
Το 55% του Μετρό Θεσσαλονίκης έχει υλοποιηθεί, το 35% της επέκτασης προς Καλαμαριά

2017/09/14 08:56 στην κατηγορία MMM

Το 2019 θα ολοκληρωθεί η κατασκευή των σταθμών και η προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού και τροχαίου υλικού, οπότε θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές λειτουργίες των συρμών, που θα κρατήσουν περίπου έναν χρόνο, στη βασική γραμμή του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Ακολούθως, η εμπορική λειτουργία της βασικής γραμμής θα ξεκινήσει το 2020, ενώ της επέκτασης προς Καλαμαριά αμέσως μετά.

Σήμερα, σύμφωνα με στοιχεία της Αττικό Μετρό, έχει υλοποιηθεί το 55% της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης και το 35% της επέκτασης προς Καλαμαριά.

«Το Μετρό καταλύτης εξελίξεων για τη Θεσσαλονίκη», ομιλία του Γιάννη Α. Μυλόπουλου, Προέδρου Αττικό Μετρό ΑΕ, στην συνέντευξη Τύπου για τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης

Είναι η πρώτη φορά που η Πολιτεία σχεδιάζει με διαφάνεια τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

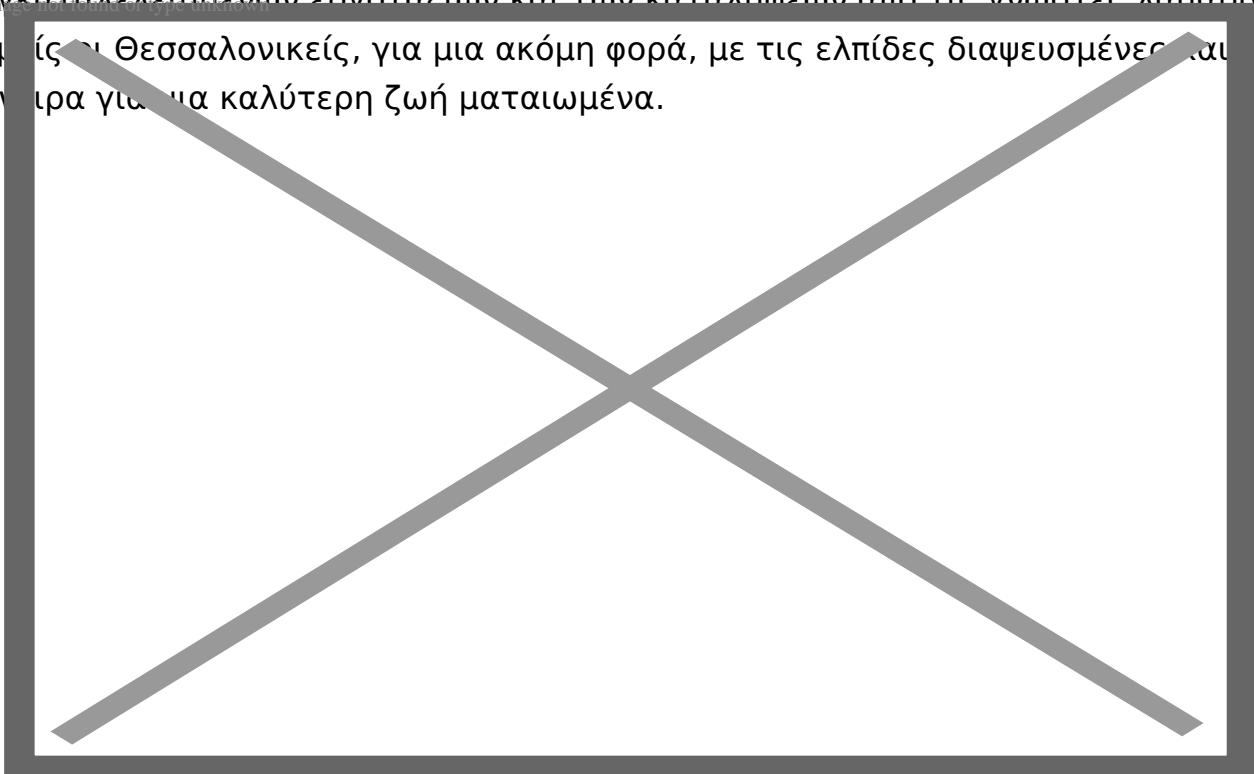
Με αφορμή την 82η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, στην οποία η παρουσία της Αττικό Μετρό, με το νέας τεχνολογίας υπερσύγχρονο βαγόνι που θα κυκλοφορήσει στην πόλη σύντομα, έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον των Θεσσαλονικέων, είμαστε σήμερα εδώ για να σας περιγράψουμε την πρόοδο του έργου, την τρέχουσα εικόνα του, αλλά και τη μελλοντική του πορεία.

