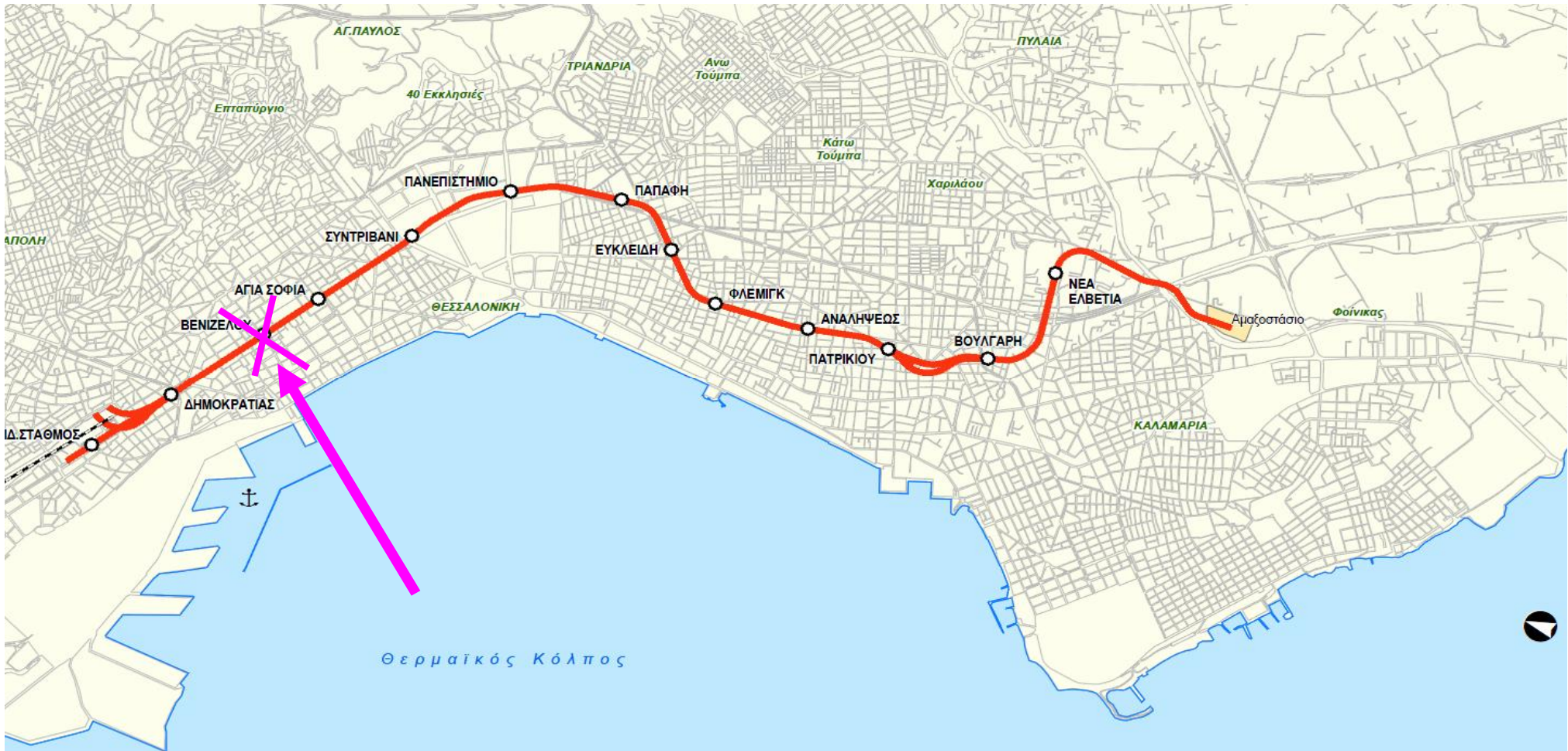
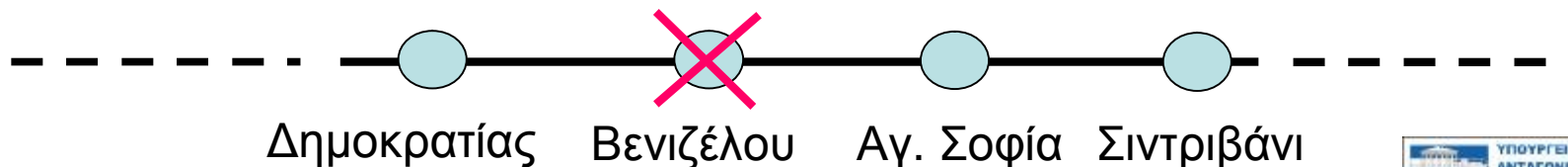


ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ



- Το 1997 καταργήθηκε (προσωρινά) ο σταθμός Κεραμεικός της Γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας, λόγω μη έγκρισης διέλευσης των σηράγγων κάτω από τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού. Ο σταθμός επαναχωροθετήθηκε και κατασκευάσθηκε αργότερα σε πλησίον θέση
- Ο επανασχεδιασμός - νέα κατασκευή του σταθμού Μοναστηράκι ως νέου τερματικού σταθμού, των τροποποιημένων παρακείμενων σηράγγων και των Η/Μ και σιδηροδρομικών συστημάτων είχε πρόσθετο κόστος περίπου 150 εκατ. €, καθυστέρησε το εν λόγω τμήμα του Έργου για περίπου 3 πρόσθετα χρόνια, ενώ οι προσπάθειες για να κλείσει το θέμα χρηματοδοτικά/διαχειριστικά ήταν πολυετείς και περίπλοκες
- Ο σταθμός Βενιζέλου είναι στην μέση της γραμμής. Οι επιπτώσεις κατάργησής του θα είναι παρόμοιες με τα παραπάνω



Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στην πόλη

1. Συγκοινωνιακές Επιπτώσεις

- Υπέρβαση μέγιστης χωρητικότητας συρμών και αποβάθρας στους σταθμούς Δημοκρατίας & Αγ. Σοφία κατά τις ώρες αιχμής
- Αυξημένοι συνολικοί χρόνοι μετακίνησης επιβατών που οδηγούν σε μειωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης και χαμηλή αξιοπιστία του μέσου, συνολικά
- Αυξημένοι χρόνοι εκκένωσης των σταθμών Δημοκρατίας & Αγ. Σοφία, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σε μη αποδεκτά επίπεδα

2. Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις

- Σημαντική επιβάρυνση του οδικού δικτύου πέριξ των σταθμών Δημοκρατίας & Αγ. Σοφία
- Καμία δυνατότητα κατάργησης λεωφορειακών γραμμών στον άξονα της οδού Βενιζέλου
- Αυξημένοι φόρτοι οχημάτων και καθυστερήσεις στους κόμβους της οδού Βενιζέλου

Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στην πόλη

3. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Αυξημένες εκπομπές ρύπων λόγω υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων πέριξ των σταθμών Δημοκρατίας & Αγ. Σοφία και στους κόμβους της οδού Βενιζέλου

4. Κοινωνικές Επιπτώσεις

- Περίοικοι και επιχειρήσεις στην περιοχή της οδού Βενιζέλου που υπόκεινται σε σημαντική όχληση, μείωση της αξίας των ακινήτων τους και μείωση των κερδών τους, κατά την κατασκευή του έργου, χωρίς κανένα μελλοντικό όφελος, σε περίπτωση κατάργησης του σταθμού
- Μειωμένη μελλοντική προσβασιμότητα στις εμπορικές επιχειρήσεις της περιοχής, εν συγκρίσει με τις περιοχές που θα εξυπηρετούνται από το μετρό
- Περιορισμένη εξυπηρέτηση του κέντρου της πόλης – Περιορισμός ελκυστικότητας του κέντρου, με τη συνεπακόλουθη υποβάθμιση

