

**Ο προαστιακός σιδηρόδρομος  
στη Θεσσαλονίκη  
και την Κεντρική Μακεδονία**

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος, μπορεί με την αξιοποίηση του δικτύου του ΟΣΕ, να ενώσει τη Θεσσαλονίκη με τις αστικές και παραγωγικές περιοχές της Κεντρικής Μακεδονίας, σε μία ακτίνα 100 χλμ., ενώ μπορεί να φθάσει και ως την Επανομή και τη Μηχανιώνα, εάν βρεθεί τρόπος να «περάσει» από το κέντρο της πόλης, ίσως ακόμη και μέχρι τα Μουδανιά και το δυτικό τμήμα της Χαλκιδικής.

Τα ανωτέρω τονίσθηκαν κατά τη β! και γ! ενότητα της εκδήλωσης που διοργάνωσε το ΤΕΕ/ΤΚΜ, με θέμα «Προαστιακός σιδηρόδρομος στη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία».

Οι γραμμές Θεσσαλονίκης · Πλατέος · Κατερίνης- Λεπτοκαρυάς ( Πλαταμώνα) και Θεσσαλονίκης · Πλατέος- Βέροιας · Νάουσας- Σκύδρας, πληρούν τα βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά για τη δρομολόγηση συρμών προαστιακής εξυπηρέτησης, όπως υποστηρίζει η μελέτη των **Χρίστου Πυργίδη** ( επ. καθ. Α.Π.Θ.) και **Γεωργίου Γιαννοπούλου** ( καθ. Α.Π.Θ.) με θέμα «*Δυνατότητες και προϋποθέσεις λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στην Κεντρική Μακεδονία*».

*Η λειτουργία προαστιακού στη γραμμή Θεσσαλονίκης- Πλαταμώνα θα έχει ως αποτέλεσμα το επιβατικό έργο να αυξηθεί σημαντικά και οι επιβάτες που εξυπηρετούν ημερησίως, από 494 να φθάσουν τους 3.000 ( για τις δύο κατευθύνσεις). Τους καλοκαιρινούς μήνες, το επιβατικό έργο, κυρίως στις μετακινήσεις από και προς τη Λεπτοκαρυά και τον Πλαταμώνα, έως και θα τριπλασιάζεται.*

Οι επενδύσεις που απαιτούνται για προαστιακή εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου, στη βάση ενός μεσοπρόθεσμου σεναρίου, είναι της τάξης των 29,65 εκατ. ευρώ, δίχως να υπολογισθεί το κόστος των εργασιών που γίνονται στο πλαίσιο των έργων εκσυγχρονισμού του άξονα Αθηνών · Θεσσαλονίκης. Η υλοποίηση ενός βραχυπρόθεσμου σεναρίου με εξυπηρέτηση μετρίου επιπέδου, θα έχει κόστος 18,85 εκατ. ευρώ.

*Στη γραμμή Θεσσαλονίκης · Σκύδρας, που έχει ήδη αναβαθμιστεί από τον ΟΣΕ, η κίνηση θα ανέλθει από 1.316 επιβάτες ημερησίως σε 7.000 ( και για τις δύο κατευθύνσεις).*

Για την υλοποίηση του μεσοπρόθεσμου σεναρίου με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το κόστος εκτιμάται σε 98,5 εκατ. ευρώ και, εάν ηλεκτροκινηθεί η γραμμή, το συνολικό κόστος υλοποίησης εκτιμάται σε 122,92 εκατ. ευρώ. Το βραχυπρόθεσμο σενάριο, με ένα ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης, απαιτεί επένδυση 32 εκατ. ευρώ.

Οι εισηγητές , από τις δύο ανωτέρω γραμμές, θεωρούν τη σύνδεση Θεσσαλονίκης · Σκύδρας, σαν πρώτης προτεραιότητας και υποστηρίζουν την υιοθέτηση των σεναρίων με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης καθ' όσον τότε θα υπάρχει εκτροπή ικανού επιβατικού έργου προς το σιδηρόδρομο, από τα άλλα μέσα μεταφοράς.

