



## Πάει παντού το τραμ!

Λύση στις μετακινήσεις στη Θεσσαλονίκη μπορεί να προσφέρει το τραμ. Το σχέδιο για το συνολικό του δίκτυο, που φτάνει τα 24 χιλιόμετρα, και τις περιοχές που μπορεί να συνδέσει παρουσίασε στη διάρκεια εκδήλωσης του ΣΑΣΘ ο καθηγητής του ΑΠΘ, Χρήστος Πυργίδης.

**Σ**ύμφωνα με τον καθηγητή, βασικές ανάγκες της πόλης που μπορούν να εξυπηρετηθούν με σιδηροδρομικά συστήματα είναι:

- Εξυπηρέτηση της δυτικής Θεσσαλονίκης (δυτικές συνοικίες - Σίνδος).

- Απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με το αεροδρόμιο.

- Εξυπηρέτηση περιοχών της πόλης που είτε έχουν πρόβλημα συγκοινωνίας είτε δε θα εξυπηρετούνται από το μετρό.

Το τραμ μπορεί να τοποθετηθεί στο μέσον του οδοστρώματος στην οδό Διογένους ή στα δυο άκρα του οδοστρώματος στην οδό Β. Ολγας ή μόνο στο ένα άκρο στην οδό Τσιμισκή

- Αποφόρτιση της βασικής γραμμής του μετρό στο τμήμα του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης, όπου το μετρό αναμένεται να λειτουργεί στα επίπεδα κορεσμού.

- Εξυπηρέτηση του σταθμού των ΚΤΕΛ «Μακεδονία».

- Σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης τόσο με τις νοτιοανατολικές περιφερειακές περιοχές όσο και με τη Χαλκιδική.

- Εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής ανατολικά του Φοίνικα, όπου βρίσκονται συγκεντρωμένα τα περισσότερα και μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα.

Σύμφωνα με τον κ. Πυργίδη, ένα προαστιακό τρένο μπορεί να δρομολογηθεί σε υφιστάμενη υποδομή ή να χρησιμοποιήσει νέα υπο-

δομή.

Η ένταξη του προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη είναι εφικτή, σύμφωνα με τον ίδιο, σε γραμμές όπως Αεροδρόμιο - Περαιά - Νέοι Επιβάτες - Αγία Τριάδα - Ν. Μχανιώνα, Αεροδρόμιο - Μουδανιά - Παλιούρι, Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα - Εδεσσα, Γέφυρα - Γιαννιτσά - Σκύδρα, Λιμάνι Θεσσαλονίκης - Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός - Δυτικές Συνοικίες - Σίνδος, Θεσσαλονίκη - Κιλκίς - Σέρρες.

### Από το Απολλώνια στο Cosmos

Επίσης, είναι δυνατή η ένταξη γραμμών μονοραϊλ στη Θεσσαλονίκη, όπως στις συνδέσεις: Απολλώνια Πολιτεία - Εμπορικό Κέντρο Cosmos, ΙΚΕΑ - Απολλώνια Πολιτεία - Εμπορικό Κέντρο Μακεδονία, Μικρά - Αεροδρόμιο.

### Σε Β. Ολγας και Τσιμισκή

Ο καθηγητής παρουσίασε διάφορους τρόπους με τους οποίους μπορεί να «τοποθετηθεί» το τραμ στο υπάρχον οδικό δίκτυο, όπως για παράδειγμα στο μέσον του οδοστρώματος στην οδό Διογένους ή στα δυο άκρα του οδοστρώματος στην οδό Β. Ολγας ή μόνο στο ένα άκρο στην οδό Τσιμισκή.

Το τραμ μπορεί σύμφωνα με τη χάραξη που έχει γίνει στη σχετική μελέτη να λειτουργήσει συμπληρωματικά και υποβοηθητικά στο μετρό, αφού η πορεία τους είναι κοινή στο τμήμα Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός - Σιντριβάνι, όπου

προβλέπονται συνθήκες κορεσμού για το μετρό. Οι άλλες περιοχές που μπορούν να εξυπηρετηθούν από το τραμ είναι περιοχές που δεν καλύπτει το μετρό, όπως η Ανω Τούμπα ή ανατολικές περιοχές κοντά ή παράλληλα στη θάλασσα.

### Μέχρι τους Ελαιώνες

Σύμφωνα με το σχεδιασμό, το τραμ σε πρώτη φάση στη Θεσσαλονίκη μπορεί να ενώνει το ΚΤΕΛ «Μακεδονία» με τους Ελαιώνες, κάνοντας το εξής δρομολόγιο: ΚΤΕΛ - Μοναστηρίου - Ν.Σ. Σταθμός - Αναγεννήσεως - Πολυτεχνείου - Τσιμισκή (ΧΑΝΘ) - Λ. Στρατού - Γ' Σεπτεμβρίου - Ν. Εγγατία (Κ. Καραμανλή) - Παπάφη - Μαραθώνος - Διογένους - Κλεάνθους - Γρ. Λαμπράκη - Κωνσταντινουπόλτικα - Ελαιώνες.

Σε δεύτερη φάση έχει προβλεφθεί το τραμ να ενώσει τη ΧΑΝΘ με τη Μικρά και σε τρίτη φάση το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό με τα Πανεπιστήμια και το ΚΤΕΛ με την Πλατεία Ευόσμου.

Το μήκος του δικτύου είναι 24 χλμ., με μέση ταχύτητα 20-21 χλμ./ώρα, απαιτούνται 45 οχήματα χαμηλού δαπέδου και έχουν σχεδιαστεί 43 στάσεις, ενώ το αμαξοστάσιο θα καταλάβει έκταση 40 στρεμμάτων. Το κόστος υπολογίστηκε στα 516 εκατ. ευρώ και οι κοινές στάσεις με το μετρό είναι πέντε: Ν.Σ. Σταθμός, Πανεπιστήμια, Παπάφη, Νομαρχία, Μικρά. Οι συνολικοί μεταφερόμενοι επιβάτες ημερησίως υπολογίστηκαν σε 172.700 άτομα.