

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

- A. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- B. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- Γ. ΚΟΣΤΟΣ - ΠΟΡΟΙ
- Δ. ΦΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- Ε. ΧΑΡΤΕΣ

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η Αναγκαιότητα και η Σκοπιμότητα του Έργου

- Σ' αυτή τη φάση προβλέπεται η κατασκευή της κύριας γραμμής Μετρό με διαφοροποίηση της αρχικής χάραξης προς Καλαμαριά ενώ μελετάται η επέκταση προς Σταυρούπολη.
- Με το έργο αυτό θα υπάρξουν θετικές επιδράσεις στην κίνηση, τη ζωή και το ρυθμό της πόλης πιο συγκεκριμένα:
 - Θα μειωθούν δραστικά οι χρόνοι μετακινήσεων κατά μήκος της παραπάνω διαδρομής.
 - Θα ανακουφιστεί σημαντικά το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.
 - Θα υπάρξει στροφή μετακινήσεων από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς προς το Μετρό.
 - Θα υπάρξουν ευνοϊκές επιπτώσεις στο περιβάλλον της Θεσσαλονίκης.

Τεχνικά Χαρακτηριστικά και Δεδομένα του Έργου

- Μήκος αρχικής χάραξης 9,33 χλμ.
- Αριθμός σταθμών 14 (αρχική χάραξη)
- Κατασκευή σε σήραγγα 3 χλμ.
- Κατασκευή με εκσκαφή και επικάλυψη 6,33 χλμ.
- Μεταφορική ικανότητα 16.500 επιβάτες ανά ώρα αιχμής και κατεύθυνση
- Χρόνος διαδρομής υπολογίζεται σε 16 λεπτά της ώρας.
- Στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνονται :
 - Όλες οι απαραίτητες έρευνες, μελέτες διερευνήσεις και κατασκευές για τις σήραγγες και τους σταθμούς, τα έργα προεργασίας και υποδομής
 - Ο σχεδιασμός, η προμήθεια και εγκατάσταση του πάσης φύσεως ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού
 - Η προμήθεια του τροχαίου υλικού και ανταλλακτικών του
 - Ο εξοπλισμός των σταθμών και οι απαραίτητες δοκιμές.
- Επίσης περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες μελέτες και κατασκευές για την μετέπειτα συντήρηση, λειτουργία και εκμετάλλευση δικτύου.

Κόστος - Πόροι

- Το έργο θα γίνει με το σύστημα Μελέτη - Κατασκευή και με συγχρηματοδότηση και παραχώρηση της εκμετάλλευσης του στον ανάδοχο για 25 χρόνια.
- Στα 25 χρόνια περιλαμβάνεται και ο χρόνος κατασκευής του έργου που εκτιμάται σε μια πενταετία.
- Στη φάση της λειτουργίας του έργου, προβλέπεται επιδότηση της αξίας του εισιτηρίου.
- Το ζητούμενο ποσοστό επιδότησης λήφθηκε υπόψη στην αξιολόγηση των προσφορών.
- Η συμμετοχή του δημοσίου στην χρηματοδότηση του έργου ανέρχεται σε 40 δισ. δραχμές σε τιμές του 1993. Αυτό το ποσό θα καλυφθεί από Εθνικούς και Κοινοτικούς Πόρους.
- Το συνολικό κόστος, χωρίς επεκτάσεις, είναι με βάση τις προσφορές της τάξης των 120 δισ. δρχ. (περιλαμβάνεται και το κόστος των παράλληλων έργων περίπου 10 δισ.) (σε τιμές 1.1.93)

Φάσεις Εξέλιξης και Υλοποίησης του Έργου

α. Ιστορικό

- Α' φάση προεπιλογή 8 δμίλων εταιρειών
- Αυγустος 93 κατάθεση προσφορών από 5 ομίλους
- Δεκέμβριος 93 ανασυγκρότηση Ειδικής Επιτροπής Αξιολόγησης
- 5 Απριλίου 94 ολοκλήρωση έργου Ειδικής Επιτροπής Αξιολόγησης Αναδόχου
- Ιούνιος 94 έγινε ανακήρυξη 1ου προσωρινού αναδόχου (κοινοπραξία ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ) μειοδότη και 2ου προσωρινού αναδόχου (κοινοπραξία ΒΟΥΥΚΥΕΣ)

β. Εξέλιξη Προγράμματος

- Έχει λήξει η διαδικασία του διαγωνισμού
- Εναρξη φάσης διαπραγματεύσεων, προβλεπόμενη ολοκλήρωση εντός Σεπτεμβρίου
- Η σύμβαση που θα υπογραφεί θα κυρωθεί με νόμο στη Βουλή
- Εναρξη συμπληρωματικών μελετών, ερευνών και προπαρασκευαστικών έργων εντός του 4ου τριμήνου 1994

γ. Φορέας Υλοποίησης

- Ο φορέας Διαχείρισης και Εποπτείας για την υλοποίηση του Έργου θα είναι **Α.Ε ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ** κατά το πρότυπο της **Α.Ε ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ**. Η συστάσή της θα γίνει αμέσως με πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ.