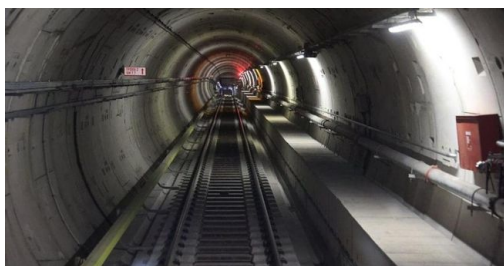


Κλειστό από σήμερα το Μετρό Θεσσαλονίκης - Ποια λεωφορειακή γραμμή το «υποκαθιστά» και ποιες ενισχύονται – Γραμμή express και λόγω Flyover



Την ίδια ώρα, ο ΟΑΣΘ έχει θέσει σε εφαρμογή ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα διαχείρισης των αυξημένων αναγκών μετακίνησης που θα προκύψουν, λόγω της προσωρινής λειτουργίας του Μετρό. Το πρόγραμμα τέθηκε ήδη σε ισχύ από σήμερα και προβλέπει τη δρομολόγηση μιας νέας

λεωφορειακής γραμμής, την ενίσχυση τριών υφιστάμενων γραμμών, καθώς και τη δημιουργία άμεσης ομάδας δράσης, η οποία αποτελείται από οδηγούς και σταθμάρχες του Οργανισμού. Τα μέλη αυτής της ομάδας θα είναι σε διαρκή ετοιμότητα για να καλύψουν τυχόν έκτακτες ανάγκες δρομολόγησης λεωφορείων που θα προκύψουν. Επί ποδός βρίσκεται και η Τροχαία Θεσσαλονίκης εντείνοντας την αστυνόμευση στους δρόμους προκειμένου να διασφαλίσει την καλή ροή στην κυκλοφορία των οχημάτων. Οι νέες γραμμές και οι... ενισχύσεις Συγκεκριμένα, από σήμερα έχει ήδη δρομολογηθεί από τον ΟΑΣΘ μια νέα λεωφορειακή γραμμή, η γραμμή M1, με χαρακτηριστικά ημι-εξπρές λειτουργίας. Η συγκεκριμένη γραμμή θα εκτελεί το δρομολόγιο Νέα Ελβετία – Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός και θα κινείται στον νοητό άξονα του Μετρό, αλλά αντί της οδού Δελφών θα διέρχεται από την Κωνσταντίνου Καραμανλή και θα πραγματοποιεί 11 στάσεις. Η M1 θα εξυπηρετείται από 17 αρθρωτά λεωφορεία και η συχνότητά της στις ώρες αιχμής θα είναι 7,5 λεπτά. Κατά τη μετάβαση θα σταματά στις στάσεις 25ης Μαρτίου, Γυμνάσιο, Ιπποκράτειο, Θεαγένειο, ΠΑΜΑΚ, ΑΧΕΠΑ, Καμάρα, Αγίας Σοφίας, Αντιγονιδών, Πλ. Δημοκρατίας και Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός. Κατά την επιστροφή θα σταματά στις στάσεις Ζωγράφου, Πλ. Δημοκρατίας, Αντιγονιδών, Αγίας Σοφίας, Καμάρα, ΑΧΕΠΑ, Πανεπιστήμιο Μακεδονία, Θεαγένειο, Ιπποκράτειο, Μ. Μπότσαρη, 25ης Μαρτίου. Τα δρομολόγια θα εκτελούνται από τις 5 τα ξημερώματα μέχρι τις 12.30 μετά τα μεσάνυχτα από Κυριακή έως Πέμπτη, ενώ τις Παρασκευές και τα Σάββατα τα δρομολόγια θα σταματούν στη 1 μετά τα μεσάνυχτα. Επιπλέον, ο ΟΑΣΘ ενισχύει, επίσης, από σήμερα, τρεις λεωφορειακές γραμμές: Γραμμή 3, που εκτελεί το δρομολόγιο ΙΚΕΑ – Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, Γραμμή 31, που εκτελεί το δρομολόγιο Βούλγαρη – ΚΤΕΛ και Γραμμή 39, που εκτελεί το δρομολόγιο Κηφισιά – Δικαστήρια. Οι γραμμές αυτές περνούν από τη ζώνη επιρροής του Μετρό και μπορούν να εξυπηρετήσουν επιβάτες του. Ειδικότερα, η γραμμή 3 θα ενισχυθεί με δύο λεωφορεία (από τα 15 που έχει σήμερα θα πάει στα 17) και η μέση συχνότητά της θα πέσει από τα 15 στα 8 λεπτά. Η γραμμή 31 θα ενισχυθεί με τρία λεωφορεία (από τα δέκα θα πάρει στα 13) και η μέση συχνότητά της θα πέσει από τα 16 στα δέκα λεπτά. Η γραμμή 39 θα ενισχυθεί με τέσσερα λεωφορεία και θα διαθέτει συνολικά 12 (από οκτώ που

