

Ηλεκτρονική χαρτογράφηση των 5.000 ακινήτων του υπουργείου Υγείας

Σε 10.000.000 € ανέρχεται ο προϋπολογισμός του έργου, το οποίο θα ολοκληρωθεί σε δύο χρόνια

Σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ανέρχεται η ακίνητη περιουσία του υπουργείου Υγείας, το οποίο θα είναι το πρώτο στη χώρα, που θα χαρτογραφήσει ηλεκτρονικά τα ακίνητα ιδιοκτησίας του προκειμένου οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες να έχουν τη δυνατότητα της αξιοποίησής τους. Σύμφωνα με όσα ανέφερε χθες σε συνέντευξη Τύπου ο ίδιος ο υπουργός Υγείας, Άδωνις Γεωργιάδης, περίπου 4.000 – 5.000 είναι κατ'εκτίμησην τα αχαρτογράφητα ακίνητα σε όλη τη χώρα, τα οποία ανήκουν στην ιδιοκτησία του υπουργείου Υγείας, μεταξύ των οποίων καταστήματα στην οδό Ερμού της Αθήνας, πολυκατοικίες γύρω από την πρεσβεία των ΗΠΑ στην Αθήνα, ακόμη και

μία... προβλήτα στις ίδιες τις ΗΠΑ, δωρεά Έλληνα ομογενούς. Ακόμη, υπάρχουν νοσοκομεία του ΕΣΥ της Πελοποννήσου, τα οποία διαθέτουν ιδιόκτητα ακίνητα στην Αθήνα, καθώς και νοσοκομεία του ΕΣΥ της Αττικής, με ιδιόκτητα ακίνητα στην περιφέρεια της χώρας μας. Έτσι, ο Άδωνις Γεωργιάδης ανακοίνωσε χθες την έναρξη της υλοποίησης μίας «συγκλονιστικής μεταρρύθμισης»: την ηλεκτρονική καταγραφή προς αξιοποίηση για ολόκληρη την ακίνητη περιουσία του υπουργείου Υγείας, η οποία προέρχεται κυρίως

από κληρονομίες πολλών ετών, πολλών δεκαετιών, ακόμη και προερχόμενες από τον προπερασμένο αιώνα.

Ο Άδωνις Γεωργιάδης σημείωσε ότι πρόκειται για μία περιουσία η οποία αντιστοιχεί σε πολλές εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ και η πρόθεση της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Υγείας είναι η αξιοποίησή της και όχι η πώληση. Ο ίδιος ανέφερε κι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: «Πήγα στο Νοσοκομείο Σύρου και μου είπαν ότι δεν έχουν κατοικίες για γιατρούς. Παράλληλα, ενημερώθη-

κα ότι δίπλα υπάρχουν δύο άδειες πολυκατοικίες, χωρίς να γνωρίζουμε σε ποιον ανήκουν», είπε, προσθέτοντας πως ουδείς γνωρίζει πόσα χρήματα παίρνει το υπουργείο Υγείας από την περιουσία του.

Σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του έργου αγγίζει τα 10.000.000 ευρώ, το χρονικό διάστημα της υλοποίησής της θα είναι δύο χρόνια με δικαίωμα παράτασης για ακόμη έναν χρόνο, ενώ οι ανάδοχοι εταιρείες είναι η Qualco και η θυγατρική της Qualco Real Estate. Ο ίδιος τόνισε, τέλος, με νόημα ότι «αυτήν τη στιγμή, εάν με ρωτήσετε, δεν έχω ιδέα ποια είναι τα ακίνητα, ιδιοκτησίας του υπουργείου Υγείας, και θα έλεγα ότι ουδείς άλλος γνωρίζει».

Βασίλης Βενιζέλος



Ο Άδωνις Γεωργιάδης



Επειτα από χρόνια σχεδιασμών, καθυστερήσεων και προσδοκιών, το μεγάλο έργο για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου «ΑΕΝΑΟΝ», στον Φαληρικό Όρμο, μπαίνει πλέον στην τελική ευθεία για να περάσει από το χαρτί στην πράξη. Ημερομηνία-ορόσημο είναι η 2η Σεπτεμβρίου, οπότε αναμένεται να υπογραφεί η σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του αναδόχου, του σχήματος ΤΕΡΝΑ-ΜΕΤΚΑ, μετά και την ολοκλήρωση του ελέγχου από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Η υπογραφή της σύμβασης σηματοδοτεί ουσιαστικά την έναρξη ενός από τα μεγαλύτερα έργα αστικής ανάπτυξης που έχουν σχεδιαστεί στην Αττική. Το έργο, συνολικού προϋπολογισμού περίπου 320 εκατ. ευρώ με ΦΠΑ, αφορά τη δημιουργία ενός νέου μεγάλου πνεύμονα πρασίνου δίπλα στη θάλασσα, σε μια έκταση άνω των 741 στρεμμάτων.

