

N. Ταχιάος: Προτεραιότητα αποτελεί η Βορειοδυτική Θεσσαλονίκη για την επέκταση του Μετρό

2024/12/08 10:26 στην κατηγορία MMM

Για τις πρώτες μέρες λειτουργίας του μετρό Θεσσαλονίκης, τη θετική ανταπόκριση που βρήκε από τον κόσμο της πόλης το σπουδαίο αυτό μεγάλο έργο, αλλά και τις μελλοντικές επεκτάσεις του μιλάει στο ΑΠΕ/ΜΠΕ ο υφυπουργός υποδομών Νίκος Ταχιάος.

Όπως εξηγεί «προτεραιότητα έχει τώρα η επέκταση προς Καλαμαριά που θα έχει ολοκληρωθεί το δεύτερο εξάμηνο του 2025 και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν οι επεκτάσεις πρωτίστως προς τη δυτική Θεσσαλονίκη που τις έχει πιο πολλή ανάγκη ο κόσμος».

Ο κ. Ταχιάος αναφέρεται και στα έργα στην Αττική, σημειώνοντας ότι θα τεθεί υπό εξέταση η πρόταση που έχει γίνει για κατασκευή μεγάλου οδικού άξονα από την Ελευσίνα στην Οινόη, ο οποίος θα παρακάμπτει την Αττική.

Ε: Όλοι είδαμε την κοσμοπλημμύρα και την λαχτάρα του κόσμου της Θεσσαλονίκης για το μετρό. Σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία που έχετε στη διάθεσή σας πόσος κόσμος έχει μπει μέχρι τώρα στο μετρό και ποια είναι η ημερήσια κυκλοφορία;

Α: Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι ένα μέσο μεταφοράς που περιμέναμε όλοι με μεγάλη ανυπομονησία, τόσο στη Θεσσαλονίκη, όσο και στην υπόλοιπη χώρα. Είναι ένα καινούριο μέσο, με το οποίο οι πολίτες θα πρέπει να εξοικειωθούν.

Γι' αυτό και δώσαμε την δυνατότητα στον κόσμο, τις πρώτες τέσσερις ημέρες να κυκλοφορεί χωρίς να χρειάζεται να εκδώσει εισιτήριο. Ακόμα, δεν έχουμε ακριβή αριθμητική εικόνα των επιβατών από τις πρώτες ημέρες, καθώς τα στατιστικά στοιχεία βασίζονται στην επικύρωση των εισιτηρίων.

Η απάντηση στην ερώτησή σας, όμως, είναι οι εικόνες που κυκλοφορούν στον Τύπο από τα πρώτα δρομολόγια. Οι συρμοί, επιβατικής ικανότητας 450 ατόμων ήταν πλήρεις και αν λάβουμε υπόψιν ότι γίνονταν δρομολόγια κάθε 3', καταλαβαίνουμε ότι ο αριθμός μεγαλώνει αισθητά.

Ε: Εμφανίστηκαν κάποιες δυσλειτουργίες στην έκδοση των εισιτηρίων με τα αυτόματα μηχανήματα και την λειτουργία των πυλών;

Α: Το θέμα του εισιτηρίου του μετρό είναι ένα περίπλοκο εγχείρημα που απαιτεί πέραν της Ελληνικό Μετρό και της εταιρίας THEMA που έχει αναλάβει την λειτουργία του μετρό, την εμπλοκή κυρίως του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης που είναι η αρμόδια αρχή.

Δυστυχώς, για το μετρό της Θεσσαλονίκης δεν είχαμε την δυνατότητα, όπως συνέβη στην Αθήνα, να έχουμε ένα εναλλακτικό σύστημα κλασικού εισιτηρίου που να αναπληρώνει τις δυσλειτουργίες, οπότε η άμεση λειτουργία των εκδοτικών μηχανημάτων και των πυλών υπό πραγματικές συνθήκες, ήταν μονόδρομος.

