλοι της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής και κλιμάκιο της ΕΔΕΛ στα γραφεία της Διαχειριστικής. Τον λόγο είχε ο Προϊστάμενος της Διαχειριστικής κ. Πιτσινίγκος όπου παρουσίαζε στους παρισταμένους τα προβλήματα του Λιμένα Αλεξανδρούπολης. Μη ξεχνάτε ότι ήταν η εποχή που διαχειριζόταν την υπόθεση του 1ου Α.Π.Ε. και της1ης Σ.Σ. και έπρεπε να εκφέρουν γνώμη επ΄ αυτών. Με πολύ ειρωνικό μάλιστα και περιπαικτικό ύφος τόνιζε την ανεπάρκεια των Τεχνικών Υπηρεσιών του έργου (ΔΕΚΕ Π.Α.Μ.-Θ. & Δ/νση Λιμενικών στην Αθήνα) **παρουσιάζοντας ως απόδειξη περί αυτού το γεγονός της μη χρήσης όλων των προϊόντων εκσκαφών της λιμενολεκάνης για την επίχωση της χερσαίας ζώνης του λιμένα**. Μάλιστα τόνιζε τη βλακεία των Τεχνικών Υπηρεσιών να ορίσουν χώρο θαλάσσιας απόθεσης τόσο μακριά (13 ναυτικά μίλια), με αποτέλεσμα να σπαταλούνται τόσα χρήματα ενώ θα έπρεπε να μεταφέρονται και να χρησιμοποιούνται όλα στο χερσαίο τμήμα του λιμένα.

Προφανώς οι αναγνώστες του κειμένου γνωρίζουν αυτό που ήξεραν όλοι οι σχεδιαστές του έργου ήτοι Δ/νση Λιμενικών Έργων, Μελετητές του έργου, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολεμικό Ναυτικό, Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού, Λιμενικό Σώμα, Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης, ΔΕΚΕ ΠΑΜΘ, Δήμος Αλεξανδρούπολης, Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου και άλλοι φορείς, ότι δηλαδή η επίχωση της χερσαίας ζώνης του λιμένα Αλεξανδρούπολης έπρεπε να γίνει μόνον με τα υγιή προϊόντα των εκσκαφών της κατώτερης στρώσης προέκταση της λοφώδους στεριανής περιοχής της Αλεξανδρούπολης, ενώ όλες οι ανώτερες στρώσεις αποτελούμενες από κροκιδωμένες ή μη, προσαμμώσεις αιωρούμενων λεπτόκοκκων φερτών υλικών του ποταμού Έβρου ως γνωστόν έπρεπε να μεταφέρονται για απόθεση στον 45.000 στρεμμάτων θαλάσσιο χώρο αποθέσεων **ο οποίος είναι αυστηρά προκαθορισμένος βάσει αυστηρότατων οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κανονισμού με συντεταγμένες από το Πολεμικό Ναυτικό και την Εγκεκριμένη Περιβαλλοντική Μελέτη του έργου** ~~σε απόσταση~~ σε απόσταση 8 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της Μεσημβρίας και 13 ναυτικών μιλίων από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με βάθος τουλάχιστον 50 μέτρων (βλέπε υπόμνημα Νο 5β).

Επισημαίνω ότι με την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή από τη σύστασή της μέχρι και περίπου το τέλος 2009 η Υπηρεσία μας δεν είχε ουσιαστικά προβλήματα. Μετά όμως την τότε αλλαγή του Προϊστάμενου και των Τμηματαρχών της άρχισαν να εμφανίζονται και τα προβλήματα.

Τόλμησα και έκανα ερώτημα στον πρώην Προϊστάμενο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής τον κ. Τρύφωνα Εξάρχου "αν κατά τη γνώμη του πράγματικά αξίζει ο κ. Λεβέντης για τη θέση του Τμηματάρχη". "**Εγώ κοίταζα πώς να μην τον χρησιμοποιώ ούτε για απλές υποθέσεις**" ήταν η απάντησή του.

Ο κ. Εξάρχου ήταν στη θέση του Προϊσταμένου της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Π.Α.Μ.-Θ. για μια διετία μέχρι την εμφάνιση της Γ.Γ. Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. κας Κόκλα στα τέλη του 2009, οπότε και ξαφνικά παραιτήθηκε αν και θεωρείται του ίδιου πολιτικού χώρου. Ο ίδιος διακηρύσσει ότι η παραίτησή του έγινε ιδία βουλήση αν και όλοι επιμένουν ότι εξαναγκάσθηκε σε παραίτηση μαζί μάλιστα με όλους τους Τμηματάρχες για να καταλάβει τη θέση του ο Γραμματέας της Νομαρχιακής του ΠΑΣΟΚ κ. Παύλος Δαμιανίδης και γενικά να προωθηθούν στις θέσεις των Τμηματαρχών πρόσωπα αρεστά σε μια εξωθεσμική κομματική παρεούλα-κλίκα που κινούσε τα νήματα της Περιφέρειας πίσω από την κα Κόκλα. Μετά όμως από την συνειδητοποίηση του ασυμβιβάστου για την κατάληψη της θέσης από τον κ. Δαμιανίδη η κ. Κόκλα προχώρησε στον διορισμό του κ. Βασίλη Πιτσινίγκου γαμπρό του αείμνηστου βουλευτή του ΠΑΣΟΚ Δημήτρη Τσετινέ ως Προϊστάμενου και του κ. Γιώργου Λεβέντη -και αυτός γαμπρός αλλά όμως του αδελφού του αείμνηστου βουλευτή του ΠΑΣΟΚ Δημήτρη Τσετινέ- ως Τμηματάρχη. Μαζί με τον Διευθυντή τον κ. Εξάρχου ζητήθηκε τότε και η παραίτηση και των τεσσάρων Τμηματαρχών της

Διαχειριστικής, αν και αυτοί ομοίως του ίδιου πολιτικού χώρου, πράγμα που έγινε πάραυτα και ακολούθησε η αντικατάστασή τους από την κα Κόκλα.

Η ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ (Ε.Υ.Θ.Υ.) στην οποία κοινοποιείται η παρούσα ενημέρωση παρακαλείται να εκλάβει την παρούσα και ως αίτηση του απλού πολίτη Ιωάννη Πατερόπουλου και να μου απαντήσει, όπως είναι υποχρεωμένη, στο ερώτημα εάν η κα Κόκλα ως Γενική Γραμματέας Π.Α.Μ.-Θ. είχε από τον Νόμο το δικαίωμα να διορίσει τον κ. Βασίλειο Πιτσινίγκο, τον κ. Λεβέντη και τους λοιπούς Τμηματάρχες στις Προϊσταμενικές θέσεις και <u>εάν για τον διορισμό τους τηρήθηκαν όλες οι προβλεπόμενες από τον Νόμο διατάξεις και προϋποθέσεις σε όλα τα στάδια</u>.

Παρόμοια απάντηση αιτούμαι και για τον διορισμό του κ. Τρύφωνα Εξάρχου και των λοιπών Τμηματαρχών της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Π.Α.Μ.-Θ. από τον τότε Γ.Γ. της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. κ. Αγγελόπουλο.

Το ερώτημα γίνεται γιατί οι απλοί υπάλληλοι της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής υποστηρίζουν ότι η αρμοδιότητα του διορισμού Προϊσταμένων, λόγω των Ειδικών Αρμοδιοτήτων των υπαλλήλων αυτής της Υπηρεσίας, ανήκει στις Προϊστάμενες Υπηρεσίες των Αθηνών (ή τουλάχιστον σε προεγκριτική φάση, απαραίτητη ύπαρξη σύμφωνης γνώμης του Υπουργείου Οικονομίας) και όχι του Γ.Γ. της Περιφέρειας.

Ύστερα από όλη την ασκηθείσα από μένα κριτική κατά των πράξεων και της νοοτροπίας συγκεκριμένων προσώπων της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ελπίζω να μην υπάρξει μικρόψυχη στάση των υπαλλήλων της και να προσπαθήσουν να κάνουν τη ζωή των υπαλλήλων της Υπηρεσίας μου - Δ/νσης Τεχνικών Έργων της ΠΑΜΘ – ακόμη δυσκολότερη. Ας μη ξεχνούν ότι **<u>η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή είναι μία μόνο από τις 11 Υπηρεσίες που ελέγχουν την μοναδική που κατασκευάζει έργο Υπηρεσία</u>**, την Δ/νση Τεχνικών Έργων. **<u>Ένας κατασκευάζει και 11 ελέγχουν.</u>** Βλέπε στο συνημμένο Νο 7 τις επί του θέματος θέσεις της Ομοσπονδίας των Υπαλλήλων του ΠΕΧΩΔΕ. (Έχουν συσταθεί άλλες δύο αλλά ακόμη δεν έχουν ενεργοποιηθεί)

Κύριοι της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, η Δ/νση Τεχνικών Έργων ως εκτελεστική Υπηρεσία δεν έχει μόνο εσάς πάνω από το κεφάλι της. Εσείς είστε μόνο ό ένας από τους ένδεκα+2. **<u>Οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας μου ασχολούνται πλέον πολύ περισσότερο χρόνο με το χαρτοβασίλειο που ζητάτε εσείς και οι άλλοι 10+2, ιδιαίτερα εσείς, παρά με την επίβλεψη των έργων που είναι το κύριό τους έργο.</u>** Σίγουρα χρήσιμοι και απαραίτητοι οι έλεγχοι, αλλά μη το παρατραβάτε με ανούσια πράγματα, έτσι χάνετε το δάσος.

Δεν θα ασχοληθώ με το θέμα αν επιτρέπεται να εγκριθεί Συμπληρωματική Σύμβαση σε Λιμενικό Έργο με αντικείμενο την κατάταξη των εκσκαφών σε κατηγορίες. Ο νέος Επιβλέπων της Δ4 αναφέρεται ορθότατα για το θέμα στην Αιτιολογική Έκθεση του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ. (βλέπε υπόμνημα Νο 6). Θα κριτικάρω όμως τα δύο έγγραφα της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής με τα οποία εξέφρασε τη γνώμη της (5-7-2011 και ορθή επανάληψη της 4-8-2011) καθώς και το έγγραφο "Ενημέρωση του Περιφερειακού Συμβουλίου" στις 4-8-2011 (βλέπε υπομνήματα Νο 7, Νο 9 και Νο 2).

<u>Προσέξτε, σε κανένα από τα τρία έγγραφα δεν υπάρχει η οιασδήποτε μορφής αιτιολόγηση της γνώμης τους, αυτή είναι εντελώς ατεκμηρίωτη. "Έτσι κρίνουμε, έτσι θέλουμε και δεν δίνουμε λογαριασμό σε κανέναν."</u>

Πώς μπορώ πλέον να υποστηρίζω ότι ο κ. Λοβέρδος έχει άδικο όταν λέει ότι ένα εκατομμύριο Δημόσιοι Υπάλληλοι ταλαιπωρούν 10 εκατομμύρια πολίτες; Είναι δυνατόν τέτοιοι υπάλληλοι να σταθούν λεπτό στον Ιδιωτικό Τομέα;

Αυτό που ο κοινός νους το λέει καταστροφική ενέργεια αυτοί το έχουν αναγάγει στο μυαλό τους ως θεάρεστο έργο και λύση του γόρδιου δεσμού φαντασιονόμενοι τον εαυτό τους ως σπουδαίων ατόμων που έχουν δώσει την πρέπουσα λύση στο πρόβλημα.

Αυτό δεν είναι άσχετο με τις συνεχείς πληροφορίες που έρχονται στην Υπηρεσία μας για το ότι ιδιαίτερα ο κ. Πιτσινίγκος σε όποιον προλάβει εκφράζει την άποψη ότι η Υπηρεσία μας απαρτίζεται από άσχετους οι οποίοι δεν κάνουν τίποτε ουσιαστικό.

Έτσι πιθανότατα να εξηγείται η θέση που πήρε ο κ. Γιαννακίδης στο πρόβλημα του λιμανιού, πειθόμενος από τους δύο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ότι κάτι βρωμάει στο έργο σε συνδυασμό και με το τι λανθασμένο θα άκουσε σίγουρα από άλλα εξέχοντα Κυβερνητικά όργανα π.χ. Μαγκριώτης, Ντόλιος κ.λ.π. Έτσι πιθανότητα εξηγείται και η γενικότερα απαξιωτική στάση του κ. Γιαννακίδη απέναντι στη Δ/νση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ., Υπηρεσίας που θεσμικά, θέλει δεν θέλει, είναι το βαρύ πυροβολικό των Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειάς του, όπως ήταν τόσα χρόνια και με τους άλλους Περιφερειάρχες και πολύ πολύ πιο πριν απ' αυτούς.

Κύριε Περιφερειάρχα αν τα πράγματα έχουν έτσι, η λύση είναι απλή. Δέστε το έργο που παρήχθει από το σύστημα Δ/νση Δημοσίων Έργων και ΔΕΚΕ όλα αυτά τα χρόνια.

<u>Το έργο είναι απτό, υπάρχει, το κάνετε καθημερινή χρήση, το περπατάτε, το κυκλοφορείτε.</u>

Εθνικές Οδοί :

Ε.Ο. Νο 51 Αρδανίου – Καστανεών μήκους 96,8 χλμ, Οδός Ορεστιάδας – Κριού – Ορμενίου μήκους 51,1 χλμ., Ε.Ο. Νο 53 Αλεξ/πολης – Υψώματος Άρη – Μεγάλου Δερείου μήκους 81,16 χλμ., Ε.Ο. Νο 2 παραλιακό τμήμα Γέφυρας Στρυμώνα – Α/Κ Αγ. Ανδρέα μήκους 49,25 χλμ., Π.Ε.Ο. Νο 2 όρια Ν. Σερρών – Καβάλας μέχρι όρια Ν. Ξάνθης – Ροδόπης μήκους 103,8 χλμ., Π.Ε.Ο. Αμφίπολης έως όρια Ν. Ξάνθης - Ροδόπης μήκους 25,93 χλμ., Π.Ε.Ο. όρια Ν. Ξάνθης – Ροδόπης έως Μέστη μήκους 57,8 χλμ., Π.Ε.Ο. Νο 2 Μέστης – Τελωνείου Κήπων μήκους 53,2 χλμ., Ε.Ο. Νο 57 Δράμας – Κάτω Νευροκοπίου – Ελληνοβουλγαρικών Συνόρων μήκους 45,73 χλμ., Ε.Ο. Νο 14 Δράμας(από την Ε.Ο. Νο 12) –Παρανεστίου – Σταυρούπολης – Ξάνθης μήκους 82,0 χλμ., Ε.Ο. Νο 12 Δράμας – Καβάλας μήκους 42,29 χλμ., Ε.Ο. Νο 55 από Ε.Ο. Νο 14 παρά την Ξάνθη – Εχίνος – Βουλαγαρικά Σύνορα μήκους 39,1 χλμ., Ε. Ο Νο 69 Λιμένα Θάσου – Λιμενάρια μήκους 38,0 χλμ..

Ήτοι ολικό μήκος Εθνικού Οδικού Δικτύου, Πρωτεύοντος και Δευτερεύοντος 740,23 χλμ. από το οποίο το μεγαλύτερο μέρος έχει ανακατασκευασθεί ή βελτιωθεί. Εάν λάβετε υπόψη σας ότι σε κάθε χιλιόμετρο Εθνικής Οδού υπάρχουν κατά μέσο όρο τουλάχιστον 8 τεχνικά έργα (π.χ. τοίχοι αντιστήριξης, σωληνωτοί, κιβωτοειδείς, πλακοσκεπείς, και θολωτοί οχετοί, αποστραγγίσεις, αποχετεύσεις, ηλεκτροφωτισμοί, στηθαία ασφαλείας, πινακίδες, διαγραμμίσεις) τότε στο σύνολο του Ε.Ο.Δ. των 740 χλμ. <u>έχουμε κατασκευάσει τουλάχιστον 5.500 τεχνικά έργα</u>.

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ σε μήκος 80 χλμ., ήτοι με τα παράπλευρα δίκτυά της 240 χλμ. με σύνολο κατασκευασθέντων τεχνικών έργων περί τις 2.000 τεμάχια.

