 **ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ**
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2024

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΑΥΤΗ Η ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΔΕΙΖΕΙ



ΕΙΔΙΚΕΣ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ





ΕΙΔΙΚΕΣ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Editorial

Ιδιοκτησία - Έκδοση
Μακεδονία - Ενημέρωση Α.Ε.

Πρόεδρος Δ.Σ. Εκδότης
Αθανάσιος Σαββάκης

Νόμιμος εκπρόσωπος
Λεωνίδα Φάκας,
Εκτελεστικός
Αντιπρόεδρος Δ.Σ.

Διευθυντής
Μιχάλης Αλεξανδρίδης,
μέλος της ΕΣΗΕΜ-Θ

Διεύθυνση σύνταξης
Μαρία Μπέλλου,
μέλος της ΕΣΗΕΜ-Θ

Επιμέλεια ειδικής έκδοσης
Σοφία Χριστοφορίδου

Διεύθυνση Εμπορικού
Γιώργος Ρίζος

Σελιδοποίηση έκδοσης
Νίκος Ρούσσος

Infographics - Εξωφύλλο
Κώστας Τουμπόγλου

Εκτύπωση
Νίκη Εκδοτική Α.Ε.

Διανομή
Άργος Α.Ε.

Γραφεία
Καθολικών 4,
54625 Θεσσαλονίκη
Τηλ. 2316 005050
Ηλεκτρονική διεύθυνση:
www.makthes.gr
e-mail: info@makthes.gr



Πιστοποίηση Επιχείρησης
Έντυπου Τύπου
Αριθμός Πιστοποίησης 230397

METRO

Το «μι» είναι τομή

Από σήμερα το Μετρό μπαίνει στην καθημερινότητα της Θεσσαλονίκης, με τη φόρα του νέου που μόλις πέρασε στο πανεπιστήμιο και θέλει να τα αλλάξει όλα στη ζωή του. Προηγήθηκε μία πολύ δύσκολη και παρατεταμένη «εφηβεία», κανείς δεν το αρνείται αυτό. Όμως τα δύσκολα πέρασαν.

Ό,τι και αν πήγε λάθος -και πήγαν πολλά- καταγράφηκε, συζητήθηκε, αναλύθηκε εκτενώς. Δεν έχει νόημα να γυρίζουμε ξανά στο παρελθόν, παρά μόνο για να μην επαναλάβουμε τα ίδια λάθη. Σημασία έχει το μέλλον. Και σε αυτό το μέλλον που ανοίγεται, το Μετρό αποτελεί τομή για τη Θεσσαλονίκη.

Τομή, γιατί καταρχάς... η Θεσσαλονίκη αλλάζει αιώνα. Η πόλη διεκδίκησε την κατασκευή αυτού του έργου υποδομής ήδη από τη δεκαετία του '80 -για να μην αναφερόμαστε στα σχέδια του Εμπρά που μας πάει ακόμα πιο πίσω, στις αρχές του 20ού αιώνα. Με την ολοκλήρωση της βασικής γραμμής η πόλη αφήνει πίσω της την ατζέντα διεκδικήσεων προηγούμενων δεκαετιών και οφείλει να ανοίξει μία νέα, με όρους μέλλοντος.

Τομή, γιατί θα αλλάξει την καθημερινότητα της πόλης, με τρόπους που ίσως ακόμη δεν μπορούμε να φανταστούμε. Όσοι ζουν σε κοντινή ακτίνα από τους σταθμούς, είτε είναι στη Νέα Ελβετία και τη Βούλγαρη, είτε στην Ξηροκρήνη θα είναι σαν να ζουν στο κέντρο, αφού η αναμονή στους σταθμούς είναι μηδαμινή και η διαδρομή διαρκεί ελάχιστα λεπτά της ώρας. Το ίδιο θα ισχύει και αντιστρόφως, ειδικά μετά την προσθήκη

της επέκτασης προς την Καλαμαριά. Αν κάποιος μπορεί εύκολα και γρήγορα να βρίσκεται στο κέντρο, δεν έχει λόγο να ζει στο κέντρο. Ή αν κάποιος μπορεί να προσελκύσει εύκολα πελάτες από διαφορετικές περιοχές δεν θα είναι αναγκασμένος να πληρώνει υπέρογκα ενοίκια για επαγγελματική στέγη -παρότι το κέντρο της Θεσσαλονίκης δεν θα πάψει ποτέ να είναι καρδιάς της πόλης. Η έλευση του Μετρό θα επηρεάσει τις τιμές στην κτηματαγορά, αλλά και τη διαχείριση του χρόνου μας, τον τρόπο που δουλεύουμε, το πού ψωνίζουμε και διασκεδάζουμε. Κατά κάποιο τρόπο το Μετρό θα αλλάξει τη «γεωγραφία» της Θεσσαλονίκης, ανοίγοντας νέες προοπτικές για περιοχές που βρίσκονται στον άξονα του και στις ζώνες επιρροής του.

Τομή, γιατί μπορεί να επηρεάσει την ψυχολογία της πόλης. Για χρόνια η πόλη είχε βυθιστεί για χρόνια στην κατήφεια και τη μιζέρια, μη βλέποντας κανένα μεγάλο έργο να ολοκληρώνεται. Πλέον, το πιο δύσκολο από όλα τα έργα -όπως



Της **Σοφίας Χριστοφορίδου**

αποδείχτηκε εκ του αποτελέσματος - ολοκληρώθηκε. Και αυτό μπορεί να αποτελέσει τον καταλύτη, τον επιταχυντή των εξελίξεων

Τομή, γιατί το έργο που είχε καταντήσει ανέκδοτο -και πρώτοι οι Θεσσαλονικείς αυτοσαρκάζονταν- αποτελεί πλέον πρότυπο από άποψη ασφαλούς λειτουργίας και σύγχρονης αισθητικής. Το Μετρό φέρνει έναν «αέρα» σύγχρονης μεγαλούπολης στη Θεσσαλονίκη.

Για όλους αυτούς τους λόγους το Μετρό -που εικαστικά απεικονίζεται με το «μι», το λογότυπο του Μετρό, που αποτέλεσε αντικείμενο ανελέητης καζούρας- είναι τομή. Προφανώς δεν αρκεί μόνο μία γραμμή Μετρό 9,6 χιλιομέτρων για να σβήσει από τη συλλογική μας μνήμη παραλείψεις και υστερήσεις δεκαετιών. Όμως η αρχή έγινε. Ο κορμός υπάρχει. Πλέον είναι η σειρά των επεκτάσεων. Είναι η σειρά των υπόλοιπων έργων που πρέπει να διεκδικήσει η Θεσσαλονίκη.



Μέσα από το Μετρό και στο Μετρό πρέπει να δούμε το μέλλον της Θεσσαλονίκης

Παρακολουθώ ή ασχολούμαι με το Μετρό της Θεσσαλονίκης από την πρώτη στιγμή που μπήκε στον δημόσιο λόγο της πόλης. Πρακτικά, έχει ταυτιστεί χρονικά και με τη δική μου δημόσια παρουσία στη Θεσσαλονίκη και πλέον, και με την συμμετοχή μου στο κυβερνητικό έργο. Και όχι μόνο αυτό.

Είμαι, λοιπόν, πολύ υπερήφανος και συγχρόνως πολύ συγκινημένος που ανήκω στην ομάδα των ανθρώπων, οι οποίοι θα παραδώσουν στη Θεσσαλονίκη ένα έργο το οποίο προσδοκά εδώ και πάρα πολύ καιρό και που για λόγους που ίσως σε αυτή τη φάση δεν είναι χρήσιμο ή ωφέλιμο να αναλύσω, είχε εξελιχθεί σε ανέκδοτο. Δεν χρειάζεται να επιμείνουμε στο παρελθόν.

Μέσα από το Μετρό και στο Μετρό πρέπει να δούμε το μέλλον της πόλης. Όποιος κατεβαίνει τις σκάλες ενός σταθμού, πολλώ δε μάλλον όταν επισκέπτεται σταθμούς με τη μοναδικότητα του σταθμού «Βενιζέλου» ή ακόμα και του σταθμού «Αγία Σοφία», αντιλαμβάνεται ότι η Θεσσαλονίκη είναι πλέον μία άλλη πόλη, ανεβαίνει πολλά σκαλοπάτια στην κλίμακα των πόλεων της ευρωπαϊκής περιφέρειας.

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης είναι υπερσύγχρονο, ασφαλές στον απώτατο βαθμό, κομψό, λιτό και συνάμα πλούσιο και μοναδικό στην φιλοξενία του παρελθόντος της. Με αναφορά και σεβασμό σε όλες τις περιόδους της ιστορίας της. Δεν είναι απλώς ένα μέσο παροχής δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά πλέον, ένα μεγάλο κεφάλαιο της σύγχρονης ταυτότητας της πόλης.

Έχοντας, τα τελευταία πέντε και πλέον χρόνια, εξοικειωθεί με κάθε κομμάτι του έργου, ακόμη και ο ίδιος εντυπωσιάζομαι από το αποτέλεσμα. Είναι άψογο, και αν υπάρχουν μικρές ατέλειες, αυτές πολύ σύντομα θα εκλείψουν. Ξέρω, πριν καν μπει ο πρώτος επισκέπτης του έργου, ότι η 30η Νοεμβρίου θα είναι η μέρα που περισσότερο από λόγια, στην Θεσσαλονίκη θα ακούγονται επιφωνήματα.

Η 30η Νοεμβρίου είναι επιτέλους, η ημέρα που η μεμψιμοιρία τελειώνει στη Θεσσαλονίκη. Βεβαίως, πρέπει να είμαι ειλικρινής. Το Μετρό είναι εδώ πρωτίστως για να λειτουργήσει ως το μητροπολιτικό κοινωνιακό μέσο και ως καταλύτης στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πόλη. Δεν είναι εύκολος, ούτε μονοσήμαντος ο ρόλος αυτός. Δεν αρκεί ο κόσμος να εντυπωσιαστεί από το Μετρό, πρέπει να το αγαπήσει.

Σε ό,τι αφορά στις κυβερνητικές επιλογές, τα πράγματα είναι ξεκάθαρα: Μία ιδιωτική εταιρεία, ένα όχημα ειδικού σκοπού, η THEMA, ανέλαβε την λειτουργία του έργου για τα επόμενα δέκα χρόνια. Η εμπλοκή της απο-

τελεί εγγύηση για την ασφάλειά του και για την ποιότητα των υπηρεσιών που θα παρέχονται σε αυτό. Η THEMA φέρνει στην Θεσσαλονίκη καταρχάς τις πρακτικές ακεραιότητας ενός ευρωπαϊκού οικονομικού φορέα, κάτι που αποδεικνύεται στην πράξη από τις επιλογές του προσωπικού της και επιπλέον, την εμπειρία από την λειτουργία Μετρό με τα ίδια χαρακτηριστικά στο Μιλάνο και την Κοπεγχάγη. Το αποτέλεσμα μοιάζει εξασφαλισμένο και πάντως η Ελληνικό Μετρό, ως αρμόδια αρχή, θα παρακολουθεί με αυστηρότητα τον πάροχο λειτουργίας.

Η εξοικείωση του επιβατικού κοινού με το μέσο είναι μία δυναμική πρόκληση και ένα άλλο, διαφορετικό κεφάλαιο. Οι επιβάτες πρέπει να συνηθίσουν στη χρήση του Μετρό, όχι μόνο βάζοντάς το στην προτεραιότητα των επιλογών τους, αλλά και προσπαθώντας να δημιουργήσουν ένα μοτίβο στις μετακινήσεις τους. Χρειάζεται να μάθουν τις εισόδους των σταθμών, τις θέσεις των εκδοτηρίων, τη διαδικασία έκδοσης εισιτηρίου στα αυτόματα μηχανήματα. Πρέπει, ακόμη, να συνηθίσουν να μην πετάνε το εισιτήριό τους. Είναι επαναφορτιζόμενο και η αξιοποίηση αυτής της δυνατότητας αποτελεί ένα βήμα σεβασμού στο περιβάλλον.

