

18 ΦΕΒ. 2011

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**  
**ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Χαριλάου Τρικούπη 182  
101 78 Αθήνα τηλ.210- 64 67 912

Αθήνα 18/2/2011  
Αρ. Πρωτ : 2151

Προς τη  
Βουλή των Ελλήνων  
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

✓Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Εξέλιξη έργων στο Μετρό Θεσσαλονίκης

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 9760/25.01.2011 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ.  
Θεόδωρος Καράογλου

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Θεόδωρο Καράογλου

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης και σύμφωνα με πληροφορίες της ΑΤΤΙΚΟ Μετρό Α.Ε. παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

Η κατασκευή του δικτύου ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ αποτελεί το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό και περιβαλλοντικό έργο που εξελίσσεται σήμερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Ταυτόχρονα όμως παρουσιάζει σημαντικές ιδιαιτερότητες και τεχνικές δυσκολίες που οφείλονται αφενός μεν στο πυκνό αστικό περιβάλλον και αφετέρου στην εκτεταμένη αρχαιολογική έρευνα.

Η παρούσα διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. παρέλαβε το έργο της κατασκευής του Μετρό της Θεσσαλονίκης με σοβαρά διοικητικά και τεχνικά προβλήματα, που είχαν ως αποτέλεσμα χαμηλούς ρυθμούς εκτέλεσης των εργασιών. Είναι χαρακτηριστικό ότι με αναλωμένο το 64% του συμβατικού χρόνου περαίωσης του έργου, είχε κατασκευαστεί μόνον το 14,50 % του οικονομικού αντικειμένου αυτού. Οι ευθύνες βρίσκονται τόσο στην πλευρά της κατασκευάστριας Κοινοπραξίας όσο και στην πλευρά του Δημοσίου.

Οι χρονικές καθυστερήσεις των εκτελουμένων εργασιών, σε σχέση με το συμβατικό χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου, οφειλόταν κυρίως στις ανάγκες της αρχαιολογικής έρευνας και συγκεκριμένα στους παρατεταμένους χρόνους αρχαιολογικών ανασκαφών, καθώς και στις χρονοβόρες διαδικασίες διαχείρισης των αρχαιολογικών ευρημάτων. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι, έπειτα από επισημάνσεις του ΥΠ.ΠΟ. μετά την έναρξη των εργασιών, τροποποιήθηκαν οι σχετικές μελέτες και προσαρμόσθηκε η μέθοδος κατασκευής των σταθμών για την εξυπηρέτηση του αρχαιολογικού έργου, ανατρέποντας έως ένα βαθμό το αρχικό χρονοδιάγραμμα του έργου και τον αρχικό προϋπολογισμό των αρχαιολογικών εργασιών.

Η εταιρία και οι εμπλεκόμενοι φορείς κινητοποιήθηκαν για την επίλυση του συνόλου των προβλημάτων που καθυστέρουσαν την κατασκευή του έργου, όπως εγκρίσεις μελετών, καταλήψεις χώρων, επιτάχυνση αρχαιολογικής έρευνας κλπ.

Επίσης, καταβάλλονται προσπάθειες από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και το Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού για την εντατικοποίηση και τον καλύτερο συντονισμό των



αρχαιολογικών εργασιών, καθώς και για την επίσπευση των σχετικών διαδικασιών του ΥΠ.ΠΟ.Τ. σχετικά με τον τρόπο διαχείρισης των ευρημάτων (διαλύσεις / αποσπάσεις). Ήδη σε κάποιες θέσεις, οι εργασίες εκτελούνται σε δύο βάρδιες, με προοπτική αυτό να επεκταθεί σ' όλες τις θέσεις εργασίας.

Σημειώνεται ότι υπάρχουν κάποιες εκκρεμότητες στη κτήση της γης στους σταθμούς Βούλγαρη, Ν. Ελβετία και σε τμήμα του Αμαξοστασίου της Πυλαίας όπου δεν έχουν συντελεστεί οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις. Στο Σταθμό Παπάφη οι εργασίες έχουν διακοπεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας με απόφαση προσωρινής διαταγής, που εκδόθηκε στις 31.5.2010.

Το Υπουργείο σε συνεργασία με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. προτίθεται να αναπτύξει τα επόμενα χρόνια, το μετρό στα 33 χλμ με τους 33 σταθμούς, που θα καλύπτει το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και το κέντρο της πόλης, ανατολικά και δυτικά με ιδιαίτερη μάλιστα έμφαση στους σχεδιασμούς δυτικά, γιατί η δυτική Θεσσαλονίκη είναι μια περιοχή που έχει αδικηθεί αρκετά μέχρι σήμερα.

Στο τέλος του 2014 ή αρχές του 2015 θα έχει ολοκληρωθεί η πρώτη γραμμή στα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, που τώρα κατασκευάζεται. Μέχρι το τέλος του 2011, εάν δεν υπάρξουν ενστάσεις μεταξύ των διαγωνιζομένων, θα υπάρξει ανάδοχος για την επέκταση των 5 χλμ προς Καλαμαριά μέχρι τη Μίκρα. Το 2015 θα έχει ολοκληρωθεί η γραμμή της Καλαμαριάς προς τη Μίκρα.

Το 2013 ο σχεδιασμός με την επιτάχυνση των μελετών, προβλέπει την δημοπράτηση της πρώτης γραμμής δυτικά, επί της οδού Λαγκαδά μέχρι την Ευκαρπία και την επέκτασή της προς τα Νοσοκομεία. Σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση σχεδιάζεται και η εγκάρσια τομή στη Δυτική Θεσσαλονίκη, που περνά από την Ξηροκρήνη, τους Αμπελόκηπους, την Μενεμένη, το Ελευθέριο Κορδελιό και τον Εύοσμο. Η δε γραμμή προς την Καλαμαριά, έχει δημοπρατηθεί στην πρώτη της φάση και τώρα ολοκληρώνονται οι μελέτες για την οριστική δημοπράτηση.

Τέλος τονίζεται ότι η Διοίκηση του έργου βρίσκεται τώρα εξ ολοκλήρου στη Θεσσαλονίκη και αναζητά καθημερινά τις βέλτιστες λύσεις στα πολύπλοκα τεχνικά και νομικά προβλήματα που ανακύπτουν, τηρώντας απαρέγκλιτα τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση του έργου και στη σχετική Νομοθεσία, με γνώμονα πάντα τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος και την ταχύτερη δυνατή ολοκλήρωση του Έργου με όλα τα απαιτούμενα ποιοτικά χαρακτηριστικά του.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ**

**Εσωτ. Διανομή**  
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