Λιμάνια Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, αλιευτικά καταφύγια, αεροδρόμια Αλεξ/πολης και Χρυσούπολης, Σχολές Αστυνομίας Ξάνθης και Κομοτηνής, κτίριο Περιφέρειας, κτίριο Τεχνικών Υπηρεσιών Περιφέρειας, κτίριο ΠΕΓΕΑΛ στην Έξοδο Κομοτηνής, Κέντρο Βάμβακος στο Κόσμιο, Περιφερειακό Εργαστήριο Δημόσιας Υγείας στην Αλεξ/πολη, Σταθμοί Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου των Τελωνείων Κήπων και Ορμενίου, Μειονοτικό Γυμνάσιο – Λύκειο Κομοτηνής, Βελτίωση επαρχιακής Οδού Θερμών – Μέδουσας στο Νομό Ξάνθης, Σήραγγα Εξοχής στα Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα Νομού Δράμας, εγκαταστάσεις Τελωνείων Κήπων, Ορμενίου και Εξοχής, όλα τα μεγάλα αρδευτικά και αποστραγγιστικά έργα των Νομών Έβρου, Ξάνθης, Καβάλας και Δράμας καθώς και πολλά μικρότερα. Πάρα πολλά δίκτυα υδροδότησης οικισμών. <u>ΟΛΕΣ</u> οι απαλλοτριώσεις και οι επιτάξεις της Εγνατίας ανεξάρτητα αν Διευθύνουσα Υπηρεσία ήταν η ΔΕΚΕ ή τα έργα έγιναν από την ίδια την ΕΓΝΑΤΙΑ. Αποκαταστάσεις ζημιών αναχωμάτων στον Έβρο και άλλα ποτάμια της Περιφέρειας. Υδραυλικά έργα διευθετήσεων χειμάρρων και ποταμών, Κομψάτου, Κόσυνθου και πολλών άλλων. Όλα τα ΚΔΑΥ και ΣΜΑ της Περιφέρειας που είναι ήδη έτοιμα για λειτουργία. Μέχρι και την ξύλινη γέφυρα που συνδέει το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου στο Πόρτο Λάγος φτιάξαμε στηρίζοντάς την πάνω σε προκατασκευασμένους μπηγμένους πασσάλους. Λέτε όλα αυτά να έγιναν αυτόματα με το πάτημα ενός κουμπιού; Και αυτά που ακούτε από τον Προϊστάμενο και τους Τμηματάρχες της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής είναι τόσο σοβαρά και αποδεδειγμένα για να σας κάνουν να παίρνετε τέτοιες ακραίες θέσεις; Έχει το δικαίωμα να κριτικάρει μόνον κάποιος που απαραιτήτως έχει τις γνώσεις για να κριτικάρει. Αυτοί που σας τα λένε έχουν έστω και κατ' απειροελάχιστο τις γνώσεις και την αποδεδειγμένη εμπειρία; Έχουν να επιδείξουν κάτι απτό; Εμείς

έχουμε το φωνάζουμε και το επιδεικνύουμε. Μόνον τις προεντεταμένες γέφυρες που φτιάξαμε να σας απαριθμήσω φτάνει, ξεπερνούν σε όγκο εργασίας όλο το παραχθέν έργο όλων μαζί των Τεχνικών Υπηρεσιών όλων των Νομών της Περιφέρειας. Για συντομία θα αναφέρω τις προεντεταμένες γέφυρες μόνο των Νομών Ροδόπης και Έβρου.

1. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ Νο 2. (Πόρτο Λάγος – Γέφυρα Κήπων)

Δύο γέφυρες μια στο Ανατολικό άκρο του Πόρτο Λάγους ανοίγματος 90 m (έτος 1980) και η άλλη κοντά στο εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου ανοίγματος 166 m (έτος 1986) γεφυρώσεων περασμάτων της Βιστωνίδας Λίμνης. Γέφυρα Καλίστης στον ποταμό Τραύο 54 m (έτος 1999). Γέφυρα Άνω Διάβασης Παλαδίου 24 m σε καμπύλη (έτος 2001). Γέφυρα Παλαδίου στον ποταμό Τραύο 43 m (έτος 2003). Γέφυρα Αμβροσίας στον ποταμό Τραύο 44 m (έτος 2002). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Ανισόπεδου Κόμβου Αιγείρου 24 m (έτος 2001). Γέφυρα χειμάρρου Βοσβόζη 35 m (έτος 2002). Γέφυρα χειμάρρου Βοσβόζη της Παράκαμψης Κομοτηνής (νυν ΕΓΝΑΤΙΑΣ) 35 m (έτος 2002). Γέφυρα Κάτω Διάβασης προς Σιδηροχώριο της Παράκαμψης Κομοτηνής (νυν ΕΓΝΑΤΙΑΣ) 28 m (έτος 1993). Γέφυρα Κάτω Διάβασης προς Ξυλαγανή της Παράκαμψης Κομοτηνής (νυν ΕΓΝΑΤΙΑΣ) 31 m (έτος1993). Γέφυρα Τρελλοχείμαρου 36 m (έτος 2001). Γέφυρα Λευκορέματος 12 m (έτος 1992). Γέφυρα μετά την Αρίσβη παραπόταμου του Ποταμού Λίσσου 20 m (έτος 1985). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Ανισόπεδου Κόμβου Δικέλλων (νυν ΕΓΝΑΤΙΑΣ) 12 m (έτος 1992). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Μάκρης (νυν ΕΓΝΑΤΙΑΣ) 12 m (έτος 1996). Γέφυρα Μαίστρου 132 m (1990). Γέφυρα Λουτρών Αλεξ/πολης 124 m (έτος 1996). Γέφυρα Φερρών 118 m (έτος 2002). Γέφυρα Μεγάλου Ρέματος (Αρδανίου) 92 m (έτος 2000).

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 1.042 μέτρα.

Εάν προσθέσουμε και πολλές εκατοντάδες κιβωτοειδείς οχετούς ανοίγματος έως 10 μέτρων, κάτι δεκάδες θολωτούς οχετούς ανοίγματος έως 8 μέτρων, κάτι δεκάδες χιλιόμετρα σωληνωτών οχετών διαμέτρου έως 1,60 μέτρων και πολλά χιλιόμετρα τοίχων αντιστήριξης ύψους έως 8 μέτρων, νομίζω ότι αρκούν για μια "ανυπόληπτη" υπηρεσία όπως κάποιοι στιγμάτισαν την ΔΕΚΕ, ενώ αυτοί δεν έχουν εμπειρία ούτε από κατασκευή ενός μέτρου μήκους σωληνωτό διαμέτρου 20 εκατοστών.

2. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ Νο 51. (Αρδάνιο – Τελωνείο Καστανεών)

Γέφυρα Ρέματος Θυμαριάς 24 m (έτος 1992). Γέφυρα Ρέματος Προβατώνα 30 m (έτος 1992). Γέφυρα Ρέματος Λύρας 28 m (έτος 1992). Γέφυρα Ρέματος Μαγγαζίου 142 m (έτος 1993). Γέφυρα Καμηλοποτάμου (Κορνωφωλιά) 30 m (έτος 1993). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Σιδηροδρομικής Γραμμής στον κόμβο εισόδου Σουφλίου 15,2 m μήκος 75 m (έτος 1999). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Δημοτικής οδού Σουφλίου 10,5 m (έτος 1998). Γέφυρα Κάτω Διάβασης Σιδηροδρομικής Γραμμής στον Κόμβο εξόδου Σουφλίου 15,2 m μήκος 125 m (έτος 1999). Γέφυρα Ρέματος Καζάνι (έξοδος Σουφλίου) 14 m (έτος 1992). Γέφυρα Τρανού Ρέματος Σουφλίου 13,5 m (έτος 1992). Γέφυρα Ρέματος Μάνδρας 70,1 m (έτος 1996). Γέφυρα Ρέματος Ασημένιου 16 m (έτος 1984). Γέφυρα Κάτω Διάβασης στον Κόμβο Θυρέας 15 m μήκος m (έτος 1984). Γέφυρα στον Κόμβο εργοστασίου σακχάρεως Ορεστιάδος 11 m (έτος 1990). Γέφυρα Μπουργάς Ρέματος Ορεστιάδος 12 m (έτος 1990). Γέφυρα Ρέματος Καβύλης 14 m (έτος 1990).

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 660,50 μέτρα.

3. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ Νο 53. (Αλεξανδρούπολη – Ύψωμα Άρης – Μεγάλο Δέρειο)

Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 2+950 του τμήματος Αλεξανδρούπολη-Άβαντας 31 m (έτος 2006). Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 0+907 του τμήματος Άβαντας-Αισύμη 45,12 m (έτος 2004), Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 2+810 του τμήματος Άβαντας-Αισύμη 30 m (έτος 2006). Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 3+340 του τμήματος Άβαντας-Αισύμη 50 m σε καμπύλη, με δύο ανεξάρτητους κλάδους (έτος 2006), Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 4+425 του τμήματος Άβαντας-Αισύμη 30 m (έτος 2004), Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 5+680 του τμήματος Άβαντας-Αισύμη 16,20 m λοξότητας 51^0 (έτος 1996),

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 252,30 μέτρα.

4. ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ-ΒΑΛΤΟΥ-ΦΥΛΑΚΙΟΥ

Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 14+300 ανοίγματος 15,90 (έτος 1986). Γέφυρα Ρέματος στη Χ.Θ. 18+300 ανοίγματος 15,90 (έτος 1986).

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 31,80 μέτρα.

5. ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΕΣ – ΓΕΦΥΡΑ ΑΡΔΑ – ΚΡΙΟΣ (έτη από 1998 ως 2001)

Χ.Θ. 1+168 κάτω διάβαση ανοίγματος 15,50 μέτρων, Χ.Θ. 1+265 κάτω διάβαση αγροτική ανοίγματος 16,00 μέτρων, Χ.Θ. 4+820 κάτω διάβαση επαρχιακού δρόμου Μαράσια – Καναδάς ανοίγματος 12,00 μέτρων, Χ.Θ. 13+053 κάτω διάβαση κοινοτικού δρόμου Αρζος – Κριός ανοίγματος 11,50 μέτρων.

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 701,00 μέτρα.

6. ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΚΡΙΟΣ – ΟΡΜΕΝΙΟ (έτος από1998 ως 2000)

Χ.Θ. 0+601 κάτω διάβαση κοινοτικής οδού Κριός – Δίκαια ανοίγματος 11,50 μέτρων, Χ.Θ. 4+349 κάτω διάβαση επαρχιακής οδού Σπήλαιο – Δίκαια ανοίγματος 12,40 μέτρων, Χ.Θ. 6+875 κάτω διάβαση επαρχιακής οδού Πάλλη – Δίκαια ανοίγματος 11,50 μέτρων, Χ.Θ. 7+047 Γέφυρα ρέματος Αγάπης ανοίγματος 29,50μέτρων, Χ.Θ. 10+435 κάτω διάβαση επαρχιακής οδού Πτελέα – Σιδ. Σταθμού Πτελέας ανοίγματος 11,00 μέτρων, Χ.Θ. 11+596 κάτω διάβαση επαρχιακής οδού Πτελέα - Ορμένιο ανοίγματος 12,00 μέτρων, Χ.Θ. 10+947 Γέφυρα ρέματος και κάτω διάβαση κοινοτικού δρόμου , ανοίγματος 28,00 μέτρων.

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών 116,90 μέτρα.

7. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ (έτος από 1195 έως 1999)

Άνω διάβαση Ροδίτης – Κόσμιο, ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Ροδίτη ανοίγματος 10 μέτρων, άνω διάβαση Θρυλόριο – Φύλακας ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Θρυλορίου ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Φύλακα ανοίγματος 10 μέτρων, άνω διάβαση Αμάραντα – Φύλακας ανοίγματος 40 μέτρων, γέφυρα ρέματος ανοίγματος 30 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Αμαράντων ανοίγματος 10 μέτρων, άνω διάβαση Αμάραντα – Βέννα ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Βέννας ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση προ ποταμού Λίσσου ανοίγματος 10 μέτρων, γέφυρα ποταμού Λίσσου ανοίγματος 500 μέτρων (με το σύστημα ολισθένοντος προκατασκευασμένου φορέα εκτός γέφυρας), άνω διάβαση Βέννας ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση ανοίγματος 10 μέτρω, άνω διάβαση Σαλμώνης – Παμφόρου ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Στρύμης ανοίγματος 10 μέτρων, άνω διάβαση Διώνης – Αετοκορυφής ανοίγματος 40 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Αετοκορυφής ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση ανοίγματος 10 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Μέστης ανοίγματος 10 μέτρων, γέφυρα ανισόπεδου κόμβου Σαπών ανοίγματος 16 μέτρων, αγροτική κάτω διάβαση Μέστης ανοίγματος 10 μέτρων, άνω διάβαση Νίψας ανοίγματος 40 μέτρων, γέφυρα ρέματος ανοίγματος 12 μέτρων, άνω διάβαση Λουτρά – Πυλαία ανοίγματος 40 μέτρων, γέφυρα ρέματος Δωρικού ανοίγματος 30 μέτρων, γέφυρα ρέματος Ιτέας ανοίγματος 300 μέτρων, άνω διάβαση Καβύλης ανοίγματος 40 μέτρων, άνω διάβαση Πέπλου ανοίγματος 40 μέτρων.

Συνολικό μήκος νέων γεφυρών ΕΓΝΑΤΙΑΣ 1.468 μέτρα.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΓΕΦΥΡΩΝ 4.272,50 μέτρα

Γιατί να αναγκαστώ να παραθέσω αυτά τα στοιχεία;
Τόσα χρόνια τέτοια ανασυγκρότηση έγινε από την ΔΕΚΕ, ειδικά στα Εθνικά Οδικά Δίκτυα και την κατασκευή της ΕΓΝΑΤΙΑΣ. Δεν πήρατε καθόλου είδηση ποιος τα έφτιαξε; Λέτε να τα έφτιαξε η Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών Νομού Ροδόπης;
Το φυσιολογικό είναι να γνωρίζετε ως ηγήτωρ άριστα τις δραστηριότητες και την προϊστορία των Υπηρεσιών της Περιφέρειάς σας και όχι να κρέμεστε από τις ανοησίες δύο ατόμων που δεν ξέρουν τις τους γίνετε. Ο ένας μάλιστα να προΐσταται της βαρύγδουπης σε ονομασία

Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής με αρμοδιότητες που ούτε το ίδιο Περιφερειακό Συμβούλιο να μην μπορεί να ανατρέψει και ο άλλος να είναι Τμηματάρχης της.
Όπως ίσως θα σκεφτήκατε για να τα φτιάξουμε δεν χρησιμοποιήσαμε κάποια βοήθεια από καμιά Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή. Γι αυτό δίπλα σε κάθε Έργο που κατασκευάσαμε πρόσθεσα το έτος κατασκευής. Ευτυχώς προλάβαμε και κατασκευάσαμε σχεδόν εξ υπ'αρχής όλα τα προβληματικά και επικίνδυνα οδικά τμήματα. Το σύνολο των γεφυρών και όλων σχεδόν των έργων κατασκευάσθηκε χωρίς την "βοήθειά" της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής. Γιατί έτσι και μας "βοηθούσαν", το πιθανότερο είναι ότι αρκετά απ' αυτά τα έργα να μην είχαν ακόμα περαιωθεί, να πάθαιναν δηλαδή ότι έπαθε και ο λιμένας Αλεξανδρούπολης που είναι και το σπουδαιότερο έργο και υπάρχει ο φόβος να κατακριθούν. Σε τίποτε δεν διαφέρουν οι δύο αυτές περιπτώσεις μεταξύ τους.
Τότε στα υπόλοιπα που είναι υποδεέστερα τι θα έκαναν;
Και όλα αυτά τα έργα με τι προσωπικό έγιναν; Πάντως πολύ λιγότερο από το προσωπικό της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής. Που ακούστηκε αυτό; Και όμως στο Ελληνικό Δημόσιο έτσι είναι. Οι κατ' ουσία Παραγωγικές Υπηρεσίες, όπως τώρα είναι η Δ/νση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ., μετεξέλιξη των δύο Υπηρεσιών Δ.Δ.Ε. και Δ.Ε.Κ.Ε. έχουν πολύ λιγότερο προσωπικό από τις Υπηρεσίες γραφείου που υποτίθεται οργανώνουν, συντονίζουν και ελέγχουν. Γιατί νομίζετε ότι έχει πέσει έξω το ΕΣΠΑ;
Το ξανατονίζω, ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ. Οι τεχνικοί πάντα προηγούνται σε παραγωγικότητα όλων των άλλων ειδικοτήτων και σε όλους τους κλάδους. Και αν μου απαντήσετε "μα και στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή μηχανικοί είναι οι περισσότεροι". Τότε και εγώ θα σας απαντήσω. ΝΑΙ ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΠΑΡΑΓΟΥΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΡΓΟ, είναι τα τσιράκια του καφενείου που κουβαλούν τους καφέδες, εκεί έχουν πάει όλοι με μέσον γλύφοντας κόμμα και Περιφερειάρχες για να περνούν καλύτερα, ήσυχα και να έχουν μεγαλύτερες αποδοχές. Η σωστή επίβλεψη θέλει κώλο από κρανιά. **Θα ήταν πραγματικοί μηχανικοί μόνο αν δούλευαν στην παραγωγή έργων και μετά πήγαιναν στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή.** Τότε θα βλέπατε να αντιμετωπίζουν τα θέματα από εντελώς διαφορετική σκοπιά. Θα βλέπατε να δίνουν σημασία στην ουσία και να μην τους ενδιαφέρει μόνο ο τύπος. Αν ξέρεις ότι κάτι είναι στην ουσία σωστό πολύ εύκολα βρίσκεις τον τρόπο να το ντύσεις και με τον μανδύα του τυπικού. Αν όμως σε ενδιαφέρει μόνο ο τύπος, τότε κλάψε το έργο, το έχεις καταστρέψει. Αυτό ακριβώς έκαναν οι δύο κύριοι με το λιμάνι Αλεξ/πολης. **ΚΑΤΕΣΤΡΕΨΑΝ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΕΡΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΠΑΜ-Θ.** Έτσι θα περάσει αυτό; Δεν τους αξίζει η ανάλογη τιμωρία; Για μένα η ενέργειά τους αυτή όχι μόνο αγγίζει τα όρια της προδοσίας αλλά είναι **ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΤΗ ΠΡΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΑ**, ανεξάρτητα του αν διαπράχθηκε ασυναίσθητα μέσα στην άγνοιά τους. Ο Ελληνικός Λαός δεν τους πληρώνει πλουσιοπάροχα για να πετούν αετό.

