

Η Μελέτη Ανάπτυξης του Μετρό Θεσσαλονίκης με ορίζοντα το 2040. Η τοποθέτηση του υφυπουργού Υποδομών

2024/05/20 20:28 στην κατηγορία MMM

Την Μελέτη Ανάπτυξης του Μετρό Θεσσαλονίκης παρουσίασε, σήμερα, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις υποδομές, Νίκος Ταχιάος, παρουσία του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, του Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Μαργαρίτη Σχοινά, του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστου Σταϊκούρα, της Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιας για τις Μεταφορές, Χριστίνας Αλεξοπούλου και του Διευθύνοντα Συμβούλου της Ελληνικό Μετρό Α.Ε., Νίκου Κουρέτα.

Όπως τόνισε ο Υφυπουργός Υποδομών, η Γενική Συγκοινωνιακή Μελέτη αφορούσε στο σύνολο των μεταφορών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα καταλήγοντας στις βέλτιστες λύσεις μετακίνησης στην πόλη και αναδεικνύοντας, την ίδια στιγμή, τις μεγαλύτερες ανάγκες για την ανακούφιση του κυκλοφοριακού και την μετακίνηση του κοινού.

Κατά την τοποθέτησή του, ο Νίκος Ταχιάος τονίζοντας ότι έχει ζήσει εξ αρχής το έργο της κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, από την παράδοσή του στο Δήμο, επιβεβαίωσε για ακόμη μια φορά ότι η βασική γραμμή θα παραδοθεί προς χρήση τον Νοέμβριο του 2024. «Το μεγάλο πρόβλημα με αυτό το έργο ήταν ότι πήρε πολιτικά χαρακτηριστικά.

Το ίδιο επιχειρείται να γίνει και με άλλα σημαντικά έργα, όπως το Flyover. Δεν θα το επιτρέψουμε. Όλα γίνονται για το καλό της πόλης και ό,τι παρουσιάζουμε σήμερα είναι η απαρχή μιας συναινετικής πορείας για να χτίσουμε μαζί το σχέδιο του 2040», δήλωσε ο Υφυπουργός συμπληρώνοντας ότι για τις επεκτάσεις, οι προτεραιοποιήσεις θα γίνουν με στόχο την Βορειοδυτική Θεσσαλονίκη, όπως προκύπτει από την μελέτη, καθώς εκεί παρουσιάζεται η μεγαλύτερη αναπτυξιακή δυναμική.

«Ως κυβέρνηση θα κάνουμε το καθήκον μας. Θα προτεραιοποιήσουμε τα έργα εκείνα τα οποία είναι απαραίτητα. Θα δουλέψουμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μπορέσουμε να τα χρηματοδοτήσουμε», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Ακολουθούν τα βασικότερα σημεία της Μελέτης που παρουσίασε ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις υποδομές, Νίκος Ταχιάος:

- Το βασικό πρόβλημα που ανέδειξε η Μελέτη και πρέπει να επιλυθεί είναι η ευρεία χρήση του ΙΧ στις μετακινήσεις και το πολύ χαμηλό ποσοστό μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Από τις 1,6 εκατομμύρια μετακινήσεις, ημερησίως, μόνο το 15% γίνεται με αστικές συγκοινωνίες. Επιπλέον, το 35% χρησιμοποιεί το ΙΧ για να μεταβεί στην εργασία του και το μέσο ποσό που θα ήταν διατεθειμένος να δαπανήσει κάποιος για να εξοικονομήσει μία ώρα στις μετακινήσεις του υπολογίστηκε σε 9,15 ευρώ.
- Από τις 8.700 αφίξεις στην πόλη την ημέρα, από αυτές περίπου το 50% αφορά στο αεροδρόμιο Μακεδονία. Η πλειοψηφία αποχωρεί από το αεροδρόμιο με ΙΧ. Επομένως, η χρήση του μετρό αναμένεται να είναι μικρή. Οι Δήμοι της βορειοδυτικής Θεσσαλονίκης έχουν τη μεγαλύτερη αναπτυξιακή δυναμική. Για το λόγο αυτό προκρίνεται η κατά προτεραιότητα επέκταση του Μετρό προς τις Βορειοδυτικές συνοικίες της πόλης.
- Η Θεσσαλονίκη είναι μία μονοκεντρική πόλη. 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 βέλτιστο συγκοινωνιακό μοντέλο που προκρίνει η μελέτη για το 2040 προβλέπει ότι περίπου 680.000 επιβάτες την ημέρα θα μετακινούνται με το Μετρό. Η μελέτη αποτελεί ένα εργαλείο το οποίο μας επιτρέπει να «διαλεχθούμε για την αναγκαιότητα» των έργων που χρειάζεται η πόλη, και να μπει ένα τέλος στην «πολιτικοποίηση των έργων». Επιπροσθέτως, τέτοιου είδους μελέτες αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για τη διασφάλιση ευρωπαϊκών πόρων για την χρηματοδότηση των έργων.
- Η Μελέτη κατ' αρχάς προβλέπει την βασική γραμμή 1 του Μετρό. Αυτή παραδίδεται τον Νοέμβριο και ήδη γίνονται οι δοκιμές. Η επέκταση της Καλαμαριάς παραδίδεται το 2025. Η Κόκκινη γραμμή θα είναι συνολικού μήκους 29,87 χλμ. με 29 σταθμούς, η οποία περιλαμβάνει από βορρά προς νότο: την Επέκταση προς Σταυρούπολη/Νοσοκομεία.
- Το υπό ολοκλήρωση βασικό έργο, μήκους υποδομής 9,54 χλμ, 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 χλμ, εκτείνεται από τον Σταθμό 25ης Μαρτίου μέχρι το Σταθμό Μίκρα και περιλαμβάνει 5 Σταθμούς. Οι επεκτάσεις προς Καλαμαριά και Αεροδρόμιο και οι αναμονές της μελλοντικής επέκτασης προς Θέρμη (1,45 χλμ) αναμένεται να εξυπηρετούν ημερησίως 425.000 επιβάτες (63% του συνόλου της επιβατικής

κίνησης του Μετρό. 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).

- Από τη Μελέτη προέκυψε η ανάγκη για τη Γραμμή 2 του μετρό. Η Πράσινη γραμμή συνολικού μήκους 18,41 χλμ με 17 σταθμούς, η οποία περιλαμβάνει το τμήμα Άνω Εύοσμος - Αγία Κυριακή, το τμήμα προς Κορδελιό και τις αναμονές επέκτασης του Βασικού Έργου προς Άνω Εύοσμο και Κορδελιό) αναμένεται να εξυπηρετεί ημερησίως 253.000 επιβάτες (37% του συνόλου της επιβατικής κίνησης του Μετρό).
- Από την ολοκλήρωση του έργου ωφελείται το περιβάλλον. Η μελέτη δεν καταλήγει στη δημιουργία μόνο δύο γραμμών του Μετρό, αλλά τεκμηριώνει την ανάγκη για πρόσθετα έργα όπως ο Flyover.