

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ
ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»**

Το σύνολο των έργων του Προγράμματος περιλαμβάνει (λεπτομερής κατάλογος έργων στο τέλος του σημειώματος) :

i. Έργα που έχουν ήδη υλοποιηθεί και παραδοθεί σε χρήση μέχρι σήμερα

Πρόκειται για 5 έργα / εργολαβίες συνολικού προϋπολογισμού (μελέτης) 4,06 δις δρχ. που αφορούν σε επέκταση του αεροσταθμού, μεταλλικές κατασκευές, ασφαλοτάπητες διαδρόμων, δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών και ηλεκτρονικό σύστημα προσέγγισης.

ii. Έργα που βρίσκονται στη φάση υλοποίησης και προγραμματίζεται να παραδοθούν μέχρι τα τέλη του 2000.

Πρόκειται για 2 έργα συνολικού προϋπολογισμού 4,2 δις δρχ. και αφορούν σε αναβάθμιση διαδρόμου προσγείωσης / απογείωσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων από ομίχλη και σχετικά έργα για τη φωτισήμανση.

iii. Έργα που έχουν ήδη δημοπρατηθεί και πρόκειται να ανατεθούν.

Πρόκειται για 2 έργα συνολικού προϋπολογισμού 18,5 δις δρχ. και αφορούν σε κατασκευή τροχοδρόμου, επέκταση δαπέδου αεροσκαφών και νέα επέκταση του αεροσταθμού.

iv. Έργα που προβλέπεται να δημοπρατηθούν μέχρι τέλους του 2000 και στις αρχές του 2001.

Πρόκειται για 4 συνολικά έργα συνολικού προϋπολογισμού 68,85 δις δρχ. που αφορούν στο κατ' εξοχήν έργο αναβάθμισης του αεροδρομίου, δηλαδή την

επέκταση του διαδρόμου κατά 1000 μ. στη θάλασσα (προϋπολογισμού 60 δις δρχ.) καθώς και σε έργα στον Εμπορευματικό Σταθμό, στους κεντρικούς χώρους του αεροσταθμού, στους χώρους στάθμευσης, κλπ.

v. Έργα που βρίσκονται σε πρώιμα στάδια μελέτης.

Δεν έχουν ακόμα οριστικοποιηθεί σε συγκεκριμένες εργολαβίες και προϋπολογισμούς, εκτιμάται όμως ότι θα απορροφήσουν περίπου 20 δις δρχ.

ΣΧΟΛΙΑ

- Τα έργα των κατηγοριών (i) και (ii) (που ολοκληρώνονται μέχρι τα τέλη του 2000) αντιμετωπίζουν, σε πρώτη φάση, τα «εκρηκτικά» λειτουργικά προβλήματα του αεροδρομίου καθώς και τον κύκλο των προβλημάτων «της ομίχλης».
Έχουν συνολικό προϋπολογισμό 8,26 δις δρχ.
- Τα έργα των κατηγοριών (iii) και (iv) αναβαθμίζουν σε τελική φάση το αεροδρόμιο, σε επίπεδο διεθνούς αεροδρομίου και εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθούν μέχρι τα τέλη του 2003.
Έχουν συνολικό προϋπολογισμό 87,35 δις δρχ.
- Στον παραπάνω προϋπολογισμό 95,61 δις δρχ. (87,35 + 8,26) αναμένεται να προστεθούν άλλα 20 περίπου δις δρχ. για τα υπό μελέτη έργα (κατηγορία v). Το σύνολο επομένως του προγράμματος αναμένεται να ανέλθει σε περίπου 120 δις δρχ.
- Το σύνολο του προγράμματος παρουσιάζει μεγάλες καθυστερήσεις στις φάσεις της ωρίμανσης κυρίως (μελέτες, αδειοδοτήσεις, κλπ.).

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΡΓΩΝ

i. Έργα που έχουν ήδη υλοποιηθεί και παραδοθεί σε χρήση μέχρι σήμερα.