ΣΤ. Δ/ΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (τ. Δ4)

Το κεντρικό πρόσωπο του δράματος είναι η τέως Διευθύντρια κ. Τίλντα Κυριακού. Γιατί δική της ιδέα ήταν η χρήση Α.Α.Α.Β., μάλιστα ιδιαίτερα επιτυχημένη για την αφαίρεση της επιφανειακής κινούμενης λάσπης (αμμοϊλύος), αλλά πολύ λανθασμένο το συμπέρασμά της ότι μπορεί, με σχετική μάλιστα ευκολία όπως αναφέρουν σε πολλά σημεία τα Τεύχη Δημοπράτησης, να σκάψει και την κατώτερη κροκκιδωμένη αμμοϊλύ αλλά και το αρχέγονο κατώτερο στρώμα του εδάφους, που στην πράξη αποδείχθηκε ημιβραχώδες, του οποίου όλος ο όγκος ήθελε προχαλάρωση ανεξάρτητα το πώς τελικά το χαρακτηρίσαμε διότι στην πραγματικότητα δεν μπορεί να διαχωρισθεί. Συνεχώς είναι μία μεταβαλλόμενη στρώση όχι ομοιογενής αυτό δείχνει η σύγκριση όλων των γεωτρήσεων. Και αυτό οφείλεται στο ότι η περιοχή ήταν η εκβολή του χειμάρρου Μαϊστρου όπου συνεχώς διέβρωσκε - νερότρωγε το υφιστάμενο αρχέγονο έδαφος σε σχισμές που τις γέμιζε ακολούθως και αναλόγως με διάφορα φερτά υλικά του χειμάρρου.

Το θέμα οδηγήθηκε να γίνει προσωπικό της πρόβλημα από τη στιγμή που ανέλαβε όλη την ευθύνη και κατέθεσε στο Συμβούλιο της Επικρατείας που εκδίκαζε την ένσταση της εταιρείας ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΑΤΕ (ο οποίος σημειωτέον είχε όλη τη γνώση των προβλημάτων γιατί υπήρξε ο ανάδοχος που έσκαψε τις δύο μεγάλες περιοχές εντός της λιμενολεκάνης μέχρι βάθους -12,00 μ. και είχε μάλιστα τότε αιτηθεί προς την Δ/νουσα Υπηρεσία του έργου του τη ΔΕΚΕ την πιστοποίηση και ποσοστού βραχωδών εκσκαφών, αίτημα βέβαια που η ΔΕΚΕ το απέρριψε). Ήξερε επίσης το υψηλό κοστολόγιο μεταφοράς με φορτηγίδες που δεν ταίριαζε με την υπερβολικά χαμηλή τιμή εκσκαφής και μεταφοράς του προϋπολογισμού που ήταν 2,96 €/m3 και η Διευθύντρια της Δ4 πήρε όλη την ευθύνη πάνω της γιατί ουσιαστικά την είχε. Αυτή ήταν που επέβαλε την κατ' εκτίμηση χαμηλή τιμή μεταφοράς στα 13 ν.μ. όλου του υλικού που δεν θα μεταφερόταν στην χερσαία ζώνη του λιμένα. 5.600.000 m3 μείον 900.000 m3 ίσον 4.700.000 m3 δηλαδή του 84% του συνόλου του εκσκαπτομένου εδάφους μεταφέρθηκε στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ν.μ..

Η αρχική επιβράβευση της ιδέας της με την ταχύτατη αναρρόφηση όλης της επιφανειακής (μέσου πάχους 1,5 μέτρου) κινούμενης λάσπης (γι' αυτό και περπάτησε από την ανατολική διπλανή άσκαφτη και αναρρόφητη περιοχή και κατακρημνίστηκε και συνεχίζει ακόμη να κατακρημνίζεται στην σκαμμένη λιμενολεκάνη) δεχόμενη τα συγχαρητήρια του υφισταμένου προσωπικού της, μέσα σε λίγους μήνες μετατράπηκε σε απογοήτευση για την ίδια και αμφιβολία - ερωτηματικά για τους υφιστάμενους μηχανικούς στην Δ4. Η ορισθείσα στη Δ4 υπεύθυνη για το λιμάνι μηχανικός κα Έλενα Γούναρη, η οποία ανέβαινε συχνά στην Αλεξ/πολη για εποπτεία του έργου, μου περιέγραψε μια άρρωστη κατάσταση στην αντιμετώπιση του θέματος από την κ. Κυριακού.

Με τίποτε δεν ήθελε να παραδεχθεί το αποτυχημένο της ιδέας της φοβούμενη ότι θα κατηγορηθεί προσωπικά η ίδια για το όλο πρόβλημα που τελικά καθίστατο οικονομικό με τεράστιες συνέπειες. Σε πρώτη φάση στηρίχθηκε, κυριολεκτικά κρεμάστηκε από τον Τεχνικό Σύμβουλο του έργου, γιατί και αυτός είχε το ίδιο πρόβλημα. Δεν είχε φέρει αντιρρήσεις στις ιδέες της κ. Κυριακού. Έτσι στην αρχή ήταν κάθετα αρνητικός απέναντι στη ΔΕΚΕ, με το πέρασμα όμως του χρόνου παρακολουθώντας επιτόπου το πρόβλημα άλλαζε προοδευτικά γνώμη. Αποτέλεσμα ήταν να έρθει τελικά σε ρήξη με την κ. Κυριακού, η οποία αν και δεν πάτησε ποτέ το πόδι της στο λιμάνι, εν τούτοις είχε στυλώσει τα πόδια και επέβαλε με το ζόρι τις ιδέες της στο προσωπικό της Δ4. Η υπεύθυνη μηχανικός για την εποπτεία από πλευράς Δ4 του λιμένα της Αλεξανδρούπολης κ. Έλενα Γούναρη, αναγκάστηκε να ζητήσει μετάθεση σε άλλη υπηρεσία και αποχώρησε από τη Δ4 μην αντέχοντας τη συμπεριφορά της. Είχε πραγματικά αρρωστήσει από την κ. Κυριακού και έφυγε επικαλούμενη την αρρώστια.

Η νέα επίβλεψη της Δ4 άρχισε μεν σιγά - σιγά να βλέπει ότι υπάρχει όντως κάποιο πρόβλημα, όμως δεν ήταν ακόμη ικανή να συνειδητοποιήσει το μέγεθος του προβλήματος με την τρομακτικά οικονομική επίπτωση στην ανάδοχο εταιρεία. Αποτέλεσμα η ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ μια τόσο μεγάλη σε δραστηριότητες εταιρεία να κινδυνεύει όντως να πτωχεύσει ΑΜΕΣΑ εξαιτίας αυτού του έργου. Τα χρήματα που έχει διαθέσει γι' αυτό το έργο είναι πάρα πολλά και τα διέθετε στη ροή του χρόνου λίγα - λίγα κάθε φορά ελπίζοντας ότι «άντε έφτασε η ώρα να λυθεί το θέμα».

Το θέμα όμως ενώ έπρεπε να λυθεί από τον Οκτώβριο 2008, τότε που η ΔΕΚΕ υπέβαλε στην Δ4 τον 1ο Α.Π.Ε. και την 1η Σ.Σ. με το 50% των εργασιών, κακοφόρμισε λίγο - λίγο και κατέληξε σε γάγγραινα στα μέσα του 2011. Και εγώ μόλις τώρα συνειδητοποίησα το ακριβές μέγεθος του προβλήματος μπαίνοντας για πρώτη φορά στους ακριβής υπολογισμούς της προσάμμωσης της λιμενολεκάνης. Και εγώ τρόμαξα με αυτό που διαπίστωνα σταδιακά επεξεργαζόμενος πραγματικά ντοκουμέντα ήτοι της διαδοχικές βυθομετρήσεις που έγιναν στην λιμενολεκάνη από τη ΔΕΚΕ παρουσία και του Τεχνικού Συμβούλου του έργου. Και δεν επιδέχονται από κανέναν καμία αμφισβήτηση γιατί η ακρίβειά τους είναι σε χιλιοστό του μέτρου (συντονισμός με 12 δορυφόρους) και δεν υπεισέρχεται σε κανένα σημείο της μέτρησης ο ανθρώπινος παράγοντας. Γι' αυτό και άργησα δύο ολόκληρους μήνες να απαντήσω στον Περιφερειακό Σύμβουλο κ. Κων/νο Μιχελή. Γι αυτό και η μια σελίδα απάντησης που του υποσχέθηκα έγιναν 58 και το ένα πρόσωπο έγιναν 36

κοινοποιήσεις μέχρι και στον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας λόγω της μεγάλης σοβαρότητας του θέματος που κυριολεκτικά άπτεται της λειτουργίας Υπηρεσιών αλλά και θεσμών συγχρόνως.

Πριν λίγες μέρες ανακοινώθηκε ότι, με πρόσκληση του Δημάρχου Αλεξανδρούπολης, στο επόμενο διάστημα θα έρθει στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης μεγάλο πολεμικό σκάφος της Ρωσικής Ομοσπονδίας συνοδευόμενο από πολλά συνοδά σκάφη και ότι θα παραστεί στις εορταστικές εκδηλώσεις της 28ης Οκτωβρίου και η σύζυγος του Ρώσου Προέδρου. Αυτό έχει σχέση με τη γεωστρατηγική αξία του λιμένα της Αλεξ/πολης. Δεν είναι καθόλου τυχαίο και μάλιστα αυτήν την χρονική στιγμή.

Παρακαλώ να προσπαθήσουν να θυμηθούν όλοι με τους οποίους είχα επαφή και λαμβάνουν υπόψη τους των γραφομένων σ' αυτές τις σελίδες, τι τους έχω τονίσει επανειλημμένα «πρέπει να έχουμε πάση θυσία ολοκληρώσει το έργο της εκβάθυνσης ώστε τα επερχόμενα γεγονότα να μας βρουν έτοιμους να υποδεχθούν πολλά και βαθιά πλοία γιατί το λιμάνι θα παίξει σπουδαιότατο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή όλης της Θράκης και των στενών των Δαρδανελίων».

Έτσι με τη στάση της η κα Κυριακού "υποχρέωνε" όλο το προσωπικό της Δ4 να έχει την ίδια αντιμετώπιση του θέματος με την ίδια. Και η εύκολη λύση είχε βρεθεί. "Δεν είναι έτσι τα πράγματα όπως τα παρουσιάζει η ΔΕΚΕ και ο Ανάδοχος. Τα πράγματα είναι όπως τα προβλέψαμε εμείς η Δ4". Συμπαιγνία μεταξύ ΔΕΚΕ και Αναδόχου, να η λάσπη με την οποία η Υπηρεσία μου είναι ακόμη πασαλειμμένη, προφανώς και επίσης. Αυτά άκουγαν τόσα χρόνια οι κύριοι Ντόλιος και Μαγκριώτης και τα εκστόμισαν και δημοσίως στον τύπο, όχι ότι φταίνε οι άνθρωποι. Αυτήν την πληροφόρηση είχαν συστηματικά τόσα χρόνια. Πώς να πιστέψουν μια μικρή ΔΕΚΕ, αφού στην πραγματικότητα δεν είχαν ακούσει ποτέ τις απόψεις της. Μάλιστα γι' αυτούς – και ήταν πολύ λογικό – η αφαίρεση της επίβλεψης από την ΔΕΚΕ τον Μάιο του 2009 ήταν και η απόδειξη των "κακών χειρισμών της Περιφερειακής Υπηρεσίας", όπως ευγενικότατα παρουσίασαν το πρόβλημα στον Τύπο. Δεν τους μέμφομαι σε καμιά περίπτωση. Και εγώ να ήμουν στη θέση τους αυτή την αντίδραση θα είχα, γιατί απλούστατα δεν θα ήμουν ποτέ σωστά πληροφορημένος.

Έτσι ήρθε και η αλλαγή των Υπηρεσιών και άρχισε η Δ4 να βρίσκεται αντιμέτωπη με το πρόβλημα, μέρος μόνο του οποίου οι άνθρωποί της είδαν με τα μάτια τους για πρώτη φορά στις 8-12-2011 κατά την έρευνα-εκσκαφή στη γεώτρηση Γ8, που έγινε το 1996 από το ΚΕΔΕ. Το βάθος του πυθμένα που βρέθηκε εκείνη τη μέρα ήταν -8,50 μ.. Ο τεράστιος κουβάς του πλωτού γερανού ΚΟΡΑΛΛΙ Ι σχετικά γρήγορα μας πήγε μέχρι τα -12,00 μέτρα, οπότε και βρήκε το ημιβραχώδες έδαφος και δεν έβγαζε πλέον ούτε μια χούφτα υλικού. Αυτά τα 3,5 μ. ήταν μόνο λάσπη αμμοϊλύος. Να σκεφτείτε ότι στη βυθομέτρηση στις 4-3-2009 για την οποία κατηγορηθήκαμε τόσο πολύ από τη Δ4, το βάθος στο σημείο αυτό είναι -11,40 μ.. Αυτό σημαίνει ότι ενώ σκάφτηκε μέχρι τα -12,00 μέτρα μέσα στο χειμώνα του 2008-2009 (στην προηγούμενη βυθομέτρηση του Νοεμβρίου του 2008 δεν είχε σκαφτεί), εντούτοις ποτέ δεν επιμετρήθηκε αυτό το -12,00 μ., γιατί πρόλαβε και μπάζωσε 60 εκατοστά του μέτρου μέσα στην περίοδο από την ημέρα εκσκαφής του σημείου μέχρι την βυθομέτρηση στις 4-3-2009. Στην δε βυθομέτρηση του Αυγούστου του 2009 που έγινε από την νέα επίβλεψη της Δ4, βρέθηκε -9,40 μ. δηλαδή 2 μέτρα πρόσθετα μπάζωμα σε 6 μήνες. Εδώ επισημαίνω ότι το πρόβλημα εκεί δεν είναι υποχρεωτικά να έχουμε εξωτερική προσάμμωση αλλά το μεγαλύτερο μέρος να προήλθε από την διαρροή – κατακρήμνιση λάσπης από την ανατολική περιοχή που παρέμεινε αναρρόφητη από το BALTIC SEA γιατί δεν προβλεπόταν από την μελέτη η εκσκαφή της. Τελικά ύστερα από πολλά προβλήματα δόθηκε από την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου η λύση με την παραπομπή του θέματος των διαφορετικών απόψεων των εμπλεκομένων, ήτοι των δύο Υπηρεσιών Δ4 και ΔΕΚΕ, του Τεχνικού Συμβούλου του Έργου, του Αναδόχου, των Μελετητικών Γραφείων που έκαναν τις πρόσθετες γεωτρήσεις, του ΚΕΔΕ που έκανε τις αρχικές γεωτρήσεις το 1996, των κληθέντων από τον Ανάδοχο να γνωματεύσουν Ειδικών Καθηγητών του Μετσοβείου Πολυτεχνείου και του Πανεπιστημίου της Πάτρας καθώς και Ειδικού Καθηγητή του Μετσοβείου Πολυτεχνείου που κλήθηκε από την Δ4 να εκφέρει γνώμη (η οποία μάλιστα ήταν ότι όλη η κάτω στρώση πρέπει να πληρωθεί ως ημιβραχώδης γιατί αναγκαστικά πρέπει

να προχαλαρωθεί ολόκληρη με τον ειδικό εξοπλισμό χαλάρωσης) με τον ορισμό Τριμελούς Επιτροπής διαπίστωσης των πραγματικών γεγονότων όπως προβλέπεται από την παρ. 10 του άρθρου 36 του Ν.3669/2008.
Έτσι συντάχθηκε στις 8-4-2011, δηλαδή μετά από 30 ολόκληρους μήνες, το περιβόητο σχέδιο 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ.. Και ενώ όλοι είπαν "τώρα τελειώσαμε" και ο Ανάδοχος άναψε στο φουλ τις μηχανές για να τελειώσει εντός του 2011, πετάχθηκε ως αουτσάιντερ το παιδάκι για τους καφέδες της υπόθεσης και είπε, ενώ ως τώρα ήταν αμίλητο και στην άκρη. "Σας γέλασαν, δεν υπολογίσατε τον ξενοδόχο. Είμαι και εγώ εδώ και δεν σας φέρνω καφέδες", ούτε και νερά, τέρμα η βοήθεια απ' έξω, κάντε τον καφέ μόνοι σας χωρίς βοήθεια".