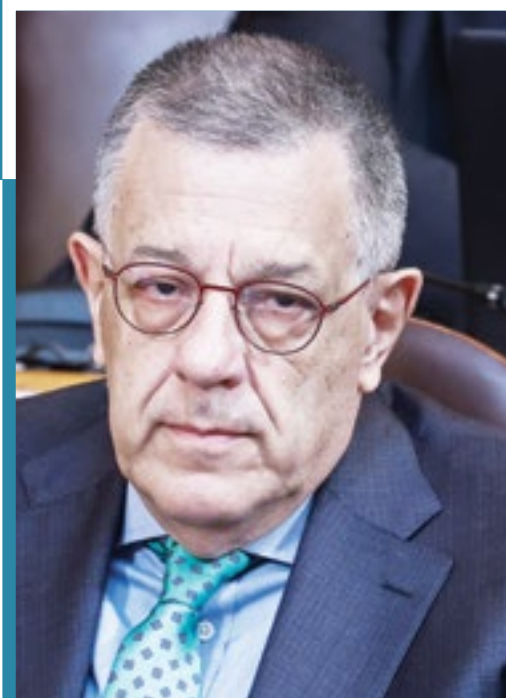
Όσοι δικαιούνται έκπτωσης ή ατέλειας θα μπορούν να ανοίγουν τις πύλες, μόνο με προσωποποιημένες κάρτες. Από την πρώτη στιγμή, όλοι αυτοί θα ήταν καλό να μεριμνήσουν να σπεύσουν στα εκδοτήρια των σταθμών για να τις εκδώσουν. Σίγουρα, όλο αυτό θα πάρει χρόνο και θέλει την υπομονή και την κατανόηση των επιβατών. Ο ΟΣΕΘ, ο φορέας που έχει την αποκλειστική ευθύνη για τα εισιτήρια των δημοσίων συγκοινωνιών, θα παρακολουθεί και θα διευκολύνει όλη αυτήν την άσκηση. Προέχει η εξυπηρέτηση των επιβατών.

Κι από 'κει και πέρα, η ίδια η πόλη, δηλαδή οι αρχές της, πρέπει να βρει τον τρόπο να αξιοποιήσει το μέσο. Η βιώσιμη αστική κινητικότητα δεν είναι μόνο υπόθεση σχεδίων, ούτε ενός και μόνο έργου, αλλά μία πρόκληση για όλους. Το Μετρό είναι η αρχή.

Ας επιστρέψω όμως στο έργο που παραδίδεται. Θα το αδικούσα αν άφηνα τον δικό μου ενθουσιασμό να εξαντληθεί, χωρίς να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου σε αυτούς που χρωστάμε την επιτυχία.

Καταρχάς, στους πολίτες της Θεσσαλονίκης που ανέχθηκαν, όσο ανέχθηκαν, τις καθυστερήσεις. Αφήνω και πάλι την αναδρομή στις ευθύνες για ένα άλλο φόρουμ. Θα τους αδικούσα αν επέστρεφα σε αυτήν την συζήτηση.

Κι επίσης, σε όσους εδώ και περισσότερα από 18 χρόνια, από την εποχή των αρχικών μελετών και της έναρξης του διαγωνισμού ακόμη,



Του Νίκου Ταξιάρχου
Υφυπουργού Υποδομών

δούλεψαν σκληρά για να κρατήσουν ζωντανό και να τελειώσουν ένα έργο σε κίνδυνο: τους ανθρώπους της Αττικό Μετρό ΑΕ (μετέπειτα Ελληνικό Μετρό ΑΕ) που έγιναν οικογένειά μου. Γνωρίζουν την αγάπη μου.

Την κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ - WeBuild - HITACHI RAIL STS που έκανε μία απίστευτη δουλειά. Δεν έχω κρύψει ποτέ την εκτίμησή μου στα στελέχη της.

Τα στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που και αυτά κινητοποίησαν τρία κοινοτικά πλαίσια στήριξης για ένα έργο που καρκινοβατούσε. Τους οφείλω, τους οφείλουμε ένα ευχαριστώ.

Τους χιλιάδες εργαζόμενους σε εταιρείες μελετών, ανάπτυξης προγραμμάτων, εργοστάσια του εξωτερικού και εργοτάξια του έργου, που δυστυχώς θα μείνουν ανώνυμοι. Δυστυχώς, ελάχιστοι από αυτούς θα πληροφορηθούν το «ευχαριστώ» μας. Και όλοι θα συνεχίσουν να δουλεύουν για άλλα, εξίσου «αχάριστα» έργα.

Τους αρχαιολόγους και τους συνεργάτες τους, για μια συνεργασία που έμοιαζε δύσκολη, αλλά εντέλει ήταν μία μοναδική εμπειρία. Αξίζουν τον σεβασμό μας για την ακεραιότητα και τον επαγγελματισμό τους.

Και μία προσωπική χροιά. Ο ίδιος χρωστάω ένα τεράστιο ευχαριστώ στον πρωθυπουργό, Κυριάκο Μητσοτάκη, που με συμπεριέλαβε στην ομάδα που παραδίδει το έργο, στον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστο Σταϊκούρα, για την άψογη συνεργασία, στην υπουργό Πολιτισμού, Λίνα Μενδώνη, για το αποτέλεσμα στο οποίο με εκατέρωθεν πολύ πάθος καταλήξαμε και στον διευθύνοντα σύμβουλο της Ελληνικό Μετρό ΑΕ, Νίκο Κουρέτα, με τον οποίον μοιραστήκαμε περισσότερα από πέντε χρόνια της ζωής μας για να κάνουμε αυτό που κανείς δεν πίστευε, πραγματικότητα.

Το Μετρό βάζει τη Θεσσαλονίκη στις ράγες της προόδου

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το πιο σύγχρονο της Ευρώπης και ένα εμβληματικό έργο για την πρωτεύουσα της Μακεδονίας, παραδίδεται στις 30 Νοεμβρίου σε κοινή χρήση. Από ένα σύγχρονο «γιοφύρι της Άρτας», όπως ήταν τις προηγούμενες δεκαετίες, σήμερα γίνεται πραγματικότητα και έρχεται να αλλάξει την ποιότητα ζωής στη Θεσσαλονίκη. Η επίδραση που θα έχει στην καθημερινότητα της πόλης μας είναι καταλυτική, αφού η λειτουργία του αναδιαρθρώνει τον συγκοινωνιακό χάρτη της Θεσσαλονίκης και οι συμπολίτες μας, αλλά και οι επισκέπτες, θα απολαμβάνουν τα οφέλη αυτού του εμβληματικού έργου, που στερήθηκαν για πολλά χρόνια.

Με συνολικό μήκος περίπου 10 χιλιόμετρα και 13 σταθμούς, στην πρώτη φάση του, έως ότου ολοκληρωθεί η επέκταση στην Καλαμαριά μέσα στο 2025, οπότε και θα προστεθούν επιπλέον πέντε σταθμοί, η ημερήσια επιβατική κίνηση στο Μετρό Θεσσαλονίκης εκτιμάται ότι θα ανέρχεται σε 250.000 επιβάτες, κάτι που σημαίνει ότι 60.000 λιγότερα ΙΧ αυτοκίνητα θα εισέρχονται στο κέντρο της πόλης και θα μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά 22 τόνους ημερησίως. Όσον αφορά στην χρονοαπόσταση μεταξύ των 18 συρμών, οι οποίοι θα κινούνται στην βασική γραμμή, αρχικά θα είναι 3,5 λεπτά ανά συρμό σε κάθε σταθμό, με την πρόβλεψη ότι ο χρόνος θα μειωθεί στο 1,5 λεπτό για την κάθε άφιξη συρμού σε κάθε σταθμό μέσα στο 2025, με την πρόσθεση και των υπολοίπων συρμών που θα προστεθούν στην βασική γραμμή. Η απόσταση, από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη, δηλαδή από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Νέα Ελβετία θα καλύπτεται συνολικά σε 17 λεπτά, συνυπολογιζόμενου και του χρόνου στάθμευσης σε κάθε στάση.

Η παράδοση του Μετρό κλείνει, λοιπόν, μία μεγάλη εκκρεμότητα. Η έναρξη, όμως, των δρομολογίων δεν είναι ο «τερματικός σταθμός» της προσπάθειας, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη, για την αναβάθμιση των υποδομών στην Θεσσαλονίκη, αλλά η εκκίνηση ώστε να μπορέσει συνολικά η πόλη μας να αποκτήσει μεγάλα έργα υποδομής. Σύμφωνα με το Βαρόμετρο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, το 75% των επιχειρήσεων του νομού εκτιμά ότι η λειτουργία του Μετρό θα επηρεάσει θετικά την τοπική οικονομία, ενώ το πρώτο εισιτήριο που θα κοπεί, εμπεριέχει και έναν ιδιαίτερο συμβολισμό, καθώς θα πιστοποιεί πως τα έργα στη Θεσσαλονίκη δεν μένουν στις εξαγγελίες και στις «παραστάσεις των μουσαμάδων», αλλά τελειώνουν και παραδίδονται στους Θεσσαλονικείς.

Η ολοκλήρωση του Μετρό περιέχει μία μεγάλη αντίφαση. Από τη μία πλευρά διδάσκει

τι πρέπει να αποφεύγεται στην εκτέλεση ενός μεγάλου έργου και, από την άλλη, δείχνει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να υλοποιούνται τα μεγάλα έργα και να ολοκληρώνονται σωστά, ώστε να παραδίδονται στην ώρα τους. Από τα ζωγραφισμένα σε μουσαμάδες εκδοτήρια εισιτηρίων της περιόδου 2015-2019 την τελευταία πενταετία, περάσαμε στην τελευταία φάση υλοποίησης και την παράδοση του έργου. Μόνον με πράξεις και όχι με λόγια μπορεί να εκφράζεται το έμπρακτο ενδιαφέρον της πολιτείας για τη Θεσσαλονίκη. Αρκετά ταλαιπωρηθήκαμε με πομπώδεις εξαγγελίες και δεσμεύσεις χωρίς αντίκρισμα. Το ζήσαμε, το νιώσαμε σε πολλές περιπτώσεις, που είχαν δραματική επίπτωση στο επίπεδο της ζωής και της καθημερινότητάς μας.

Σήμερα η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της κυβέρνησης, με συνεχείς επισκέψεις και συνεργασίες του συνόλου των υπουργών στο ΥΜΑΘ, αποτέλεσμα των οποίων είναι να υλοποιείται ένα πρόγραμμα για την αξιοποίηση των τεράστιων δυνατοτήτων που διαθέτει η Μακεδονία και η Θράκη. Αυτό που αποτελεί εθνική επιταγή και νομοτέλεια αλλά και εντολή του ίδιου του πρωθυπουργού, του Κυριάκου Μητσοτάκη, να ανεβάσουμε δηλαδή τη Μακεδονία και τη Θράκη πιο ψηλά, προχωρεί με συγκεκριμένες δράσεις και ενέργειες. Η παράδοση του Μετρό εντάσσεται σε αυτήν την εθνική προσπάθεια.