Η βασική φιλοσοφία του «ΑΕΝΑΟΝ», όπως έχει ονομαστεί το project, είναι απλή αλλά ιδιαίτερα φιλόδοξη: ένας μεγάλος δημόσιος χώρος πρασίνου, ανοιχτός και δωρεάν προσβάσιμος σε όλους, που θα συνδυάζει περιβάλλον, αναψυχή, αθλητισμό, πολιτισμό και εκπαίδευση. Περίπου το 75% της συνολικής έκτασης θα αποτελέσει πράσινο. Στο πάρκο προβλέπεται να φυτευτούν περισσότερα από 4.000 δέντρα, μαζί με εκατοντάδες χιλιάδες θάμνους και άλλα φυτά. Ο στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα τοπίο που όχι μόνο θα αλλάξει την εικόνα της περιοχής, αλλά θα λειτουργεί ως πραγματικός πνεύμονας για το πυκνοδομημένο λεκανοπέδιο. Οι επισκέπτες θα έχουν στη διάθεσή τους πράσινες διαδρομές για περπάτημα, ποδηλατόδρομους, χώρους άθλησης και αναψυχής, αλλά και σημεία για πολιτιστικές, εκπαιδευτικές και περιβαλλοντικές δραστηριότητες. Το υπόλοιπο τμήμα της έκτασης θα φιλοξενεί ήπιες χρήσεις, χωρίς να αλλοιώνεται ο δημόσιος χαρακτήρας του πάρκου. Προβλέπονται ακόμη χώροι για κοινωνικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκπαιδευτικές δράσεις για παιδιά, πολυχώροι άθλησης και περιορισμένες εμπορικές δραστηριότητες.

Η σημασία του έργου δεν περιορίζεται στα όρια του πάρκου. Η δημιουργία του «ΑΕΝΑΟΝ» έρχεται να αλλάξει συνολικά την εικόνα του Φαληρικού Όρμου και να ενισχύσει τη συνέχεια του παραλιακού με-



Η τρισδιάστατη αναπαράσταση του «ΑΕΝΑΟΝ» το 2028

Στην τελική ευθεία για το πάρκο «ΑΕΝΑΟΝ»

Στις 2 Σεπτεμβρίου η υπογραφή της σύμβασης για την έναρξη του έργου

ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΝΤΕΛΕΖΟΥ

τώπου της Αττικής. Πρόκειται για έναν χώρο που για χρόνια παρέμενε αποσπασματικός, με σημαντικές εκτάσεις να μην αξιοποιούνται προς όφελος των πολιτών. Η μετατροπή του σε ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο δημιουργεί ένα νέο σημείο αναφοράς για την Αθήνα και τον Πειραιά, αλλά και έναν δημόσιο χώρο που μπορεί να υποστηρίξει την καθημερινότητα χιλιάδων κατοίκων. Το μεγάλο στοίχημα, επομένως, δεν είναι μόνο να κατασκευαστούν οι υποδομές. Είναι το πάρκο να παραδοθεί στους πολίτες και να παραμείνει πραγματικά ανοιχτό, λειτουργικό και προσβάσιμο.

