
Τη λύση του τραμ εξετάζουν Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη και Βόλος

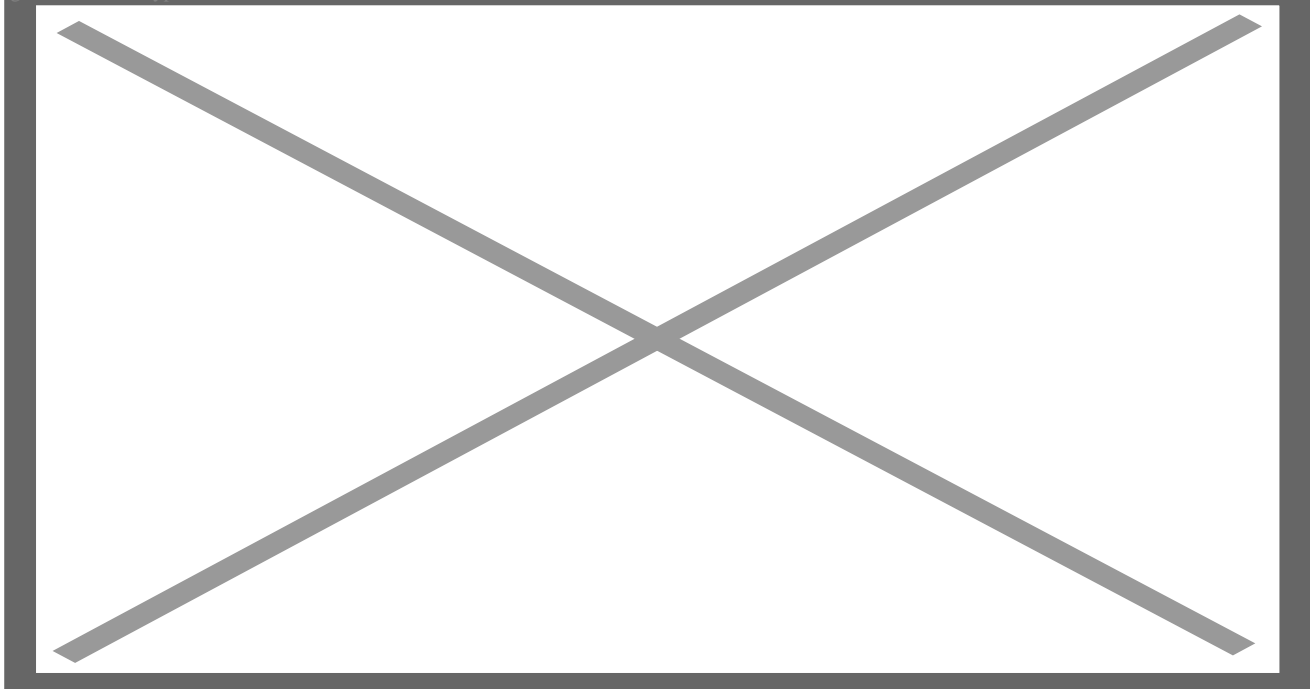
2018/10/15 10:14 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Τα νέα δεδομένα που φέρνει στη χώρα η δυναμική του ελληνικού τουρισμού δημιουργούν και νέες, σύγχρονες ανάγκες σε υποδομές.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η «τροχοδρόμηση» της κατασκευής του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου, η οποία φέρνει στο προσκήνιο έργα που μέχρι σήμερα παρέμεναν μόνο στις σκέψεις και στους μακρόπνοους σχεδιασμούς των τοπικών αρχών.

Στο τραπέζι της συζήτησης έχει έρθει το τελευταίο διάστημα η δημιουργία δικτύου τραμ στην πόλη του Ηρακλείου, για την οποία η δημοτική αρχή έχει κάνει ήδη τις πρώτες επαφές με την Αττικό Μετρό. Είναι ένα σενάριο που έχει εμφανιστεί στην πόλη εδώ και μια 20ετία.

Ομως η ολοκλήρωση το 2023 του νέου διεθνούς αερολιμένα σε απόσταση 30 χλμ. από το κέντρο της πόλης αναγκάζει τους πάντες να αναζητήσουν λύσεις.



Το

πρώτο διερευνητικό βήμα θα είναι η μελέτη σκοπιμότητας που θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό εάν το έργο αυτό μπορεί να βρει χρηματοδότηση.