1. Κατασκευή ασφαλοταπήτων στον διάδρομο 16 – 34.
Προϋπολογισμός : 600.000.000 δρχ.
2. Μεταλλικές κατασκευές στο αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.
Προϋπολογισμός : 250.000.000 δρχ.
3. Κατασκευή συνδετηρίου δαπέδου στάθμευσης Αεροσκαφών.
Προϋπολογισμός : 1.550.000.000 δρχ.
4. Ολοκλήρωση Ανατολικής Επέκτασης Αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» Θεσσαλονίκης.
Προϋπολογισμός : 1.600.000.000 δρχ.
5. Εγκατάσταση απλού συστήματος προσέγγισης ΥΦΕ στον Δ/Π 10 του ΚΑΘΜ.
Προϋπολογισμός : 59.000.000 δρχ.

ii. Έργα που βρίσκονται στη φάση υλοποίησης και προγραμματίζεται να παραδοθούν μέχρι τα τέλη του 2000.

1. Αναβάθμιση διαδρόμου 16-34 στην κατηγορία II για την αντιμετώπιση των προβλημάτων από ομίχλη
Προϋπολογισμός : 3.500.000.000 δρχ.
2. Κατασκευή συστήματος πασσάλων και πεζογέφυρας στη θάλασσα για την επέκταση της φωτοσήμανσης του διαδρόμου 16 –34 του ΚΑΘΜ.
Προϋπολογισμός : 700.000.000 δρχ.

iii. Έργα που έχουν ήδη δημοπρατηθεί και πρόκειται να ανατεθούν.

1. Εκτέλεση εργασιών χερσαίου τμήματος παραλλήλου τροχοδρόμου (διάδρομος 10 – 28) και επέκταση δαπέδου αεροσκαφών.
Προϋπολογισμός : 9.000.000.000 δρχ.
2. Επέκταση αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» βορειοδυτικά μέχρι τον Πύργο Ελέγχου.
Προϋπολογισμός : 9.500.000.000 δρχ.

iv. Έργα που προβλέπεται να δημοπρατηθούν μέχρι τέλους του 2000 και στις αρχές του 2001.

1. Βελτίωση και επέκταση Εμπορευματικού Σταθμού.

Προϋπολογισμός : 3.200.000.000 δρχ.

2. Ενοποίηση κεντρικών χώρων αεροσταθμού και λοιπές επεμβάσεις σε εν λειτουργία χώρους στον ΚΑΘΜ.

Προϋπολογισμός : 2.650.000.000 δρχ.

3. Επέκταση διαδρόμου 10 – 28 κατά 1000 μέτρα στην θάλασσα.

Προϋπολογισμός : 60.000.000.000 δρχ.

4. Νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση επαναδιάταξη – επέκταση των χώρων στάθμευσης.

Προϋπολογισμός : 3.000.000.000 δρχ.

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Το πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ αποτελεί πρόσφατη επικαιροποίηση παλαιότερων μελετών του «Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης του Δήμου Θεσσαλονίκης» και αφορά σε 4 Σταθμούς (α' φάση).

1. Καραμανλή (Ν. Εγνατία) – Κλεάνθους – Παπαναστασίου (Ιπποκράτειο Νοσοκομείο)

Έργο πρώτης προτεραιότητας, χωρητικότητας 600 θέσεων σε 4 υπογείους ορόφους, υψηλής λειτουργικότητας (Νοσοκομείο, εμπορικές χρήσεις, κατοικία, σταθμός μετεπιβίβασης).

Έχουν ολοκληρωθεί όλες οι πρόδρομες μελέτες και αναμένεται η έκδοση Π.Δ. για την χωροθέτησή του.

2. Μ. Αλεξάνδρου – Κριεζώτου – Γ. Παπανδρέου (Ανθέων)

Έργο πρώτης προτεραιότητας, 600 περίπου θέσεων σε δύο υπόγειους ορόφους. Εξυπηρετεί περιοχές κατοικίας κυρίως αλλά και εμπορικής δραστηριότητας και αθλητικές, πολιτιστικές, κλπ. εγκαταστάσεις. Βρίσκεται ομοίως στη φάση εκδόσεως Π.Δ. για τη χωροθέτησή του, με τελειωμένες τις πρόδρομες μελέτες.