Λογικό είναι, τις πρώτες ημέρες να εμφανίζονται προβλήματα που ήταν αδύνατον να εντοπιστούν σε οποιαδήποτε τυπική δοκιμή. Δεν υπήρχε τρόπος να δοκιμαστεί ο εξοπλισμός υπό πίεση, ανάλογη με αυτή που υφίσταται από την συνεχή, καθημερινή πίεση.

Λυπούμαι γι' αυτό, ζητώ συγγνώμη και ξέρω ότι όλοι όσοι πρέπει, εργάζονται πυρετωδώς ώστε αυτά πολύ σύντομα να εκλείψουν.

Και πάντως, με πρωτοβουλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρήστου Σταϊκούρα, μέχρι το τέλος του μηνός, κάθε Παρασκευή από τις 6 το απόγευμα και τα Σαββατοκύριακα, οι πύλες των σταθμών θα μένουν ανοιχτές, προκειμένου να εξυπηρετούνται οι επισκέπτες της πόλης, η αγορά και οι πολίτες που θέλουν να ζήσουν το εορταστικό κλίμα του κέντρου.

Ε: Πόσο έχουν αλλάξει τα δεδομένα της κυκλοφορίας στην Θεσσαλονίκη από την μέχρι τώρα λειτουργία του μετρό. Λέγεται επίσης ότι μεταφέρεται πλέον η εμπορική κίνηση της πόλης από την Τσιμισκή στην Εγνατία λόγω των σταθμών του μετρό;

Α: Είναι ακόμα πολύ νωρίς να μιλάμε για αυτές τις αλλαγές. Αν το μέσο δεν εδραιωθεί στην καθημερινότητα των πολιτών της Θεσσαλονίκης, τα δεδομένα θα είναι ευμετάβλητα. Επομένως, αυτή τη στιγμή, δεν μπορούμε να βασιστούμε σε αυτά.

Επίσης, θα χρειαστούμε λίγο ακόμα χρόνο και για την αναδιαμόρφωση των λεωφορειακών γραμμών που θα ενισχύσουν την αποσυμφόρηση των κεντρικών

αρτηριών της Θεσσαλονίκης, ένα δυναμικό έργο το οποίο φέρει σε πέρας ο Τομέας Μεταφορών του Υπουργείου μας.

Με την ολοκλήρωση των πρόσθετων αυτών μέτρων, η εικόνα της κυκλοφορίας στην πόλη, θα βελτιωθεί ακόμα περισσότερο.

Ε: Υπήρξε κάποια κριτική ότι Θεσσαλονίκη απέκτησε μετρό, αλλά δεν έχει σύνδεση με το αεροδρόμιο. Πότε προβλέπεται να γίνει αυτή η σύνδεση, πόσα χρόνια θα χρειαστούν;

Α: Η βασική γραμμή ήταν το πρώτο βήμα. Οι πρώτοι δεκατρείς σταθμοί είναι πραγματικότητα και, όπως είπατε κι εσείς, η λειτουργία τους αλλάζει τα δεδομένα στην κυκλοφορία των Θεσσαλονικέων.

Σειρά έχει η επέκταση προς Καλαμαριά, με πέντε νέους σταθμούς, που θα παραδοθεί το δεύτερο εξάμηνο της χρονιάς που έρχεται.

Ωστόσο, παρά την επιμονή πολλών για τη δρομολόγηση της γραμμής προς Αεροδρόμιο, πρέπει να ξεκαθαρίσω για ακόμη μία φορά ότι δεν είναι αυτή που θα πρέπει να προηγηθεί.

Κι αυτό δεν καθορίστηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αλλά από την ανάγκη του κόσμου, όπως αυτή εμφανίζεται στην Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης.