Το κακό παρελθόν

Όπως όλοι γνωρίζετε, το Μετρό της Θεσσαλονίκης ξεκίνησε το 2006 και επρόκειτο να ολοκληρωθεί η κατασκευή του το 2012. Τα τελευταία χρόνια όμως και μετά από παλινωδίες και ατέλειωτες καθυστερήσεις, προβλήματα που εμφανίζονταν και δεν λύνονταν αλλά και εμπόδια αντικειμενικά, όπως η οικονομική κρίση ή και υποκειμενικά, όπως το ανιστόρητο εκείνο ψευτοδίλημμα «Η αρχαία ή μετρό», το έργο έφτασε να σταματήσει εντελώς. Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν τα εκατομμύρια εγκεκριμένα Ευρώ να βρίσκονται παγωμένα εν μέσω κρίσης, οι καταστηματαρχές χωρίς δουλειά και οι εργαζόμενοι στο έργο άνεργοι εν μέσω

καλπάζουσας ανεργίας.

Με τούτα και με τα άλλα, η πόλη για σειρά ετών παρέμενε όμηρος των εγκαταλελειμμένων ενοταξίων και των καταλήψεων από τις γνωστές λαμαρίνες και εμπόρους Θεσσαλονικείς, για μια ακόμη φορά, με τις ελπίδες διαψευσμένες και α όνειρα για μια καλύτερη ζωή ματαιωμένα.



Από

το 2015 όμως, η κατάσταση άρχισε να αλλάζει άρδην. Η νέα, τότε, κυβέρνηση και ο υπουργός υποδομών και μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης δρομολόγησαν την επίλυση των θεσμικών, νομικών και οικονομικών προβλημάτων, με τη μορφή των απαιτήσεων για απαλλοτριώσεις που πρόβαλλε ο ανάδοχος, τα οποία με τα χρόνια είχαν συσσωρευτεί και παρέμεναν ανεπίλυτα.

Άνοιξε έτσι ο δρόμος ώστε η νέα διοίκηση της εταιρείας, -σας θυμίζω ότι τοποθετηθήκαμε τον Μάρτιο του 2016- να ξαναρχίσει το έργο από εκεί όπου είχε σταματήσει.

Η επανεκκίνηση του έργου

Σήμερα, σχεδόν ενάμιση χρόνο μετά την επανεκκίνηση του έργου, το Μετρό της Θεσσαλονίκης έχει μπει για τα καλά στις ράγες, υλοποιείται πλέον με γοργούς ρυθμούς και για πρώτη φορά έχει αποκτήσει σαφή και συγκεκριμένο ορίζοντα υλοποίησης. Το Μετρό με δυο λόγια έπαψε να είναι ανέκδοτο.

