

Δ Ε Λ Τ Ι Ο Τ Υ Π Ο Υ

Σε πλεονεκτική θέση η Θεσσαλονίκη για την ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρόμου

Κυβερνητική δέσμευση αποτελεί η σύνδεση, με προαστιακό σιδηρόδρομο, της Σίνδου με τα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης και το Expo Site, στις αρχές του 2008, έργο που βρίσκεται στη διαδικασία ανάθεσης της μελέτης, όπως είπε ο υπουργός Μακεδονίας · Θράκης κ. **Γιώργος Πασχαλίδης** αλλά και ο εκπρόσωπος του υπουργού Μεταφορών καθ. **Γιάννης Μανιάτης**, κατά την ημερίδα που διοργάνωσε το ΤΕΕ/TKM με θέμα «Προαστιακός σιδηρόδρομος στη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία».

Στο σύντομο χαιρετισμό του ο πρόεδρος του ΤΕΕ/TKM κ. **Σάκης Τζακόπουλος** ζήτησε την αξιοποίηση των κονδυλίων από το Γ! Κ.Π.Σ. που προβλέπονται για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, τόνισε ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα , που μελετητικά το προσεγγίζουμε, θα πρέπει και οργανωτικά να το αντιμετωπίσουμε, ενώ προσέθεσε ότι ο προαστιακός αποτελεί εργαλείο αποκέντρωσης και αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των πολιτών και γι' αυτό θα πρέπει να προωθηθεί η ανάπτυξη του. Τέλος, αναγνώρισε ότι η ανάληψη της EXPO 2008 από τη Θεσσαλονίκη, μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην προώθηση των έργων υποδομής στην περιοχή Θεσσαλονίκης.

Ο πρόεδρος της Μ.Ε. Υποδομών και Περιφερειακής Ανάπτυξης του ΤΕΕ/TKM, κ. **Σωτήρης Πρέντζας**, ανακοίνωσε ότι πρόθεση της Μόνιμης Επιτροπής, που είχε την πρωτοβουλία διοργάνωσης της σημερινής ημερίδας, είναι, να εξετάσει τα ζητήματα αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου στη βόρειο Ελλάδα και τη δυνατότητα κατασκευής της «σιδηροδρομικής Εγνατίας».

Ο νομάρχης Θεσσαλονίκης κ. **Παναγιώτης Ψωμιάδης** υπογράμμισε ότι βασική διεκδίκηση της Ν.Α.Θ. είναι η εξυπηρέτηση, με το σιδηροδρομικό δίκτυο, της ΒΙ.ΠΕ Θεσσαλονίκης, των προαστιακών περιοχών όπως και των όμορων νομών και η σύνδεση ενός συστήματος προαστιακού, με το Μετρό της πόλης, όταν αυτό κατασκευασθεί. Επίσης, ζήτησε αξιοποίηση των κονδυλίων που έχουν δεσμευτεί στο ΠΕΠ Κ.Μακεδονίας για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου.

Ο καθηγητής Γιάννης Μανιάτης τόνισε στην έμφαση που δίνεται από το κράτος για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου περιφερειακά για να αναφέρει ότι στο δίκτυο της βορείου Ελλάδος επενδύεται το 62% των πόρων που διατίθενται στο διάστημα 1994-2006, για την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων στη χώρα μας, συνολικού ύψους 3,9 δις. Ευρώ. Άλλωστε η Θεσσαλονίκη, όπως είπε και ο υπουργός Μακεδονίας · Θράκης, αναγνωρίζοντας τη σημασία της πόλης ως σιδηροδρομικού κόμβου, είναι η «σιδηροδρομική πρωτεύουσα της Ελλάδας, με το 88% της εμπορικής σιδηροδρομικής δραστηριότητας της χώρας.

Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ/TKM

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος στην περιοχή της Θεσσαλονίκης και των γειτονικών νομών, εφόσον ενταχθεί σε ένα δίκτυο μέσω μαζικών μεταφορών και υποστηριχθεί από μέτρα περιορισμού της χρήσης του Ι.Χ., μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων της περιοχής.