3. Πλατεία Αριστοτέλους

Περιοχή με έντονη εμπορική δραστηριότητα, υπηρεσίες, αναψυχή αλλά και κατοικία. Προκαταρκτική μελέτη πιθανολογεί 700 περίπου θέσεις σε δύο υπόγειους ορόφους, το τελικό όμως περίγραμμα θα καθοριστεί αφού γίνουν διερευνητικές τομές από την αρχαιολογική υπηρεσία. Οι πρόδρομες μελέτες του σταθμού βρίσκονται στη φάση της εκπόνησης (πρώιμο στάδιο).

4. Πάρκο Κρήτης (Θερμοπυλών – Κότσαλη – Κρήτης)

Θα εξυπηρετήσει περιοχή αποκλειστικής σχεδόν κατοικίας με έντονη ζήτηση. Πιθανολογούνται 2 ή 3 υπόγειοι όροφοι χωρητικότητας 90 θέσεων ανά όροφο.

Οι πρόδρομες μελέτες του βρίσκονται ομοίως στη φάση της εκπόνησης (πρώιμο στάδιο).

ΣΧΟΛΙΑ

- Το πρόγραμμα περιλαμβάνεται στη ΣΑΕ 073 με κωδικό 2073001 και προϋπολογισμό 2,7 δις. Θα δημοπρατηθεί με το σύστημα Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Παραχώρηση εκμετάλλευσης (με πρόβλεψη μερικής χρηματοδότησης από το ΠΔΕ – επιδότηση θέσεων).
- Παρά τις πρόσφατες εξαγγελίες του ΥΠΕΘΟ για αύξηση των ορίων επιδότησης και μείωση των ελαχίστων θέσεων, εκτιμάται ότι το ενδιαφέρον των ιδιωτών επενδυτών παραμένει υποτονικό.
- Ο Δήμος Θεσσαλονίκης διεκδικεί την υλοποίηση των σταθμών (3) και (4). Το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν φαίνεται κατ' αρχήν αρνητικό.

ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

Περιφερειών Δυτικής, Κεντρικής, Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης

1. ΣΙΑΤΙΣΤΑ – ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ (82,5 χλμ.)

(Πόγραδες – Ελμπασάν – Δυρράχιο)

Από τα 82,5 χλμ

- τα 32 χλμ έχουν παραδοθεί σε κυκλοφορία,
- ολοκληρώθηκαν οι μελέτες και άρχισε η κατασκευή των επομένων 25,5 χλμ.,
- υπό μελέτη βρίσκονται τα υπόλοιπα 25 χλμ.

2. ΘΕΣ/ΝΙΚΗ – ΣΕΡΡΕΣ – ΠΡΟΜΑΧΩΝ (107 χλμ.)

(Κούλατα – Σόφια)

Από τα 107 χλμ. :

- τα 7,5 χλμ έχουν τελειώσει.
- τα 36,5 χλμ βρίσκονται σε φάση κατασκευής.
- τα 63,6 χλμ βρίσκονται σε φάση μελέτης

3. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΑΡΔΑΝΙΟ – ΚΑΣΤΑΝΙΕΣ – ΟΡΜΕΝΙΟ (150 χλμ.)

(Νόβο Σέλο – Σβιλενγκραντ – Χάσκοβο)

- 60 περίπου χλμ. έχουν ολοκληρωθεί.
(θα απαιτηθούν πρόσθετα έργα βελτίωσης)
- 69 χλμ. υπό κατασκευή.
- 21 χλμ. υπό μελέτη.

4. ΔΡΑΜΑ – ΝΕΥΡΟΚΟΠΙ – ΕΞΟΧΗ – ΣΥΝΟΡΑ (54 χλμ.)

