

## Μετρό και Υποθαλάσσια Αρτηρία σε σημεία κρίσιμα για την πορεία τους

Αναπάντητα έμειναν ερωτήματα για κρίσιμα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του έργου της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης, λόγω της απροθυμίας του ΥΠΕΧΩΔΕ να συμμετάσχει στην ημερίδα που διοργάνωσε το ΤΕΕ/ΤΚΜ με θέμα το Μετρό Θεσσαλονίκης και την Υποθαλάσσια Αρτηρία. Το αρμόδιο Υπουργείο, υποβίβασε την εκδήλωση που αφορά τα δύο μεγάλα έργα στα οποία επάνω πιστεύεται ότι μπορεί να στηριχθεί η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού, ενώ έδειξε να απαξιώνει το ρόλο του Τεχνικού Επιμελητηρίου, του τεχνικού συμβούλου του κράτους.

Ειδικά για το έργο της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας, έργο του οποίου η κατασκευή προωθείται με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης και που βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο για τη προώθησή του ( ενστάσεις υποβλήθηκαν μετά την ανάδειξη προσωρινού αναδόχου), η μηχανικός της Υπηρεσίας Οδικών Αξόνων Παραχώρησης κα. **Ελένη Γκούφα**, η οποία δεν παρακολουθεί το συγκεκριμένο έργο, περιορίστηκε στην ανάγνωση σύντομου σημειώματος που δεν προσέθετε νέες πληροφορίες στις ήδη δημοσιευμένες.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ κ. **Σάκης Τζακόπουλος**, στην ομιλία του, έθεσε τα παρακάτω ερωτήματα, τα οποία αποτυπώνουν τον προβληματισμό που υπάρχει για το έργο. Πιο συγκεκριμένα:

- Ποια είναι η διαδικασία υπογραφής της σύμβασης με τον ανάδοχο και με ποιο χρονοδιάγραμμα; Θα υπάρξουν καθυστερήσεις από τις ενστάσεις που υποβλήθηκαν;
- Υπάρχουν εμπλοκές με ιδιοκτησίες της ΟΛΘ Α.Ε., της ΟΣΕ Α.Ε., του Δήμου Θεσσαλονίκης;
- Ποιος θα είναι ο φορέας επίβλεψης του έργου; Θα έχει έδρα τη Θεσσαλονίκη;
- Ποιά είναι τα στοιχεία της κυκλοφοριακής μελέτης στο υπόγειο τμήμα της αρτηρίας αλλά και στις εισόδους και εξόδους της; Ποιο το μήκος της αρτηρίας όπως αυτή δημοπρατήθηκε και ποιες οι προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δυτικά και ανατολικά; Τελικά, ποιος και πως πληρώνει το έργο;
- Έχουν δρομολογηθεί οι εγκρίσεις για τα διάφορα στοιχεία του έργου (εγκαταστάσεις εξαερισμού, πεζογέφυρες κ.λ.π.);
- Έγιναν πρόδρομες αρχαιολογικές ή γεωτεχνικές εργασίες;
- Ποια είναι η θέση του εργοταξίου προκατασκευής των κιβωτίων της σήραγγας και της αναπόθεσης των υλικών εκσκαφής;

Όσον αφορά δε το Μετρό της Θεσσαλονίκης σημείωσε τα εξής:

- Ποια είναι η τελική χάραξη του έργου και με ποιο τρόπο θα κατασκευαστεί;
- Υπάρχει πρόβλεψη για μελλοντική επέκταση και σύνδεση με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς;
- Είναι γνωστό ότι το τελικό κόστος του έργου θα υπερβεί κατά πολύ τα αρχικά προϋπολογισθέντα, περίπου 650 εκ. €;
- Με ποιο τρόπο θα χρηματοδοτηθεί στο σύνολό του;
- Ποιος θα είναι ο φορέας επίβλεψης του έργου;
- Ποιες είναι οι διαδικασίες από εδώ και πέρα μέχρι την έναρξή του;

Σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε ο αντινομάρχης Θεσσαλονίκης κ. Στάθης Αβραμίδης, ο αντιδήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Νίκος Ταχιάος και στη συνέχεια το λόγο έλαβαν μηχανικοί οι οποίοι εξέφρασαν τις επιφυλάξεις τους για τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προσλαμβάνει το έργο και τα οποία, υποστήριξαν ότι διαφέρουν από εκείνα της προμελέτης.