Το «ΑΕΝΑΟΝ» αποτελεί τη Β' φά-

ση των παρεμβάσεων στον Φαληρικό Όρμο. Η Α' φάση είχε ξεκινήσει το 2017 και ολοκληρώθηκε το 2022, περιλαμβάνοντας κυρίως αντιπλημμυρικά έργα και σημαντικές οδικές παρεμβάσεις. Τώρα έρχεται η δεύτερη και πιο «εμφανής» φάση: αυτή που θα μετατρέψει την περιοχή σε έναν μεγάλο οργανωμένο χώρο πρασίνου, αναψυχής και πολιτισμού. Η υλοποίηση θα γίνει με το σύστημα μελέτη-κατασκευή, γεγονός που σημαίνει ότι η οριστικοποίηση των μελετών συνδέεται με τη συμβασιολογία του έργου και την έναρξη της κατασκευαστικής διαδικασίας. Η συμβατική διάρκεια έχει οριστεί στους 36 μήνες. Εφόσον δεν προκύ-

ψουν καθυστερήσεις, το νέο πάρκο θα μπορούσε να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2029, ενώ τα πρώτα εργοτάξια αναμένεται να κάνουν την εμφάνισή τους στις αρχές του 2027. Μάλιστα, έχει προβλεφθεί και οικονομικό κίνητρο για την ταχύτερη ολοκλήρωση του έργου. Ο ανάδοχος μπορεί να λάβει περίμ. 1% επί της αρχικής συμβατικής αξίας χωρίς ΦΠΑ, εφόσον παραδώσει το έργο τουλάχιστον 10% νωρίτερα από τη συμβατική προθεσμία.

Η χρηματοδότηση

Το έργο έχει ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή και Πολιτική Προ-

στασία 2021-2027» και συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνολικής σε ποσοστό 85%, με το υπόλοιπο να καλύπτεται από εθνικούς πόρους. Για την πράξη έχει εγκριθεί δέσμευση προϋπολογισμού ύψους περίπου 353,8 εκατ. ευρώ, ενώ η εκτιμώμενη αξία των εργασιών της σύμβασης ανέρχεται σε περίπου 320 εκατ. ευρώ με ΦΠΑ.

Το «ΑΕΝΑΟΝ» είναι ένα έργο που έχει συζητηθεί πολύ και έχει δημιουργήσει υψηλές προσδοκίες. Η υπογραφή της σύμβασης στις 2 Σεπτεμβρίου είναι, επομένως, μόνο η αρχή. Το πραγματικό στοίχημα θα κριθεί μέσα στα επόμενα τρία χρόνια: αν το χρονοδιάγραμμα τηρηθεί, αν το έργο κατασκευαστεί με τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί και, κυρίως, αν ο Φαληρικός Όρμος αποκτήσει έναν δημόσιο χώρο αντίστοιχο της σημασίας του. Για την Αττική, ένα τέτοιο έργο δεν είναι απλώς άλλη μία ανάπτυξη. Είναι μια ευκαιρία να αποκτήσει η πρωτεύουσα έναν μεγάλο, ενιαίο και σύγχρονο χώρο πρασίνου δίπλα στη θάλασσα. Επειτα από χρόνια αναμονής, το ζητούμενο πλέον είναι ένα: το «ΑΕΝΑΟΝ» να γίνει πραγματικότητα και όχι ένα ακόμη μεγάλο σχέδιο που θα παραμείνει στα χαρτιά.

Ασφαδός, η αγορά συνεχίζει να βρίσκει και έκθεση σε πιθανούς κινδύνους, όπως μια πιθανή αύξηση των επιτοκίων, καθώς παρά την αισιοκρατική, ο πληθωρισμός στην Ευρωζώνη συνεχίζει να είναι υψηλός και ενδέχεται να οδηγήσει την ΙΚΤ σε νέες αυξήσεις. Μια ενδεχόμενη αντιστροφή της τάσης χαλάρωσης της νομισματικής πολιτικής θα ενισχύσει την ζήτηση. Επιπλέον, το κόστος κατασκευής έχει αυξηθεί περί 16,5% τον τελευταίο χρόνο, συμπεριφέροντας την κερδοφορία των νέων έργων, με αποτέλεσμα να είναι πιθανό να αυξηθούν σημαντικά οι τιμές των νερόμυλων ακινήτων, που θα καταστούν έτσι ακόμα πιο απρόσιτοι για πολλούς υποψήφιους αγοραστές.