**Γραμμή ως τη Ν. Μηχανιώνα**

*Θετικά αντιμετωπίζουν τη δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης προαστιακού στους άξονες Θεσσαλονίκη · αεροδρόμιο «Μακεδονία»- Ν. Μηχανιώνα και, Θεσσαλονίκη · Ν. Μουδανιά · Καλλιθέα- Παλιούρι, οι χρήστες Ι.Χ. αυτοκινήτων και λεωφορείων, σε ποσοστά που κυμαίνονται από 82% έως και 96% . Η πλειονότητα των χρηστών , δίνει βαρύτητα στη συχνότητα και την αξιοπιστία των δρομολογίων και, οι χρήστες της μακρινής διαδρομής Θεσσαλονίκη · Παλιούρι, συνυπολογίζουν και το χρόνο διαδρομής.*

Τα ανωτέρω προκύπτουν από έρευνα με θέμα «*Διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στη Ν.Α. περιαστική περιοχή της Θεσσαλονίκης και στη Χαλκιδική*», της **Μ. Πιτσιάβα- Λατινοπούλου**, καθ. Α.Π.Θ. και του **Χρ. Πυργίδη**, επ. καθ. Α.Π.Θ.

Οι ερευνητές υποστηρίζουν ότι τα σημερινά μεγέθη της επιβατικής μετακίνησης, συνδυασμένα με το βασικό σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση), δημιουργούν σε πρώτη εικόνα θετικές προϋποθέσεις για τη δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης στις παραπάνω περιοχές.

Ο ΟΡ.ΘΕ., με τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη, προβλέπει τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου για τη Θεσσαλονίκη, τόνισε ο συγκοινωνιολόγος **Γιάννης Τόσκας**, παρουσιάζοντας τις προτάσεις του ΟΡ.ΘΕ για τα μ.μ.μ. σε σταθερή τροχιά. Ειδικότερα, την πρόταση του ΟΡ.ΘΕ για τον προαστιακό παρουσίασε ο αρχιτέκτων πολεοδόμος · χωροτάκτης κ. **Ευθύμιος Χατζηδημητρίου**. Η πρόταση προβλέπει την αξιοποίηση του δικτύου του ΟΣΕ για την εξυπηρέτηση της δυτικής Θεσσαλονίκης μέχρι τον Αγ. Αθανάσιο και τη Χαλάστρα, έτσι ώστε να καλύπτονται η ΒΙ.ΠΕ και τα ΒΙ.ΠΑ αλλά και τα μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα της περιοχής.

Ο προαστιακός θα δρομολογήσει ηλεκτροκίνητα railbusses που θα ξεκινούν από το Ν.Σ. Σταθμό και την Πλατεία Ελευθερίας, θα σταθμεύουν σε Γέφυρα, Σίνδο, Λαχανόκηπους, Καλοχώρι, Αγχιάλο.

Τη λειτουργία ενός συμβατικού, βαρέος προαστιακού για τις μακρινές αποστάσεις, δηλαδή προς Κατερίνη, Βέροι, Σκύδρα κ.αλ., που θα έχει αφετηρία την πλατεία Ελευθερίας ή το Ν.Σ.Σταθμό, αν τελικά κατασκευασθεί το μετρό, υποστήριξε ο μαθηματικός · συγκοινωνιολόγος κ. **Γ. Νάθνας**. Η πρόταση του περιλαμβάνει όμως και τη λειτουργία tramtrain για τη διασύνδεση κοντινών προαστίων και άλλων πόλων έλξης μετακινήσεων με το κέντρο της πόλης, αμφίπλευρα, από ανατολική και δύση, με εξυπηρέτηση και του αεροδρομίου .

Τέλος, σε παρέμβασή του ο η-μ κ. **Γιάννης Μαγκανάρης**, υποστήριξε τη λύση του προαστιακού τράμ ή του αλλιώς λεγόμενου tram train, ένα σύνθετο μέσο, το οποίο ενοποιεί την αστική με την προαστιακή μεταφορά . Το συγκεκριμένο ηλεκτροκίνητο μέσο, μπορεί να κυκλοφορεί στο εθνικό δίκτυο του ΟΣΕ, αλλά και μέσα σε κατοικημένες περιοχές.

#### **Παρεμβάσεις- Συμπεράσματα**

Σημαντικές παρεμβάσεις έκαναν δήμαρχοι της Κεντρικής Μακεδονίας οι οποίοι ζήτησαν να σχεδιαστούν τα συγκοινωνιακά έργα στη βάση μίας αποκεντρωτικής πολιτικής. Μάλιστα ο δήμαρχος Κατερίνης κ. **Γ. Αμοιρίδης**, εξέφρασε την άποψη ότι ο προαστιακός θα πρέπει να προσεγγισθεί σαν μέσο συγκράτησης του πληθυσμού στην περιφέρεια, ενώ, κάνοντας μία παρένθεση είπε, ότι θα πρέπει και η Αρχή σε περιφερειακό επίπεδο να είναι αιρετή.

