

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Στα 10 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης μέχρι σήμερα, γίναμε επανειλημμένα μάρτυρες γεγονότων που καθυστέρησαν δραματικά ή/και απείλησαν την πορεία του έργου.

Η τελευταία –ελπίζουμε– δραματική σκηνή αφορούσε τα σπουδαία ευρήματα στον σταθμό Βενιζέλου. Μία σειρά ατυχών και άστοχων χειρισμών, ανήγαγαν σε δυσεπίλυτο πρόβλημα, αυτό που έπρεπε να είναι ευτύχημα για την πόλη και σε διαφωνία επιπέδου καφενείου, την εξεύρεση τεχνικής λύσης.

Μετά από διάφορα συμβάντα και ενώ είχε δρομολογηθεί η λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων (απόφαση ΥΠΠΟ 24.2.2014 μετά από γνωμοδότηση του ΚΑΣ), πρωτεργάτης της οποίας υπήρξε το ΤΕΕ/ΤΚΜ, το ΚΑΣ εντελώς αιφνιδιαστικά συζήτησε πρόταση του Δήμου Θεσσαλονίκης, για κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων, την οποία αγνοούσαν οι φορείς της πόλης αλλά και αυτό ακόμα το Δημοτικό Συμβούλιο.

Την θετική γνωμοδότηση του ΚΑΣ ακολούθησε απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, ενώ ταγοί της Θεσσαλονίκης, επισκέπτες εκπρόσωποι της Κεντρικής Εξουσίας, σχετικοί και άσχετοι, περιδιάβαιναν την περιοχή και αποφαινόταν για την ... χρησιμότητα του Σταθμού Βενιζέλου, με αναλύσεις του είδους «Ε! και τι έγινε αν καταργηθεί».

Τότε, εμείς οι εκπρόσωποι του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου – Παράρτημα Κεντρικής Μακεδονίας, του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης και του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, στην προσπάθειά μας να σώσουμε το μεγάλο έργο της πόλης, προσφύγαμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά της Υπουργικής απόφασης. Τότε ενημερώσαμε τους συμπολίτες μας για το τι σήμαινε αυτή η απόφαση (συνημμένο Δελτίο Τύπου).

Η επιχειρηματολογία του «Ε! και τι έγινε...» που κατέληγε στο ότι οι παράπλευροι σταθμοί (Αγίας Σοφίας και Δημοκρατίας απόστασης 1200μ) θα παραλάμβαναν την κίνηση, αγνοούσε – μεταξύ άλλων – ότι και είκοσι (20) βαγόνια να προσθέτονταν στον συρμό, το στάνταρ μήκος της αποβάθρας θα εξυπηρετούσε μόνο τα τέσσερα (4). Ή ότι η χρηματοδότηση του έργου είχε εγκριθεί για την συγκεκριμένη σχεδίαση.

Σήμερα, η Κυβέρνηση, ο Δήμος, η Αττικό Μετρό ΑΕ και το ΚΑΣ **φαίνεται** να συμφωνούν σε μία λύση που προβλέπει και την διατήρηση κατά χώρα των αρχαιοτήτων (σε ένα μεγάλο ποσοστό) και τη δημιουργία του σταθμού.

Η Πολιτεία, **φαίνεται** να αναλαμβάνει την οικονομική επιβάρυνση στην υποδιπλασιασμένη της εκδοχή (περί τα 20 εκατομμύρια). Δεν γνωρίζουμε κατά πόσο αντιλαμβάνονται, η Πολιτεία και ο Δήμος Θεσσαλονίκης το ότι ένα ακριβό έργο θα εξυπηρετεί επί σειρά ετών, την διαδρομή Νέα Ελβετία – Συντριβάνι.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Περιφερειακού Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ/ΤΚΜ) πρόκειται για εφικτή αλλά δύσκολη λύση, με σημαντικές κατασκευαστικές αβεβαιότητες, κόστος που θα υπερβεί τα 40 εκατομμύρια ευρώ και πρόσθετο απαιτούμενο χρόνο που θα υπερβεί τα 5 χρόνια, για την κατασκευή του σταθμού.

