



8675
752
20.3.13

ΤΕΡΕΝΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟ
ΛΙΒΙΕΡΑΤΟ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΥΡΙΠΙΔΗ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗ ΚΑΙ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗ

ΘΕΜΑ: ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΣΑΜΟΥ

κ.κ. Υπουργοί,

Στις 12 Μαρτίου δημοπρατήθηκε από το Δήμο Σάμου το έργο για την προστασία της παραλιακής ζώνης από το πλημμυρικό φαινόμενο «Αντιπλημμυρική προστασία της παραλιακής ζώνης εντός Χ.Ζ Λιμένα Βαθέος και Αποκατάσταση τμήματος της Χ.Ζ Λιμένα Βαθέος» προϋπολογισμού 4.797.453,00 ΕΥΡΩ (με αναθεώρηση και ΦΠΑ).

Το έργο αυτό θα εκτελεστεί βάσει μελέτης που συνέταξε ομάδα μελετητών.

Σύμφωνα με απόψεις αρκετών μηχανικών πολλά σημεία της μελέτης είναι ανεπαρκή και θα οδηγηθεί με μαθηματική ακρίβεια στην κατασκευή ακόμη ενός αποτυχημένου έργου.

Για το ανωτέρω έργο έχουν εκφραστεί ανησυχίες τόσο προς τον Περιφερειάρχη Βορείου Αιγαίου, τον Αντιπεριφερειάρχη Σάμου, το Δήμαρχο, το Λιμενικό Ταμείο Σάμου και το Τεχνικό Επιμελητήριο.

Δυστυχώς κανείς δεν ήθελε να ακούσει ούτε να απαντήσει σε αυτές τις ανησυχίες.

Πριν τρία χρόνια (το Μάρτιο του 2010) άρχισε να ψιθυρίζεται ότι η ανάθεση της μελέτης εδόθη απευθείας στην ομάδα του κ. Μουτζούρη σημερινού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Αντί ο τότε Νομάρχης Σάμου κ. Κάρλας Μανώλης να απευθυνθεί σε ειδικό γραφείο μελετητών Λιμενικών έργων, έδωσε τη μελέτη με απευθείας ανάθεση.

Τελικά η μελέτη έγινε με κατευθείαν ανάθεση λόγω του επείγοντος.

Όσο για το επείγον του θέματος αποδείχθηκε εκ των πραγμάτων ότι ήταν απλώς δικαιολογία.

Όπως με ενημερώνει ο Πολιτευτής Σάμου των ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ Δημοσιογράφος Γιώργος Γαρυφάλλου, στη μελέτη του κ. Αυτιά (συνεργάτη του κ. Μουτζούρη) υπάρχουν παραλείψεις οι οποίες μάλιστα κοινοποιήθηκαν μέσω επιστολής του Πολιτικού Μηχανικού κ. Βασίλειου Βασιλείου, που δημοσιεύθηκε και στον τοπικό τύπο (ΣΑΜΙΑΚΟ ΒΗΜΑ 01-11-2010) την οποία και σας παραθέτω αυτούσια:

«ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΣΑΜΙΑΚΟ ΒΗΜΑ»

1. Από τα στοιχεία που έδωσε ο παλιρροιογράφος, για μετρήσεις των πέντε τελευταίων ετών, πολύ λίγα για μια σοβαρή μελέτη για αυτό θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί στους συντελεστές ασφαλείας, προκύπτει ότι η μέγιστη στάθμη της θάλασσας έφθασε στα +52εκ. Αν λάβουμε υπόψη ότι η στάθμη της ασφάλτου είναι στα 28εκ, του προς θάλασσα πεζοδρομίου στα 47εκ, του προς τα κτίρια πεζοδρομίου στα 52εκ στην άκρη προς το δρόμο και στα 70εκ, το χαμηλότερο κεφαλόσκαλο, προκύπτει ότι σε περίπτωση έξαρσης του φαινόμενου, πρώτα θα πλημμυρίσει ο δρόμος από τα φρεάτια με μέγιστο ύψος υδάτων $52-28=24\text{εκ}$, μετά το προς την θάλασσα πεζοδρόμιο με μέγιστο ύψος υδάτων $52-47=5\text{εκ}$, μετά το εσωτερικό πεζοδρόμιο και στο προς την ασφαλτο άκρο θα έρθει στα ίσια του (Λόγω του ανέμου προωθείται προς τα κτίρια), και στο χαμηλότερο κεφαλόσκαλο θα θέλει $70-52=18\text{εκ}$ για να μπει το νερό μέσα στα καταστήματα.

