
Τα εμπόδια στη Γραμμή 4 του μετρό και το αρχικό χρονοδιάγραμμα του έργου

2017/04/24 15:30 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η μετακίνηση τουλάχιστον 220.000 πολιτών ημερησίως σε πυκνοκατοικημένες γειτονιές της Αθήνας, από το Γαλάτσι, την Κυψέλη και τα Εξάρχεια ως την Καισαριανή, του Ζωγράφου και το Γουδή, αποτελεί ένα σημαντικό και συνάμα γιγαντιαίο πρότζεκτ, που μετά από τρία χρόνια αναμονής μπαίνει στις ράγες.

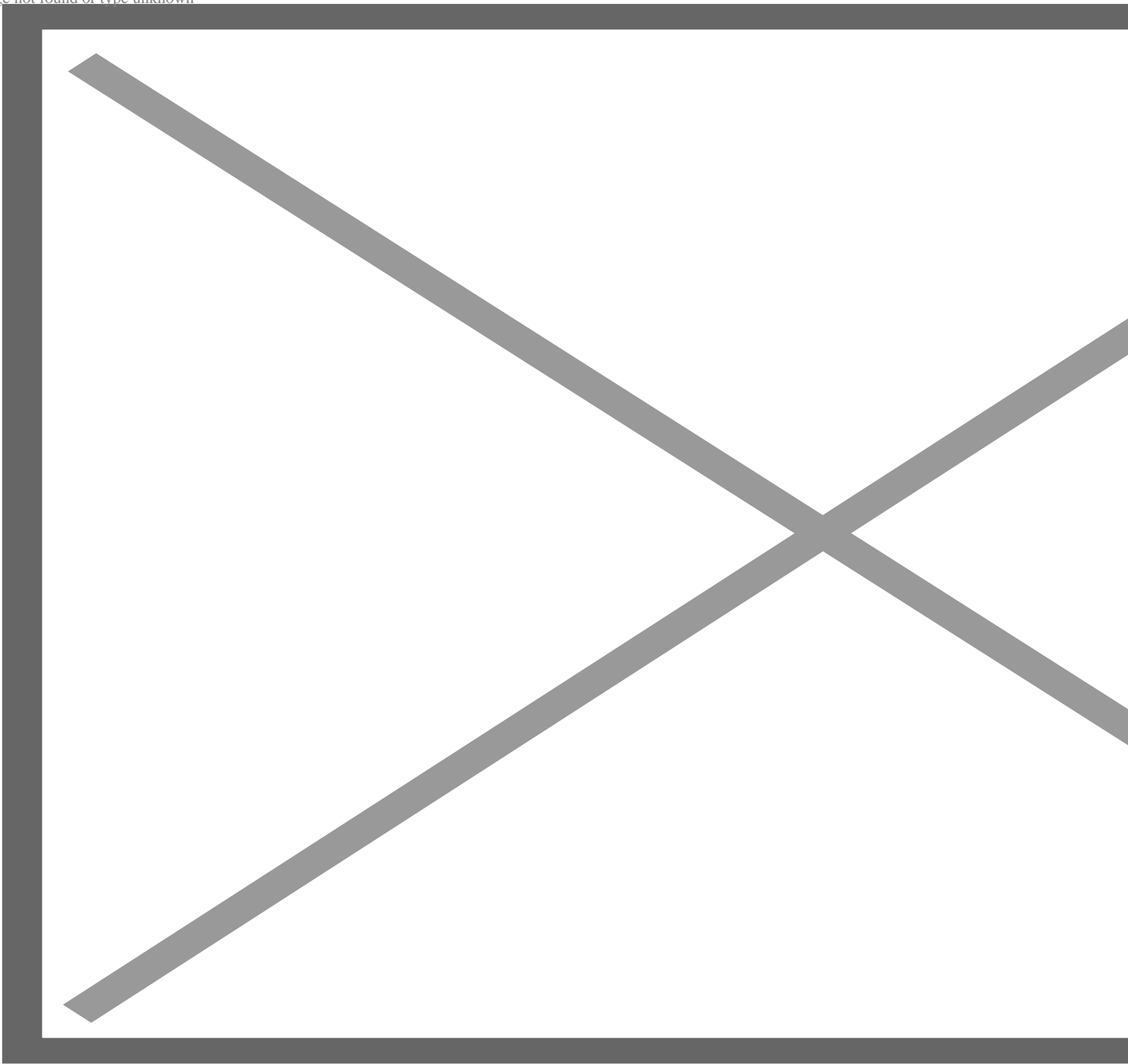
Η δημοπράτηση της Γραμμής 4 του μετρό συνιστά το μεγαλύτερο κατασκευαστικό έργο δεκαετιών για την πρωτεύουσα, αξίας 1,45 δις. ευρώ, το οποίο ο τεχνικός κόσμος περιμένει σαν μάννα εξ ουρανού, καθώς η νέα γενιά έργων, μετά τις μεγάλες παραχωρήσεις που ολοκληρώνονται, έχει μείνει ως σήμερα μόνο στα λόγια.