Ο δήμαρχος Κιλκίς κ. **Δημήτρης Τερζίδης** , εξέφρασε την άποψη ότι το τραίνο είναι το καλύτερο μέσο για την άσκηση περιφερειακής πολιτικής, αναφέρθηκε στη μεγάλη ανάπτυξη- βιομηχανική και οικιστική- του νομού και της πόλης του Κιλκίς και υπογράμμισε τέλος, πως ο προαστιακός θα εξυπηρετήσει στις μετακινήσεις από και προς τη Θεσσαλονίκη.

Ο δήμαρχος Θερμαϊκού **Α.Μαντζάρης** · εκπροσωπώντας και τους δημάρχους της ευρύτερης Ν.Α. Θεσσαλονίκης, υποστήριξε ότι η Θεσσαλονίκη θα πρέπει να πάψει να ομφαλοσκοπεί ελπίζοντας σε μεγάλα έργα που το μέλλον τους είναι αμφίβολο, όπως αυτό του Μετρό και της Υποθαλάσσιας. Η έμφαση, είπε, θα πρέπει να δοθεί σε έργα , που θα λύσουν άμεσα τα προβλήματα, διευκολύνοντας τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής αλλά και θα αποσυμφορήσουν και αυτή τη Θεσσαλονίκη η οποία καθημερινά δέχεται χιλιάδες Ι.Χ. από τις γύρω περιοχές. Τέτοια έργα είναι ο προαστιακός και η θαλάσσια συγκοινωνία.

Ο δήμαρχος Πλατεός κ. **Φ. Δημητριάδης** ζήτησε να γίνουν έργα για την αναβάθμιση του σταθμού ( δημιουργία πάρκινγκ, ανάπτυξη της περιοχής) που αν και ο πλέον κομβικός στο εθνικό δίκτυο, είναι και ο πλέον εγκαταλελειμμένος. Ο εκπρόσωπος του δημάρχου Εγνατίας κ. **Α. Φιλιππιάδης**, ζήτησε να επαναλειτουργήσει η γραμμή Σαρακλή · Σταυρός και εφόσον υπάρχει η υποδομή, να συνδεθεί πάλι η περιοχή, είτε από το Πετρωτό Κιλκίς, είτε από τη Φιλαδέλφεια.

Τη λειτουργία του προαστιακού υποστήριξαν ο πρόεδρος του ΟΡ.ΘΕ κ. **Κ. Λοίζος** ο οποίος ζήτησε την εφαρμογή της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης, πριν αυτή καταστεί

ανεπίκαιρη, τόνισε την ανάγκη δημιουργίας ενός συντονιστικού φορέα, μίας μητροπολιτικής διοίκησης για τα θέματα της Θεσσαλονίκης, όπως επίσης και συνεννόηση μεταξύ τοπικών φορέων και κυρίως των εκπροσώπων της Τ.Α.

Τέλος, ο κ. **Χρ. Ταξιλάρης** του ΣΑΣΘ, υποστήριξε ότι για τα έργα, δεν υπάρχουν επιχειρησιακές μελέτες, οι οποίες και είναι απαραίτητες για να προχωρήσουν και προσέθεσε ότι ο ΣΑΣΘ, είναι έτοιμος να προχωρήσει στη μελέτη ένα tram train, την οποία μάλιστα και έχει αναθέσει στην «Τραμ Α.Ε.». Το έργο αυτό βρίσκεται σε αναστολή μέχρι να οριστικοποιηθεί η σύμβαση ανάθεσης του Μετρό.

Συνοψίζοντας ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ είπε ότι οι κατευθύνσεις και τα πλαίσια υλοποίησης του προαστιακού σιδηροδρόμου, είναι:

Η δημιουργία και η δρομολόγηση γραμμών προαστιακού στην υπάρχουσα υποδομή του ΟΣΕ που παραμένει αναξιοποίητη.

Η λειτουργία ενός δικτύου προαστιακού, στα πλαίσια μίας συνολικής και συντονισμένης συγκοινωνιακής πολιτικής, σε σύνδεση με το χωροταξικό σχεδιασμό του Π.Σ.Θ. αλλά και της Κ. Μακεδονίας.

Η βιωσιμότητα της λειτουργίας του προαστιακού, να στηριχθεί σε ρεαλιστικά δεδομένα και αναλυτικές οικονομοτεχνικές μελέτες.