
Σε θέση μάχης οι κατασκευαστικοί όμιλοι για τη γραμμή 4 του μετρό

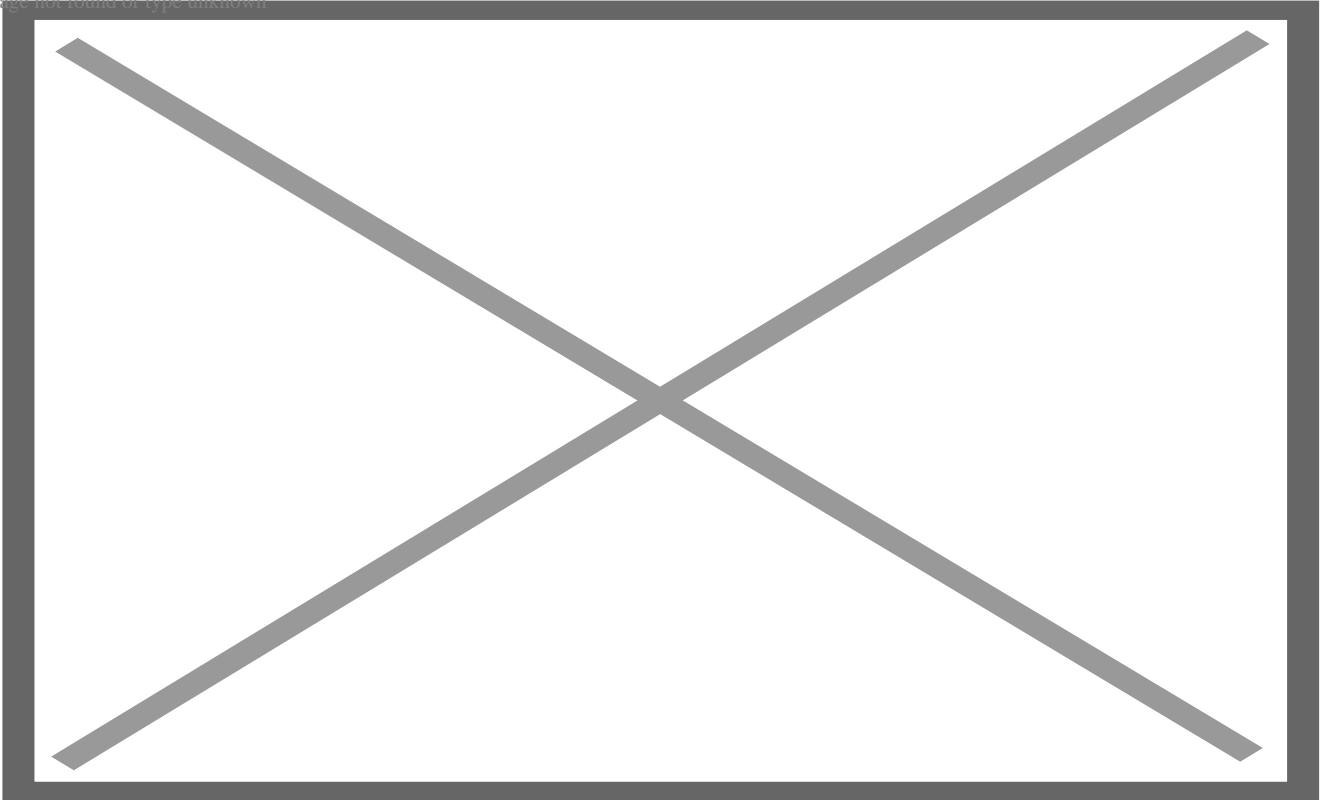
2017/09/03 11:26 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σε κομβικό έργο για όποιον κατασκευαστικό όμιλο κατορθώσει να επικρατήσει στον σχετικό διαγωνισμό, που ξεκίνησε πριν από δύο εβδομάδες, αναμένεται να εξελιχθεί η κατασκευή της νέας Γραμμής 4 του μετρό.

Το έργο αφορά την ανάπτυξη 13 χιλιομέτρων της νέας γραμμής, περιλαμβάνοντας 14+1 σταθμούς, ενώ ο προϋπολογισμός του αγγίζει το 1,5 δισ. ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), με τη διάρκεια κατασκευής να υπολογίζεται σε περίπου οκτώ χρόνια, κάτι που σημαίνει ότι **δεν προβλέπεται να ολοκληρωθεί πριν από τα μέσα της επόμενης δεκαετίας** και πιθανώς και ακόμα περισσότερο, δεδομένου ότι η ανάθεση του έργου και η συμβασιοποίησή του δύσκολα θα έχουν πραγματοποιηθεί πριν από το τέλος του 2018.

Εν ολίγοις, η εγκατάσταση των εργοταξίων και η έναρξη των εργασιών δεν προβλέπεται να συμβούν πριν από τα μέσα του 2019.

Δεδομένου του μεγέθους του έργου, σε μια περίοδο που τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα είναι ελάχιστα, είναι σαφές ότι η εταιρεία που θα το εξασφαλίσει, θα αποκτήσει και ένα πολύ σημαντικό κατασκευαστικό αντικείμενο επί σειράν ετών, ενισχύοντας σημαντικά τα μεγέθη της.



Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τρεις μεγάλοι όμιλοι διαθέτουν σήμερα ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της τάξεως των 2-2,5 δισ. ευρώ.

Ως εκ τούτου, στελέχη του κλάδου αναμένουν «μάχη μέχρι τελικής πτώσεως» για την ανάδειξη του τελικού νικητή.

Ωστόσο, **δεν αναμένουν τόσο μεγάλες εκπτώσεις, όσο σε άλλα έργα**, καθώς όποιος όμιλος αναλάβει ένα τόσο μεγάλο έργο με ζημία, ή έστω με οριακό κέρδος, δύσκολα θα μπορέσει να το φέρει εις πέρας, χωρίς να διακινδυνεύσει την ίδια τη βιωσιμότητά του.

Υπενθυμίζεται ότι στην πρώτη φάση εκδήλωσης ενδιαφέροντος συμμετείχαν τέσσερις κοινοπραξίες. Ο όμιλος Ακτωρ συμμετέχει με τις AnsaldoBreda και την ιαπωνική Hitachi, η TEPNA με τις VINCI και τη Siemens, ο όμιλος J&P Αβαξ με τις Ghella και Alstom και ο όμιλος Μυτιληναίου με τις FCC και Archirodon.

Σε κάθε περίπτωση, η νέα γραμμή, η οποία θα συνδέσει το Αλσος Βεΐκου στο Γαλάτσι με το Γουδί, είναι σχεδιασμένη για να εξυπηρετήσει ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένες και επιβαρυσμένες περιοχές του κέντρου της Αθήνας, οι οποίες δεν διαθέτουν σήμερα πρόσβαση στο μετρό, όπως η Κυψέλη, το Γαλάτσι, τα Ιλίσια, η Καισαριανή και του Ζωγράφου.

Παράλληλα, θα εξυπηρετήσει και νοσοκομεία όπως το Παίδων και το Λαϊκό, αλλά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, όπως η Πανεπιστημιούπολη και το Πολυτεχνείο.

Θα εξυπηρετεί καθημερινά 220.000 κατοίκους και σε πλήρη ανάπτυξη (με τους υπόλοιπους σταθμούς) 310.000.

Νίκος Ρουσάνογλου,

“Καθημερινή”