Το μετρό Θεσσαλονίκης επεκτείνεται

Τίθεται σε λειτουργία ο νέος κλάδος προς την Καλαμαριά – Οι πέντε σταθμοί και τα κυκλοφοριακά οφέλη για την πόλη

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΙΑΛΙΟΥ

Μια οδύσσεια 13 ετών λαμβάνει ομαρτα τέλος. Οι πέντε σταθμοί της επέκτασης του μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά δίνονται σήμερα το μεσημέρι σε λειτουργία. Πρόκειται για έργα που χρειώθηκε τον τριπλάσιο χρόνο κατασκευής από εκείνον που προβλέπε ο αρχικός σχεδιασμός και κόστισε περίπου 65 εκατ. ευρώ περισσότερα, πριν καταφέρνοντας να ξεφύγει από τον κανόνα που θέλει τα έργα μετρό να «κτριπαλίζονται» χρονικά και οικονομικά. Στα θετικά νέα, μετά λειτουργία του νέου κλάδου, η αιώδης αναμονή στο κέντρο της πόλης έως την Καλαμαριά μειώνεται σε περίπου 20 λεπτά, ενώ υπολογίζεται ότι θα μειωθεί αντίστοιχα η κυκλοφορία στην πόλη κατά 13.000-15.000 οχήματα.

Τα εγκαίνια πρόκειται να πραγματοποιηθούν σήμερα, παρουσία του περιφερειάρχη. Η επέκταση έχει μήκος 4,78 χλμ. και περιλαμβάνει πέντε σταθμούς: Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσά, Νέα Κρήνη και Μίκρα. Η επέκταση δεν αρχίζει από τον κεντρικό σταθμό της βασικής γραμμής στα ανατολικά (Νέα Ελβετία), αλλά είναι χωριστός κλάδος που αρχίζει μετά τον ακριβώς προηγούμενο σταθμό (25ης Μαρτίου). Οι συρμοί θα κατευθύνονται είτε προς τη Μίκρα είτε προς τη Νέα Ελβετία, με αντάλλαγμα δύο κλάδων θα πραγματοποιείται μέσω του ίδιου συστήματος ελέγχου. Στο κοινό τμήμα, από Νέο Σιδεροδρομικό Σταθμό έως 25ης Μαρτίου, οι συρμοί θα διέρχονται κάθε 3 λεπτά, ενώ στον κλάδο προς Μίκρα κάθε 4,5 λεπτά. Το σύνολο της διαδρομής από Νέο Σιδεροδρομικό Σταθμό έως Μίκρα θα διαρκεί περίπου 25 λεπτά.

Αύξηση των επιβατών

«Με τη λειτουργία της βασικής γραμμής, μεγάλωσε η κυκλοφορία των οχημάτων στη Θεσσαλονίκη κατά 15%. Με την επέκταση υπολογίζεται ότι θα αυξηθούν οι επιβάτες του μετρό κατά 63.000



Αποβάθρα στον σταθμό Καλαμαριά του μετρό Θεσσαλονίκης. Τα εγκαίνια της νέας επέκτασης θα πραγματοποιηθούν σήμερα παρουσία του περιφερειάρχη Κυριάκου Μητσοτάκη. Η λειτουργία του μετρό, σε συνδυασμό με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και τη δημόσια συγκοινωνία, θα αλλάξει την κινητικότητα της πόλης», ανέφερε ο δήμαρχος Καλαμαριάς Χρυσό Αράπογλου.

Η επέκταση, μήκους 4,78 χλμ., αρχίζει μετά τον σταθμό 25ης Μαρτίου και περιλαμβάνει τους σταθμούς Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσά, Νέα Κρήνη και Μίκρα.

και θα μειωθούν τα οχήματα στην πόλη κατά 13.000-15.000», ανέφερε χθες ο υφυπουργός Υποδομών Χρίστος Δήμος επισκεπτιόμενος το έργο. «Όλοι αναλαμβάνουν το πόσο σημαντικό είναι αυτό για τη Θεσσαλονίκη και την Καλαμαριά».

«Είμαι πολύ συγκινημένη που έφτασε η στιγμή των εγκαίνιων», ανέφερε η Χρυσό Αράπογλου, δήμαρχος Καλαμαριάς, στην οποία βρίσκονται οι τέσσερις από τους πέντε νέους σταθμούς. «Η λειτουργία του μετρό, σε συνδυασμό με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και τη δημόσια συγκοινωνία, θα αλλάξει την κινητικότητα της πόλης», είπε, σημειώνοντας ότι ήδη εδώ και χρόνια οι χρήστες γας και οι τρέις των εκπτώσεων έχουν επηρεαστεί από την επιβραδυνόμενη λειτουργία των σταθμών.

Το υιοθετούμενο Υποδομών, ιδίως, εξακολουθεί να αντιμετωπίζει με αμηχανία την παράταση απόδοσης στον χρόνο κατασκευής του έργου. Την αποδίδει τό-

σο στις τεχνικές απαιτήσεις του «ιδιόμορφου» της επέκτασης με τη βασική γραμμή όσο και ο γεγονός ότι το έργο αποτελείται από μία βασική και έξι μικρές συμβάσεις (όλες ήταν μιας με ανάδοχο την εταιρεία ΑΚΤΩΡ), παραλείποντας να αναφερθεί ο τα οικονομικά και διοικητικά προβλήματα που είχε αντιμετωπίσει η ΑΚΤΩΡ στα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας, πριν αλλάξει ιδιοκτησία, και τα οποία επιβάρυναν τον ρυθμό κατασκευής.

Πάντως, αντίθετα με πολλά άλλα δημόσια έργα, με την παράδοση της επέκτασης κλείνει και ο λογαριασμός για την κατασκευή της, καθώς έχουν εκδικαστεί όλες οι διαφορές ανάμεσα στο Δημό-

Η απόσταση από το κέντρο έως την Καλαμαριά θα διανέμει σε περίπου 20 λεπτά, ενώ υπολογίζεται ότι η κυκλοφορία θα μειωθεί κατά 13.000-15.000 οχήματα.

σιο και τον ανάδοχο που οδηγώθηκαν σε διαπραγμάτευση. Σύμφωνα με στοιχεία της «Ελληνικής Μετρον», το έργο κόστισε συνολικά περί τα 650 εκατ. ευρώ, περίπου 428,5 εκατ. ευρώ η αρχική σύμβαση με την αποζημίωση των 64,55 εκατ.

ευρώ, 181,70 εκατ. ευρώ οι υπόλοιπες έξι συμβάσεις του έργου (σηματοδότηση, ούο ημιμα ενοικιαζόμενα κλπ.), 19,6 εκατ. ευρώ οι απαλλοτριώσεις, 13,7 εκατ. ευρώ η πρόσληψη τεχνικών συμβούλων και εμπειρογνομητών και 2,6 εκατ. ευρώ η μετακίνηση των δικτύων κοινής χρήσεως.

Οι εκκρεμότητες

Υπάρχουν, βέβαια, ορισμένες εκκρεμότητες. Η διάνοξη της οδού Πόντιου στην Καλαμαριά (έργο που «πέρνεται» επί δεκαετίας), με κόστος 19,9 εκατ. ευρώ, έχει δημοπρατηθεί και η σύμβαση βρίσκεται στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Επιπλέον θα υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση με την ΑΚΤΩΡ (περίπου 2 εκατ. ευρώ) για την επέκταση του συστήματος tap and pay (ιδιωτικός με κάρτα αντί αγοράς εισιτηρίου) στα μηχανήματα της βασικής γραμμής. Αυτό που –για ακόμη μία φορά– σε έργα μετρό– δεν θα συμβεί είναι η κατασκευή πάρκινγκ (χώροι μετεπιβίβασης) στον κεντρικό σταθμό της Μίκρας. Πηγές του υιοθετούμενου ανέφεραν, ωστόσο, ότι οι χώροι έχουν δεσμευθεί στο παλαιότερο σχέδιο ως κοινόχρηστοι και συνεπώς το έργο μπορεί να υλοποιηθεί κάποια στιγμή ο το μέλλον.

Μετά την παραδοχή της επέκτασης της Καλαμαριάς, το ενδιαφέρον μετατοπίζεται στο ενδιαχόμενο μελλοντικών επεκτάσεων. Όπως ανέφερε χθες ο κ. Δήμος, έχει προφορικά αναφερθεί μελέτη κόστους-οφέλους για την επέκταση του μετρό προς τα δυτικά. «Πρέπει να ωριμάσουν οι μελέτες προκειμένου να μιλήσουμε συγκεκριμένα», δήλωσε, σημειώνοντας ότι η χάραξη και οι κλάδοι που πρότείνε η Μετρό είναι ενδεικτικοί και οραματικοί. «Δεν υπάρχει ακόμη οριστική χάραξη. Η επιλογή μας είναι το μετρό να πάει βορειοδυτικά. Μαζί με τους ειδικούς, τους μελετητές, τους τοπικούς φορείς, συζητούμε και ξεκινάμε να σχεδιάζουμε».



