

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Την ίδρυση ανεξάρτητου φορέα για το έργο του μετρό Θεσσαλονίκης ζητά το ΤΕΕ/ΤΚΜ

Στην υπογραφή των δύο κοινών υπουργικών αποφάσεων, που δίνουν στην ανάδοχο κοινοπραξία του μετρό Θεσσαλονίκης το «πράσινο φως» για να εγκατασταθεί άμεσα στους σταθμούς Παπάφειου και Νέας Ελβετίας, προχώρησαν τα αρμόδια υπουργεία, επιλύοντας ένα θέμα, το οποίο λειτουργούσε επί μακρόν σαν αγκάθι για το έργο.

Στην ανακοίνωση αυτή προχώρησε σήμερα, από το βήμα της εκδήλωσης του ΤΕΕ/ΤΚΜ για το μετρό, ο γενικός γραμματέας Δημοσίων Έργων, **Στράτος Σιμόπουλος**. Ο ίδιος γνωστοποίησε ότι σε περίπτωση δύο εβδομάδες ο ανάδοχος θα επιστρέψει στον σταθμό της Ανάληψης και τόνισε ότι ξεκινά και πάλι ο διάλογος για τα μέτρα ανακούφισης των επαγγελματιών που έχουν πληγεί από τα έργα κατασκευής του μετρό. «Δεν αφορά αποζημιώσεις, αλλά κυρίως φορολογικές και ασφαλιστικές ελαφρύνσεις. Τα μέτρα ανακούφισης δεν μπορούν να περιλαμβάνουν τα τιμολόγια της ΔΕΗ και της ΕΥΑΘ, καθώς πρόκειται για εταιρίες που είναι στο Χρηματιστήριο», ξεκαθάρισε. Έκανε λόγο για «ετεροβαρείς απόψεις των αρχαιολογικών υπηρεσιών», σε σχέση με το ποια ευρήματα είναι σημαντικά. «Πρέπει να συνειδητοποιήσουν αν η αξία των ευρημάτων είναι πιο σημαντική από την πορεία του έργου», είπε, ενώ επανέλαβε τη δέσμευση της κυβέρνησης ότι η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της. Ο ίδιος επισήμανε ότι η κυβέρνηση προωθεί νομοθετικές ρυθμίσεις που θα της επιτρέψουν να ικανοποιήσει όσες απαιτήσεις του αναδόχου είναι εύλογες, ενώ «ταυτόχρονα μεθοδικά και επίμονα λύνουμε τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν στην παράδοση των υπολειπόμενων σταθμών».

Έργο... φετίχ το μετρό

Κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών ο πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ **Τάσος Κονακλίδης** αποκάλυψε το μετρό «έργο φετίχ», για την πόλη, το οποίο αφού τη δίχασε, την ξανασυμφιλίωσε και την έθεσε επί χρόνια σε αναμονή, τώρα την δοκιμάζει. «Αν βάλουμε έναν και μόνο στόχο για τη μετά κρίση εποχή, αυτός ας είναι η παύση της ισχύος του κανόνα των 30 και πλέον χρόνων ωρίμανσης που διέπει τα έργα της Θεσσαλονίκης», είπε χαρακτηριστικά. Όπως τόνισε υπάρχουν λόγοι και αιτίες που πρέπει να αρθούν και υπενθύμισε την επιστολή του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον αρμόδιο υπουργό όπου χαρακτηριστικά αναφέρονταν: «Δεν πιστεύουμε ότι όλα αυτά τα χρόνια οι επικεφαλής των αρμόδιων υπουργείων και φορέων δεν είχαν τις απαιτούμενες ικανότητες ή ότι σκοπίμως παραπλανούσαν τους Θεσσαλονικείς ψηφοφόρους. Πιστεύουμε όμως ότι η υλοποίηση έργων και δράσεων έχει απαιτήσεις πολύ υψηλότερες των αγαθών προθέσεων».