έχει σήμερα). Η συχνότητά της θα πέσει από τα 20 στα έντεκα λεπτά. Ομάδα δράσης Παράλληλα, με πρωτοβουλία του προέδρου και διευθύνοντας συμβούλου του ΟΑΣΘ Κώστα Ταγγίρη, συγκροτήθηκε άμεση ομάδα δράσης, η οποία αποτελείται από οδηγούς και σταθμάρχες του Οργανισμού. Τόσο οι οδηγοί, όσο και οι σταθμάρχες θα βρίσκονται σε κατάσταση ετοιμότητας ώστε, εφόσον χρειαστεί, να καλύψουν οποιοδήποτε κενό δημιουργηθεί σε κάποια λεωφορειακή γραμμή για έκτακτους λόγους, όπως, για παράδειγμα, η ασθένεια κάποιου οδηγού. Έτσι, εφόσον υπάρξει πρόβλημα, θα αναλαμβάνει το δρομολόγιο άλλος οδηγός, ο οποίος θα προέρχεται από τη συγκεκριμένη ομάδα. Στόχος είναι κατά τη διάρκεια αυτού του μήνα να μην υπάρξουν απώλειες δρομολογίων, κάτι που σε φυσιολογικές συνθήκες είναι αναπόφευκτο. Στο πλαίσιο αυτό ο ΟΑΣΘ, έχοντας εξασφαλίσει τη συναίνεση των εργαζομένων, προχώρησε στην αναστολή των αδειών των οδηγών και των απαραίτητων σταθμαρχών από σήμερα μέχρι τις 10 Δεκεμβρίου, κατά το χρονικό διάστημα, δηλαδή, που το Μετρό θα παραμείνει κλειστό. Νέα γραμμή φέρνει και το Flyover Με μια νέα λεωφορειακή γραμμή, την 58M, ενισχύεται από σήμερα και ο **δήμος Πυλαίας Χορτιάτη** λόγω των πρόδρομων εργασιών που εκτελούνται ενόψει της κατεδάφισης της «δίδυμης» γέφυρας **Πανοράματος** στο πλαίσιο της κατασκευής του Flyover. Έτσι από σήμερα, Δευτέρα 10 Νοεμβρίου, μπήκε σε τροχιά λειτουργίας η νέα γραμμή εξπρές 58M που εκτελείται από τα ΚΤΕΛ και θα συνδέει το Πανόραμα με τον σταθμό του Μετρό στη Νέα Ελβετία. Για τον ένα μήνα που το Μετρό αναστέλλει τη λειτουργία του προσωρινά λόγω των δοκιμαστικών διαδρομών, η μετεπιβίβαση θα γίνεται σε λεωφορεία της Γραμμής Μ1. Η νέα λεωφορειακή γραμμή 58M θα ακολουθεί τη διαδρομή μέσω των οδών Στ. Καζαντζίδη, Χαριλάου-Θέρμης, Θέρμης - Πανοράματος, Βενιζέλου, Κομνηνών, Μαντζαρίδη, Πέτρου Λεβαντή, Σταδίου, Πυθαγόρα και θα επιστρέφει μέσω της οδού Θέρμης Πανοράματος- Χαριλάου Θέρμης- Στέλιου Καζαντζίδη με αφετηρία και τερματισμό τον Σταθμό Μετεπιβίβασης Ν. Ελβετίας. Ταυτόχρονα η υφιστάμενη λεωφορειακή γραμμή 58 παραμένει με τα ίδια λεωφορεία, χωρίς να αποδυναμώνεται. «Ξεκινά μία λεωφορειακή γραμμή που τη διεκδίκησα από την αρχή και η οποία θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η γραμμή εξπρές 58 M θα έχει και εγκάρσια διαδρομή μέσω του Ν751, εξυπηρετώντας το αίτημα των κατοίκων της περιοχής να συνδεθούν με τον τερματικό σταθμό της Νέας Ελβετίας», δήλωσε σχετικά ο **δήμαρχος Πυλαίας - Χορτιάτης Ιγνάτιος Καϊτεζίδης** και πρόσθεσε: «Σε πρώτη φάση οι επιχειρησιακές δυνατότητες των ΚΤΕΛ είναι περιορισμένες, αλλά είμαστε σε συνεργασία με το Υπουργείο, τον ΟΣΕΘ, τα ΚΤΕΛ και τον ΟΑΣΘ ώστε από τη νέα χρονιά να προστεθούν επιπλέον λεωφορεία και να πετύχουμε την επέκταση της γραμμής μέχρι τη διασταύρωση του Χορτιάτη. Επίσης, συνεχίζουμε τη διεκδίκηση για την ενίσχυση και την επέκταση της Γραμμής 11T στην Πυλαία μας. Κάνουμε την αρχή σήμερα και συνεχίζουμε το έργο μας προσηλωμένοι στη βελτίωση της καθημερινότητας των συμπολιτών μας». Οι δοκιμές για το «κούμπωμα» της επέκτασης του Μετρό στην Καλαμαριά Όσον αφορά στο πρόγραμμα των δοκιμών που θα γίνονται στο Μετρό, συρμοί θα πηγαινοέρχονται διαρκώς από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Μίκρα -όπου βρίσκεται ο τελευταίος σταθμός της επέκτασης- και αντίστροφα. Η ενέργεια αυτή είναι

