Πηγή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ **Σελ.:** 1,20,53 **Ημερομηνία έκδοσης:** 28-03-2026

Αρθρογράφος: **Επιφάνεια:** 1914.3 cm² **Κυκλοφορία:** 0

Θέματα: ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΤΕΕ - ΤΚΜ

Ελλείψει χρηματοδότησης η ανατολική θα είναι και η τελευταία επέκταση της δεκαετίας

Μετρό: Ούτε αεροδρόμιο ούτε δυτικά

Η φράση «δει δη χρημάτων» που χρησιμοποίησε ο Δημοσθένης σε έναν από τους «Φιλιππικούς» του εναντίον του βασιλιά της Μακεδονίας Φιλίππου, περιγράφει επαρκώς την ανακοπή της πορείας του μετρό Θεσσαλονίκης. Η αλλαγή της φιλοσοφίας περί χρηματοδότησης στην Ε.Ε δεν αφήνει περιθώρια για επέκταση στα βορειοδυτικά και το αεροδρόμιο. Τι υποστηρίζει ο υφυπουργός Υποδομών Ν. Ταχιάος, τι λένε στη «Θ» ο πρώην υπουργός Γ. Μαγκριώτης και ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ Ηλ. Περτσινίδης.

Γράφει η Ευτυχία Βατάλη

▶ 20,53

Πηγή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ **Σελ.:** 1,20,53 **Ημερομηνία έκδοσης:** 28-03-2026

Η επέκταση προς τη δυτική πλευρά της πόλης, που θεωρείται το επόμενο μεγάλο «βήμα» στο έργο του μετρό Θεσσαλονίκης, εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει το 1 δισ. ευρώ σύμφωνα με τον Ν. Ταχιάο, ενώ Γ. Μαγκριώτης και Ηλ. Περτσινίδης εκφράζουν σοβαρούς προβληματισμούς για την επέκταση βορειοδυτικά και προς το αεροδρόμιο

Είναι αμφίβολο αν θα βρεθεί χρηματοδότηση για την επέκταση στα βορειοδυτικά όταν γίνει η μελέτη

Οι αλλαγές στη φιλοσοφία του ΕΣΠΑ απειλούν το μέλλον του μετρό

Ανησυχία και προβληματισμός επικρατεί στα πηγαδάκια εκπροσώπων φορέων της Θεσσαλονίκης για την «επόμενη μέρα» του μετρό, με το βλέμμα να στρέφεται σαφώς στη βορειοδυτική πλευρά του πολεοδομικού συγκροτήματος. Η ανησυχία έγκειται στη ριζική αλλαγή που φαίνεται να αφορά το νέο ΕΣΠΑ.

της **Ευτυχιας Βαταλη**

Συγκεκριμένα, η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περίοδο 2028-2034 (Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο) φαίνεται να αλλάζει ριζικά και να απομακρύνεται από το παραδοσιακό μοντέλο των «μεγάλων έργων υποδομής».

Το νέο ΕΣΠΑ αναμένεται να λειτουργεί περισσότερο με τη λογική του Ταμείου Ανάκαμψης, δηλαδή με χρηματοδότηση που συνδέεται άμεσα με μεταρρυθμίσεις και έργα πιο ήπιας μορφής, παρά με την απλή απορρόφηση κονδυλίων για κατασκευές όπως τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Ειδικότερα, όπως έχει γίνει γνωστό, θα δοθεί προτεραιότητα στην περίφημη ψηφιοποίηση και τη λεγόμενη Πράσινη Μετάβαση. Οι πόροι κατευθύνονται πλέον σε ήπια έργα, όπως ο ψηφιακός μετασχηματισμός, η ενεργειακή αναβάθμιση και η κοινωνική συνοχή, αφήνοντας λιγότερο χώρο για νέες μεγάλες γραμμές μετρό ή σιδηροδρόμου. Παράλληλα, αντί για νέα έργα «από το μηδέν», η τάση είναι η χρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού υφιστάμενων δικτύων (π.χ. αναβάθμιση συρμών, συστήματα σηματοδότησης κ.α.). Η επέκταση προς τη δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης, που θεωρείται το επόμενο μεγάλο «βήμα» στο έργο του μετρό Θεσσαλονίκης, εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει το 1 δισ. ευρώ.