Τι προτείνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ

Την ίδρυση ανεξάρτητου φορέα, που θα διοικεί το έργο του μετρό από τη Θεσσαλονίκη, με τεχνικό σύμβουλο την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, προτείνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ, επισημαίνοντας ότι ένα έργο αυτής της κλίμακας δεν μπορεί να τηλεδιοικείται. Μάλιστα, προχωρώντας ένα βήμα παραπάνω, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισημαίνει ότι ένας τέτοιος φορέας, που θα «έτρεχε» με επιτυχία το έργο του μετρό, που θα ελάμβανε άμεσες αποφάσεις χωρίς να απαιτούνται εξ Αθηνών εγκρίσεις και που έχει τεράστια τεχνική εμπειρία, μπορεί κάλλιστα να είναι η **ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ**.

Παράλληλα, κατόπιν και μελέτης του θέματος από ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε για αυτόν τον σκοπό, το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει τη **στενή παρακολούθηση των αρχαιολογικών ανασκαφών, η οποία πρέπει να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα**, για να κλείσουν το ταχύτερο τα σκάμματα, όπως τόνισε ο πρόεδρος της αρμόδιας Μόνιμης Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ, **Σωτήρης Πρέντζας**.

Τρίτον, επιβάλλεται τριμηνιαία σύσκεψη φορέων για την πρόοδο του έργου. **Τέταρτον**, προτείνεται να υπάρξει **νομοθετική ρύθμιση για τη λειτουργία επιτροπής φιλικού διακανονισμού, υπό την αιγίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ**, για την ταχεία επίλυση συμβατικών διαφορών

Πέμπτον, αναγκαίο είναι να συσταθεί **επιτροπή για την αξιολόγηση των ενστάσεων**, των αιτήσεων θεραπείας και των προσφυγών του αναδόχου έναντι στην Αττικό Μετρό έτσι ώστε να αποσαφηνισθεί το ύψος των απαιτούμενων αιτημάτων του αναδόχου.

Έκτον, επιβάλλεται να σχεδιαστεί χρονοδιάγραμμα, με ημερομηνίες που θα δοθούν από τους αρμόδιους φορείς με βάση τους συμβατικούς χρόνους κατασκευής του έργου και με βάση επιταχυνόμενους και ρεαλιστικούς χρόνους κατασκευής από τον ανάδοχο. **Το έργο πρέπει να εντατικοποιηθεί, σε δύο βάρδιες, επτά ημέρες την εβδομάδα και με λειτουργία τρίτης βάρδιας για την επιτάχυνση των αρχαιολογικών εργασιών, όπου αυτό απαιτείται.**

Έβδομον, απαραίτητο είναι να γίνονται **κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα τροποποιούνται ανάλογα με την πρόοδο του έργου, αλλά άμεσα**, προκειμένου να βελτιώνονται οι κυκλοφοριακές συνθήκες σταδιακά και να υπάρχει ανακούφιση των τοπικών αγορών.

Ογδοον, άμεση είναι η ανάγκη για **τροποποίηση του ισχύοντος νόμου περί απαλλοτριώσεων**, με στόχο την επίσπευσή τους. Ο νόμος 2947/01 περί «Εργων Ολυμπιακής Υποδομής» συνέβαλε σημαντικά στη σύντμηση του χρόνου ολοκλήρωσης των απαλλοτριώσεων.

Ένατον, το σύστημα μελέτη-κατασκευή δημιουργεί μεγάλα προβλήματα, γι' αυτό και πάγια θέση του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι η **δημοπράτηση των έργων με πλήρεις μελέτες**. Αλλά κι όταν επιλέγεται από τις υπηρεσίες η δημοπράτηση ενός έργου με το σύστημα μελέτη-κατασκευή, **θα πρέπει να δίνεται στους διαγωνιζόμενους η δυνατότητα να τροποποιούν τις μελέτες της υπηρεσίας και να αξιολογούνται για τις τροποποιήσεις αυτές στη φάση του διαγωνισμού.**

Δέκατον, πρέπει να ληφθεί μέριμνα –με άμεση συνεργασία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, κοινοπραξίας και αρχαιολογικών υπηρεσιών- για την **προβολή των αρχαιολογικών ευρημάτων**, που έρχονται στο φως.