2. Η μελέτη έγινε με προοπτική 10 ετών, όπως αναφέρει στις σελίδες 12/36, και 16/36, πράγμα απαράδεκτο για μια τέτοια μελέτη, η οποία θα έπρεπε να γίνει με προοπτική τουλάχιστον 50 ετών. Έτσι παίρνει σαν ανώτερη στάθμη των υδάτων το +52 και βάζει αυθαίρετα ένα ποσοστό ασφαλείας ΜΟΝΟ 10 εκ και κάνει τους υπολογισμούς του με την στάθμη +62. Αναφέρει όμως ότι για περίοδο 50 ετών, η μέγιστη ανύψωση υπολογίζεται στα +69, δηλαδή $69-52=17\text{εκ}$ υψηλότερα. Αν λοιπόν έκανε την μελέτη με προοπτική 50 ετών με την ίδια λογική έπρεπε να πάρει μέγιστη στάθμη ασφαλείας $69+10=79\text{εκ}$. Τότε όμως τα μαγαζιά θα ήταν χαμηλότερα.

3. Ο μελετητής ΔΕΝ έλαβε υπόψη του την αντοχή του υπεδάφους. Όλοι μας γνωρίζουμε ότι το υπέδαφος της παραλιακής ζώνης αποτελείται από μπαζώματα, σε πολλά σημεία είναι βούρκος και η πρόσφατη τομή που έγινε λόγω βιολογικού επιδείνωσης την κατάσταση. Ο μελετητής θεωρεί το έδαφος αυτό άκαμπτο, άνευ καθιζήσεων, δηλαδή βράχο!!! Θα έπρεπε λοιπόν ο μελετητής να κάνει μία μελέτη του υπεδάφους και βάσει αυτής να έπαιρνε το επί πλέον ύψος ασφαλείας και όχι να παίρνει αυθαίρετα 10 εκ.

Με αυτές της προϋποθέσεις ο μελετητής έρχεται να κάνει την οριστική μελέτη με την οποία προτείνει, όπως παραδόξως για οριστική μελέτη, ΔΥΟ λύσεις.

ΛΥΣΗ Α.

Για να εμποδίσει τα νερά της θάλασσας να πλημμυρίσουν τη στεριά θεωρεί σωστό να μπαζώσει μια έκταση 12 στρεμμάτων σε 500μετρα μήκος της παραλιακής ζώνης, δηλαδή της δυο ζώνες κυκλοφορίας, τα δύο πεζοδρόμια, μέρος της πλατείας και όλη την περιοχή μπροστά από τις τράπεζες Ελλάδας και Πειραιώς μέχρι το αλιευτικό καταφύγιο, σε ύψος περίπου 40-50εκ.

Το ελάχιστο μπάζωμα της ασφάλτου θα είναι $62-28=34\text{εκ}$, του προς την θάλασσα πεζοδρομίου $80-47=33\text{εκ}$ του εσωτερικού πεζοδρομίου $72-52=20\text{εκ}$.

Οι μεγαλύτεροι από μας θυμόμαστε ότι οι παππούδες μας, πρακτικοί άνθρωποι, είχαν λύσει το πρόβλημα κατασκευάζοντας τοίχο στην άκρη του προς την θάλασσα πεζοδρομίου.

Για να υποστηρίξει την λύση αυτή ο μελετητής αναφέρει εννέα πλεονεκτήματα, τα οποία κατά την γνώμη μου τα περισσότερα είναι μειονεκτήματα!

ΛΥΣΗ Β.

Στην λύση αυτή ο μελετητής προτείνει την κατασκευή τοιχίου στην άκρη του κρηπιδώματος μέχρι την στάθμη +60εκ. Αν λάβουμε υπόψη ότι το κράσπεδο είναι στα +47εκ, τότε το ύψος του θα είναι $60-47=13$ εκ (πολύ λίγο).

Παράλληλα για να μην βγαίνει η θάλασσα από τα φρεάτια στο δρόμο, τα σφραγίζει και για την απορροή των όμβριων κατασκευάζει κατά μήκος του δρόμου νέα φρεάτια με αντλίες για να πετάνε τα όμβρια στην θάλασσα.

Την λύση αυτή, με ορισμένες τροποποιήσεις όπως πρότεινα κατά την σύσκεψη που έγινε στο ΤΕΣάμου τον ΟΚΤ. του 2010 παρουσία του Κου Νομάρχη, έπρεπε να είχαν εγκρίνει.