Η χρηματοδότηση και τα κενά

Αν και μένουν 2,5 περίπου μήνες για την ολοκλήρωση της φάσης προεπιλογής (30 Ιουνίου 2017), εκφράζονται ανησυχίες ότι η χρηματοδότηση του έργου παραμένει στον «αέρα», ενώ η διοίκηση της Αττικό Μετρό (ΑΜ) διαβεβαιώνει για το αντίθετο.

Σύμφωνα με το χρηματοδοτικό σχήμα που έχει ανακοινωθεί, ποσό 400 εκατ. ευρώ έχει λάβει προέγκριση για ένταξη στο ΕΣΠΑ 2014-2020, ενώ το υπόλοιπο 75% του κόστους θα καλυφθεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

Πρόκειται για μια καταρχήν συμφωνία με την ΕΤΕπ, στην οποία μέχρι σήμερα δεν έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις, καθώς μελέτες έχουν επιβεβαιώσει τη βιωσιμότητα του τμήματος «Αλσος Βεΐκου - Γουδή».



Ο ορίζοντας υπογραφής της σχετικής σύμβασης, όπως επισημαίνει μιλώντας στο «Βήμα» ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΜ κ. **Θεόδωρος Παπαδόπουλος**, είναι το τέλος του έτους, καθώς η δεύτερη φάση του διαγωνισμού προγραμματίζεται να ξεκινήσει στις αρχές του 2018. Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα η ΕΤΕπ έχει χρηματοδοτήσει έργα μετρό στην Ελλάδα ύψους μόνο ως 50%.

Παράγοντες της αγοράς χαρακτηρίζουν όμως την προκήρυξη «διερευνητική» και αναμένουν παρατάσεις, οι οποίες και θα μεταθέσουν την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας πέραν της διετίας.

Αυτό παρατηρούν ότι θα είναι και μια βολική συγκυρία, καθώς η ένταξη του έργου

στο ήδη «υπερφορτωμένο» ΕΣΠΑ 2014-2020 αποτελεί δύσκολη – εάν όχι αδύνατη – εξίσωση.

Εξάλλου, και ο αρμόδιος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. **Χρήστος Σπίρτζης** είχε καταγγείλει το overbooking του προγράμματος, στο οποίο 2,5 δισ. ευρώ δεσμεύτηκαν από έργα-γέφυρες της προηγούμενης περιόδου.

Οι αμφιβολίες εντείνονται, λόγω και της παρακάτω πρόβλεψης στην Πρόσκληση Ενδιαφέροντος:

«Επισημαίνεται ότι η ΑΜ δεν θα προχωρήσει σε κοινοποίηση προς τον (ή τους) ανακηρυχθέντα (-ες) ανάδοχο (-ους) της εγκριτικής απόφασης του αποτελέσματος του διαγωνισμού, πριν από την ένταξη του έργου σε ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014-2020».

Από την πλευρά της όμως η διοίκηση της ΑΜ ξεκαθαρίζει ότι η εν λόγω αναφορά είναι υποχρεωτική, όταν πρόκειται για έργα προς ένταξη.

Το έργο σε αριθμούς

Η ιστορία της Γραμμής 4 δεν είναι σημερινή. Αποτυπώθηκε αποσπασματικά με τη μορφή των επεκτάσεων των υφιστάμενων σήμερα Γραμμών 2 και 3 στη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό 1996-2000.

Προϊουσών των μελετών έλαβε τελικά τη μορφή της νέας, αυτόνομης γραμμής σε σχήμα «U», καθώς διαπιστώθηκε ότι η λογική των επεκτάσεων θα απαιτούσε διακοπή λειτουργίας της γραμμής, μείωση συχνότητας των δρομολογίων και υψηλότερο κόστος.

Η δημοπράτηση της Γραμμής 4 του μετρό συνιστά το μεγαλύτερο κατασκευαστικό έργο δεκαετιών για την πρωτεύουσα, αξίας 1,45 δισ. ευρώ, το οποίο ο τεχνικός κόσμος περιμένει σαν μάννα εξ ουρανού.