Ανέκδοτο σήμερα έγιναν εκείνοι που σταμάτησαν το μεγαλύτερο έργο υποδομής που έγινε ποτέ στη Θεσσαλονίκη και μάλιστα σε μια περίοδο που η πόλη και η χώρα είχαν ανάγκη από ανάπτυξη, δηλαδή από επενδύσεις, από θέσεις εργασίας και από

υποδομές για επίλυση του συγκοινωνιακού και του περιβαλλοντικού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Σήμερα λοιπόν που το έργο «τρέχει» σε Θεσσαλονίκη και Καλαμαριά, με πρόσφατα δηλωμένη την πολιτική βούληση του Πρωθυπουργού και της κυβέρνησης και κυρίως με την αμέριστη υποστήριξη και την ενεργό συμπαράσταση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όλα τα προβλήματα που ταλάνιζαν το έργο έχουν πλέον επιλυθεί.

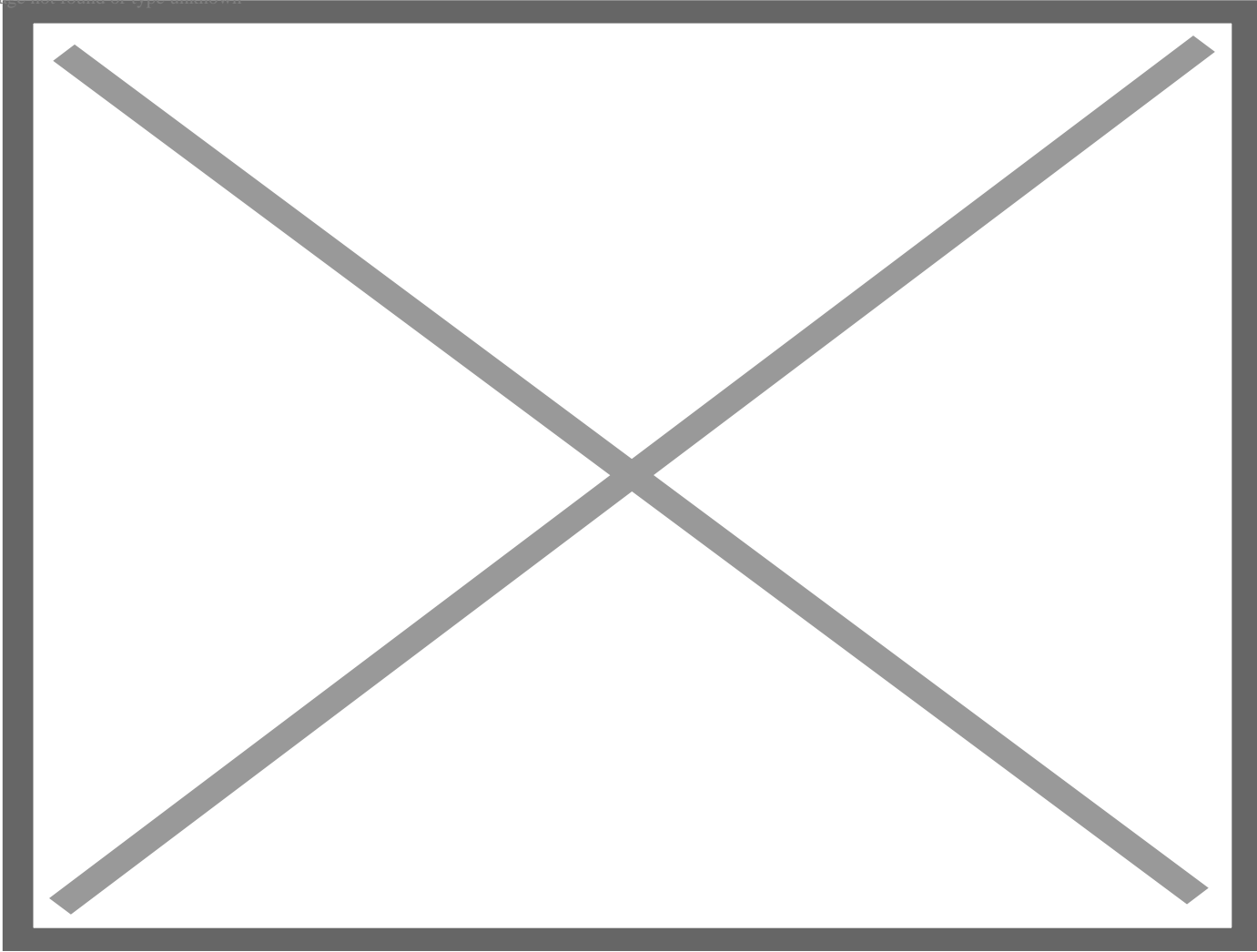
Η πρόοδος του Μετρό Θεσσαλονίκης

Θέλω λόγω και της σημερινής παρουσίας του κ. Υπουργού να επιχειρήσω έναν μικρό απολογισμό των καταστάσεων που έχουν εξομαλυνθεί, ώστε να φτάσουμε πια στο σημείο το Μετρό να συνυπολογίζεται ως ο βασικός συντελεστής του ολοκληρωμένου σχεδιασμού του νέου συγκοινωνιακού χάρτη της Θεσσαλονίκης.

Για πρώτη φορά, λοιπόν, μετά από πολλά χρόνια το έργο προχωρεί ομαλά, με μια ανάδοχο κοινοπραξία ανανεωμένη ως προς τη σύνθεσή της και πλήρως νομιμοποιημένη, χωρίς δικαστικές εκκρεμότητες και χωρίς τριβές με την πολιτεία και διεκδικήσεις από τη εταιρεία για αποζημιώσεις, με ένα επικαιροποιημένο πλέον, πολύ ρεαλιστικό και κυρίως δεσμευτικό για τον ανάδοχο χρονοδιάγραμμα εργασιών.