Με αυτήν την λογική προσεγγίζουμε τον στόχο μας. Η λειτουργία του Μετρό είναι το πρώτο βήμα. Το FlyOver κατασκευάζεται μέσα στο χρονοδιάγραμμα που συμφωνήθηκε, τα δύο μεγάλα νοσοκομεία, το Παιδιατρικό και το Ογκολογικό, που θα εξυπηρετήσουν ολόκληρη την Βόρειο Ελλάδα, θα γίνουν και αυτά μέσα στα χρονοδιαγράμματα, η αναβάθμιση του λιμένας βρίσκεται στην φάση υλοποίησής της και ένα μεγάλο πρόγραμμα τόνωσης της επιχειρηματικότητας, με την ενίσχυση των επενδύσεων και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας τόσο από εγχώριες επενδύσεις όσο και από επενδύσεις από το εξωτερικό, μεγάλες εταιρείες, όπως η Pfizer, η Microsoft, η Deutsche Telekom έχουν, ήδη, πραγματοποιηθεί ή βρίσκονται στην φάση υλοποίησής τους. Όλοι οι Βορειοελλαδίτες εκπέμπουμε το μήνυμα ότι η ενδυνάμωση της Βορείου Ελλάδος, της Μακεδονίας και της Θράκης, πρέπει να γίνει όσο το δυνατόν πιο γρήγορα για λόγους οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς αλλά, πάνω απ' όλα, εθνικούς. Θωρακίζοντας με κάθε τρόπο το βόρειο τμήμα της πατρίδας μας και αναπτύσσοντάς το, κερδισμένη δεν θα είναι μόνον η Βόρειος Ελλάδα. Θα ωφεληθεί πολλαπλά και συνολικά ολόκληρη η πατρίδα μας.



Του **Κωνσταντίνου Π. Γκιουλέκα**
Υφυπουργού Εσωτερικών (Μακεδονίας-Θράκης)



Σήμερα η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της κυβέρνησης, με συνεχείς επισκέψεις και συνεργασίες του συνόλου των υπουργών στο ΥΜΑΘ, αποτέλεσμα των οποίων είναι να υλοποιείται ένα πρόγραμμα για την αξιοποίηση των τεράστιων δυνατοτήτων που διαθέτει η Μακεδονία και η Θράκη. Αυτό που αποτελεί εθνική επιταγή και νομοτέλεια αλλά και εντολή του ίδιου του πρωθυπουργού, του Κυριάκου Μητσοτάκη, να ανεβάσουμε δηλαδή τη Μακεδονία και τη Θράκη πιο ψηλά, προχωρεί με συγκεκριμένες δράσεις και ενέργειες

Ιστορικής σημασίας ημέρα και τρανταχτό παράδειγμα για το πώς (δεν) πρέπει να εκτελούνται τα δημόσια έργα



Του Αναστάσιου Νικολαΐδη
Βουλευτή Δράμας, υπεύθυνου Τομέα Υποδομών και Μεταφορών ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής

Η ημέρα έναρξης λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης θεωρείται αναμφίβολα ιστορικής σημασίας, καθώς ένα εμβληματικό έργο είναι διαθέσιμο προς χρήση από τους πολίτες, αναμένοντας να συμβάλει στην άμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης. Παράλληλα, τα πρώτα δρομολόγια του Μετρό σηματοδοτούν και τη λήξη μίας μακράς περιόδου ταλαιπωρίας της τοπικής κοινωνίας και έντονης όχλησης κατοίκων και επισκεπτών, από την κατασκευή ενός απολύτως απαραίτητου έργου, το οποίο μετέβαλε τη φυσιογνωμία του κέντρου της πόλης.

Πλέον, η Θεσσαλονίκη εντάσσεται στον χάρτη των πόλεων που διαθέτουν υπόγειο δίκτυο μετακινήσεων, έστω και αν προς το παρόν είναι μήκους μόλις 9,6 χλμ. Το Μετρό μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για την περιβαλλοντική και κοινωνική συνοχή του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος και να εισφέρει σημαντικές καινοτομίες στην κοινωνική

και οικονομική ζωή της Θεσσαλονίκης.

Είναι προφανές ότι για το έργο υπάρχει διαχρονική συμβολή από προηγούμενες κυβερνήσεις, μεταξύ των οποίων και αυτές του ΠΑΣΟΚ, όπως φυσικά και από την κοινωνία της Θεσσαλονίκης και τους τοπικούς φορείς, που κατέχουν ξεχωριστή θέση και έχουν συμβάλει στην πορεία υλοποίησης. Βέβαια, οι πολυετείς καθυστερήσεις κατασκευής του έργου από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 που εκκίνησε η σχετική διαδικασία έως και τις μέρες μας, καθιστούν το Μετρό Θεσσαλονίκης ως τρανταχτό παράδειγμα για το πώς (δεν) πρέπει να εκτελούνται τα δημόσια έργα στη χώρα μας.

Πλέον, με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον και στις επιπλέον δυνατότητες που προσδίδει το Μετρό στη Θεσσαλονίκη, είναι αυτονόητο ότι η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του αποτελεί απολύτως απαραίτητο και αταλάντευτο παράγοντα, χωρίς ανάγκη περαιτέρω αναλύσεων. Σε αντίθεση με την Αθήνα, στη Θεσσαλο-

νίκη η λειτουργία και η συντήρηση ενός συγκοινωνιακού μέσου θα εκτελούνται μέσω σύμβασης ΣΔΙΤ, κι αυτό θα συμβεί για πρώτη φορά στη χώρα μας, οπότε οφείλουν οι αρμόδιοι να παρακολουθούν στενά τις σχετικές διαδικασίες και να παρεμβαίνουν, εφόσον καταστεί ανάγκη.

Ας είναι η τελευταία φορά που το Μετρό της Θεσσαλονίκης απασχόλησε αρνητικά την κοινή γνώμη για το λογότυπό του και ας χαρούμε με ασφάλεια από εδώ και στο εξής, κάτοικοι και επισκέπτες της Θεσσαλονίκης, ένα σύγχρονο και καινοτόμο μέσο μεταφοράς.

Θα διεκδικήσουμε όλα όσα δικαιούται η Θεσσαλονίκη

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης είναι επιτέλους πραγματικότητα. Ένα πολύπαθο έργο, που για να ολοκληρωθεί χρειάστηκε να περάσουν 19 χρόνια από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης κατασκευής και 32 χρόνια από τότε που υπεγράφη η πρώτη σύμβαση παραχώρησης.

Και δεν οφείλουν καμία συγγνώμη για τον εκτροχιασμό του χρονοδιαγράμματος παράδοσης ούτε η πόλη της Θεσσαλονίκης, ούτε οι πολίτες της, όπως απαίτησε ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Νίκος Ταχιάος.

Συγγνώμη οφείλουν να ζητήσουν από τους Θεσσαλονικείς όσοι με την αδράνεια τους οδήγησαν σε στασιμότητα της εργασίας κατασκευής για σχεδόν μία δεκαετία, μέχρι το 2015.

Συγγνώμη οφείλουν όσοι προχώρησαν στην αλλαγή των σχεδίων για το σταθμό «Βενιζέλου» του Μετρό, προκαλώντας νέα καθυστέρηση τριών ετών στην παράδοση του έργου.

Συγγνώμη οφείλουν όσοι με τις επιλογές τους και τους χειρισμούς τους ανέχτηκαν

το πάρτι με τα δεκάδες εκατομμύρια σε αποζημιώσεις και τις απευθείας αναθέσεις.

Το Μετρό είναι πλέον πραγματικότητα και η πολιτεία οφείλει να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία του, με ευθύνη απέναντι στο επιβατικό κοινό.

Παράλληλα οφείλουμε όλοι να εργαστούμε και να πιέσουμε για να μπει σε τροχιά και η επέκταση του Μετρό στη δυτική Θεσσαλονίκη.

Υπενθυμίζουμε ότι το έργο ήταν ώριμο ήδη από το 2019 και μάλιστα είχε υπογραφεί και η σύμβαση για την έναρξη των πρόδρομων εργασιών το φθινόπωρο του 2019.

Ο προχωρημένος σχεδιασμός από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ προέβλεπε την έναρξη των κατασκευαστικών έργων το 2021 και την έναρξή τους για χρηματοδότηση στο ΕΣΠΑ 2021-2027.

Όμως η ανεύθυνη κυβέρνηση Μητσοτάκη πάγωσε ουσιαστικά το έργο και μετά από πέντε χρόνια αδράνειας, τρεις εβδομάδες πριν από τις ευρωεκλογές, ήρθε να



Του Χρήστου Γιαννούλη
Βουλευτή ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ Α' Θεσσαλονίκης

υποσχεθεί επανέναρξη των διαδικασιών.

Ας ελπίσουμε ότι δεν θα χρειαστούν άλλα 19 χρόνια για να δούμε την ολοκλήρωση ενός έργου τόσο σημαντικού για τη δυτική Θεσσαλονίκη.

Πέντε χρόνια τώρα ο ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ ανέδειξε τα προβλήματα της πόλης στον τομέα των μεταφορών, κατέθεσε συγκεκριμένες προτάσεις, κατήγγειλε την αδιαφορία, την αδράνεια, την αναποτελεσματικότητα της κυβέρνησης της ΝΔ. Αυτό θα πράξουμε και στο μέλλον.

Μαζί με τους πολίτες αυτής της πόλης θα διεκδικήσουμε, εντός και εκτός κοινοβουλίου, όλα όσα δικαιούται η Θεσσαλονίκη.

Το Μετρό είναι η απόδειξη πως η Θεσσαλονίκη γυρίζει την πλάτη στο μίζερο παρελθόν

Η λειτουργία της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης ανοίγει μία νέα, ελπιδοφόρα σελίδα για τις πολύπαθες συγκοινωνίες της πόλης μας. Ταυτόχρονα βάζει τίτλους τέλους σε μια μεγάλη εκκρεμότητα, η οποία για περίπου δύο δεκαετίες αποτελούσε ανοιχτή πληγή και στίγμα στην εικόνα της Θεσσαλονίκης.

Το νέο μέσο μαζικής μεταφοράς, σε συνδυασμό με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών που έχει σχεδιάσει ο ΟΣΕΘ, αφενός θα αναβαθμίσει τις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς θα βελτιώσει τη σύνδεση των γειτονιών της πόλης με το κέντρο και μεταξύ τους, αφετέρου θα δώσει ανάσα στο κυκλοφοριακό ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης, το οποίο υφίσταται επιπρόσθετο φόρτο εξαιτίας των εργασιών κατασκευής του FlyOver.

Κάτω από αυτό το πρίσμα το Μετρό είναι ένα σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μίας από τις μεγαλύτερες προκλήσεις των σύγχρονων αστικών κέντρων που θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη όχι μόνο στις μετακινήσεις αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος και συνεπακόλουθα στην κλιματική κρίση και στην αστική ανθεκτικότητα. Η αποφόρτιση του κέντρου -στον βαθμό που αυτή θα συντελεστεί- θα μας δώσει την ευχέρεια να σχεδιάσουμε παρεμβάσεις -αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κ.λπ.- που θα βελτιώσουν την κινητικότητα στην πόλη.

Ταυτόχρονα, η ολοκλήρωση του έργου όχι απλώς θα βγάλει από το οικονομικό τέλμα, αλλά θα δώσει υπεραξία στις περιοχές από όπου διέρχεται, οι οποίες επί σειρά ετών βρίσκονταν σε μαρασμό πίσω από τις λαμαρίνες.

Είναι ξεκάθαρο πως το Μετρό δεν θα λύσει το κυκλοφοριακό και σε κάθε περίπτωση ο κύκλος δεν κλείνει με την παράδοση σε λειτουργία της βασικής γραμμής. Πρέπει να εντείνουμε τη διεκδίκησή μας, ώστε το Μετρό να φτάσει παντού, σε ολόκληρη την πόλη, το ταχύτερο δυνατό. Η επέκταση προς την Καλαμαριά πρέπει να παραδοθεί εντός του προβλεπόμενου χρόνου, το δεύτερο εξάμηνο του 2025. Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρξουν ρητές δεσμεύσεις για την επέκτασή του, εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος, τόσο προς τα δυτικά της πόλης όσο και προς το αεροδρόμιο.

