
Η «μητέρα των μαχών» στις κατασκευές: Η γραμμή 4, τα σενάρια για τις υποψήφιες κοινοπραξίες

2017/07/03 00:50 στην κατηγορία MMM

Πρόκειται για τη «μητέρα των μαχών» στις κατασκευές. Η γραμμή 4 του Μετρό, λόγω του γιγαντιαίου μεγέθους, αλλά και της ανομβρίας μεγάλων έργων, συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της εγχώριας και διεθνούς κατασκευαστικής αγοράς.

Του Φώτη Φωτεινού

Σύμφωνα με τα όσα φημολογούνται, αρκετές κοινοπραξίες αναμένεται να δώσουν «σκληρή μάχη» για τη διεκδίκηση του έργου, ύψους 1,4 δις.

Έτσι, φημολογείται ότι ο **Άκτωρ** θα κατέβει με την Ansaldo που ανήκει στην ιταλική Hitachi.

Αντίστοιχα, η **ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ** με τη γαλλική Vinci (η τυχόν μη σύμπραξη Vinci και Άκτωρ αποτελεί από μόνη της είδηση) και τη γερμανική Siemens (η γερμανική εταιρεία επιστρέφει σε ένα μεγάλο διαγωνισμό), ενώ η **J&P Avax** με την ιταλική Ghella και τη γαλλική Alstom.

Άγνωστο παραμένει, επί του παρόντος, εάν η ΜΕΤΚΑ κατέβει στο διαγωνισμό, «συγκατοικώντας» με τους ισπανούς της FCC και την γαλλική Thales, όπως και εάν η ελληνική Intrakat ή και η ιταλική GD δημιουργήσουν κάποια κοινοπραξία ή μετάσχουν στις ανωτέρω.

Στις 17 Ιουλίου η κατάθεση ενδιαφέροντος

Στις 17 Ιουλίου, εάν δεν υπάρξει και νέα παράταση, λήγει η προθεσμία εκδήλωσης αρχικού ενδιαφέροντος για την κατασκευή του πρώτου τμήματος της γραμμής 4 του Μετρό.

Σύμφωνα με την Αττικό Μετρό, η παράταση δόθηκε, έπειτα από αίτημα των ενδιαφερομένων εταιρειών.

Χαρακτηριστικό είναι ότι, στο δεύτερο τεύχος διευκρινήσεων που εξέδωσε η Αττικό Μετρό, απαντούνται 44 ερωτήσεις, σχετικές με την προκήρυξη.

Το έργο, το οποίο εξαγγέλλεται επί σειρά ετών, **θα επιφέρει θεαματικές αλλαγές σε πυκνοκατοικημένες περιοχές,**

όπως το Γαλάτσι, η Κυψέλη, η Καισαριανή και του Ζωγράφου. Θα κατασκευαστεί ως «κλασικό» δημόσιο έργο, με χρηματοδότηση από το ΣΕΣ και με προϋπολογισμό 1,4 - 1,5 δισ. ευρώ, η οποία μένει να εξασφαλιστεί.

Για το **δεύτερο τμήμα της γραμμής 4** (Γαλάτσι - Μαρούσι), ύψους 1,9 δις., θα υπάρξουν αλλαγές στους σταθμούς και στις εναλλακτικές παραλλαγές χαράξεων. Για το τμήμα αυτό, θα αναζητηθούν συνέργιες με ιδιώτες (παραχώρηση, ΣΔΙΤ).

Η ίδια λογική θα ακολουθηθεί στις επεκτάσεις του Μετρό Θεσσαλονίκης προς το αεροδρόμιο και τις δυτικές συνοικίες.

Οι 14 σταθμοί

Η α΄ φάση της γραμμής 4 του Μετρό ξεκινά από την περιοχή του Γαλατσίου (Άλσος Βεΐκου) και διαμέσου της Κυψέλης, του Γκύζη, των Εξαρχείων και του Κολωνακίου φθάνει στο ιστορικό κέντρο και «ανεβαίνει» από Καισαριανή για Ιλίσια, Ζωγράφου και Γουδί.

Η Γραμμή θα συναντά το υφιστάμενο δίκτυο σε δύο σημεία (σταθμοί Πανεπιστήμιο και Ευαγγελισμός).

Οι σταθμοί είναι οι εξής: Άλσος Βεΐκου - Γαλάτσι - Κυψέλη - Δικαστήρια - Λ. Αλεξάνδρας - Εξάρχεια - Ακαδημία - Κολωνάκι - Ευαγγελισμός - Καισαριανή - Νήαρ Ήστ - Ιλίσια - Ζωγράφου - Γουδή.

Τα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά οφέλη

Το τμήμα αυτό υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί καθημερινά 220.000 επιβάτες και θα μειώσει την κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων κατά 53.000 ημερησίως.

Παράλληλα, οι αέριοι ρύποι CO₂ αναμένεται να μειωθούν κατά 279 τόνους ημερησίως στην ατμόσφαιρα της πόλης.

Ο χρόνος διαδρομής από το Άλσος Βεΐκου ως το κέντρο της πόλης θα είναι περίπου 10 λεπτά και από την περιοχή του Ζωγράφου περίπου 5 λεπτά.