«Παραπλανητική» αντιπολίτευση για τα 100 έργα

Απένταξη από το Ταμείο Ανάκαμψης δεν σημαίνει
ακύρωση, τονίζει ο Άκης Σκέρτσος
- Τα παραδείγματα του BOAK και των Canadair

ΡΕΠΟΡΤΑΖ
Γιάννης Πολίτης

Σφοδρά πυρά εναντίον του ΠΑΣΟΚ αλλά και σε όλη την αντιπολίτευση εξαπέλυσε μέσω ανάρτησής του στα social media ο υπουργός Επικρατείας, Άκης Σκέρτσος, θέλοντας να δώσει απαντήσεις για το τι σημαίνει στην πράξη η «απένταξη» έργων από το Ταμείο Ανάκαμψης, ενώ ταυτόχρονα έσπευσε να απορρίψει την κριτική περί ακύρωσης περίπου 100 έργων. Ο Άκης Σκέρτσος αφού πρώτα χαρακτηρίζει «παραπλανητική» την εικόνα ότι έργα που βγαίνουν από το Ταμείο Ανάκαμψης εγκαταλείπονται, σπεύδει να σημειώσει ότι μπορούν να συνεχίσουν να υλοποιούνται μέσω άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων. Είναι χαρακτηριστικό ότι ως βασικά παραδείγματα χρησιμοποίησε τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (σ.σ. BOAK), αλλά και την προμήθεια των επτά νέων Canadair που θα ενισχύσουν το Πυροσβεστικό Σώμα στις μάχες με τις φωτιές.

Σύμφωνα με τον υπουργό Επικρατείας, λόγω της μεγάλης τεχνικής και χρηματοοικονομικής πολυπλοκότητας του BOAK, στην τελική μορφή του Ταμείου Ανάκαμψης παρέμεινε μόνο ένα μικρό τμήμα του έργου. Αυτό, όπως υπογραμμίζει ο κ. Σκέρτσος, δεν σημαίνει ότι το υπόλοιπο έργο ακυρώνεται, καθώς έχει ήδη ανατεθεί και χρηματοδοτείται μέσω άλλων εργαλείων.

Την ίδια ώρα ο υπουργός Επικρατείας κάνει ειδική αναφορά στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του υπουργείου Υποδομών, αλλά και σε σχήματα ΣΔΙΤ και παραχώρησης. Αναφερόμενος στα επτά νέα Canadair στο πλαίσιο του προγράμματος «ΑΙΓΕΣ» υπογραμμίζει με νόημα ότι η κατασκευάστρια εταιρεία

είχε διακόψει την παραγωγή των παλαιότερων μοντέλων και ότι μια μεμονωμένη ελληνική παραγγελία δεν θα ήταν αρκετή για να επανεκκινήσει η γραμμή παραγωγής. Για τον λόγο αυτό, όπως αναφέρει, η Ελλάδα συμμετείχε στην προσπάθεια για κοινή ευρωπαϊκή παραγγελία, ώστε να δημιουργηθεί επαρκής ζήτηση.

Κατά τον κ. Σκέρτσο, η απένταξη των Canadair από το χρονοδιάγραμμα του Ταμείου Ανάκαμψης δεν σημαίνει ότι η αγορά ματαιώνεται. Τα πρώτα αεροσκάφη, σύμφωνα με την ανάρτησή του, αναμένεται να παραληφθούν στις αρχές του 2028 και η χρηματοδότησή τους έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Σε άλλο σημείο υποστηρίζει ότι το Ταμείο Ανάκαμψης λειτουργεί με αυστηρά χρονοδιαγράμματα και συγκεκριμένα ορόσημα και ότι οι αναθεωρήσεις των εθνικών σχεδίων προβλέπονται από την ίδια την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική του μηχανισμού. Ακόμη προσθέτει ότι αντίστοιχες αλλαγές έχουν κάνει όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επομένως δεν πρόκειται για ελληνική εξαίρεση. Εξαπολύοντας τα πυρά του στην αντιπολίτευση υπογραμμίζει ότι αρχικά προέβλεπε απώλεια σημαντικών κοινοτικών πόρων και, όταν αυτό δεν συνέβη, πέρασε στην κριτική περί «χαμένης ευκαιρίας» και απενταγμένων έργων. Τέλος καταλήγει λέγοντας ότι η Ελλάδα πέτυχε τους βασικούς στόχους ψηφιακής και ενεργειακής σύγκλισης με την Ευρώπη και ότι το Ταμείο συνέβαλε σε σειρά μεταρρυθμίσεων και έργων στη δημόσια διοίκηση και την οικονομία.