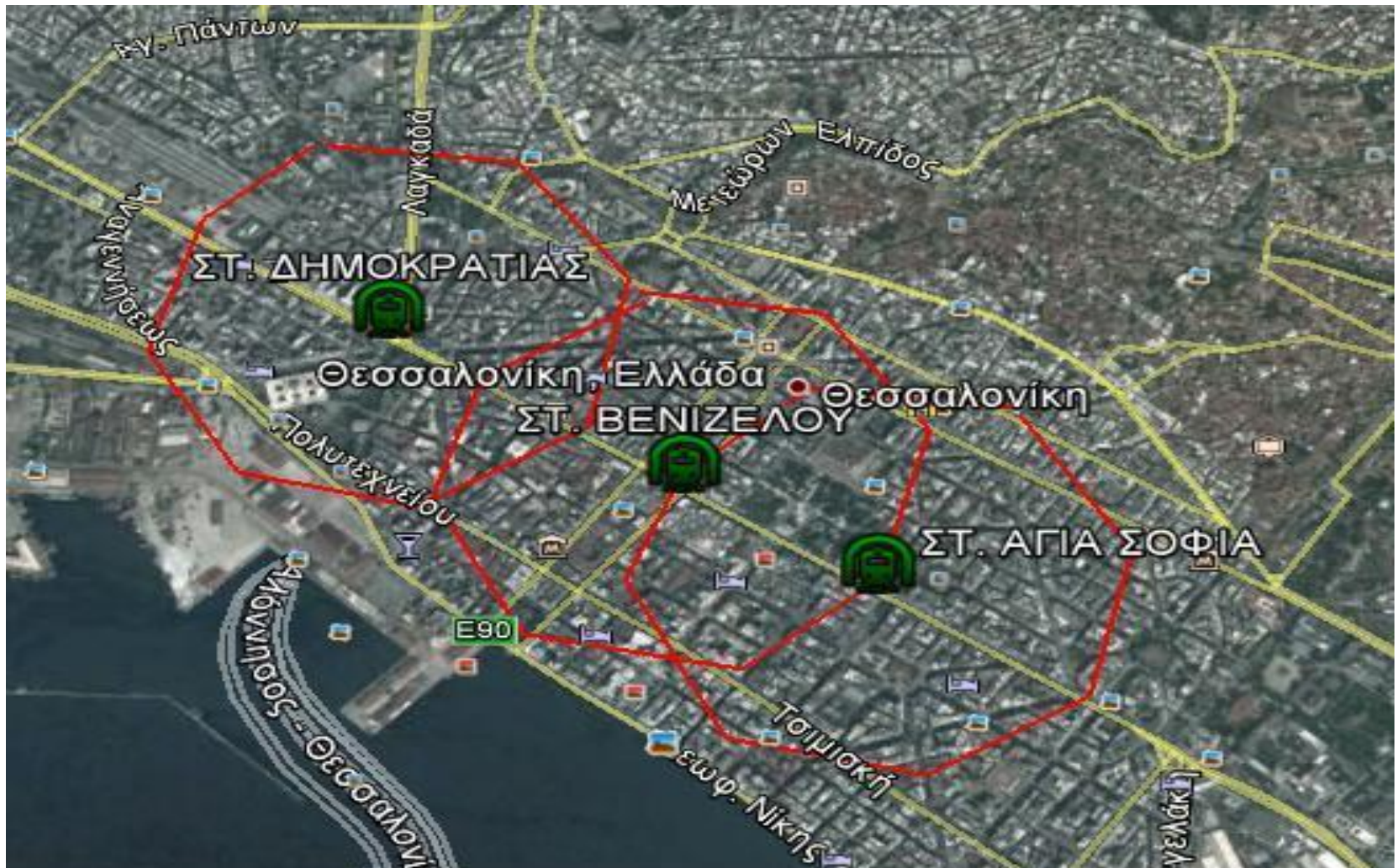
Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στην πόλη

5. Οικονομικές Επιπτώσεις

- Μείωση της αναμενόμενης επιβατικής κίνησης λόγω κατάργησης του σταθμού με τους 3ους υψηλότερους αναμενόμενους φόρτους κατά τις ώρες αιχμής
- Μείωση της αναμενόμενης επιβατικής κίνησης λόγω αυξημένων συνολικών χρόνων μετακίνησης, που οδηγούν στην επιλογή εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (ΙΧ, λεωφορεία, ταξί κ.α.)
- Μείωση των αναμενόμενων εσόδων από τη συλλογή κομίστρου
- Διακύβευση της βιωσιμότητας της λειτουργίας του Μετρό, συνολικά

