



- Σύστημα συλλογής κομίστρου κλειστού τύπου (με αυτόματες θύρες) και με προβλέψεις για χρήση έξυπνων καρτών. Το σύστημα κλειστού τύπου ελαχιστοποιεί τον αριθμό των επιβατών που δεν πληρώνουν εισιτήριο, και κρίνεται απαραίτητο στο αυτόματο σύστημα του μετρό Θεσσαλονίκης.

- Άλλα κτιριακά Η/Μ συστήματα του έργου που είναι απαραίτητα για την λειτουργία του, περιλαμβάνουν κλιματισμό των χώρων προσωπικού, διευθυνσιοδοτούμενη πυρανίχνευση, πυρόσβεση με σύστημα σωλήνων ξηρού τύπου για τις σήραγγες και αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης με αδρανές αέριο για τους ηλεκτρολογικούς χώρους, αποστραγγίσεις και αποχετεύσεις, αντλιοστάσια ομβρίων και ακαθάρτων, ύδρευση, κυλιόμενες κλίμακες βαρέως τύπου και ανελκυστήρες, καθώς και φωτισμό για κανονική λειτουργία, έκτακτη ανάγκη και φωτισμό ασφαλείας.

- Άλλα συστήματα ασθενών ρευμάτων περιλαμβάνουν το σύστημα ωρολογίων και διανομής χρόνου που χρησιμοποιείται και στον συγχρονισμό όλων των συστημάτων, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV) με πλήρη (100%) κάλυψη των χώρων κοινού των σταθμών, σύστημα αναγγελιών για το κοινό στους σταθμούς, και σύστημα ασφαλείας και προστασίας με ελεγχόμενη πρόσβαση όπου απαιτείται.

Ο αρχικός ενδεικτικός προϋπολογισμός του έργου, που περιλαμβάνει το κόστος της κύριας σύμβασης κατασκευής, το κόστος όλων των παραλλήλων έργων, το κόστος του Κυρίου του Έργου και της επίβλεψης, καθώς και το κόστος οργάνωσης της λειτουργίας ανέρχεται σε 1,2 δις. €.



Συντριβάνι



Συντριβάνι

Το αρχικό χρονοδιάγραμμα του έργου είναι 6,5 χρόνια (78 μήνες) από την υπογραφή της κύριας σύμβασης, ενώ έχει γίνει ο μέγιστος δυνατός παραλληλισμός εργασιών σε διάφορα γεωγραφικά σημεία του έργου, για την επίτευξη του ανωτέρω χρονικού στόχου. Ιδιαίτερη χρονική διάρκεια (περίπου 18 μήνες) θα απαιτηθεί για τις δοκιμές λειτουργίας των αυτόματων συρμών, αρχίζοντας τις δοκιμές σε ένα πιλοτικό τμήμα του έργου που θα πρέπει να ολοκληρωθεί πρώτο και με όλα τα συστήματα εν λειτουργία.

Η παρούσα προσπάθεια για την δημοπράτηση του έργου έχει έως σήμερα ως εξής:

- Απόφαση για δημοπράτηση σαν δημόσιο έργο μετά την αδυναμία του παραχωρησιούχου να εξασφαλίσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση: Σεπτέμβριος 2003
- Νομοθετική ρύθμιση που αναθέτει στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ την υλοποίηση του έργου: Δεκέμβριος 2003
- Έναρξη διαδικασίας προεπιλογής Αναδόχων: Δεκέμβριος 2003
- Κατάθεση εκδηλώσεων ενδιαφέροντος (5 ενδιαφερόμενοι όμιλοι): Μάιος 2004
- Ολοκλήρωση προεπιλογής (4 επιτυχόντες από τους 5 διαγωνιζόμενους): Νοέμβριος 2004
- Ολοκλήρωση μελέτης και τευχών δημοπράτησης από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ: Ιανουάριος 2005
- Δημοπράτηση έργου (Β' Φάση): Ιανουάριος 2005
- Υποβολή τεχνικών και οικονομικών προσφορών: Μάιος 2005
- Τεχνική αξιολόγηση διαγωνιζομένων: Ιούλιος 2005
- Ανοιγμα οικονομικών προσφορών (3 διαγωνιζομένων): Αύγουστος 2005
- Αναμενόμενη υπογραφή σύμβασης και έναρξη του έργου: εντός του 2005

Το ανωτέρω περιγραφόμενο έργο αποτελεί την βασική γραμμή του μετρό Θεσσαλονίκης. Ήδη από την πλέον πρόσφατη μελέτη που έγινε για την τελική επιλογή της χάραξης του μετρό, φαίνεται απαραίτητη η επέκταση της βασικής γραμμής προς την Καλαμαριά (5 χλμ με 5 σταθμούς), προς την Σταυρούπολη (5 χλμ με 5 σταθμούς) και προς το Κορδελιό (4 χλμ με 4 σταθμούς) ενώ περαιτέρω επέκταση στην ανατολική κατεύθυνση από την Καλαμαριά (για 7 χλμ με 3 σταθμούς) θα ενώσει την πόλη με το αεροδρόμιο.

Για τις δύο πρώτες επεκτάσεις προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη προβλέπονται στα πλαίσια της δημοπράτησης του βασικού έργου, να κατασκευασθούν όλες οι απαραίτητες προβλέψεις στα έργα Πολιτικού Μηχανικού αλλά και στα Η/Μ και σιδηροδρομικά συστήματα, ώστε να επιτρέψουν την μελλοντική κατασκευή των ενώσεων των επεκτάσεων με την βασική γραμμή χωρίς την παραμικρή διακοπή ή επίπτωση σε αυτήν. Σημειώνεται ότι η βασική γραμμή έχει σχεδιασθεί με τρόπο απόλυτα συμβατό με την λειτουργία των επεκτάσεων καθώς οι κλάδοι στο ανατολικό και δυτικό τμήμα της γραμμής θα λειτουργούν με συρμούς σε διπλή χρονοαπόσταση, ενώ στο κεντρικό τμήμα θα συνδυάζονται οι συρμοί όλων των κλάδων με λειτουργία σε κανονική χρονοαπόσταση που θα δύναται να είναι έως και 90 sec. Επισημαίνεται ότι οι επεκτάσεις θα απαιτήσουν και ένα πρόσθετο αμαξοστάσιο - χώρο εναπόθεσης συρμών που κατά μία πιθανότητα θα χωροθετηθεί σε ελεύθερο χώρο στην περιοχή της Καλαμαριάς.

Στα ανωτέρω πλαίσια μελέτης των επεκτάσεων καθίσταται απαραίτητη η άμεση τοπογράφηση, οι γεωλογικές και γεωτεχνικές έρευνες, οι προμελέτες, οι περιβαλλοντικές μελέτες και τελικά οι οριστικές μελέτες για την δημοπράτηση αυτών των έργων, όταν γίνει δυνατή η χρηματοδότηση τους. Σε κάθε περίπτωση η δημοπράτηση και κατασκευή των επεκτάσεων δύναται να γίνει σχεδόν παράλληλα με την κατασκευή του βασικού έργου, και με ημερομηνίες ολοκλήρωσης όχι ιδιαίτερα απομακρυσμένες από την ημερομηνία ολοκλήρωσης του βασικού έργου ■