Τα ανωτέρω επισημαίνονται στη μελέτη της Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/TKM , η οποία ερεύνησε τις προοπτικές και δυνατότητες λειτουργίας στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Όπως επισημαίνουν τα μέλη της Ο.Ε. **Αθηνά Γιαννακού** (α-μ, δρ. χωροτάκτης πολεοδόμος), **Ιωάννης Μαγκανάρης** (η-μ, τ.δ/ντης ΟΣΕ) και **Θεόδωρος Νάτσινας** (π-μ, συγκοινωνιολόγος) , παρά το γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία έχουν γίνει πολλές και ποικίλες προτάσεις για την λειτουργία γραμμών ή ενός δικτύου προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη, αυτές δεν έχουν ακόμη ενταχθεί στο συνολικό κυκλοφοριακό και χωροταξικό σχεδιασμό στην Ε.Π.Θ. και στην Κ. Μακεδονία, δεν έχει διερευνηθεί η σκοπιμότητά τους, ούτε έχουν γίνει οι απαιτούμενες οικονομοτεχνικές μελέτες.

Η Ο.Ε. επισημαίνει ότι ο προαστικός/περιφερειακός σιδηρόδρομος μπορεί να εξυπηρετήσει

α) στη σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη και μάλιστα με πολύ μικρούς χρόνους, αστικών κέντρων που βρίσκονται σε απόσταση από 50 έως 110 χλμ (όπως Αλεξάνδρεια και Έδεσσα)

β) στη σύνδεση της πόλης με τις περιοχές εκτός Π.Σ.Θ. (Περαιά, Ν. Επιβάτες, Πλαγιάρι), όπου κατοικεί πλέον κοντά το 20% του συνολικού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης .

Η Ο.Ε. πιο συγκεκριμένα, προτείνει τη λειτουργία προαστιακών γραμμών που θα εξυπηρετούν τη δυτική Θεσσαλονίκη και τους βασικούς πόλους εργασίας (ΒΙ.ΠΕ. , ΤΕΙ, υπηρεσίες) όπως και τα αστικά κέντρα που βρίσκονται σε υφιστάμενη υποδομή και σε απόσταση περίπου μίας ώρας από τη Θεσσαλονίκη. Προτεραιότητα δίνει στις γραμμές

Θεσσαλονίκη · Σκύδρα (σύνδεση που έγινε πρόσφατα αλλά πρέπει να παρακολουθείται) με δυνατότητα εξυπηρέτησης των περιοχών: Μενεμένης - Βοσπόρου, Ελευθερίου · Κορδελιού, ΒΙ.ΠΕ Σίνδου, Άδενδρο, Πλατύ, Αλεξάνδρεια, Βέροια , Νάουσα, Σκύδρα και σε επόμενη φάση ίσως την Έδεσσα.

Θεσσαλονίκη · Κατερίνη μέχρι και Ν. Πόρους το καλοκαίρι, με δυνατότητα εξυπηρέτησης των περιοχών : Μενεμένης · Βοσπόρου, Ελευθερίου · Κορδελιού, ΒΙ.ΠΕ Σίνδου, Άδενδρο, Πλατύ, Μεθώνη, Μακρύγιαλλος, Αιγίνιο, Κορινός, Κατερίνη, Λιτόχωρο, Λεπτοκαρυά, Ν. Πόροι.

Μελλοντικά μπορούν να εξετασθούν οι γραμμές Θεσσαλονίκη · Ροδόπολη και Θεσσαλονίκη- Ειδομένη, ενώ τέλος τονίζεται, ότι οι περιοχές που ελκύουν τις περισσότερες μετακινήσεις προαστιακού χαρακτήρα, δηλαδή η επαρχία Λαγκαδά, τα νότια προάστια και η επαρχία Χαλκιδικής, δεν διαθέτουν σιδηροδρομική υποδομή.

«Η Θεσσαλονίκη διαθέτει το κυριότερο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου, το οποίο συνίσταται στην πλήρη ανακατασκευή του δικτύου του ΟΣΕ στη βόρειο Ελλάδα , ενώ υποστηρικτικά λειτουργεί και η ανακατασκευή του δικτύου στον άξονα Πάτρα- Αθήνα · Θεσσαλονίκη», τόνισε ο γεν. δ/ντής υποδομών του ΟΣΕ και β! αντιπρόεδρος της Δ.Ε. του ΤΕΕ κ. **Αντώνης Κοτζαμπασάκης**.

