

## Μετρό Θεσσαλονίκης

### Μιχάλης Σίμας

Γενικός Διευθύντης ΑΙΑΣΑ

## Περίληψη εισήγησης

### I. ΓΕΝΙΚΑ

Με την από **07-04-2006** εργολαβική σύμβαση κατασκευής που υπογράψαμε από κοινού με την ΑΜ, μας ανετέθη η εκτέλεση του «Μετρό Θεσσαλονίκης» αντί συμβατικού κατ' αποκοπή τιμήματος ύψους 798.000.000, 00 ευρώ, που αντιστοιχεί σε τεκμαρτή έκπτωση 11,54% σε σχέση με την προϋπολογισθείσα δαπάνη της ΑΜ ύψους 902.093.391,00 ευρώ (χωρίς απρόβλεπτα, αναθεώρηση και ΦΠΑ).

Η ως άνω σύμβαση κατασκευής αφορά την «Μελέτη, Κατασκευή, Προμήθεια και Εγκατάσταση του εξοπλισμού και τη θέση σε λειτουργία του «ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», την εκπαίδευση του προσωπικού και τέλος την συντήρηση αυτού για τρία (3) χρόνια από την βεβαιωμένη περαίωση αυτού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη και στοιχεία αυτής, με συμβατική ημερομηνία περαίωσης την 07-10-2012.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης διαρθρώνεται από μια υπόγεια γραμμή δύο σηράγγων μονής τροχιάς (σε βάθος από 16 μέχρι 31 μέτρων) μήκους 9,6 χλμ, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιείται με την μέθοδο της υπόγειας διάνοιξης για τα 7,7 χλμ. με χρήση μηχανημάτων ολομέτωπης κοπής και με ανοικτό όρυγμα για το υπόλοιπο τμήμα. Κατά μήκος αυτής έχουν χωροθετηθεί 13 υπερσύγχρονοι σταθμοί με τις απαιτούμενες διασταυρώσεις τροchioγραμμών, δύο διακλαδώσεις για τις μελλοντικές επεκτάσεις του δικτύου, το φρεάτιο εκκίνησης των μηχανημάτων ΤΒΜ, ο επίσταθμος για την στάθμευση των συρμών και τέλος το αμαξοστάσιο με το κέντρο ελέγχου λειτουργίας και το κτίριο διοίκησης από δυτικά προς ανατολικά, ως ακολούθως:

1. Σταθμός ΝΣΣ, Διασταύρωση, Επίσταθμος και Φρεάτιο εκκίνησης
2. Σταθμός Πλατ. Δημοκρατίας, Διακλάδωση προς Σταυρούπολη
3. Σταθμός Βενιζέλου
4. Σταθμός Αγ. Σοφίας
5. Σταθμός Σιντριβάνι, Διασταύρωση

6. Σταθμός Πανεπιστήμιο
7. Σταθμός Παπάφη
8. Σταθμός Ευκλείδη
9. Σταθμός Φλέμινγκ
10. Σταθμός Ανάληψη, Διασταύρωση
11. Σταθμός Πατρικίου, Διακλάδωση προς Καλαμαριά
12. Σταθμός Βούλγαρη
13. Σταθμός Νέα Ελβετία, Διασταύρωση
14. Αμαξοστάσιο, κέντρο ελέγχου λειτουργίας, κτίριο διοίκησης (Περιοχή Πυλαίας)

## II. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Από την μέχρι σήμερα πορεία υλοποίησης του έργου και διανύοντας τον 46<sup>ο</sup> μήνα από την υπογραφή της σύμβασης που αντιστοιχεί στο 58% του συμβατικού χρόνου η αξία των εκτελεσθεισών εργασιών ανέρχεται σε 12,9% του έργου (102,8 εκ. €) έναντι της προβλεπόμενης 68,9% (550 εκ. €) σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου, με συνέπεια να παρουσιάζεται ολίσθηση του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος κατά 33 μήνες.