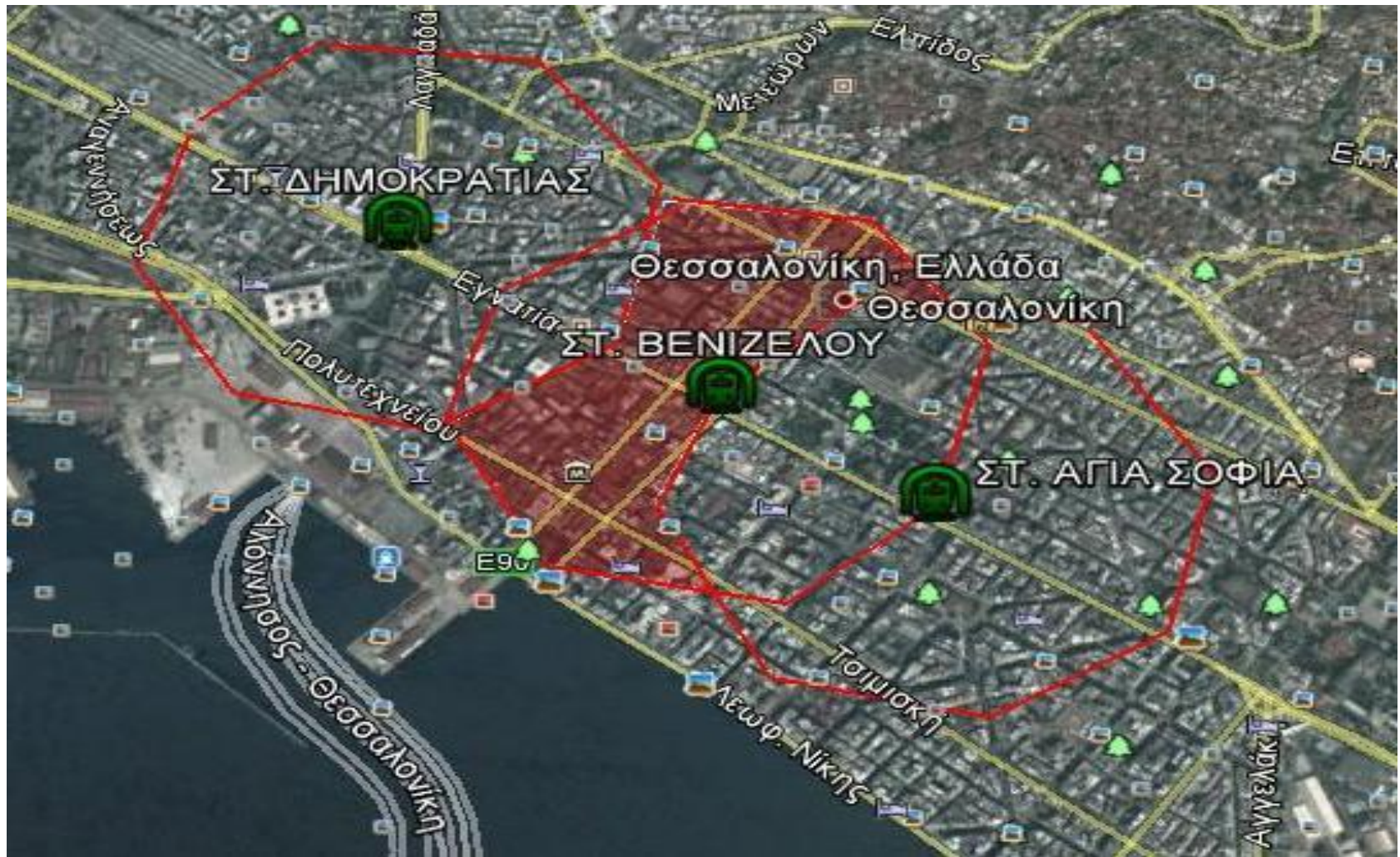
Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στην πόλη

Ζώνη επιρροής των σταθμών Δημοκρατίας, Βενιζέλου και Αγ. Σοφία



Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στην πόλη

Περιοχή εκτός ζώνης εξυπηρέτησης , χωρίς τον σταθμό 'Βενιζέλου'



Επιπτώσεις της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου – Στο Έργο

Οι επιπτώσεις της πιθανής κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου στο Έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης είναι:

- ∅ Επιπτώσεις σε ευρύ φάσμα μελετών του έργου - τοπικά και σε όλο το σύστημα
- ∅ Επιπτώσεις και τροποποιήσεις στις κατασκευές
- ∅ Τροποποιήσεις σε ήδη κατασκευασμένα τμήματα του έργου
- ∅ Ανάγκη κατασκευής πρόσθετων έργων στο τμήμα Δημοκρατίας-Αγ. Σοφίας
- ∅ Σημαντική περαιτέρω καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα (της τάξης των 2-3 ετών)
- ∅ Σημαντική αύξηση του κόστους του Έργου (της τάξης των αρκετών δεκάδων εκατ. €)
- ∅ Σημαντική μείωση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της πόλης
- ∅ Ορατός κίνδυνος καταγγελίας της Σύμβασης και αποχώρησης των εταιρειών της Αναδόχου Κ/Ξ και οριστικό σταμάτημα του Έργου με εφιαλτικές συνέπειες