Προχωράει κανονικά ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης

kapsas@inekit.gr

Ρεπορτάζ
Σταύρος Καπνός



Ξεκινούν οι εργασίες για την ηλεκτροδότηση του νέου αερολιμένα Ηρακλείου στο Καστέλι από την εταιρεία ΤΕΡΝΑ, μετά από την έγκριση που έδωσε το αρμόδιο υπουργείο Υποδομών. Το συγκεκριμένο μέρος του μεγάλου έργου, που προχωρά με ταχύτατους ρυθμούς, εντάσσεται στο πακέτο των υποδομών και των διασυνδέσεων, που έχει αναλάβει να φέρει σε πέρας ο κατασκευαστικός όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ για λογαριασμό της εταιρείας παραχώρησης "Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης Α.Ε." (ΔΑΗΚ).

Παράλληλα, εγκρίθηκε και η δαπάνη από το Δημόσιο προς την εταιρεία, για λογαριασμό του κατασκευαστή, η οποία ανέρχεται στο ποσό των 33.115.994,86 ευρώ, καθώς αντίσταται στις δαπάνες που αφορούν δίκτυα Ο.Κ.Ω. (Οργανισμών Κοινής Ωφελείας). Η επιβάρυνση των συγκεκριμένων δαπανών αφορά το Δημόσιο, όπως προβλέπει το άρθρο 14.4.1. της Σύμβασης Παραχώρησης, και η οποία διαμορφώνεται, κατόπιν εφαρμογής της ισχύουσας αναθεώρησης, των τυχόν απορρίπτων δαπανών και της αντίστοιχης επιβάρυνσης με ΦΠΑ, σε 46.867.196,85 ευρώ.

Πώς "ξεμπλόκαρε" η διαδικασία

Όπως προκύπτει, με παλιότερο έγγραφό του ο ΑΔΜΗΕ δήλωσε αδυναμία ανάληψης της κατασκευής των έργων διασύνδεσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης με το ΕΣΜΗΕ (δηλαδή το Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας), καθιστώντας επιβεβλημένη την πρωτοβουλία της εταιρείας για την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και των κατασκευαστικών εργασιών. Στην απόφαση αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι είναι αναγκαία η εκτέλεση εργασιών, έτσι ώστε να υπολοισθεί η διασύνδεση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης με το ΕΣΜΗΕ εντός δεσμευτικού χρονοδιαγράμματος, το οποίο επιβαρύνεται με τη δαπάνη διάθεσης από τους Οργανισμούς Κοινής Ωφελείας (ΟΚΩ), ενώ οι εργασίες για την ηλεκτρική διασύνδεση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης δεν περιλαμβάνονται στο Τμήμα Μελετών-Κατασκευών, ούτε στις υποχρεώσεις της εταιρείας (ΔΑΗΚ).

Επίσης, είναι ιδιαίτερα πιεστικό το χρονοδιάγραμμα υπολοισής των ανωτέρω έργων, λόγω των μεγάλων χρόνων προμήθειας κρίσιμων υλικών και εξοπλισμού Υψηλής Τάσης και, προκειμένου να διασφαλιστεί η εγκαίρως δέσμευση και προμήθεια των απαιτούμενων υλικών στον σχεδιασμό υπολοισής των εν λόγω εργασιών, είναι αναγκαία η προκαταβολή ποσού 25% του συνολικού κόστους μετά την υπογραφή της Γαρούσσας.

Οι επιμέρους πληρωμές θα καταβάλλονται αναλογικά προς την πρόοδο υπολοισής των εργασιών, όπως αυτή εξειδικεύεται και πιστοποιείται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες ελέγχου και έγκρισης του ΑΔΜΗΕ, λαμβανομένων υπόψη του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος υπολοισής, της αντίστοιχης κατανομής του κόστους και της επιτυχούς επίτευξης των καθορισμένων οροσώμων του έργου, κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη χρηματοδότηση και η συμμόρφωση εκτέλεση του έργου.