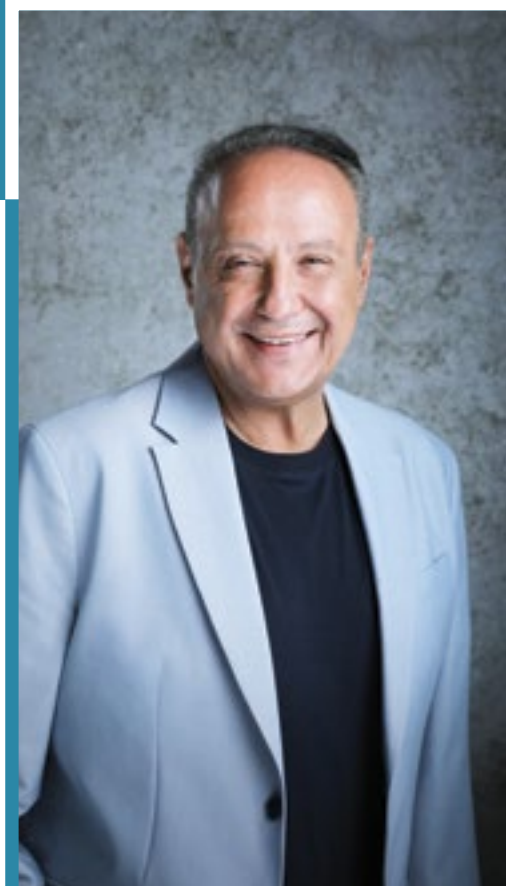
Η ισόρροπη ανάπτυξη της Θεσσαλονί-



Η αποφόρτιση του κέντρου -στον βαθμό που αυτή θα συντελεστεί- θα μας δώσει την ευχέρεια να σχεδιάσουμε παρεμβάσεις -αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κ.λπ.- που θα βελτιώσουν την κινητικότητα στην πόλη



Το Μετρό για τη Θεσσαλονίκη, είναι πολλά περισσότερα από το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο των τελευταίων -πολλών- χρόνων: Είναι η απόδειξη πως κάτι αλλάζει, πως ένας μεγάλος κύκλος εσωστρέφειας κλείνει, πως η Θεσσαλονίκη σταδιακά γυρίζει την πλάτη στο μίζερο παρελθόν και κοιτά με αισιοδοξία το μέλλον



Του **Στέλιου Αγγελούδη**
Δημάρχου Θεσσαλονίκης

κης προϋποθέτει την επέκταση του Μετρό τόσο προς τα δυτικά όσο και προς συνοικίες όπως η Τούμπα και η Χαριλάου. Είναι προφανές, επίσης, πως δεν μπορούμε να μιλάμε για τουριστική ανάπτυξη της πόλης χωρίς να έχουμε επαρκή σύνδεση με το αναβαθμισμένο αεροδρόμιο Μακεδονία, τη μεγαλύτερη πύλη επισκεπτών της πόλης.

Το Μετρό για τη Θεσσαλονίκη, όμως, είναι πολλά περισσότερα από το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο των τελευταίων -πολλών- χρόνων: Είναι η απόδειξη πως κάτι αλλάζει, πως ένας μεγάλος κύκλος εσωστρέφειας κλείνει, πως η Θεσσαλονίκη σταδιακά γυρίζει την πλάτη στο μίζερο παρελθόν και κοιτά με αισιοδοξία το μέλλον.

Η αρχή που γίνεται στις 30 Νοεμβρίου, για να έχει αντίκρισμα, πρέπει να μην μείνει στάσιμη. Η Θεσσαλονίκη δεν έχει την πολυτέλεια να περιμένει εκ νέου επί σειρά ετών στην αίθουσα αναμονής, για να δει να υλοποιούνται αυτά που δικαιούνται, αυτά που είναι αυτονόητα για ένα σύγχρονο αστικό κέντρο.

Ως δήμος Θεσσαλονίκης έχουμε βάλει σε απόλυτη προτεραιότητα την παρακολούθηση και τον έλεγχο όλων των μεγάλων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη και αφορούν στην καθημερινότητά μας. Και ζητούμε από όλους τους εμπλεκόμενους συνέπεια, συνέχεια και αποτελεσματικότητα, ώστε να κερδίσουμε το μεγάλο στοίχημα της αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των συμπολιτών μας.

Ο «σπόρος» έπεσε το 1918, το έργο ολοκληρώθηκε το 2024

Από πότε, αλήθεια, ξεκινά η περιπέτεια του Μετρό Θεσσαλονίκης; Για κάποιους ο πρώτος σπόρος έπεσε το 1918, όταν μετά την καταστροφή της πόλης από την πυρκαγιά του 1917, ο Βρετανός αρχιτέκτονας Τόμας Μόουσον, μέλος της ομάδας του Γάλλου αρχιτέκτονα Ερνέστ Εμπράρ που ανασχεδίασε την πόλη, εκπόνησε ένα συγκοινωνιακό master plan που προέβλεπε μεταξύ άλλων και τη δημιουργία Μετρό. Για την ακρίβεια επρόκειτο για έναν υπόγειο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, ο οποίος θα ξεκινούσε από τον σταθμό «Βαρδάρ», και θα έφτανε έως την περιοχή της Βασιλίσσης Όλγας. Το master plan αυτό, όπως και τα περισσότερα απ' όσα σχεδίασε ο Ερνέστ Εμπράρ, δεν υλοποιήθηκε ποτέ.

Για κάποιους άλλους η ιστορία του Μετρό αρχίζει το 1976, όταν ο τότε νομάρχης Κωνσταντίνος Πυλαρινός συμπεριέλαβε στον προϋπολογισμό έναν κωδικό με την ονομασία «Μετρό Θεσσαλονίκης». Αλλά και αυτός δεν ήταν

τίποτε άλλο παρά ένας κενός κωδικός.

Έντεκα χρόνια μετά, το 1987, ο τότε δήμαρχος Σωτήρης Κούβελας αποφασίζει, στο πλαίσιο και της μεγάλης κόντρας του με την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, να ξεκινήσει την κατασκευή του Μετρό. Χωρίς κανένα σχέδιο, δίχως χρηματοδότηση, την οποία θα αναλάμβανε υποτίθεται το νεοσύστατο δημοτικό ραδιόφωνο FM100. Πρόλαβε, ωστόσο, να διανοίξει ένα όρυγμα στη Νέα Εγνατία, βάθους περίπου οκτώ μέτρων, από το Συντριβάνι ως περίπου την οδό Καυταντζόγλου, γνωστό ως η «τρύπα του Κούβελα», η οποία θάφτηκε στα σπλάχνα της πόλης, μαζί με το εγχείρημα του τότε δημάρχου.

Ο πρώτος διαγωνισμός

Η πρώτη σοβαρή απόπειρα καταγράφεται το 1992, όταν η κυβέρνηση Κωνσταντίνου Μητσotάκη προκήρυξε διαγωνισμό για την κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης, αλλά ως ιδιωτικό έργο, με

σύμβαση παραχώρησης. Την ίδια περίοδο είχε προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για το Μετρό της Αθήνας, αλλά ως δημόσιο έργο, με χρηματοδότηση από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους.

Η επιλογή να γίνει το έργο με σύμβαση παραχώρησης αποδείχθηκε καταστροφική, κάτι που είχε επισημάνει ο μετέπειτα υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Κώστας Λαλιώτης που πήρε τη σκυτάλη, αλλά η τοπική ηγεσία της πόλης επέμενε να συνεχιστεί ο διαγωνισμός. Όμως οι προσωρινοί ανάδοχοι δεν κατάφεραν να εξασφαλίσουν τραπεζικά δάνεια, το έργο ενεπλάκη σε δικαστικές διαμάχες μεταξύ των διαφόρων κατασκευαστικών εταιρειών και προσφυγές στα ελληνικά και ευρωπαϊκά δικαστήρια.

Τελικά η σύμβαση παραχώρησης κυρώθηκε από τη Βουλή την Πρωταπριλιά του 1999, προβλέποντας περίοδο 16 μηνών για την υλοποίηση των πρόδρομων εργασιών. Ωστόσο, η ανάδοχος κοινοπραξία δεν κατάφερε να εξασφαλίσει τους απαραίτητους πόρους,

η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δεν ενέκρινε τη συγχρηματοδότηση και το έργο ακυρώθηκε.

Η επαναδημοπράτηση

Τον Σεπτέμβριο του 2003 η τότε υπουργός Βάσω Παπανδρέου ακύρωσε τον προηγούμενο διαγωνισμό και ανακοίνωσε ότι το Μετρό θα κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο με χρηματοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προκηρύσσει τις μελέτες με ορίζοντα παράδοσης το 2007. Όμως, μετά την κυβερνητική αλλαγή του 2004, ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Γιώργος Σουφλιάς προχωρά τον Ιούνιο της ίδιας χρονιάς σε διαγωνισμό για την κατασκευή του Μετρό, στον οποίο εκδήλωσαν ενδιαφέρον πέντε κοινοπραξίες. Το 2006 ανακηρύσσεται οριστικός ανάδοχος η κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ - Impregilo - Ansaldo T.S.F. - Seli - AnsaldoBreda, με τον προϋπολογισμό του έργου να ανέρχεται στο 1,052 δις. ευρώ. Η σύμβαση υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2006 και δύο μήνες αργότερα ξεκίνησαν οι πρώτες εργασίες στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, με ορίζοντα ολο-



κλήρωσης του έργου τον Οκτώβριο του 2012, στην 100η επέτειο απελευθέρωσης της πόλης.

Το έργο, όμως, ξεκίνησε με δύο μεγάλα προβλήματα τα οποία τα έβρισκε διαρκώς μπροστά του. Το πρώτο και σημαντικότερο ήταν ότι δημοπρατήθηκε με τη μέθοδο «Μελέτη-κατασκευή», χωρίς οριστικές μελέτες. Έτσι, όταν ο κατασκευαστής ξεκίνησε να συντάσσει τις μελέτες εφαρμογής αποκαλύφθηκε ότι ορισμένοι σταθμοί είχαν κωροθετηθεί πάνω σε ρέματα και σε σεισμογενή ρήγματα. Το δεύτερο πρόβλημα ήταν ότι η σύμβαση είχε «κλειστό τίμημα», γεγονός που δεν επέτρεπε στο Δημόσιο να πληρώσει ούτε ευρώ πάνω από τον προϋπολογισμό. Όμως, για ένα έργο το οποίο ξεκίνησε χωρίς οριστικές μελέτες, η υπέρβαση του προϋπολογισμού ήταν δεδομένη. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ η σύμβαση προέβλεπε μόλις 15 εκατ. ευρώ για αρχαιολογικές εργασίες, αυτές έχουν κοστίσει κοντά στα 190 εκατ. ευρώ.

Και ενώ ξεκίνησαν οι πρόδρομες εργασίες και είχε φτάσει ο πρώτος μετροπόντικας το 2007, ήρθε η πτώχευση της ΑΕΓΕΚ η οποία κινδύνευσε να οδηγήσει σε διάλυση την ανάδοχο ελληνοϊταλική κοινοπραξία. Η ΑΕΓΕΚ υποκαταστάθηκε το 2008 από την ΙΟΝΙΑ ΑΕ, η οποία αποχώρησε κι αυτή αργότερα, το 2014, και τη θέση της πήρε ο ΑΚΤΩΡ. Τον πρώτο καιρό το έργο προχωρούσε με βραδείς ρυθμούς. Μετά τρία χρόνια, δηλαδή στο μέσο του χρονοδιαγράμματος, είχε κατασκευαστεί μόλις το 15% του έργου.

Η διακοπή

Το 2010 το έργο σταμάτησε για πολλούς μήνες επειδή το Παπάφειο, στο οποίο προήδρευε ο πρώην Μητροπολίτης Θεσσαλονίκης Άνθιμος αρνιόταν να παραχωρήσει μέρος του οικοπέδου του οικοτροφείου για να κατασκευαστεί ο σταθμός.