Εξελίξεις στην κατασκευή του έργου

Η Θεσσαλονίκη δεν μπορεί να περιμένει άλλο

Εμπειριστατωμένη χαρακτήρισε την άποψη να αναλάβει η Εγνατία Οδός την επίβλεψη του μετρό καθώς έχει την κατάρτιση να το κάνει, ο αντιπεριφερειάρχης Θεσσαλονίκης, **Απόστολος Τζιτζικώστας**. Σύμφωνα με τον ίδιο, **αν συνεχιστεί η σημερινή κατάσταση το έργο δεν θα ολοκληρωθεί ούτε το 2026 και αναφέρθηκε στο γεγονός ότι η ΑΕΓΕΚ ενεχυρίασε το σύνολο σχεδόν των μετοχών της στις τράπεζες**, ζητώντας να πληροφορηθεί τι επιπτώσεις θα έχει η συγκεκριμένη κίνηση στο έργο κατασκευής του μετρό. «Όπως προκύπτει από τα δεδομένα, είτε θα πρέπει να αναλάβουν την κατασκευή οι υπόλοιπες εταιρίες της κοινοπραξίας, είτε να αναλάβει η κοινοπραξία που θα κατασκευάσει την επέκταση της Καλαμαριάς. Ας είμαστε ειλικρινείς. Άλλος ρεαλιστικός δρόμος δεν υπάρχει», είπε χαρακτηριστικά. Ο αντιπεριφερειάρχης Θεσσαλονίκης τόνισε ότι το έργο κινδυνεύει να τιναχτεί στον αέρα, μεταξύ άλλων από την ασυνεννοησία και την κακή συνεργασία και από νομικές και πολλές φορές νομικίστικες διαφορές. «Και όταν λέμε ότι το μετρό κινδυνεύει εννοούμε ξεκάθαρα ότι δεν θα προχωρήσει και δεν θα ολοκληρωθεί το έργο. Αυτό θα σημαίνει καταστροφή για τη Θεσσαλονίκη, την τοπική οικονομία και την κοινωνία. Η Θεσσαλονίκη δεν μπορεί να περιμένει άλλο», κατέληξε.

Η πόλη δεν λειτουργεί

Μεταφέροντας τη θέση του Δήμου Θεσσαλονίκης, ο αντιδήμαρχος αστικού σχεδιασμού, πολεοδομίας και δικτύων, **Ανδρέας Κουράκης** τόνισε ότι η δημοτική αρχή παρακολουθεί στενά την πορεία κατασκευής του μετρό. «Δεν μπορούμε να κάνουμε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Σήμερα, η πόλη δεν λειτουργεί. Θέλουμε την ολοκλήρωση του μετρό γιατί θα αποτελέσει ανάσα για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης», είπε. Ο κ. Κουράκης πρόσθεσε ότι ο δήμος θα ανοίξει και πάλι τους φακέλους δημιουργίας τραμ και θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, παράλληλα με την κατασκευή του μετρό. «Δεν μπορούμε να περιμένουμε την ολοκλήρωση του μετρό για να κάνουμε όλα τα υπόλοιπα», κατέληξε.