Η απάντηση ήταν ότι η απόφαση είναι ειλημμένη και θα επικυρωθεί και από Λαϊκή συνέλευση. Του απάντησα ότι αυτά τα θέματα απαιτούν ειδικές γνώσεις και ως εκ τούτου πρέπει να αποφασίζουν οι ειδήμονες και όχι η κυρά Κατίνα. Η ανωτέρω επιστολή δημοσιεύθηκε στο Σαμιακό Βήμα στις 15-03-10 και απευθυνόταν στους Κους Νομάρχη, Δήμαρχο και Λιμενάρχη.

Τελικά η μελέτη έγινε κατευθείαν ανάθεση, ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ, κατά την γνώμη μου από τον τότε Νομάρχη.

Όσο για το επείγον του θέματος αποδείχθηκε εκ των πραγμάτων ότι ήταν απλώς δικαιολογία.

Το έργο αυτό ΔΕΝ πρέπει να ξεκινήσει για δύο βασικούς λόγους:

- 1. Η μελέτη είναι ΔΙΑΤΡΗΤΗ**
- 2. Θα καταστρέψει την Αρχιτεκτονική της πόλης**
- 3. Θα φέρει μεγάλη αναστάτωση και κυρίως στους επιχειρηματίες της εσωτερικής και της παραλιακής ζώνης**
- 4. Η πόλη της Σάμου θα μετατραπεί σε Ολλανδική Βενετία**

Πρέπει να προηγηθεί το εσωτερικό έργο»

Βασίλειος Βασιλείου

Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.»

Με βάση τα ανωτέρω, ερωτάσθε κ.κ. Υπουργοί:

1. Τον Οκτώβριο του 2010 η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, ζήτησε από την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Σάμου τις απόψεις της, για αντιρρήσεις που υπήρχαν, όσον αφορά την εν λόγω μελέτη. Υπήρξε απάντηση από την ανωτέρω Υπηρεσία;

2.Το Νοέμβριο του 2010, συνήλθε η επιτροπή του ΤΕ Σάμου παρουσία του τότε Νομάρχη και συμφωνήθηκε να γίνει άλλη μία συνάντηση παρουσία και των μελετητών, για να αποφασιστεί η τελική λύση. Έγινε ποτέ αυτή η συνάντηση και αν ναι, τι αποφασίστηκε;

3.Με ποιο νόμιμο τρόπο και με ποιες διαδικασίες έγινε η απευθείας ανάθεση της μελέτης;

4.Σε ραδιοφωνικό σταθμό της Σάμου ο τότε Νομάρχης κ.Κάρλας δήλωσε ότι έχει και την σύμφωνη γνώμη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Σάμου. Πότε συνεδρίασε το Τ.Ε.Σάμου και ποια είναι η απόφαση του;

5.Κατά καιρούς έχουν εκπονηθεί και άλλες Αρχιτεκτονικές μελέτες. Ποιές είναι αυτές και από ποιο φορέα έχουν πληρωθεί;

6.Μετά την δημοπρασία που έγινε στις 12 Μαρτίου 2013, η καλύτερη κατάθεση προσφοράς έγινε από την εταιρεία ΟΔΕΥΣΗ Α.Ε. με 38,1%. Αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή στο ΙΚΑ άλλου 10%, πόσο εξασφαλίζει την βιωσιμότητα του έργου και την ομαλή ολοκλήρωση του, σύμφωνα με το 18μηνο χρονοδιάγραμμα του;

7.Ποιες θα είναι οι ασφαλιστικές δικλίδες για αποφυγή της ταλαιπωρίας των κατοίκων, επιχειρηματιών και επισκεπτών (ιδιαίτερα τις 2 τουριστικές περιόδους) κατά την εκτέλεση του έργου;

8.Εξασφαλίζεται με κάποιον τρόπο η αντιπλημμυρική προστασία του εσωτερικού ιστού της πόλης της Σάμου αφού όπως καταγγέλλεται έπρεπε από εκεί να ξεκινήσουν τα έργα και όχι από τον παραλιακό δρόμο;

Παρακαλώ όπως μου καταθέσετε τα εξής:

1.Την Εδαφοτεχνική Μελέτη του συγκεκριμένου έργου

2.Την οριστική εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Ο Ερωτών Βουλευτής

Τέρενς-Νικόλαος Κουίκ