

ΤΕΕ/ΤΚΜ

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Εισήγηση Ομάδας Εργασίας Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής-ΤΕΕ/ΤΚΜ

για την ημερίδα «ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ»

Το ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ αποτέλεσε αντικείμενο μελέτης για το ΤΕΕ/ΤΚΜ σε όλες τις φάσεις εξέλιξης του έργου. Στη διάρκεια της θητείας της η Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής έχει ασχοληθεί με την πορεία του έργου, διατυπώνοντας απόψεις και προτάσεις που έχουν αξιοποιηθεί από τα Όργανα Διοίκησης του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Στη συνεδρίασή της στις 25/6/2012 συζήτησε το θέμα της πορείας του έργου τα προβλήματα που έχουν παρουσιασθεί, καθώς και τον προβληματισμό που αναδύεται μέσα από ανακοινώσεις και δημοσιεύματα.

Για το λόγο αυτό, συγκρότησε Ομάδα Εργασίας από τους συναδέλφους Πρέντζα Σωτήρη ΑΤΜ, Μπίλια Πάρη ΠΜ, Κωτούλα Λεωνίδα ΠΜ, Χρίστογλου Γεώργιο ΑΤΜ, Αραβίδου Κική ΑΤΜ και Μισιρλόγλου Συμεών ΑΤΜ, προκειμένου να συγκεντρώσει και να επεξεργασθεί υλικό και πληροφορίες για την εξέλιξη του έργου και να μεριμνήσει για τη πραγματοποίηση ημερίδας στην οποία θα αναδειχθούν τα προβλήματα, θα διατυπωθούν προτάσεις και θα υπάρξουν δεσμεύσεις για την πορεία του έργου.

Το έργο του ΜΕΤΡΟ για τους Θεσσαλονικείς θεωρείται η κορωνίδα των έργων αλλά η υλοποίησή του εξελίσσεται με πολύ αργούς ρυθμούς και θεωρείται από τις βασικές αιτίες υποβάθμισης της λειτουργίας της αγοράς αλλά και γενικότερα της εικόνας της πόλης.

Η άμεση επίλυση των προβλημάτων στο έργο της βασικής γραμμής και η ταχύτερη ολοκλήρωσή του πρέπει να αποτελέσουν πρώτη προτεραιότητα της νέας πολιτικής ηγεσίας.

Η ανάθεση του δημοπρατηθέντος έργου της επέκτασης προς Καλαμαριά καθώς και η μελέτη των επεκτάσεων προς Εύοσμο – Κορδελιό και προς Σταυρούπολη – Πολίχνη – Νοσοκομεία Ευκαρπίας πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα.

Η Ο.Ε. για να σχηματίσει ολοκληρωμένη κατά το δυνατό άποψη επεδίωξε συναντήσεις και συνεργασία με εκπροσώπους: α) της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, β) της κατασκευάστριας Κοινοπραξίας γ) των αρμόδιων αρχαιολογικών υπηρεσιών και δ) συλλογικών οργάνων των εργαζομένων.

Μετά από τον κύκλο των συναντήσεων που πραγματοποιήσαμε συντάξαμε την εισήγησή μας και καταγράψαμε μια σειρά ερωτημάτων τα οποία πρέπει να

διασαφηνιστούν και καταλήξαμε σε προτάσεις οι οποίες εκτιμούμε ότι αν γίνουν αποδεκτές θα διευκολύνουν την εξέλιξη του έργου.

Η εκδήλωση πραγματοποιείται με σκοπό την πρόκληση δημόσιου διαλόγου και διατύπωση απαντήσεων σχετικά με την πορεία του έργου, τα προβλήματα και την επίλυσή τους καθώς και τις προοπτικές του.

Προτείνουμε ο τίτλος της ημερίδας να περιλαμβάνει το λογότυπο «ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ», γιατί επιδίωξή μας σήμερα είναι να ακουστούν όλες οι εκδοχές και να μη μιλάμε για φήμες και εικασίες.