Δηλαδή, για πρώτη φορά το Μετρό Θεσσαλονίκης έχει σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και σαφή ορίζοντα ολοκλήρωσης. Με δυο λόγια για πρώτη φορά το Μετρό «βλέπει φως στην άκρη του τούνελ».

Image not found or type unknown



Οι νέοι συρμοί του Μετρό Θεσσαλονίκης

Αντιμετωπίστηκαν, λοιπόν, με επιτυχία και προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος τα νομικά, θεσμικά και δικαστικά προβλήματα που υπήρχαν σε εκκρεμότητα με την ανάδοχο κοινοπραξία, (η οποία ενώ διεκδικούσε ένα ποσό μεγαλύτερο από τον προϋπολογισμό του έργου, ύψους 1,1 δις, της επιδικάστηκαν τελικά από τα διαιτητικά δικαστήρια μόλις 160 εκ. Ευρώ).

Πρωτίστως, όμως δόθηκαν λύσεις στα τεχνικά προβλήματα που υπήρχαν και αντιμετωπίστηκε από κοινού και όχι σε αντιπαράθεση, όπως στο παρελθόν, με το υπουργείο Πολιτισμού, την Εφορία Αρχαιοτήτων και τον Δήμο Θεσσαλονίκης, το πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί και είχε διχάσει τη Θεσσαλονίκη, με το τεχνητό δίλημμα «Ή αρχαία ή μετρό».

Έτσι, το Μετρό Θεσσαλονίκης έρχεται να εισάγει ένα πρότυπο αρμονικής συμβίωσης της τεχνολογίας με τον αρχαιολογικό μας πλούτο, καθώς υιοθετήθηκε λοιπόν μια διευρυμένη αντίληψη που θέλει την ανάδειξη των αρχαιοτήτων στο σταθμό Βενιζέλου ταυτόχρονα με την κατασκευή ενός υπερσύγχρονου σταθμού σε μεγάλο βάθος.