(Σύνορα – Γκότσε Ντέλτσεβ)

- Το τμήμα Δράμα – Νευροκόπι κυκλοφορείται.
- Στο τμήμα Νευροκόπι – Εξοχή – Σύνορα μήκος 14,5 χλμ. ολοκληρώνεται μέχρι το τέλος του έτους 2000.
- Υπό μελέτη το τελευταίο τμήμα του προς τα σύνορα, μήκους 1 χλμ. (παρουσιάζει δυσκολίες).

5. ΞΑΝΘΗ – ΕΧΙΝΟΣ – ΣΥΝΟΡΑ (50 χλμ.)

(Σύνορα – Ρούντοζεμ)

- Το τμήμα Ξάνθη – Δημάριο μήκους 38 χλμ έχει ολοκληρωθεί.
- Το τελευταίο τμήμα του άξονα από Δημάριο μέχρι Σύνορα, μήκους 12 χλμ. βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης. Εξαιρετικά δαπανηρό έργο με πολλές τεχνικές δυσκολίες, η μελέτη του οποίου θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2001.

6. ΚΟΜΟΤΗΝΗ – ΝΥΜΦΑΙΑ – ΣΥΝΟΡΑ (25 χλμ.)

(Σύνορα – Μάκαζα – Κάρντζαλι)

- 4,5 χλμ. έχουν ήδη περατωθεί.
- 20,5 χλμ. βρίσκονται στο τελευταίο στάδιο των μελετών (ολοκληρώνονται εντός του 2000).

ΣΧΟΛΙΑ

- Πίεση για την ολοκλήρωση των αξόνων ασκούν από ελληνικής πλευράς οι τοπικοί Φορείς και ιδιαίτερα η βουλγαρική πλευρά (ιδίως για τους άξονες 4,5 και 6).
Στο κέντρο (ΥΠΕΞ, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠΕΘΟ) επικρατεί σκεπτικισμός, που αφορά σε θέματα εξωτερικής πολιτικής και δέσμευσης πόρων χωρίς αντίστοιχη πρόοδο από την πλευρά των ξένων κρατών.
- Με εντολή του Πρωθυπουργού (από τις αρχές του 1999) οι μεν μελέτες προωθούνται από πλευράς μας με προσπάθεια επιτάχυνσης, ενώ τα έργα δρομολογούνται με βάση την αρχή της «αμοιβαιότητας», αντίστοιχης δηλαδή προόδου των αξόνων στα ξένα κράτη.
- Σε ορισμένα τμήματα των αξόνων παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις που οφείλονται σε περιβαλλοντικά προβλήματα και τεχνικοοικονομικά προβλήματα λόγω του δυσμενούς γεωλογικού ανάγλυφου.

ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

Έργο τεχνικοοικονομικά ανώριμο. Πρέπει επείγοντως να συμπληρωθούν οι απαραίτητες υποστηρικτικές (γεωτεχνικές κυρίως) μελέτες, ώστε να καθοριστεί το **φυσικό αντικείμενο** και ο **προϋπολογισμός** του έργου. Στη συνέχεια θα επιλεγεί το κατάλληλο χρηματοοικονομικό σενάριο, το ύψος της συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στην ενδεχόμενη Σύμβαση Παραχώρησης, θα γίνει διαγωνισμός, θα επιλεγεί ο Παραχωρησιούχος, θα καταρτιστεί και κυρωθεί η σχετική Σύμβαση και μετά την σύναψη των δανειακών συμβάσεων, θα ξεκινήσει η κατασκευή.

Δεν διαθέτω επαρκή στοιχεία για χρονική πρόβλεψη.

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η Σύμβαση Παραχώρησης του έργου έχει κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή. Η Σύμβαση προέβλεπε τη διενέργεια «Προδρόμων Εργασιών» – κυρίως γεωτεχνικής έρευνας για τον εντοπισμό εμποδίων από αρχαιολογικά ευρήματα, εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, σύσταση υπεδάφους, κλπ.