Κεντρική ιδέα ανασχεδιασμού της γραμμής Μετρό

- ∅ Από τεχνική και λειτουργική άποψη, το υπεραυτόματο σύστημα του Μετρό Θεσσαλονίκης έχει μελετηθεί, ώστε ο **κάθε σταθμός να περιλαμβάνει συγκεκριμένες υποδομές που υποστηρίζουν την λειτουργία όλης της γραμμής** (π.χ. υποσταθμοί έλξης, δωμάτια κεντρικών παροχών 20kV της ΔΕΗ, δωμάτια σηματοδότησης κλπ)
- ∅ Εάν **καταργηθεί ο σταθμός Βενιζέλου** θα πρέπει οι λειτουργίες συστημάτων του να **επαναχωροθετηθούν στους παρακείμενους σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας**
- ∅ Σήμερα κρίνεται **σχεδόν αδύνατον να επανασχεδιασθούν οι δύο παρακείμενοι σταθμοί κάτω από τους περιορισμούς των ήδη κατασκευασμένων περιμετρικών διαφραγματικών τοίχων, ενσωματώνοντας παράλληλα σημαντικές και εκτενείς πρόσθετες λειτουργίες** (πχ ένας υποσταθμός έλξης είναι περίπου εμβαδού 300 m² και απαιτεί μεγάλα ανοίγματα πρόσβασης εξοπλισμού και αερισμού)

Τροποποιήσεις στους Σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας

Ακόμα και στην περίπτωση ανασχεδιασμού/τροποποιήσεων των δύο εν λόγω σταθμών Αγίας Σοφίας και Δημοκρατίας:

- ∅ Θα απαιτηθεί **ριζικός αρχιτεκτονικός, στατικός και ηλεκτρομηχανολογικός ανασχεδιασμός** των δύο σταθμών για την ενσωμάτωση σε αυτούς των συστημάτων / λειτουργιών από τον σταθμό Βενιζέλου που θα καταργηθούν
- ∅ Στον ανασχεδιασμό θα πρέπει να αξιοποιηθούν όλοι οι διαθέσιμοι χώροι, **περιλαμβανομένου και του επιπέδου -1 του σταθμού Αγ. Σοφίας**
- ∅ Θα απαιτηθεί **τροποποίηση ανοιγμάτων/φρεάτων** στο επίπεδο οδού (αερισμού και πρόσβασης εξοπλισμού), **τροποποιήσεις** στους ήδη κατασκευασμένους διαφραγματικούς τοίχους (πάχους 1.0-1.2m από βαρέως οπλισμένο σκυρόδεμα), και άλλες παρόμοιες μεγάλης έκτασης και δυσκολίας **πρόσθετες εργασίες**
- ∅ Σε ορισμένα Η/Μ συστήματα είναι πιθανόν να απαιτηθούν λύσεις ανάγκης που **αποκλίνουν** από τις λύσεις βέλτιστης και οικονομικής λειτουργίας (πχ. σε υποσταθμούς έλξης, όσον αφορά την καταναλισκόμενη ενέργεια για την κίνηση των συρμών)
- ∅ Ο ανασχεδιασμός των δύο σταθμών εκτιμάται ως **εξαιρετικά δύσκολος και χρονοβόρος**

Νέο φρέαρ αερισμού και έκτακτης ανάγκης

- ∅ Κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου οδηγεί σε διάστημα **1150m** μεταξύ σταθμών Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας. Αυτό **υπερβαίνει τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας Μετρό** για μήκος σήραγγας χωρίς φρέατα
- ∅ Συνεπώς θα απαιτηθεί **κατασκευή νέου φρέατος αερισμού και εκκένωσης επιβατών** σε έκτακτη ανάγκη στο μεσοδιάστημα Δημοκρατίας – Αγίας Σοφίας
- ∅ Αυτό απαιτεί **εύρεση νέου χώρου (δεν φαίνεται να υπάρχει τέτοιος χώρος), νέες μελέτες, νέες περιβαλλοντικές εγκρίσεις, νέες αρχαιολογικές έρευνες και τελικά νέες κατασκευές μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω**
- ∅ Και μόνο η προσθήκη του νέου φρέατος με όλες τις απαιτούμενες μελετητικές επιπτώσεις και νέες κατασκευές **θα καθυστερήσει το έργο για 2-3 έτη** ή και περισσότερο εάν απαιτηθούν νέες αρχαιολογικές έρευνες

