

Σε διαδικασία δημοπράτησης η μελέτη ανάπτυξης του μετρό Θεσσαλονίκης. Το πλάνο της επέκτασης προς τις δυτικές συνοικίες

2019/04/22 17:04 στην κατηγορία MMM

Σε διαδικασία δημοπράτησης είναι η μελέτη ανάπτυξης του μετρό Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με τον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου της πόλης (ΟΣΕΘ), ανέφερε ο διευθυντής Ανάπτυξης, Υποστήριξης και Λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης, Γεράσιμος Δώσσας.

Μιλώντας ως εκπρόσωπος της «Αττικό Μετρό», σε εργαστήριο διαβούλευσης για το ζήτημα των μεταφορών, που διοργάνωσε η παράταξη της υποψηφίας δημάρχου για τον κεντρικό δήμο, Κατερίνας Νοτοπούλου, σημείωσε πως η σύμβαση εντός μικρού χρονικού διαστήματος θα δημοπρατηθεί, δηλ. άμεσα, και θα αποτελέσει όλο το βασικό εργαλείο και για τον σχεδιασμό για το συγκοινωνιακό έργο σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα.

Σχετικά με την επέκταση του Μετρό προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία», ο κ. Δώσσας γνωστοποίησε ότι «δημοπρατούνται άμεσα οι τοπογραφικές μελέτες και οι γεωλογικές γεωτεχνικές μελέτες» και πως «σε 1-2 χρόνια θα είναι σε ετοιμότητα να δημοπρατηθούν για κατασκευή».

Παράλληλα, σύμφωνα με πληροφορίες από την «Αττικό Μετρό» τις οποίες μεταφέρει το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, την **Τρίτη θα αποσφραγιστούν οι οικονομικές προσφορές για τις τοπογραφικές μελέτες στο τμήμα από Μίκρα ως το αεροδρόμιο**, ενώ τη Μεγάλη Τετάρτη αναμένεται να περάσει στο διοικητικό συμβούλιο το αίτημα για τις γεωλογικές μελέτες στο ίδιο τμήμα.

Ο κ. Δώσσας σημείωσε ότι, τέλη του 2020, θα λειτουργήσει η βασική γραμμή σε όλο το μήκος, πλην του σταθμού της «Βενιζέλου», και τέλη του 2021 η γραμμή της Καλαμαριάς.

Επίσης, **εντός Μαΐου φτάνει το πρώτο τρένο**, το οποίο θα μπει σε διαδικασία δοκιμών για έναν χρόνο, ενώ ο σταθμός της «Βενιζέλου», που θα λειτουργεί και ως αρχαιολογικός χώρος, θα χρειαστεί δύο χρόνια επιπλέον.

Ποιες περιοχές θα εξυπηρετηθούν από την επέκταση

Αναφορικά με την επέκταση προς τις δυτικές συνοικίες, το μετρό θα περνά από τις περιοχές του Βαρδάρη και του δήμου Νεάπολης-Συκεών, το στρατόπεδο Παύλου Μελά, την Ηλιούπολη, τον δήμο Ευόσμου, τη Μενεμένη, τον Δενδροπόταμο και τους Αμπελόκηπους.

Επιπλέον, εξετάζονται στις δυτικές συνοικίες γραμμές σύνδεσης με το νοσοκομείο “Παπαγεωργίου” και πιθανή επέκταση έως το Ωραιόκαστρο και τις περιοχές προς Διαβατά.

Απουσία ολιστικού σχεδιασμού και πολιτικής βούλησης

«Από αυτή την πόλη δεν λείπει γενικώς και αορίστως ο σχεδιασμός. Απουσιάζει ένας ολιστικός σχεδιασμός και η πολιτική βούληση υλοποίησης συντονισμένων ενεργειών» τόνισε, από την πλευρά της, η υποψήφια δήμαρχος Θεσσαλονίκης, Κατερίνα Νοτοπούλου.

Μεταξύ άλλων, επισήμανε ότι τα τελευταία χρόνια έγινε πολύ μεγάλη και καλή δουλειά σε ό,τι αφορά το Μετρό, που «ήταν στάσιμο και κολλημένο για πολλά χρόνια και διέλυσε την αγορά της πόλης» και πρόσθεσε ότι δόθηκε μεγάλη μάχη για να τεθεί ένα τέλος, όπως είπε, «στο σκάνδαλο του ΟΑΣΘ, ενός κρατικοδίαιτου ΟΑΣΘ, τον οποίο λυμαίνονταν συγκεκριμένοι κύκλοι της πόλης με πλάτες πολιτικές, που αυτή τη στιγμή διεκδικούν και την ηγεσία του δήμου».

Με τη σειρά του, ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ, Στέλιος Παππάς, υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ότι στη Θεσσαλονίκη θα πρέπει να υπάρξει ένα σχέδιο αποκέντρωσης και να δημιουργηθούν άλλα κέντρα στο πλαίσιο ενός πολυκεντρικού μητροπολιτικού συγκροτήματος, που θα δώσει πνοή στην περιφέρεια.

Για τον ΟΑΣΘ έκανε λόγο για μια «ιστορία σκανδάλων», επισήμανε ότι υπάρχουν σε εκκρεμότητα παρεμβάσεις της δικαιοσύνης για «ένα σκάνδαλο πολιτικό, ένα σκάνδαλο επιχειρησιακό κι ένα σκάνδαλο οικονομικό», ενώ σχολίασε ότι ο «ΟΑΣΘ προέκυψε το 1957 μέσα από ένα μεγάλο λάθος, κάτι περισσότερο από έγκλημα, την κατάργηση του τραμ».