Οι εργασίες αυτές ύψους 8 δις δρχ. έχουν ολοκληρωθεί και το έργο βρίσκεται στη φάση του «οικονομικού κλεισίματος» δηλαδή της υπογραφής των δανειακών συμβάσεων του Παραχωρησιούχου με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και εμπορικές (ιδιωτικές) Τράπεζες.

ΣΧΟΛΙΑ

- Ισχυρά πιθανολογείται η εκ νέου κύρωση της Σύμβασης από την Βουλή με τα νεώτερα οικονομοτεχνικά δεδομένα που – όπως προβλέπεται στη Σύμβαση – θα οριστικοποιήσουν το ακριβές αντικείμενο των εργασιών, τις εναλλακτικές κατασκευαστικές μεθόδους, κλπ. σύμφωνα με τα αποτελέσματα των προδρόμων εργασιών.
- Τα πρόσφατα δημοσιεύματα, που φέρουν την ΕΤΕπ να επανεξετάζει τη βιωσιμότητα του έργου, πηγή έχουν τις εξασφαλίσεις που ζητούν οι Τράπεζες για εναλλακτικές εφεδρείες υλοποίησης του έργου, επικαιροποίηση κόστους (σημαντικό οικονομικό αντικείμενο), ύψος επιτοκίων (επίσης σημαντική οικονομική επιβάρυνση), κλπ, χωρίς όμως να θίγουν τη βιωσιμότητα των βασικών χρηματοοικονομικών σεναρίων / παραδοχών που στηρίζουν το έργο.

Η επιλογή της εναλλακτικής μεθόδου διάνοιξης της σήραγγας με διατρητικό μηχάνημα ολομέτωπης κοπής (TBM / Μετροπόντικας) δεν θα επιφέρει σημαντική αύξηση του κόστους, σε αντίθεση με την αύξηση του βάθους εκσκαφής, λόγω π.χ. αρχαιολογικών ευρημάτων.

- Οι μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις του έργου οφείλονται, κατά σειρά βαρύτητας.
 - α) στις γνωστές διαμάχες περί την αναγκαιότητα αλλά και την ωριμότητα του έργου και την συναφή ανεπάρκεια πολιτικής βούλησης. **Το έλλειμμα αυτό δεν υπάρχει – από 2ετίας ήδη.**
 - β) στις επίσης γνωστές εμπλοκές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά από καταγγελίες υποψηφίου Παραχωρησιούχου.
 - γ) στις (γνωστές και από άλλες Συμβάσεις Παραχώρησης) επίπονες διαπραγματεύσεις για τη σύναψη της Σύμβασης και – κυρίως – για τη σύναψη των δανειακών συμβάσεων, που (τύποις μόνον) βαρύνουν μόνο τον Παραχωρησιούχο, δεδομένων των υπερβολικών εγγυήσεων που απαιτούν οι Τράπεζες και την εκ των πραγμάτων εμπλοκή σ' αυτές του Ελληνικού Δημοσίου.
- Οι πρόσφατες «μεμψιμοιρίες» και «κριτικές» της πλειοψηφίας τοπικών και πολιτικών παραγόντων, είναι πράγματι υποκριτικές. Με την ίδια ευκολία κατηγορούσαν, στην προηγούμενη φάση, την Κυβέρνηση για αβελτηρία περί την προώθηση του έργου.
Εξαίρεση, ενδεχομένως, αποτελούν όσοι υποστήριξαν εξ αρχής εναλλακτικές λύσεις (π.χ. ΤΡΑΜ), που όμως ουδέποτε υποστηρίχθηκαν «έργω».
- Ενδιαφέρον – αν και εξίσου έωλος, λόγω της επιλεγείσης χρονικής συγκυρίας – «προβληματισμός» προβλήθηκε πρόσφατα δια του Τύπου από τον Σύνδεσμο Βιομηχανιών, που αναφέρθηκε (για πρώτη φορά δημόσια) στον σχεδιασμό του έργου (μελέτη διαδρομής) που προσωπικά θεωρώ ατυχή.