Η τεχνική λύση της Αττικό Μετρό ΑΕ που ενέκρινε το ΚΑΣ είναι μια τεχνικά άρτια και

καινοτόμος λύση, που συνδυάζει τόσο τον πολιτισμό, ως συστατικό στοιχείο πλέον του σταθμού, όσο και την τεχνολογία, με την κατασκευή ενός υπερσύγχρονου υπόγειου σταθμού σε μεγάλο βάθος με τη μέθοδο NATM.

Αποκαταστάθηκε έτσι και η σχέση του έργου με την κοινωνία, που είχαν σοβαρά διαταραχθεί στο παρελθόν.

Ο σταθμός, που ήδη έχει αρχίσει να κατασκευάζεται στη Βενιζέλου, θα είναι μοναδικός στον κόσμο και θα γίνει ισχυρό τοπόσημο στην πόλη, θυμίζοντας σε όλους ότι η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων ενός τόπου, όπως η ιστορία και ο πολιτισμός στη δική μας περίπτωση, είναι η προϋπόθεση για την ανάπτυξη και την ευημερία.

Αφήνοντας πίσω τις μικροπολιτικές σκοπιμότητες που δημιούργησαν τοπικές αντιθέσεις, σήμερα το μετρό Θεσσαλονίκης βρίσκεται στην κυριολεξία σε πλήρη εξέλιξη προς όλες τις κατευθύνσεις.

Συγκεκριμένα, μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί:

1. το 100% των σηράγγων,
2. το 95% των αρχαιολογικών εργασιών,
3. το 80% των έργων πολιτικού μηχανικού,
4. το 35% των αρχιτεκτονικών εργασιών και
5. το 6% των έργων Η/Μ.

Το συνολικό εκτελεσθέν ποσοστό της βασικής γραμμής ανέρχεται σε 55% (από 40% στις αρχές του 2016 όταν και ανέλαβε η νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό Α.Ε.).

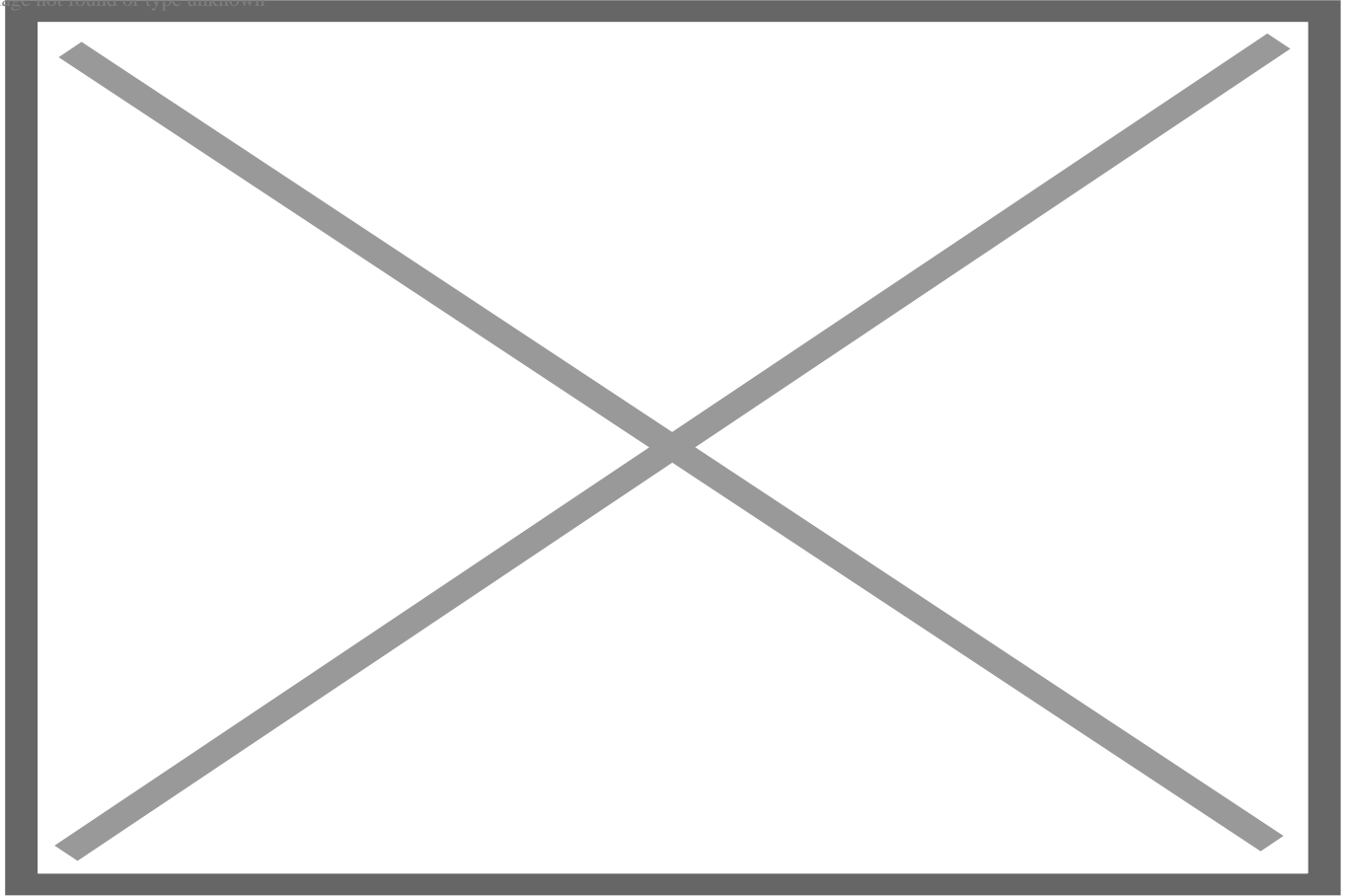
Ο ρυθμός προόδου από τον Μάρτιο του 2016 κι εντεύθεν ήταν δηλαδή σχεδόν τριπλάσιος από τον μέσο ετήσιο ρυθμό προόδου της προηγούμενης δεκαετίας

