



13 ΑΠΡ 2017

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου , τηλ. 210 6508338

Παπάγου 13-04-2017

Αρ. Πρωτ **794**

✓Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ « Αλυσιδωτές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων επέκτασης του τραμ και του μετρό στον Πειραιά »

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 4065/09.03.2017 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Αθανάσιος Θεοχαρόπουλος

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Αθανάσιο Θεοχαρόπουλο

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή για τα εξής :

(i) Όσον αφορά στα Έργα Τραμ:

1) Έχει ολοκληρωθεί το 40% του Έργου.

2) Όπως είναι γνωστό το Έργο κατασκευάζεται σε μία περιοχή υψηλού αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με αποτέλεσμα οι εργασίες να εκτελούνται με συγκεκριμένη διαδικασία. Ο αριθμός των ευρημάτων που έχουν αποκαλυφθεί μέχρι σήμερα είναι αρκετά σημαντικός, η διαχείριση δε μερικών εξ αυτών, λόγω της σημαντικότητάς των, απαιτήσε και απαιτεί την εισαγωγή για γνωμοδότηση είτε στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ) είτε στο Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων (ΚΣΝΜ), διαδικασίες αρκετά χρονοβόρες, οι οποίες, όπως είναι φυσικό, συμβάλουν στην ολίσθηση του Χρονοδιαγράμματος. Έτσι και οι αρχαιολογικές έρευνες που βρίσκονται σε εξέλιξη τόσο στη Βασ. Γεωργίου όσο και σε άλλα σημεία του Έργου, δεν βοηθούν στην ομαλή ανάπτυξη του έργου και στην τήρηση του Χρονοδιαγράμματος. Η κυριότερη εμπλοκή την περίοδο αυτή, είναι η ανεύρεση τμήματος των θεμελίων του κατεδαφισθέντος παλαιού Δημαρχείου στην πλατεία Ωρολογίου, στη θέση που πρόκειται να κατασκευασθεί

ο νέος Υποσταθμός Έλξης. Το θέμα εισήχθη και συζητήθηκε στο Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων (ΚΣΝΜ) στις 02.03.2017 και αναμένεται η έκδοση της Υπουργικής απόφασης, από την οποία θα κριθεί αν θα επιτραπεί η συνέχιση των εργασιών στη συγκεκριμένη θέση. Η εκκρεμότητα αυτή, όπως είναι φυσικό, δημιουργεί καθυστερήσεις, για τις οποίες γίνεται προσπάθεια σε συνεργασία πάντα με τις αρμόδιες υπηρεσίες (του Υπουργείου Πολιτισμού) να ελαχιστοποιηθούν.

- 3) Η εταιρεία, σύμφωνα με τις δυνατότητες που της παρέχει η νομοθεσία περί δημοσίων έργων και η σύμβαση του Έργου, καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την έγκαιρη και επιτυχή ολοκλήρωση του Έργου, προκειμένου να αποδοθεί αυτό το συντομότερο δυνατό σε χρήση, γεγονός που θα βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες κυκλοφορίας στην πόλη του Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή. Οι αντιξοότητες όμως που προαναφέραμε καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση του Έργου εντός του εγκεκριμένου κατά την κείμενη νομοθεσία χρονοδιαγράμματος που προβλέπει την ολοκλήρωσή του μέχρι 20-03-2017 και επιβάλλουν την παράτασή του. Η διαδικασία χορήγησης παράτασης, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Νόμου, βρίσκεται σε εξέλιξη.
- (ii) Όσον αφορά στην Επέκταση Μετρό στον Πειραιά :
- Έχει ήδη ολοκληρωθεί περίπου το 67% της σήραγγας με TBM ενώ σε προχωρημένο στάδιο βρίσκονται οι εργασίες κατασκευής των περισσότερων Σταθμών.
 - Πράγματι έχουν σημειωθεί καθυστερήσεις σε ορισμένα μέτωπα του Έργου που σχετίζονται με αιτίες οφειλόμενες σε τρίτους παράγοντες που αναφέρετε και εσείς όπως τα αρχαιολογικά ευρήματα, η αναμονή δικαστικών αποφάσεων για εκκένωση απαλλοτριωθέντων κτισμάτων, η ανάγκη μετατόπισης, επομένως και επανασχεδιασμού του Σταθμού «Πειραιάς» λόγω εύρεσης μεγάλου υπόγειου αγωγού σε διαφορετική θέση από αυτήν που υποδείκνυαν τα παλαιά σχέδια των αρμοδίων οργανισμών, οι δυσκολίες ρευστότητας της Αναδόχου Κοινοπραξίας, η εύρεση υπολειμμάτων πυρομαχικών του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στον Σταθμό «Πειραιάς» και άλλοι τεχνικοί λόγοι.
 - Ήδη καταβάλλονται προσπάθειες για την ελαχιστοποίηση των συνεπαγομένων καθυστερήσεων και την οριστικοποίηση αναθεωρημένου ρεαλιστικού χρονοδιαγράμματος, με στόχο τη λειτουργία του τόσο σημαντικού Έργου για τους κατοίκους του Πειραιά και των όμορων Δήμων, εντός του 2020.
- (iii) Η λύση της μερικής λειτουργίας των τριών (3) πρώτων Σταθμών στις αρχές του 2019 είναι τεχνικά εφικτή, ενώ θα εξυπηρετήσει χιλιάδες συμπολίτες μας από την

