
Αναγκαιότητα η ύπαρξη ενός ενιαίου Μητροπολιτικού ΣΒΑΚ υπό την εποπτεία του ΟΣΕΘ, υποστηρίζει ο Οργανισμός

2020/06/23 18:10 στην κατηγορία MMM

Πραγματοποιήθηκε η 2^η Συνεδρίαση του Επιστημονικού Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), κατά την οποία αναδείχτηκε η ανάγκη σύνθεσης των διαφορετικών Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, σε ένα ενιαίο Μητροπολιτικό ΣΒΑΚ, υπό την εποπτεία του ΟΣΕΘ, που θα λάβει υπόψη όλες τις μορφές συγκοινωνίας που υφίστανται ή θα αναπτυχθούν στην πόλη τα επόμενα χρόνια.

Η συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία του ΟΣΕΘ στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ/ΤΚΜ, υπό τον πρόεδρο του Οργανισμού Γιάννη Καλογερούδη και τον διευθύνοντα σύμβουλο Γιάννη Τόσκα, με τη συμμετοχή του προέδρου του ΤΕΕ/ΤΚΜ Γιώργου Τσακούμη.

Ως θέμα, η συνεδρίαση είχε την εκκίνηση της διαδικασίας συζήτησης, προβληματισμού και μελετών του ΟΣΕΘ για την ανάλυση και ιεράρχηση των ζητημάτων, καθώς και τη διαμόρφωση προτάσεων αξιολόγησης, βελτιστοποίησης και λειτουργικής αναδιάρθρωσης αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης.

Στη διάρκεια της, ο Καλογερούδης θέτοντας το πλαίσιο προβληματισμού, χαρακτήρισε **εφικτή και ρεαλιστική την τήρηση του χρονοδιαγράμματος ολοκληρωμένης λειτουργίας του μετρό Θεσσαλονίκης το 2023**, -υπό την προϋπόθεση πως δεν θα υπάρξουν προσφυγές που θα καθυστερήσουν την εξέλιξη των εργασιών στον Σταθμό Βενιζέλου- ενώ πέραν της αναγκαίας ενίσχυσης του στόλου των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ, ο μελλοντικός σχεδιασμός και συντονισμών των συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, πρέπει να λάβει υπόψη και δυνητικά «εργαλεία» όπως η Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία.

Ο κ. Τόσκας σημείωσε από τη πλευρά του πως ο συνδυασμός των πρόσφατων επιλογών της εκχώρησης συγκοινωνιακού έργου αστικής συγκοινωνίας από τον ΟΑΣΘ στο ΚΤΕΛ, παράλληλα με τη θεσμική δυνατότητα προσθήκης - απόκτησης μεταχειρισμένων οχημάτων στον υφιστάμενο στόλο του παρόχου αναμένεται να αναβαθμίσει βραχυπρόθεσμα το επίπεδο παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Ωστόσο,

οι εν λόγω επιλογές αποτελούν, επιλογές διαχείρισης κρίσης και επ' ουδενί λύσεις μακροπρόθεσμης πνοής.

Ακολούθησε συζήτηση, με τα μέλη του Επιστημονικού Συμβουλίου να επισημαίνουν τη σημασία της συγκρότησης αυτού του οργάνου και να υπογραμμίζουν ότι η επιμονή σε ένα μοντέλο Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας κάθε δήμου, ήδη τείνει να ξεπεραστεί από τις ανάγκες της πόλης, **που επιβάλλουν έναν Μητροπολιτικό Σχεδιασμό.**

Βάσει αυτών θα πρέπει αν αποσαφηνιστεί ποιος είναι ο ιδανικός τρόπος υλοποίησης των νέων λύσεων και ποιος ο οριστικός χρόνος που θα έχουμε επίσημη έναρξη λειτουργίας της κεντρικής γραμμής του μετρό και πότε της επέκτασης.

Από την πλευρά του, ο κ. Τσακούμης υπογράμμισε το πρόβλημα της «πολυαρχίας» στο πεδίο των συγκοινωνιών για τη Θεσσαλονίκη, το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί, με την σύμπτυξη των αρμοδιοτήτων για τι κατά περίπτωση οριστικές εισηγήσεις και αποφάσεις σε έναν φορέα.