Τον Οκτώβριο του 2012 βρέθηκαν οι σπουδαίες αρχαιότητες στον σταθμό Βενιζέλου. Η αρχική απόφαση της τότε κυβέρνησης ήταν να απομακρυνθούν και να εκτεθούν σε μουσειακό χώρο στο πρώην στρατόπεδο Παύλου Μελά. Μετά τις έντονες διαμαρτυρίες της πόλης η απόφαση άλλαξε και αποφασίστηκε να γίνει προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση



του 80% των αρχαιοτήτων. Όμως, στην πορεία ο δήμος Θεσσαλονίκης προσέφυγε στο ΣτΕ, ζητώντας να ακυρωθεί αυτή η απόφαση, ώστε οι αρχαιότητες να μείνουν στη θέση τους. Αυτό προκάλεσε νέες καθυστερήσεις και το 2014 ο ΑΚΤΩΡ ζήτησε τη διάλυση της εργολαβίας, αίτημα που απέρριψε η Αττικό Μετρό.

Πέρα από τις καθυστερήσεις λόγω των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, η κοινοπραξία ζήτησε διάλυση της σύμβασης, καθώς είχε καταθέσει αιτήματα για αποπληρωμή εξωσυμβατικών δαπανών ύψους περίπου 360 εκατ. ευρώ. Όμως, λόγω του κλειστού τιμήματος της σύμβασης, η Αττικό Μετρό δεν μπορούσε να εξετάσει και να πληρώσει κάποιο ποσό που θα αναγνώριζε ως δίκαιο από τα αιτήματα των κατασκευαστών. Το πρόβλημα λύθηκε με τροπολογία που ψήφισε η Βουλή το 2013 και συγκρότησε επιτροπή διαιτησίας, η οποία μετά το 2016 άρχισε να εκδικάζει τις προσφυγές των κατασκευαστών.

Το ποσό στο οποίο κατέληξε η διαιτησία για όλες τις προσφυγές είναι λίγο πάνω από 200 εκατ. ευρώ, τα οποία το Δημόσιο πλήρωσε, αφού οι δύο πλευρές είχαν άτυπα δεσμευτεί να αποδεχτούν τις αποφάσεις της διαιτησίας. Κατόπιν αυτών, το 2016 ξανάρχισε η κατασκευή του έργου.

Οι μουσαμάδες

Μετά την επανέναρξη των εργασιών, το έργο στο υπόλοιπο κομμάτι προχωρούσε κανονικά, πλην του σταθμού Βενιζέλου. Στην Αττικό Μετρό και στην κυβέρνηση επικρατούσε αισιοδοξία ότι θα καταφέρουν να ολοκληρώσουν το έργο, το αργότερο το 2020. Μάλιστα, τον Δεκέμβριο του 2018 ο τότε πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας προχώρησε σε τελετή... εγκαινίων του σταθμού «Συντριβάνι» δηλώνοντας «εντυπωσιασμένος διότι με μία ‘μικρή’ καθυστέρηση, σχεδόν 30 χρόνια, το πιο γνωστό ανέκδοτο για την πόλη της Θεσσαλονίκης παύει να είναι πια ανέκδοτο και γίνεται πραγματικότητα. Το Μετρό της Θεσσαλονίκης είναι εδώ. Είναι υπαρκτό!». Βέβαια, λίγες ημέρες μετά αποδείχθηκε ότι η γύμνια του ανέτοιμου σταθμού είχε κρυφτεί πίσω από μουσαμάδες με τυπωμένες φωτογραφίες εκδοτηρίων εισιτηρίων.

Στο μεταξύ, δεν είχαν καν ξεκινήσει οι εργασίες κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου. Παρότι το ΣτΕ απέρριψε την προσφυγή του δήμου Θεσσαλονίκης που ζητούσε να μην απομακρυνθούν τα αρχαία, η Αττικό Μετρό και η τότε κυβέρνηση επέμειναν σε αυτήν τη λύση, χωρίς ωστόσο να καταφέρουν να τη «δέσουν» κατασκευαστικά.

Η απόφαση του 2019

Μετά την κυβερνητική αλλαγή το 2019, στη ΔΕΘ εκείνης της χρονιάς ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης ανακοίνωσε ότι ο σταθμός «Βενιζέλου» θα κατασκευαστεί, όπως είχε αποφασιστεί το 2014, δηλαδή με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Προσδιόρισε, μάλιστα, την παράδοση του έργου τον Απρίλιο του 2023. Αμέσως υποβλήθηκαν νέες προσφυγές στο ΣτΕ, οι οποίες όμως απορρίφθηκαν, αλλά οδήγησαν σε νέες καθυστερήσεις, καθώς η απόσπαση των αρχαιοτήτων ξεκίνησε τελικά το 2021. Έτσι, το χρονοδιάγραμμα μετατέθηκε για άλλη μία φορά, φτάνοντας στον Νοέμβριο του 2024. Μ' αυτά και μ' αυτά, ένα έργο με αρχικό προϋπολογισμό 1,15 δισ. ευρώ και ολοκλήρωση σε έξι χρόνια, θα ανέλθει στο 3 δισ. ευρώ (μαζί με την επέκταση της Καλαμαριάς) και στα 18 χρόνια.

Η 12ετής περιπέτεια του σταθμού Βενιζέλου

Ο σταθμός Βενιζέλου είναι το πολυτιμότερο στολίδι του Μετρό Θεσσαλονίκης, μα συγχρόνως υπήρξε και το μεγαλύτερο εμπόδιο για την ολοκλήρωση του έργου. Αιτία ήταν η πολυετής διαμάχη σχετικά με τη διαχείριση των σπουδαίων αρχαιοτήτων που ανέδειξε η αρχαιολογική έρευνα στο πλαίσιο των εργασιών για την κατασκευή του σκελετού του σταθμού.

Οι κωματοургικές εργασίες είχαν ξεκινήσει πολύ νωρίς, το 2007. Ωστόσο το ζήτημα προέκυψε περίπου πέντε χρόνια αργότερα, και συγκεκριμένα τον Οκτώβριο του 2012, όταν η αρχαιολογική σκαπάνη έφερε στο φως σπάνια ευρήματα, που αποτελούσαν κομμάτι της ιστορίας της πόλης, από την ίδρυσή της τον 4ο αι. π.Χ. μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα.

Η πρώτη αντίδραση της Πολιτείας, του υπουργείου Πολιτισμού και της Αττικό Μετρό, στις αρχές του 2013, ήταν ατυχής και προκάλεσε σφοδρές αντιδράσεις. Συγκεκριμένα, προτάθηκε να απομακρυνθούν τα αρχαία και να εκτεθούν μόνιμα σε μουσειακό χώρο στο πρώην στρατόπεδο Παύλου Μελά, στη Σταυρούπολη. Η απόφαση αυτή επείχε μάλιστα θέση διλήμματος «ή Μετρό ή αρχαία». Οι φορείς της πόλης αντέδρασαν, με αποτέλεσμα υπουργείο και Αττικό Μετρό να αναγκαστούν σε αναδίπλωση.

Η πρώτη απόφαση

Η συζήτηση που άνοιξε οδήγησε σε μία πρόταση την οποία φάνηκε να υιοθετούν αρκετοί από τους φορείς της πόλης, μεταξύ των οποίων το Τεχνικό Επιμελητήριο-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Προέβλεπε την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων, προκειμένου να κατασκευαστεί ο σταθμός και εν συνεχεία την επανατοποθέτησή τους σε ποσοστό περίπου 80%. Ήταν ουσιαστικά η φόρμουλα η οποία είχε εφαρμοστεί και στις παρόμοιες σπουδαίες αρχαιότητες του γειτονικού σταθμού «Αγίας Σοφία». Τη λύση αυτή ενέκρινε τον Δεκέμβριο του 2014 και το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και στη συνέχεια εκδόθηκε και σχετική απόφαση από το υπουργείο Πολιτισμού. Υπέρ αυτής της λύσης τάχθηκε αρχικά και ο δήμος Θεσσαλονίκης.

Στη συνέχεια, όμως, και αφού στο μεταξύ είχε αλλάξει η ηγεσία του υπουργείου Πολιτισμού, μετά τη νίκη του ΣΥΡΙΖΑ στις εκλογές του Ιανουαρίου 2015, ο τότε δήμαρχος Γιάννης Μπουτάρης άλλαξε γνώμη και τάχθηκε υπέρ της παραμονής των αρχαιοτήτων στη θέση που βρέθηκαν. Μαζί του συντάχθηκαν συλλογικοί της πόλης, μέγρος των αρχαιολόγων, ακαδημαϊκοί, ακόμη και προσωπικότητες από το εξωτερικό. Όλη αυτή η αντίδραση εκφράστηκε και με προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας για την ακύρωση της απόφασης που επέτρεπε την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων. Την ίδια περίοδο η ανάδοχος κοινοπραξία, υπό το βάρος των μεγάλων οικονομι-

κών προβλημάτων που αντιμετώπιζε, παίρνοντας αφορμή και από τις εξελίξεις στον σταθμό Βενιζέλου, κατέθεσε αίτηση διάλυσης της σύμβασης, με αποτέλεσμα τη διακοπή των εργασιών.

Η in situ παραμονή

Η προσφυγή του δήμου Θεσσαλονίκης απορρίφθηκε από το ΣτΕ το 2016, αλλά αυτή ήταν μία απόφαση άνευ σημασίας, καθώς τον Οκτώβριο του 2015 ο τότε υπουργός Πολιτισμού, Αριστέιδης Μπαλτάς, είχε υπογράψει απόφαση η οποία, σε αντίθεση με την προηγούμενη, προέβλεπε την «κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων». Μετά την απόφαση Μπαλτά ξεκίνησε ένας μαραθώνιος δια-

βουλεύσεων μεταξύ της Αττικό Μετρό και του ανάδοχου, με σκοπό να βρεθεί τεχνική λύση ώστε να μπορέσει να κατασκευαστεί ο σταθμός χωρίς να χρειαστεί να απομακρυνθούν οι αρχαιότητες. Αφού παρήλθε ενάμιση χρόνος, στις 24 Ιανουαρίου 2017 εγκρίθηκε από το ΚΑΣ η «μελέτη κατασκευής του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων». Όπως αποδείχθηκε στη συνέχεια, η μελέτη αυτή δεν ήταν παρά μια προκαταρκτική-διερευνητική πρόταση για την κατασκευή του σταθμού με in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων, η οποία όμως είχε πολλές ελλείψεις. Στα σχεδόν δυόμισι χρόνια που ακολούθησαν, ως τον Σεπτέμβριο του



2019 που άλλαξε η ηγεσία της Αττικό Μετρό, δεν κατέστη δυνατό να υποβληθεί προς έγκριση στο ΚΑΣ υπογεγραμμένη μελέτη για κατασκευή του σταθμού χωρίς την απομάκρυνση των αρχαιοτήτων. Όλο αυτό το διάστημα, όλες οι μελέτες που είχαν υποβληθεί από τον ανάδοχο προς έγκριση από την Αττικό Μετρό, επέστρεφαν με δεκάδες παρατηρήσεις, ως ανεφάρμοστες.

Επιστροφή στην αρχή

Τον Σεπτέμβριο του 2019 ο νεοεκλεγείς πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης ανακοίνωσε από τη ΔΕΘ ότι η κατασκευή του σταθμού «Βενιζέλου» θα γίνει όπως είχε αποφασιστεί από το ΚΑΣ το

2014. Δηλαδή με την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Στις 18 Δεκεμβρίου 2019 το ΚΑΣ, έπειτα από μία θεμελιώδη συνεδρίαση η οποία διήρκεσε ως τα ξημερώματα, γνωμοδότησε εκ νέου υπέρ της προσωρινής απόσπασης των αρχαιοτήτων, η οποία στη συνέχεια, τον Μάρτιο του 2020 έγινε και απόφαση του υπουργείου Πολιτισμού. Κατά αυτής της απόφασης υπήρξε νέα προσφυγή στο ΣτΕ, η οποία όμως απορρίφθηκε. Αργότερα, το ΚΑΣ ενέκρινε ομόφωνα τη μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στην αρχική τους θέση, σε ποσοστό 92%. Από εκεί κι έπειτα τα πράγματα πήραν το δρόμο τους.