Αγ. Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό και τη Νίκαια. Η ενωρίτερη λειτουργία των ως άνω Σταθμών είναι κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέρουσα, και αφορά υποβαθμισμένες περιοχές του Πειραιά που πλήττονται υπέρμετρα από την κρίση.

(iv) Ρήτρες για τη μη τήρηση προθεσμιών ενός Έργου προβλέπονται σύμφωνα με το άρθρο 49 του Ν. 3669/08 και τις Συμβάσεις των Έργων για τις Ενδεικτικές και Αποκλειστικές Προθεσμίες που δεν τηρούνται με αποκλειστική υπαιτιότητα του Αναδόχου, και όταν διαπιστωθεί καθυστέρηση με υπαιτιότητα του αναδόχου, επιβάλλονται.

(v) Στα συγχρηματοδοτούμενα Έργα δεν υπάρχουν προβλέψεις που να αφορούν σε αποζημιώσεις περιοίκων ή καταστηματαρχών εξαιτίας των Έργων. Έχει ληφθεί μέριμνα ώστε η επιρροή στις όμορες ιδιοκτησίες των εργοταξίων να είναι η ελάχιστη δυνατή και η απαραίτητη κάθε φορά για την διεξαγωγή των εργασιών.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. βρίσκεται σε συνεχή επαφή τόσο με τις Δημοτικές Αρχές των εμπλεκόμενων Δήμων και με την Περιφέρεια Πειραιά όσο και με τον Εμπορικό Σύλλογο Πειραιά αλλά και με τους ενδιαφερόμενους πολίτες, προκειμένου να ελαχιστοποιούνται τα όποια προβλήματα ανακύπτουν εξαιτίας των Έργων μας.

Στην προσπάθειά μας να μειώσουμε τις επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό και στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης επιταχύνθηκαν και ολοκληρώθηκαν εργασίες του τροχιόδρομου και των προσκείμενων σε αυτόν πεζοδρομίων, στις οδούς Γρ. Λαμπράκη, Βασ. Γεωργίου και Εθν. Αντιστάσεως.

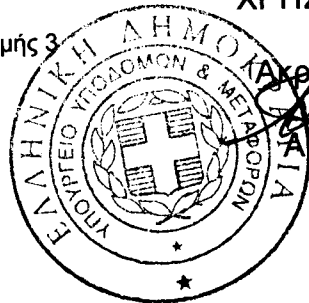
Όσον αφορά την αναφερόμενη ασυνέπεια στα χρονοδιαγράμματα είναι σαφές ότι πέραν των τεχνικών προβλημάτων που παρουσιάσθηκαν, υπήρχαν διαχειριστικά λάθη, νομικές εμπλοκές και παρεμβάσεις φορέων της περιοχής, προβλήματα αναγόμενα χρονικά πριν το 2015, τα οποία αντιμετωπίσθηκαν μεν επί των ημερών μας αλλά άφησαν το αποτύπωμα τους στην εξέλιξη των έργων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Συνημμένα

- Συνοπτικός πίνακας εξέλιξης έργων TRAM
- Συνοπτικός πίνακας εξέλιξης έργων ΜΕΤΡΟ Γραμμής 3