Επιπτώσεις σε συστήματα Η/Μ

- ∅ **ΟΛΑ** τα συστήματα του Έργου (46 σε αριθμό - μηχανολογικά - ηλεκτρολογικά ισχύος - ηλεκτρολογικά ασθενών ρευμάτων - σιδηροδρομικά) θα πρέπει να επανασχεδιασθούν σε επίπεδο Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας
- ∅ Τα συστήματα έλξης, σηματοδότησης και αυτόματης λειτουργίας θα πρέπει να επανασχεδιασθούν στο σύνολο του δικτύου. Για το σύστημα έλξης η νέα επίλυση είναι πιθανό να απαιτήσει υιοθέτηση ειδικών λύσεων και εξοπλισμού (δηλ. πέραν των τυποποιημένων) γεγονός αρνητικό για την μετέπειτα λειτουργία και συντήρηση. Η συνολική διάταξη του συστήματος έλξης δεν θα είναι η βέλτιστη δυνατή με αποτέλεσμα αυξημένο κόστος λειτουργίας
- ∅ Το σύστημα αερισμού σηράγγων θα πρέπει να επανασχεδιασθεί και να τροποποιηθεί ανάλογα στο τμήμα Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός – Πανεπιστήμιο, επηρεάζοντας και τα έργα Πολιτικού Μηχανικού, κυρίως στους σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας
- ∅ Συστήματα ισχυρών και ασθενών ρευμάτων, όπως Μέση Τάση – 20 kV, Διανομή Ισχύος, Τηλεπικοινωνίες, Ψηφιακή Μετάδοση Δεδομένων, κλπ., θα πρέπει να επανασχεδιασθούν στο σύνολο του δικτύου, με τροποποιήσεις σε διάφορους σταθμούς

Σχεδιασμός ΔΕΗ

- ∅ Στο αντικείμενο των υποσταθμών οι συμφωνημένες με τη ΔΕΗ παροχές Μέσης Τάσης – 20 kV θα πρέπει να **τροποποιηθούν** ανάλογα κατά μήκος της γραμμής του Μετρό
- ∅ Συνεπώς η κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου **επηρεάζει όχι μόνο τον σχεδιασμό του Μετρό αλλά και τον σχετικό σχεδιασμό του δικτύου ηλεκτροδότησης της ΔΕΗ (Μέση Τάση – 20 kV), ο οποίος θα πρέπει να εκπονηθεί εκ νέου για την ηλεκτροδότηση της γραμμής Μετρό, με βάση τα νέα δεδομένα (πχ νέες θέσεις υποσταθμών έλξης)**

Συμβατικές και Χρονοδιαγραμματικές Επιπτώσεις

- ∅ Η εκ νέου εκπόνηση των μελετών που προαναφέρθηκαν θα διαρκέσει κατ' ελάχιστον **2 πρόσθετα έτη**, με αντίστοιχη καθυστέρηση του Έργου, καθώς οι σταθμοί Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας αλλά και πολλά από τα Η/Μ συστήματα είναι στην **κρίσιμη διαδρομή** του χρονοδιαγράμματος
- ∅ Τα **συμβατικά προβλήματα** που θα δημιουργηθούν από τις μεγάλες αλλαγές στο έργο θα αποτελέσουν αντικείμενο έντονης αντιπαράθεσης μεταξύ Αττικό Μετρό και Αναδόχου, με κατάληξη **πολυετείς δικαστικές διαμάχες** για το κόστος της κατάργησης του σταθμού και των νέων εργασιών που θα απαιτηθούν. Προκαταρκτική εκτίμηση του κόστους επανασχεδιασμού του Έργου και των απαιτούμενων τροποποιήσεων είναι της τάξης των **δεκάδων εκατομμυρίων €**