Από τα ανωτέρω συνάγεται σαφώς ότι η κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι απογοητευτική. Οι ουσιαστικοί λόγοι για τους οποίους το έργο οδηγήθηκε στην παρούσα ζοφερή πραγματικότητα είναι οι ακόλουθοι:

- A. Έχει πλήρως ανατραπεί ο χρονικός και οικονομικός προγραμματισμός υλοποίησης του έργου, λόγω της αδυναμίας παράδοσης των αναγκαίων χώρων για την κατασκευή των Σταθμών στους προβλεπόμενους χρόνους, των αρχαιολογικών ευρημάτων μεγάλης έκτασης, των υπέρμετρων καθυστερήσεων ολοκλήρωσης των αρχαιολογικών ερευνών, της εύρεσης πλήθους αγωγών ΟΚΩ μη καταχωρημένων στα συμβατικά σχέδια και τέλος λόγω της μη έγκαιρης έγκρισης των απαιτούμενων μελετών του έργου.
- B. Έχει τροποποιηθεί το τελικό προβλεπόμενο παραδοτέο αντικείμενο που είχαμε συμβατική υποχρέωση να υλοποιήσουμε με βάση την οικονομική και τεχνική προσφορά μας. Συγκεκριμένα, τροποποιήθηκαν οι συμβατικές προβλεπόμενες θέσεις κατασκευής των σταθμών Αγ. Σοφίας, Βούλγαρη, Ν. Ελβετία, των Διασταυρώσεων Δημοκρατίας και Πατρικίου και της χάραξης γραμμής, η μέθοδος κατασκευής των Σταθμών Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγ. Σοφίας και της Διασταύρωσης Δημοκρατίας από την μέθοδο TOP DOWN που προβλεπόταν συμβατικά, στην μέθοδο CUT and COVER και ο τρόπος κατασκευής του

συνόλου των σταθμών από Σταθμό Παπάφη έως και τον Σταθμό Νέα Ελβετία. Πέραν των ανωτέρω, μας επεβλήθη η κατασκευή και δεύτερου φρεατίου εξαερισμού στους Σταθμούς, καθώς και ένα εντελώς νέο σύστημα σηματοδότησης, το οποίο δεν υπάρχει σε λειτουργία σε ολόκληρο τον κόσμο, που κατ' επέκταση οδηγεί και στην αλλαγή του τύπου των συρμών, σε αντίθεση με το δοκιμασμένο, βραβευμένο και προτεινόμενο από εμάς σύστημα το οποίο εγκαθίσταται στα πιο πρόσφατα και υπό κατασκευή έργα ΜΕΤΡΟ σε πολλές πόλεις ανά την υφήλιο. Τέλος, μέχρι και σήμερα, δεν κατέστη δυνατή η εξεύρεση νέου χώρου απόθεσης των προϊόντων εκσκαφής, δεδομένου ότι ο συμβατικά προβλεπόμενος χώρος που ήταν ο 6<sup>ος</sup> Προβλήτας του ΟΛΘ, δεν μας παραχωρήθηκε.

Εξαιτίας των ανωτέρω, που ήταν αδύνατον να προβλεφθούν και προφανώς να ληφθούν υπόψη κατά την φάση υποβολής της προσφοράς μας, η Κοινοπραξία μας χωρίς υπαιτιότητά της, υποχρεούται να κατασκευάζει ουσιαστικά «άλλο έργο» σε σχέση με αυτό που είχαμε κοστολογήσει, με δυσβάστακτες οικονομικές ζημιές για εμάς και με δυσμενείς επιπτώσεις στην εμπορική και οικονομική δραστηριότητα της πόλης.