Δυστυχώς Κύριοι του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης θα περιμένετε στον πάγκο για ακόμη μερικά χρόνια. Εκτός και εάν αυτές οι γραμμές που διαβάσατε συνετίσουν κάποιους και δουν την πραγματικότητα.

Κύριε Κώστα Τσουρέκη επιβλέποντα του έργου στη Δ4, πάνω στον πλωτό γερανό την 8-12-2010 παρακολουθούσα συνεχώς τις αντιδράσεις όπως και των άλλων συναδέλφων σας της επίβλεψης καθώς και του Τμηματάρχη σας. Μπορώ να πω ότι περισσότερο με ενδιέφεραν οι αντιδράσεις σας την ώρα που παρακολουθούσατε το μεγάλο γερανό να ξεμπαζώνει και μετά να προσπαθεί ματαίως να βγάλει με τον κουβά του έστω και μία χούφτα άσκαφτο έδαφος, παρά να βλέπω το μηχάνημα, γιατί εκεί ήξερα τι θα συναντήσει. Είχα περάσει το 2008 ατελείωτες ώρες να παρακολουθώ την εκσκαψιμότητα της κατώτερης στρώσης. Παρ' ότι βλέπατε με τα μάτια σας τα 3,5 μ. προσχωματικής λάσπης πάνω από το σκαμμένο υγιές έδαφος δεν μπορούσατε να το χωνέψετε και να συμβιβαστείτε με την πραγματικότητα. Ενώ έχετε δεχθεί την πραγματικότητα του χαρακτηρισμού του ημιβραχικού στρώματος, είμαι σίγουρος ότι δεν έχετε πιστεί ως σήμερα ότι η πραγματικότητα είναι ότι το λιμάνι προσαμμώνει. Όμως είμαι σίγουρος ότι με αυτά που διαβάσατε θα αποδώσετε δικαιοσύνη.

Κύριε Χαράλαμπε Μυγδάλη βοηθέ επιβλέποντα στη Δ4, και εσάς παρατηρούσα, χωρίς βέβαια κανείς σας να αντιληφθεί ότι εσάς τους επιβλέποντες κοιτούσα και όχι τον γερανό, γιατί ήσασταν για εμένα ο πιο μαχητικός αντίπαλος. Έβλεπα στον χαρακτήρα σας τον εαυτό μου. Αυτό που πιστεύατε το υποστηρίζατε ευθέως, με σθένος, χωρίς να κρύβεστε. Πιστεύατε ακράδαντα - και το πιθανότερο είναι ότι ακόμη το πιστεύετε - ότι η κάτω στρώση δεν ήταν ημιβραχώδης και ότι σύμφωνα με τις γεωτρήσεις ήταν γαιώδης. Υποστηρίζατε όμως σθεναρά αυτό που πιστεύατε ερχόμενος σε μετωπική σύγκρουση μαζί μου. Μπράβο σας, σας εκτιμώ απεριόριστα γι' αυτό, άσχετα εάν δεν συμπλέατε με τις απόψεις μου. Για σας είμαι σίγουρος ότι μόλις πιστείτε από την προσωπική σας έρευνα ότι το λιμάνι μπαζώνει δραματικά - αυτά που αποδεικνύω στις σελίδες 13,14,15 απλώς θα είναι το ερέθισμα για την δική σας την προσωπική έρευνα - θα γίνετε ο πιο ένθερμος υποστηρικτής της αποδόσεως Δικαιοσύνης, ώστε ο ανάδοχος να μπορέσει να αποζημιωθεί έστω μετά από χρόνια από τα δικαστήρια - τη μοναδική εφικτή λύση στο πρόβλημα πληρωμής, καθότι οι εργασίες που έγιναν και δεν μπορούν να πληρωθούν είναι πολλές και υπερβαίνουν κατά πολύ το 50%, έγιναν όμως και έγιναν υποχρεωτικά, δεν μπορούσε να σκαφτεί ο βυθός αν δεν απομακρυνόταν πρώτα η λάσπη, ούτε υπήρχε τρόπος να μεταφερθεί αυτή κάπου πιο κοντά, γιατί έπρεπε να πεταχτεί στα 13 ν.μ., ούτε μπορούμε να πούμε στον ανάδοχο δεν σου πληρώνουμε τη λάσπη που κατέρρευσε από την διπλανή περιοχή και τη φορτώνει και αυτήν υποχρεωτικά για να την πετάξει, επειδή εμείς που εκπροσωπούμε το Δημόσιο δεν σκεφτήκαμε για να το προμετρήσουμε στον αρχικό προϋπολογισμό, - το ίδιο ισχύει βέβαια και για το Μελετητή που δεν το σκέφτηκε - ότι δεν μπορεί να σταθεί η κινούμενη λάσπη εκεί ψηλά και έπρεπε να βάλουμε να τη ρουφήξει και αυτήν το BALTIC SEA από την αρχή και τώρα θα αναγκασθούμε να πληρώσουμε τη μεταφορά της με φορτηγίδες.

Με την ευκαιρία του θέματος, πρέπει απαραιτήτως να κάνετε τώρα και όχι αργότερα βυθομέτρηση σε αυτήν την όμορη περιοχή για να βγουν οι ποσότητες που έχουν ως τώρα διαρρεύσει στην λιμενολεκάνη, καθότι πριν λίγες μέρες στα τέλη Σεπτεμβρίου 2011 βυθομετρήσατε τη λιμενολεκάνη και το δίαυλο. Και αυτό διότι αν αργήσετε να κάνετε βυθομέτρηση εκεί, θα ολισθήσουν και άλλες ποσότητες λάσπης, όπως και θα συνεχίσουν να «περπατάνε» μέχρι να φθάσουν στην άκρη της

λιμενολεκάνης και να κατακριμνηστούν σε αυτήν. Αυτή η κατάσταση δεν προβλέπεται να σταματήσει μέχρι να επιχωθεί πλήρως ο χερσαίος χώρος με τα υλικά εκσκαφής. Και αυτό γιατί (βλέπε συνημμένο Νο 18) οι απορρίψεις των υλικών εκσκαφής που έγιναν, και θα συνεχίσουν να γίνονται μέχρι περαίωσης των χωματουργικών εργασιών, θα δίνουν έναν συνεχή κύκλο μείγματος φερτής λάσπης του ποταμού Έβρου και αργίλου που προήλθε από τη χαλάρωση της αργιλικής συστάσεως κατώτερης στρώσης που θα πιέζεται και θα «περπατάει» μαζί με την υπάρχουσα λάσπη του βυθού στην περιοχή της μελλοντικής χερσαίας ζώνης, θα περνά το μικρό επικοινωνιακό δίαυλο, θα εισέρχεται στην υπόψη παρακείμενη ζώνη, θα «περπατά» ως τον κρημνό, θα κατακρημνίζεται στην λιμενολεκάνη, θα φορτώνεται εν μέρει μαζί με άλλες προσαμμώσεις και θα απορρίπτεται στα 13 ν.μ., ενώ μέρος της θα ξαναφορτώνεται στην φορτηγίδα με τις υγιείς εκσκαφές που απομένουν, θα μεταφορτώνεται από τη φορτηγίδα σε φορτηγά που θα απορρίπτουν τα υγρά υλικά όλο και πιο ανατολικότερα, να ξαναπιέζουν τη λάσπη του όλο και πιο μικρής έκτασης βυθού, να «περπατήσει» πάλι μέσω του μικρού επικοινωνιακού διαύλου μαζί με τα περίσσια νερά προς την όμορη της λιμενολεκάνης περιοχή, να «ξαναπερπατήσει» αυτήν την περιοχή και να ξανακρημνισθεί στην λιμενολεκάνη, να ξαναφορτωθεί στην φορτηγίδα και ξανά, και ξανά, και ξανά ο ίδιοw κύκλος με όλο και περισσότερη μείωση του φαινομένου κάθε φορά.

Αν μάλιστα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος εκσκαφής με βυθοκόρο περιστροφικής κοπτικής κεφαλής και σωληναρία μεταφοράς των προϊόντων εκσκαφής, τότε το φαινόμενο θα μεγεθυνθεί εξωφρενικά, καθότι μόνο το 20% της μεταφερόμενης ποσότητας είναι προϊόν εκσκαφής και το 80% είναι νερό. Τότε επειδή η περιοχή που έμεινε άσκαφτη είναι ως επί το πλείστον στρώση που αποτελείται από άργιλο με περιεχόμενα σ' αυτήν λίγα χαλίκια, κροκάλες και λατύπες, δηλαδή κυριαρχεί η άργιλος η οποία θα διαλύεται στο νερό μεταφοράς, ο κύκλος θα αρχίσει να γίνεται αέναος και θα πετιέται προοδευτικά όλο και περισσότερο υγιές υλικό, που θα έχει γίνει πλέον λεπτόκοκκο, στο θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13 ν.μ. με τελικό αποτέλεσμα να μην μπορέσει να επιχωθεί και να προφορτισθεί ο προβλεπόμενος χερσαίος χώρος του λιμένα.

Κύριε Μανώλη Τσαβδάρη Προϊστάμενε της Δ4, οι αντιδράσεις σας πάνω στον πλωτό γερανό την 8-12-2010 ήταν πολύ ψύχραιμες. Ήξερα ότι ξέρατε τι θα συναντήσετε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Διαπίστωσης Πραγματικών Περιστατικών. Για σας δεν ήταν έκπληξη ο ημίβραχος, το περιμένατε και ήσασταν σίγουρος ότι έτσι θα ήταν. Για σας ήταν έκπληξη το ότι η περιοχή της γεώτρησης Γ8 ήταν φορτωμένη με 3,50 μέτρα λάσπης.

Έτυχε να μου χαρίσει ο Θεός την ικανότητα να μπορώ να παρατηρώ τους ανθρώπους και να διακρίνω τι σκέπτονται. Εκείνη την ώρα θεωρούσατε εξαιρετικά ικανοποιητικό για τον ανάδοχο να πληρωθεί και να ρεφάρει με τον χαρακτηρισμό των εκσκαφών ως ημιβραχωδών που θα κάνατε. Θεωρούσατε υπερβολικό τον πρώην επιβλέποντα που σας υπενθύμιζε να σημειώσετε στην έκθεση που θα υποβάλλατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής αυτά που θα παρακολουθούσατε, δηλαδή το ότι και τα τρία σημεία εκσκαφής που δώσατε εντολή να πραγματοποιηθούν είχαν από πάνω τους πολλά έως λίγα μέτρα λάσπης (σκούρα αμμοϊλύς που άσπριζε όταν ξεραινόταν). Γιατί θεωρούσατε ως υπερβολικό το να αποζημιωθεί ο ανάδοχος και για προσαμμώσεις. Και αυτό γιατί δεν πιστέψατε στην ποσότητα του φαινομένου. Ούτε τώρα που διαβάζετε αυτές τις γραμμές. Τώρα απλώς αρχίσατε να αμφισβητείτε την αρχική σας γνώμη. Ρε μπας και αυτός ο τρελός ο Πατερόπουλος έχει δίκιο όταν μου έλεγε ότι είναι μαχητής και ότι υπερασπίζεται το δίκιο του άλλου όταν είναι απολύτως σίγουρος ότι ο άλλος έχει δίκιο και ότι δεν λαμβάνει υπόψη του καμία προσωπική συνέπεια και κανένα προσωπικό κόστος που θα έχει από αυτές τις πράξεις; Ήδη δεν είχε συνέπεια ότι εξαιτίας του ο κ. Σουφλίας πήρε την επίβλεψη από τη ΔΕΚΕ; Ότι κυκλοφορούσαν φήμες ότι τα πιάνει απ' την ΕΛΤΕΡ και γι' αυτό την υπερασπίστηκε τόσο πολύ στο θέμα του ημιβράχου; Γιατί μόνος του είχε πάρει πάνω όλο το βάρος της υπόθεσης, συγκρούστηκε μετωπικά με τον Συντονιστή του Τεχνικού Συμβούλου του έργου, συγκρούστηκε μετωπικά με την Προϊσταμένη της Δ/νσης Λιμενικών Έργων κ. Τίλντα Κυριακού, συγκρούστηκε μετωπικά με τον κ. Τσουρέκη και το βοηθό του κ. Μυγδάλη, με τόσους ανθρώπους μη βάζοντάς το κάτω. Τώρα τα βάζει μόνος του με ολόκληρη

την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή, με τον Περιφερειάρχη Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Τι άνθρωπος είναι τέλος πάντων;

Κύριε Τσαβδάρη, απλούστατα ανήκω στην πάστα των ανθρώπων που υπερασπίζονται την αλήθεια όποια κι αν είναι αυτή, ακόμη και αν δεν τους συμφέρει. Δεν είναι τυχαίο ότι στην υπηρεσία μου και στην πιάτσα έχω τη φήμη του άτεγκτου επιβλέποντα. Ο πέλεκυς που ρίχνω στους εργολάβους είναι πολύ βαρύς. Απλούστατα όμως το ρίχνω εκεί που πρέπει, στον κακό εργολάβο, στον απατεώνα εργολάβο. Στον καλό εργολάβο φέρομαι με επιβράβευση, εξηγούμαι όμως από την αρχή μαζί του και με όλους. Αν μου κάνεις κόλπα και δεν κάνεις το έργο σωστά θα υποφέρεις, θα σε βγάλω και έκπτωτο ακόμη. Αν μου κάνεις σωστό το έργο θα σε επιβραβεύσω, θα σε βοηθήσω όσο μπορώ μέσα στα πλαίσια της νομιμότητας.

Στην περίπτωση της ΕΛΤΕΡ από την αρχή είδα ότι υπήρχαν όλα τα νομικά πατήματα και προϋποθέσεις να στριμώξουν το Δημόσιο στον τοίχο και να το αρμέξουν. Κατά την σαραντάχρονη πορεία μου στα Δημόσια Έργα έχω συναντήσει πολλές εταιρείες που στην θέση των Εργοταξιαρχών έχουν τους Νομικούς τους Συμβούλους. Αυτές οι εταιρείες έχουν σίγουρο το κέρδος και μάλιστα μεγάλο. Έχω δει άπειρες Δικαστικές αποφάσεις στην ουσία ανήθικες, καθόλα όμως νόμιμες και τυπικές. Η μοναδική των Νομικών τους Συμβούλων είναι να ψάχνουν να βρίσκουν ατέλειες και παραθυράκια στα Συμβατικά Τεύχη της εργολαβίας και στην κυριολεξία να αρμέγουν το Δημόσιο χρήμα. Αυτοί οι εργολάβοι έχουν ως βασική ιδέα της προσωπικότητάς τους τον πλούτο και δεν έχουν ηθικές αρχές. Υπάρχουν όμως και άλλοι εργολάβοι που αν και γνωρίζουν πολύ καλά αυτό το κόλπο, εντούτοις θεωρούν εντελώς ανήθικο να κάνουν κάτι παρόμοιο γιατί απλούστατα η προσωπικότητα αυτών των ανθρώπων εμφορείται από τη βασική ιδέα της Δημιουργίας. Καλό για όλους το χρήμα, άλλοι το επιδιώκουν πάση θυσία έναντι παντός τιμήματος και χρησιμοποιούν κάθε θεμιτό και αθέμιτο μέσο για να το αποκτήσουν. Άλλοι όμως αρκούνται μόνο στο κέρδος που θα βγάλουν από τις νόμιμες δραστηριότητες της λειτουργίας της επιχείρησής τους και χαίρονται υπερβολικά με το έργο που κατασκευάζουν αποδίδοντάς στο κοινωνικό σύνολο για χρήση, αυτοί είναι οι Δημιουργοί. Η μεγάλη πλειοψηφία των Μηχανικών διαχρονικά πάντα ανήκει σε αυτήν την κατηγορία.

