

Ν. Ταχιάος, υφ. Υποδομών: Πρώτη προτεραιότητα το μετρό στις βορειοδυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης

2024/05/19 17:03 στην κατηγορία MMM

Τη δέσμευση της κυβέρνησης πως το μετρό της Θεσσαλονίκης θα επεκταθεί κατά προτεραιότητα προς τις δυτικές συνοικίες της πόλης, επεσήμανε με δηλώσεις του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις υποδομές, Νίκος Ταχιάος, εν όψει της ημερίδας παρουσίασης της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης, αύριο Δεύτερα, διαβεβαιώνοντας, παράλληλα, ότι τον Νοέμβριο θα παραδοθεί η βασική γραμμή του μετρό.

Η επέκταση του μετρό μελετάται στο πλαίσιο της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης, στην πράξη μίας **Γενικής Συγκοινωνιακής Μελέτης για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης Περιαστικής Ζώνης**, η οποία με ευθύνη της Ελληνικό μετρό Α.Ε., εκπονείται για πρώτη φορά μετά από 25 χρόνια και πρόκειται να παρουσιαστεί τη Δευτέρα, 20 Μαΐου, με την παρουσία του πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη στο εισαγωγικό μέρος της εκδήλωσης, ο οποίος θα απευθύνει χαιρετισμό.

Τα συμπεράσματα της μελέτης που έγιναν γνωστά στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν στην εξασφάλιση χρηματοδότησης για τις Μεταφορές από Ευρωπαϊκούς πόρους και Προγράμματα.

Ταυτόχρονα, καταδεικνύουν τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα κάθε μεταφορικού έργου υποδομής στην πόλη.

Η Γενική Συγκοινωνιακή Μελέτη αφορά στο σύνολο των μεταφορών στο Πολεοδομικό συγκρότημα, μελετώντας διάφορα εναλλακτικά σενάρια μετακινήσεων, ώστε να καταλήξει στην βέλτιστη λύση για τις μετακινήσεις στην πόλη, με κορμό το μετρό, το μέσο σταθερής τροχιάς που κρίθηκε ότι αποτελεί την πιο ρεαλιστική επιλογή.

Έχει, επίσης, λάβει υπ' όψιν της το σύνολο των έργων, που σε διαφορετικές περιόδους έχουν συζητηθεί στην πόλη, τα οποία έχει αξιολογήσει, αλλά και αυτά τα οποία εκτελούνται, έχοντας ως στόχο την απεξάρτηση από το ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητο, ως βασικό μέσο μετακίνησης και τους σχεδιασμούς των δήμων για έργα ανακούφισης του κυκλοφοριακού, όπως πεζοδρομήσεις και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.

Στη διάρκεια της ημερίδας, οι συντελεστές της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης θα αναλύσουν λεπτομερώς τα συμπεράσματα της έρευνας τους, ενώ ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας και ο αρμόδιος για τις υποδομές Υφυπουργός, Νίκος Ταχιάος, θα παρουσιάσουν τις κατευθύνσεις στις οποίες οδηγείται η πολιτική ηγεσία, αξιοποιώντας τα στοιχεία που προέκυψαν.

Το «συγκοινωνιακό ψηφιακό μοντέλο» που περιλαμβάνεται στην μελέτη και έχουν στη διάθεσή τους το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και η «Ελληνικό Μετρό Α.Ε.», θα χρησιμοποιηθεί προκειμένου να τεκμηριωθεί η σκοπιμότητα και η βιωσιμότητα οποιασδήποτε πρότασης επέκτασης του μετρό, αλλά και κάθε νέας πρότασης συγκοινωνιακού έργου στο μέλλον, καθώς οι παράμετροι αυτές αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για την διασφάλιση των αναγκαίων πόρων για την υλοποίησή τους.

Από τη μελέτη προκύπτει ότι οι Δήμοι της βορειοδυτικής Θεσσαλονίκης έχουν τη μεγαλύτερη αναπτυξιακή δυναμική και ως εκ τούτου, προκρίνεται ως πρώτη προτεραιότητα η επέκταση του μετρό στις περιοχές αυτές.

Παράλληλα, καταγράφεται και η ανάγκη κάλυψης με μετρό των περιοχών της Τούμπας και της Χαριλάου, στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Ως μόνη βιώσιμη λύση, προκύπτει ο σχεδιασμός μίας δεύτερης γραμμής μετρό, και η επέκταση της υπό παράδοση βασικής γραμμής, της οποίας η πληρότητα αναμένεται να επιτευχθεί από τους πρώτους μήνες λειτουργίας.