«Το νέο ΕΣΠΑ από το 2028 και μετά δεν θα διαθέσει κονδύλια για μέσα σταθερής τροχιάς, τόσο υψηλά όσο το τρέχον ΕΣΠΑ», επισημαίνει μιλώντας στη «Θ» ο πρώην υπουργός Γιάννης Μαγκριώτης, που ως εκπρόσωπος της Κίνησης Πολιτών Θεσσαλονίκης, ερευνά το θέμα. «Ακόμη και το πολύ μικρότερο ποσό που αναμένεται να κατευθυνθεί σε τέτοιου είδους έργα, αναμένεται να απορροφηθεί από το γραμμή 4 του μετρό στην Αθήνα», εξηγεί ο ίδιος και προσθέτει ότι με αυτό το δεδομένο είναι εξαιρετικά αμφίβολο όταν ολοκληρωθεί η μελέτη για την επέκταση του μετρό στα βορειοδυτικά, να μπορέσει να βρεθεί εύκολα χρηματοδότηση. «Ίσως επιχειρήσουν να βρουν χρηματοδότηση, εκμεταλλευόμενοι τα κονδύλια που δεν θα έχουν απορροφηθεί από αρχικώς ενταγμένα έργα. Αυτό σημαίνει ότι από τα μέσα του 2030 και μετά, ίσως η δυτική Θεσσαλονίκη μπορεί να ελπίζει...» τονίζει ο κ. Μαγκριώτης.

«Αργεί η μελέτη»

Τον προβληματισμό του εκφράζει μέσω της «Θ» και ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ, Ηλίας Περτζινίδης. Ο ίδιος φαίνεται πάντως να ανησυχεί περισσότερο για τους αργούς ρυθμούς με τους οποίους προχωρούν οι διαδικασίες για την επέκταση του μέσου σταθερής τροχιάς προς τη βορειοδυτική Θεσσαλονίκη.

«Ας ετοιμαστεί πρώτα η μελέτη με το καλό, και μετά ανησυχούμε για τη χρηματοδότηση. Φαίνεται πως υπάρχει

Επιπλέον 100 εκατ. ευρώ για αποζημιώσεις

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέκρινε αποζημίωση ύψους 90,58 εκατ. ευρώ, που αφορούσε σε καθυστερήσεις στην κατασκευή της βασικής γραμμής του μετρό, με ευθύνη του Δημοσίου.

Η συγκεκριμένη αποζημίωση αφορά στην κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ – Webuild-Hitachi Rail. Παράλληλα, το υπουργείο ενέκρινε αποζημίωση ύψους 10,76 εκατ. για την επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά, βάσει εκδοθεισών αποφάσεων διαιτητικών δικαστηρίων. Το ποσό προέκυψε μετά από τρεις διαιτησίες, στις οποίες είχε προσφύγει η κοινοπραξία, εξαιτίας καθυστερήσεων με ευθύνη του Δημοσίου. Συνολικά, δηλαδή, οι νέες εγκρίσεις ξεπερνούν τα 101 εκατ. ευρώ.

Το ποσό που θα εισπράξει συνολικά η κοινοπραξία εξαιτίας των καθυστερήσεων είναι ακόμη μεγαλύτερο, αν συνυπολογισθούν καταβολές που έγιναν το 2025. Πρακτικά, για τη (μία) γραμμή 14,3 χλμ. με 18 σταθμούς και κόστος μεγαλύτερο των 3 δισ. ευρώ.

Πηγή: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ **Σελ.:** 1,20,53 **Ημερομηνία έκδοσης:** 28-03-2026

Η στρατηγική της ΕΕ για την περίοδο 2028-2034 φαίνεται να αλλάζει ριζικά και να απομακρύνεται από το παραδοσιακό μοντέλο της χρηματοδότησης των «μεγάλων έργων υποδομής»

μια καθυστέρηση στη μελέτη της επέκτασης, για την οποία ακούμε συνεχώς. Εκφράζουμε την ανησυχία μας για αυτή την καθυστέρηση», επισημαίνει ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Σχολιάζοντας συζητήσεις που έρχονται και πάλι στο προσκήνιο περί αναγκαιότητας επέκτασης του μετρό προς το αεροδρόμιο, ο κ. Περτζινίδης σπεύδει να ξεκαθαρίσει ότι πάγια θέση του ΤΕΕ/ΤΚΜ παραμένει ότι προτεραιότητα πρέπει να είναι η επέκταση του μετρό προς βορειοδυτικά. «Η Θεσσαλονίκη δεν είναι Αθήνα. Το "Ελευθέριος Βενιζέλος" δεν είναι "Μακεδονία" ούτε σε ό,τι αφορά τις κατοικημένες περιοχές δίπλα του, ούτε και σε ό,τι αφορά την απόσταση από την πόλη. Το μετρό πρέπει να πάει βορειοδυτικά, όπως άλλωστε είχε επισημανθεί και αρχικά κατά την παρουσίαση της κυκλοφοριακής μελέτης που είχε εκπονηθεί», επισημαίνει ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Μελέτη και σχεδιασμός