Θα αναφέρω ένα γεγονός που θα το έχουν παρατηρήσει όλοι οι επιβλέποντες των έργων.

Γνωστό είναι ότι συνηθίζεται από τα βάθη των αιώνων όταν τελειώνει ένα έργο και γίνεται η παραλαβή του ο ανάδοχος να παραθέτει γεύμα μετά την παραλαβή του έργου προς την Επιτροπή Παραλαβής και στην Επίβλεψη. Ο εργολάβος Δημιουργός κυριολεκτικά χαίρεται την ώρα που βάζει το χέρι στην τσέπη του και πληρώνει το γεύμα. Του άλλου είδους ο εργολάβος είναι εμφανέστατο ότι νιώθει άρρωστος, όσο και να προσπαθεί να το κρύψει ότι κάνει αγγαρεία και δυσανασχετεί και προσπαθεί να δείχνει ευδιάθετος στην ομήγυρη. Υπάρχουν εργολάβοι στις μικρές κλειστές κοινωνίες, όπως της Κομοτηνής όπου όλοι γνωρίζονται μεταξύ τους, οι οποίοι αν και κάνουν όπως συνηθίζεται, με βαριά βέβαια ψυχή την πρόσκληση στο γεύμα, εντούτοις κανένας Δημόσιος Υπάλληλος είτε ως Επιτροπή είτε ως Επίβλεψη δεν πηγαίνει ποτέ, όλοι βρίσκουν μια προσωπική δικαιολογία για να μην πάνε στο γεύμα. Δεν έχουν και τόση ανάγκη ένα γεύμα κατά τη διάρκεια του οποίου θα βλέπουν τα ξινισμένα μούτρα του εργολάβου που θα ταράσσεται όταν κάποιος από τους παρόντες θα παραγγέλνει κάτι.

Κύριε Τσουρέκη, οι υπολογισμοί που έκανα στις σελίδες 13,14,15 έχουν γίνει με το αντίγραφο αρχείο που έχω κρατήσει στην Υπηρεσία μου καθότι το πρωτότυπο το έχω παραδώσει σε εσάς. Το μοναδικό στοιχείο που έχω ζητήσει από εσάς για αυτήν την έρευνά μου είναι οι ακριβώς προμετρηθέντες όγκοι εκσκαφών του διαύλου και της λιμενολεκάνης, αποτελέσματα της πρώτης βυθομέτρησης που έκανε ο τοπογράφος κ. Καρπούζογλου τον Δεκέμβριο του 2003 για την φάση της σύνταξης της Τεχνικής Μελέτης της εκβάθυνσης του λιμένα.

Έχοντας ως δεδομένο την πλήρη και με ακρίβεια χιλιοστού αξιοπιστία της μεθόδου που χρησιμοποίησε ο κ. Καρπούζογλου και με δεδομένο ότι η ίδια ακριβώς μέθοδος εφαρμόστηκε και συνεχίζεται να εφαρμόζεται και σε όλες τις βυθομετρήσεις που έκανε η ΔΕΚΕ και η Δ4 κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου, βγήκε το πρώτο συμπέρασμα με Πραγματικά Δεδομένα και όχι απλώς θεωρητικά όπως είναι η μελέτη

προσάμμωσης του διαύλου που συντάχθηκε το 2003. Και το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι μπάζωνε και η λιμενολέκανη με μέση ετήσια προσάμμωση 118.000 m3 πριν να ξεκινήσει το έργο. Ένα ακόμη συμπέρασμα που βγήκε από τα πραγματικά στοιχεία προσάμμωσης της άσκαφτης λιμενολεκάνης της περιόδου 2004 έως 2007, σε συνδυασμό με τη μελέτη προσάμμωσης του διαύλου, είναι η εύρεση των ποσοτήτων των προσαμμώσεων κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου στην περίοδο 2008 - 2011.

Όμως πολύ πιο ακριβέστερα αποτελέσματα για την ανά έτος προσάμμωση του διαύλου κυρίως αλλά και εν μέρει και για τη λιμενολεκάνη θα βγάλετε χρησιμοποιώντας τα στοιχεία των βυθομετρήσεων που πραγματοποιήσατε ως επίβλεψη - και δυστυχώς δεν τα έχω αλλιώς θα σας παρουσίαζα ακριβέστερη εργασία - από τις βυθομετρήσεις που κάνατε κατά τη διάρκεια της δικιάς σας επίβλεψης.

Τονίζω ιδιαίτερα τον δίαυλο γιατί εκεί έχουμε πραγματικά συμπεράσματα από τις βυθομετρήσεις που πραγματοποιήσατε τον Αύγουστο 2009 και το Μάρτιο του 2010 και τον Ιούλιο του 2011 (μόνο στη λιμενολεκάνη) και στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2011 για το κλείσιμο του έργου. Αυτές οι τελευταίες πρέπει να συμπληρωθούν και με τη βυθομέτρηση της όμορης ολισθαίνουσας περιοχής για να είναι ολοκληρωμένα τα πραγματικά επιμετρητικά συμπεράσματα. Για την ακρίβεια είναι πρέπον να ξαναγίνουν όλες συγχρόνως, την ίδια αν είναι δυνατόν ημέρα.

Τονίζω το «δίαυλο» γιατί εκεί είναι ευκολότερη η εξαγωγή των συμπερασμάτων για το πόσο προσαμμώθηκε, γιατί στον δίαυλο τα μεσοδιαστήματα παύσης εργασιών είναι μεγάλα και τα αποτελέσματα της πραγματικής προσάμμωσης εμφανέστατα για τον οποιοδήποτε επιμετρητή. Για τη λιμενολεκάνη όμως, όπου συνεχώς γινόταν εργασίες σε πολλά σημεία της, είναι δυσκολότερη η εξαγωγή ακριβών συμπερασμάτων. Εξαίρεση υπήρξε μόνο στην περίοδο πλήρους διακοπής των εργασιών από το Λιμεναρχείο λόγω λήξης των περιβαλλοντικών όρων στις 31-12-2009, για το διάστημα από 25-2-2010 έως 5-9-2010. Έχετε πάρει βυθόμετρα στη λιμενολεκάνη τον Μάρτιο του 2010. Εάν είχατε πάρει βυθόμετρα και στην έναρξη των εργασιών στις αρχές του Σεπτεμβρίου 2010 θα είχατε την ακριβή προσάμμωση και στον δίαυλο και στη λιμενολεκάνη γι' αυτό το μεσοδιάστημα παύσης. Όμως μπορείτε να βγάλετε πολλά συμπεράσματα και με τη βυθομετρική λήψη που κάνατε τον Ιούλιο 2011 στη λιμενολεκάνη καθώς και με τις τελικές βυθομετρήσεις στο τέλος του Σεπτεμβρίου 2011, έχοντας ως δεδομένο ότι ο ανάδοχος στο ενδιάμεση χρονικό διάστημα δεν είχε ενεργοποιηθεί δεόντως.

Πολύτιμο εργαλείο θα αποτελέσει το Ημερολόγιο Έργου όπου φαίνονται πόσο και πότε δούλεψε ο ανάδοχος στα διάφορα τμήματα της λιμενολεκάνης και του διαύλου.

Ο εργολάβος δεν είναι δυνατόν να μην κερδίσει την υπόθεση προσάμμωσης του λιμένα στα Δικαστήρια γιατί η εκσκαφή, μεταφορά και απόρριψη είναι μια εργασία που ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΕΙΧΕ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΦΘΕΙ ΣΤΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ. Το ότι δεν συμπεριλήφθηκε γιατί δεν το σκέφθηκε κανένας, δεν σημαίνει ότι ο εργοδότης δεν υποχρεούται να μην την πληρώσει. Εξάλλου ισχύει το άρθρο 904 και τα επόμενα του Αστικού Κώδικα «περί αδικαιολογήτου πλουτισμού». Όμως ήταν σαφές λάθος και του Μελετητή και της Ελέγχουσας την μελέτη Αρχής το ότι δεν συμπεριλήφθηκε στην Τεχνική Μελέτη και στα Τεύχη Δημοπράτησης η θεωρητική προσάμμωση κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου που προβλεπόταν να συμβεί στον Δίαυλο, εφόσον εκεί είχε συνταχθεί και είχε εγκριθεί η μελέτη προσάμμωσής του. Σε πρακτικό επίπεδο στη μελέτη αυτή φαίνεται να πάρθηκε μόνο υπόψη το αυξημένο κατά 0,5 μέτρο βάθους εκσκαφής του διαύλου σε σχέση με το βάθος της λιμενολεκάνης.

Όμως και για το θέμα της διαρροής της επιφανειακής λάσπης και κατακρήμνισής της από την όμορη περιοχή στη λιμενολεκάνη ισχύει το ίδιο με το προηγούμενο. Δεν γίνεται να εθελοτυφλεί η Δ4 και να μην αναγνωρίζει την υποχρέωση του εργοδότη να καταβάλει το τίμημα της εκσκαφής, φόρτωσης και απομάκρυνσης αυτής της μεταφερόμενης ποσότητας από εξωτερικό μέρος του έργου στη λιμενολεκάνη. Και εδώ έχουμε σφάλμα της τεχνικής μελέτης και του προϋπολογισμού των τευχών δημοπράτησης. Έπρεπε να το είχε σκεφθεί ο Μελετητής ότι δεν μπορούσε να

παραμείνει εκεί πάνω η λάσπη. Αργά ή γρήγορα θα κατέρρεε στην λιμενολεκάνη και ο Ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος για να σκάψει τον βυθό να την απομακρύνει προηγουμένως. Και εδώ εθελοτυφλεί η Δ4. Δεν είναι δυνατό στο όνομα του κακώς εννοούμενου συμφέροντος του Δημοσίου να καταπατούνται το Δίκαιο και να απορρίπτεται το Επιστημονικά ορθό και το λογικό.

Στο τέλος του Σεπτεμβρίου έγιναν οι τελικές βυθομετρήσεις για να εξαχθούν οι τελικές εκσκαφές που πραγματοποιήθηκαν από πλευράς Αναδόχου. Όμως δεν βυθομετρήθηκε από την Υπηρεσία η όμορη αυτή περιοχή για να δείξει πόση αμμοϊλύς έφυγε από εκεί πάνω και κατακρημνίστηκε στην λιμενολεκάνη. Στη βυθομέτρηση όμως της λιμενολεκάνης λαμβάνονται υπόψη αυτές οι κατακρημνίσεις. Η ποσότητα των εκσκαφών της λιμενολεκάνης που θα επιμετρηθεί θα βγεί μικρότερη από την πραγματικά εκτελεσθείσα γιατί θα έχουν αφαιρεθεί οι υπόψη κατακρημνισμοί αμμοϊλύος.

Η Υπηρεσία μου ΔΕΚΕ είχε λάβει υπόψη της το φαινόμενο στην πρόταση σύνταξης του 1ου ΑΠΕ και της 1ης ΣΣ που θα έκανε όπως φαίνεται από την αλληλογραφία μεταξύ ΔΕΚΕ και Δ4 λίγο πριν μας αφαιρεθεί η επίβλεψη του Έργου. Στα τόσα χρόνια που είμαι στη ΔΕΚΕ έχω να πω ότι δεν υπήρξε ούτε μία περίπτωση στην οποία η Υπηρεσία μου αφαίρεσε με το έτσι θέλω τα δικαιώματα οποιουδήποτε Αναδόχου. Αυτό "το υπογράφω τον Α.Π.Ε. και την Σ.Σ. αλλά υπό την προϋπόθεση ότι θα μου δηλώσεις ότι θα παραιτηθείς των δίκαιων αιτημάτων σου" μου είναι πρωτόγνωρο. Από τη στιγμή που τα δικαιούσαι τα πληρώνεσαι. Βέβαια δεν γίνεται τυπικά να τα πληρωθείς, γιατί δεν μπορεί να υπερβεί η Σ.Σ. το 50% της αρχικής. Για την περίπτωση μας, η λύση θα δοθεί αναγκαστικά από τη Δικαιοσύνη. Δεν μπορείς όμως να "εκβιάζεις" τον Ανάδοχο και να εκμεταλλεύεσαι το πρόβλημα της οικονομικής επιβίωσης της εταιρείας του - ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΚΑΤΩ ΕΣΥ ΩΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΙΕΣΑΙ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΝΑ ΤΟ ΔΕΧΘΕΙΣ - και να τον "εκβιάζεις" με την αιτιολογία της προστασίας του Δημοσίου χρήματος. Αν ήταν έτσι δεν έπρεπε να υπάρχει ο θεσμός των Διοικητικών Δικαστηρίων.

Έτσι δεν προστατεύετε το δημόσιο χρήμα. Οι σχέσεις μας με τον ανάδοχο πρέπει να είναι τίμιες και πάντα στο πνεύμα στης αμοιβαίας τήρησης του δικαίου. Ο Ανάδοχος ως τώρα έχει δείξει πνεύμα συνεργασίας και κατανόησης, ίσως γιατί δεν έχει συνειδητοποιήσει το μέγεθος της οικονομικής αιμορραγίας του, τώρα θα το συνειδητοποιήσει και αυτός, όπως και εσείς, διαβάζοντας αυτό το κείμενο που αποδεικνύει, είναι αλήθεια για πρώτη φορά, την ωμή πραγματικότητα και το μέγεθος της συμφοράς. Γιατί περί συμφοράς πρόκειται και για τα τρία μέρη. Και για τον Ανάδοχο που πλήρωσε και για το Δημόσιο που είναι υποχρεωμένο να πληρώσει, αλλά και για τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξ/πολης που ξέρει πλέον ότι θα έχει ένα επιπλέον έξοδο κάθε χρόνο, να καθαρίζει δίαυλο και λιμενολεκάνη συνεχώς, κάτι βέβαια που είναι καθημερινότητα για όλα τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια που είναι δίπλα σε εκβολές μεγάλων ποταμών π.χ. Αμβέρσα, Αμστερνταμ δίπλα στον πλωτό Ρήνο. Γι' αυτά τα δύο προβλήματα μπορεί να απαντήσει η Δ4 ότι δεν τα ήξερε, τώρα τα μαθαίνει και θα τα αντιμετωπίσει. Συμφωνώ αλλά όχι απόλυτα, γιατί ενώ είχατε όλα τα στοιχεία των ενδιάμεσων βυθομετρήσεων που αποδείκνυαν το πρόβλημα που σας είχε επισημάνει έντονα ο προηγούμενος επιβλέπων του έργου, όχι μόνο δεν το διερευνήσατε αλλά το αγνοήσατε και θελήσατε και να το κουκουλώσετε απαιτώντας από τον ανάδοχο να άρει τις επιφυλάξεις του για τα δίκαια αιτήματά του, βεβαίως όχι επιστημονικά τεκμηριωμένα.

Έτσι η λύση αυτή τη στιγμή είναι να γίνει νέα βυθομέτρηση όπου την ίδια αν είναι δυνατόν μέρα ή το πολύ σε δύο συνεχόμενες μέρες να βυθομετρηθεί η λιμενολεκάνη μαζί με την γειτονική της περιοχή και ο δίαυλος. Αν κάνετε τώρα βυθομέτρηση μόνο στη γειτονική περιοχή, αυτό θα είναι εις βάρος του Δημοσίου, γιατί στο μεσοδιάστημα Σεπτεμβρίου - Νοεμβρίου (πιθανή λήψη) θα έχουν κατακρημνιστεί και άλλες ποσότητες αμμοϊλύος με αποτέλεσμα η βυθομέτρηση να βγάλει παραπάνω κυβικά τα οποία θα προστεθούν στο λαμβάνειν του αναδόχου. Βεβαίως σας επισημαίνω ότι όποτε θα κάνετε νέα βυθομέτρηση (ή ακόμα και να αρκεστείτε σε αυτή που κάνατε στα τέλη Σεπτεμβρίου) θα πρέπει να προσθέσετε στο λαμβάνειν του αναδόχου τις προσαμμώσεις που έγιναν σε δίαυλο και λιμενολεκάνη στο χρονικό διάστημα από 5-8-2011, όταν διακόπηκε το έργο, έως την τελική βυθομέτρηση.