Οι σπουδαίες αρχαιότητες

Η ξεχωριστή σπουδαιότητα του σταθμού Βενιζέλου επέβαλε οι τελετές εγκαινίων του μετρό Θεσσαλονίκης να ξεκινήσουν από εκεί, μία ημέρα νωρίτερα, την Παρασκευή 29 Νοεμβρίου, παρουσία του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη. Ως και τη στιγμή εκείνη, η σημερινή εικόνα στο επίπεδο -1 του σταθμού, όπου έχουν επανατοποθετηθεί οι αρχαιότητες, παρέμενε επασφράγιστο μυστικό. Ελάχιστες φωτογραφίες διέρρευσαν, κι αυτές αποσπασματικές. Το υπουργείο Πολιτισμού και η Ελληνικό Μετρό περιορίζονται να επισημαίνουν ότι από τις 30 Νοεμβρίου οι επισκέπτες του σταθμού Βενιζέλου θα βρεθούν μπροστά στον σπουδαιότερο αρχαιολογικό χώρο που αναδείχθηκε στο πλαίσιο της κατασκευής ενός τεχνικού έργου, στον οποίο δεσπόζουν ο περίφημος Decumanus Maximus της ρωμαϊκής εποχής, η Μέση Οδός των Βυζαντινών χρόνων, το αρχαίο σύστημα υδροδότησης κ.ο.κ. Σύμφωνα και με τους αρχαιολόγους το σημαντικότερο, από τα χιλιάδες ευρήματα που ανέδειξε η πολυετής αρχαιολογική σωστική ανασκαφή στο συγκεκριμένο σταθμό είναι ασφαλώς το τμήμα του Decumanus Maximus, στο σημείο της διασταύρωσης με μία κάθετη οδό (cardo) όπου βρισκόταν το Τετράπυλο. Πρόκειται για το σταυροδρόμι της βασικής οδικής αρτηρίας της Θεσσαλονίκης, που ξεκινούσε από τη Χρυσή Πύλη στη σημερινή πλατεία Δημοκρατίας, στο Βαρδάρη και έφτανε ως την Πύλη της Καλαμαρίας

ή Κασσανδρεωτική, στη σημερινή πλατεία Συντριβανίου. Ανακαλύφθηκαν επίσης καταστήματα της βυζαντινής περιόδου που περιστοιχίζουν τη Μέση Οδό, καθώς και χρυσά και αργυρά μικροαντικείμενα που μαρτυρούν την εμπορική και εργαστηριακή δραστηριότητα αυτών των καταστημάτων. Πέραν αυτών, η αρχαιολογική σκαπάνη έφερε στο φως ψηφιδωτά δάπεδα, μαρμάρινες και γύψινες διακοσμήσεις, περίπου 5.000 τάφους, κάποιοι από τους οποίους περιείχαν χρυσά κτερίσματα, καθώς και περίπου 3.000 κινητά ευρήματα που καλύπτουν έξι αιώνες βυζαντινής ιστορίας, ξεκινώντας από τον 6ο μ.Χ. αιώνα. Μετά την οριστική απόφαση για την απόσπαση των αρχαιοτήτων, το 2022 η αρχαιολογική έρευνα συνεχίστηκε και σε βάθος μεγαλύτερο των έξι μέτρων, φτάνοντας ως τα εννέα. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια των ερευνών στη νότια είσοδο του σταθμού, στην πλευρά της πλατείας Καπνεργατών και σε άμεση γειτνίαση με το Μπεζεστένι, εντοπίστηκαν αρχιτεκτονικά μέλη από κτίρια με πλίνθους που χρονολογούνται από τον 4ο ως τον 7ο μ.Χ. αιώνα. Τα κτίρια αποτελούν τη συνέχεια ενός δημόσιου λουτρού. Το λουτρικό συγκρότημα με το ψηφιδωτό δάπεδο, το οποίο απεικονίζει παράσταση ανδρικής μορφής και φέρει την επιγραφή «ΩΡΟΦΟΡΟΣ», χρονολογείται στον 2ο-3ο μ.Χ. αιώνα. Από τους ρωμαϊκούς και τους ελληνιστικούς χρόνους ήρθαν στο φως δίκτυο αγωγών, λουτρά, οικίες, καθώς και πολλά κινητά ευρήματα και νομίσματα.

Μετρό Θεσσαλονίκης, ένας μελετημένος «εκβιασμός»

Οι κυκλοφοριακές ανάγκες και η λύση του Μετρό

Αμέσως μετά τη μεταπολίτευση, στο Τεχνικό Επιμελητήριο ομάδες μηχανικών σε συνεργασία με την Πολυτεχνική Σχολή του ΑΠΘ μελετούσαμε τα προβλήματα της πόλης, με έμφαση στα πιο καυτά: κυκλοφοριακό, πάρκινγκ, ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση απορριμμάτων, πρόβλεψη και αντιμετώπιση συνεπειών από σεισμούς. Από τις μελέτες αυτές και τους συνεργάτες της εποχής εκείνης, ξεκίνησαν τα προγράμματα, οι προτάσεις και οι δράσεις μου στον δημόσιο βίο ως βουλευτή, δημάρχου και υπουργού.

Μετρό, κορυφαία πρότασή μας στις δημοτικές εκλογές το 1986

Οι συνεργαζόμενες παρατάξεις στον δήμο (ΠΑΣΟΚ/Αριστερά), για τη λύση του κυκλοφοριακού, αντιπρότειναν αρχικά τη «δημοτικοποίηση» του ΟΑΣΘ, που ήταν πολιτική όχι λογική πρόταση. Στη συνέχεια πολέμησαν το Μετρό και αντιπρότειναν το τραμ. Ένα επίγειο μέσο που θα επιδείκνυε το πρόβλημα στους ήδη κορεσμένους δρόμους Τσιμισκή και Εγνατία, από όπου περνούσε όλη η διαμπερής κίνηση στην πόλη. Τότε δεν υπήρχε ο περιφερειακός.

Μετρό, το πρώτο μέλημα της δημαρχίας μας.

Η εκλογή της παράταξής μας στον δήμο ήταν ένδειξη αποδοχής της λύσης του Μετρό. Η ομάδα τεχνικών συμβούλων του προγράμματός μας εμπλουτίστηκε και ξεκίνησε αμέσως να δουλεύει για τις σχετικές μελέτες. Συμμετείχαν οι καθηγητές της Πολυτεχνικής, Βάλαλας (είχε δουλέψει στο Μετρό του Παρισιού), Μουτσόπουλος, Πενέλης (είχε δουλέψει στο Μετρό του Δυτικού Βερολίνου), Μπαντέλας, Παχαρίσης, Τζιβανίδης, Προφυλίδης, μηχανικοί Σιδηροδρόμων και δήμου.

Ένα δικό μου ταξίδι σε ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις εξασφάλισε τεχνική υποστήριξη από τις δημοτικές εταιρείες Μετρό Μασσαλίας, Ντίσελντορφ, δυτικού Βερολίνου. Στις Βρυξέλλες εξασφάλισαμε ότι είναι επιλέξιμο το έργο για χρηματοδότηση από ΕΟΚ και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Σε ενάμιση χρόνο ολοκληρώθηκαν και εγκρίθηκαν οι προμελέτες. Οι ξένοι σύμβουλοι είχαν εγκρίνει τη χάραξη της πορείας και τη μηκοτομή (τοποθέτηση στα συγκεκριμένα βάθη), την προτεινόμενη συνεργασία με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Απέρριψαν τη λύση του τραμ.

3/9/87 Το Δημοτικό Συμβούλιο εγκρίνει την πρόσκληση προς κατασκευαστές εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το έργο κατασκευής Μετρό, με βάση την προκαταρκτική μελέτη.

13/1/88 Ο δήμαρχος ανακοινώνει στο Δημοτικό Συμβούλιο τα αποτελέσματα του πιο πάνω διεθνούς διαγωνισμού: 10 κοινοπραξίες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για το έργο, η αρμόδια επιτροπή τις έλεγξε. Απέρριψε 4 και δέχθηκε 6.

Η κυβέρνηση αντέδρασε και εμείς σπκώσαμε το γάντι.

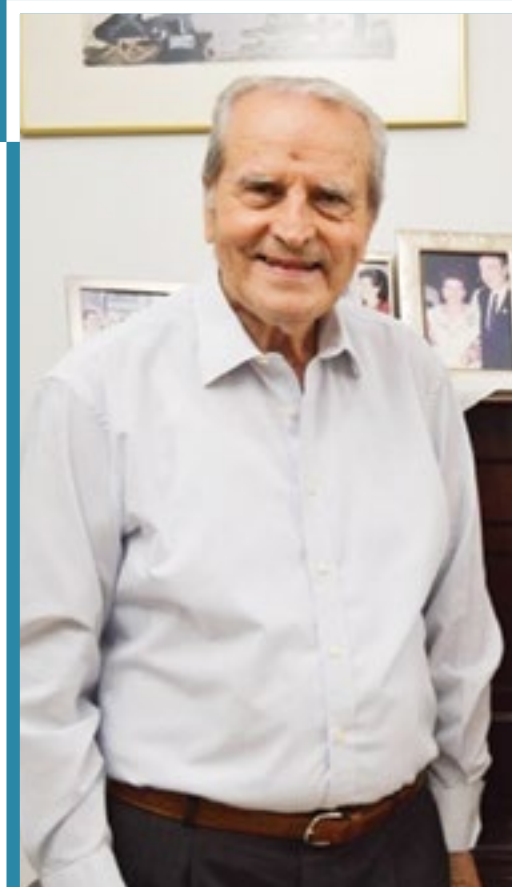
Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αντέδρασε, αναθέτοντας μία μελέτη για τραμ, και μπλοκάρισε ημερίδα που ετοιμάσαμε με παράγοντες των Βρυξελλών και Έλληνες ειδικούς για τη ροή χρηματοδότησης από ΕΟΚ και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Ο Φώτης Μανούσης, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος, ήταν ο δημιουργικός και αποτελεσματικός ΓΓ του δήμου και πρόεδρος της «Δημοτικής Εταιρείας Πληροφόρησης». Τότε υπήρχαν 5 κρατικά ραδιόφωνα άλλα κανένα ιδιωτικό. Έτσι το FM 100 σάρωνε στις διαφημίσεις και ανέλαβε τη χρηματοδότηση κατασκευής της δοκιμαστικής σήραγγας. Καμία δύναμη δεν μπορούσε τώρα να μας σταματήσει.

Ο καθηγητής Γιώργος Πενέλης, εθελοντής συντάκτης οριστικής μελέτης της δοκιμαστικής σήραγγας («τρύπα του Κούβελα» την είπαν) που θα κάναμε, για να επιβάλουμε το έργο, θυμάται: «Την άνοιξη του 1988, έπρεπε να παρθούν αποφάσεις. Εξέθεσα στον δήμαρχο τις δυσκολίες: 'Σωτήρη, μήπως πρέπει να σκεφθείς ότι αυτό το έργο μπορεί να γυρίσει μπούμερανγκ εις βάρος σου'; Και εκείνος με αποστόμωσε: 'Κοίταξε Γιώργο, ώσπου ο γνωστικός να σκεφτεί ο τρελός την τελείωσε τη δουλειά. Ένα δωμάτιο χαρτιά και μελέτες να παραχθούν αν δεν μπει τσάπα να σκάψει τίποτα δεν γίνεται».