Με αυτούς τους ρυθμούς, το 2019 θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή των σταθμών και η προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού και του τροχαίου υλικού και θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές λειτουργίες των συρμών που θα κρατήσουν περίπου έναν χρόνο.

Η εμπορική λειτουργία του έργου της βασικής γραμμής θα ξεκινήσει το 2020, ενώ της επέκτασης προς Καλαμαριά αμέσως μετά.

Επομένως, μπορούμε με ειλικρίνεια και πλήρη διαφάνεια να διαβεβαιώσουμε τους Θεσσαλονικείς ότι αυτό που όλοι βλέπουν κυκλοφορώντας στην πόλη είναι αλήθεια. Το έργο «τρέχει», τα προβλήματα λύθηκαν και το χρονοδιάγραμμα που έχει τεθεί τηρείται πλέον αυστηρά.

Image not found or type unknown



Το αμαξοστάσιο του Μετρό Θεσσαλονίκης

Η λειτουργία του μετρό το 2020 στη Θεσσαλονίκη θα αλλάξει άρδην τα σημερινά συγκοινωνιακά δεδομένα. Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό, αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό έργο υποδομής που κατασκευάζεται στην Ελλάδα. Ένα έργο υποδομής ικανό να μεταμορφώσει τη Θεσσαλονίκη στην οποία θα λειτουργεί, καθώς εκτός από την οριστική επίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος, θα συμβάλει αποφασιστικά και στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξή της.

Μιλώντας με αριθμούς, το Μετρό Θεσσαλονίκης σε πλήρη εξέλιξη προβλέπεται πως θα μειώσει κατά 80.000 τα ΙΧ αυτοκίνητα στους δρόμους και θα εξυπηρετεί περισσότερους από 310.000 επιβάτες ημερησίως, με ό,τι αυτό σημαίνει σε καλύτερη κυκλοφορία στους δρόμους, καλύτερη ποιότητα ζωής, αλλά και οικονομία σε καύσιμα και δραστικό περιορισμό της ρύπανσης για την ατμόσφαιρα της πόλης.