Και αν η Υπηρεσία σας μπορεί να φέρει δικαιολογίες «δεν γνώριζα, δεν είχα πιστεί» ή ότι ήταν ατεκμηρίωτα τα αιτήματα του αναδόχου, εκεί που δεν μπορείτε να δικαιολογηθείτε και αποδεικνύετε μια κακοβουλία της Υπηρεσίας μπορώ να πω, είναι στο ότι αρνείστε να συμπεριλάβετε στο λαμβάνειν του αναδόχου τη διαφορά της τιμής μεταφοράς των αποθέσεων στο θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13 ν.μ. των υλικών που ενώ από τα συμβατικά τεύχη προβλεπόταν η μεταφορά τους με την Α.Α.Α.Β. αποδείχθηκε στην πράξη ότι δεν μπορούσαν να σκαφθούν - και μάλιστα «με σχετική ευκολία» όπως έγραφαν σε διάφορα σημεία τα τεύχη δημοπράτησης. Εδώ δεν μπορούσε η τσάπα να σκάψει την κάτω στρώση θα την έσκαβε η ηλεκτρική σκούπα Α.Α.Α.Β. που δεν είχε δυνατότητα να σκάψει ούτε την κατώτερη κροκιδωμένη αμμοϊλύ; Και όλα αυτά ήταν καθαρά προσωπικές παρεμβάσεις της Αρχιτεκτόνισσας κας Τίλντας Κυριακού, που, όπως επαναλαμβάνω, μου υπερηφανεύθηκε επανειλημμένα ότι ήταν εντελώς δικό της κατόρθωμα ο ορισμός αυτής της τεχνολογίας για τις εκσκαφές και όπως υποστήριξε εγγράφως προς το Συμβούλιο της Επικρατείας για να απορριφθεί η αίτηση της ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Τ.Ε. ότι η μικρή τιμή που μπήκε στις μεταφορές οφείλεται στον at hoke καθορισμό της τιμής από την Προϊσταμένη Αρχή - δηλαδή την ίδια - γιατί θα γινόταν υποχρεωτική χρήση μόνον αυτής της τεχνολογίας. Τόσο σίγουρη ήταν για τις λιμενικές γνώσεις της. Γνώσεις όμως που αποδείχθηκαν ανύπαρκτες, από πού άλλωστε να υπήρχαν; Αυτή είναι αρχιτεκτόνισσα, το ότι δούλεψε την προολυμπιακή περίοδο στο έργο του Σχοινιά δεν μου λέει απολύτως τίποτα.

Ο Τεχνικός Σύμβουλος του έργου συνήθιζε να λέει ότι αυτός δεν συμμετείχε, και έτσι είναι, στη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης. Τα έκανε η Υπηρεσία. <u>Ιδέες της κας Κυριακού ήταν όλα, η οποία φαίνετε ότι υπήρξε ο κακός δαίμονας του έργου.</u> Δεν ήθελε να παραδεχθεί με τίποτα ότι έκανε λάθος και μάλιστα τόσο τραγικό. Λάθος πολλών εκατομμυρίων ευρώ, λάθος πολλαπλάσιο του αρχικού προϋπολογισμού του έργου. Και το κακό ήταν ότι δεν ανέχονταν ούτε αντίθετες γνώμες από το προσωπικό της Δ4.

Η κα Γούναρη η μοναδική της Δ4 που είχε άμεση επιτόπου επαφή με το έργο λόγω της θέσης εποπτείας που είχε, ασπαζόταν τις ίδιες με τις δικές μου απόψεις για το έργο. Τις συζητούσαμε συνέχεια και επιτόπου του έργου και τηλεφωνικά. Κάθε φορά που έλεγε στην κα Κυριακού τις απόψεις της δεχόταν τέτοιες επιθέσεις - κυριολεκτικά δικτατορικές - που στο τέλος από μεγάλο πρεσσάρισμα που της έγινε αρρώστησε. Και βρήκε τη λύση να μετατεθεί σε άλλη Υπηρεσία για να ησυχάσει και να γίνει καλά, πράγμα που πέτυχε. Η κα Κυριακού ήταν ένα άτομο που δεν ανεχόταν αντίθετη άποψη από κανέναν υπάλληλό της. Έπρεπε όλοι να χορεύουν στον σκοπό της. Και αυτό γινόταν. Μόνον όταν αποχώρησε στην αρχή της φετινής χρονιάς από την Υπηρεσία, τα στόματα άρχισαν να ανοίγουν σιγά σιγά. Και αυτό που έκανε, δηλαδή να ζητήσει από την Πολιτική Ηγεσία την αφαίρεση της επίβλεψης από τη ΔΕΚΕ ώστε να έχει όλο το κουμάντο η ίδια για να γινεται μόνον το δικό της είναι απόδειξη αυτών που σας γράφω.

Για να καταλάβετε την ψυχολογία αυτής της γυναίκας σκεφτείτε ότι όλα όσα έκανε ήταν απόρροια του πανικού της γιατί αυτό που βασικά φοβόταν ήταν η αποκάλυψη της ανεπάρκειάς της σε σχέση με το αντικείμενο των Λιμενικών Έργων. Είχε καταλάβει τη θέση του Προϊσταμένου της Δ/νσης Λιμενικών το 2004 σαφέστατα με όχι αξιοκρατικά κριτήρια. Τι ζητούσε μια αρχιτεκτόνισσα μέσα σε Υπηρεσία με έργο καθαρά Πολιτικού Μηχανικού; Από κει και πέρα ζούσε μέσα σε ένα συνεχές άγχος μην τυχόν και αποκαλυφθεί η ανεπάρκειά της. Αν είχε πραγματική συνείδηση των δυνατοτήτων της απλούστατα δεν θα έτρεχε πίσω από την πολιτική εξουσία για να την τοποθετήσει εκεί. Θα της αρκούσε μια θέση που θα άρμοζε στο αντικείμενο της ειδικότητάς της και στην εμπειρία της.

Για το πώς ένιωθε και πως αντιμετώπιζε την κατάσταση που είχε η ίδια δημιουργήσει, και ενδόμυχα ένιωθε υπεύθυνη γι' αυτό αλλά δεν ήθελε οι άλλοι να γνωρίζουν για το ότι αυτή είχε την ευθύνη του προβλήματος που παρουσιάσθηκε, θα ήθελα να σας αφηγηθώ ένα χαρακτηριστικό περιστατικό που έγινε στη Δ4 στα μέσα του Οκτωβρίου 2008, δηλαδή στον χρονικό πυρήνα που είχε δημιουργηθεί το πρόβλημα. Είχα κατέβει στην Αθήνα να δω την κόρη που σπούδαζε στο Ε.Μ.Π. και πέρασα από τη Δ4 να συζητήσω τα προβλήματα του έργου. Γύρω από το τραπέζι

των συσκέψεων ήμασταν η κα Κυριακού ως Προϊσταμένη της Δ4, ο Γιάννης ο Γεωργακόπουλος ως Προϊστάμενος του Τμήματος Κατασκευών της Δ4, η κα Έλενα Βούλγαρη έχουσα την εποπτεία του έργου του λιμένα Αλεξ/πολης στο Τμήμα Κατασκευών της Δ4 και εγώ.
Εκεί τους είχα αναφέρει τα λόγια του Συντονιστή από πλευράς Τεχνικού Συμβούλου που μου είχαν ειπωθεί πριν λίγες ημέρες στο εργοτάξιο του έργου, δηλαδή "για εμάς είναι προτιμότερο να παραιτηθούμε από τη θέση του Τεχνικού Συμβούλου παρά να σας απαντήσουμε για τις απόψεις μας επί του θέματος του ημιβράχου". Το θέμα συζήτησης είχε προχωρήσει στα γραφόμενα στα τεύχη δημοπράτησης για την απαιτούμενη, επί ποινή εκπτώσεως του αναδόχου από το έργο, παρουσία της Α.Α.Α.Β., και μάλιστα αν δεν έφτανε μία να έφερνε ο ανάδοχος και δεύτερη.
Είχα μάλιστα μαζί μου το τεύχος δημοπράτησης του έργου που περιείχε τη Διακήρυξη, το Τιμολόγιο, την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων, την Τεχνική Περιγραφή, την Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων και τον Προϋπολογισμό, συραμμένα σε ένα τεύχος το οποίο είχα δώσει στην κα Κυριακού. Το είχε ανοίξει και συζητούσαμε για τα προβλεπόμενα σ' αυτό, και διαφωνούσαμε εντονότατα εγώ και η κα Κυριακού για την ερμηνεία τους. Αυτή υποστήριζε αυτό που είχε υποστηρίξει και ο Συντονιστής του Τεχνικού Συμβούλου πριν μερικές μέρες, ότι δηλαδή το αναγραφόμενο στα Τεύχη Δημοπράτησης ότι ο Ανάδοχος υποχρεούται να προσκομίσει τον κατάλληλο εξοπλισμό χωρίς να δικαιούται πρόσθετης αποζημίωσης. Πίστευα τότε ότι όλα τα σφάλματα των Τευχών Δημοπράτησης ήταν θέσεις του μελετητή και τωρινού Τεχνικού Συμβούλου τον κατηγορούσα για την βαρύτητά τους. Σε κάποια στιγμή λέω στην κα Κυριακού που καθόταν απέναντί μου «για να δω ποιος υπογράφει τα τεύχη» προτείνοντας συγχρόνως το χέρι μου για να μου δώσει το τεύχος. Και τότε προς μεγάλη έκπληξη όλων μας μισοσηκώνετε από την καρέκλα της και πέφτει πάνω στο ανοιχτό τεύχος σκεπάζοντας το με το στήθος της τις υπογραφές, κολλώντας στήθος και χέρια πάνω στο τραπέζι για να μην φανεί ποιος υπέγραφε, αντίδραση παιδαριώδης γιατί ένιωθε υπεύθυνη για το πρόβλημα αλλά δεν ήθελε να κατηγορηθεί γι αυτό.
Προχθές πήρα την κα Γούναρη στο τηλέφωνο για να ρωτήσω τη διεύθυνσή της ώστε να της στείλω το παρόν κείμενο. Την ενημέρωσα για την διακοπή των εργασιών στο έργο, πράγμα που αγνοούσε, και την ρώτησα αν θυμάται το περιστατικό στο τραπέζι των συσκέψεων. Η απάντησή της ήρθε πνιγμένη στο γέλιο "αν το θυμάμαι λέει; εγώ νομίζεις γιατί αρρώστησα και έφυγα από τη Δ4; Αν καθόμουν λίγο ακόμη μπορεί και να πέθαινα".

Ζ. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗΣ Α.Μ.-Θ.

Κύριε Περιφερειάρχα πιστεύω ότι ύστερα από την ανάγνωση της παρούσας ενημέρωσης θα αναθεωρήσετε αμέσως την αρχική σας άποψη αναγνωρίζοντας το λάθος σας να υπογράψετε το έγγραφο που σας έφεραν για υπογραφή από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή και <u>ότι θα πράξετε τα αδύνατα δυνατά</u> ώστε η παρούσα θητεία σας στην Περιφέρεια ΑΜΘ να μη στιγματιστεί από το γεγονός ότι το σημαντικότερο και αποδοτικότερο έργο της Περιφέρειάς μας, ιδιαίτερα στις γκρίζες σημερινές οικονομικές, κοινωνικές και πιθανότατα σε λίγο και πολεμικές* συνθήκες, βάλτωσε. Και ενώ έπρεπε το λιμάνι της Αλεξ/πολης να λειτουργεί από το 2004 θα περάσουν άλλα 5 χρόνια από τώρα και θα παραμείνει ανενεργό, χώρια το ότι τελικά θα κοστίσει είτε στην Περιφέρεια είτε στο Ελληνικό Δημόσιο τα μαλλιά της κεφαλής μας.
Δεν σας κρύβω ότι όταν έμαθα για το έγγραφο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής που υπογράψατε στις αρχές Ιουλίου, θεώρησα εσάς ως τον βασικό φταίχτη. Θα έπρεπε τουλάχιστον να αναρωτηθείτε γιατί υπήρξε τρίμηνη καθυστέρηση (8-4-2011 με 5-7-2011) στην υποβολή της γνώμης της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ενώ ήταν ένα θέμα που μάλιστα λόγω του επείγοντός του θα έπρεπε να είχε λήξει σε 3 μέρες.

Υπογράψατε το έγγραφο όπως σας το έφεραν γραμμένο από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή. Πιστεύω ότι λόγω της σοβαρότητας του θέματος έπρεπε αμέσως να ζητήσετε να ενημερωθείτε από τον κ. Τσώκο Γ.Γ. της ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ στην αρμοδιότητα του οποίου ήταν μέχρι την 30-6-2011 η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή. Αυτός γιατί δεν το είχε υπογράψει για 3 ολόκληρους μήνες είτε συνηγορώντας υπέρ της χρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ είτε απορρίπτοντάς την; Μήπως οι δύο υπεύθυνοι για την τροπή του θέματος Πιτσινίγκος και Λεβέντης κράτησαν την υπόθεση και άργησαν να τον ενημερώσουν; Και όταν αυτοί σας ενημέρωσαν δεν αναρωτηθήκατε ποια είναι η εμπειρία αυτών των κυρίων στα Δημόσια Έργα και ειδικότερα στα Λιμενικά Έργα για να μπορούν να χειρισθούν **απορριπτικά** τέτοιο θέμα έστω και στοιχειωδώς; **Καμία απολύτως εμπειρία, ούτε του μαθητευόμενου μάγου**. Απλώς έπλασαν μέσα στο μυαλό τους το γνωστό σενάριο του εργολάβου που λαδώνει πολιτικούς και επιβλέποντες και βγήκαν στο κυνήγι της χίμαιρας. Αυτό το τελευταίο το λέω γιατί έμαθα ότι ο κ. Πιτσινίγκος υπερηφανεύεται και διαλαλεί τον τελευταίο καιρό σε ομηγύρεις για το "Ηράκλειο" κατόρθωμά του. Πιστεύει ότι με την πράξη του έκοψε τη δυνατότητα κάποιων Πολιτικών να πάρουν μίζα από τον Ανάδοχο. **Δεν θα μου φανεί καθόλου περίεργο αν μέσα στην πλήρη άγνοιά τους για το θέμα να έχουν την ψευδαίσθηση ότι μέσα στους χαλεπούς καιρούς που διανύουμε έχουν προσφέρει μέγιστο εθνικό έργο προς την Πατρίδα με την μη χρηματοδότηση του έργου από το ΕΣΠΑ.**

Καταλαβαίνετε όλοι εσείς που διαβάζετε αυτές τις γραμμές πού βρίσκεται το πρόβλημα της μικρής απορροφητικότητας του ΕΣΠΑ; Πάντως είναι σίγουρο ότι δεν βρίσκεται στις ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ της χώρας, ποτέ δεν βρισκόταν σ' αυτές και σε όλες τις εποχές. Αυτές πάντοτε πρωτοστάτησαν στις απορροφήσεις. Το πρόβλημα ΠΑΝΤΑ βρίσκεται στις Ενδιάμεσες Παρασιτικές Υπηρεσίες που πρέπει συνεχώς να αποδεικνύουν ότι υπάρχει λόγος ύπαρξής τους, δηλαδή ότι κάνουν κάτι, αλλιώς χάνουν τις παχυλές τους αμοιβές και ίσως και την θέση στο Δημόσιο.