Στην συνέχεια θα γίνει συνοπτική παρουσίαση του έργου και της πορείας του κατά ενότητα όπως έχει κωδικοποιηθεί από την Ομάδα Εργασίας.

Η εκδήλωση θα εξελιχθεί σε πέντε ενότητες με θεματολογία ως ακολούθως:

1) Απαλλοτριώσεις 2) Εργασίες Αρχαιολογικών ερευνών 3) Προβλήματα κατασκευής και προτεινόμενες λύσεις 4) Χρονοδιάγραμμα και Οικονομικά στοιχεία 5) παρεμβάσεις και προτάσεις φορέων.

Ανά ενότητα θα γίνει σύντομη ενημέρωση και θα απαντηθούν ερωτήματα για τα αντίστοιχα θέματα.

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1η

ΠΟΡΕΙΑ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ

Το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, μέσα στο γενικότερο πλαίσιο καθυστερήσεων που παρουσιάζει, έχει να αντιμετωπίσει και τις καθυστερήσεις που προέρχονται από τη μη έγκαιρη συντέλεση των απαλλοτριώσεων, προκειμένου να παραδοθούν οι χώροι στον Ανάδοχο. Έπειτα από την γενικότερη ενημέρωση που είχε η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ πάνω στο θέμα των απαλλοτριώσεων, ήρθε αντιμέτωπη με μία σειρά εκκρεμοτήτων που αφορούν τα παρακάτω σημεία:

- Σταθμός Παπάφη.
- Διακλάδωση Πατρικίου.
- Σταθμός Βούλγαρη.
- Σταθμός και Διασταύρωση Νέας Ελβετίας.
- Τμήμα της Σήραγγας ανοιχτού ορύγματος από τη Νέα Ελβετία στο Αμαξοστάσιο.
- Τμήμα του Αμαξοστασίου.

Είναι γνωστό σε όλους μας ότι οι απαλλοτριώσεις λόγω της ιδιαίτερα γραφειοκρατικής διαδικασίας μέχρι την κήρυξη τους αλλά και την εμπλοκή των δικαστηρίων για τον καθορισμό τιμής μονάδας αργότερα, είναι δυστυχώς απρόβλεπτες χρονικά και συνήθως ακολουθούν το δυσμενέστερο χρονικά σενάριο. Αυτό αφορά το σύνολο των δημοσίων έργων.

Έχοντας λοιπόν αυτό σαν δεδομένο αναρωτιόμαστε γιατί για ένα τόσο μεγάλο και σημαντικό έργο, δεν ακολουθήθηκε εξ' αρχής μια διαδικασία επίστευσης τους, ανάλογη με εκείνη που έγινε με τον Νόμο 2947/01 περί «Έργων Ολυμπιακής Υποδομής».

Τα κύρια ερωτήματα που τίθενται σήμερα, αφορούν στο αν κηρύχθηκαν οι απαλλοτριώσεις για τους παραπάνω Σταθμούς και αν ναι, σε τι ακριβώς στάδιο βρίσκομαστε σήμερα προκειμένου να αποδοθούν οι χώροι στον Ανάδοχο.

Επιπλέον, υπάρχει και το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί στον χώρο του Σταθμού της Νέας Ελβετίας, από όπου δεν έχει γίνει απομάκρυνση του εξοπλισμού του εργοταξίου του Δήμου Θεσσαλονίκης καθώς επίσης και στον χώρο του Σ.Μ.Α. (ΜΑΚΡΟ) απ' όπου επίσης ο Δ.Θ. πρέπει να μετακινήσει τις υποδομές του.

