
Ξεκινούν μέσα στο καλοκαίρι οι πρόδρομες εργασίες στη Γραμμή 4 του μετρό

2021/06/08 18:12 στην κατηγορία MMM

«Ξεκινά το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θα γίνει στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια», δήλωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, ενημερώνοντας τα μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, για την πορεία του έργου της Γραμμής 4 του μετρό.

Παρόντες στην Επιτροπή ήταν ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών Γιώργος Καραγιάννης και ο Διευθύνων Σύμβουλος της “Αττικό Μετρό ΑΕ” Νίκος Κουρέτας.

Ο κ. Καραμανλής χαρακτήρισε τη Γραμμή 4 του μετρό το σημαντικότερο έργο της τελευταίας 20ετίας, μετά την Αττική Οδό, και τόνισε ότι «μετά από αρκετές δυσκολίες και πολλές επιπλοκές, το έργο συμβασιοποιείται», δηλ. πλέον ξεκινάει.

Σημείωσε δε, ότι οι πρόδρομες εργασίες ξεκινούν μέσα στο καλοκαίρι.

Το ιστορικό του έργου

Ο κ. Καραμανλής αναφέρθηκε αναλυτικά στο ιστορικό του έργου.

Υπενθύμισε πως η αρχική Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό -στα τέλη της δεκαετίας του '90- προέβλεπε την κατασκευή δύο επεκτάσεων: της Γραμμής 2 από το Πανεπιστήμιο προς το Άλσος Βεΐκου, και της Γραμμής 3 από την Πανόρμου προς το Μαρούσι.

Για κατασκευαστικούς και λειτουργικούς λόγους, το 2004 επελέγη η δημιουργία μια νέας Γραμμής -της Γραμμής 4 σε σχήμα U- με συνένωση σε κάποια σημεία με το υπάρχον δίκτυο, με πρώτη εξαγγελία για την εκκίνηση του διαγωνισμού το 2005.

Το 2006 ολοκληρώθηκαν οι μελέτες συγκοινωνιακού επιπέδου και οι μελέτες σε επίπεδο engineering ξεκίνησαν το 2008.

«Από τότε έγιναν πολλά, και το έργο πήγε αρκετά “πίσω”», υπενθύμισε και ότι στα μέσα του 2017 ξεκίνησε ο διαγωνισμός.

Σημείωσε όμως ότι ξεκίνησε και ο “χορός” των δικαστικών προσφυγών στο ΣτΕ, που έβαλε “φρένο” στην υλοποίηση του έργου.

Υπενθύμισε ότι, τον Δεκέμβριο του 2019 επανεκκίνησε η διαδικασία ελέγχου των υποφακέλων Δικαιολογητικών συμμετοχής και Τεχνικής Προσφοράς, που είχε σταματήσει.

Μετά από νέες προσφυγές, δικαιώθηκε η Αττικό Μετρό στο ΣτΕ. Κι έτσι προχώρησε το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών στις 19.10.2020, όπου αναδείχθηκε προσωρινός Ανάδοχος η ένωση των εταιρειών AVAX, ALSTOM και GHELLA.

Κατόπιν διαπιστώθηκε, από τον έλεγχο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ότι τα δικαιολογητικά κατακύρωσης ήταν ορθά.

Τότε κατακυρώθηκε το έργο υπό την προϋπόθεση ότι θα εγκρίνει την όλη διαδικασία το Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως και έγινε.

Ταυτόχρονα τα δύο τελευταία χρόνια, επισήμανε ο κ. Καραμανλής, επιλύθηκαν και τα νομικά ζητήματα που τέθηκαν και για την εργολαβία των Πρόδρομων Εργασιών: Διενέξεις μεταξύ των διαγωνιζόμενων με προδικαστικές προσφυγές, ασφαλιστικά μέτρα των αιτήσεων ακυρώσεως κ.λπ.

«Ξεμπλέξαμε άμεσα τα ζητήματα που είχαν τεθεί και υπογράψαμε Σύμβαση στις 29 Μαρτίου 2021», σημείωσε.