Ο άξονας «Αλσος Βεΐκου – Γουδή», μήκους 13 χλμ. με 14 νέους σταθμούς, θα ενώσει σημαντικά σημεία της πόλης, όπως την Αθηναϊκή Τριλογία με τα μεγαλύτερα ακαδημαϊκά ιδρύματα (Πανεπιστήμιο Αθηνών, Πολυτεχνείο, Πολυτεχνειούπολη, Πανεπιστημιούπολη, Ιατρική), τα Δικαστήρια της πρώην Σχολής Ευελπίδων, τα νοσοκομεία Ευαγγελισμός, Παίδων και Λαϊκό, καθώς και πολλά δημόσια κτίρια και υπουργεία.

Το κέντρο της πόλης θα εξυπηρετείται με 4 νέους σταθμούς σε Εξάρχεια, Κολωνάκι,

Ακαδημία και Ευαγγελισμό, όπου οι δύο τελευταίοι θα είναι σταθμοί ανταπόκρισης με τις υπάρχουσες Γραμμές.

Στην πλήρη ανάπτυξη της Γραμμής 4, προς τη μια κατεύθυνση ως τον Περισσό (και μελλοντικά στην Πετρούπολη) και προς την άλλη στο Μαρούσι και την Εθνική οδό, το πρώτο τμήμα θα εξυπηρετεί ημερησίως 310.000 επιβάτες.

Οι πολίτες που θα εξυπηρετούνται ως προς την κατοικία τους σε ακτίνα 500 μ. από τους σταθμούς ανέρχονται σε 295.000, ενώ οι εξυπηρετούμενες θέσεις εργασίας προσεγγίζουν τις 120.000.