Στην Ο.Ε. δημιουργήθηκαν προβληματισμοί και ερωτήματα όπως:

- Σε ποιο ακριβώς σημείο βρίσκεται η πορεία απαλλοτρίωσης των παραπάνω σταθμών;
- Στον σταθμό Παπάφη, έχει κηρυχθεί απαλλοτρίωση; Υπάρχει διαδικασία διακανονισμού σε εξέλιξη με σημαντικές πιθανότητες επίλυσης του θέματος σύντομα;
- Στη Διακλάδωση Πατρικίου, έγινε το δικαστήριο στις 3 Απριλίου 2012. Έχει δημοσιευτεί η απόφαση; Σε τι φάση είμαστε σήμερα σε σχέση με την παρακατάθεση των χρημάτων; Έγινε το συμπληρωματικό δικαστήριο στις 4 Ιουλίου 2012;
- Τι δικαστικές εκκρεμότητες υπάρχουν για την απαλλοτρίωση στη Ν. Ελβετία; Υπάρχει διαδικασία διακανονισμού σε εξέλιξη;
- Στη Νέα Ελβετία και στο αμαξοστάσιο γιατί ο Δήμος καθυστερεί την απομάκρυνση των μηχανημάτων καθαριότητας και του λοιπού μηχανολογικού εξοπλισμού αφού το πρόβλημα είναι γνωστό χρόνια τώρα;
- Επίσης αναφορικά με τη Νέα Ελβετία τι πρόβλεψη υπάρχει από το Δήμο Θεσσαλονίκης σχετικά με την ανάπλαση της περιοχής, υπάρχει απαλλοτριωμένος χώρος γύρω από το σταθμό για την προσέγγιση των επιβατών, αλλά και για την προσέγγιση και στάθμευση οχημάτων; Υπάρχει πρόδος στις εργασίες του Δήμου Θεσσαλονίκης σχετικά με τη διάνοιξη της Οδού Ψελλού;

- Μπορεί να εφαρμοσθεί άλλη ταχύτερη διαδικασία στη επέκταση του Μετρό προς την Καλαμαριά;
- Υπάρχει συνεργασία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και του Δήμου Καλαμαριάς και προσδιορισμός συγκεκριμένων ενεργειών για την αποφυγή παρόμοιων προβλημάτων στο άμεσο μέλλον;

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 2η

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Είναι γνωστό ότι το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης σχεδιάστηκε επάνω σε ένα άξονα πλούσιο σε αρχαιολογικά ευρήματα. Στις αρχαιολογικές ανασκαφές, επιμερίσθηκε μεγάλο μέρος της ευθύνης για τις καθυστερήσεις του έργου, είτε λόγω της γραφειοκρατίας που απαιτούνταν είτε λόγω των ίδιων των αρχαιολογικών εργασιών.

Στις συναντήσεις με τον Ανάδοχο, την Α.Μ., το σύλλογο εργαζομένων και τις Εφορίες Αρχαιοτήτων, η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ / ΤΚΜ ενημερώθηκε ότι αρχαιολογικές ανασκαφές εκτελούνται αυτήν την περίοδο στα παρακάτω σημεία:

- Σταθμός Δημοκρατίας
- Σταθμός Βενιζέλου
- Σταθμός Αγίας Σοφίας
- Αμαξοστάσιο.

Μετά από τις συζητήσεις με τους παραπάνω φορείς διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν διαφορετικές απόψεις σχετικά με το αν θα πρέπει να προστεθεί τρίτη βάρδια στις αρχαιολογικές ανασκαφές με σκοπό την επιτάχυνση της κατασκευής.

Η τοποθέτηση στεγάστρων πάνω από τις ανασκαπτόμενες περιοχές, με σκοπό την προστασία των εργαζομένων και των αρχαιολογικών ευρημάτων από τα ακραία κλιματολογικά φαινόμενα, θα συνέβαλλε σημαντικά στην αύξηση της παραγωγικότητας και στην απρόσκοπτη συνέχεια των εργασιών.

Η τοποθέτηση στεγάστρου στο Σταθμό Βενιζέλου και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της βελτίωσης του χρόνου του ανασκαφικού έργου στο Σταθμό, μπορεί να αποτελέσει πιλότο για τους άλλους σταθμούς.