Σήμερα, εμείς οι εκπρόσωποι του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου – Παράρτημα Κεντρικής Μακεδονίας, του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης και του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας,

- έχοντας υπόψη όλα τα παραπάνω,
- έχοντας πλήρη επίγνωση όσων θα συμβούν, με βάση τις εκτιμήσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου, τεχνικού συμβούλου της Κυβέρνησης και
- μην έχοντας κανένα προσωπικό ή συλλογικό όφελος και συμφέρον από την συνέχιση μιας τεχνητής διχόνοιας

Αποφασίζουμε ότι προέχει για εμάς η ομόνοια και η ομοφωνία της Πόλης και αποσύρουμε την προσφυγή μας στο Συμβούλιο της Επικρατείας

Ο λόγος που δημοσιοποιούμε τα παραπάνω δεν έχει σχέση με την τακτική: «νίπτω τας χείρας μου». Η ανακοίνωση θα αποτελέσει ένα γραπτό στοιχείο για την αποτίμηση του συγκεκριμένου έργου αλλά και ένα ακόμα στοιχείο για το πώς, οι τεχνητοί διχασμοί που εξυπηρετούν κάποιους σκοπούς, έχουν βλάψει και συνεχίζουν να βλάπτουν την πόλη.

Ακολουθεί το Δελτίο Τύπου της 08-12-2015

Από το Γραφείο Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Τα Δελτία Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ καταχωρούνται στην ιστοσελίδα του Τμήματος, www.tkm.tee.gr, στο link , Οργάνωση Υπηρεσιών/Γραφείο Τύπου

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Αρ. Πρωτ. 4244/08-12-2015

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Προσφυγή έξι φορέων για το θέμα των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου του Μετρό

Ν' ακυρωθεί η απόφαση Μπαλτά για τη διαχείριση των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, ζητούν με προσφυγή τους στο Συμβούλιο της Επικρατείας το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας (ΤΕΕ/ΤΚΜ) και οι εξής πέντε φορείς: Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ), Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΒΕΘ), Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης-Παράρτημα Κεντρικής Μακεδονίας, Δικηγορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης και Εμπορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης (ΕΣΘ). Η προσφυγή φέρει επίσης τις υπογραφές -με την ιδιότητα του πολίτη- των προέδρων του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Παρίση Μπίλλια και του ΕΣΘ, Παντελή Φιλιππίδη.

Κατά τους έξι φορείς, η απόφαση του υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, Αριστείδη Μπαλτά, βάσει της οποίας εγκρίνεται η πρόταση του δήμου Θεσσαλονίκης για την in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, είναι πλημμελώς αιτιολογημένη. Παράλληλα, η εκ των υστέρων κατάργηση του συγκεκριμένου σταθμού, εφόσον προχωρήσει, θα στοιχίσει σημαντικά σε χρόνο και χρήμα, ενώ θα μειώσει σημαντικά τη χρησιμότητα συνολικά του έργου του Μετρό.

Στην προσφυγή αναφέρονται οι **πέντε λόγοι** για τους οποίους η κατάργηση του σταθμού είναι απαγορευτική για το σύνολο του έργου, βάσει όλων των μελετών που έχουν εκπονηθεί μέχρι σήμερα:

Πρώτον, αν καταργηθεί ο σταθμός Βενιζέλου τότε οι δύο γειτονικοί μεταξύ τους σταθμοί, αυτοί της Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας, θα απέχουν μεταξύ τους γύρω στα 1200 μ. (Υπενθυμίζουμε ότι οι αποστάσεις σταθμών στο κέντρο πόλεων είναι συνήθως από 600-1000μ.). Οι μελέτες καταλήγουν ότι μια τόσο μεγάλη απόσταση απαιτεί υποχρεωτικά κάποιο ενδιάμεσο φρέαρ αερισμού με σχετικές ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και εξόδους επιβατών για έκτακτες καταστάσεις, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας έργων Μετρό. Αυτό σημαίνει, εκτός των άλλων, νέες ανασκαφές στην καρδιά του ιστορικού κέντρου της πόλης, άρα νέες καταστροφές αρχαίων.

Δεύτερον, με την κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου όλα τα ηλεκτρομηχανολογικά και σιδηροδρομικά συστήματα του έργου (46 σε αριθμό) θα πρέπει να επανασχεδιασθούν ή να τροποποιηθούν. Το Μετρό Θεσσαλονίκης έχει σχεδιασθεί να κινείται αυτόματα, χωρίς μηχανοδηγό. Κατάργηση εκ των υστέρων του σταθμού Βενιζέλου απαιτεί έναν ξανασχεδιασμό που για να υλοποιηθεί απαιτεί τρία τουλάχιστον χρόνια πρόσθετων εργασιών και τεράστια χρηματικά ποσά.