Θα εξυπηρετούνται περίπου 340.000 επιβάτες ημερησίως

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε ότι η Γραμμή 4 έχει σχεδιαστεί με σκοπό την εξυπηρέτηση πολλών πυκνοκατοικημένων περιοχών του κέντρου της Αθήνας και γι' αυτό προβλέπεται **η κατασκευή νέων σταθμών σε κομβικά σημεία του κέντρου**, όπως π.χ. τα Εξάρχεια και το Κολωνάκι.

Επίσης, η Γραμμή 4 θα διευκολύνει την πρόσβαση των πολιτών σε πολλά σημαντικά κτήρια και εγκαταστάσεις, όπως δικαστήρια, νοσοκομεία, εκπαιδευτικά Ιδρύματα κ.λπ.

Αποσυμφορούνται σταθμοί επιβαρυμένοι όπως πχ ο σταθμός του Συντάγματος, ενώ ταυτόχρονα **αυξάνεται η δικτύωση των υφιστάμενων Γραμμών Μετρό** με δύο σταθμούς ανταπόκρισης, στο Πανεπιστήμιο και τον Ευαγγελισμό.

Όπως εξήγησε ο κ. Καραμανλής το έργο θα έχει θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα καθώς εκτιμάται ότι η μέση εξοικονομούμενη ημερήσια ενέργεια υπολογίζεται σε

1.216 μεγαβατώρες και η μέση ημερήσια μείωση του διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζεται σε 318 τόνους.

Μάλιστα, υπολογίζεται ότι με τη Γραμμή 4 θα μετακινούνται συνολικά **περίπου 340.000 επιβάτες ημερησίως**, ενώ οι μετακινήσεις με ΙΧ αναμένεται να μειωθούν κατά 60.000.

Μπορεί να είναι εικόνα κείμενο που λέει "ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Ί

Image not found or type unknown

Οι πρόδρομες εργασίες

Η Αττικό Μετρό και η ανάδοχος εταιρεία ΕΡΕΤΒΟ Α.Ε. υπέγραψαν τη σύμβαση για την υλοποίηση των πρόδρομων εργασιών του Τμήματος Α' της Γραμμής 4 και το αμέσως επόμενο διάστημα θα αρχίσουν να εγκαθίστανται τα εργοτάξια.

Οι πρόδρομες εργασίες, που όπως αναφέρθηκε θα ξεκινήσουν μέσα στο καλοκαίρι, αφορούν αρχαιολογικές εργασίες και μετατόπιση δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας σε όλους τους χώρους που θα γίνουν οι σταθμοί μετρό και τα φρέατα, κυκλοφοριακές μελέτες και παρακάμψεις.

Οι πρόδρομες εργασίες αφορούν **συνολικά 25 θέσεις του έργου** (σταθμοί, φρέατα, επίσταθμοι Βεΐκου και Κατεχάκη), που θα χωριστούν σε τρεις ομάδες.

Η πρώτη ομάδα αφορά 10 θέσεις όπου οι εργασίες θα ξεκινήσουν άμεσα. Πρόκειται για φρέατα στα δύο "άκρα" του έργου, από όπου θα μπει ο "Μετροπόντικας" για να ξεκινήσει την κατασκευή της σήραγγας, δηλ. σε Βεΐκου και Κατεχάκη, για τους σταθμούς Ακαδημία, Ευαγγελισμός, Εξάρχεια, Κολωνάκι και για τα φρέατα, Ανοιχτού Ορύγματος Βεΐκου, Βιβλιοθήκη, Διακλάδωση Ευαγγελισμού και ΓΝΑ.

Η δεύτερη ομάδα αφορά επίσης 8 θέσεις. Πρόκειται για τους σταθμούς Δικαστήρια, Αλεξάνδρας, Άλσος Βεΐκου, Κυψέλη, Ελικώνος και τα φρέατα ΕΥΔΑΠ, Φορμίωνος και Δικαιοσύνης.

Η τρίτη ομάδα, τέλος, αφορά επτά θέσεις. Πρόκειται για τους σταθμούς Γαλάτσι, Καισαριανή, Πανεπιστημιούπολη, Ιλίσια, Ζωγράφου, Γουδή και το φρέαρ Νήαρ Ήστ.