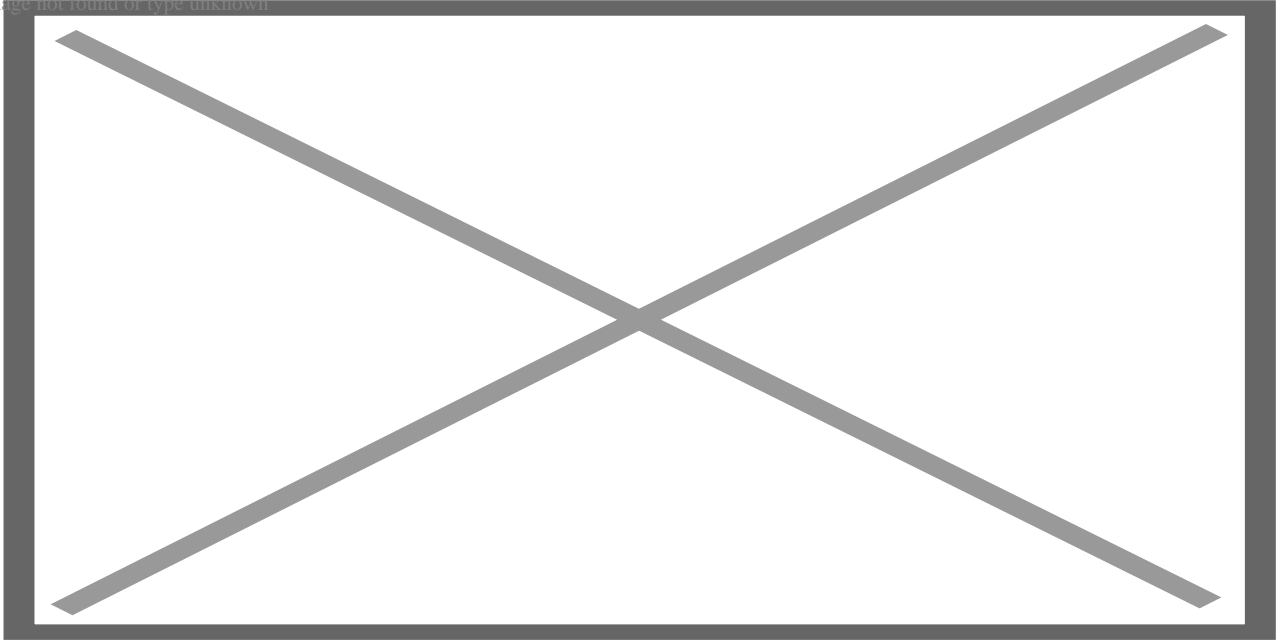
Σε κάθε περίπτωση, οι ρυθμοί με τους οποίους εξελίσσονται ως σήμερα οι μελέτες και τα έργα δείχνουν ότι θα χρειαστεί μια δεκαετία για να τρέξουν τα πρώτα τραμ στην Κρήτη, καθώς πρόκειται για μία από τις λιγότερο ώριμες μελετητικά προτάσεις για τη δημιουργία τροchioδρόμου σε πόλεις της Ελλάδας.

Θεσσαλονίκη και Βόλος

Για τη Θεσσαλονίκη οι μελέτες για τη χάραξη είναι πολύ πιο προχωρημένες. Μάλιστα, το Master Plan 2020 προέβλεπε 1 ή 2 γραμμές που θα λειτουργούν συμπληρωματικά με το μετρό, σε πυκνοδομημένες συνοικίες που δεν θα καλύπτονται πλήρως από το μετρό. Απαιτούνταν όμως και σε αυτή την περίπτωση ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας.

Ο Βόλος, από την άλλη πλευρά, διαθέτει ήδη χάραξη και η εγγύτητα με τον σιδηρόδρομο προσφέρει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός δικτύου tram-train. Ένα σύστημα που λειτουργεί διεθνώς και «κουμπώνει» το αστικό δίκτυο του τραμ με τον υπεραστικό σιδηρόδρομο.

Επιλογή η οποία, σύμφωνα με πηγές της αγοράς, θα μπορούσε να κάνει το έργο πολύ πιο ελκυστικό εμπορικά, εξασφαλίζοντας παράλληλα τριπλάσια χωρητικότητα στο μέσο.



