

Το (πολύπαθο) έργο του

I. Σύντομο προηγούμενο ιστορικό

Το έργο του μετρό αποτέλεσε πεδίο διαμάχης και προβληματισμού στη Θεσσαλονίκη. Το στοιχείο του αποτελεί βασικό τμήμα του συστήματος μαζικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης και το συγκεκριμένο έργο είχε ως συμβατικό αντικείμενο την κατασκευή και λειτουργία-εκμετάλλευση (για συγκεκριμένο διάστημα) του μετρό (ως «ελαφρύ μέσο σταθερής τροχιάς») σε μήκος χάραξης γραμμής περίπου 9400 μέτρων (σχέδιο1: η χάραξη της γραμμής μετρό Θεσσαλονίκης όπως είχε δημοπρατηθεί), με (14) σταθμούς και προμήθεια (15) συρμών χωρητικότητας 500 επιβατών, αμαξοστάσιο με επισκευαστική βάση, κέντρο ελέγχου λειτουργίας κ.ά. στην ευρύτερη ζώνη της Νέας Ελβετίας (κατάντη της περιφερειακής τάφρου στην εκτός σχ. περιοχή του Δήμου Πυλαίας).

Η σχετική διαδικασία μελετών, υλοποίησης κ.λπ. ξεκίνησε (χωρίς να υπάρχουν κατοχυρωμένες βασικές πολιτικές τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας) με υιοθέτηση πρότασης σχεδιασμού και χάραξης του Δήμου Θεσσαλονίκης (τέλη δεκαετίας του 80 - αρχές δεκαετίας του 1990). Αφού το έργο δημοπρατήθηκε οριστικά με μια σχετικά σύνθετη μέθοδο παραχώρησης (1993), τελικά η σύμβαση (παραχώρησης) με τη Γαλλική εταιρεία Bouygues (ως επικεφαλής κοινοπραξίας) υπογράφηκε το Φεβρουάριο του 1999. Σχεδόν αμέσως, άρχισαν οι λεγόμενες πρόδρομες εργασίες και έρευνες (αρχαιολογικές, γεωτεχνικές, ειδικές σεισμολογικές κ.ά.) που θα συμπλήρωναν με την εκπόνηση της Γενικής Οριστικής Μελέτης. Οι εργασίες αυτές ολοκληρώθηκαν στα μέσα του 2001. Στη συνέχεια τέθηκαν για μια διετία περίπου πάλι αφενός ένα ζήτημα «τεκμηρίωσης» και διακρίβωσης της βιωσιμότητας του έργου (αυτή τη φορά για το χρηματοοικονομικό κλείσιμο και τη χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα) και αφετέρου εκ μέρους υπηρεσιών της ΕΕ ένα θέμα διακρίβωσης της μη ύπαρξης απαγορευτικής παρεμβατικής πολιτικής εκ μέρους της ελληνικής κρατικής αρχής.

II. Νέα φάση υλοποίησης μελετών και έργου

Στις αρχές Σεπτεμβρίου 2003 η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να θέσει τέρμα στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τη σύμβαση παραχώρησης του έργου του μετρό Θεσσαλονίκης. Σημειώνεται ότι η σύμβαση παραχώρησης του έργου είχε κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή και αποτελούσε νόμο του Κράτους (από το 2001). Ταυτόχρονα, αποφασίστηκε να συνεχιστεί η διαδικασία εκπόνησης (ή επιβεβαίωσης υφιστάμενων) μελετών και να γίνει προκήρυξη για την κατασκευή του έργου ως «δημόσιου έργου». Με βάση

