

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3148
Ημερομ. Κατάθεσης: 12/2/2024

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 12 Φεβρουαρίου 2024

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα

Θέμα: «Επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης προς δυτικά»

Κύριε Υπουργέ,

Καθημερινώς γινόμαστε δέκτες της αγανάκτησης των πολιτών της Δυτικής Θεσσαλονίκης για την παλινωδία που επικρατεί στις επίσημες κυβερνητικές ανακοινώσεις αναφορικά με την επέκταση του πολύπαθου έργου του Μετρό στη Δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης.

Ήδη στα μέσα του Οκτωβρίου 2023, ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νίκος Ταχιάος, έβαλε τέλος στα σενάρια της κυκλικής γραμμής της δυτικής επέκτασης, τα οποία δεν ήταν απλώς φήμες, αλλά προέρχονταν από τα πλέον επίσημα χείλη της άλλοτε «Αττικό Μετρό», προκρίνοντας πλέον την επέκταση του Μετρό μόνο προς την περιοχή της Σταυρούπολης και τα Νοσοκομεία «424» και «Παπαγεωργίου».

Την ίδια περίοδο, δημοσιοποιήθηκαν σε μερίδα του τύπου (*ypodomes.com* 19/10/2023 - *Μετρό Θεσσαλονίκης: στο μικροσκόπιο νέα γραμμή από Κορδελιό μέχρι Τούμπα – Που εξετάζεται να γίνουν σταθμοί Μετρό*) πληροφορίες για μία νέα γραμμή, η οποία φέρεται να ξεκινά από το Κορδελιό, να περνά από Εύοσμο, Μενεμένη, Αμπελόκηπους, να συναντά τη βασική γραμμή στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, να συνεχίζει κεντρικά και στη συνέχεια να κατευθύνεται βόρειο-ανατολικά προς Χαριλάου και Τούμπα.

Επιπλέον, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της Ελληνικό Μετρό Α.Ε., απαιτήθηκε η εκπόνηση νέας Γενικής Συγκοινωνιακής Μελέτης, της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης (ΜΑΜΘ), η οποία θα προσδιόριζε τις ανάγκες ζήτησης μετακινήσεων και αντίστοιχων έργων υποδομής στη Θεσσαλονίκη, με

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



στόχο «να διερευνηθούν οι ανάγκες σε νέα έργα Μετρό μετά την υλοποίηση της Βασικής Γραμμής Μετρό και της Επέκτασης προς Καλαμαριά, και να διαμορφωθεί ένα Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου Μετρό στην Θεσσαλονίκη, στο πλαίσιο ενός επικαιροποιημένου Σχεδίου Μεταφορών για την πόλη». Η εντολή έναρξης δόθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2021, και ορίζοντα ολοκλήρωσης το τέλος του έτους 2023, οπότε και θα ακολουθούσαν επίσημες ανακοινώσεις από τον αρμόδιο Υπουργό.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Για ποιο λόγο καταργήθηκε ο σχεδιασμός της κυκλικής γραμμής της δυτικής επέκτασης του Μετρό της Θεσσαλονίκης, ο οποίος θα εξυπηρετούσε διπλάσιο αριθμό κατοίκων;
2. Στη βάση ποιων ευρημάτων και ποιας μελέτης είχε προτείνει τον Απρίλιο του 2018 η τότε «Αττικό Μετρό» τη λύση της κυκλικής γραμμής, και τι άλλαξε, μέσα σε πέντε χρόνια, ώστε τώρα να υπαναχωρεί από την πρότασή της αυτή;
3. Με ποια κριτήρια έχει επιλέξει το Υπουργείο την τρέχουσα σχεδιαζόμενη χάραξη προς βορειοδυτικά; Ποια η ωριμότητα αυτής της χάραξης και ποια μέτρα λαμβάνει το Υπουργείο ώστε να μην προκύψει ξανά τέτοια μείζονα τροποποίηση στο μέλλον; Πώς σχεδιάζεται να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου;
4. Έχει παραδοθεί η «Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης (ΜΑΜΘ)»; Προτίθεται το Υπουργείο να την δημοσιοποιήσει για λόγους διαφάνειας και προαγωγής του δημοσίου διαλόγου επί των ευρημάτων και προτάσεών της, και πότε; Εάν δεν έχει παραδοθεί, ποιος ο λόγος μιας ακόμη καθυστέρησης;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης