

## ΕΥΚΑΙΡΙΑ, ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ, ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Παραμονή αρχαιοτήτων στο φυσικό τους χώρο ή μεταφορά τους στο πρώην στρατόπεδο Παύλου Μελά, ώστε να είναι εφικτή η λειτουργία του σταθμού Βενιζέλου του μετρό Θεσσαλονίκης; Απάντηση στο εν λόγω πιεστικό δίλημμα, που ανέκυψε το τελευταίο διάστημα, σε σχέση με το τι πρέπει να γίνει με τις αρχαιότητες, θεωρεί ότι έχει δώσει το ΤΕΕ/ΤΚΜ. Πώς; Μέσω προτεινόμενης λύσης "δύο σε ένα", στην οποία κατέληξε το πόρισμα της θμελούς διεπιστημονικής ομάδας εργασίας που συγκρότησε. Η λύση επιτυγχάνει τόσο την παραμονή των αρχαιοτήτων στο φυσικό τους χώρο, όσο και τη λειτουργία του σταθμού. Συγκεκριμένα ομάδα προτείνει συγκεκριμένα την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων, που αποκαλύφθηκαν στο σταθμό Βενιζέλου του μετρό Θεσσαλονίκης και την επανατοποθέτηση και ανάδειξη σχεδόν του συνόλου τους (ποσοστό τουλάχιστον 85% έως και 95%) στο φυσικό τους χώρο, αφότου ολοκληρωθεί η κατασκευή του σταθμού.

Η προτεινόμενη λύση, που τυχάνει **καταρχήν θετικής αποδοχής** –σε πρώτη φάση– και από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, αν και θα απαιτηθεί περαιτέρω μελέτη, προέκυψε από το έργο διεπιστημονικής ομάδας εργασίας, που συγκρότησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ, το πόρισμα της οποίας παρουσιάστηκε σε συνέντευξη Τύπου, την Τετάρτη 3 Απριλίου.

Όπως επισήμανε στη συνέντευξη Τύπου ο πολιτικός μηχανικός **Πάρις Μπίλλιας**, μέλος της διοικούσας επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ, μιλώντας εκ μέρους της θμελούς ομάδας εργασίας, η **προτεινόμενη λύση έχει**

χαμηλό κόστος (0,6%-0,8% του συνολικού προϋπολογισμού του έργου), ενώ –αν γίνουν οι σωστές ενέργειες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς– **θα υπάρξουν μόνο μηδενικές (ή το πολύ ολιγόμηνες) καθυστερήσεις στην πρόοδο του έργου.**

Με βάση την πρόταση, οι **αρχαιότητες διατηρούνται στην αρχική τους θέση σχεδόν στο σύνολό τους** (με εξαίρεση μόνο τα 45 τμ. επί συνόλου 1600 τμ., όπου θα βρίσκονται οι διελεύσεις αγωγών εξαερισμού και παροχών και οι κυλιόμενες σκάλες).

Οι αρχαιότητες **θα γίνουν αντιληπτές οπτικά και κιναισθητικά από τους χρήστες του μετρό και θα αποτελούν επισκέψιμο κομμάτι του σταθμού, δημιουργώντας μάλιστα την αίσθηση ότι βρίσκονται σε ανοιχτό χώρο** (χάρη στα αναρριχόμενα φυτά, το φυσικό φωτισμό και τα χρώματα της οροφής που θα τις πλαισιώνουν).

### Πόλος έλξης επισκεπτών

Την εκτίμηση του ότι η λύση στην οποία κατέληξε η Ομάδα Εργασίας είναι η καλύτερη και θα προσφέρει πολλά στην πόλη της Θεσσαλονίκης (εφόσον υλοποιηθεί), εξέφρασε ο πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ, **Τάσος Κονακλίδης**. Όπως είπε, η υλοποίηση της πρότασης δεν έχει μεγάλο κόστος, μπορεί να εφαρμοστεί σε εύλογο χρονικό διάστημα και θα δώσει ώθηση στην περιοχή, μετατρέποντάς την σε πόλο έλξης τουριστών.

Παράλληλα, ξεκαθάρισε ότι **«το ΤΕΕ/ΤΚΜ δεν θα καταστεί συμμετόχο σε ενδεχόμενη καθυστέρηση κατασκευής του μετρό καθώς τάσσεται ανεπιφύλακτα υπέρ της υλοποίησής του»**. Για αυτό τον λόγο θα καταθέσει άμεσα το πόρισμα της Ομάδας Εργασίας στους αρμόδιους φορείς. Ο κ.Κονακλίδης επανέλαβε το αίτημα του Επιμελητηρίου για την **ίδρυση στη Θεσσαλονίκη ανεξάρτητου φορέα που θα εποπτεύει την κατασκευή του μετρό**, φέροντας ως παράδειγμα το γεγονός ότι η **Αττικό Μετρό απέστειλε τα σχέδια του σταθμού της Βενιζέλου, 21 μέρες μετά από το σχετικό αίτημα που κατέθεσε η Ομάδα Εργασίας**, παρόλη τη διάθεση συνεργασίας τόσο από τη διεύθυνση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στη Θεσσαλονίκη, όσο και από τον γενικό γραμματέα Δημοσίων Έργων, **Στράτο Σιμόπουλο**.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέληξε λέγοντας με έμφαση ότι **«το Επιμελητήριο καταθέτει αυτή την πρόταση επιβεβαιώνοντας το ρόλο του ως τεχνικό σύμβουλο της πολιτείας, παρότι μέχρι το τέλος του Απριλίου είναι μεγάλη η πιθανότητα να μην υπάρχει καν ΤΕΕ»**.

**Ο σταθμός Βενιζέλου δεν μπορεί να καταργηθεί**. Αναλυτικότερα, παρουσιάζοντας το πόρισμα της θμελούς ομάδας εργασίας, ο κ.Μπίλλιας ξεκίνησε από μια βασική παραδοχή: ότι **«το μετρό Θεσσαλονίκης δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει με κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου και κατεύθυνση της επιβατικής κίνησης προς τους όμορους σταθμούς Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας, καθώς αυτοί δεν θα μπορούσαν σε καμία περίπτωση να εξυπηρετήσουν τόσους επιβάτες»**. **Ο εν λόγω σταθμός είναι ένας από τους βασικότερους του μετρό, λόγω της θέσης του στην καρδιά του κέντρου της**

Θεσσαλονίκης, γειτνιάζει με σημαντικά μνημεία (πχ, Αλκαζάρ, Μπεζεστένι, Αγορά Εμπράρ, Παλιό Δημαρχείο του Δελαδέτσιμα) ενώ **προβλέπεται ότι θα εξυπηρετεί 85000 επιβάτες ημερησίως το 2030**. Κατά συνέπεια, η λύση που εξετάστηκε έπρεπε να περιλαμβάνει τη λειτουργία του σταθμού –και όχι την κατάργησή του.

### Συνολική ανάπλαση της περιοχής

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω δεδομένα, αλλά και τις ενστάσεις του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων, η ομάδα προτείνει τον **ενιαίο αστικό σχεδιασμό των συνδέσεων και του περιβάλλοντος χώρου του σταθμού Βενιζέλου** (ο οποίος αναπτύσσεται σε έξι επίπεδα, πέντε υπόγειοι και ένα στη στάθμη του εδάφους), με στόχο τη **συνολική ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής, σε συνδυασμό με την αποκατάσταση και προβολή των αρχαιολογικών ευρημάτων**.

«Στόχος είναι όχι μόνο η αντιμετώπιση του προβλήματος συνύπαρξης σταθμού και αρχαιοτήτων και της ανάδειξης του παλιμψηφιστού της Εγνατίας, αλλά και η **δημιουργία ενός κομβικού σημείου αναφοράς, που θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την περιοχή των οδών Βενιζέλου, Ίωνος Δραγούμη και Εγνατίας»**, σημείωσε ο κ.Μπίλλιας.

Ουσιαστικά, η **περιβαλλοντική ένταξη του αρχαίου δρόμου αποκτά νόημα σε μια ευρύτερη αστική σύνθεση, με τη μορφή υπόγειας πλατείας**, που συνδέει τους παρακείμενους ανοιχτούς δρόμους και τα μνημεία. Το σύνολο αυτό μπορεί να αποτελέσει ένα **ανοιχτό ζωντανό μουσείο και μοναδικό παράδειγμα ανάκτησης και αναγέννησης δημόσιου χώρου της κεντρικής Θεσσαλονίκης**.

### Ανοιχτό μουσείο ιστορίας της Θεσσαλονίκης

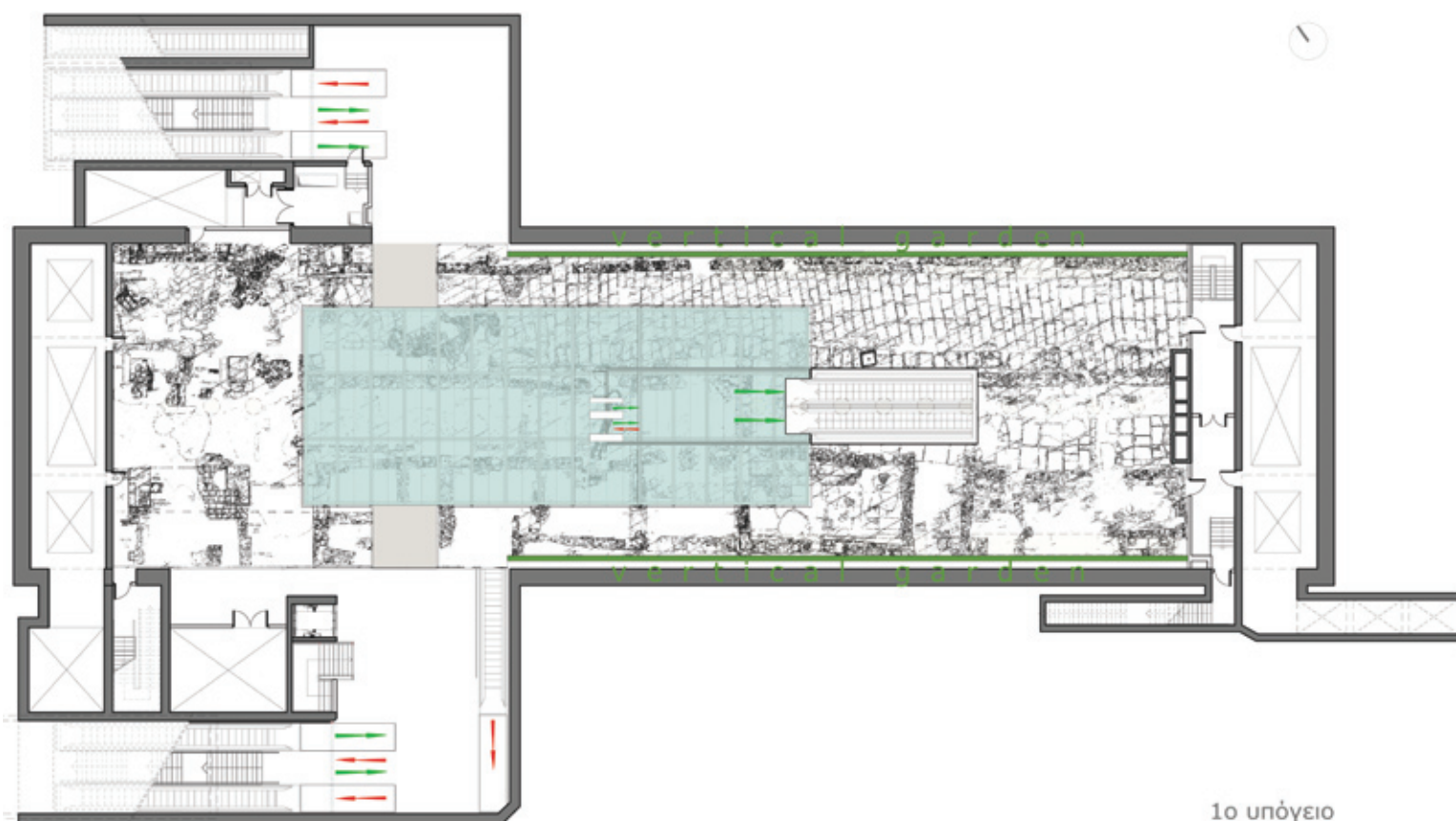
Η λύση στην οποία κατέληξε η Ομάδα Εργασίας μετατρέπει το σταθμό της Βενιζέλου σε ένα **«ανοιχτό μουσείο ιστορίας» της πόλης**, τόνισε η καθηγήτρια Ιστορίας της Τέχνης και Μουσειολογίας/Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, **Ματούλα Σκαλτσά**. Το μέλος της Ομάδας Εργασίας τόνισε ότι ο επιβάτης του μετρό Θεσσαλονίκης θα μπορεί να ανακαλύπτει «κιναισθητικά» το χώρο κι όχι μόνο «οπτικά», όπως γίνεται στο μετρό της Αθήνας. Υπογράμμισε ότι η **λύση προτάσσει τη συνύπαρξη των αρχαίων με το μετρό, αναβαθμίζοντας το σύνολο της περιοχής**. «Οι αρχαιότητες είναι μέρος της λύσης κι όχι του προβλήματος για το μετρό», κατέληξε.

### Χαρακτήρας ενιαίου περάσματος-πλατείας

Στο πλαίσιο αυτό, διατυπώνονται οι εξής προτάσεις αστικού σχεδιασμού, τις οποίες παρουσίασε το μέλος της Ομάδας Εργασίας, **Νίκος Καλογήρου**, καθηγητής της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ:

-**Η ένταξη της πρώτης υπόγειας στάθμης του σταθμού του μετρό στον ευρύτερο δημόσιο χώρο αποκτά το χαρακτήρα ενιαίου περάσματος – πλατείας**. Στο σύνολο συμπεριλαμβάνονται οι ανοιχτοί χώροι της διασταύρωσης των οδών Εγνατίας – Βενιζέλου και τα μνημεία Μπεζεστένι – Χαμζά Μπεν.

-Ο περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός της περιοχής γίνεται με ήπια μέσα (φυτεύσεις,



1ο υπόγειο  
κλίμακα 1/250



φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, διατάξεις ηλιασμού-σκιασμού) και με την αξιοποίηση και επανάχρηση των ιστορικών κελυφών, καθώς και μεσοπολεμικών πολυώροφων κτιρίων. Η ανάδειξη και η σήμανση των εισόδων του σταθμού γίνεται με στέγαστρα και διατάξεις προστασίας των πεζών, είτε χαρακτηριστικά., Οι προτεινόμενες ήπιες διαμορφώσεις στην οδό Εγνατίας εξυπηρετούν τους πεζούς και παρέχουν φυγές προς τον υπόγειο αρχαιολογικό χώρο του μετρό.

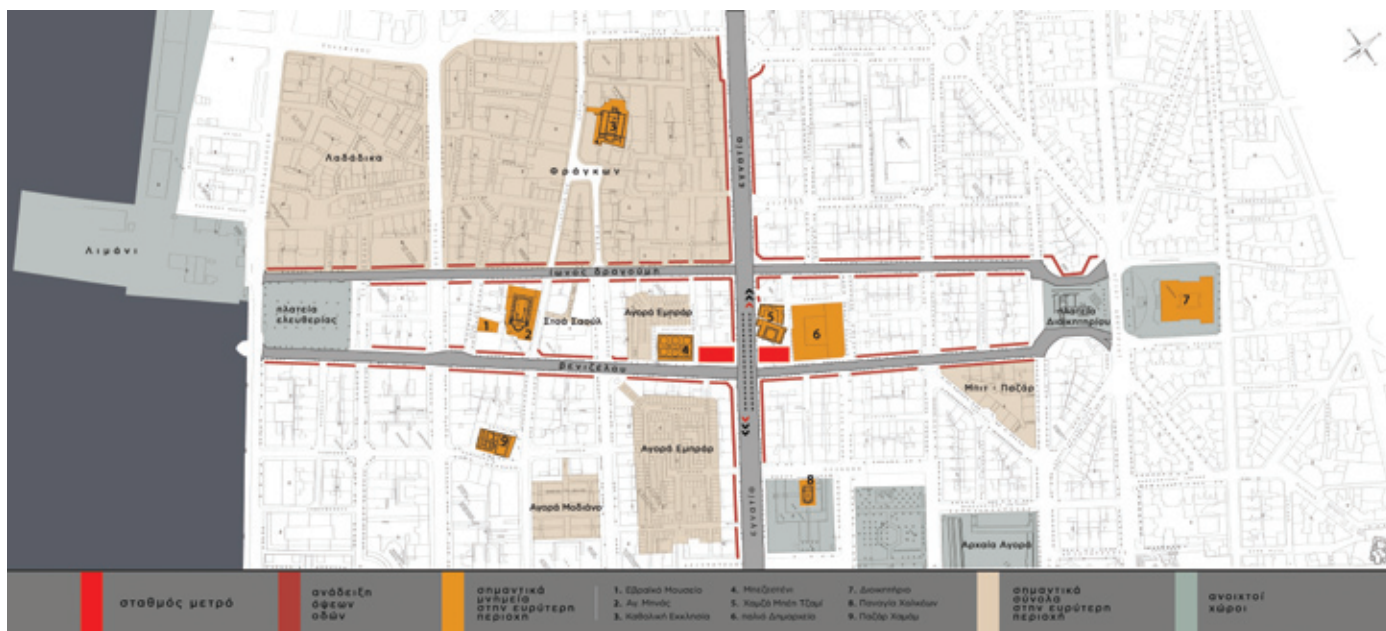
-Η ανάπλαση ολοκληρώνεται με το συνολικό περιβαλλοντικό ανασχεδιασμό του άξονα των οδών Βενιζέλου και Δραγούμη.

Περιλαμβάνονται: διευρύνσεις πεζοδρομίων με παράλληλο στένεμα του οδοστρώματος σε Εγνατία και Βενιζέλου, ήπια κυκλοφορία, φυτεύσεις, διαδρομές σύνδεσης με μνημεία και σύνολα της ευρύτερης περιοχής, τόνισε. Μάλιστα, ο κ. Καλογήρου υποστήριξε ότι η συγκεκριμένη λύση της Ομάδας Εργασίας θα μπορούσε να εφαρμοστεί και στον σταθμό της Αγίας Σοφίας.

**Καταρχήν «εφικτή τεχνικά» η λύση, λέει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ**

Από την πλευρά του, ο γενικός διευθυντής του Μετρό Θεσσαλονίκης, Γιώργος Κωνσταντινίδης, χαρακτήρισε ως «καταρχήν εφικτή τεχνικά» τη λύση της προσωρινής απόσπασης και

## ΕΥΚΑΙΡΙΑ, ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ, ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Συνέχεια από τη σελίδα 11 ➔

επανατοποθέτησης, διευκρινίζοντας πάντως ότι θα απαιτηθεί περαιτέρω αναλυτική μελέτη και επεξεργασία, προκειμένου να ληφθούν συγκεκριμένες αποφάσεις.

Χαρακτήρισε την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ πλήρη και ολοκληρωμένη και πρόσθεσε: «**Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ δεσμεύεται να δει την πρόταση με σοβαρότητα και εφόσον προκριθεί και υπάρξουν αντίστοιχες αποφάσεις από τα όργανα της πολιτείας, πιθανώς να μπορεί να εφαρμοστεί αυτή η λύση.** Άλλωστε, ο ίδιος ο πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ο κ.Τσίτουρας, έχει εκφράσει

την πρόθεσή του για τη δημιουργία μικρών ανοικτών μουσείων στους σταθμούς του μετρό». Επισήμανε ότι, εξ αρχής, το πρόβλημα που είχε ανακύψει μετά την αποκάλυψη των αρχαιοτήτων, ήταν αν υπάρχει η δυνατότητα λειτουργίας του σταθμού χωρίς αυτές να απομακρυνθούν. Υπενθύμισε ότι υπήρξε γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου για τη μεταφορά και έκθεση των αρχαιοτήτων στο πρώην στρατόπεδο Παύλου Μελά «ή αλλιώς», διευκρινίζοντας ότι το «ή αλλιώς» θα μπορούσε κάλλιστα να είναι ο ίδιος ο σταθμός.