τα παραπάνω και τις διαδικασίες, οι ελληνικές αρχές όφειλαν να υποβάλουν είτε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή «αίτηση επιβεβαίωσης του επιπέδου κοινοτικής ενίσχυσης» (όπως ονομάζεται η αίτηση για ενίσχυση ή συγχρηματοδότηση) είτε να ενημερώσουν ανάλογα τη Διαχειριστική Αρχή του προγράμματος χρηματοδότησης και παρακολούθησης του έργου του μετρό Θεσσαλονίκης (Πρόγραμμα «Οδική Άξονες, Λιμάνια, Αστική Ανάπτυξη» του ΥΠΕΧΩΔΕ). Η σχετική συζήτηση για τον πιθανό προϋπολογισμό και τον τρόπο χρηματοδότησης του έργου (στην Επιτροπή Παρακολούθησης) όπως και η ενημέρωση της Διαχειριστικής Αρχής έγιναν στα τέλη Νοεμβρίου 2003. Η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ» (AM AE) αποφασίστηκε ότι -ως κατέχουσα εμπειρία και τεχνογνωσία- να προσδιοριστεί επίσημα **ως ο φορέας ο οποίος θα αναλάβει την υλοποίηση του έργου** (με νομοθετική ρύθμιση που έγινε ακριβώς στα τέλη του περασμένου έτους). Η (AM AE) θα υποβάλει την τελική πρόταση του έργου (για αξιολόγηση) στη Διαχειριστική Αρχή καθώς και θα διαχειριστεί τα σχετικά της δημοπράτησης κλπ.

Μετά τα παραπάνω, ξεκίνησε η νέα δημοπράτηση του έργου ως διαγωνισμός για τη «μελέτη, κατασκευή και θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος στον ελληνικό τύπο και στο συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων S 3 της 6.1.04 και S 29 της 11.02.04). Στο παραπάνω πλαίσιο, μέχρι σήμερα δόθηκαν ήδη δυο παρατάσεις (μεταθέσεις) της λήξης της προθεσμίας για την παραλαβή των προσφορών ή αιτήσεων συμμετοχής στο διαγωνισμό (ισχύει σήμερα η ημερομηνία 17 Μαΐου 2004) και της αποστολής της πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε επιλεγμένους υποψηφίους (ισχύει η ημερομηνία 26 Ιουλίου 2004).

III. Νέος διαγωνισμός και «λεπτομέρειες» του έργου

Έχει αποφασιστεί ότι ο πλήρης διαγωνισμός θα διενεργηθεί (με βάση «προμελέτη» και νέα συγκοινωνιακή προσέγγιση που εκπονούνται σήμερα από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ) σε χρόνο που δεν φαίνεται να είναι νωρίτερα από τον Νοέμβριο του 2004. Λεπτομέρειες για την προμελέτη και τις άλλες τεχνικές μελέτες δεν έχουν διαρρεύσει μέχρι σήμερα ως επίσημη ενημέρωση, παρά ως «υπηρεσιακή» πληροφόρηση, «ζυμώσεις» και μεμονωμένα αποσπασματικά στοιχεία. Οι όμιλοι οι οποίοι θα προεπιλεγούν (του α' σταδίου) θα υποβάλουν στο β' στάδιο του διαγωνισμού τεχνική και οικονομική προσφορά. Το αντικείμενο του διαγωνισμού είναι **Μελέτη – Κατασκευή και Θέση σε λειτουργία του έργου του μετρό** (όλα δηλαδή

τα έργα πολιτικού μηχανικού, σιδηροδρομικά και ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα, αμαξοστάσιο τροχαίου υλικού, θέση σε λειτουργία, οργάνωση συντήρησης και συντήρηση για 3 χρόνια. Ο ενδεικτικός προϋπολογισμός του έργου φέρεται να είναι: 800 εκ. ευρώ (τιμές τέλους 2003).

Η νέα προσέγγιση (με την έγκριση του ΥΠΕΧΩΔΕ τον Οκτώβριο του 2003) αφορά στην **αξιολόγηση και τον έλεγχο της υπάρχουσας Γενικής Οριστικής Μελέτης (ΓΟΜ) του έργου**. Στοχεύεται η βελτιστοποίηση της κατασκευαστικής μεθόδου, των χαρακτηριστικών και των προδιαγραφών του έργου, των Η/Μ συστημάτων και του τροχαίου υλικού (αφού αυτά συντάχθηκαν από τον ανάδοχο της προηγούμενης σύμβασης παραχώρησης και, άρα, βασίζονται στις επιλογές των συγκεκριμένων εταιρειών της κοινοπραξίας). Στοχεύεται επίσης η τελική διερεύνηση δυνατοτήτων υλοποίησης νέων τεχνολογιών και Η/Μ συστημάτων. Κρίνεται ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτιώσεων στα έργα Π/Μ και απαιτούνται σημαντικές τροποποιήσεις στις προδιαγραφές των Η/Μ και των συστημάτων τροχαίου υλικού. Άρα, κρίθηκε απαραίτητη η σύνταξη νέας προμελέτης (ήδη σε εξέλιξη) με βάση την οποία θα δημοπρατηθεί το έργο.