Τρίτον, με την κατάργηση του σταθμού θα απαιτηθεί η επαναχωροθέτηση των αυτοματοποιημένων λειτουργικών συστημάτων στους παρακείμενους σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας, οι οποίοι θα πρέπει να επανασχεδιασθούν ριζικά από αρχιτεκτονική, ηλεκτρομηχανολογική και στατική άποψη.

Τέταρτον, στο ενδεχόμενο κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου η προβλεπόμενη επιβατική του κίνηση θα μεταφερθεί υποχρεωτικά στους γειτονικούς σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας. Η πρωινή π.χ. κίνηση του σταθμού, σε ώρες αιχμής, έχει υπολογισθεί γύρω στους 9000 επιβάτες, χωρίς

μάλιστα να λαμβάνεται υπόψη η μελλοντική επέκταση του Μετρό προς την Καλαμαριά και Σταυρούπολη, που θα αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των εν δυνάμει επιβατών του. Επομένως οι δύο γειτονικοί σταθμοί θα επιβαρυνθούν σε ώρες αιχμής κατά 4500 επιβάτες έκαστος. Κανείς όμως από τους δύο δεν έχει τις προδιαγραφές για να δεχτεί μια τέτοια αύξηση. Σε περιπτώσεις π.χ. εκκένωσης του σταθμού λόγω εκτάκτου συμβάντος, τα προβλεπόμενα κλιμακοστάσια δεν επαρκούν.

Πέμπτον, η κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου, ενός σταθμού που βρίσκεται στην καρδιά του εμπορικού κέντρου της πόλης, θα μειώσει σημαντικά τη χρησιμότητα του Μετρό. Με την κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου δεν θα εξυπηρετείται πλέον μεγάλο τμήμα του κέντρου της πόλης, όπου εκτός του εμπορικού κέντρου, υπάρχουν πολυάριθμα υποκαταστήματα τραπεζών, σημαντικά μνημεία και το Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης,

“Όλα τα ως άνω καθώς και όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί και οδήγησαν στις προγενέστερες υπουργικές αποφάσεις, καθώς και καμία νεότερη μελέτη, δεν ελήφθησαν υπόψιν από τη Διοίκηση κατά τη λήψη της προσβαλλόμενης απόφασης. Ως εκ τούτου η προσβαλλόμενη είναι πλημμελώς αιτιολογημένη και πρέπει να ακυρωθεί” αναφέρεται στο κείμενο της προσφυγής.

Οι τρεις υπουργικές αποφάσεις και η αιφνιδιαστική κίνηση του δήμου

Πριν την απόφαση Μπαλτά για την in situ (κατά χώρα) παραμονή των αρχαιοτήτων είχαν προηγηθεί δύο πλήρως αιτιολογημένες υπουργικές αποφάσεις για την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτησή τους. **“Οι δύο πρώτες υπουργικές αποφάσεις που είχαν εκδοθεί ήταν πλήρως και ειδικό αιτιολογημένες. Όλα τα αρμόδια όργανα είχαν εξετάσει και είχαν λάβει υπόψη όλες τις παραμέτρους και τα ενδεχόμενα και είχαν προχωρήσει στην αρχική χωροθέτηση των σταθμών λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα αποκάλυψης ευρημάτων ιδιαίτερης σημασίας. Είχαν προχωρήσει σε σωστικές ανασκαφικές θέσεις μεταξύ των οποίων και στο σταθμό Βενιζέλου. Προχώρησαν στην επιμέρους ρύθμιση όλων των ζητημάτων που προέκυπταν βάσει του θεσμικού πλαισίου, της σύμβασης και του σκοπού του έργου. Τόσο η πρώτη υπουργική απόφαση όσο και η δεύτερη βασίστηκαν σε μια σειρά από μελέτες”** υπογραμμίζεται στο κείμενο της προσφυγής.

Η πρώτη, του τότε αναπληρωτή υπουργού Πολιτισμού (Ιανουάριος 2013), ενέκρινε την απόσπαση των αρχαιολογικών καταλοίπων και τη μη διατήρηση των αποσπασματικά σωζόμενων αρχαιοτήτων, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ) και υπό τον όρο της δέσμευσης καταλλήλου χώρου για τη μεταφορά των αρχαιοτήτων (σε χώρο αντίστοιχο με αυτό του στρατοπέδου “Παύλου Μελά”).