Απευθύνοντας χαιρετισμό στη συνέντευξη Τύπου, ο πρόεδρος του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, **Χρήστος Αναγνωστόπουλος**, υπογράμμισε ότι και η αντίστοιχη έρευνα του πανεπιστημίου καταλήγει στο ίδιο συμπέρασμα με εκείνο της Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Δηλαδή, στην απομάκρυνση των αρχαίων, την κατασκευή του μετρό και την επανατοποθέτηση των αρχαίων. «Και εμείς καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει εφικτή λύση χωρίς τη διατήρηση των αρχαίων», είπε χαρακτηριστικά και κατέληξε: «**Οι γνώμες του ΑΠΘ και του ΤΕΕ συγκλίνουν και αποδεικνύουν ότι υπάρχουν ρεαλιστικές λύσεις στο πρόβλημα.**»

### Η ομάδα εργασίας

Το πόρισμα της ομάδας εργασίας αποτέλεσε καρπός ενδελεχούς μελέτης όλων των σχεδίων και καρπός διαδοχικών συναντήσεων με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς: την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, την ανάδοχο κοινοπραξία του έργου, ΑΙΑΣΑ, το Σύλλογο Ελλήνων Αρχαιολόγων και εξειδικευμένους μηχανικούς.

Τα μέλη της Ομάδας Εργασίας, η οποία ολοκλήρωσε το έργο της σε χρόνο-ρεκόρ, είναι (κατά αλφαβητική σειρά) τα εξής: **Μιχάλης Γεωργιάδης** (πολιτικός μηχανικός, καθηγητής Πολυτεχνικής ΑΠΘ), (αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής Πολυτεχνικής ΑΠΘ), **Βασίλης Κωνσταντινίδης** (μηχανολόγος ηλεκτρολόγος μηχανικός, μελετητής δημοσίων έργων), **Πάρις Μπιλλίας** (πολιτικός μηχανικός, μέλος της διοικούσας επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ), **Παναγιώτης Παπαϊωάννου** (αγρονόμος τοπογράφος, καθηγητής Πολυτεχνικής ΑΠΘ), **Σωτήρης Πρέντζας** (αγρονόμος τοπογράφος μηχανικός, πρόεδρος Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομών του ΤΕΕ/ΤΚΜ), **Ματούλα Σκαλτσά** (καθηγήτρια Ιστορίας της Τέχνης και Μουσειολογίας/Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ) και **Αριστοτέλης Τοκατιδής** (πολιτικός μηχανικός, πρόεδρος Συλλόγου Μελετητών Δημοσίων Έργων Κεντρικής Μακεδονίας).



#### Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΣΕ 14 ΣΗΜΕΙΑ

- Η ένταξη της πρώτης υπόγειας στάθμης του σταθμού του ΜΕΤΡΟ στον ευρύτερο δημόσιο χώρο αποκτά το χαρακτήρα ενιαίου περάσματος-πλατείας. Στο σύνολο συμπεριλαμβάνονται οι ανοικτοί χώροι της διασταύρωσης των οδών Εγνατίας-Βενιζέλου και τα μνημεία Μπεζεστένι-Χαμζά Μπέη (Αλκαζάρ).
- Ο περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός της περιοχής γίνεται με ήπια μέσα (φυτεύσεις, φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, διατάξεις ηλιασμού-σκιασμού) και με την αξιοποίηση και επανάχρηση των ιστορικών κελυφών (Μπεζεστένι-Χαμζά Μπέη), καθώς και μεσοπολεμικών πολυώροφων κτιρίων (π.χ. το Παλιό Δημαρχείο του Δελαδέτσιμα κλπ). Η ανάδειξη και η σήμανση των εισόδων του σταθμού γίνεται με στέγαστρα και διατάξεις προστασίας των πεζών.