Το άρθρο αυτό επικεντρώνει το ενδιαφέρον περισσότερο στα ζητήματα του υπόγειου μέσου σε σταθερή τροχιά (μετρό) στη Θεσσαλονίκη, καθώς η αρχική φιλοσοφία παίζει πρωτεύοντα ρόλο και θα καθορίσει εν πολλοίς και τις προτάσεις για επιφανειακά μέσα (γραμμές τραμ, λεωφορειακές γραμμές, σταθμούς μετεπιβίβασης και χώρους στάθμευσης, θαλάσσια αστική συγκοινωνία, πολιτική δημόσιων συγκοινωνιών κ.λπ.). Οι συνδέσεις των μέσων είναι συνθετότερα ζητήματα και πρέπει να απασχολήσουν την πόλη και τους φορείς σε επόμενες φάσεις.

IV. Βασικές προτεινόμενες αλλαγές της υπάρχουσας Γενικής Οριστικής Μελέτης

A. Σε ότι αφορά στα έργα Πολιτικού Μηχανικού:

- Μεγαλύτερο βάθος κατακόρυφης χάραξης
- Κατασκευή σιρράγγων ανατολικά του σταθμού «Πανεπιστήμιο» με δυο μικρού μεγέθους μηχανήματα TBM («μετροπόντικες»), αντί για ένα μεγάλο
- Διάταξη – μέγεθος – σχεδίαση σταθμών: τροποποιούνται για να μπορεί να γίνει ομοιογενής η σχεδίαση και η μέθοδος κατασκευής

B. Σε ότι αφορά στα έργα Ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων:

- Τροποποίηση τεχνικών προδιαγραφών
- Διερεύνηση νέων τεχνολογιών (συρμοί αυτόματης λειτουργίας, αυτόματες θύρες στις αποβάθρες και συνακόλουθες τροποποιήσεις στα Η/Μ συστήματα λόγω αυτών, κλιματισμός, τηλεματική κ.ά.)

Οφείλει βέβαια να γίνει προσπάθεια για πλήρη **διερεύνηση των παραμέτρων στρατηγικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού** και ένας έλεγχος σκοπιμότητας όλων των επιμέρους στοιχείων του έργου. Για παράδειγμα, πρέπει να εξετασθούν η **σύνδεση και η σχέση του μετρό** ως έργου με όλα τα υπάρχοντα ή μελλοντικά επιφανειακά μέσα μεταφοράς στην πόλη, το φλέγον ζήτημα της στάθμευσης, της διαμπερούς κυκλοφορίας και των μέτρων ελάφρυνσης της κυκλοφορίας με ΙΧ οχήματα, της ενίσχυσης της κυκλοφορίας με αστικές συγκοινωνίες και ήπια μέσα μεταφοράς, την ανάγκη για ισχυρή διασύνδεση σε σταθμούς και μεγάλους χώρους μετεπιβίβασης, την ανάγκη για εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και οδικής ασφάλειας, την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων κ.ά.π. Είναι γνωστό ότι τα δεδομένα του σχεδιασμού ήταν κατά βάση εμπειρικά (δεκαετία 1980, δεν υπήρχε συγκροτημένο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορικών συστημάτων του ΠΣΘ). Στους κύκλους των τεχνικών υπήρξε τόσο κατά το παρελθόν όσο και



Σχ.1 Μετρό Θεσσαλονίκης: Γραμμή κορμού (Η προηγούμενη σύμβαση παραχώρησης)

Πηγή: Ενημερωτικό τεύχος Αττικό Μετρό, προτάσεις συμβούλων SYSTRA κ.α.