



ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	36
Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΠΕΡ/ΣΕΩΝ	21
Ημερομηνία Κατάθεσης	14-3-2011
Αριθ. Κατάθεσης	9.45

Θεσσαλονίκη, 16 Μαρτίου 2011

Προς Υπουργούς:
- Οικονομικών
- Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
- Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

«Σε αδιέξοδο πολίτες και Μετρό Θεσσαλονίκης»

Σε ψυχολογικό θρίλερ για γερά νεύρα έχει μετατραπεί η πορεία της κατασκευής του μετρό της Θεσσαλονίκης, καθώς χωρίς τέλος φαίνεται να είναι οι καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων κατασκευής. Το έργο, το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό και περιβαλλοντικό έργο υποδομής στην πόλη της Θεσσαλονίκης, μετά από 20 χρόνια εμπαιγμού και καθυστερήσεων από τις προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ ξεκίνησε να παίρνει σάρκα και οστά το 2006 με πρωτοβουλία της τότε κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Ωστόσο, σήμερα φαίνεται να τοποθετείται και πάλι στο τέλος της λίστας των προτεραιοτήτων της σημερινής διακυβέρνησης της χώρας, οδηγώντας σε απόγνωση επαγγελματίες καταστηματαρχές και πολίτες.

Το μέγεθος του εγχειρήματος σε οικονομικό επίπεδο ήταν σαφές από την αρχή, ωστόσο εξίσου σαφή ήταν και τα οφέλη για την πόλη και τους κατοίκους και γι' αυτό η εκάστοτε κυβέρνηση οφείλει να δώσει προτεραιότητα και να αντιμετωπίσει την πρόοδο των κατασκευών με την πρέπουσα σοβαρότητα ευθύνης.

Στις αρχές του προηγούμενου έτους οι πολίτες της Θεσσαλονίκης έγιναν μάρτυρες μιας σειράς αντικρουόμενων δηλώσεων μεταξύ της πολιτικής ηγεσίας του αρμόδιου Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και της εταιρείας «Αττικό Μετρό Α.Ε.», όσον αφορά στην πορεία των έργων κατασκευής και την καταλυτική ημερομηνία παράδοσης της πρώτης γραμμής του μετρό να μεταφέρεται από το 2012 στο 2014 και τελευταία στο 2015, ημερομηνία, ωστόσο, που ενδέχεται και πάλι να αναιρεθεί.

Με τη μόνη διαφορά, ότι σήμερα οι όποιες καθυστερήσεις ή αναβολές ενός έργου που ήδη ξεκίνησε να υλοποιείται, έχει ακόμα πιο μεγάλες συνέπειες για την τοπική κοινωνία, καθώς παραμένει μία ανοιχτή πληγή για τον εμπορικό κόσμο της πόλης και για τους πολίτες που μετακινούνται με αυτοκίνητο και υπόκεινται στην ταλαιπωρία των παρακαμπτηρίων.

Οι επιπτώσεις των καθυστερήσεων του έργου είναι δραματικές για τον εμπορικό κόσμο της Θεσσαλονίκης που πλήττεται από πολύ υψηλά ποσοστά ανεργίας. Δεκάδες καταστήματα οδηγήθηκαν σε λουκέτο, ενώ δεκάδες καταστηματαρχές κατά μήκος των έργων του μετρό, κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου, καθώς παλεύουν για την καθημερινή τους επιβίωση.

Σε ακόμα δυσχερέστερη θέση βρίσκονται οι καταστηματαρχές που δραστηριοποιούνται κατά μήκος της οδού Δελφών, μεγάλο τμήμα της οποίας προβλέπεται να κλείσει –με ανυπολόγιστες συνέπειες για τους κατοίκους και τους καταστηματαρχές- σύμφωνα με τους πρώτους υπολογισμούς για χρονικό διάστημα 10-11 μηνών, το οποίο ωστόσο ενδέχεται να διπλασιαστεί στην πράξη, λόγω κατασκευαστικών ζητημάτων κατά την έξοδο του μετροπόντικα από την περιοχή της Ανάληψης.