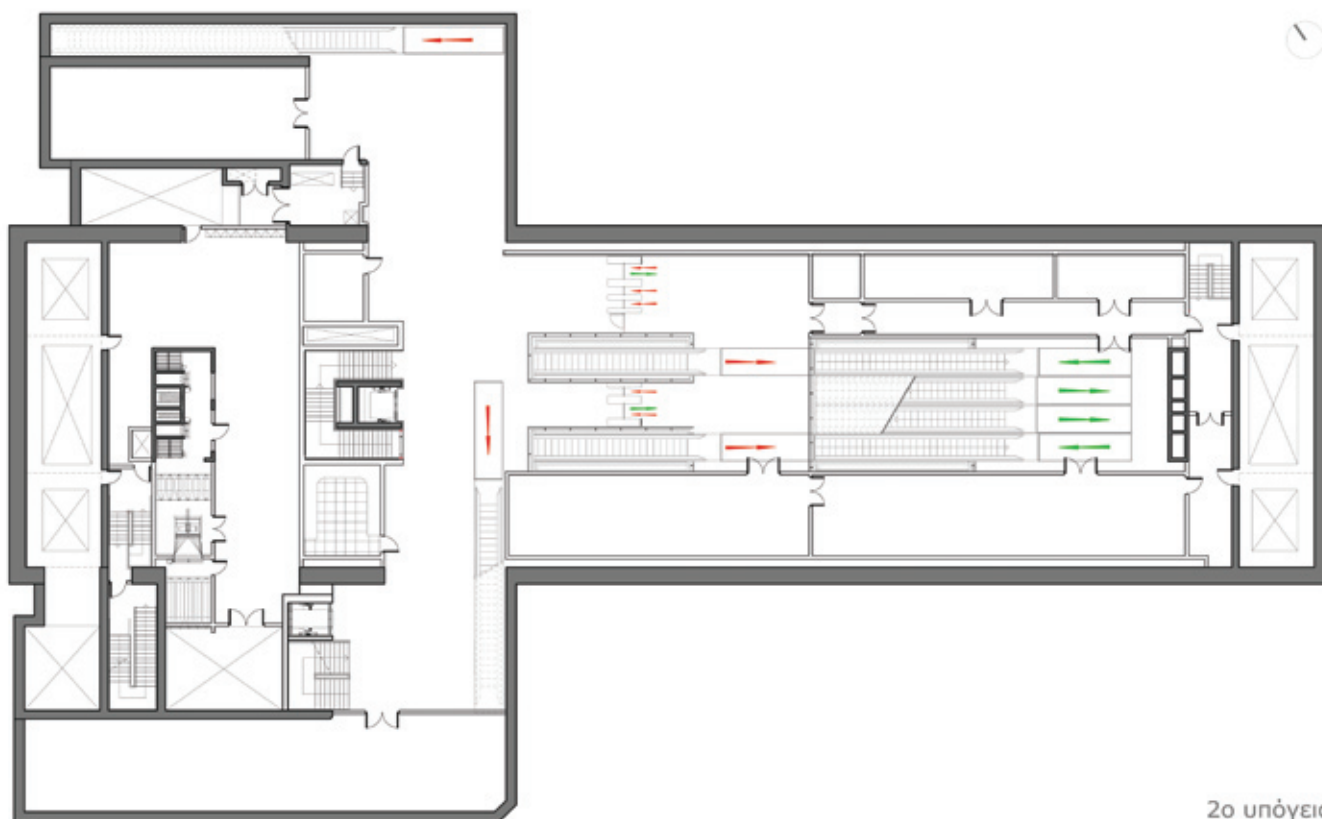
και σύνολα της ευρύτερης περιοχής όπως η Πλατεία Ελευθερίας, ο Άγιος Μηνάς, το Εβραϊκό Μουσείο, το Παζάρ Χαμάμ (Λουλουδάδικα), η Αγορά Μοδιάνο, οι αγορές Εμπράρ (Σολωμού-Μπεζεστένι), και το Μπιτ Παζάρ.

#### Ο αρχιτεκτονικός ανασχεδιασμός του σταθμού Βενιζέλου

Η κάθοδος στο επίπεδο του αρχαιολογικού χώρου μεταφέρει τον επισκέπτη στο βυζαντινό πολεοδομικό ιστό και του παρέχει μία μοναδική βιωματική εμπειρία του ιστορικού αστικού τοπίου. Η αίσθηση αυτή είναι αδύνατο να μεταφερθεί σε άλλο τόπο χωρίς να χαθεί η αίσθηση της ολότητας και της αστικότητας. Βασική αρχή της πρότασης είναι η δυναμική συνύπαρξη των ευρημάτων με την καθημερινή κίνηση των επισκεπτών και των επιβατών

και των μηχανολογικών εγκαταστάσεων γίνεται στα επίπεδα -2 και -3. Η εκμετάλλευση μέρους των πρόσθετων χώρων που θα δημιουργηθούν στο επίπεδο -2 με τις πλευρικές εκσκαφές βοηθά στη μετεγκατάσταση αυτών των χρήσεων.

- Η διατήρηση των χώρων εισόδου στα πλευρικά τμήματα σε τμήμα του επιπέδου -1 επιτρέπει τη διατήρηση στον κύριο χώρο μόνον του ανατολικού ζεύγους κυλιόμενων κλιμακοστασίων για κάθοδο στο επίπεδο -2. Η ακύρωση των εισιτηρίων γίνεται σε περιοχή κοντά στα κυλιόμενα κλιμακοστάσια.
- Η διαμόρφωση των κεντρικών χώρων του επιπέδου -1 γίνεται με ενιαίο γυάλινο δάπεδο (ενδεχομένως αναρτημένο) επάνω από τις αρχαιότητες σε όσο τμήμα κρίνεται απαραίτητο για τη διαμόρφωση του υπογείου περάσματος κάτω από την Εγνατία, της προσέλασης των ανατολικών κλιμακοστασίων και των χώρων



2ο υπόγειο  
κλίμακα 1/250

- Οι προτεινόμενες ήπιες διαμορφώσεις στην οδό Εγνατίας (δημιουργία ντισίτας, ανάπλαση πεζοδρομίων, φεγγίτες οροφής) εξυπηρετούν τους πεζούς και παρέχουν φυγές προς τον υπόγειο αρχαιολογικό χώρο του ΜΕΤΡΟ.
- Η ανάδειξη των αξιόλογων πολεοδομικών μετώπων των οικοδομών στις οδούς Εγνατίας, Βενιζέλου, Ίωνος Δραγούμη περιλαμβάνει την αποκατάσταση ιστορικών οικοδομών, την αναβάθμιση όψεων, και ενιαίο κανονισμό για τις επιγραφές.
- Η ανάπλαση ολοκληρώνεται με το συνολικό περιβαλλοντικό ανασχεδιασμό του άξονα των οδών Βενιζέλου και Ίωνος Δραγούμη που συνδέουν το σταθμό του ΜΕΤΡΟ με το Λιμάνι, τις αγορές και το Διοικητήριο (ΥΜΑΘ). Περιλαμβάνονται: διευρύνσεις πεζοδρομίων, ήπια κυκλοφορία, φυτεύσεις, διαδρομές σύνδεσης με μνημεία