Το 1989 η ΝΔ κέρδισε τις εκλογές και υιοθέτησε την πρόταση του δήμου Θεσσαλονίκης για Μετρό. Η διαδικασία προχώρησε ακριβώς όπως είχε ξεκινήσει από τον δήμο μας. Στην Αθήνα ξεκίνησαν το 1991 και οι δύο κεντρικές γραμμές 7+7 χλμ λειτούργησαν σε 9 χρόνια. Εδώ για τα ίδια χιλιόμετρα χρειάστηκαν 37 χρόνια!

Το 1993, αν δεν είχε πέσει η κυβέρνηση Μητσοτάκη, δεν θα είχε πέσει το Μετρό Θεσσαλονίκης στα χέρια του ΠΑΣΟΚ που, τότε, είχε αλλεργία με το



Του Σωτήρη Κούβελα



Το 2019 ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης έκοψε τον γόρδιο δεσμό στον σταθμό Βενιζέλου: «Το Μετρό θα λειτουργήσει σε 5 χρόνια». Στη συνέχεια όρισε Πρόεδρο του κρατικού Οργανισμού Μετρό, έναν Θεσσαλονικιό, που ήταν το νεότερο μέλος στο Δημοτικό Συμβούλιο της παράταξής μας το 1986 όταν ονειρευτήκαμε το Μετρό, τον Νίκο Ταχιάο. Το στοίχημα κερδήθηκε!

έργο. Συνέπειες, τεράστια καθυστέρηση, υπέρμετρη αύξηση του κόστους, αναστάτωση της κοινωνικής και οικονομικής ζωής στην πόλη.

Το 2019 ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης έκοψε τον γόρδιο δεσμό στον σταθμό Βενιζέλου: «Το Μετρό θα λειτουργήσει σε 5 χρόνια». Στη συνέχεια όρισε Πρόεδρο του κρατικού Οργανισμού Μετρό, έναν Θεσσαλονικιό, που ήταν το νεότερο μέλος στο Δημοτικό Συμβούλιο της παράταξής μας το 1986, όταν ονειρευτήκαμε το Μετρό, τον Νίκο Ταχιάο. Το στοίχημα κερδήθηκε!

30η Νοεμβρίου 2024: Ημέρα χαράς, αλλά και αναστοχασμού για τη Θεσσαλονίκη



Του **Νίκου Ηλιάδη**

Η 30η Νοεμβρίου 2024 θα καταχωριστεί στη σύγχρονη ιστορία της Θεσσαλονίκης ως μία σημαντική ημερομηνία-σταθμός, καθώς είναι η μέρα που παραδίδεται προς χρήση στους Θεσσαλονικείς, αλλά και τους επισκέπτες ένα από τα σπουδαιότερα έργα υποδομής που έγιναν στην πόλη τις τελευταίες δεκαετίες. Το Μετρό, πέρα από απαραίτητο συγκοινωνιακό έργο, είχε καταστεί για δεκαετίες έμμονη ιδέα. Βρισκόταν πάντοτε στην κορυφή των διεκδικήσεων της πόλης για περισσότερα από πενήντα χρόνια, επισκιάζοντας κάθε άλλο έργο, ακόμη και μεγαλύτερης σημασίας.

Η 30η Νοεμβρίου 2024 έχει κατά μία έννοια και λυτρωτικό χαρακτήρα. Η πόλη αποτινάσσει από πάνω της ένα βραχνά τον οποίο ένιωσε στον λαιμό της από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ένταξής της στον εθνικό κορμό και προϊόντος του χρόνου, κυρίως τις τέσσερις τελευταίες δεκαετίες, την έσφιγγε ολοένα και περισσότερο. Χρειάστηκε να περάσουν περισσότερα από εκατό χρόνια προκειμένου ο πρώτος σπόρος να γίνει καρπός. Τον είχε φυτέψει το 1918 ο Βρετανός αρχιτέκτονας Τόμας Μόουσον, μέλος της ομάδας του Γάλλου αρχιτέκτονα Ερνέστ Εμπράρ που ανασχεδίασε την πόλη μετά την καταστροφική πυρκαγιά του 1917. Ο Μόουσον είχε εκπονήσει ένα συγκοινωνιακό master plan που προέβλεπε μεταξύ άλλων και τη δημιουργία μετρό. Για την ακρίβεια επρόκειτο για έναν υπόγειο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, ο οποίος θα ξεκινούσε από τον σταθμό «Βαρδάρ», και θα έφτανε ως την περιοχή της Βασιλίσσης Όλγας.

Έκτοτε, το σίριαλ του Μετρό εμπλουτίστηκε με πολλά επεισόδια, πολλά σχέδια, πολλές ελπίδες κι άλλες τόσες ματαιώσεις. Και με πάμπολλους πρωταγωνιστές, αρνητικούς ως επί το πλείστον.

Βλέποντας τώρα το Μετρό να κυλά στα σπλάχνα της πόλης, μοιραία ανατρέχεις σε όσα είδες, έζησες και κατέγραψες ως δημοσιογράφος γι' αυτό το έργο-ταμπού της Θεσσαλονίκης. Για κανένα άλλο έργο στην Ελλάδα δεν καταναλώθηκαν τόσο τόνοι από χαρτί και μελάνι, τόσες αμέτρητες ώρες ραδιοφωνικού και τηλεοπτικού αέρα. Για τον κωδικό με ονομασία «Μετρό Θεσσαλονίκης» που είχε περιληφθεί στον προϋπολογισμό της νομαρχίας το 1976, για την «τρύπα του Κούβελα» δώδεκα χρόνια αργότερα, για την άρον-άρον έναρξη των εργασιών το 2006, για τις περιπέτειες του σταθμού Βενιζέλου, για τη χρεοκοπία των εταιρειών που συγκροτούσαν την ανάδοχο κοινοπραξία, για τη σχεδόν διετή διακοπή κατασκευής του έργου, για τα σπουδαία αρχαιολογικά ευρήματα, για τα μαγαζιά που έκλεισαν, εγκλωβισμένα στις λαμαρίνες των εργοταξίων, για το λογότυπο, για τους εργά-

τες που έχασαν τη ζωή τους στα εργοτάξια...

Μετά το πρώτο ταξίδι στο σκοτεινό τούνελ των 9,6 χιλιομέτρων, βγαίνοντας ξανά στο φως, συλλαμβάνεις τον εαυτό σου συγκινημένο και κάπως αμήχανο καθώς συνειδητοποιείς πως όλα όσα έγιναν τα προηγούμενα χρόνια, από τις 30 Νοεμβρίου, απέκτησαν άλλη διάσταση, άλλη μορφή, άλλη ένταση. Ανήκουν στο παρελθόν. Παραδίδονται πλέον στον ιστορικό του μέλλοντος ο οποίος θα αποφασίσει ποια απ' όλα αυτά αξίζουν να καταχωριστούν στις σελίδες της ιστορίας της πόλης και ποια όχι.

Η 30η Νοεμβρίου 2024 θα έπρεπε να είναι και ημέρα αναστοχασμού, συλλογικού και ατομικού. Καθένας και καθεμιά που ενεπλάκη με οποιοδήποτε τρόπο στην περιπέτεια του Μετρό της Θεσσαλονίκης, κυβερνητικοί παράγοντες, αξιωματούχοι, δήμαρχοι, μηχανικοί, αρχαιολόγοι, επιμελητήρια, κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς, συλλογικότητες, δημοσιογράφοι, όλοι μας, στο μερίδιο που μας αναλογεί, οφείλουμε να αναστοχαστούμε, να ξαναδούμε τη στάση μας και τις επιλογές μας, να συνειδητοποιήσουμε τα λάθη και τις παραλείψεις μας, ώστε να μπορέσουμε να αποτιμήσουμε με όσο το δυνατόν λιγότερο υποκειμενισμό και περισσότερη ακρίβεια και ειλικρίνεια τον ρόλο μας σε αυτήν την πολυετή, συλλογική περιπέτεια. Να αναρωτηθούμε, γιατί στο καλό η Αθήνα χρειάστηκε δέκα χρόνια για να ολοκληρώσει το 2000 ένα Μετρό, διπλάσιο από αυτό της Θεσσαλονίκης κι εμείς κοντέψαμε τα είκοσι; Τι κάνουμε λάθος σ' αυτήν την πόλη;

Ο ειλικρινής αναστοχασμός είναι μία καθαρτική διαδικασία, στενάχωρη ίσως, αλλά αναγκαία, προκειμένου να ανταποκριθούμε με περισσότερη ωριμότητα στις νέες προκλήσεις που έχει μπροστά της η Θεσσαλονίκη.



Μετά το πρώτο ταξίδι στο σκοτεινό τούνελ των 9,6 χιλιομέτρων, βγαίνοντας ξανά στο φως, συλλαμβάνεις τον εαυτό σου συγκινημένο και κάπως αμήχανο καθώς συνειδητοποιείς πως όλα όσα έγιναν τα προηγούμενα χρόνια, από τις 30 Νοεμβρίου, απέκτησαν άλλη διάσταση, άλλη μορφή, άλλη ένταση. Ανήκουν στο παρελθόν. Παραδίδονται πλέον στον ιστορικό του μέλλοντος ο οποίος θα αποφασίσει ποια απ' όλα αυτά αξίζουν να καταχωριστούν στις σελίδες της ιστορίας της πόλης και ποια όχι



Το Μετρό αλλάζει τη Θεσσαλονίκη για πάντα

Γρήγορη και άνετη μετακίνηση, με λιγότερα ΙΧ στους δρόμους και μειωμένη ατμοσφαιρική ρύπανση



Μετά από χρόνια δύσκολων και άκρως απαιτητικών τεχνικών και αρχαιολογικών εργασιών, που αντίστοιχούς τους δεν έχουν ξαναγίνει στην Ελλάδα, το Μετρό Θεσσαλονίκης -το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό, αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό έργο στη Βόρεια Ελλάδα μετά την Εγνατία Οδό- παραδόθηκε στην κυκλοφορία, υποσχόμενο να αλλάξει την πόλη για πάντα.

Πρόκειται για ένα σπουδαίο συγκοινωνιακό έργο, που όχι μόνο θα βελτιώσει την καθημερινότητα δεκάδων χιλιάδων πολιτών προς το καλύτερο, κάνοντάς την πολύ πιο εύκολη και άνετη, αλλά και θα συμβάλει στη μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ, αποσυμφορώντας την κυκλοφορία και βελτιώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, χάρη στις εκτεταμένες αρχαιολογικές ανασκαφές, το Μετρό φέρνει 2+1 νέα

μουσεία, στους σταθμούς Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας και Σιντριβάνι, αποκαλύπτοντας σπάνιους αρχαιολογικούς θησαυρούς, μοναδικούς στην Ευρώπη.

Γρήγορη και άνετη μετακίνηση

Το Μετρό θα λειτουργήσει ευεργετικά για χιλιάδες πολίτες που ζουν κι εργάζονται στην ζώνη επιρροής του, δηλαδή τους 13 υπερσύγχρονους σταθμούς του, οι οποίοι απλώνονται σε στρατηγικά σημεία του Δήμου Θεσσαλονίκης. Η βασική γραμμή έχει μήκος 9,6 χιλιόμετρα και συνδέει τον Σιδηροδρομικό Σταθμό με τον τερματικό Σταθμό Νέας Ελβετίας.

Σύμφωνα με τις μελέτες του έργου, περίπου 240.000 επιβάτες αναμένεται ότι θα το χρησιμοποιούν σε καθημερινή βάση, εξοικονομώντας πολύτιμο χρόνο και περιορίζοντας τις μετακινήσεις με ΙΧ, καθώς έχει το

πλεονέκτημα της ταχύτητας: Η διαδρομή από τη μία έως την άλλη του πλευρά διαρκεί μόλις 17', ό,τι και να συμβαίνει πάνω από την επιφάνεια του έργου. Επίσης, το Μετρό έχει αυξημένες προδιαγραφές προσβασιμότητάς και είναι κατάλληλο για χρήση από άτομα με αναπηρία.