«Η πρώτη προτεραιότητα για την πόλη είναι αδιαμφισβήτητα οι βορειοδυτικές συνοικίες. **Οι αριθμοί δεν επαληθεύουν αυτό που πολλοί νομίζουν, δηλαδή το αεροδρόμιο.**

Προέχουν οι μετακινήσεις μέσα στην Θεσσαλονίκη που κατά βάση είναι μονοκεντρική χωρίς να μοιάζει πως αυτό μπορεί να ανατραπεί μέσα στα προσεχή χρόνια. Το μετρό είναι ένα έργο αρθρωτό, δεν ολοκληρώνεται μεμιάς, ούτε είναι εύκολο να δεσμευτούν σε μια μόνο χρηματοδοτική περίοδο όλοι οι πόροι που είναι αναγκαίοι για την πλήρη ανάπτυξή του. Έτσι γίνεται παντού, και στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Πρέπει όμως να υπάρχει ένας μπούσουλας.

Η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης μας οδηγεί να πάρουμε βιώσιμες πολιτικές αποφάσεις, έχοντας στα χέρια μας τα πιο έγκυρα δεδομένα» ανέφερε

χαρακτηριστικά ο κ. Ταχιάος, καταλήγοντας πως «Τώρα που πλησιάζουμε στην παράδοση της βασικής γραμμής, είναι πλέον η κατάλληλη ώρα γι' αυτές».

Το υπό ολοκλήρωση βασικό έργο μήκους υποδομής 9,54 χμ, **το οποίο θα παραδοθεί το Νοέμβριο, εκτείνεται από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό [ΝΣΣ] έως το Αμαξοστάσιο Πυλαίας και περιλαμβάνει 13 σταθμούς.**

Η υπό κατασκευή επέκταση του βασικού έργου προς Καλαμαριά μήκους υποδομής 4,32 χμ, εκτείνεται από τον Σταθμό 25ης Μαρτίου μέχρι το Σταθμό Μίκρα και περιλαμβάνει 5 Σταθμούς: Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσού, Νέα Κρήνη, Μίκρα.

Ο εξυπηρετούμενος ημερήσιος φόρτος από το βασικό έργο εκτιμήθηκε στην τάξη των 191.000 επιβατών (15.550 επιβάτες κατά τις ώρες αιχμής) με μέγιστη χωρητικότητα του δικτύου της υπό ολοκλήρωση γραμμής τους 18.000 επιβάτες, ενώ από την Επέκταση προς Καλαμαριά αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά περί τους 95.000 επιβάτες (7.750 επιβάτες κατά τις ώρες αιχμής).

Με την ολοκλήρωση του πλέγματος των συγκοινωνιακών παρεμβάσεων εκτιμάται ότι θα αυξηθεί το ποσοστό των μετακινούμενων με δημόσια μέσα μεταφοράς (μετρό και λεωφορεία) από 15% σε πλέον του 50%.

Συνεπώς, θα ανακουφιστεί κυκλοφοριακά το κέντρο της πόλης, το οποίο αποτελεί και τον πιο συχνό προορισμό των μετακινούμενων.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη, ο στόχος είναι έως το 2040, να καλύπτεται το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης από δύο γραμμές μετρό, **με 46 σταθμούς που θα μπορούν να εξυπηρετήσουν την αναμενόμενη ζήτηση των 678.000 επιβατών ημερησίως.**

Στις δημόσιες συγκοινωνίες προστίθενται, επίσης, τα λεωφορεία που θα λειτουργούν με ενιαίο με το μετρό εισιτήριο και ο Δυτικός Προαστιακός, που δημοπρατείται πολύ σύντομα, ενώ έχει ληφθεί υπ' όψιν και η προοπτική της θαλάσσιας συγκοινωνίας.

Τέλος, σε ό,τι αφορά στα πέραν των δημοσίων συγκοινωνιών κυκλοφοριακά έργα της Θεσσαλονίκης, η μελέτη αποφαινεται ότι είναι απαραίτητη η κατασκευή του Flyover, με δεδομένο ότι σύντομα οι φόροι της περιφερειακής οδού θα υπερβούν τη χωρητικότητα της, ενώ δεν επιβεβαιώνεται η σκοπιμότητα έργων που έχουν συζητηθεί παλιότερα, όπως η εξωτερική περιφερειακή και η ζεύξη του Θερμαϊκού.