του σταθμού. Για το σκοπό αυτό προτείνεται ο καλύτερος διαχωρισμός των κινήσεων με διατήρηση της προσέλασης προς το σταθμό από την πρώτη υπόγειο στάθμη -1, ενώ η έξοδος μπορεί να γίνεται πλευρικά από τη δεύτερη υπόγειο στάθμη -2. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται οι ακόλουθες διευθετήσεις:

- Η διατήρηση του συνόλου σχεδόν των αρχαιολογικών ευρημάτων γίνεται στην αρχική τους θέση με την εξαίρεση των απαραίτητων χώρων των κινητών κλιμακοστασίων καθόδου καθώς και των διελεύσεων των αγωγών εξαερισμού και των παροχών.
- Η επέκταση των χώρων καθόδου των πλευρικών κλιμακοστασίων εξόδου και του εξωτερικού ανεγκυστήρα φθάνει ως το επίπεδο -2.
- Η μεταφορά των περισσότερων βοηθητικών χρήσεων (χώρων μη επισκεψίμων από το κοινό)

περιήγησης-παρατήρησης των αρχαιοτήτων. Υπάρχουν δυνατότες ελεγχόμενης επίσκεψης τμήματος του αρχαιολογικού χώρου με κατάλληλες διαμορφώσεις και κλίμακες καθόδου. Προσοχή απαιτείται στον περιορισμό των εμπλοκών μεταξύ των διαφορετικών κινήσεων. Μεγάλο προτέρημα της προτεινόμενης λύσης είναι η άμεση κίνηση επιβατών, πεζών και επισκεπτών σε άμεση επαφή με το περιβάλλον της διαχρονικής Μέσης Οδού, επάνω και παράπλευρα από το αποκαταστημένο και αναστηλωμένο ιστορικό αστικό τοπίο.

- Η αρχιτεκτονική αναδιαμόρφωση και αναβάθμιση του κοινόχρηστου χώρου του επιπέδου -1, δημιουργεί ένα μοναδικό εσωτερικό τοπίο που συνδυάζει τις σύγχρονες

## ΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΟΙ ΥΠΕΡΟΓΚΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΤΑΑ

Συνέχεια από τη σελίδα 04

τιών παρουσιάζει σχεδόν «ελεύθερη πτώση» αγγίζοντας περίπου το 50%. Δηλαδή, ένας στους δύο Ελεύθερους Επαγγελματίες ΔΕΝ πληρώνει τις εισφορές του.

- οι πτωτικές τάσεις των οικονομικών δεικτών επάγουν σημαντικά προβλήματα στη βιωσιμότητα του Ταμείου και τυχόν υιοθέτηση της νέας κλίμακας των αυξημένων εισφορών (ν.3986/2011) θα ωθήσει τους δείκτες εισπραξιμότητας σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα, από αυτά που ήδη βρίσκονται σήμερα.

- **το ηπλίο των εργαζομένων προς τους συνταξιούχους μειώνεται περαιτέρω** σε σχέση με τη σημερινή του τιμή (5,1) και φθάνει στο ιδιαίτερα

χαμηλό επίπεδο του 1,9. Δηλαδή, στα επόμενα χρόνια θα αντιστοιχούν περίπου δύο εργαζόμενοι σε έναν συνταξιούχο.

**Δυστυχώς οι προβλέψεις του νόμου 3986/2011 δεν σταματούν στα σημερινά ειδοποιητήρια:**

- στο αμέσως προσεχές διάστημα θα πρέπει να σταλούν από το ΕΤΑΑ τα ειδοποιητήρια με τις πρόσθετες αναδρομικές εισφορές από 1.7.2011
- σε περίπου ένα χρόνο από τώρα (1.7.2014) οι ασφαλιστικές εισφορές για τους μετά την 1.1.1993 ασφαλισμένους του ΤΣΜΕΔΕ αυξάνονται σε ποσοστό 48,80% σε σχέση με τα παλιά ισχύοντα.

Η άρνηση της κυβέρνησης να συζητήσει το θέμα των υπερόγκων αυξήσεων στις ήδη υψηλές εισφορές του ΤΣΜΕΔΕ, που αποτελεί συνέχεια του κουρέματος των αποθεματικών μας, είναι παρά-

λογη, οδηγεί στην κατάρρευση του μοναδικού υγιούς και βιώσιμου ασφαλιστικού φορέα και ισοπεδώνει το τεχνικό επιστημονικό δυναμικό της Πατρίδας μας.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ στο αμέσως προσεχές χρονικό διάστημα:

- θα ενημερώσει για ακόμη μια φορά τους βουλευτές όλων των κομμάτων της Κεντρικής Μακεδονίας, για τις προτάσεις του σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων που η συνεχής επιδείνωσή τους απειλεί πλέον και αυτή ακόμη τη βιολογική επιβίωση των ασθενέστερων τμημάτων του κλάδου.

