

# Μετρό Θεσσαλονίκης

σήμερα συζήτηση και προβληματισμός για το κατά πόσο το έργο ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις **μεσο-μακροπρόθεσμες ανάγκες** της μητροπολιτικής περιοχής. Ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός και η «χωροταξία» της πόλης άλλαξαν: Για παράδειγμα, η Καλαμαριά αναπτύχθηκε. Είναι ένας μεγάλος δήμος και με σημαντικές ανάγκες μετακινήσεων για άξονα μετρό (πυκνότητες πληθυσμού υψηλές, πυκνότητα απασχόλησης υψηλή, εξυπηρετούμενος πληθυσμός εκπαίδευσης αρκετά υψηλός). Από τη μέχρι τώρα δουλειά, κρίθηκε ότι υπάρχει επιβεβαίωση σκοπιμότητας των σταθμών της γραμμής μετρό που δημοπρατήθηκε, με εξαίρεση τους δυο τελευταίους σταθμούς ανατολικά (και σχετικός προβληματισμός ως προς χωροθέτηση αμαξοστασίου στη Νέα Ελβετία).

Σήμερα, δεν υπάρχουν πλέον περιοριστικοί όροι και παράγοντες που να δεσμεύουν τη διαδικασία της σύναψης σχεδίου παραχώρησης. Υπάρχει η **γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας στη Θεσσαλονίκη** (Οργανισμός Θεσσαλονίκης, 2001) που παρέχει τις δυνατότητες (βάσεις δεδομένων και κυκλοφοριακά μοντέλα) για διερεύνηση σεναρίων στρατηγικού σχεδιασμού (ασχέτως αν δεν αξιοποιήθηκε πλήρως μέχρι σήμερα). Δόθηκε, με σύμφωνη γνώμη ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμού Θεσσαλονίκης και ΣΑΣΘ το «πράσινο φως» για εξέταση όλων των στοιχείων της προηγούμενης μελέτης, έχοντας υπόψη τη νέα πραγματικότητα. Μετά τα παραπάνω, τα γραφεία συμβούλων (Η Γαλλική εταιρεία SYSTRA σε συνεργασία με το ελληνικό γραφείο TRUTH SA) ανέλαβαν να πραγματοποιήσουν σχετική διερεύνηση και εισηγήθηκαν σχετικά προς την Αττικό Μετρό ΑΕ. Με βάση τα παραπάνω, έγινε ο προσδιορισμός των βασικών αξόνων δημοσίων συγκοινωνιών και ένα **νέο προτεινόμενο σενάριο ανάπτυξης δημόσιων συγκοινωνιών σε σταθερή τροχιά** (μέχρι το 2020).

Η πρόταση των συμβούλων (SYSTRA κλπ.) έχει γενικά ως εξής: Η γραμμή του μετρό στη φάση αυτή να είναι: Σιδηροδρομικός Σταθμός ΟΣΕ – οδός Ψελλού (κατάληψη σταθμού της οδού Βούλγαρη, βλ. σχέδιο 2). Θα υπάρχουν 12 σταθμοί (αντί για 14) και το κύριο μήκος θα είναι 7700 μέτρα (αντί για 9400 μέτρα). Η επιβατική κίνηση (σύμφωνα με το κυκλοφοριακό μοντέλο που εξετάστηκε) εκτιμάται ότι θα είναι στην πλήρη ανάπτυξη του συστήματος (2020) στο ύψος 15100-17800 επιβάτες ανά κατεύθυνση στο κεντρικό τμήμα (Πλ. Δημοκρατίας μέχρι σταθμό «Παπάφη» περίπου). Στο νότιο τμήμα (προς Καλαμαριά), η επιβατική κίνηση αναμένεται να είναι 2100-4400 επιβάτες αντίστοιχα και στο Βορειοδυτικό τμήμα (1900-6600) επιβάτες (δικαιολογείται ουσιαστικά η αναγκαιότητα υλοποίησης υπόγειου τμήματος μετρό τόσο κεντρικά όσο και στην «περιφέρεια»). Οι σύμβουλοι θεωρούν αναγκαία την επέκταση του μετρό προς την Καλαμαριά (ως επέκταση όμως) και ότι το αμαξοστάσιο δεν πρέπει να είναι αποκομμένο από τον βασικό άξονα με τις επεκτάσεις του. Η διερεύνηση για πιθανές νέες θέσεις αμαξοστασίου έδωσε ως προτάσεις τις θέσεις: 1) σε χώρους του ΟΣΕ δυτικά του Νέου Σιδ. Σταθμού (η τελική πρόταση της SYSTRA) και 2) κοντά στο χώρο των κερματοεργείων Αλλατίνι (δυτικά της οδού Μ. Ψελλού στην Νέα Ελβετία).

