
Γ. Μυλόπουλος: Δημοπρατούνται οι πρόδρομες εργασίες για την επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης στα δυτικά

2019/06/21 14:12 στην κατηγορία 7ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Για τον κομβικό ρόλο των υποδομών στον βιώσιμο αναπτυξιακό σχεδιασμό της χώρας μίλησε ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό, καθηγητής Γιάννης Μυλόπουλος, συμμετέχοντας στο πάνελ «Υποδομές και Smart Cities», κατά τις εργασίες της 1ης ημέρας του 3ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργάνωσαν οι ιστοσελίδες ypodomes.com και metaforespress.gr στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Κάνοντας μια αναδρομή στην πορεία υλοποίησης των έργων, υπογράμμισε ότι το 2016 σημειώθηκε «έκρηξη» σε επενδύσεις σε έργα μετρό, ενώ προ του 2016 η απορρόφηση ανέρχονταν μόλις στα 138 εκατ. ευρώ ετησίως. Όπως ανέφερε ο κ. Μυλόπουλος, οι επενδύσεις σε έργα μετρό από το 2016 μέχρι σήμερα σχεδόν τριπλασιάστηκαν.

Αναφερόμενος στην πορεία και την πρόοδο των έργων, ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό σημείωσε ότι ολοκληρώνεται η δημοπράτηση του α' τμήματος της Γραμμής 4 του μετρό της Αθήνας, κόστους 1,8 δισ. ευρώ, η οποία περιλαμβάνει 14 σταθμούς από το Άλσος Βεΐκου ως το Γουδή.

Στο μετρό Θεσσαλονίκης, το οποίο αναμένεται να παραδοθεί το 2020, το ποσοστό ολοκλήρωσής βρίσκεται στο 70%. Αντίστοιχα, στο 70% βρίσκεται το ποσοστό ολοκλήρωσης της επέκτασης προς Καλαμαριά, η οποία θα παραδοθεί το 2021.

Ο κ. Μυλόπουλος αποκάλυψε ότι τις επόμενες θα δημοπρατηθούν οι πρόδρομες εργασίες για την επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης προς τα δυτικά της πόλης.

Όπως είπε, το μετρό στην Ελλάδα είναι το πιο μεγάλο, φιλικό προς το περιβάλλον έργο που έχει γίνει ποτέ, ενώ περιγράφοντας τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματά του ανέφερε ότι επιτυγχάνεται η απελευθέρωση 1.000 τόνων διοξειδίου του άνθρακα από την ατμόσφαιρα της Αττικής, καθώς λιγότερα αυτοκίνητα κινούνται τους δρόμους της πόλης.

Στο πεδίο της εξοικονόμηση ενέργειας, στο μετρό Θεσσαλονίκης ποσοστό έως 25% της αναγεννώμενης ενέργειας πέδης χρησιμοποιείται από άλλα τρένα, ενώ όση δεν

χρησιμοποιείται επιστρέφει στο δίκτυο της ΔΕΗ εξοικονομώντας επιπλέον 15%.

Επίσης, θα είναι το πρώτο με συρμούς χωρίς οδηγό, με θύρες Αποβαθρών (PSD) και σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου συρμών τύπου CBTC. Χάρη στην online καταμέτρηση επιβατών, σε συνδυασμό με τα συστήματα ελέγχου και τις CCTV κάμερες, θα διαμορφώνονται οι χρονοαποστάσεις των συρμών και θα παρέχεται στους επιβάτες πληροφόρηση για την πληρότητα των βαγονιών.

Τέλος, συνολικά 55 Ηλεκτρομηχανολογικά και Σιδηροδρομικά συστήματα, ελεγχόμενα από εξελιγμένους αυτοματισμούς, λειτουργούν επί 24ώρου βάσεως κάτω από μια αυστηρή ομπρέλα κυβερνοασφάλειας με ειδικό εξοπλισμό, λογισμικό, πρωτόκολλα και διαδικασίες.