Η ανακατασκευή του δικτύου στη βορ. Ελλάδα ολοκληρώνεται στην περίοδο 2003-2004, με έργα στα οποία επενδύονται 450 εκατ. Ευρώ, μη υπολογιζόμενων των έργων στον άξονα Θεσσαλονίκης · Αθήνας. Τα έργα σύνδεσης Θεσσαλονίκης με Δυτική Μακεδονία έχουν ολοκληρωθεί στο τμήμα Πλατύ · Σκύδρα, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται στο τμήμα από Σκύδρα και σε μήκος 40 χλμ. με κατεύθυνση την Άρνισα. Ως το τέλος δε του καλοκαιριού, θα έχει γίνει το τμήμα ως την Έδεσσα. Στη γραμμή Κιλκίς · Σερρών, τα έργα δημοπρατούνται και θα έχουν ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2004.

Γραμμές προαστιακού

Ειδικότερα για τον προαστιακό ο κ. Κοτζαμπασάκης επεσήμανε ότι στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, ξεχωρίζουν δύο πολύ σημαντικές γραμμές. Πρόκειται για τη γραμμή Ν.Αγχιάλου · Σίνδου, μήκους 7 χλμ. , έργο που δημοπρατήθηκε και πρόκειται να ανατεθεί στο επόμενο δίμηνο . Χρόνος ολοκλήρωσης του έργου είναι οι 12 μήνες. Το δεύτερο έργο είναι αυτό της σύνδεσης της Σίνδου με τα Τ.Ε.Ι.Θ. και το Expro Site.

Τέλος, έχει γίνει η μελέτη για τη γραμμή Λαχανόκηποι- Βόλβη- Αμφίπολη · Τοξότες και πρόκειται να εξετασθεί η συμβατότητα με τα έργα της Εγνατίας στην περιοχή. Για το έργο αυτό δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Ο π.μ.- συγκοινωνιολόγος κ.**Κ. Ζέκκος**, με έμφαση αναφέρθηκε στην ευνοϊκή χωρική διάρθρωση της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης και των όμορων περιοχών, σε αποστάσεις μέχρι και 100 περίπου χλμ., η οποία μάλιστα ακολουθεί μία ακτινική λογική που εξυπηρετεί στην ανάπτυξη του προαστιακού. Υπογράμμισε τη δυναμική ανάπτυξης της περιοχής, η οποία φανερώνεται και από το γεγονός ότι το Π.Σ.Θ. προσελκύει περισσότερες μετακινήσεις , καθημερινά, απ' ότι η Αθήνα, ενώ τόνισε ότι

εξαιρετικά σημαντική για την ανάπτυξη του προαστιακού θα είναι η σύνδεσή του με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα της Θεσσαλονίκης.

Την εκδήλωση παρακολούθησαν εκτός από τους προαναφερθέντες, ο γεν. γραμματέας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας κ. Ηλίας Λιακόπουλος όπως και ο γεν. δ/ντής της Π.Κ.Μ. κ. Δημοσθένης Σαρηγιάννης. Ο αντινομάρχης Θεσσαλονίκης κ. Στάθης Αρβανιτίδης και ο νομαρχιακός σύμβουλος κ. Γιάννης Λεμπετής. Ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος του ΟΡ.ΘΕ κ.κ. Κώστας Λοΐζος και Θανάσης Παπάς.

Από πλευράς ΤΕΕ/ΤΚΜ παρόντες ήταν ο αντιπρόεδρος της Δ.Ε. κ. Γιάννης Δαρδαμάνης, ο πρόεδρος της Αντιπροσωπείας κ. Δημήτρης Κωτούλας, το μέλος της Δ.Ε. κ. Κορίνα Σοϊλεμετζίδου και η πρόεδρος της Μ.Ε. Χωροταξίας κα. Μαίρη Κηπουρού.