Σημείο αναφοράς των καθυστερήσεων αποτελεί η παραμονή της διοίκησης του Μετρό που κατασκευάζεται στη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα, με τις όποιες γραφειοκρατικές και χρονικές καθυστερήσεις αυτό συνεπάγεται. Ήδη η μετεγκατάσταση της διοίκησης στη Θεσσαλονίκη εκκρεμεί, ενώ από τις αρχές του Ιανουαρίου του 2010 το αρμόδιο και τότε ερωτηθέν με σχετική ερώτηση (Αρ. Πρωτ. 2675/16.12.2009) Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων ανακοίνωνε με σχετικό έγγραφο (Αρ. Πρωτ. 315/08.01.2010) ότι προγραμματιζόταν «η μεταφορά της ευθύνης και εποπτείας του έργου στη Θεσσαλονίκη, γιατί η παρούσα διοικητική δομή και πρακτική οδηγεί σε μεγάλες καθυστερήσεις», δέσμευση ωστόσο που ένα χρόνο μετά την ανακοίνωσή της έχει ξεχασθεί και δεν έχει ακόμα υλοποιηθεί. Στην πράξη, λοιπόν, αποδεικνύεται ότι υπάρχει έλλειψη ορθής οργάνωσης, η οποία και δημιουργεί αναπόφευκτα τεράστια προβλήματα στο έργο.

Ερωτηματικά, αλλά και κρίσιμα νομικά ζητήματα προκύπτουν και από την πρακτική που ακολουθούν τα υπουργεία Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής μέσω του σχεδίου νόμου «Αναμόρφωση Συστήματος Ανάθεσης Δημοσίων Έργων» του Υπουργείου Μεταφορών σε κρίσιμες αποφάσεις αναφορικά με τη χωροθέτηση αμαξοστασίων, σταθμών μετεπιβίβασης, χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων με συνοπτικές και αδιαφανείς διαδικασίες, χωρίς δημόσια διαβούλευση, αρχή δημοσιότητας, έκδοση απαραίτητων πράξεων. Πρακτική που έχει ήδη στοιχίσει οικονομικά και χρονικά στην πράξη στις διαδικασίες κατασκευής των έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης, καθώς το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) απέρριψε πρόταση χωροθέτησης αμαξοστασίου και σταθμού μετεπιβίβασης στην περιοχή Μίκρα του Δήμου Καλαμαριάς, λόγω μη τήρησης των προβλεπόμενων διαδικασιών διαφάνειας και δημοσιότητας. Ενώ, δεν είναι η πρώτη φορά που κρίνονται αντισυνταγματικές εξουσιοδοτήσεις αναφορικά με έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων πάνω σε θέματα Πολεοδομίας.

Την ίδια στιγμή εκκρεμούν ακόμα οι νομικές διαδικασίες διευθέτησης της υπόθεσης κατασκευής σταθμού του μετρό στην περιοχή Παπάφη. Νέα ημερομηνία εξέτασης της υπόθεσης από το ΣτΕ ορίστηκε η 2^η Μαΐου 2011, ενώ θα απαιτηθούν τουλάχιστον δύο επιπλέον μήνες για την έκδοση της απόφασης, εφόσον βέβαια δεν πάρει νέα αναβολή η υπόθεση. Σε κάθε περίπτωση στους πέντε μήνες, που μεσολαβούν για την έκδοση της απόφασης του ΣτΕ, θα πρέπει να συνυπολογισθούν οι απαιτούμενοι μήνες για την εκπόνηση νέας μελέτης κατασκευής του σταθμού, αλλά και εργασίας των δύο μετροπόντικων που δεν έχουν περάσει από την περιοχή, λόγω των νομικών ζητημάτων.

Σημαντικές καθυστερήσεις σημειώνονται ακόμα και σε επίπεδο συνεννόησης και συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων σε ό,τι αφορά στα αρχαιολογικά ευρήματα που έρχονται στην επιφάνεια κατά τις ανασκαφές.

Πρακτικά πίσω από όλες αυτές τις επιλογές της κυβέρνησης βρίσκεται η πρόθεση να αλλάξει το φυσικό αντικείμενο του υπό εκτέλεση έργου και της μεθοδολογίας κατασκευής του, σε συνδυασμό με τη δημοπράτηση νέας εργολαβίας, γεγονός που γεννά ερωτηματικά, τόσο για τις μεταβολές του

χρηματοδοτικού σχήματος και του κόστους της εγκατεστημένης εργολαβίας, όσο και για τη δυνατότητα να επιτευχθεί ικανοποιητικός ανταγωνισμός στη δημοπράτηση των επεκτάσεων.

Παράλληλα, για τη δημιουργία ενός λειτουργικού και σύγχρονου έργου απαιτείται η κατασκευή χώρων υπόγειας στάθμευσης των αυτοκινήτων. Παράμετρος στην οποία δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος, παρά το γεγονός ότι είχαν σχεδιαστεί 3.700 θέσεις πάρκινγκ τόσο στα δυτικά και ανατολικά της πόλης όσο και στο κέντρο. Και ενώ το 2007 υπογράφηκε μεταξύ της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) μνημόνιο για την κατασκευή δύο υπόγειων πάρκινγκ εντός του Α.Π.Θ., η διαδικασία δεν προχώρησε, καθώς δεν έχουν εκπονηθεί ούτε οι απαραίτητες μελέτες, ενώ για άλλη μια φορά το ερωτηθέν επί του θέματος υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αρκείται σε ασαφείς και χωρίς χρονοδιάγραμμα απαντήσεις περί αναμονής χωροθέτησης σύμφωνα με τις υποδείξεις του Α.Π.Θ. για να προχωρήσει στη συνέχεια στην εκπόνηση μελετών και δημοπράτηση των έργων, διαδικασίες χρονοβόρες.