- **θα προτείνει κοινοβουλευτική πρωτοβουλία για το θέμα καλώντας την κυβέρνηση έστω και την ύστατη ώρα, να εξετάσει τις προτάσεις μας και να αποκαταστήσει την αδικία.** ■

ΕΥΚΑΙΡΙΑ,  
ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ,  
ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνέχεια από τη σελίδα 13

λειτουργίες κίνησης, στάσης και παρατήρησης με τη διευθέτηση ενός ζωντανού ανοικτού μουσείου. Η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων γίνεται με κατάλληλο φυσικό φωτισμό από την οροφή, ενημερωτικές επιγραφές σήμανσης, προβολές και έκθεση αντιγράφων κινητών ευρημάτων σε ειδικές εγκαταστάσεις. Με τη χρήση κατάλληλων υλικών στους τοίχους, τις οροφές, τα δάπεδα και τα στηθαία δημιουργείται μια διαφοροποιημένη και μοναδική εικόνα του κεντρικού χώρου υποδοχής που υποστηρίζει διακριτικά και αντιστικτικά τη συνολική σύνθεση. Η φύτευση των πλευρικών διαφραγματικών τοίχων με κατακόρυφους «κήπους» συμβάλλει στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του χώρου και στην ενοποίηση των εσωτερικών και εξωτερικών χώρων.

- Η νέα διαμόρφωση του επιπέδου -2 θα παρέχει δυνατότητα απευθείας εξόδου προς το εξωτερικό από τα πλευρικά κλιμακοστάσια μετά την ακύρωση των εισιτηρίων. Στο επίπεδο -2 παραμένουν τα δύο αρχικά προβλεπόμενα κλιμακοστάσια με τις 4 κυλιόμενες σκάλες, το κεντρικό απλό κλιμακοστάσιο και ο εσωτερικός ανεγκυστήρας.

- Η αναδιαμόρφωση των κοινόχρηστων εσωτερικών χώρων μπορεί να επεκταθεί στο επίπεδο -2, ώστε να υπογραμμιστεί διακριτικά η ιδιαιτερότητα και ο μοναδικός χαρακτήρας του σταθμού Βενιζέλου. Η εκμετάλλευση των υπολοίπων χώρων και μέρους των πρόσθετων επεκτάσεων πλευρικά μπορεί να εξυπηρετήσει τη μεταφορά βοηθητικών χώρων και μηχανολογικών εγκαταστάσεων από το επίπεδο -1.

- Η παραμονή σε γενικές γραμμές της διάταξης των κοινόχρηστων χώρων στα επίπεδα -3 και -4 εξασφαλίζει και διατηρεί τη λειτουργικότητα του συνόλου. ■

ΤΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΜΕ ΤΟΥ ΕΣΠΑ  
ΖΗΤΑ ΤΟ ΤΕΕ/ΤΚΜ

Συνέχεια από τη σελίδα 05

ρήσεων που δραστηριοποιούνται στους τομείς Μεταποίησης, Τουρισμού, Εμπορίου – Υπηρεσιών» είναι μια θετική πρωτοβουλία με στόχο τη χρηματοδότηση υφιστάμενων, νέων και υπό σύσταση πολύ μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που θα πραγματοποιήσουν επενδύσεις προσανατολισμένες στην καινοτομία, στην εξωστρέφεια, στο περιβάλλον και στις τεχνολογίες πληροφορικής ώστε να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους θέσει.

Πιστεύουμε ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των μηχανικών μελών μας, που θέλουν να δημιουργήσουν μια νέα επιχείρηση ή να εκσυγχρονίσουν την ήδη υφιστάμενη ατομική ή εταιρική μορφή επιχείρησή τους με χρηματοδότηση από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ.

Για τον παραπάνω λόγο, θεωρούμε υποχρεωσή μας να επισημάνουμε όποια αδυναμία του προγράμματος εντοπίζουμε και να προτείνουμε σχετικές τροποποιήσεις, ώστε να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι του προγράμματος.

Σε αυτό το πλαίσιο, μας δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα σχετικά με την υποβάθμιση των τεχνικών δραστηριοτήτων, μηχανικών και τεχνικών εταιρειών, οι οποίες αξιολογούνται ως

χαμηλής αναπτυξιακής προτεραιότητας (Κατηγορία Γ) στην Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας.

Το γεγονός αυτό, σύμφωνα με τα κριτήρια αξιολόγησης και τους βαθμούς βαρύτητας του προγράμματος, επηρεάζει δυσμενώς τη βαθμολογία των προτάσεων που αφορούν τεχνικές δραστηριότητες και καθαστά λιγότερο πιθανή την ένταξη τους στο πρόγραμμα.

Επειδή θεωρούμε ότι τα κοινοτικά κονδύλια πρέπει να πηγαινούν σε τομείς που η καινοτομία και η περιβαλλοντική αναβάθμιση μπορεί να οδηγήσει σε ουσιαστική οικονομική ανάπτυξη και ταυτόχρονη αύξηση της απασχόλησης, ζητούμε την τροποποίηση του συστήματος προτεραιοτήτων στην Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ενισχύονται οι προτάσεις που αφορούν δραστηριότητες μηχανικών και τεχνικών εταιρειών.

Στην σημερινή οικονομική κρίση θεωρούμε ότι οφείλουμε να ενισχύσουμε με όλες μας τις δυνάμεις κάθε πρωτοβουλία που θα ενισχύει πραγματικά την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα εξωστρεφών και καινοτόμων επιχειρήσεων, με σεβασμό στο περιβάλλον. Σε αυτή την κατεύθυνση παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε συνεργασία. ■