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, στο τέλος αυτού του χρόνου θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα πολιτικού μηχανικού κι έτσι σταδιακά από τη νέα χρονιά θα αρχίσει να αποδίδεται σε χρήση μεγάλο μέρος των δρόμων και των πεζοδρομίων που έχουν αναγκαστικά καταληφθεί από τα εργοτάξια και τις λαμαρίνες.

Όσον αφορά τη γραμμή Καλαμαριάς, αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε λειτουργία και οι δυο Μετροπόντικες, διανοίγοντας τις δίδυμες σήραγγες της γραμμής. Η Έλλη έφτασε

προχτές στον δεύτερο σταθμό, στην Αρετσού, ενώ ο Φρίξος πριν μια βδομάδα στο σταθμό Ν. Κρήνης.

Στη γραμμή της επέκτασης προς Καλαμαριά **μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί το 30% της διάνοιξης των σηράγγων και το 45% των έργων πολιτικού μηχανικού**, ενώ σε κάποια σημεία έχουν ξεκινήσει οι αρχιτεκτονικές και οι ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, στα τέλη του 2018 σήραγγες και σταθμοί θα έχουν ολοκληρωθεί και στην Καλαμαριά.

Το έργο από το 11% που ήταν το 2016, έφτασε σήμερα στο 25% της ολοκλήρωσής του. Και εδώ, όπου δεν υπήρξαν ιδιαίτερες καθυστερήσεις, το έργο τον τελευταίο ενάμισι χρόνο “έτρεξε” τρεις φορές πιο γρήγορα σε σχέση με το παρελθόν.

Το Αμαξοστάσιο τέλος, το οποίο επισκεφτήκαμε σήμερα, το οποίο είναι ένα τεράστιο σύμπλεγμα κτιρίων με έκταση 50.000 τετραγωνικών μέτρων και δομημένη επιφάνεια 120.000 τ.μ., με μικτές κατασκευές από σίδηρο και τσιμέντο, έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά κατά σχεδόν 95% και θα είναι έτοιμο να υποδεχτεί τους συρμούς του χρόνου τέτοια εποχή.

Οι μελλοντικές επεκτάσεις

Όμως η Αττικό Μετρό δεν σταματά μόνο εκεί. Μετά την επανεκκίνηση του έργου και τη δρομολόγηση νέου χρονοδιαγράμματος, έχει ξεκινήσει σε ρεαλιστικές πλέον βάσεις και ο σχεδιασμός των επεκτάσεων, καθώς στόχος μας είναι η λειτουργία ενός σύγχρονου έργου υποδομής, το οποίο θα εξυπηρετεί σταδιακά το σύνολο των πολιτών της Θεσσαλονίκης.

Στην κατεύθυνση αυτή, ήδη μελετώνται από την Αττικό Μετρό οι επεκτάσεις του έργου προς Σταυρούπολη, Πολίχνη, Ευκαρπία με 6 σταθμούς, προς Αμπελόκηπους, Μενεμένη, Εύοσμο και Κορδελιό, με 4 σταθμούς καθώς και η σύνδεση του Αεροδρομίου με την επέκταση της Γραμμής της Καλαμαριάς.



Αν η

επέκταση προς αεροδρόμιο έχει μεγάλη οικονομική σημασία για την πόλη, λόγω τόνωσης του τουρισμού, του εμπορίου και της αγοράς, οι επεκτάσεις προς τα δυτικά αποκτούν τεράστια κοινωνική σημασία, λόγω της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης των πολιτών σε αυτές τις περιοχές, οι οποίοι αναγκάζονται να αλλάζουν δύο και τρεις συγκοινωνίες καθημερινά, προκειμένου να βγάλουν το μεροκάματο.