Κάτω από το πρίσμα άμεσης δημοπρατήσεως της α' φάσης του έργου (ανάπτυξης γραμμής μετρό) και, άρα, χωροθέτησης του αμαξοστασίου κοντά της, έγινε τον Ιανουάριο του 2004 επιτόπου διερεύνηση στους χώρους από τεχνικούς της Αττικό Μετρό ΑΕ. Σχετικά με τις προτάσεις, διαπιστώθηκε ότι: α) είναι δύσκολη η εξασφάλιση έκτασης 50 στρεμμάτων στο χώρο του ΟΣΕ ώστε να γίνει αμαξοστάσιο, β) υπάρχουν διάφορα τεχνικά (κατασκευαστικά), λειτουργικά και πολεοδομικά κ.λπ. ζητήματα στη θέση του «Αλλατίνι» και γ) υπάρχει, θεωρητικά τουλάχιστον, η δυνατότητα χωροθέτησης στην Καλαμαριά (περιοχή χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων της Νέας Κρήνης, κοντά στην περιφερειακή τάφρο). **Θα υπάρξει δηλαδή και πάλι κάποια καθυστέρηση στα σχετικά θέματα ρυθμίσεων, απαλλοτριώσεων κ.λπ. όπως και αν προχωρήσει το θέμα.**

Η «τρίτη πρόταση» παραπάνω (της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ), **αφορά γραμμή και αμαξοστάσιο** και, φυσικά, τελεί ακόμη υπό διερεύνηση. Η εταιρεία (με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της) θεωρεί ότι η λύση για **χάραξη προς περιοχή Νομαρχίας** (Βαα. Όλγας και Μητροπ. Κυδωνίων) αμέσως μετά το σταθμό Πατρικού (πάρκο Μηνά Πατρικού) θεωρείται η πλέον κατάλληλη (για διάφορους λόγους). Η χάραξη αυτή αναφέρεται ως μελλοντική χάραξη και στα τεύχη της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης Θεσσαλονίκης («επέκταση» του μετρό). Στη συνέχεια θα γίνει όδευση προς την οδό Πόντου (Καλαμαριά) μέχρι τους χώρους του αθλητικού κέντρου, όπου θα γίνει το αμαξοστάσιο. Μετά το σταθμό «Νομαρχία» θα είναι δυνατό σε πρώτη φάση να κατασκευασθούν τα περιττώματα («κουτιά») των τεσσάρων σταθμών, ταυτόχρονα με την κατασκευή της σήραγγας που αρχικά θα λειτουργούσε ως σήραγγα πρόσβασης προς το αμαξοστάσιο. Η λύση αυτή είναι πολύ πιθανό να είναι περισσότερο χρονοβόρα και εκτιμάται ως ακριβότερη (αρχικό κόστος κατασκευής) από την αρχική κατά 50 εκ. ευρώ (ή 80 εκ. ευρώ από την πρόταση της SYSTRA για αμαξοστάσιο στο σιδ. σταθμό). Θεωρείται επιθυμητή από συγκοινωνιακής άποψης επειδή θέτει γενικά τις σωστές βάσεις **ανάπτυξης του συστήματος μετρό στη Θεσσαλονίκη.**

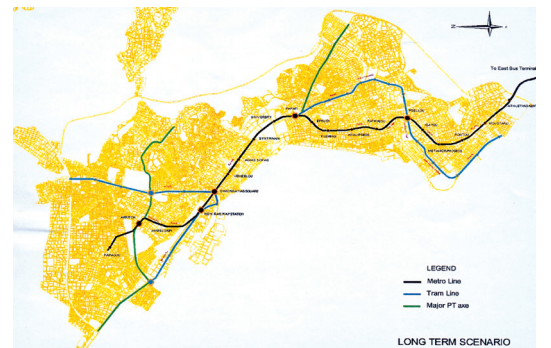
## V. Επίλογος και ευχολόγιο (και πάλι)!

Θεωρούμε επιγραμματικά, ότι με δεδομένο το ατυχές προηγούμενο μεγάλων καθυστερήσεων και δυσχερειών στην έγκριση και υλοποίηση των μελετών και της δημοπρατήσεως (π.χ. 2-3 χρόνια για ολοκλήρωση διαδικασιών έγκρισης μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, περιβαλλοντικών όρων, γεωτεχνικής έρευνας κ.λπ.), είναι ιδιαίτερα επισφαλής η θετική έκβαση της προσπάθειας για «ταχύτατη» υλοποίηση νέας μελέτης και νέων φιλοσοφιών. Τα οριστικά ζητήματα των χαράξεων των συνδέσεων άλλων περιοχών με τραμ και της ολοκλήρωσης των αξόνων-διαδρόμων του μετρό προς την οδό Λαγκαδά και την Μοναστηρίου (πρόταση τόσο της γενικής κυκλοφοριακής μελέτης όσο και της Αττικό Μετρό) δεν έχουν ακόμη