Προτεραιότητα αποτελεί η Βορειοδυτική Θεσσαλονίκη και αυτό για έναν πολύ βασικό λόγο: η περιοχή αυτή είναι πολυπληθέστερη. Μέριμνά μας είναι πρωταρχικά η εξυπηρέτηση των κατοίκων και η βελτίωση της καθημερινότητάς τους και έπειτα η εξυπηρέτηση των επισκεπτών που σαφώς έχει και εκείνη μεγάλη σημασία. Ωστόσο, για τις δύο επεκτάσεις, προς Βορειοδυτική Θεσσαλονίκη και προς Αεροδρόμιο, δουλεύουμε ώστε να βρεθούν τα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Ε: Ο Νίκος Ταχιάος ως βέρος Θεσσαλονικιός πως αισθάνεται με την απόκτηση μετρό από την πόλη του μετά από τόσες ταλαιπωρίες το οποίο συμφωνώ και με κάποια γερμανικά μέσα είναι το τελειότερο στην Ευρώπη;

Α: Ως βέρος Θεσσαλονικιός, είμαι πάρα πολύ υπερήφανος για το Μετρό Θεσσαλονίκης. Δεν με ενδιαφέρει τι λένε οι Γερμανοί. Ξέρω τι νιώθουν οι Θεσσαλονικείς: Κι αν δεν είναι το τελειότερο Μετρό της Ευρώπης, είναι σίγουρα στις πρώτες θέσεις: υπερσύγχρονο, κομψό, ασφαλές και ταυτόχρονα, αναδεικνύει στους σταθμούς του το παλίμψηστο της πόλης μας, στο πέρασμα του χρόνου, από την ελληνιστική, την ρωμαϊκή, την βυζαντινή και την οθωμανική περίοδο μέχρι την σύγχρονη εποχή. Ένα πραγματικό διαμάντι που αντικατοπτρίζει την πόλη.

E: Μετά το μετρό Θεσσαλονίκης που θα λήξει τώρα η κυβέρνηση το βάρος της. Πιο μεγάλο έργο στην χώρα έχει τώρα σειρά να παραδοθεί;

A: Η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη ρίχνει το βάρος της συμμετρικά σε όλα τα έργα που έχει εντάξει στον προγραμματισμό της. Αυτή τη στιγμή, υπάρχουν πολλά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Το Μετρό Θεσσαλονίκης ήταν μόνο ένα από αυτά. Ήταν ένα στοίχημα το οποίο κερδήθηκε και πλέον, αποτελεί το success story της πόλης. Συνεχίζουμε με έργα υποδομής σε όλη την επικράτεια και βασικό γνώμονα την βελτιστοποίηση της καθημερινότητας και της ποιότητας ζωής των Ελλήνων.

E: Που βρισκόμαστε κύριε υφυπουργέ με τα δύο μεγάλα έργα ανακούφισης του κυκλοφοριακού στόλο κάνω πεδίο Αττικής. Τον οδικό κόμβο στο Σκαραμαγκά και τον οδικό άξονα Ελευσίνα Οινόη που όπως λένε η συγκοινωνιολόγοι θα βγάλει πολλά φορτηγά εκτός Αττικής;

A: Είναι αλήθεια ότι είναι μεγάλη η ανάγκη της Αττικής για αποσυμφόρηση. Ο τριπλός κόμβος Σκαραμαγκά είναι ένα έργο που θα δώσει μεγάλη ανάσα στην πρωτεύουσα, μειώνοντας την κίνηση στον κόμβο της Λεωφόρου Αθηνών και της Λεωφόρου Σχιστού και δίνοντας επιλογές στους οδηγούς που κινούνται στο Θριάσιο Πεδίο.

Αυτή τη στιγμή, στόχος μας είναι η ολοκλήρωση της κάλυψης της χρηματοδότησής του από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ώστε να μπορέσει να δημοπρατηθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 2025.

Ο οδικός άξονας Ελευσίνα - Οινόη, είναι μία από τις τρεις Πρότυπες Προτάσεις που έχουν υποβληθεί από ενδιαφερόμενη εταιρία.

Θα πρέπει ωστόσο να τονίσω ότι τον πρώτο ρόλο στην αξιολόγηση των Πρότυπων Προτάσεων έχει σαφώς η δημοσιονομική σταθερότητα. Υπό αυτό το πρίσμα, η σχετική πρόταση θα τεθεί πολύ σύντομα υπό κρίση.