Παράδειγμα το χαρτί επιλεξιμότητας για όλους τους λογαριασμούς που κατατίθενται στο Περιφερειακό Ταμείο Λ.Μ.-Θ. και απαιτούν ως απαραίτητη προϋπόθεση για να πληρωθεί ο λογαριασμός την χορήγησή του από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή. Ενέργεια εντελώς περιττή καθότι έχει ελεγχθεί η επιλεξιμότητα του Προϋπολογισμού και του Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών από την ίδια την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή. Σας διαβεβαιώ ότι η μισή δραστηριότητα της Υπηρεσίας αυτής ξοδεύεται για ένα χαρτί εντελώς περιττό. Αποτέλεσμα η καθυστέρηση κατά μια περίπου εβδομάδα έως ένα τουλάχιστον δεκαήμερο της πληρωμής του λογαριασμού στον Ανάδοχο. Και αν έχει –που συνήθως έχει- ο Ανάδοχος μεγάλη ανάγκη για την ταχεία εξόφληση του λογαριασμού του εδώ στήθηκε η φάμπρικα της παροχής εκδούλευσης και εξυπηρέτησης. Ποιος ξέρει με τι κίνητρο μπορεί να χειριστεί την υπόθεση ο κάθε υπάλληλος έχοντας τέτοια δυνατότητα; Ίσως και να εξαργυρώνει την ευκαιρία που του δίνεται στους σημερινούς χαλεπούς καιρούς της συνεχούς μείωσης των αποδοχών του. Πιθανότατα και να ήταν αυτός ο σκοπός του αρχικού σχεδιαστή της ιδέας προ δεκαετίας όταν άρχισε να εφαρμόζεται αυτή η διαδικασία. Ο υπόλογος –όπως και κάθε υπόλογος έργου– του Λιμένα Αλεξανδρούπολης που είναι στην Υπηρεσία μας δεν χρειάστηκε ποτέ τέτοιου είδους χαρτί γιατί απλούστατα κάθε δαπάνη του λογαριασμού είναι επιλέξιμη για συγχρηματοδότηση εφ' όσον αυτή προβλέπεται είτε στον αρχικό Προϋπολογισμό του έργου είτε σε μετέπειτα εγκεκριμένο Ανακεφαλαιωτικό Πίνακα Εργασιών.

Κύριε Πιτσινίγκο καλό θα ήταν να φροντίζατε να μαθαίνατε πρώτα το πιο απλό. Ότι δηλαδή ο Ανάδοχος πληρώνεται για κάθε κυβικό που μεταφέρει για απόθεση στον θαλάσσιο χώρο απόρριψης στα 13 ναυτικά μίλια από το λιμάνι, μετά την έκπτωση 19% των χωματουργικών, 0,70 Χ (1-0,19) = 0,567 ευρώ. Με την ίδια ακριβώς τιμή πληρώνεται και αν τα μεταφέρει στα 500 μέτρα απόσταση στον χερσαίο χώρο του λιμένα. **Λέτε να είναι τόσο ηλίθιος ώστε να θέλει να τα πηγαίνει βόλτα για να τα πετάξει 13 ολόκληρα μίλια στην άκρη του κόσμου και μάλιστα με μεγάλη χασούρα, αντί να εφαρμόζει την πρότασή σας**

να τα κουβαλά όλα στα 500 μέτρα; Μήπως αγνοείτε κάτι από την υπόθεση του λιμανιού; Μήπως δεν γνωρίζετε απολύτως τίποτα για το αντικείμενο των Λιμενικών Έργων; Μήπως δεν γνωρίζετε τίποτα και για τα λοιπά Δημόσια Έργα; Μήπως καταλάβατε τη θέση του Προϊσταμένου της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής μη έχοντας τα ελάχιστα από τα απαιτούμενα προσόντα για μια τέτοια θέση; Μήπως ήταν άλλα τα κριτήρια της πρόσληψής σας;

Κύριε Περιφερειάρχα, αν ήμουν στη θέση σας θα φρόντιζα πριν βάλω την υπογραφή μου για την καταδίκη του σημαντικότερου έργου της Περιφέρειας μου να μάθαινα για το γενικότερο γνωστικό επίπεδο των δύο πρωταγωνιστών της αρνητικής εξέλιξης της υπόθεσης του λιμένα Αλεξανδρούπολης. Και επειδή το θέμα είναι τόσο σοβαρό, θα φρόντιζα να πληροφορηθώ από την πηγή. Η πηγή είναι το Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων (πρώην ΔΕΚΕ) της Δ/νσης Τεχνικών Έργων της Π.Α.Μ.-Θ. που στελεχώνεται από τα ίδια άτομα που έφεραν σε αίσιο πέρας την τελευταία τριακονταετία δύο εκατοντάδες μεγάλα έργα της Περιφέρειας. Ένα τηλέφωνο σε μένα ή στον κ. Κοτζαμάνη αρκούσε. Λέτε στα τόσα επιτυχή και δύσκολα Τεχνικά Έργα που έγιναν τη δεκαετία του 1990 στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, η ΔΕΚΕ να έπαιζε το ρόλο του απλού παρατηρητή; Στην εργολαβία της εκβάθυνσης θα κολλούσαμε; Τόσο δύσκολο ήταν ένα τηλεφώνημα; Για μας θα είχε τη θέση της αναγνώρισης για τις επιτυχίες της Υπηρεσίας μας στα τόσα έτη και συγχρόνως θα έδινε και το μήνυμα της εμπιστοσύνης του Αιρετού Άρχοντα προς την Βασική Τεχνική του Υπηρεσία. Και το λιμάνι δεν θα τραβούσε αυτά που πρόκειται να τραβήξει (ήδη η καθυστέρηση ενός έτους είναι δεδομένη όποια νέα απόφαση κι αν πάρουμε πλέον), και θα είχατε συνειδητοποιήσει έγκαιρα την ανεπάρκεια όλης της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής της Π.Α.Μ.-Θ. Με αυτό που κάνατε δείξατε, καθώς και με άλλες κινήσεις του έγιναν και συνεχίζουν να γίνονται με το προσωπικό και τα γραφεία της πρώην Διεύθυνσης Ελέγχου Κατασκευής Δημοσίων Έργων (Δ.Ε.Κ.Ε.) και της πρώην Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων (Δ.Δ.Ε.), σε τι εκτίμηση έχετε τη Θεσμοθετημένη Βασική Υπηρεσία Κατασκευής των σοβαρών έργων της Περιφέρειας Α.Μ.-Θ. η οποία είναι η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ της Π.Α.Μ.-Θ. μετεξέλιξη της Δ.Δ.Ε. και της Δ.Ε.Κ.Ε. της κρατικής Περιφέρειας Α.Μ.-Θ.
Τόσο εύκολα πετιέται στα σκουπίδια εμπειρία τριάντα τουλάχιστον ετών με τέτοια επιτυχημένη πορεία τόσα χρόνια; Όπως προανέφερα, στο ενεργητικό της Δ.Ε.Κ.Ε. υπάρχουν ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΔΙΑΚΟΣΙΑ (200) ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ.

Όσον αφορά το απαιτούμενο επιπλέον κόστος του έργου είτε θα το επωμισθεί η Περιφέρεια Α.Μ.-Θ. είτε ο Προϋπολογισμός Δημοσίων Έργων, προτείνω να χρεωθεί στους δύο υπεύθυνους της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής. Επίσης να τους χρεωθούν και τα διαφυγόντα κέρδη του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης από την μετάθεση κατά 4 έτη της έναρξης της λειτουργίας του λιμένα.

*** Σκεφθείτε τον ρόλο που πρόκειται να παίξει ο λιμένας Αλεξανδρούπολης σε περίοδο πολεμικών συγκρούσεων στην ευρύτερη περιοχή.**

Η. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α.)

Δυστυχώς κύριοι του Ο.Λ.Α. στην καλύτερη των περιπτώσεων, και πιστεύω ακράδαντα ότι μετά την ανάγνωση της παρούσης ενημέρωσης όλοι οι φορείς θα ενεργοποιηθούν ανάλογα, πρέπει να περιμένετε ακόμα ένα έτος για να λειτουργήσει το λιμάνι. Δηλαδή αρχές του 2013. Ο δίαυλος μόνο καλοκαίρι μπορεί να σκαφθεί.

Εσείς γνωρίζετε καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον γιατί σας πονά, ότι το λιμάνι έπρεπε να λειτουργεί από το 2004, αφού ως Δ.Ε.Κ.Ε. είχαμε περαιώσει όλες τις εργολαβίες του λιμένα ήτοι τον προσήνεμο μόλο, τον υπήνεμο μόλο, τις θωρακίσεις των λιμενοβραχιόνων με τεχνητά ακρόποδα, τη μετάθεση της εκβολής του χειμάρρου Μαίστρου, τα κρηπιδώματα της ζώνης των εμπορευματοκιβωτίων και την κατασκευή της ζώνης των εμπορευματοκιβωτίων.

Στην αντίθετη περίπτωση, αν συνεχισθεί η ίδια στάση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής όπως αναφέρω στη σελίδα 19 η λειτουργία του λιμένα μετατίθεται για την Άνοιξη του 2016.

Προτείνω στον Ο.Λ.Α. να εξετάσει σοβαρά με τους Νομικούς του Συμβούλους την περίπτωση που μπορεί να στραφεί για αποζημίωση κατά της προσωπικής περιουσίας των δύο Υπαλλήλων της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής ως των κύριων υπεύθυνων για τα διαφυγόντα κέρδη του Ο.Λ.Α. κατά τα επόμενα έτη.

Θ. ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Υπάρχει όμως και η πλευρά του Αναδόχου ο οποίος έχει ξοδέψει πάρα πολλά χρήματα για να σκάψει τον ημίβραχο χωρίς να τον πληρωθεί, να κάνει τις μακρινές μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο απόρριψης με φορτηγίδες και να πληρώνεται μόνο με το 10% του κόστους αυτών των εργασιών, να μην του αναγνωρίζεται για πληρωμή ούτε η εκσκαφή και απόρριψη στα 13 ν.μ. των φυσικών προσαμμώσεων λιμενολεκάνης και διαύλου ούτε και η εκσκαφή και απόρριψη στα 13 ν.μ. του χαλαρού ιλυοαμμώδους υλικού που ολίσθησε και κατέρρευσε στην σκαμμένη λιμενολεκάνη από όμορη περιοχή που προβλέπεται να παραμείνει άσκαφτη.

Στις δύσκολες σημερινές στιγμές δεν θα μου φανεί περίεργο αν μια ακόμη ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΤΩΧΕΥΣΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΛΙΘΙΟΤΗΤΑ ΚΑΠΟΙΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ενώ έχει λαμβάνειν από το Δημόσιο για εκτελεσμένες εργασίες που έως τώρα έχει δεχτεί η Δ/νση Λιμενικών Έργων 7.500.000 ευρώ επειδή δεν υπάρχει εγκεκριμένη πίστωση. Ακόμα, έχει αναγκαστικά εκτελέσει εργασίες που ακόμα δεν έχουν αναγνωρισθεί από την Δ/νση Λιμενικών Έργων, ενώ αντίθετα είχαν αναγνωρισθεί από την Δ.Ε.Κ.Ε. Π.Α.Μ.-Θ. και τον Απρίλιο του 2009 είχε συνταχθεί για τον σκοπό αυτό ο 1ος Α.Π.Ε. και η 1η Σ.Σ. σε ποσοστό εργασιών 50% των εργασιών της Αρχικής Σύμβασης, του Αναδόχου παραιτηθέντος μερικών δικαιωμάτων του για αποζημίωση για τις εργασίες που εκτέλεσε ή θα εκτελούσε, επιπλέον των εργασιών της 1ης Σ.Σ., και ήταν απαραίτητες για την ολοκλήρωση του έργου. Για τις υπόλοιπες δύναται να προσφύγει στη Δικαιοσύνη ζητώντας την εφαρμογή του άρθρου 904 και τα επόμενα του Αστικού Κώδικα περί "Αδικαιολόγητου Πλουτισμού" από πλευράς Δημοσίου.

Η Δ/νση Λιμενικών Έργων είναι λογικό ύστερα από την εμπεριστατωμένη παρούσα παρουσίαση να αποδεχθεί τις αναγκαστικά πραγματοποιηθείσες εργασίες ώστε διαλυομένης της εργολαβίας ο Ανάδοχος να αποζημιωθεί αναλόγως.

Στην περίπτωση, που είναι και η πιθανότερη, ο Περιφερειάρχης Α.Μ.-Θ. συναινέσει τελικά στην συγχρηματοδότηση του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Σ.Σ. από το ΕΣΠΑ Α.Μ.-Θ., απαραίτητη προϋπόθεση είναι η συναίνεση του Αναδόχου. Στην αντίθετη περίπτωση που ο Ανάδοχος δεν συναινέσει στην αποζημίωση τότε αναγκαστικά η εργολαβία θα διαλυθεί και ο Ανάδοχος θα προσφύγει στο Διοικητικό Εφετείου για αποζημίωσή του διεκδικώντας 38.402.720,44 € (από σελίδα 19).

Σκεπτόμενος την μεγάλη ζημιά που έχει υποστεί η Ανάδοχος Εταιρεία και την κρίσιμη οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει, ώστε να αναγκαστεί να ενδώσει στον "εκβιασμό" της Δ4 παραιτούμενη διεκδικήσεων 44.795.835,31 € εισπρακτέα σήμερα ή 44.795.835,31 + 44.795.835,31 Χ 6 Χ 10% = 71.673.338,50 € περίπου, που θα ελάμβανε από τα δικαστήρια σε 6 χρόνια, για να μπορέσει να εισπράξει άμεσα 7.500.000 € και να επιβιώσει οικονομικά, προτείνω και σ' αυτήν, όπως και στον Ο.Λ.Α., να λάβει σοβαρά υπόψη της την περίπτωση διεκδίκησης από τους δύο υπαλλήλους του ποσού των 7.500.000 € που της οφείλει το Δημόσιο και δεν μπορεί να το εισπράξει εξ αιτίας της παράνομης, αφού είναι αυθαίρετη και χωρίς αιτιολόγηση η εκφραζόμενη αρνητική γνώμη των δύο υπαλλήλων της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, με αποτέλεσμα χρηματοδοτικά προβλήματα και άμεσο κίνδυνο πτώχευσης της Εταιρείας.

Βεβαίως στα μέσα Μαΐου του 2009 όταν η ΔΕΚΕ είχε αρχίσει να συντάσσει (αλλά δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει λόγω της μεταβίβασης του έργου της στην Αθήνα) το σχέδιο του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης σε ποσοστό 50% της δαπάνης των συμβατικών εργασιών, είχε συμπεριλάβει εκτός της επιπλέον δαπάνης

εκσκαφής του ημιβράχου, και την δαπάνη αποζημίωσης του Αναδόχου λόγω του αυξημένου κοστολογίου των μεταφορών των προς απόρριψη υλικών στο θαλάσσιο χώρο αποθέσεων στα 13 ν.μ., και ειδικότερα αυτών που δεν μπόρεσε να σκάψει η Αυτοκινούμενη Αναρροφητική Αποθηκευτική Βυθοκόρος BALTIC SEA (εκτός βεβαίως των υγιών υλικών της κατώτερης στρώσης τα οποία μεταφέρονται για χρήση στον χερσαίο χώρο του λιμένα). Τότε μόλις είχαμε αρχίσει αργά αργά να συνειδητοποιούμε ότι και η λιμενολεκάνη μπάζωνε συστηματικά, εκτός από τον δίαυλο για τον οποίο είχε συνταχθεί τον Αύγουστο του 2003 και εγκριθεί τον Νοέμβριο του 2003 ειδική μελέτη προσάμμωσης.

Το θέμα του φυσικού μπαζώματος κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της εργολαβίας ήταν γνωστό από τη μελέτη προσάμμωσης του διαύλου που είχε συνταχθεί το 2003 με χρήση μαθηματικού μοντέλου και ήταν συνάρτηση του βάθους εκσκαφής του διαύλου. Όσο βαθύτερη η εκσκαφή του διαύλου τόσο και μεγαλύτερη η προσάμμωση με μεγάλες εξάρσεις μετά από ισχυρούς κυματισμούς (βλέπε υπομνήματα φωτο Νο 17^{α} και Νο 17β). Μάλιστα η μελέτη προσάμμωσης τόνιζε ιδιαιτέρως ότι προβλέπεται μηδενική προσάμμωση στην αρχή του διαύλου, ενώ αντίθετα στο τέλος του διαύλου στο στόμιο της λιμενολεκάνης προβλέπεται εντονότατη προσάμμωση της τάξης των 0,70 μ. ανά έτος με πιθανότητα έως και 1,40 μ. και στους μεγάλους κυματισμούς 20 εκ. τη φορά. Τονίζει μάλιστα ότι κυρίως προσάμμωση του διαύλου προβλέπεται στο τμήμα προς τη λιμενολεκάνη με τόσο μεγαλύτερη προσάμμωση όσο πιο κοντά προς τη λιμενολεκάνη.