Βάσει της διεθνούς εμπειρίας εξάλλου έχει αποδειχθεί ότι το τραμ είναι το μόνο αστικό ΜΜΜ που έχει ως αποτέλεσμα τη δραστική απομάκρυνση των ΙΧ από τις περιοχές διέλευσής του. Πάντως, η πρώτη επέκταση του μέσου εδώ και πολλά χρόνια θα γίνει στην Αθήνα ως συνέχεια της επέκτασης προς Πειραιά.

Θα έχει μήκος περίπου 8 χλμ. και θα περνά από Δραπετσώνα και Κερατσίνι με τελικό προορισμό το Πορθμείο Περάματος. Το κόστος εκτιμάται σε 180 εκατ. ευρώ.

Αρχές του 2019 το τραμ στον Πειραιά

Στην τελική ευθεία για την εμπορική λειτουργία στις αρχές του 2019 μπαίνει το τραμ του Πειραιά με την έναρξη των απαραίτητων δοκιμαστικών δρομολογίων εντός του φθινοπώρου.

Οι κατασκευαστικές εργασίες, οι οποίες είχαν κολλήσει σε ένα τελευταίο τμήμα 100 μέτρων επί της οδού Βασιλέως Γεωργίου, έχουν πια ολοκληρωθεί. Το έργο αντιμετώπισε από το ξεκίνημά του πλήθος προβλημάτων, ανάμεσα στα οποία τα αρχαιολογικά είχαν περίοπτη θέση, όπως συνέβη και στην παραπάνω περίπτωση.

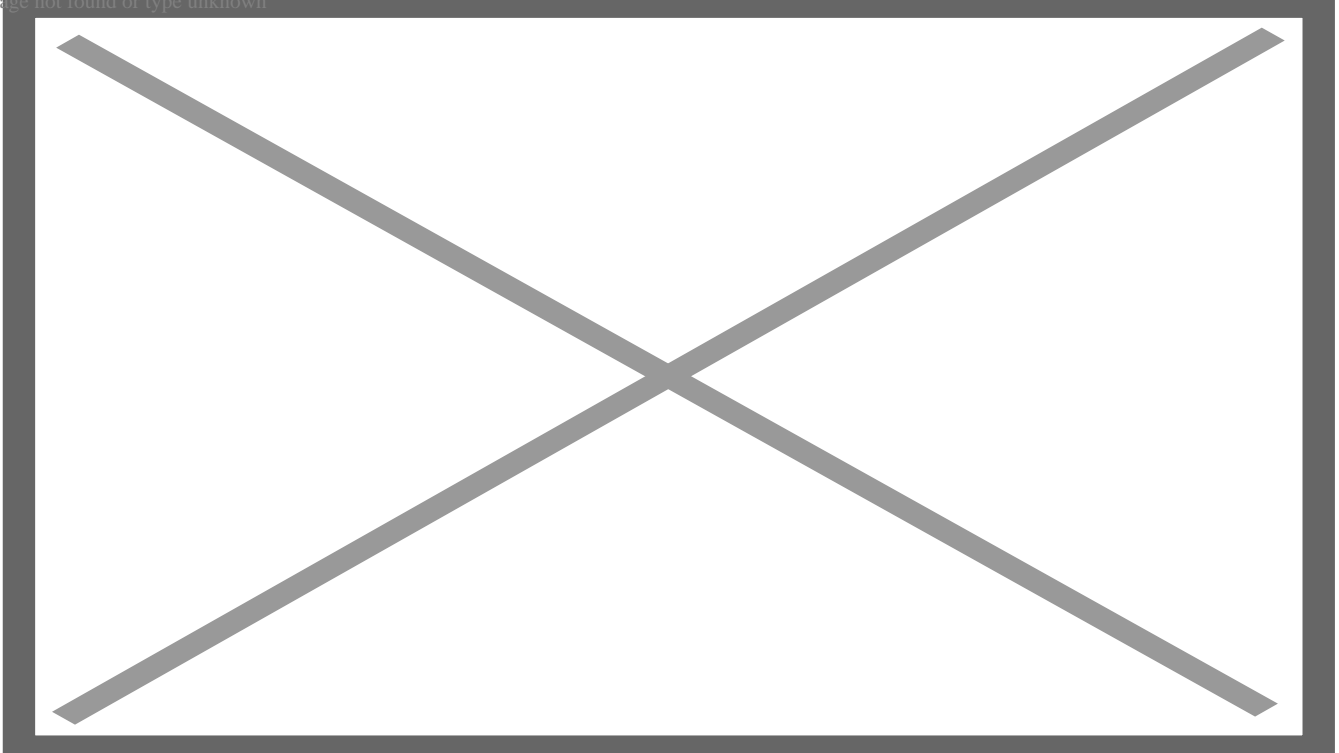
Ως αποτέλεσμα, ένα έργο που υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 2013, με αρχικό χρονοδιάγραμμα 25 μηνών, χρειάστηκε τον τριπλάσιο περίπου χρόνο για να ολοκληρωθεί. Αρκεί να αναφερθεί ότι οι απαραίτητες κυκλοφοριακές μελέτες για μια πόλη με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, λόγω φυσικά και του λιμανιού, διήρκεσαν περί τα δύο χρόνια.

Στην παρούσα φάση, βρίσκεται εν εξελίξει η ολοκλήρωση της τοποθέτησης των στάσεων, καθώς και της τηλεματικής και των στύλων για τα καλώδια ηλεκτροκίνησης.

25 σύγχρονοι συρμοί στην πρωτεύουσα

Η ενίσχυση του στόλου του τροχιοδρόμου της πρωτεύουσας με 25 νέους συρμούς έχει, εν τω μεταξύ, δρομολογηθεί. Στα τέλη του περασμένου Ιουλίου η Αττικό Μετρό υπέγραψε με τη γαλλική Alstom την προμήθεια της νέας γενιάς του τραμ της Αθήνας.

Image not found or type unknown



Αυτή την περίοδο, οριστικοποιείται το σχεδιαστικό κομμάτι των 25 υπερσύγχρονων συρμών Citadis X05, που θα αποτελούνται έκαστος από πέντε βαγόνια, συνολικού μήκους 33 μέτρων και μέγιστης χωρητικότητα 294 επιβατών.

Η αύξηση της χωρητικότητας του στόλου είναι απαραίτητη, εάν αναλογιστούμε ότι με την άφιξη στο μεγάλο λιμάνι το τραμ θα αποκτήσει, σύμφωνα με εκτιμήσεις, περί τους 25.000 νέους επιβάτες. Το πρώτο καινούργιο τραμ θα φτάσει στην Αθήνα την άνοιξη του 2020 (20 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης) και εν συνεχεία η προμήθεια των συρμών θα ολοκληρωθεί τμηματικά.

Στο φουλ για πρόδρομες εργασίες στο μετρό

Ενα ακόμα στοίχημα της Αττικό Μετρό που ονομάζεται πρόδρομες εργασίες έχει ορόσημο το εφετινό φθινόπωρο. Οπως λέει στο «Βήμα» ο πρόεδρος κ. Γιάννης Μυλόπουλος, η δημοπράτηση των πρόδρομων εργασιών για την επέκταση του μετρό στις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης θα γίνει εντός του φθινοπώρου.

Πρόκειται για τις πρώτες μεγάλης κλίμακας εργασίες που προετοιμάζουν ουσιαστικά το έδαφος για το κυρίως έργο, όπως μετακινήσεις δικτύων κοινής ωφέλειας και αρχαιολογικές εργασίες. Η επέκταση προβλέπει 11 χλμ. γραμμής και 8 σταθμούς.

Το πρώτο μεγάλο έργο στην Ελλάδα που θα προχωρήσει με τον τρόπο αυτόν θα είναι η Γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας. Ο διαγωνισμός για τις πρόδρομες εργασίες της γραμμής «Αλσος Βεΐκου – Γουδή», προϋπολογισμού 48,36 εκατ. ευρώ (με ΦΠΑ), οδηγείται προς την ΤΕΡΝΑ.

Ο ανάδοχος, ο οποίος εκτιμάται ότι θα μπορούσε να στήσει τα πρώτα εργοτάξια κοντά στα Χριστούγεννα, θα έχει χρονοδιάγραμμα 30 μηνών για να παραδώσει τη σκυτάλη στο ανάδοχο σχήμα του μεγάλου έργου. Εφόσον ο διαγωνισμός προχωρήσει ομαλά, μιλάμε για το 2021, ενώ πιθανώς θα χρειαστεί να βρεθεί η κατάλληλη ισορροπία προκειμένου οι δύο εργολαβίες να τρέξουν και παράλληλα για κάποιο διάστημα.

Όλγα Κλώντζα,

“Βήμα της Κυριακής”