



ΑΠΟΨΗ



**ΚΥΡΙΑΚΟΣ
Ε. ΓΕΩΡΓΙΟΥ**
Εργάτης Γνώσης

Περί διαχείρισης έργων ο λόγος Η περίπτωση της Πλατείας Ελευθερίας

Στο περασμένο άρθρο έγινε αναφορά στη διαχείριση έργων και στους τρεις σημαντικούς παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν την επιτυχία του έργου και οι οποίοι θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη ώστε το κάθε έργο να ολοκληρώνεται με επιτυχία και με την προσδοκώμενη ποιότητα μέσα στα χρονικά και οικονομικά πλαίσια που έχουν τεθεί (σιδηρούν τρίγωνο). Καθοριστικό ρόλο στην επιτυχή ολοκλήρωση του κάθε έργου έχουν οι Κρίσιμοι Παράγοντες Επιτυχίας, στους οποίους έγινε αναφορά στο προηγούμενο άρθρο.

Ακόμη, η βέλτιστη πρακτική προβλέπει ότι ο επικεφαλής ενός έργου πρέπει να είναι ο ιδιοκτήτης της επιχειρηματικής προσπάθειας (business case owner), ο οποίος θα έχει και τον τελικό λόγο. Η ίδια βέλτιστη πρακτική προβλέπει ότι θα πρέπει να λειτουργεί συμβούλιο, αποτελούμενο από τον ιδιοκτήτη του έργου, τον κύριο εργολάβο και εκπρόσωπο των χρηστών, το οποίο θα επιβλέπει την εξέλιξη του έργου και θα λαμβάνει τις δέουσες αποφάσεις και θα προβαίνει στις δέουσες ενέργειες. Αυτό φαίνεται ότι δεν ισχύει στην περίπτωση της αναδόμησης της Πλατείας Ελευθερίας. Αλλά για αυτά περισσότερα πιο κάτω.

Στα πιο πάνω προστίθεται ένας ακόμη Κρίσιμος Παράγοντας Επιτυχίας που έχει να κάνει με τη διαχείριση των νομικών συμβολαίων του έργου και τη δυνατότητα των συμβαλλομένων να επιλύουν τυχόν διαφορές και προβλήματα που προκύπτουν.

Στο σημείο αυτό, το **ΕΤΕΚ** εισηγείται πως είναι απαραίτητη η αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης διαφορών και ειδικότερα η χρήση της διαδικασίας της κρίσης (adjudication), ώστε να λαμβάνεται αρχικά μια ενδιάμεση δεσμευτική απόφαση για τις οικονομικές και όποιες άλλες διαφορές αναφύονται μεταξύ των μερών, με στόχο να συνεχίζεται απρόσκοπτα και ανεμπόδιστα η υλοποίηση του έργου, μέχρι την οριστική ρύθμιση του συνόλου των διαφορών. Μια άλλη μορφή εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών είναι η υποχρεωτική διαιτησία. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να επισημανθεί πως η επιλογή της

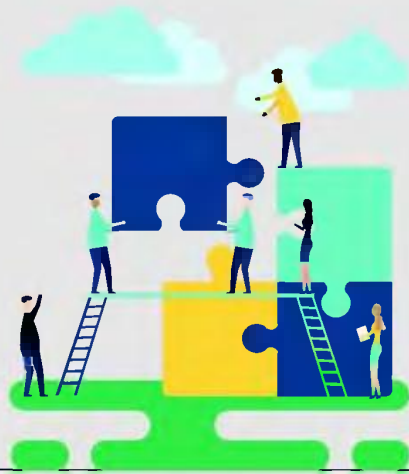
δικαστικής οδού για την επίλυση τέτοιων διαφορών δεν είναι η βέλτιστη. Αντίθετα, αποτελεί σημαντική τροχοπέδη και έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις διεθνείς τάσεις, όπου για τα ίδια ζητήματα τα δικαστήρια αποτελούν την έσχατη επιλογή.