Ήδη για το σκοπό υπήρξε συνεργασία με τους δημάρχους των Δήμων τους οποίους επηρεάζουν οι επεκτάσεις, καθώς και τους αρμόδιους φορείς.

Η συνεργασία είχε πολύ θετικά αποτελέσματα, καθώς υπήρξε συμφωνία και συναντίληψη για τις επιλογές της Αττικό Μετρό ΑΕ. Οι διαβουλεύσεις θα συνεχιστούν το επόμενο διάστημα με σκοπό να εξασφαλιστεί ο βέλτιστος σχεδιασμός για τις τρεις επεκτάσεις του έργου, ώστε να είμαστε σε θέση να προχωρήσουμε στη δημοπράτηση των έργων.

Ήδη μάλιστα στην επέκταση προς Σταυρούπολη, Πολίχνη κλπ έχουν ολοκληρωθεί οι γεωλογικές και γεωτεχνικές μελέτες, ενώ πρόδρομες εργασίες προγραμματίζεται να ξεκινήσουν σύντομα και στις άλλες επεκτάσεις.

Σχετικά με τη γραμμή προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία» εξετάζεται η λύση της υπέργειας σύνδεσης, μια λύση πιο γρήγορη και περισσότερη οικονομική, αφού θα αποφευχθούν η διάνοιξη υπογείων σηράγγων, οι υπόγειοι σταθμοί και οι απαλλοτριώσεις.

Οι τρεις αλλαγές στην Θεσσαλονίκη των διαψεύσεων και των ματαιώσεων

Είναι πλέον εμφανές ότι το Μετρό Θεσσαλονίκης έχει περάσει σε νέα εποχή.

Η Θεσσαλονίκη των διαψεύσεων και των ματαιώσεων ζει τα τελευταία δύο χρόνια μεγάλες ανατροπές:

-την επανεκκίνηση του Μετρό με σαφή, για πρώτη φορά, ορίζοντα ολοκλήρωσης

-την αποκατάσταση του ανιστόρητου ψευδοδιλήμματος «ή αρχαία ή μετρό» με μια διευρυμένη αντίληψη που θέλει τη Θεσσαλονίκη να έχει και αρχαία και μετρό το πέρασμα του αμαρτωλού και δήθεν «ιδιωτικού» ΟΑΣΘ σε δημόσιο έλεγχο

Στην περίπτωση του ΟΑΣΘ θα πρέπει ακόμη να εξηγηθεί γιατί, όταν συνδέθηκε η λήξη της σύμβασής του με το δημόσιο με την ολοκλήρωση του Μετρό, σταμάτησε το έργο!

Οι τρεις αλλαγές που συντελέστηκαν έχουν ως συνθετικό αποτέλεσμα έναν νέο και ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό χάρτη για την πόλη, όπου Μετρό και λεωφορεία θα λειτουργούν συμπληρωματικά, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και την εξυπηρέτηση των πολλών και όχι το κέρδος των λίγων και προνομιούχων που λυμαίνονταν το δημόσιο χρήμα μέχρι πρότινος.

Μαζί με τις αστικές συγκοινωνίες θα προσφέρει στους Θεσσαλονικείς όσα στερήθηκε η πόλη επί δεκαετίες: σύγχρονες, προσβάσιμες, φιλικές στο περιβάλλον υποδομές για όλους.

Τα έργα μετρό λειτουργούν αναζωογονητικά προς τις τοπικές κοινωνίες, παράγουν υπεραξίες, δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, αυξάνουν τον τοπικό κύκλο εργασιών.

Στην περίπτωση του Μετρό Θεσσαλονίκης ισχύουν όλα τα παραπάνω, αλλά και κάτι περισσότερο. Οι ράγες του μετρό θα οδηγήσουν την πόλη μας στον 21ο αιώνα, αναβαθμίζοντας τη θέση της ανάμεσα στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

Αυτό είναι το πολιτικό και προσωπικό μας στοίχημα.