Το ελληνικό Δημόσιο, μετά την περιέλευση των σχετικών ακινήτων στην κυριότητά του, θα προβεί στη μεταβίβαση προς τον ΑΔΜΗΕ των απαιτούμενων εμπραγμάτων δικαιωμάτων κυριότητας, που είναι αναγκαία για την κατασκευή, εγκατάσταση και λειτουργία των έργων διασύνδεσης.

Ο έλεγχος των μελετών, η επιβλεψη των εργασιών, ο έλεγχος και η τεχνική παρακολούθηση της κατασκευής και η παραλαβή του έργου διασύνδεσης Υψηλής Τάσης θα γίνουν από τον ΑΔΜΗΕ, ο οποίος, ως ο αποκλειστικός αρμόδιος καθορισμένος και τεχνικά καθ' ύλην και κατ' ερμηνεία αρμόδιος του θεσμικού του ρόλου, αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ανωτέρω διαδικασία, προκειμένου να ελέγχει και να πιστοποιεί την έντεχνη και ασφαλή ολοκλήρωση όλων



Σε παλιότερο έγγραφό του ο ΑΔΜΗΕ δήλωσε αδυναμία ανάληψης της κατασκευής των έργων διασύνδεσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης.

Στην «πρίζα» το αεροδρόμιο Καστελίου

■ Ξεκινούν οι εργασίες ηλεκτροδότησης στον νέο αερολιμένα από τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, μετά από έγκριση του υπουργείου Υποδομών



ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ

Το έργο ηλεκτροδότησης επί τάπητος

Το έργο ηλεκτροδότησης του νέου αεροδρόμιου Καστελίου περιλαμβάνει το εξής στάδιο: ■ Υπόγειο δίκτυο μεταφοράς 150kV, το οποίο αποτελείται από δύο ξεχωριστά κυκλώματα ενδεικτικού συνολικού μήκους 14 χλμ. (7 χλμ. έκαστο κύκλωμα).

■ Ορίζοντα διάτρητα, συνολικού μήκους 91 μ. περίπου για την έλξη των καλωδίων μεταφοράς ΥΤ 150kV υπονωτάς του διασπαρυσμένου με αυτό υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομου στο ύψος του Υ/Σ 150/23 kV Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης.

■ Κατασκευή ενσέρου δικτύου μεταφοράς 150kV, αποτελούμενο από δύο γραμμές απλού κυκλώματος, συνολικού μήκους 22 χλμ. περίπου ως εξής: ΓΜ Δεξιό Σύστημα (Αννοπεράματα-Ιεράπετρα) - Υ/Σ Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης, μήκους 11 χλμ. περίπου. ΓΜ Αριστερό Σύστημα (Αννοπεράματα-Ιεράπετρα) - Υ/Σ Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης, μήκους 11 χλμ. περίπου. Τροποποίηση της υφιστάμενης γραμμής 150kV/23kV Αννοπεράματα-Ιεράπετρα, με αποβλήωση των υφιστάμενων πυλώνων Α11 100 και Α11 101 και μικρή

μετακίνηση τους σε νέες θέσεις. ■ Κατασκευή τριάντα επτά (37) πλατειών έδρας των συνολικά εβδομήντα δύο (72) νέων μεταλλικών πυλώνων του ενσέρου δικτύου μεταφοράς ΥΤ 150kV, συνολικού εμβαδού 108,5 στρεμμάτων περίπου.

■ Κατασκευή ζωνών πρόσδεσης στις θέσεις διάνοξης των πλατειών έδρας των πυλώνων του ενσέρου δικτύου μεταφοράς ΥΤ 150kV, συνολικού μήκους 20,7 χλμ. περίπου και επιφάνειας επέμβασης 114,2 στρεμμάτων περίπου.

των εξειδικευμένων εργασιών, σύμφωνα με τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς.

Αποφασίστηκε, επιπλέον, η καταβολή από το Δημόσιο στον ΔΑΗΚ της δαπάνης για τον έλεγχο των

μελετών και την επιβλεψη των εργασιών, προκειμένου ο ΔΑΗΚ να καταβάλει την αντίστοιχη δαπάνη στον ΑΔΜΗΕ, σύμφωνα με το σχέδιο της μεταξύ τους Σύμβασης, και η οποία διαμορφώνεται σε 1.796.726,12 ευρώ (ενδεικτικό κόστος).