Για τον περίφημο «σχεδιασμό για τη μεγάλη επέκταση προς τη δυτική πλευρά της πόλης» μίλησε για μια ακόμη φορά ο υφυπουργός Υποδομών Νίκος Ταχιάος από το βήμα του 1ου Blue Heritage Summit, που διεξήχθη στη Θεσσαλονίκη.

Ο υφυπουργός μίλησε για πραγματική στρατηγική επέκταση του μετρό και σημείωσε ότι «εκεί εστιάζει και η κυβερνητική προτεραιότητα». Όπως τόνισε, οι σχετικές μελέτες βρίσκονται σε εξέλιξη, με στόχο έναν ορθολογικό σχεδιασμό που θα λαμβάνει υπόψη τη χωροθέτηση, την εξυπηρέτηση των κατοίκων και τη βιωσιμότητα του έργου, ενώ παράλληλα προχωρούν οι διαδικασίες για τη χρηματοδότηση, η οποία εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει το 1 δισ. ευρώ και θα συνδεθεί με ευρωπαϊκούς πόρους.

Στα βορειοδυτικά, η μελέτη των σταθμών προχωρά με ιδιαίτερη προσοχή στη χάραξη. Κάθε σταθμός σχεδιάζεται στρατηγικά, ώστε να εξυπηρετεί πραγματικά τους πολίτες και να αποφεύγονται παρεμβάσεις σε κατοικημένες περιοχές, καθώς και δονήσεις ή άλλες επιπτώσεις στο μέλλον. Όσο πιο ρηχό είναι το μετρό, τόσο προτιμάται να ακολουθεί υπάρχοντες δρόμους και κοινόχρηστους χώρους. Οι μελέτες περιλαμβάνουν και κοινωνική διάσταση, με διαβουλεύσεις με τους δήμους Αμπελοκήπων – Μενεμένης και Κορδελιού – Ευόσμου, ενώ σύντομα θα ολοκληρωθεί η εκτελεστική σύμβαση μαζί με τα απαραίτητα τοπογραφικά και γεωτεχνικά στοιχεία και τη μελέτη κόστους – οφέλους.

ΑΙΧΜΗ

Άλλα (μεγάλα) λόγια...

Όταν έρχεται ο πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη, δεν περνάει απαρατήρητος. Βλέπετε στη μικρή μας πόλη, δεν παρατηρούνται συχνά σημαντικές επισκέψεις ούτε γεγονότα που σηματοδοτούν την πρόοδο των μεγάλων έργων. Αλλά και ο Κυριάκος Μητσοτάκης στην τελευταία του επίσκεψη περιορίστηκε να επισκεφθεί το Flyover και το λιμάνι για τον 6ο προβλήτα, έργο που προχωρά με ιδιωτική χρηματοδότηση και συγκεκριμένα με κεφάλαια του επιχειρηματία Ιβάν Σαββίδη. Σε ό, τι αφορά το μετρό δεν μας είπε λέξη. Είχε προηγηθεί λίγα 24ωρα νωρίτερα ο αρμόδιος υφυπουργός Νίκος Ταχιάος στην... ωδή του στις προμελέτες και τις μελέτες της επέκτασης (;) του μετρό πέραν της Καλαμαριάς.

Εν κατακλείδι, η τακτική είναι γνωστή. Ο φακός πέφτει στο Flyover, το μοναδικό μεγάλο έργο με κρατική χρηματοδότηση που προχωράει, γιατί και το Παιδιατρικό Νοσοκομείο του ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» είναι κι αυτό ιδιωτικό και όχι δημόσιο έργο. Από κει και πέρα το χάος.

Άλλα λόγια ν' αγαπιόμαστε. Ας είναι ικανοποιημένοι, σου λέει, στη Θεσσαλονίκη με μερικά σχολικά συγκροτήματα και τον έξυπνο «Κύωνα» του ΙΜΕΤ κι ας περιμένουν να ολοκληρωθεί η υπερυψωμένη για να αναφωνήσουν «χαλάλι, άξιζε η ταλαιπωρία» για να δικαιώσουν και τον πρωθυπουργό τους.

«Θ»