απαραίτητη για να «κουμπώσει» και να ενσωματωθεί η νέα γραμμή στο σύστημα, καθώς απαιτείται συναρμογή των συστημάτων της βασικής γραμμής με τη γραμμή της Καλαμαριάς. Το Μετρό, σε κάθε περίπτωση -όπως έχουν γράψει τα Μακεδονικά Νέα- θα επαναλειτουργήσει από την Πέμπτη, 11 Δεκεμβρίου, κάτι που έχει ξεκαθαριστεί από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όπως έχει επισημανθεί, το υπόγειο μέσο σε σταθερή τροχιά θα λειτουργεί την εορταστική περίοδο, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η λειτουργία της αγοράς και ευρύτερα η εορταστική περίοδος. Θα ξανακλείσει, επίσης για έναν μήνα, το νέο έτος, κάπου μεταξύ Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου. Τότε θα πρέπει να γίνει η αξιολόγηση και η πιστοποίηση της ασφάλειας λειτουργίας του, από ανεξάρτητο οίκο αξιολόγησης, ώστε να δοθεί η άδεια λειτουργίας του δικτύου. Οι ακριβείς ημερομηνίες της δεύτερης διακοπής θα οριστικοποιηθούν και θα ανακοινωθούν μετά τις γιορτές. Στο μεταξύ, στους κατόχους προσωποποιημένων καρτών μηνιαίας, τρίμηνης ή εξαμηνιαίας διάρκειας θα δοθεί ισόχρονη επέκταση στη χρήση των καρτών, αντίστοιχη με τη διάρκεια διακοπής λειτουργίας του Μετρό, προκειμένου να μην απωλέσει κανένας επιβάτης μέρος ή το σύνολο των προπληρωμένων διαδρομών. Γιατί είναι απαραίτητο το προσωρινό κλείσιμο του Μετρό Ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Νίκος Ταχιάος χαρακτήρισε αναγκαία την προσωρινή διακοπή του Μετρό Θεσσαλονίκης, επισημαίνοντας ότι αυτό γίνεται προκειμένου το σύστημα να παραδοθεί στους πολίτες απολύτως ασφαλές, αξιόπιστο και πιστοποιημένο, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Απάντησε δε σε όσους ρωτούν «γιατί δεν έχει γίνει το ίδιο και στην Αθήνα στις διαδοχικές επεκτάσεις του μετρό». Δύο δεδομένα απαντούν σε αυτές τις επιφυλάξεις, είπε ο κ. Ταχιάος και από το βήμα της Βουλής και εξήγησε: Πρώτον, το μετρό της Θεσσαλονίκης δεν έχει τα ίδια τεχνολογικά χαρακτηριστικά με αυτό της Αθήνας. Μάλιστα, δεν μοιάζουν καθόλου. Είναι ελεγχόμενο από περίπλοκα προγράμματα μέσω ενός δικτύου 5G και οι συρμοί δεν έχουν οδηγό. Τα πάντα τρέχουν αυτόματα από το Κέντρο Ελέγχου. Άρα ο έλεγχος όλων αυτών των συστημάτων και διαδικασιών είναι πολύ πιο περίπλοκος από αυτόν στον οποίον παρεμβαίνει ο ανθρώπινος παράγοντας. Δεύτερον, η επέκταση προς Καλαμαριά δεν είναι γραμμική. Είναι ένας άλλος κλάδος της γραμμής στην οποία έρχονται να προστεθούν και 15 νέοι συρμοί βελτιωμένης τεχνολογίας σε σχέση με τους 18 που ήδη κυκλοφορούν, ώστε να γίνει εφικτή η μεταξύ τους χρονοαπόσταση ενάμιση λεπτού στις ώρες αιχμής. Τι σημαίνει όμως η διακοπή λειτουργίας του μέσου και γιατί κρίνεται τόσο αναγκαία; Όπως δηλώνει ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Νίκος Ταχιάος, «η προσωρινή αυτή διακοπή της λειτουργίας του Μετρό - όσο κι αν αναστατώνει το επιβατικό κοινό - δεν είναι κάτι που μπορούσαμε να αποφύγουμε, αλλά μία αναγκαία διαδικασία για την επισφράγιση και πιστοποίηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του συστήματος. Με τον υπουργό Χρήστο Δήμα παρακολουθούμε σε καθημερινή βάση την πορεία του έργου. Δεν υπάρχει περίπτωση η τωρινή διακοπή να υπερβεί τον ένα μήνα. Και σε απόλυτη συνεργασία με τον αναπληρωτή υπουργό Κωνσταντίνο Κυρανάκη έχουμε προσπαθήσει να αναπληρώσουμε τις μετακινήσεις που θα χαθούν με μία επιπλέον γραμμή express και προσθήκη λεωφορείων». Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών «η συγκεκριμένη πρακτική