Λειτουργικές και Γενικότερες Επιπτώσεις

- ∅ **Σημαντική μείωση εξυπηρέτησης 5.350 επιβατών την ώρα αιχμής και στις δύο κατευθύνσεις (περίπου 67.000 επιβάτες την ημέρα), λόγω της κεντρικής θέσης του σταθμού**
- ∅ **Αύξηση του συνολικού χρόνου διαδρομής και της ευκολίας των επιβατών που εξυπηρετούνται από τον σταθμό Βενιζέλου, με αποτέλεσμα την εκτροπή τους σε άλλα μέσα μεταφοράς, ταξί, ΙΧ, κλπ**
- ∅ **Η απόσταση των δύο παρακείμενων σταθμών Δημοκρατίας – Αγ. Σοφίας (1150 μ) θα είναι πολύ μεγαλύτερη από την τυπική απόσταση σταθμών στο κέντρο Ευρωπαϊκών πόλεων που είναι 500 – 800 μ (στην Αθήνα η μέση απόσταση μεταξύ σταθμών είναι περίπου 800 μ)**

Οικονομικές επιπτώσεις και κίνδυνος οριστικής διακοπής του Έργου

- Η κατάργηση του σταθμού θα οδηγήσει σε ανάγκη :
 - ∅ περικοπής συμβατικού αντικειμένου από την Σύμβαση του Αναδόχου (χρήματα που χάνονται από την χρηματοδότηση Ε.Ε. και ΕΤΕπ) και
 - ∅ πρόσθετων εργασιών (χρήματα που θα διατεθούν αποκλειστικά από τον κρατικό προϋπολογισμό). Αυτό στην σημερινή οικονομική κατάσταση καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολο
- Το σύνολο των προαναφερθέντων προβλημάτων εάν συνδυασθεί με:
 - την υφιστάμενη οριακή κατάσταση του έργου
 - την υφιστάμενη οριακή κατάσταση της Κ/Ξ κατασκευήςοδηγεί σε ορατό κίνδυνο καταγγελίας της Σύμβασης, αποχώρησης των εταιρειών της Αναδόχου Κ/Ξ και οριστικό σταμάτημα του Έργου με εφιαλτικές συνέπειες για την πόλη, καθώς και σε πολυετείς δικαστικές διαμάχες

Διερεύνηση δυνατότητας κατασκευής του σταθμού με διατήρηση αρχαιοτήτων

Η επιλογή να κατασκευασθεί **πλάκα δαπέδου** κάτω από τα **αρχαιολογικά ευρήματα** και να συνεχίσει ο σταθμός από εκεί και κάτω, επιλύοντας με κάποιον τρόπο τις λειτουργίες από τους δύο «χαμένους» ορόφους -1 και -2, αν και κατασκευαστικά **εξαιρετικά δύσκολη έως αδύνατη** λόγω μη ύπαρξης χώρου για φρέαρ πρόσβασης, **είναι παντελώς ανέφικτη**, για πολλούς λόγους, όπως πχ:

- § **Αδυναμία χωροθέτησης των κλιμακοστασίων** σε χώρους που να αποφεύγουν πλήρως το επίπεδο -1
- § Τα δύο φρέατα αερισμού στα δύο άκρα του σταθμού (δηλ. περίπου 10 μ από κάθε άκρο και σε όλο το πλάτος), διαπερνούν όλους τους ορόφους (και το -1) με πολύ μεγάλα ανοίγματα και ενώνουν τις σήραγγες με την επιφάνεια
Δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις χωροθέτησης των εν λόγω φρεάτων
- § Τα μεγάλα δωμάτια εξοπλισμού (υποσταθμός έλξης, υποσταθμός βοηθητικής ισχύος, χώρος αερισμού/κλιματισμού) απαιτούν μεγάλα φρέατα αερισμού και πρόσβασης εξοπλισμού που δεν υπάρχουν και είναι αδύνατον να δημιουργηθούν γιατί θα απαιτήσουν **μη αποδεκτά μεγάλα ανοίγματα στους διαφραγματικούς τοίχους**
- § Θα απαιτηθεί η μελέτη και κατασκευή **νέων χώρων εισόδων και εισιτηρίων** για τους επιβάτες και από τις δύο πλευρές του σταθμού (εκατέρωθεν της Εγνατίας οδού). Αυτοί οι χώροι θα απαιτήσουν σημαντικές πρόσθετες αρχαιολογικές ανασκαφές με ότι αυτό συνεπάγεται
- § Θα υπάρξουν **ανυπέρβλητα προβλήματα** στην θεμελίωση του σταθμού με μικροπασσάλους