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ



Αρμόδιος Αντίγραφο
Αρετή Κονταρίνη

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου



ΣΥΝ ①

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΤΙΜΗΜΑ : 49.820.832,68 ΕΥΡΩ (χωρίς ΦΠΑ)

ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ : 750 ΗΜΕΡΕΣ (αρχική συμβατική διάρκεια)
Υπογραφή Σύμβασης : 14/01/2013
Αρχική συμβατική ολοκλήρωση: 03/02/2015

ΑΝΑΔΟΧΟΣ : ΘΕΜΕΛΗ Α.Τ.Ε.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ:

Σύμβαση Εκτέλεσης Έργου CON-003/12 «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ, ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΥ (ΤΡΑΜ) ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟΥ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ, ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ»

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΑΡΙΘΜΟΥ ΕΡΓΟΥ : 2012ΣΕ06590002

2^η ΑΙΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ 12/2015 - ΑΔΑΜ : 15REQ003506070

ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΚΑΤ' ΕΤΟΣ:

Έτος	2013	2014	2015	2016 (08/16)	2017
Ποσό (€) (χωρίς προκαταβολή)	218.578,86	3.403.263,98	5.961.493,76	10.024.396,55	988.044,18
Ποσοστό	0,44%	6,83%	11,97%	20,12%	1,98%

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ : 41,34 % (20.595.777,33€ / 49.820.832,68€), 01/2017

*στα παραπάνω ποσά περιλαμβάνονται και τα απολογιστικά και οι δαπάνες αναθεώρησης και τα απρόβλεπτα.

ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΥΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ:

Οι εργασίες δεν διεκόπησαν σε καμία φάση του Έργου, αλλά καταγράφηκε καθυστερημένη έναρξη των εργασιών (15 μήνες μετά την υπογραφή) που σχετίζονται με τον τροχιόδρομο, η οποία έγινε στις 23 Απριλίου 2014 (έναρξη εργασιών αστικού σχεδιασμού απέναντι Λαμπράκη), λόγω της απαίτησης του Δήμου Πειραιά για ολοκλήρωση του συνόλου των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.



ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ:

- Εκτέλεση μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο κεντρικό και στο Α' διαμέρισμα Δήμου Πειραιά πριν την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών Τραμ (απαίτηση από Δήμο Πειραιά)
- Εκπόνηση μελέτης εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων από Ανάδοχο λόγω μη διαθεσιμότητας μελέτης από Δήμο Πειραιά
- Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (αλλαγή αρμοδιοτήτων φορέων από ΔΜΕΟ σε ΔΟΥ)
- Καθυστέρηση έγκρισης αστικού σχεδιασμού (Αίτημα αντικατάστασης υλικού δαπεδόστρωσης από Δήμο Πειραιά)
- Αλλαγή χωροθέτησης Υποσταθμού Έλξης (από Δήμο Πειραιά) με συνέπειες: αναθεώρηση μελέτης από ανάδοχο, τροποποίηση περιβαλλοντικών όρων – έγκριση και καθυστερημένη παράδοση χώρου Υποσταθμού.
- Αρχαιολογικές έρευνες
- Παρακάμψεις δικτύων ΟΚΩ και κυρίως της ΕΥΔΑΠ
- Αγωγός Ομβρίων στην Ομηρίδου Σκυλίτση
- Χωροθέτηση υπογειοποιημένων κάδων
- Συντονισμός με εμπλεκόμενους φορείς όπως Δήμος, Τροχαία, ΟΚΩ

ΧΟΡΗΓΗΘΕΙΣΕΣ ΠΑΡΑΤΑΣΕΙΣ:

Σύνολο χορηγηθεισών ημερών παρατάσεων : 776 ΗΜΕΡΕΣ

Αναθεωρημένη συμβατική ολοκλήρωση : 20/03/2017

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΠΕΡΑΙΩΣΗ : Α' Εξάμηνο 2018

ΣΥΝ(2)

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΡΓΟΥ

Επέκταση της Γραμμής 3, Τμήμα «Χαϊδάρι – Πειραιάς»