Στην Ο.Ε. δημιουργήθηκαν προβληματισμοί και ερωτήματα όπως:

- Από δημοσιεύματα στον Τύπο αλλά και από την πλευρά του Αναδόχου αποδίδεται μεγάλος μέρος των καθυστερήσεων στις αρχαιολογικές ανασκαφές.

Αν αυτό ισχύει μπορεί να υπάρξει σαφές χρονοδιάγραμμα από τις αρμόδιες Υπηρεσίες (Εφορίες) για την πορεία και την ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ανασκαφών στους παραπάνω σταθμούς;

- Έχει γίνει πρόβλεψη στο Χρονοδιάγραμμα για την αρχαιολογική εκσκαφή στα Φρεάτια εξόδου ανάγκης, στις Προσβάσεις των σταθμών και στα Φρεάτια αερισμού του κάθε σταθμού (ιδίως των σταθμών κατά μήκος της Οδού Εγνατίας);
- Μπορεί να συντμηθεί ο χρόνος ώστε να μειωθεί η γραφειοκρατία για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις αποσπάσεις ή τις καθαιρέσεις των αρχαιολογικών ευρημάτων που είναι χρονοβόρα διαδικασία;
- Θα μπορούσε η τρίτη βάρδια να καθιερωθεί πιλοτικά αρχικά στο Σταθμό Βενιζέλου όπου υπάρχει σε εξέλιξη αρχαιολογική ανασκαφή;
- Υπάρχει κάποιος τρόπος ώστε να ελέγχεται η αποδοτικότητα της ανασκαφικής έρευνας από τις Εφορίες / τον Ανάδοχο / την ΑΜ;
- Γνωρίζουν οι εφορίες αρχαιοτήτων πότε ακριβώς θα τους δοθούν οι χώροι που θα χρειαστεί αρχαιολογική ανασκαφή ώστε να μην προκύπτουν αναίτιες απολύσεις εργατοτεχνικού και επιστημονικού προσωπικού; Με τον τρόπο αυτό, θα μπορούσε να σχεδιαστεί ένα πλάνο για τον αριθμό των απασχολουμένων ανά ανασκαφική περιοχή και εργασία και τη γρήγορη μετακίνηση των εργαζομένων στα διάφορα εργοτάξια.
- Κατά καιρούς δημοσιεύματα αναφέρονται στην πιθανή έκθεση αρχαιολογικών θησαυρών σε χώρους των μελλοντικών σταθμών. Υπάρχουν έγγραφα αιτήματα και προτάσεις από τις αρχαιολογικές υπηρεσίες και αντίστοιχα έχουν εκπονηθεί σχετικές μελέτες από την Α.Μ.;
- Ποιές είναι οι εκτιμήσεις για αρχαιολογικά ευρήματα στους νέους σταθμούς του εκτελούμενου έργου και του έργου προς Καλαμαριά και προς Δυτικά;.
- Τα κονδύλια που έχουν εγκριθεί για τις αρχαιολογικές ανασκαφές επαρκούν και για τις εισόδους των σταθμών και των φρεατίων;

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 3η

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ & ΛΥΣΕΙΣ

Μετά την αρχική φάση κατασκευής, άρχισαν να παρατηρούνται καθυστερήσεις. Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν στις προηγούμενες ενότητες (καθυστερήσεις στην διαδικασία των απαλλοτριώσεων και των αρχαιολογικών ερευνών), αρκετοί χώροι δεν έχουν δοθεί ακόμα στον ανάδοχο ή δόθηκαν με σημαντική καθυστέρηση. Αυτό προκάλεσε την αναγκαστική αλλαγή του τρόπου κατασκευής ορισμένων σταθμών.

Καθυστερήσεις υπήρξαν επίσης και στη φάση αλλαγής του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ΑΕΓΕΚ Α.Ε., βασικού μέλους της κατασκευάστριας Κοινοπραξίας.