Η δεύτερη (απόφαση, που εκδόθηκε στις 24 Φεβρουαρίου του 2014 από τον τότε υπουργό Πολιτισμού, ενέκρινε επίσης κατόπιν γνωμοδότησης του ΚΑΣ την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων, που αποκαλύφθηκαν στο σταθμό «Βενιζέλου», με την απόσπαση και επανατοποθέτηση τους εντός του σταθμού Βενιζέλου, μετά την κατασκευή του.

“Στη συνέχεια και όλως αιφνιδίως εισήχθη στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και συζητήθηκε πρόταση του δήμου Θεσσαλονίκης, η οποία αγνοείτο από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, χωρίς μάλιστα να υπάρχει απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Η πρόταση αυτή συζητήθηκε την κλήση ούτε καν των ενδιαφερόμενων φορέων, που είχαν συμμετέχει στις συνεδριάσεις του ΚΑΣ κατά τις οποίες κατέληξαν οι γνωμοδοτήσεις για τις προηγούμενες υπουργικές αποφάσεις” υπογραμμίζεται στο κείμενο της προσφυγής.

Κατόπιν τούτων, εκδόθηκε τον περασμένο Οκτώβριο η απόφαση Μπαλτά η οποία α) Εγκρίνει την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων. β) Δεν εγκρίνει την πρόταση του δήμου Θεσσαλονίκης όσον αφορά στην ανάδειξη των εν λόγω

αρχαιοτήτων, «διότι δεν υπάρχει εμπειριστατωμένη μελέτη. Δεδομένου ότι η παρέλευση ικανού χρόνου από την ανασκαφή εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ακεραιότητα των μνημείων, ζητήθηκε να συνταχθεί από τον δήμο Θεσσαλονίκης πλήρης αρχιτεκτονική μελέτη, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ και την "Αττικό Μετρό", σε συνδυασμό με τα παρακείμενα μνημεία ανεξάρτητα από την κατασκευή ή όχι του σταθμού».

Με την απόφαση του Οκτωβρίου, το υπουργείο προχωρά αιφνιδιαστικά και με την αποδοχή μιας πρότασης του δήμου Θεσσαλονίκης, στην ανάκληση των προηγούμενων αποφάσεων. Υιοθετεί την ακριβώς αντίθετη απόφαση σχετικά με το κρινόμενο ζήτημα από την αρχή του ζητήματος του Μετρό έως σήμερα. Με την απόφαση αυτή που ελήφθη με αυθαίρετο τρόπο, ανατρέπεται όλη η πορεία του έργου έως σήμερα καθιστώντας αβέβαιο πλέον το μέλλον του σταθμού και το μέλλον των αρχαιοτήτων.

"Η προσβαλλόμενη απόφαση είναι σαφές ότι έπρεπε να είναι ειδικώς αιτιολογημένη και εξαιτίας της φύσης του θέματος που ρυθμίζει και ως ανακλητική. Όμως, για την εν λόγω απόφαση η αιτιολογία όχι μόνο δεν είναι ειδική αλλά είναι ανύπαρκτη. Καμία μελέτη δεν έχει εκπονηθεί, καμία πρόταση δεν έχει προετοιμαστεί και καμία εισήγηση από τους εμπλεκόμενους φορείς δεν έχει υποβληθεί" τονίζεται στην προσφυγή όπου αναφέρεται ακόμη ότι η προσβαλλόμενη απόφαση παραβιάζει κατ' ουσίαν τις προβλέψεις των διεθνών συμβάσεων και της ελληνικής έννομης τάξης.

Στο κείμενο της προσφυγής υπάρχει ακόμη εκτενής αναφορά στις μελέτες που είχαν κατά καιρούς συνταχθεί για τη διαχείριση του θέματος των αρχαιοτήτων, με περιγραφή του κόστους και των πιθανών καθυστερήσεων από την υλοποίησή τους. _

Από το Γραφείο Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Τα Δελτία Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ καταχωρούνται στην ιστοσελίδα του Τμήματος, www.tkm.tee.gr, στο link , Οργάνωση Υπηρεσιών/Γραφείο Τύπου
