

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1470
Ημερομ. Κατάθεσης: 1/11/2023



ΕΡΩΤΗΣΗ

Θεσσαλονίκη, 31/10/2023

Του: Κωνσταντίνου Χήτα, Βουλευτή Β΄ Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Ο δεύτερος πληθυσμιακά Δήμος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Κορδελιού – Ευόσμου, καθώς και ο Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης τίθενται εκτός του σχεδιαζόμενου δικτύου του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου (Μετρό)»

Κύριε Υπουργέ,

Το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας αποτελείται από τα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ, Προαστιακός) και τα μέσα οδικών μεταφορών (Αστικά, Λεωφορεία, Τρόλεϊ) σύνολο έξι (6) τον αριθμό. Το δίκτυο του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου (Μετρό) αριθμεί άνω των 110 σταθμών και με σχεδιασμό άλλων 35 σε 9 νέες επεκτάσεις. Αντιθέτως, η Θεσσαλονίκη διαθέτει ένα μόνον μέσο αστικών μεταφορών και επί μια εικοσαετία ασθμαίνοντας προσπαθεί να κατασκευάσει έναν Μητροπολιτικό Σιδηρόδρομο μιας γραμμής 9,5 χλμ., ενώ, πριν τεθεί σε λειτουργία, ξεκινά το έργο του «Fly Over» με εργολαβική αντιπαροχή. Κατά δε δήλωση του Πρωθυπουργού στη φετινή Δ.Ε.Θ., η έναρξη λειτουργίας της βασικής του γραμμής (Ν. Σ. Σταθμός – Νέα Ελβετία) θα είναι το Β΄ εξάμηνο του 2024. Αυτή είναι η αντιμετώπιση του κράτους των Αθηνών έναντι της κατ' ευφημισμόν «συμπρωτεύουσας» ή, όπως την απεκάλεσαν οι κυβερνητικοί παράγοντες στην πανηγυρική λειτουργία του Αγ. Δημητρίου, «Πρωτεύουσα των Βαλκανίων». Υπάρχει δε ο συνειρμός, χαριτολογώντας, πως η τρομοκρατική οργάνωση «Χαμάς» με φτυάρια έσκαψε σε βάθος έως 100 μ. υπόγειες ακτινωτές σήραγγες μήκους, κατά τις τελευταίες εκτιμήσεις του ισραηλινού στρατού 500 χλμ. και στη Θεσσαλονίκη 9,5 χλμ. μήκος με όλα τα τεχνικά μέσα χρειάστηκαν 20 έτη, χωρίς να περατωθεί ακόμη το έργο. Με την έναρξη λειτουργίας της ανωτέρω γραμμής θα ακολουθήσει η επέκταση προς την Καλαμαριά αλλά όχι προς τη Μίκρα. Η επέκταση του Μετρό στη δυτική Θεσσαλονίκη εξετάζεται από το 2012 και με τον νέο σχεδιασμό προβλέπεται να κατευθυνθεί από την Πλατεία Δημοκρατίας μέσω της οδού Λαγκαδά έως το Νοσοκομείο «Παπαγεωργίου» με σταθμούς επί της Λαγκαδά στη Νεάπολη, πιθανόν στην Αγία Βαρβάρα, τη Σταυρούπολη, την Πολίχνη, την Ευκαρπία έως το «Παπαγεωργίου». Εκτός δικτύου Μετρό, τίθενται οι Δήμοι Αμπελοκήπων - Μενεμένης και Κορδελιού - Ευόσμου που είναι ο δεύτερος πολυπληθέστερος Δήμος του Πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και στους οποίους στο αρχικό σχέδιο είχαν προβληθεί οι σταθμοί Επταλόφου,

Μενεμένης, Κορδελιού, Ευόσμου και Ομόνοιας. Για να πραγματοποιηθούν όμως τα ανωτέρω για αυτούς τους δύο Δήμους, τα οποία είχαν αρχικά προβλεφθεί, θα απαιτηθούν ίσως και δεκάδες έτη, εκτός αν υπάρξει χρηματοδότηση για να κατασκευασθούν δυο ξεχωριστές γραμμές, η μια για τον Ευόσμο και η άλλη για το «Παπαγεωργίου». Αν δεν υπάρξει χρηματοδότηση, θα προκριθεί η γραμμή προς «Παπαγεωργίου» και θα ακολουθήσει η επέκταση προς το αεροδρόμιο. Επειδή όμως «λεφτά υπάρχουν» για τον σχεδιασμό άλλων 35 σταθμών και 9 επεκτάσεων στην πρωτεύουσα και επειδή Ελλάδα επιτέλους δεν είναι μόνον η Αθήνα, η Δυτική Θεσσαλονίκη ζητά και αυτή την ίση και δίκαιη μεταχείριση έναντι του αθηναϊκού κράτους.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

Προτίθεσθε να παρέμβετε και να εξασφαλίσετε την απαιτούμενη χρηματοδότηση για την κατασκευή ξεχωριστής γραμμής Μετρό προς τους Δήμους Κορδελιού - Ευόσμου και Αμπελοκήπων - Μενεμένης και μάλιστα σε εύλογους χρόνους, όπως αυτούς των επεκτάσεων των Αθηνών;

Ο ερωτών Βουλευτής

ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