Τα τελευταία 2 χρόνια σ'αυτά τα προβλήματα ήρθε να προστεθεί και η οικονομική κρίση που προκάλεσε σημαντικά οικονομικά προβλήματα σε όλο τον τεχνικό κόσμο και επιβάρυνε την τεχνική ικανότητα του.

Οι συμβατικοί όροι και η ερμηνεία τους καθιστούν δυσχερή την βελτίωση της κατασκευασιμότητας του έργου.

Τέλος η αλλαγή του χώρου απόθεσης των προϊόντων εκσκαφής, από τον 6^ο προβλήτα που ήταν η συμβατική πρόβλεψη, καθώς και η τροποποίηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στην διαχείριση των προϊόντων αυτών.

Οι εργασίες που εκτελούνται σήμερα είναι οι εξής:

ΝΕΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ

Εκτελούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Έχει ολοκληρωθεί η εκσκαφή του Σταθμού και κατασκευάζεται η πλάκα θεμελίωσης του. Μόλις ολοκληρωθεί η κατασκευή της πλάκας θεμελίωσης θα ακολουθήσει η κατασκευή των υπόλοιπων ενδιάμεσων πλακών και της πλάκας οροφής του Σταθμού. (Μέθοδος Cut & Cover).

ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εκτελούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της πλάκας οροφής του Σταθμού. Πραγματοποιούνται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έτσι ώστε να ξεκινήσει η εκσκαφή του σταθμού και να κατασκευασθούν οι ενδιάμεσες πλάκες και η πλάκα θεμελίωσης. (Μέθοδος Cover & Cut).

ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Πραγματοποιείται Αρχαιολογική ανασκαφή.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Πραγματοποιείται Αρχαιολογική ανασκαφή.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Πραγματοποιείται Αρχαιολογική ανασκαφή.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Κατά την αρχαιολογική έρευνα αποκαλύφθηκε Βασιλική εκκλησία στο χώρο του σταθμού για αυτό, ανατέθηκε από την Αττικό Μετρό στον ανάδοχο ο επανασχεδιασμός του Σταθμού με κατάλληλη τροποποίηση του τρόπου κατασκευής του. Ο ανάδοχος αναμένει την υπογραφή του Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών (Α.Π.Ε.) ενώ η Α.Μ. συνιστά την συνέχιση των εργασιών.

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Ολοκληρώθηκε η κατασκευή των Έργων Πολιτικού Μηχανικού.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Εκτελούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Πραγματοποιείται εκσκαφή κάτω από την πλάκα -2, με τη μέθοδο Cover & Cut, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η εκσκαφή ολόκληρου του σταθμού έως την πλάκα θεμελίωσης. Η πλάκα οροφής, η πλάκα -1 και η πλάκα -2 του Σταθμού έχουν κατασκευασθεί. Μετά την ολοκλήρωση της εκσκαφής θα κατασκευασθεί η πλάκα θεμελίωσης.

Παράλληλα κατασκευάζονται τα φρεάτια αερισμού, οι προσβάσεις του Σταθμού και οι έξοδοι κινδύνου.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΠΑΦΗ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Δεν έχει παραδοθεί ο χώρος στον ανάδοχο από την ΑΜ και εκκρεμεί η έγκριση της μεθόδου κατασκευής του Σταθμού.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ

Εκτελούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Ολοκληρώθηκε η κατασκευή των έργων Πολιτικού Μηχανικού.

Κατασκευάζονται αρχιτεκτονικά τελειώματα και τα δευτερογενή σκυροδέματα.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΛΕΜΙΝΓΚ

Εκτελούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Πραγματοποιείται εκσκαφή κάτω από την πλάκα -2, με τη μέθοδο Cover & Cut, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η εκσκαφή ολόκληρου του σταθμού έως την πλάκα θεμελίωσης. Η πλάκα οροφής, η πλάκα -1 και η πλάκα -2 του Σταθμού έχουν κατασκευασθεί. Μετά την ολοκλήρωση της εκσκαφής θα κατασκευασθεί η πλάκα θεμελίωσης.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Ο λόγος είναι, ότι δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν εκσκαφές γιατί δεν υπάρχει απόφαση για τη συγκέντρωση και διαχείριση των προϊόντων εκσκαφής σύμφωνα με τον ανάδοχο, ενώ η ΑΜ συνιστά τη συνέχιση των εργασιών.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Δεν έχει παραδοθεί ο χώρος στον ανάδοχο από την ΑΜ.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Δεν έχει παραδοθεί ο χώρος στον ανάδοχο από την ΑΜ.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΝΕΑ ΕΛΒΕΤΙΑ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Δεν έχει παραδοθεί ο χώρος στον ανάδοχο από την ΑΜ.

ΣΗΡΑΓΓΑ ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΟΡΥΓΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Οι λόγοι είναι ότι δεν έχει δοθεί ολόκληρος ο χώρος από την ΑΜ στον ανάδοχο και για τον υπόλοιπο διαθέσιμο χώρο δεν υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες.

ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ

Δεν πραγματοποιούνται κατασκευαστικές εργασίες.

Οι λόγοι είναι ότι δεν έχει αποδοθεί ένα τμήμα του αμαξοστασίου όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Δήμου Θεσσαλονίκης και ότι σε άλλο τμήμα βρίσκεται σε εξέλιξη αρχαιολογική ανασκαφή η οποία δεν μπορεί να ολοκληρωθεί λόγω της μη μεταφοράς του υποσταθμού της ΔΕΗ που εξυπηρετεί τις ανάγκες των εγκαταστάσεων του Δήμου Θεσσαλονίκης. Το αμαξοστάσιο σαν οικοδομικό έργο, σύμφωνα με τον ανάδοχο, θα πρέπει να δουλεύεται ενιαία και μόλις δοθεί ολόκληρος ο χώρος.

Η άποψη της ΑΜ είναι ότι πρέπει να συνεχιστούν άμεσα οι εργασίες.

Στην Ο.Ε. δημιουργήθηκαν προβληματισμοί και ερωτήματα όπως:

- Γιατί σταμάτησαν την εκσκαφή τα ΤΒΜ στο σταθμό Ανάλυσης; Εξετάστηκαν εναλλακτικά σενάρια για τη λήψη αυτής της κρίσιμης απόφασης για τη συνέχιση του έργου και τι προβλέπεται;
- Πώς γίνεται σήμερα η διαχείριση των προϊόντων εκσκαφής και γιατί ενώ έχουμε φθάσει στο πέρας του συμβατικού χρόνου περαίωσης του έργου δεν έχει βρεθεί άλλη λύση από αυτή που προβλεπόταν στη σύμβαση;
- Οι εγκρίσεις των μελετών και οι αποφάσεις για τα συμβατικά θέματα δίνονται από τα γραφεία της ΑΜ στην Αθήνα. Αυτό υποδηλώνει ότι στη Θεσσαλονίκη είναι εγκατεστημένο μόνο ένα αναβαθμισμένο κλιμάκιο επίβλεψης. Μπορεί αυτό να τροποποιηθεί και με ποιους τρόπους;
- Υπάρχει καθυστέρηση πληρωμών του εργατοτεχνικού και επιστημονικού προσωπικού της Κοινοπραξίας και του υπεργολάβου;
- Υπάρχουν τα απαραίτητα υλικά στο έργο για την πρόοδο της κατασκευής;
- Τι ενέργειες έχει πραγματοποιήσει η ΑΜ ώστε να πιέσει τον Ανάδοχο για να καλύψει τις καθυστερήσεις που υπάρχουν στο έργο;
- Σύμφωνα με την ενημέρωσή μας ο ανάδοχος δουλεύει 5νθήμερο και 8ωρο στο μεγαλύτερο έργο της Θεσσαλονίκης. Υπάρχει συγκεκριμένος λόγος που δεν υπάρχουν τουλάχιστον 2 βάρδιες;
- Σύμφωνα με δημοσιεύματα που υπάρχουν κατά καιρούς στον τύπο, η ΑΕΓΕΚ αντιμετωπίζει σημαντικά οικονομικά προβλήματα. Μπορεί να μας γνωστοποιηθεί επίσημα ποιο είναι το ποσοστό της ΑΕΓΕΚ στην Κοινοπραξία;. Ποιος ο ρόλος της ΑΕΓΕΚ στο έργο; Υπάρχει πρόβλεψη για αλλαγή υπεργολάβου στο συμφωνητικό της Κοινοπραξίας σε περίπτωση που αυτός δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του;

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 4η

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στοιχεία Χρονοδιαγράμματος

- Ημερομηνία Ολοκλήρωσης αρχικού Χρονοδιαγράμματος : 02/10/12.
- Ημερομηνία Ολοκλήρωσης Νέου Χρονοδιαγράμματος : 25/11/16.
- Χρόνος Παράτασης : 1515 Ημερολογιακές Ημέρες.

Χρονική Διάρκεια Απαλλοτριώσεων. Εκτενής αναφορά πραγματοποιήθηκε στην 1^η θεματική ενότητα.

Χρονική Διάρκεια Αρχαιολογικών Ανασκαφών. Εκτενής αναφορά πραγματοποιήθηκε στην 2^η θεματική ενότητα.

Κρίσιμα δρομολόγια (Critical Paths) Νέου Χρονοδιαγράμματος με την παρακάτω ιεράρχιση.

- Σταθμός Αγίας Σοφίας – Αρχαιολογικές Εργασίες.
- Σταθμός Βενιζέλου – Αρχαιολογικές Εργασίες.
- Σταθμός Πατρικίου.
- Σταθμός Βούλγαρη.
- Σταθμός Αναλήψεως.
- Σταθμός Παπάφη.

Στην Ο.Ε. δημιουργήθηκαν απορίες και ερωτήματα όπως:

- Ο ανάδοχος ισχυρίζεται ότι χωρίς δική του αίτηση έλαβε γνώση απόφασης αναπροσαρμογής του χρονοδιαγράμματος και παράταση του χρόνου περαίωσης. Ποιος αποφάσισε την παράταση του χρονοδιαγράμματος;
- Σε ποιες ενέργειες προχωρούν ο Ανάδοχος και η Α.Μ όταν παρατηρείται καθυστέρηση στην υλοποίηση του χρονοδιαγράμματος;
- Ο ανάδοχος μας γνωστοποίησε επιστολή που απηύθυνε προς Ελληνικές και Ευρωπαϊκές Αρχές όπου καταγράφονται μια σειρά προβλημάτων, η ύπαρξη των οποίων δεν αμφισβητήθηκε και από την Α.Μ. Έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες από τον Ανάδοχο και την Α.Μ. για την επιτάχυνση της επίλυσης κατασκευαστικών προβλημάτων του έργου;

- Ο ανάδοχος στην προαναφερθείσα επιστολή αναφέρει ότι έχει υποβάλλει 64 ενστάσεις και έχουν απορριφθεί όλες, οδηγώντας τον στη λύση της δικαστικής οδού για πιθανή δικαίωσή του, στο απώτερο μέλλον Αυτό δεν δυσχεραίνει την πορεία κατασκευής του έργου;
- Σύμφωνα με μνημόνιο που έχει υπογραφεί μεταξύ της Α.Μ. και του Α.Π.Θ προβλέπεται η χρηματοδότηση και κατασκευή χώρου στάθμευσης στο χώρο της πανεπιστημιούπολης. Σε ποια φάση βρίσκονται οι μελέτες και οι λοιπές διαδικασίες ωρίμανσης του έργου;.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΕΕ/ΤΚΜ