Φορέας Έργου	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
Ανάδοχος	Κ/Ξ "J&P-ΑΒΑΞ Α.Ε.-GELLA Spa-ALSTOM TRANSPORT S.A."
Υπογραφή Σύμβασης	01/03/2012
Συμβατική Προθεσμία	2000 ημερολογιακές ημέρες
Κατ' Αποκοπήν Τμήμα (ΚΑΤ)	343.960.000€ <i>(χωρίς απρόβλεπτα, απολογιστικά, αναθεώρηση)</i> 467.462.120,60€ <i>(συμπεριλαμβανομένων των απρόβλεπτων, απολογιστικών & αναθεώρησης)</i>
Περιγραφή αντικειμένου	Η κατασκευή της σήραγγας της Επέκτασης της Γραμμής 3 από τον επίσταθμο της Αγ. Μαρίνας (Δημαρχείο Αιγάλεω) μέχρι τον επίσταθμο του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά έχει μήκος περίπου 7,55χλμ., από τα οποία 6,51χλμ. κατασκευάζονται με τη χρήση TBM και τα υπόλοιπα με υπόγεια διάνοιξη NATM και περιλαμβάνει έξι (6) νέους Σταθμούς (<u>«Αγ. Βαρβάρα»</u>, <u>«Κορυδαλλός»</u>, <u>«Νίκαια»</u>, <u>«Μανιάτικα»</u>, <u>«Πειραιάς»</u>, <u>«Δημοτικό Θέατρο»</u>) και <u>επτά (7)</u> τα ενδιάμεσα <u>φρέατα εξαερισμού</u>.
Πρόοδος Εργασιών	Ποσοστό προόδου εργασιών: 50% Ποσοστό διάνοιξης σήραγγας TBM: 67% Ποσοστό προόδου Εργασιών Πολιτικού Μηχανικού: 67% Ποσοστό προόδου Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών: 12%
Βασικά Προβλήματα που επηρέασαν την πρόοδο του Έργου και προκάλεσαν καθυστερήσεις σε σχέση με το Συμβατικό Χρονοδιάγραμμα	Το έργο έχει καταγράψει καθυστέρηση περίπου 3 χρόνων λόγω τεχνικών προβλημάτων, διαχειριστικών λαθών, νομικών εμπλοκών και παρεμβάσεων φορέων της περιοχής. Κυριότερα προβλήματα: Σταθμός «Πειραιάς» 1) Μετατόπιση προς Νότο του κυρίως "σώματος" του Σταθμού για την αποφυγή εμπλοκής με υφιστάμενο μεγάλο υπόγειο αποχετευτικό αγωγό ομβρίων στο βόρειο άκρο του Σταθμού (<u>Ιούλιος 2013</u>) και αλλαγή τρόπου κατασκευής. 2) Καθυστερήσεις κυκλοφοριακών παρακάμψεων λόγω εμπλοκών με την Περιφέρεια Αττικής και τον Δήμο Πειραιά και καθυστερήσεις μετατόπισης δικτύων Ο.Κ.Ω (<u>Μάρτιος 2014</u>) εντός της λιμενικής ζώνης λόγω μη έγκαιρης έγκρισης μελετών από τους Ο.Κ.Ω. 3) Ύπαρξη πυρομαχικών Β' Παγκοσμίου Πολέμου. 4) Κατασκευαστικές δυσκολίες λόγω της ιδιομορφίας του σταθμού ο οποίος κατασκευάζεται στην ουσία κάτω από τη θάλασσα, δίπλα στο λιμάνι.