Γιατί υπολειτουργεί το έργο του μετρό

Την πεποίθηση ότι **το έργο του μετρό Θεσσαλονίκης υπολειτουργεί σήμερα λόγω κυρίως της αδυναμίας του αναδόχου (κοινοπραξία AIASA) να χρηματοδοτήσει το εγχείρημα που έχει αναλάβει**, εξέφρασε ο πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, **Χρήστος Τσίτουρας**. Πρόσθεσε ότι η **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ είναι υποχρεωμένη να προασπίσει το εθνικό και κοινοτικό χρήμα** κι άρα όλες οι επιλογές της κινούνται στο πλαίσιο του εφικτού και όχι του επιθυμητού, ενώ υποστήριξε ότι, στο σκηνικό αυτό, **το θέμα των όποιων οικονομικών διενέξεων δεν μπορούσε να λυθεί εντός εταιρείας**, καθώς δεν πρόκειται για ιδιωτικό έργο, αλλά για δημόσιο. Συμπλήρωσε ότι οι λύσεις σε αυτό το επίπεδο υπερβαίνουν τις αρμοδιότητες μιας ΑΕ, που διαχειρίζεται δημόσιο χρήμα, όπως η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Για το ζήτημα της χρηματοδότησης και των πληρωμών του έργου, ο κ. Τσίτουρας υπογράμμισε ότι **το ελληνικό δημόσιο πληρώνει ταχύτατα τον ανάδοχο**. Ο ίδιος υποστήριξε ότι **τα προβλήματα του μετρό Θεσσαλονίκης ξεκίνησαν από το γεγονός ότι το έργο σχεδιάστηκε αρχικά για να εξυπηρετεί μόνο τα στενά όρια του δήμου και στη συνέχεια μεγεθύνθηκε με συνεχείς αλλαγές** κι ενώ είχε ήδη υπογραφεί η σύμβαση με τον ανάδοχο. Πρόσθεσε ότι **το έργο ήταν τελείως ανώριμο, γεγονός που σε συνδυασμό με το σύστημα μελέτης-κατασκευής** το οποίο επιλέχθηκε για την υλοποίησή του, επιδείνωσε περαιτέρω την κατάσταση. «**Αγκάθι**» αποτέλεσαν οι **αρχαιολογικές εργασίες, που βάσει σύμβασης επρόκειτο να διαρκέσουν ένα έτος και να στοιχίσουν 15 εκατ. ευρώ, αλλά «τρέχουν» ήδη 6,5 χρόνια με το εκτιμώμενο κόστος τους να υπολογίζεται στα 90 εκατ. ευρώ!** Σχετικά με το φλέγον ζήτημα των απαλλοτριώσεων και χωροθετήσεων, ο κ. Τσίτουρας υποστήριξε ότι **όταν ξεκίνησε το έργο το 2006, όλοι οι χώροι είχαν αποδοθεί στον ανάδοχο, αλλά «το 2009 ήρθε στο προσκήνιο ότι ήταν ακατάλληλοι», με αποτέλεσμα η διαδικασία να χρειαστεί να ξεκινήσει εκ νέου**. «Είναι φυσιολογικότατο λοιπόν το 2012 να μην είναι έτοιμες», είπε χαρακτηριστικά.

Μέχρι τέλους 2012 ο ανάδοχος για την επέκταση προς Καλαμαριά

Για την επέκταση προς Καλαμαριά, τέλος, σημείωσε ότι **εξετάζονται οι προσφορές που κατέθεσαν οι τέσσερις κοινοπραξίες και εκτός απροόπτου μέχρι τέλους 2012 θα υπάρχει ανάδοχος**. Όπως είπε, απομένει να εξασφαλιστεί συμπληρωματική χρηματοδότηση για το έργο με δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Σε κάθε περίπτωση, πρόσθεσε, **η εταιρεία κάνει ό,τι περνάει από το «χέρι» της για να εξασφαλιστούν τα 16 εκατ. ευρώ, που απαιτούνται για τις απαλλοτριώσεις της οδού Πόντου, προκειμένου να γίνει η επέκταση προς Καλαμαριά**.

«Δεν αντέχουμε άλλο»

«Δεν αντέχουμε άλλο. Έχουμε χρηματοδοτήσει το έργο επανειλημμένως και στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον, που οι τράπεζες κλείνουν τις στρόφιγγες, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε. Πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι έχουμε κάνει ένα άλλο έργο [από αυτό που προβλεπόταν στη σύμβαση] Δεν αρνούμαστε ότι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ μας πληρώνει, αλλά όταν καθόμαστε κι έχουμε “πεταμένο” στα εργοτάξια εξοπλισμό

30 εκατ. ευρώ, που δεν χρησιμοποιούμε, για λόγους για τους οποίους δεν ευθυνόμαστε, τα λεφτά δεν φτάνουν»: με αυτή τη φράση περιέγραψε τα οικονομικά προβλήματα που έχουν ανακύψει στη μεριά του αναδόχου ο διευθυντής του έργου από πλευράς της AIASA (σ.σ. η ανάδοχος κοινοπραξία με επικεφαλής την ΑΕΓΕΚ), **Μιχάλης Σίμας**. Πρόσθεσε ότι αν δεν διευθετηθούν όλες οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για τη συνέχιση του έργου και αν δεν ακολουθηθεί μια αλληλουχία, αυτό «θα συνεχίσει να “μπαίνει μέσα”». Ο κ.Σίμας ανέφερε μια σειρά από προβλήματα που προκάλεσαν αλλαγές στον σχεδιασμό του έργου και ανέβασαν το κόστος, όπως για παράδειγμα η **μετακίνηση πολλών σταθμών σε σχέση με την αρχική χωροθέτηση**, αλλά και απλούστερα ζητήματα, όπως το γεγονός ότι η **περιβαλλοντική μελέτη προέβλεπε την απόθεση των προϊόντων της εκσκαφής στο χώρο του λιμανιού, δηλαδή σε απόσταση το πολύ 8 χλμ, αλλά στην πράξη ο ανάδοχος αναγκάζεται να τα μεταφέρει 40 χλμ μακριά.**

Σημείωσε ότι, **ενώ βάσει σύμβασης όλοι οι χώροι των εργοταξίων έπρεπε να παραδοθούν στον ανάδοχο από τον Ιούλιο του 2008, ακόμη και σήμερα «πέντε εργοτάξια δεν έχουν παραδοθεί».** Ανέφερε τις πολύμηνες καθυστερήσεις (η μικρότερη πέντε μηνών και η μεγαλύτερη άνω των 50) στα έργα των σταθμών του μετρό, εξαιτίας πληθώρας παραγόντων (πχ, αρχαιολογικά ευρήματα, καθυστέρηση στις απαλλοτριώσεις κτλ). Διατύπωσε την εκτίμηση ότι αν διασφαλιστούν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την εκτέλεση μιας σειράς έργων (διαφραγματικοί τοίχοι, σκυροδότηση, εκσκαφή), **ο ρυθμός απορρόφησης κονδυλίων θα μπορέσει να φτάσει στα 3 εκατ. ευρώ μηνιαίως**, αλλά ως έχουν τα πράγματα, αυτό δεν γίνεται. Όπως πρόσθεσε, **εάν τεθεί ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, με συγκεκριμένες ημερομηνίες και γίνουν αυτά που πρέπει, το έργο θα μπορούσε να τελειώσει στις αρχές του 2017.** Μέχρι ωστόσο να πάρει στα χέρια του ένα πρωτόκολλο παράδοσης-παραλαβής και των υπόλοιπων χώρων, δεν μπορεί να διατυπώσει περαιτέρω εκτιμήσεις. Κατέληξε λέγοντας ότι τα περισσότερα από όσα ο ίδιος ζητούσε πριν από 2,5 χρόνια, σε σχέση με τις απαλλοτριώσεις, τις αρχαιολογικές εργασίες και τις **-66 σήμερα- υποβληθείσες αιτήσεις θεραπείας** από πλευράς της Κοινοπραξίας (εκ των οποίων καμία δεν έχει εκδικαστεί μέχρι σήμερα στο Συμβούλιο της Επικρατείας) εξακολουθούν να ισχύουν.