ακολουθείται διεθνώς σε όλα τα σύγχρονα μετρό που λειτουργούν με πλήρως αυτοματοποιημένα συστήματα, καθώς απαιτούνται επαναλαμβανόμενες φάσεις δοκιμών, ελέγχων και πιστοποιήσεων πριν από την οριστική τους παράδοση στο κοινό. Με άλλα λόγια, η διακοπή δεν είναι επιλογή ευκολίας, αλλά μέρος της τυπικής διαδικασίας που εξασφαλίζει ότι το σύστημα θα αποδοθεί στο κοινό χωρίς αβεβαιότητες και τεχνικούς κινδύνους. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι αυτή η διακοπή, όσο και αν επιφέρει μια κάποια ταλαιπωρία αποτελεί απόδειξη προόδου, καθώς σηματοδοτεί την είσοδο του έργου στο πιο κρίσιμο και παραγωγικό στάδιο ολοκλήρωσης». Το προσωρινό κλείσιμο του Μετρό είναι επιβεβλημένο δήλωσε και ο διευθυντής Λειτουργίας και Συντήρησης Μετρό Θεσσαλονίκης Γιώργος Ζυγογιάννης πρόσφατα μιλώντας στα Μακεδονικά Νέα. «Το Μετρό της Θεσσαλονίκης, σε αντίθεση με αυτό της Αθήνας, είναι ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα Μετρό, οι συρμοί του οποίου λειτουργούν χωρίς οδηγό», τόνισε ο κ. Ζυγογιάννης. Επιπλέον, όπως είπε χαρακτηριστικά, στις αποβάθρες των σταθμών είναι εγκατεστημένες γυάλινες αυτόματες θύρες ασφαλείας. Οι θύρες αυτές αποσκοπούν στην ασφαλή αναμονή του επιβατικού κοινού, μέχρι την άφιξη των συρμών στους σταθμούς, οπότε και ανοίγουν σε πλήρη συγχρονισμό με τις θύρες των συρμών. Με τον τρόπο αυτό, όπως λέει, επιτυγχάνεται η αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών με ασφάλεια. «Επομένως, η όλη διαδικασία της λειτουργίας προϋποθέτει την επιτυχή και δοκιμασμένη συλλειτουργία, πλήθους επιμέρους πολύπλοκων συστημάτων, με πάρα πολλές διεπαφές μεταξύ τους, κάθε μία από τις οποίες σημαίνει και πλήθος ελέγχων που πρέπει να εκτελεστούν επιτυχώς, προκειμένου το ενιαίο σύστημα να πιστοποιηθεί για την ασφάλεια λειτουργίας από ανεξάρτητους φορείς αξιολόγησης». Επιπρόσθετα ο κ. Ζυγογιάννης υπογράμμισε ότι για την ενσωμάτωση της επέκτασης της Καλαμαριάς στο δίκτυο, το σύστημα θα λειτουργήσει με καινούριο, ενιαίο αυτόματο σύστημα επιτήρησης συρμών, το οποίο θα διανέμει τους συρμούς μεταξύ βασικής γραμμής και επέκτασης, βάσει πλήρως αυτοματοποιημένων σεναρίων κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, πλέον της ενσωμάτωσης των συστημάτων της επέκτασης, στο ενιαίο δίκτυο θα ενταχθούν σταδιακά και 15 νέοι συρμοί οι οποίοι θα κληθούν να συλλειτουργήσουν με τον υφιστάμενο στόλο της βασικής γραμμής. «Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι οι διαδικασίες θέσης σε λειτουργία του συστήματος είναι ιδιαίτερα περίπλοκες και απαιτητικές, γεγονός που τις καθιστά πιο χρονοβόρες από άλλα, παραδοσιακά συστήματα Μετρό», είπε ο κ. Ζυγογιάννης. (Διαβάστε ΕΔΩ όλα όσα πρέπει να γνωρίζετε για την προσωρινή διακοπή λειτουργίας του Μετρό)