	Ο σταθμός Πειραιάς καταγράφει συνολικά τη μεγαλύτερη καθυστέρηση. Σήραγγα TBM 1) Έλλειψη της έγκρισης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την μετεγκατάσταση του εργοταξίου υποστήριξης TBM στο Σταθμό "Κορυδαλλός". Η έγκριση της εν λόγω μελέτης δεν υπήρχε παρόλο που η σχετική εργασία προβλεπόταν στα Τεύχη Δημοπράτησης (2011). Η μελέτη υποβλήθηκε σε δύο φάσεις: α) για μερική μετεγκατάσταση τον Απρίλιο 2015 και β) για την πλήρη μετεγκατάσταση τον Ιούνιο 2016. Η μελέτη περιβαλλοντικών όρων εγκρίθηκε τελικώς στις 12/10/2016 και έχει ήδη υλοποιηθεί η μετεγκατάσταση. 2) Καθυστέρηση διάνοιξης σήραγγας λόγω παρουσίας καρστικών εγκοίλων (κενών) στο ασβεστολιθικό πέτρωμα στο τμήμα Νίκαια - Μανιάτικα. Σταθμός «Μανιάτικα» 1) Καθυστέρηση αποβολής κατοίκων των απαλλοτριωθεισών οικιών λόγω άρνησής τους και μη έγκαιρη παράδοση του εργοταξιακού χώρου λόγω αντιδράσεων περιοίκων. 2) Ύπαρξη αρχαιολογικών ευρημάτων (από Ιούλιο 2013 έως Δεκέμβριο 2013). ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ Διακοπή εργασιών με απόφαση του Αναδόχου για το διάστημα Ιουνίου 2015 έως Οκτωβρίου 2015 και υπολειπουρή έως το Δεκέμβριο 2015, επικαλούμενος μη απόδοση ΦΠΑ εκ μέρους της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. στον Ανάδοχο που είχε ως αποτέλεσμα την έλλειψη ταμιακής ρευστότητας και αδυναμίας του Αναδόχου να χρηματοδοτήσει το Έργο. Σημειώνεται ότι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. δεν απέδιδε στον Ανάδοχο το ΦΠΑ διότι εφάρμοσε το άρθρο 1 του Ν. 4281/2014. Το πρόβλημα λύθηκε με ψήφιση του Νέου Νόμου Ν.4339/2015, οπότε αποδόθηκε στον Ανάδοχο αναδρομικά ο ΦΠΑ, επανήλθε η ταμιακή ρευστότητα και επανεκκίνησε το Έργο.
--	--

Περαίωση του Έργου

Με την άφιξη του TBM στα Μανιάτικα ολοκληρώνονται τα 2/3 της σήραγγας έχοντας διασχίσει το μεγαλύτερο μέρος του προβληματικού ασβεστολιθικού πετρώματος. Στο τέλος του έτους υπολογίζεται η ολοκλήρωση της διάνοιξης της σήραγγας και η απεμπλοκή όλων των σταθμών από το TBM.

Με τα σημερινά δεδομένα και τις πρωτοβουλίες Υπουργείου και διοίκησης ΑΜ για εξάλειψη των εμπλοκών του παρελθόντος και μείωση των αβεβαιοτήτων, οι τρεις (3) πρώτοι Σταθμοί («Αγ. Βαρβάρα», «Κορυδαλλός», «Νίκαια») μπορούν να δοθούν στην κυκλοφορία το πρώτο τρίμηνο του 2019 ενώ το υπόλοιπο Έργο μέχρι το τέλος του 2020.

Με την κατασκευή της επέκτασης του Μετρό προς τον Πειραιά θα εξυπηρετούνται καθημερινά 132.000 επιβάτες. Επιπρόσθετα, με τη λειτουργία του έργου θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 23.000 ΙΧ οχήματα λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO2 κατά 120 τόνους ημερησίως.

Ιδιαίτερα δε, στον Σταθμό ΠΕΙΡΑΙΑ προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό Συγκοινωνιακό Κέντρο, συνενώνοντας λειτουργικά δύο γραμμές Μετρό (Γραμμή 1 και Γραμμή 3), το Λιμάνι, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το Τραμ, το οποίο προβλέπεται επίσης να διέλθει από την περιοχή αυτή, διευκολύνοντας έτσι τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς.

Όταν ολοκληρωθεί το έργο η Γραμμή 3 θα έχει μήκος 50χλμ και 27 σταθμούς ενώ θα ενώνει το λιμάνι του Πειραιά, το ιστορικό κέντρο της Αθήνας και το αεροδρόμιο

Ο χρόνος μετακίνησης υπολογίζεται σε περίπου 55 λεπτά, χρόνος ρεκόρ αν σκεφτεί κανείς ότι σήμερα ένας επιβάτης χρειάζεται περίπου 1 ώρα και 45 λεπτά από το λιμάνι μέχρι το Αεροδρόμιο και πολλές φορές με αρκετές μετεπιβιβάσεις.

Στην ουσία η επέκταση αυτή θα εξυπηρετήσει την απρόσκοπτη κίνηση επιβατών μεταξύ των 2 μεγάλων πυλών εισόδου-εξόδου στη χώρα

Επίσης η λειτουργία της επέκτασης στο σύνολο της θα φέρει αναδιάρθρωση σε πολλές λεωφορειακές γραμμές που θα σταματήσουν να διασχίζουν τους δήμους που θα εξυπηρετεί η επέκταση (Αγ. Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός, Πειραιάς) και θα λειτουργούν ως τροφοδοτικές γραμμές του Μετρό.