Το έργο κατασκευής του μετρό Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα μεγάλο έργο πολυδιάστατης σημασίας, καθώς αναβαθμίζει τις μεταφορές στην πόλη της Θεσσαλονίκης, συμβάλλει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης από ΙΧ αυτοκίνητα, συμβάλλει στη βελτίωση της ατμόσφαιρας της πόλης –που κατέχει σταθερά την πρωτιά ως η ευρωπαϊκή πόλη με τη μεγαλύτερη ατμοσφαιρική ρύπανση-, και παράλληλα προσφέρει θέσεις εργασίας σε εκατοντάδες εργαζομένους διαφόρων ειδικοτήτων τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής του όσο και στο μέλλον, όταν και εφόσον λειτουργήσει, σε μία πόλη που μαστίζεται από τα ποσοστά της ανεργίας.

Κατόπιν τούτων, επερωτώνται οι συναρμόδιοι Υπουργοί:

- Ποιες είναι οι απαιτήσεις της αναδόχου, οι οποίες είχαν υποβληθεί μέχρι σήμερα, πέραν του συμβατικού αντικειμένου και ποιες θα είναι οι μεταβολές των επιμέρους δαπανών και του συνολικού κόστους της υφιστάμενης εργολαβίας, σε περίπτωση υλοποίησης των αλλαγών του φυσικού αντικειμένου και της μεθοδολογίας του έργου, που επιδιώκει η κυβέρνηση;

- Προβλέπεται η δημιουργία χώρου πάρκινγκ για τη στάθμευση των αυτοκινήτων των πολιτών που θα χρησιμοποιούν το μετρό για τις μετακινήσεις τους στο κέντρο της Θεσσαλονίκης; Εάν ναι, ποιος είναι ο προϋπολογισμός του έργου, και αν έχουν συνταχθεί έως σήμερα σχετικές μελέτες, εργασίας αλλά και αν υπάρχουν οι σχετικές πιστώσεις;

- Υπάρχει και αν ναι, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των αρχαιολογικών ερευνών και ο προϋπολογισμός τους;

- Πότε επιτέλους προβλέπεται να γίνει η μεταφορά της διοίκησης του Μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης;

- Ζητείται να κατατεθεί στη Βουλή το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου.

- Ζητείται να κατατεθεί στη Βουλή το οργανόγραμμα της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» για τη Θεσσαλονίκη, καθώς και πόσες θέσεις είναι πλήρεις, και πόσα κενά υπάρχουν;

- Πόσο προσωπικό προβλέπεται να απασχολείται σήμερα, δηλαδή σε πλήρη ανάπτυξη του μετρό, και πόσοι απασχολούνται τελικά από την πλευρά της Α.Μ. και την πλευρά της αναδόχου κοινοπραξίας;

- Πόσες φορές ξεπεράστηκαν τα όρια συναγερμού κατά την πορεία υλοποίησης του έργου. Υπάρχουν κίνδυνοι εξ αυτού ή δημιουργούνται (πχ από περιοχές όπου έχουν ήδη περάσει οι μετροπόντικες, καθιζήσεις πολυκατοικιών κ.λ.π.);

- Προβλέπεται να κατατεθεί στη Βουλή πλήρης λίστα των συμβούλων που εργάζονται στο «Αττικό Μετρό Α.Ε.», καθώς και των λογαριασμών μισθοδοσίας τους, πόσοι από αυτούς βρίσκονται στην Αθήνα, πόσοι στη Θεσσαλονίκη

- Σε ποιο βαθμό χρηματοδοτούνται τα έργα του μετρό Θεσσαλονίκης από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων; Πώς βεβαιώνεται και διασφαλίζεται η ορθολογική διαχείριση των ευρωπαϊκών πόρων για την κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης;

ΟΙ ΕΠΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

1. Κων/νος Γκιουλέκας
2. Θεόδωρος Καράογλου
3. Σταύρος Καλαφάτης
4. Ιωάννης Ιωαννίδης
5. Σάββας Αναστασιάδης
6. Έλενα Ράπτη
7. Κων/νος Τασούλας