Η βιβλιογραφία είναι διάσπαρτη από περιπτώσεις αποτυχημένων έργων που συνήθως ξεπερνούν τα χρονικά και οικονομικά πλαίσια που έχουν τεθεί, αλλά κυριότερα που αποτυγχάνουν στο κρίσιμότερο σημείο, που αφορά το τελικό αποτέλεσμα / παραδοτέο. Υπάρχουν δε περιπτώσεις όπου η αποτυχία ήταν καταστροφική για τους επηρεαζόμενους οργανισμούς.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η γραμμή του υπόγειου σιδηρόδρομου του Λονδίνου Crossrail (Elizabeth Line), μήκους 117 χλμ., η οποία διατρέχει το Λονδίνο στον άξονα ανατολή-δύση. Με έναν αρχικό προϋπολογισμό των £14,8 δισ., το συνολικό κόστος έχει ανέλθει σε £18,25 δισ. και ενώ ήταν αρχικά προγραμματισμένη να αρχίσει λειτουργία το 2018, εκτιμάται ότι θα είναι έτοιμη κάποια στιγμή μέσα στο 2021, με συνεπακόλουθη ανάλογη αύξηση του κόστους.

Ακόμη ένα παράδειγμα από το Ηνωμένο Βασίλειο αφορά την κατάρρευση του συστήματος πληροφορικής της τράπεζας TSB, τον Απρίλιο του 2018. Μέχρι και 1.900.000 πελάτες κλειδώθηκαν έξω από τους λογαριασμούς τους για εβδομάδες και τα προβλήματα χειράστηκαν μήνες για να επιλυθούν πλήρως. Ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος της Τράπεζας, Paul Pester, παραιτήθηκε πέντε μήνες μετά την αποτυχία, η οποία κόστισε στην τράπεζα £330 εκατ. και προκλήθηκε από μια κακοσχεδιασμένη μετανάστευση λογαριασμών πελατών σε ένα νέο σύστημα. Η χειρότερη περίπτωση αποτυχίας υπηρεσίας από μια βρετανική τράπεζα ήταν το 2012, όταν μια ενημέρωση λογισμικού απέκοψε περισσότερους από 6,5 εκατ. πελάτες της τράπεζας RBS από τους λογαριασμούς τους.

Στη Λευκωσία βρίσκονται σε εξέλιξη μια σειρά από σημαντικά **αναπτυξιακά έργα**, πέρα από την Πλατεία



Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ
ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟ ΥΠΟ
ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΚΑΙ
ΜΕ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑ ΣΥΜΒΑΛΕΙ
ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗ ΤΗΣ

Ελευθερίας, τα οποία όταν ολοκληρωθούν θα αλλάξουν εξ ολοκλήρου την όψη της πόλης. Αυτά αφορούν την ανακατασκευή της Λεωφόρου Ομήρου και τη δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης, την ανάπλαση του εμπορικού τριγώνου Μακαρίου-Ευαγόρου-Στασιγράτους, την ανάπλαση και μονοδρόμηση των Λεωφόρων Καλλιπόλεως και Μακαρίου, την ανάπλαση της Κυριάκου Μάτση και την αναδόμηση και αποκατάσταση του ιστορικού Παγκυπρίου Γυμνασίου.

Επίσης, στολίδι για την πόλη αποτελεί η πρόσφατη ανακαίνιση του Δημοτικού Θεάτρου Λευκωσίας, ενός εμβληματικού κτιρίου, όπως και η λειτουργία του νέου Δημοτικού Μεγάρου και η ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου.

Τα αρχιτεκτονικά σχέδια για την Πλατεία Ελευθερίας είναι έργο της διεθνούς φήμης Zaha Hadid και του γραφείου της και εκπονήθηκαν μετά από πανευρωπαϊκό διαγωνισμό. Από την αρχή όμως υπήρξαν αντιδράσεις, οι οποίες και συνεχίζονται, για το κατά πόσον ο πραγματικά επιβλητικός σχεδιασμός συνάδει με τον περιβάλλοντα χώρο και την πόλη ευρύτερα. Ακόμη, υπάρχει προβληματισμός αν ο τεράστιος όγκος λευκού μπετόν αρμέ στο κέντρο της πόλης συνάδει με ένα μεσογειακό κλίμα και τις έντονες θερμοκρασίες του θέρους.

Στην πορεία υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις, καθώς και αλλαγή του κύριου εργολάβου και άλλων εργολάβων. Ακόμη και η πολυσυμβρία της περιόδου 2018-2019 συντέινει στο να καθούν πολύτιμες εργατοώρες. Από τις αναφορές στον Τύπο και την αργή εξέλιξη των εργασιών, δημιουργούνται ερωτήματα αν για την ολοκλήρωση του έργου είχαν εργασθεί ή συνεχίζουν να εργάζονται ικανοποιητικός αριθμός εργαζομένων. Επίσης, δεν υπάρχει σαφής πληροφόρηση ως προς το τελικό κόστος του έργου.

Ο επιβλέπων αρχιτέκτονας αναφέρεται σε ένα ποσό της τάξης των €20-22 εκατ., ενώ δημοσιογραφικές πηγές αναφέρονται σε ποσά που ξεπερνούν τα €45 εκατ.

Το ΕΤΕΚ, εξ αφορμής του έργου της ανάπλασης της Πλατείας Ελευθερίας, θέτει και άλλα θέματα για προβληματισμό, λαμβάνοντας υπόψη περιπτώσεις διαφόρων άλλων έργων που έχουν απασχολήσει τα μέσα μαζικής ενημέρωσης το τελευταίο διάστημα, κυρίως ως προς την αδυναμία τήρησης των

χρονοδιαγραμμάτων και του οικονομικού προγραμματισμού. Το Επιμελητήριο προτείνει την επανεξέταση, με σοβαρότητα και αίσθηση ευθύνης, του μηχανισμού διαχείρισης των δημόσιων έργων, ο οποίος φαίνεται να χρήζει άμεσου επανασχεδιασμού.

Τα προβλήματα που παρατηρούνται εντείνονται, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις ανάθεσης μεγάλων και σημαντικών κατασκευαστικών έργων σε ξένους οίκους, με όρους ανάθεσης και μηχανισμούς διαχείρισης και παρακολούθησης που θα πρέπει να προβληματίσουν. Η παρατήρηση είναι σημαντική, γιατί μέσα από τις αναφορές στον ημερήσιο Τύπο και τον δημόσιο διάλογο φαίνεται ότι ο αρχιτεκτονικός οίκος καθορίζει από μόνος του τα επίπεδα ποιότητας και τις τεχνικές προδιαγραφές για την ολοκλήρωση του έργου. Έχουν σημειωθεί αρκετές περιπτώσεις όπου ο αρχιτέκτονας ζήτησε επανειλημμένες επαναλήψεις και έγινε μετάκληση ξένων ειδικών για συγκεκριμένες εργασίες, απόρριψη τοπικών υπεργολάβων και παραδοτέων και ανάθεση εργασιών και παραδοτέων σε εταιρείες του εξωτερικού. Αυτές οι πρακτικές οδηγούν σε καθυστερήσεις και συνεπακόλουθη αύξηση του κόστους.

Η ανάπλαση της Πλατείας Ελευθερίας αποτελεί το σημαντικότερο υπό εξέλιξη έργο για την πρωτεύουσα και με την ολοκλήρωσή του θα συμβάλει σημαντικά στην πολεοδομική και οικονομική αναζωογόνησή της. Προς το παρόν αποτελεί ένα ημιτελές έργο το οποίο προβληματίζει και ενίοτε εξοργίζει τους δημότες.

Οι δημότες ζουν σε μια πόλη-εργοτάξιο, βιώνουν τους κλειστούς και υπό κατασκευή δρόμους και τις μεγάλες ώρες της κυκλοφοριακής συμφόρησης και δυσανασχετούν. Η αλήθεια όμως είναι ότι στη Λευκωσία έγιναν και γίνονται σημαντικά έργα, με την ολοκλήρωση των οποίων η κατάσταση θα βελτιωθεί σημαντικά και η πόλη μας θα είναι ακόμη ομορφότερη.

Υ.Γ.: Στο πλαίσιο της διαφάνειας θα πρέπει να δηλωθεί ότι ο αρθρογράφος και ο Δήμαρχος Λευκωσίας έχουν πνευματική συγγένεια.