Η χρηματοδότηση του έργου

Η συνολική προβλεπόμενη δαπάνη του έργου κυμαίνεται **περίπου στο 1,6 δισ ευρώ** με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Εξετάζεται μάλιστα η εφαρμογή ενός νέου χρηματοδοτικού μοντέλου BIM (Building

Information Modeling), που ενισχύεται από την Κομισιόν και αποτελεί μέρος του Ταμείου Ανάκαμψης.

Το νέο μοντέλο εξυπηρετεί την καλύτερη διαχείριση των έργων και στην εξοικονόμηση σημαντικών πόρων στο τελικό κόστος των έργων.

Η φιλοπεριβαλλοντική διάσταση του έργου

Ο υπουργός απαντώντας στα ερωτήματα των μελών της Επιτροπής στάθηκε ιδιαίτερα στην περιβαλλοντική διάσταση του έργου.

Ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι η κατασκευή του μετρό γίνεται από κάτω προς τα πάνω και όχι από πάνω προς τα κάτω, επομένως οι πλατείες θα παραδοθούν στους κατοίκους ως είχαν και σε πολλές περιπτώσεις και με ανάπλαση.

Σημείωσε επίσης ότι κοινή πρακτική σε όλη την Ευρώπη είναι η ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς για τη μείωση της ρύπανσης, καθώς το 21% με 30% της ρύπανσης στις πόλεις οφείλεται στα ΙΧ.

Όσον αφορά στο σταθμό στην πλατεία των Εξαρχείων, ο κ. Καραμανλής επισήμανε ότι ακολουθείται η δημοπράτηση του 2018.

Μπορεί να είναι εικόνα 1 άτομο, στέκεται, κάθεται και εσωτερικός χώρος

Image not found or type unknown

Οι επεκτάσεις του μετρό

Οι σταθμοί της επέκτασης του μετρό προς Πειραιά (Μανιάτικα, Δημοτικό Θέατρο και Πειραιάς) **θα είναι έτοιμοι το 2022**, επανέλαβε ο κ. Καραμανλής.

Όσον αφορά στην υπογειοποίηση της υπάρχουσας γραμμής στο τμήμα Φάληρο – Πειραιάς, ανέφερε ότι επικαιροποιούνται οι μελέτες και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προσπαθεί να τρέξει τις διαδικασίες όσο πιο γρήγορα.

Σημείωσε ότι πρόκειται για 1,4 χλμ και έναν σταθμό, κόστους 130 εκατ. ευρώ, καθώς και για ένα έργο, που πραγματικά θα δώσει πίσω την πόλη του Πειραιά στους πολίτες και θα βοηθήσει πολύ την ανάπλαση, μαζί και με το τραμ, που θα ξεκινήσει άμεσα.

Όσον αφορά στην επέκταση του μετρό προς τη Δυτική Αττική, στο τμήμα Ανθούπολη-Ίλιον, ο κ. Καραμανλής ανέφερε ότι το έργο **θα δημοπρατηθεί το 2022** και σημείωσε ότι το έργο που είναι σχετικά πιο ώριμο είναι η επέκταση της Γραμμής 4 προς Πετρούπολη, το λεγόμενο “U”, η οποία θα ξεκινήσει μόλις εξασφαλιστεί η απαραίτητη χρηματοδότηση.

Το μετρό Θεσσαλονίκης

Απαντώντας σε ερωτήματα για το μετρό Θεσσαλονίκης, ο κ. Καραμανλής παρέπεμψε στην απόφαση του ΣΤΕ, σημειώνοντας ότι η προσφυγή πήγε αρκετά πίσω τα χρονοδιαγράμματα.

«Σε μία χώρα όπως η Ελλάδα μπορούμε να έχουμε και αρχαία και μετρό», εκτίμησε, ενώ σχολίασε ότι εφόσον μπορεί να γίνει απόσπαση και επανατοποθέτηση αρχαίων στην Ακρόπολη και στη Ρώμη, ο κοινός νους υπαγορεύει ότι μπορεί τεχνικά να γίνει το ίδιο και στη Θεσσαλονίκη και το σταθμό Βενιζέλου.