Το δημόσιο έργο «παίζεται» με κανόνες εθνικούς και κοινοτικούς

Τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ένα δημόσιο έργο της κλίμακας του μετρό Θεσσαλονίκης, υπογράμμισε από την πλευρά του ο πρώην γενικός γραμματέας Δημοσίων Έργων και πρώην πρόεδρος του ΤΕΕ/TKM, **Γιάννης Οικονομίδης**. «Το δημόσιο έργο παίζεται με κανόνες εθνικούς και κοινοτικούς, δεν είναι ιδιωτικό», είπε χαρακτηριστικά. Πρόσθεσε ότι **το δημόσιο διευθετούσε άμεσα τις υποχρεώσεις του προς την ανάδοχο κοινοπραξία** του έργου, για το οποίο δόθηκε κατ'εξαιρέσειν και προκαταβολή 6%. Υποστήριξε ότι «ένας εκ των αναδόχων έχει κι άλλα έργα», πχ, στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και σε οδικά τμήματα, τα οποία έχουν όλα σταματήσει, με ό,τι αυτό σημαίνει πρακτικά για τον λόγο καθυστερήσεων στο μετρό, ενώ ισχυρίστηκε ότι **«οι μηχανικοί της ΑΕΓΕΚ δεν έχουν πληρωθεί εννέα-δέκα μήνες».**

Πού οφείλονται οι εκκρεμότητες των απαλλοτριώσεων

Στο σύστημα δημοπρατίσεων των έργων, τους χρόνους εκπόνησης των μελετών και τις ίδιες τις διαδικασίες των απαλλοτριώσεων, οφείλονται κατά κύριο λόγο οι σημερινές εκκρεμότητες σε αυτό το επίπεδο (σ.σ. των απαλλοτριώσεων), σύμφωνα με τον διευθυντή του έργου του μετρό στη Θεσσαλονίκη, **Γεώργιο Κωνσταντινίδη**. Ενδεικτικά ανέφερε την περίπτωση της **διακλάδωσης Πατρικίου**, όπου ενώ η όλη διαδικασία ξεκίνησε το 2009, οι δικάσιμοι που ακολούθησαν, με διαδοχικές αναβολές, είχαν ως αποτέλεσμα η απόφαση του δικαστηρίου να ληφθεί μόλις φέτος. **«Στις επόμενες ημέρες, η διακλάδωση θα δοθεί στον ανάδοχο για να ξεκινήσει, εφόσον υπάρχει η χρηματοοικονομική δυνατότητα»** πρόσθεσε. Στην -πιο περίπλοκη- υπόθεση του σταθμού της Νέας Ελβετίας, έχει επέλθει **συμφωνία –με τον δήμο Θεσσαλονίκης και έναν από τους δύο ιδιώτες ιδιοκτήτες- για την κατασκευή μόνιμου έργου στον χώρο της προσωρινής**

κατάληψης (και κατεδάφιση κτισμάτων) και, συνεχίζεται εντατικά η προσπάθεια για να εξασφαλιστεί η συναίνεση και του δεύτερου. Στην περίπτωση του **Αμαξοστασίου**, όπου πρέπει να μεταφερθούν κτίσματα, δεξαμενή και γεφυροπλάστιγγα του ΣΜΑ, **εκκρεμεί απόφαση** (σ.σ. αναμένεται άμεσα, ενδεχομένως και τη Δευτέρα) του δημοτικού συμβουλίου Θεσσαλονίκης για την οικονομική υποστήριξη της μεταφοράς από τον δήμο. Στο Παπάφειο, τέλος, όπου έχουν ήδη απαλλοτριωθεί 907 τετραγωνικά γης, απομένει να προχωρήσει η «σύσταση δουλείας» για άλλα 2.236 τετραγωνικά, θέμα που κατά τα φαινόμενα διευθετείται με την αναφερθείσα εισαγωγικά ΚΥΑ των υπουργείων Οικονομικών και Εργασίας.