### III. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή συνέχιση του έργου και να επιταχυνθούν οι ρυθμοί υλοποίησης αυτού, απαιτείται κατά την άποψή μας ριζική αναθεώρηση του τρόπου διαχείρισης αυτού. Συγκεκριμένα:

1. Να επιταχυνθούν οι διαδικασίες ολοκλήρωσης των απαλλοτριώσεων και να συγκεκριμενοποιηθούν οι χρόνοι παράδοσης των απαιτούμενων εδαφικών εκτάσεων για την κατασκευή των σταθμών Παπάφη, Ανάληψη, Πατρικίου, Βούλγαρη, Ν. Ελβετία και του τμήματος του ανοιχτού ορύγματος Ν. Ελβετία έως Αμαξοστάσιο περιλαμβανομένου του Αμαξοστασίου στην Πυλαία και να επιλεχθεί η βέλτιστη τεχνική και οικονομική λύση για την ολοκλήρωση του Έργου.
2. Να αναληφθεί εκατέρωθεν δέσμευση σ' ό,τι αφορά τον χρόνο υποβολής και έγκρισης των υπολειπομένων μελετών εγκαταλείποντας κάθε προβληματική και γραφειοκρατικού τύπου συμπεριφορά στην διαχείριση των υποβληθησομένων μελετών.
3. Οι αρχαιολογικές εργασίες να επιταχυνθούν κατά το μέγιστο δυνατό και να καταβληθεί προσπάθεια για τον χρονικό προσδιορισμό ολοκλήρωσης αυτών, με

έμφαση στην σύντμηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών όπως έχουμε προαναφέρει.

4. Να εξευρεθεί νέος χώρος απόθεσης των προϊόντων εκσκαφής με μέριμνα του Κυρίου του Έργου.
5. Να προσδιορισθούν και να καθορισθούν οι πρόσθετες εξωσυμβατικές εργασίες που εκτελούνται από την Κοινοπραξία μας λόγω τροποποιήσεων των συμβατικών δεσμεύσεων και της αλλαγής του τρόπου κατασκευής του έργου.
6. Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των ανωτέρω, να εκπονηθεί και να εγκριθεί ρεαλιστικό αναθεωρημένο χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου κατά την εκπόνηση του οποίου να ληφθούν υπόψη όλες οι επιβεβλημένες από τις τοπικές συνθήκες παρά τους δεσμευτικούς όρους της διακήρυξης τροποποιήσεις του συμβατικού αντικειμένου που επιφέρουν πρόσθετες καθυστερήσεις.
7. Η Κοινοπραξία να δηλώσει το κατασκευαστικό της δυναμικό, μηχανήματα και προσωπικό που θα διαθέτει την καθορισμένη στιγμή σε κάθε εργοτάξιο το οποίο θα επιβεβαιώνεται από την Υπηρεσία.
8. Να γίνει διακανονισμός στα πλαίσια του δικαίου και της σύμβασης επί των οικονομικών απαιτήσεων της Κοινοπραξίας που προσδιορίζονται με τις υποβληθείσες αιτήσεις θεραπείας, εκ των οποίων καμία δεν εκδικάσθηκε στο Συμβούλιο Δημοσίων Έργων προκειμένου να αποκατασταθεί το υφιστάμενο οικονομικό έλλειμά μας, χωρίς τις χρονοβόρες διαδικασίες επίλυσης αυτών μέσω της δικαστικής οδού.
9. Από τώρα και στο εξής, οι αποφάσεις που αφορούν το έργο να λαμβάνονται εκ του σύνεγγυς, άμεσα και με υπευθυνότητα, στα πλαίσια των ισχυουσών διατάξεων επ' ωφελεία αυτού και κατ' επέκταση της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Η Κοινοπραξία μας έχει πλήρη συναίσθηση των ευθυνών και υποχρεώσεων της και θα συνεχίσει να καταβάλει κάθε προσπάθεια στα όρια των δυνατοτήτων της, προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις για την υλοποίηση του Μετρώ της Θεσσαλονίκης με αρωγούς το Υπουργείο καθώς και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Θεσσαλονίκη 3/2/2010