- *3μηνιαία Σύσκεψη Φορέων για την πρόοδο του Έργου και δημοσιοποίηση πορίσματος (στη σύσκεψη φορέων να συμμετέχουν οι φορείς που υπέγραψαν το μνημόνιο συνεργασίας με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ).*
- *Άμεση απόδοση των υπολειπομένων χώρων στις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες στους Σταθμούς του κέντρου και η στενή παρακολούθηση της προόδου των Αρχαιολογικών Ανασκαφών πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα .*
- *Σχεδιασμός Χρονοδιαγράμματος με ημερομηνίες που θα δοθούν από τους αρμόδιους φορείς με βάση τους συμβατικούς χρόνους κατασκευής του έργου και με βάση επιταχυνόμενους και ρεαλιστικούς χρόνους κατασκευής από τον ανάδοχο.*
- *Εντατικοποίηση των εργασιών κατασκευής του έργου σε δύο βάρδιες, επτά ημέρες την εβδομάδα.*
- *Λειτουργία τρίτης βάρδιας για την επιτάχυνση των αρχαιολογικών ανασκαφών όπου απαιτείται.*
- *Άμεση συνεργασία της ΑΜ, Κ/ΞΙΑΣ και αρχαιολογικών υπηρεσιών για τη μελέτη των χώρων προβολής των αρχαιολογικών ευρημάτων στους σταθμούς.*
- *Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα τροποποιούνται ανάλογα με την πρόοδο του έργου, αλλά άμεσα, προκειμένου να βελτιώνονται οι κυκλοφοριακές συνθήκες σταδιακά και να υπάρχει ανακούφιση των τοπικών αγορών.*

- *Καταστατική τροποποίηση της Α.Μ. ή Νομοθετική ρύθμιση για την λειτουργία Επιτροπής φιλικού Διακανονισμού με στόχο την ταχύτερη επίλυση των συμβατικών διαφωνιών. Η Επιτροπή αυτή μπορεί κατ' αρχή να διασαφηνίσει τα αιτήματα του αναδόχου και τις συνολικές οικονομικές απαιτήσεις.*
- *Η τηλεδιοίκηση του σημαντικότερου έργου της Β. Ελλάδας, το οποίο θα αναπτύσσεται τις επόμενες δεκαετίες, δεν είναι ρεαλιστική και έχει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης για την πορεία του. Η δημιουργία ανεξάρτητου φορέα διοίκησης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη, με Τεχνικό Σύμβουλο την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, θα συμβάλει σημαντικά στην υλοποίηση των έργων ΜΕΤΡΟ στην πόλη. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. αποτελεί θετικό παράδειγμα, με μετρήσιμο έργο από την ίδρυσή της και η μετεξέλιξή της, ως φορέας διαχείρισης του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης αποτελεί λύση για την επιτυχή υλοποίηση του έργου».*
- *Άμεση ανάγκη για τροποποίηση του ισχύοντος νόμου για τις απαλλοτριώσεις με στόχο την επίσπευσή τους. Ο Νόμος 2947/01 περί «Έργων Ολυμπιακής Υποδομής» είναι ένας νόμος που συνέβαλε σημαντικά στη σύντμηση του χρόνου ολοκλήρωσης των απαλλοτριώσεων.*
- *Το σύστημα μελέτη – κατασκευή δημιουργεί μεγάλα προβλήματα στην κατασκευή των έργων, για αυτό πάγια θέση του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι η δημοπράτηση των έργων με πλήρεις μελέτες. Αλλά και όταν επιλέγεται από τις υπηρεσίες η δημοπράτηση ενός έργου με το σύστημα μελέτη κατασκευή, θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους διαγωνιζόμενους να τροποποιούν τις μελέτες της υπηρεσίας και να αξιολογούνται για τις τροποποιήσεις αυτές στη φάση του διαγωνισμού.*

25 Σεπτεμβρίου 2012

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΟΕ

Πρέντζας Σωτήρης ΑΤΜ

Μπίλλιας Πάρης ΠΜ

Κωτούλας Λεωνίδα ΠΜ

Χρίστογλου Γεώργιος ΑΤΜ

Αραβίδου Κική ΑΤΜ

Μισιρλόγλου Συμεών ΑΤΜ