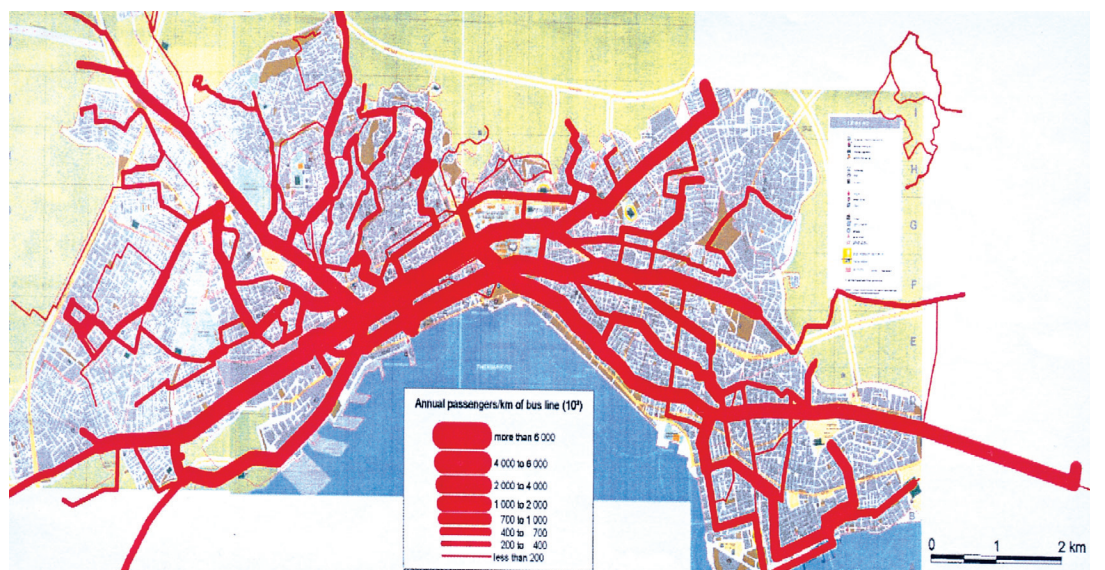
οριστικοποιηθεί. Οι σύμβουλοι δείχνουν να παλεύονται ανάμεσα σε λύσεις επιφανειακής χάραξης διαδρόμων (τραμ) τόσο στην περιοχή Κάτω Τοίμας – Χαριλάου και Καλαμαριάς όσο και στην δυτική πλευρά (Λεωφόρος Δενδροποτάμου και οδοί Μοναστηρίου και Λαγκαδά). Το παραπάνω φανερώνει ουσιαστικά και την ανάγκη για «ξεκαθάρισμα» των ιδεών από τις βιώσιμες λύσεις και αυτό προκύπτει μόνο από διεξοδική διερεύνηση των αναγκών της Θεσσαλονίκης και της τεχνικής εφικτότητας.

Όποιες, όμως, λύσεις και αν τελικά επιλεγούν, θεωρούμε ως επιβεβλημένο να προέλθει μέσα από διαδικασία τόσο διεξοδικής επιστημονικής και **τεχνικής διερεύνησης όσο και ενημέρωσης** των φορέων της πόλης (κάτι το οποίο ακόμη δεν έγινε) αλλά και εξασφάλισης ευρύτερων συναινέσεων, ώστε να μην υπάρχουν φαινόμενα συνολικών «ενστάσεων» και πάλι, διαφωνιών, καθυστερήσεων ή ακυρώσεων τα οποία λειτουργούν αρνητικότερα τελικά για το μέλλον της ίδιας της Θεσσαλονίκης. Και μόνο η δυνατότητα προσφυγών σε ντόπιους και ξένους φορείς και δικαιοδοτικά όργανα (ενστάσεις κ.λπ.) μπορούν να σταματήσουν το έργο για ικανότατο διάστημα. Και τότε τι θα πούμε στον πολίτη της Θεσσαλονίκης; ■

*Τα στοιχεία και τα σχέδια αντλήθηκαν από πρόσφατη έκδοση (ανεπίσημου) ενημερωτικού τεύχους της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ για το έργο του μετρό Θεσσαλονίκης. Έγινε προσπάθεια να παρουσιασθούν τα βασικά τμήματα και όχι τα αυστηρά τεχνικά και συχνά ανιαρά θέματα. Η συγκέντρωσή τους, η αναφορά στο ιστορικό του έργου, η επιμέλεια του άρθρου και το κριτικό μάτι ανήκει στον συνάδελφο Γιάννη Τόσκα, Συγκοινωνιολόγο στον Οργανισμό Θεσσαλονίκης.*



Σχ.3 Ανάπτυξη δικτύου Αστικών Μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη. Πηγή: προτάσεις SYSTRA κ.α.



Σχ.2 Ζήτηση Δημόσιων Συγκοινωνιών στους κύριους άξονες και περιοχές του Π.Σ.Θ. Πηγή: πρόταση μελέτης συμβούλων SYSTRA κ.α. Κυκλοφοριακή μελέτη Ο.Θ.