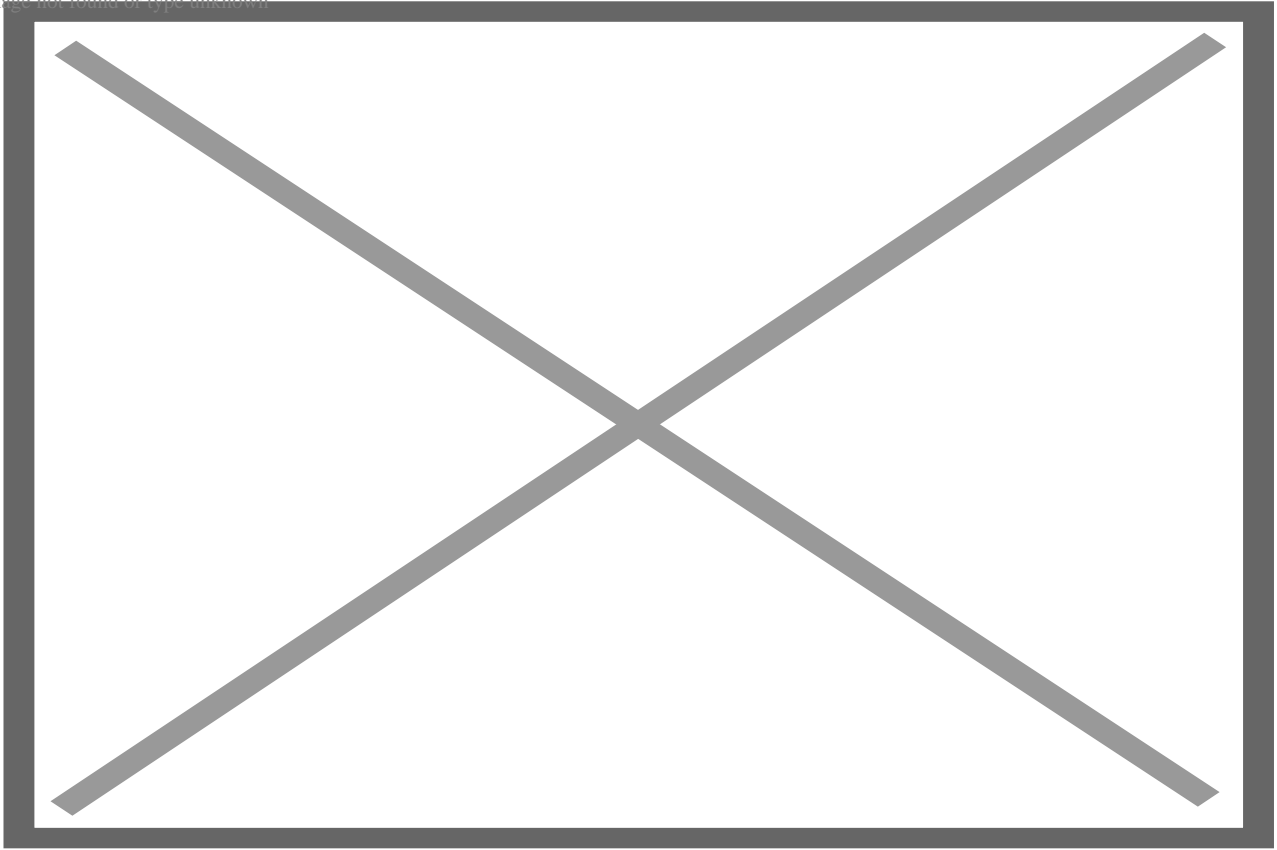
Με πολλές προκλήσεις η κατασκευή

Οι προκλήσεις που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν δεν είναι λίγες, καθώς το έργο τέμνει τον Ιλισό ποταμό και τους παραποτάμους του αλλά και τους χειμάρρους που διέρχονται από τα Τουρκοβούνια σε Γαλάτσι, Κυψέλη και Αλεξάνδρας.

Ιδιαίτερη σημασία έχει, για την κατασκευή του σταθμού «Γουδή», η διατήρηση και μη διαταραχή του υφιστάμενου αγωγού ομβρίων ενός ρέματος του Ιλισού ποταμού, το οποίο έχει εγκιβωτιστεί.

Η Γραμμή 4, το βάθος των σταθμών της οποίας κυμαίνεται από 20 μ. έως 35 μ., τέμνει ακόμη παλαιά υδραυλικά έργα, όπως το Πεισιστράτειο Υδραγωγείο.

Ακόμη, στον σταθμό «Γαλάτσι», όπου έχει ληφθεί υπόψη πιθανή μελλοντική υπογειοποίηση της ομώνυμης λεωφόρου, απαιτείται προσεκτική διαχείριση των αγωγών Υψηλής Τάσης της ΔΕΗ και του δικτύου Φυσικού Αερίου.



Αντίστοιχα ζητήματα εντοπίζονται και στο Κολωνάκι, όπου ο σταθμός χωροθετείται επάνω στην πλατεία, ενώ ο σταθμός «Ακαδημία» θα βρίσκεται ανάμεσα στο κεντρικό κτίριο του Πανεπιστημίου Αθηνών και το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου.

Το τμήμα της σήραγγας ανάμεσα στον σταθμό «Κολωνάκι» και τον νέο «Ευαγγελισμό», που χωροθετείται εντός του πάρκου και δίπλα στον υπάρχοντα σταθμό, θα διέρχεται κάτω από την υφιστάμενη Γραμμή 3. Εκεί θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα **όχι μόνο για την ομαλή λειτουργία του υπάρχοντος συστήματος, αλλά και για την ασφάλεια της κατασκευής.**

Δεδομένων των εκπλήξεων, όταν σκάβονται γειτονιές της Αττικής, λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων και δυσχερειών στις απαλλοτριώσεις, η Αττικό Μετρό έχει ξεκινήσει τη διαδικασία προσδιορισμού κριτηρίων για την προκήρυξη των πρόδρομων εργασιών.

Μια διαδικασία που θα ακολουθηθεί πρώτη φορά, με σκοπό να αποφευχθούν οι μεγάλες καθυστερήσεις και οι υπέρογκες αποζημιώσεις του παρελθόντος. Οι πρόδρομες εργασίες θα πρέπει να ξεκινήσουν εντός του 2017, προκειμένου να ολοκληρωθούν πριν από την έναρξη της κατασκευαστικής περιόδου, η οποία και θα διαρκέσει 8 χρόνια.

Όπως προβλέπεται από τον σχεδιασμό της ΑΜ, ένας νέος κλάδος της Γραμμής 4 που θα ενώνεται με ανισόπεδες σιδηροδρομικές συνδέσεις με τον κύριο κλάδο θα μπορεί

να κατευθυνθεί από τον σταθμό «Ευαγγελισμός» προς Παγκράτι, Βύρωνα και Ανω Ηλιούπολη.

Ουσιαστικά θα είναι τμήμα μιας μελλοντικής Γραμμής 5. Οι τρεις κεντρικοί σταθμοί, δηλαδή «Ακαδημία», «Κολωνάκι» και «Ευαγγελισμός», πιθανώς αποτελέσουν κοινούς σταθμούς, με την κατασκευή σηράγγων διασταύρωσης.

Όλγα Κλώντζα,

“Το Βήμα της Κυριακής”