Ακολούθως ο κ. **Γιώργος Λεουτσάκος**, δ/ντης Διεπιφανειών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., της εταιρείας - φορέα υλοποίησης του Μετρό Θεσσαλονίκης, ενημέρωσε για την πορεία των διαδικασιών επιλογής αναδόχου και ανάθεσης του έργου.

Πιο συγκεκριμένα τόνισε ότι ως τα μέσα Ιουλίου θα έχει ολοκληρωθεί η αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών ενώ εκτιμάται ότι ως τις αρχές Σεπτεμβρίου θα έχει ανακηρυχθεί ο προσωρινός ανάδοχος με στόχο εντός του 2005 να έχει υπογραφεί η σύμβαση και να αρχίσει το έργο κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Για την εκτέλεση του έργου θα πρέπει να γίνουν πρόδρομες εργασίες οι οποίες συνήθως διαρκούν από 6 μήνες έως 2 χρόνια, αλλά παράλληλα θα είναι δυνατή η εκσκαφή των σηράγγων.

Εφ' όσον ακολουθηθεί το χρονοδιάγραμμα και δεν υπάρξουν καθυστερήσεις από την υποβολή ενστάσεων, το έργο θα εκτελεσθεί σε 6,5 χρόνια. Είναι ενδεικτικού προϋπολογισμού 1,2 δις. ευρώ και το αντικείμενό του αφορά:

Την κατασκευή μετρό σε μήκος 9,6 χλμ., με 13 σταθμούς.

Αμαξοστάσιο, επισκευαστική βάση, κέντρο ελέγχου λειτουργίας και κτίριο διοίκησης στη Πυλαία.

Προμήθεια 18 συρμών με ελάχιστη χωρητικότητα 450 επιβάτες έκαστος.

Ελάχιστη χωρητικότητα συστήματος: 18.000 επιβάτες ανά κατεύθυνση, ανά ώρα αιχμής.

Πλήρως αυτοματοποιημένη λειτουργία συρμών χωρίς οδηγούς, αλλά με συνοδό επί των συρμών.  
Χρονοαπόσταση συρμών: 90 sec, αλλά 180 sec στη α! φάση λειτουργίας.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης θα καλύπτει με αυτά τα πρώτα 9,6 χλμ. την απόσταση από το Ν. Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Νέα Ελβετία με ενδιάμεσους σταθμούς σε Πλ. Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγία Σοφία, Συντριβάνι, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδη, Φλέμινγκ, Αναλήψεως, Πατρικίου, Βούλγαρη.

Από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου που έχει υψηλές προδιαγραφές επισημαίνεται η κατασκευή 2 μονών σηράγγων ( αντί μίας σήραγγας διπλής τροχιάς), όπως επίσης ψηφιακών και αυτοματοποιημένων συστημάτων επικοινωνιών, παρακολούθησης και ελέγχου.

Τις εργασίες της ημερίδας παρακολούθησε ο γεν. γραμματέας του ΥΜΑ-Θ κ.Λουκάς Ανανίκας, ο δ/νων σύμβουλος της Εγνατίας Οδού Α.Ε. κ. Δημήτρης Κωτούλας, η πρόεδρος της Ε.Ε. του ΟΡΘΕ κα. Σταυρούλα Μπαϊρακτάρη, η δ/ντρια της ΕΥΔΕ Αεροδρομίων βορείου Ελλάδος κα. Κορίνα Σοϊλεμετζίδου, η πρόξενος της Μ.Βρετανίας κ. Εντουαρτς, εκπρόσωποι συλλόγων μηχανικών και μεγάλος αριθμός μηχανικών της Θεσσαλονίκης.