Τα αρχαία και τα... «ψωμιά της νύφης»

Μέχρι το τέλος του 2012 ολοκληρώνονται οι ανειλημμένες ανασκαφικές υποχρεώσεις της 9^{ης} Εφορίας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων απέναντι στο έργο, όπως ανακοίνωση η διευθύντρια της Δέσποινα Μακροπούλου. Αναφέρθηκε στα σημαντικά ακίνητα αρχαιολογικά ευρήματα στους σταθμούς Σιντριβανίου, Αγίας Σοφίας, πλατείας Δημοκρατίας και Βενιζέλου. Σε ότι αφορά το σύνολο των κινητών ευρημάτων, ο αριθμός τους ξεπέρασε τις 94.000. «Δεν είναι όλα τα στραβά ψωμιά της νύφης. Οι αρχαιολογικές υπηρεσίες δεν φταίνε για την καθυστέρηση του μετρώ», είπε η κ. Μακροπούλου, απαντώντας σε όλους εκείνους που υποστηρίζουν ότι η αρχαιολογική έρευνα καθυστέρησε σημαντικά την πορεία υλοποίησης του έργου.

Από την πλευρά της, η διευθύντρια της ΙΣΤ' Εφορίας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, Βασιλική Μισαηλίδου-Δεσποτίδου, τόνισε ότι τα συνεργεία της Εφορίας –από το 2006 έως σήμερα- έχουν διερευνήσει ανασκαφικά συνολική έκταση 30.800 τετραγωνικών μέτρων. Υπενθύμισε ότι οι αρχαιολογικές υπηρεσίες είχαν, κατά τον σχεδιασμό ακόμη του έργου, εκφράσει τις αντιρρήσεις τους για την πορεία του από την σημερινή οδό Εγνατία, χωρίς βέβαια να εισακουσθούν- η ΙΣΤ ΕΠΚΑ από πολύ νωρίς είχε προτείνει την οδό Τσιμισκή ως πιο «ανώδυνη» διέλευση. «Μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί η ανασκαφική έρευνα στους σταθμούς «Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός», «Σιντριβάνι», «Πανεπιστήμιο», «Ευκλείδης» και «Φλέμινγκ», καθώς και στη Διασταύρωση Τροχιογραμμών του σταθμού «Σιντριβάνι» στο χώρο μπροστά από την κεντρική βιβλιοθήκη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και στη Διακλάδωση προς Σταυρούπολη του σταθμού «Δημοκρατίας». Οι παραπάνω θέσεις έχουν παραδοθεί στο τεχνικό τμήμα του έργου. Σε εξέλιξη βρίσκονται οι ανασκαφές στους σταθμούς «Αγίας Σοφίας» και στο αμαξοστάσιο της Πυλαίας, ενώ στο σταθμό «Δημοκρατίας» αναμένεται το τεχνικό έργο για να ολοκληρωθεί η ανασκαφή», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Ο διευθυντής έργων του μετρό Θεσσαλονίκης, Γιώργος Κωνσταντινίδης, ανακοίνωσε ότι με Υπουργική Απόφαση της 30^{ης} Απριλίου 2012, το μετρό θα πρέπει να αναδείξει τμήμα των αρχαιολογικών ευρημάτων.

Προβλήματα και λύσεις

Τα τέσσερα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την εκτέλεση του έργου και πως αυτά αντιμετωπίστηκαν παρουσίασε το στέλεχος της Αττικό Μετρό κ. Παπαοικονόμου. Αυτά ήταν οι καθιζήσεις, η ανύψωση υδάτων λόγω κατασκευής διαφραγματικών τοίχων, η άνωση στον σταθμό «Ευκλείδη» και η κατάχωση – υποθεμελίωση της Βασιλικής που βρέθηκε στον σταθμό «Σιντριβανίου».

Οικονομική πραγματικότητα

Ο διευθυντής έργων του μετρό Θεσσαλονίκης, Γιώργος Κωνσταντινίδης, υπογράμμισε ότι οι συνολικές απορροφήσεις –από το 2006- έχουν ξεπεράσει τα 282 εκατομμύρια ευρώ και ανακοίνωσε ότι το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας του μετρό θα εγκατασταθεί στο Αμαξοστάσιο. Κάνοντας μία σύγκριση των μετρό Αθηνών και Θεσσαλονίκης είπε ότι το τελευταίο θα είναι πιο σύγχρονο και περισσότερο ασφαλές. Τέλος, αναφέρθηκε στην μελέτη για μονοδρομήσεις περιμετρικά του σταθμού «Ανάληψη», λέγοντας ότι ενώ

εγκρίθηκε από το ΣΑΣΘ, τον Δήμο Θεσσαλονίκης και τον ΟΑΣΘ, απορρίφθηκε από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Υποδοχή προτάσεων ΤΕΕ/ΤΚΜ

Σχολιάζοντας τις προτάσεις που κατέθεσε το ΤΕΕ/ΤΚΜ, ο πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, Χρήστος Τσίτουρας, απεδέχθη αυτή που αφορά την πραγματοποίηση τριμηνιαίας σύσκεψης φορέων, αλλά και τη σχετική με την προβολή των αρχαιολογικών ευρημάτων, Όπως είπε, κάθε σταθμός του μετρό Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να γίνει ένα μουσείο. Για το ζήτημα των αρχαιολογικών εργασιών ξεκαθάρισε ότι τρίτη βάρδια δεν προβλέπεται. Συμφώνησε με την πρόταση για τη δημιουργία επιτροπής φιλικού διακανονισμού μέσω νομοθετικής ρύθμισης, ενώ **για την τηλε-διοίκηση του έργου, επισήμανε ότι τα έργα του μετρό διοικούνται από την τεχνογνωσία και όχι από την Αθήνα**, υπενθυμίζοντας ότι και στην περίπτωση της διεύθυνσης του έργου του μετρό της πρωτεύουσας είχαν εμπλακεί ξένα στελέχη, επειδή διέθεταν το Know-how. Συμφώνησε, τέλος, ότι η επιλογή του μοντέλου της «μελετοκατασκευής» για έργα μετρό είναι άστοχη. **«Αν θέλεις ένα έργο μετρό να καθυστερήσει πέντε-έξι χρόνια ή και να μη γίνει ποτέ, επέλεξε τη μελετοκατασκευή»**, είπε χαρακτηριστικά.

Ο αναπληρωτής υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων **Σταύρος Καλογιάννης** απέστειλε έναν γραπτό χαιρετισμό και μια σύντομη εισήγηση, τα οποία διαβάστηκαν στην έναρξη της ημερίδας, ενώ γραπτό χαιρετισμό απέστειλε και η βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης της Δημοκρατικής Αριστεράς **Ασημίνα Ξηροτύρη**. Στην ημερίδα παραβρέθηκε η βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης των Ανεξάρτητων Ελλήνων **Χρυσούλα Μαρία Γιαταγάνα**, η οποία ανέφερε στον χαιρετισμό της ότι κατέθεσε επίκαιρη ερώτηση για το θέμα, ενώ πρόσθεσε ότι εξελίσσεται ένα ιδιόμορφο «πινγκ-πονγκ» ευθυνών γύρω από το έργο. Το «παρών» έδωσαν ακόμη οι δήμαρχοι Αμπελοκήπων-Μενεμένης **Λάζαρος Κυρίζογλου** (ο οποίος, με αφορμή την επέκταση του μετρό κατά προτεραιότητα προς Ανατολάς έκανε λόγο «για ακραία, διαχρονικά, ταξική αντιμετώπιση των πολιτών της δυτικής Θεσσαλονίκης») και Θέρμης **Θεόδωρος Παπαδόπουλος**, και οι πρώην υπουργοί **Σωτήρης Κούβελας** και **Γιάννης Μαγκριώτης** (ο οποίος εκτίμησε ότι τα ουσιαστικά προβλήματα του έργου έχουν λυθεί και ξεπεραστεί και χαρακτήρισε «ευκαιρία» το Ε' ΚΠΣ, στο οποίο μπορεί να ενταχθούν οι επεκτάσεις του μετρό). Παρεμβάσεις στην εκδήλωση πραγματοποίησαν εκπρόσωποι φορέων. _

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