Το ότι δεν γινόταν καμιά αναφορά ούτε στη μελέτη προσάμμωσης του διαύλου το 2003 ούτε στη μελέτη του έργου που συντάχθηκε το 2004, περί προσάμμωσης της λιμενολεκάνης με αποκοίμισε και εμένα. Έως το Δεκέμβριο του 2008 δεν πήγε το μυαλό μου ότι μπορεί από μια τρύπα της λιμενολεκάνης (το στόμιο εισόδου της) να μπορούν τα δημιουργούμενα θαλάσσια ρεύματα και οι κυματισμοί να φέρουν και να αποθέσουν τόσα πολλά κυβικά μέτρα αμμοϊλύος μέσα στη λιμενολεκάνη. Αυτό το ανακάλυψα τώρα στο πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου που επεξεργαζόμουν την παρούσα ενημέρωση όταν ζήτησα από τον επιβλέποντα κ. Κώστα Τσουρέκη να ψάξει και να βρει στη μελέτη του έργου την αρχική ογκομέτρηση των εκσκαφών της λιμενολεκάνης και του διαύλου που είχε γίνει μετά τη βυθομέτρηση της μελέτης η οποία πραγματοποιήθηκε εντός του Δεκεμβρίου 2003 για την εκπόνηση της μελέτης με τα ίδια όργανα και μεθοδολογία (χρήση σόναρ και GPS συνδεδεμένο με 12 δορυφόρους) που χρησιμοποιήθηκε και από μας στην αρχική βυθομέτρηση στα τέλη Ιανουαρίου 2008. Του ζήτησα να ψάξει στην τεχνική περιγραφή και στην προμέτρηση της τεχνικής μελέτης γιατί θυμόμουν ότι κάπου εκεί είχα διαβάσει κάτι τέτοιο όταν το τεύχος της μελέτης το είχα στο γραφείο μου στη ΔΕΚΕ κατά την περίοδο πριν να την παραδώσω στον νέο επιβλέποντα κατά την παράδοση - παραλαβή από την ΔΕΚΕ στο Τμήμα Κατασκευών της Δ/νσης Λιμενικών Δ4.

Δεν είχα συνειδητοποιήσει τότε κατά την πρώτη και τελευταία ανάγνωση του τεύχους της τεχνικής περιγραφής της μελέτης. Αυτό το στοιχείο δεν αναφερόταν στην τεχνική περιγραφή του τεύχους δημοπράτησης που είχε συντάξει η Δ4 και το οποίο είχαμε για καθημερινή χρήση, ιδιαίτερα την Συγγραφή Υποχρεώσεων.

Την πρώτη αμφιβολία στο μυαλό μου τη δημιούργησα όταν πληροφορήθηκα για τη διένεξη μεταξύ της αναδόχου εταιρείας και ενός υπεργολάβου του έσκαβε με μια ρουμανική καδοφόρο βυθοκόρο με 52 κάδους των 0.30 m3 το κροκιδωμένο συνεκτικό στρώμα αμμοϊλύος κάτωθεν της χαλαρής αμμοϊλύος που μπόρεσε και αναρρόφησε το BALTIC SEA. Το υλικό αυτό φορτωνόταν σε φορτηγίδες και απορρίπτονταν στον θαλάσσιο χώρο αποθέσεως στα 13 ν.μ. Ο υπεργολάβος παραπονιόταν ότι τον έκλεβε ο ανάδοχος στις ογκομετρήσεις της καθορισμένης και οριοθετημένης με σημαδούρες περιοχής που έσκαβε. Δεν είχε πάει κανενός το μυαλό ότι το πρόβλημα μπορεί να προερχόταν από μεγάλη προσάμμωση της λιμενολεκάνης. Μάλιστα τώρα που το σκέφτομαι στο χρονικό διάστημα των εκσκαφών αυτών τον χειμώνα του 2008 - 2009 είχαν γίνει δύο τρομερές θαλασσοταραχές στη μο μάλιστα είχαν παρακληθεί πολλές ζημιές στο βόρειο προστατευτικό αναχώμα από ογκολίθους που συγκρατούσαν τις επιχώσεις και αποθέσεις της χερσαίας ζώνης. Είχε μάλιστα χαρακτηρισθεί ως θεομηνία και η ασφαλιστική εταιρεία αποζημίωσε τον ανάδοχο για τις ζημιές που έπαθε. Θυμάμαι

που στη μεγάλη αυτή πολυήμερη νοτιά τα κύματα έσκαζαν στην προστασία του προσήνεμου μόλου και σηκωνόταν ψηλά πάνω από 25 μ. και περνούσε όλο το νερό μέσα στη λιμενολεκάνη. Έτσι δικαιολογείται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη μελέτη προσάμμωσης του διαύλου ένα μπάζωμα της λιμενολεκάνης πιθανότατα και πολύ πάνω από 20 εκ. στην περιοχή που δούλευε ο υπεργολάβος η οποία ήταν μια λωρίδα 100 μ. πλάτους παράλληλη με τον προσήνεμο μώλο σε απόσταση από αυτόν από 300 έως 400 μ. Προφανώς τα 20 έως 30 εκ. προσάμμωσης στο μέσο πάχος 1,33 μ. της κροκιδωμένης ζώνης που σκαβόταν είναι από 15% έως 22,5%, ποσοστό αρκετά μεγάλο για να εντοπιστεί όπως και έγινε, από τη σύγκριση μεταξύ του μετρήματος του συνολικού όγκου των φορτηγίδων που φόρτωνε ο υπεργολάβος και του όγκου που προέκυπτε από τη βυθομέτρηση με σκαντάγιο προ και μετά της εκσκαφής.

Τις τελευταίες ημέρες έχει κυκλοφορήσει μεταξύ των υπαλλήλων ορισμένων Υπηρεσιών της Αθήνας η φήμη, και έφτασε ως και σε εμένα στην Κομοτηνή, ότι η ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ υπήχθει στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα.

Επειδή γράφω το υπόμνημα αυτό, ενδιαφέρθηκα και έμαθα ότι αυτό δεν είναι αληθές. Όμως για να βγει αυτή η φήμη σημαίνει ότι υπάρχει η υποδομή της, η πολύ δύσκολη οικονομική θέση της εταιρείας. Αλλιώς δεν θα έβγαινε και δεν θα κυκλοφορούσε τέτοια φήμη.

Πράγματι όπως μαθαίνω, η ΕΛΤΕΡ βρίσκεται σε πολύ δύσκολη, αν όχι τραγική, θέση και αυτό έγινε από το έργο του λιμανιού της Αλεξ/πολης. Ήδη το πρόβλημα είχε φανεί από το Δεκέμβριο του 2008. Πρώτον ως αποτέλεσμα της διεθνούς οικονομικής κρίσης και της τρομακτικής αύξησης του πετρελαίου το 2008, του βασικού υλικού για την εργασία των εκσκαφών και δεύτερον ως καπάκι στη διεθνή κρίση η μη δυνατότητα πληρωμής των ημιβραχωδών εκσκαφών. Και δεν ήταν μικρή η διαφορά 1,99 €/m3 η τιμή που πληρώνονταν η εταιρεία ενώ κόστιζε 8 €/m3 σύμφωνα με το τιμολόγιο των λιμενικών. Δηλαδή δεν πληρώνονταν τα ¾ του κοστολογίου. Βάλε ότι δεν πληρώθηκε ποτέ τη μεταφορά με φορτηγίδες 6 €/m3 μείον 0,70 €/m3 μεταφορά με την Α.Α.Α.Β. και συγχρόνως άρχιζε να μεταφέρει και τις φυσικές αποθέσεις αμμοϊλύος του Έβρου, χωρίς βέβαια να το καταλαβαίνει, όπως και όλοι μας τότε. Άρχισε να αισθάνεται ότι κάτι δεν πάει καλά με αυτή την υπόθεση όταν οι εκσκαφές στη λιμενολεκάνη είχαν προχωρήσει πάρα πολύ (σε ποσοστό 94%) και άρχισε η προσάμμωση να γίνετε εμφανής. Την άνοιξη του 2003 είχαμε μεγαλύτερο βαθμό προσάμμωσης λόγω του αυξημένου βάθους εκσκαφής.

Εδώ το φταίξιμο το έχει και εξακολουθούσε να το έχει η πρώην Προϊσταμένη της Δ4 κα Κυριακού μέχοι τις αρχές του 2011 που παραιτήθηκε. Όμως η ζημιά της καθυστέρησης των πληρωμών είχε φέρει το οικονομικό πρόβλημα στην εταιρεία.

Το άλλο πρόσωπο που έβαλε την ταφόπετρα στον ήδη σκαμμένο από την κα Κυριακού τάφο της εταιρείας είναι ο Περιφερειάρχης Α.Μ.-Θ. Αρης Γιαννακίδης. Κυριολεκτικά υπέγραψε μία απόφαση αδιανόητη, πάνω που κάτι είχε στρώσει στην υπόθεση και ο ανάδοχος θα μπορούσε να εισπράξει ένα μέρος αυτών που του χρωστούσε το Δημόσιο δηλαδή τη δαπάνη του ημίβραχου που ήδη είχε σκαφθεί. Έχει ακέραια την ευθύνη γιατί υπέγραψε το έγγραφο της Ε.Δ.Α. χωρίς μάλιστα να υπάρχει αιτιολόγηση της άρνησης της συγχρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ. Το «δεν ήξερα όταν υπέγραφα» δεν είναι δικαιολογία για άνθρωπο που κατέχει τέτοια θέση. Μπορούσε πολύ εύκολα να μάθει τις πραγματικά συνέβαινε. Επέδειξε άκρα ολιγωρία. Και δεν είναι το ότι με τη στάση αυτή οδηγεί σε σίγουρη πτώχευση μια πρώην υγιή εταιρεία, χωρίς αυτή να έχει φταίξει σε τίποτα. Δεν σκέφτηκε, γιατί αν σκεφτόταν δεν θα υπέγραφε, ότι με την απόφασή του αυτή το λιμάνι θα καθυστερήσει να λειτουργήσει κατά τρισήμισυ χρόνια, ενώ θα λειτουργούσε στις αρχές του 2012.

Τόσα εκατομμύρια ευρώ ξοδεύθηκαν τόσα χρόνια από το 1995. Και πετάχθηκαν στον αέρα. Τι να τους κάνουμε τους κάθετους άξονες της Εγνατίας όταν δεν θα λειτουργεί το λιμάνι; Έχει να επιδείξει η Περιφέρεια κάποιο έργο της μεγαλύτερο από το λιμάνι της Αλεξ/πολης;

Ψίχουλα χρόνου υπάρχουν για αναθεώρηση της κρίσιμης αυτής απόφασης ώστε να αποφευχθεί η ολοκληρωτική καταστροφή.

Με τα άλλα δύο πρόσωπα που προκάλεσαν την απόφαση του Περιφερειάρχη δεν αξίζει κανείς να ασχοληθεί. Αν ήταν σημαντικά θα εκπλιούσαν την κατάσταση

τελείως διαφορετικά. Η σκοπιά από την οποία είδαν το θέμα, τους κατατάσσει στα ασήμαντα πρόσωπα. Κανένας απλός μέσος άνθρωπος δεν θα έβλεπε την κατάσταση από τη οπτική γωνία που αυτοί τη είδαν. Το ότι τόσες Υπηρεσίες και σημαντικά Πολιτικά Πρόσωπα προσπάθησαν να τους κάνουν να αλλάξουν γνώμη και αυτοί συνέχισαν το βιολί τους, χωρίς μάλιστα να αιτιολογούν ποτέ τη θέση τους, λέει πολλά και τους κατατάσσει στη θέση που τους αρμόζει, τη μηδενική και σίγουρα όχι την πατριωτική.

Ι. ΤΥΠΟΣ

Κυκλοφορεί στη δημοσιογραφική πιάτσα της Αλεξανδρούπολης ότι κάποιοι Κομοτηναίοι πρότειναν στον κ. Περιφερειάρχη να μη δώσει τα χρήματα στον Έβρο για να μη χαθούν για τη Ροδόπη.
Εάν αυτό είναι αλήθεια τότε αυτοί παρέχουν πολύ άσχημες υπηρεσίες για τη Ροδόπη. Και εγώ Κομοτηναίος είμαι. Όμως ξέρω ότι το έργο αυτό είναι κλειδί για όλη τη Θράκη και την Ελλάδα. Οι μεγάλες προοπτικές που ανοίγει για την ευρύτερη περιοχή μας δεν αφήνει περιθώρια για μικροπολιτικές σκοπιμότητες και παιχνιδάκια.
Στην παρούσα φάση δεν θέλησα να κοινοποιήσω το θέμα στον παμφάγο Τύπο ελπίζοντας ότι το πρόβλημα θα λυθεί <u>αμέσως</u> από τον άνθρωπο, ο οποίος δεν γνωρίζω αν με επίγνωση της σοβαρότητας του θέματος ή μη, το δημιούργησε μέσα στις πρώτες πέντε μέρες αρμοδιότητάς του. Αν χρειασθεί θα το πράξω πάραυτα, γιατί αυτά που αναφέρω στο κείμενο ως γεωστρατηγικά πιστεύω του Περιφερειακού Συμβούλου κ. Μιχελή, <u>δεκαετίες πριν απ' αυτόν είναι και δικά μου πιστεύω</u>.

Κ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ελπίζω με τα όσα έχω αναφέρει να έχω πείσει και τον πιο κακοπροαίρετο ακόμα κριτή της υπόθεσης ότι η ΔΕΚΕ έπραξε ότι ήταν δυνατόν καλύτερο να πράξει και κατά την επίβλεψη των εργασιών του λιμανιού αλλά και για να διασωθεί η εργολαβία όταν διαπίστωσε ότι το έργο "δεν έβγαινε" και ότι ο Ανάδοχος είχε τριπλάσιο κόστος από το πιστοποιούμενο με τους λογαριασμούς που εισέπραττε λόγω:
α. Της ύπαρξης μη προβλεπόμενου ημιβράχου στην κατώτερη στρώση ο οποίος για εκσκαφεί πρέπει να προηγηθεί χαλάρωσή του με ειδικό εξοπλισμό.
β. Ακριβότερες μεταφορές με φορτηγίδες για αποθέσεις στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ν.μ., όλων των υπολειπομένων υλικών εκσκαφής μετά την αναχώρηση της Αυτοκινούμενης Αναρροφητικής Αποθηκευτικής Βυθοκόρου (εκτός των υγιών υλικών της κατώτερης στρώσης που μεταφέρονται για χρήση στον χερσαίο χώρο του λιμένα) ενώ πληρώνεται ελάχιστα για μεταφορά με τεχνολογία Αυτοκινούμενης Αναρροφητικής Αποθηκευτικής Βυθοκόρου.
γ. Εκσκαφές και μεταφορά με φορτηγίδες στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ν.μ., του υλικού της φυσικής προσαμμωσης του διαύλου και της λιμενολεκάνης αποτελούμενο από λασπώδη αμμοϊλύ.
δ. Εκσκαφές και μεταφορά με φορτηγίδες στο θαλάσσιο χώρο απόθεσης στα 13 ν.μ. του υλικού που κατέρρευσε στην εκσκαφθείσα λιμενολεκάνη από την διαρροή-ολίσθηση του επιφανειακού χαλαρού στρώματος αμμοϊλύος παρακείμενης περιοχής της λιμενολεκάνης.

Ούτε βέβαια μπορούσαμε να θεωρήσουμε τίμια συμπεριφορά την απόκρυψη της αλήθειας μέσα στα πλαίσια της πάση θυσία υπεράσπισης των "καλώς εννοούμενων" συμφερόντων του Εργοδότη μας (αφού είμαστε εκπρόσωποί του) κλείνοντας τα μάτια στην πραγματικότητα. Εάν δεν αναγνωρίζαμε την αλήθεια και δεν την υπερασπιζόμασταν προς την Δνση Λιμενικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, με κίνδυνο μέχρι σημείου να παρεξηγηθούμε, κάτι που τελικά δεν αποφεύχθηκε, ο Ανάδοχος θα είχε από το Φθινόπωρο του 2003 εγκαταλείψει το έργο έχοντας διαπιστώσει ότι όχι μόνο ήταν τρομακτικά ασύμφορο γι αυτόν αλλά και πολύ επικίνδυνο για την ολοκληρωτική χρεοκοπία της επιχείρησης του, καθότι η ζημία ήταν τεράστια, με