Καινοτομία χωρίς οδηγό

Πέρα από τα υπερσύγχρονα συστήματα που έχουν εγκατασταθεί στο έργο, το οποίο θεωρείται δικαίως ένα από τα πιο εξελιγμένα έργα Μετρό στην Ευρώπη, έχει το καινοτόμο χαρακτηριστικό της αυτόματης κίνησης των συρμών χωρίς οδηγό. Πρόκειται, δηλαδή, για ένα πλήρως αυτοματοποιημένο συγκοινωνιακό μέσο, που θα ελέγχεται από το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας, που βρίσκεται στο Αμαξοστάσιο της Νέας Ελβετίας.

Ο ρόλος της AKTOR

Η AKTOR είναι επικεφαλής της κοινοπραξίας AKTOR - WEBUILD - HITACHI RAIL, η οποία κατασκεύασε και παρέδωσε στο ελληνικό κράτος το Μετρό Θεσσαλονίκης. Η ιστορική κατασκευαστική εταιρεία εισήλθε στο έργο αρκετά χρόνια μετά την δημοπράτησή του και συνέβαλε καθοριστικά στην αποπεράτωσή του. Ειδικά τον τελευταίο χρόνο καταβλήθηκε μία titάνια προσπάθεια για την ανάταξη και την ολοκλήρωση του έργου, που περιελάμβανε πολύ σημαντικές ενέργειες, όπως:

- η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στον Σταθμό Βενιζέλου, καθώς και η ανάδειξη και η συντήρησή τους, που φέρνει στη Θεσσαλονίκη ουσιαστικά το νέο της μουσείο,
- η απόδοση των εργοταξιακών επιφανειών, που αποκατέστησε την κανονικότητα στην πόλη,
- οι αρχιτεκτονικές εργασίες σε όλους σταθμούς του Μετρό,
- η κατασκευή και παράδοση του Αμαξοστασίου στην Ελληνικό Μετρό,
- η εγκατάσταση και οι δοκιμές των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων και
- η εκπαίδευση του προσωπικού της εταιρείας λειτουργίας από το εξειδικευμένο προσωπικό της AKTOR σε όλα τα συστήματα λειτουργίας του Μετρό.

AKTOR

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Το Μετρό σε 23 ερωτήσεις και απαντήσεις

Η βασική γραμμή του Μετρό Θεσσαλονίκης είναι πλέον γεγονός και αναμένεται να αλλάξει όχι μόνο τα συγκοινωνιακά δεδομένα αλλά και την καθημερινότητα της πόλης. Πλέον οι Θεσσαλονικείς που ζουν στον άξονα του Μετρό ή σε κοντινή απόσταση από τους σταθμούς θα μπορούν να επωφεληθούν από το νέο μέσο. Όσοι χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες θα προσαρμόσουν το πρόγραμμά τους καθώς από σήμερα αλλάζουν οι συγκοινωνιακές γραμμές, ακολουθώντας τη λογική των συνδυασμένων μεταφορών και της μετεπιβίβασης από το λεωφορείο στο Μετρό και τούμπαλιν. Όσοι ζουν σε πιο απομακρυσμένες περιοχές και θέλουν να αποφύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τον πονοκέφαλο του πάρκινγκ στο κέντρο θα αναζητήσουν χώρους στάθμευσης κοντά στους δύο σταθμούς μετεπιβίβασης, για να συνεχίσουν την πορεία τους προς το κέντρο.

Η «ΜτΚ» παρουσιάζει όλα όσα χρειάζεται να γνωρίζετε για το νέο συγκοινωνιακό μέσο που θα αλλάξει την καθημερινότητά μας.

1. Πώς κινούνται οι συρμοί;

Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι

πλήρως αυτοματοποιημένο και κινείται χωρίς οδηγό. Η κίνηση ελέγχεται από το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας, με ασύρματη μετάδοση 5-10 φορές/δευτερόλεπτο, με ακρίβεια θέσης κάθε τρένου περίπου 1 μέτρο. Τα δεδομένα της λειτουργίας του κάθε συρμού (θέση, προφίλ ταχύτητας, συναγερμοί, αστοχίες, διαγνωστικά, δεδομένα σηματοδότησης, κάμερες-CCTV, κ.λπ.), μεταδίδονται ασύρματα (Wi-Fi) μέσω του ίδιου συστήματος μετάδοσης (DCS) και ενιαίας κεραίας. Υπάρχουν κάμερες υψηλής ευκρίνειας εσωτερικά και εξωτερικά, στο πρόσθιο και οπίσθιο μέρος του συρμού, με δυνατότητα on-line μετάδοσης βίντεο συνεχούς ροής (video-streaming) στο Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας, ενώ υπάρχει και δυνατότητα επικοινωνίας των επιβατών με το Κέντρο.

2. Πόσο ασφαλές θα είναι;

Από το 2021 μέχρι σήμερα πραγματοποιήθηκαν χιλιάδες δοκιμές σε έξι φάσεις, καλύπτοντας όλες τις πιθανές καταστάσεις κανονικής λειτουργίας, υποβαθμισμένης λειτουργίας, λειτουργίας έκτακτης ανάγκης, αστοχιών, συναγερμών, κ.τλ. καθώς και της συμπεριφοράς όλου του εξο-

Τις ώρες αιχμής μπορεί να μεταφέρει 18.000 επιβάτες την ώρα ανά κατεύθυνση, δηλαδή συνολικά 36.000 επιβάτες την ώρα

πλισμού, ανεξάρτητα αλλά σε συνδυασμένη λειτουργία.

Το επίπεδο ασφαλείας λειτουργίας είναι SIL4, δηλαδή η πιθανότητα σφάλματος είναι της τάξης 10⁻⁸ με 10⁻⁹. Η ασφάλεια του Μετρό πιστοποιείται από μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες πιστοποιήσεων στον κόσμο, την TÜV Rheinland. Επιπρόσθετο εκέγγυο ασφαλείας είναι ότι η κοινοπραξία THEMA που θα λειτουργεί το Μετρό Θεσσαλονίκης λειτουργεί τα Μετρό του Μιλάνου και της Κοπεγχάγης, που επίσης είναι αυτοματοποιημένα, χωρίς οδηγό.

3. Μπορεί να γίνει μετωπική σύγκρουση τρένων;

Όχι, ο κάθε συρμός θα κινείται

σε ανεξάρτητη σήραγγα μονής τροχιάς, οπότε δεν υπάρχει περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης δύο τρένων.

4. Τι θα συμβεί αν υπάρξει μία αστοχία του συστήματος;

Παρότι το Μετρό είναι αυτοματοποιημένο, δηλαδή χωρίς οδηγό, αρχικά και για διάστημα έως και 2-3 ετών, θα επιβαίνει στον συρμό και συνοδός, ο οποίος σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος θα μπορεί να κινεί τον συρμό μέσω ενός πίνακα ελέγχου που βρίσκεται στο ταμπλό του πρώτου βαγονιού.

5. Υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος στις αποβάθρες;

Οι αποβάθρες είναι απροσπέλαστες από το επιβατικό κοινό. Σε όλους τους σταθμούς υπάρχουν Σταθερές Θύρες στις Αποβάθρες (Platform Screen Doors-PSD) που ανοίγουν μόνο όταν έχει φτάσει ο συρμός και κλείνουν αμέσως μετά, απομονώνοντας τον χώρο των σηράγγων, όπου ηλεκτροδοτούνται και κινούνται τα τρένα, και τον καθιστούν απροσπέλαστο.

6. Ποια είναι η διαδρομή της βασικής γραμμής;

Το μήκος της διαδρομής είναι

9,6 χιλιόμετρα. Η Γραμμή 1 θα ξεκινάει από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και ακολουθώντας τις οδούς Μοναστηρίου, Εγνατία και Δελφών, θα καταλήγει στην περιοχή της Νέας Ελβετίας, όπου και θα συνδέεται με το αμαξοστάσιο Πυλαίας.

7. Πού κάνει στάση το Μετρό;

Οι 13 σταθμοί της βασικής γραμμής του Μετρό είναι οι εξής:

- Τερματικός Σταθμός ΝΣΣ (Μοναστηρίου 28)
- Δημοκρατίας (Μοναστηρίου & 26ης Οκτωβρίου, Πλατεία Δημοκρατίας)
- Βενιζέλου (Εγνατία με Βενιζέλου)
- Αγία Σοφία (Εγνατία 73)
- Συντριβάνι/Έκθεση (Εγνατία με Αγγελάκη)
- Πανεπιστήμιο (Εγνατία 156)
- Παπάφη (Κωνσταντίνου Καραμανλή με Παπάφη)
- Ευκλείδης (Ασκληπιού με Κατσιμιδη)
- Φλέμινγκ (Δελφών με Φλέμινγκ)
- Ανάληψη (Γεωργίου Δροσίνη 4)
- 25ης Μαρτίου/Πατρίκιος (25ης Μαρτίου 28)
- Βούλγαρη (Βούλγαρη 53)
- Τερματικός Σταθμός Νέα Ελβετία (Μιχάηλ Ψελλού).

Το Αμαξοστάσιο Πυλαίας περιλαμβάνει το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας, επισκευαστική βάση και γραφειακούς χώρους.

Το έργο της Επέκτασης προς Καλαμαριά, μήκους υπόγειας γραμμής 4,78 χλμ., το οποίο αναμένεται να παραδοθεί στα τέλη του 2025, περιλαμβάνει άλλους πέντε νέους Σταθμούς (Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσού, Νέα Κρήνη και Μίκρα).

8. Πόσο συχνά θα περνούν οι συρμοί;

Αρχικά τα δρομολόγια θα περνούν κάθε 3,5 λεπτά, στην πορεία θα φτάσουν κάθε 2,5 λεπτά και με την προσθήκη των 15 συρμών της Καλαμαριάς η συχνότητα θα φτάσει το 1,5 λεπτό τις ώρες αιχμής. Αυτό σημαίνει ότι κατά την πλήρη ανάπτυξη της γραμμής θα γίνονται περίπου 40 δρομολόγια ανά κατεύθυνση κάθε ώρα, τις ώρες αιχμής. Σε περιπτώσεις μεγάλης επιβατικής ζήτησης, το Μετρό Θεσσαλονίκης έχει τη δυνατότητα να αυξήσει τον αριθμό των δρομολογίων που εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό.

9. Με τι ταχύτητα κινούνται οι συρμοί;

Η μέση ταχύτητα θα είναι 30- 40 χλμ./ώρα και η μέγιστη 80 χλμ./ώρα.

10. Πόση απόσταση θα έχουν οι συρμοί που κινούνται στην ίδια κατεύθυνση;

Ο κάθε συρμός «απέχει» δύο στάσεις από τον προπορευόμενο. Σε περίπτωση τεχνικού σφάλματος αμέσως θα διακόπτεται η ηλεκτροδότηση της γραμμής, με αποτέλεσμα να σταματήσει ο συρμός, αλλά και οι επόμενοι που ακολουθούν.

11. Πόσο χρόνο θα διαρκεί η διαδρομή;

Η διάρκεια της διαδρομής μετα-

ξύ των δύο τερματικών σταθμών θα είναι 17 λεπτά, συμπεριλαμβανομένων των στάσεων στους 13 σταθμούς.

12. Πόσο κοστίζει το εισιτήριο και πού θα μπορεί κάποιος να το προμηθευτεί;

Το ολόκληρο εισιτήριο κοστίζει 0,60 ευρώ (0,30 ευρώ το μειωμένο) και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για 70 λεπτά της ώρας. Το ημερήσιο κοστίζει 2,5 ευρώ, το πακέτο 10+1 εισιτηρίων 5,80 ευρώ, η μηνιαία κάρτα 16 ευρώ, η τριμηνιαία 45 ευρώ και η εξαμηνιαία 85 ευρώ. Αυτό το τιμολόγιο ισχύει για τους πρώτους έξι μήνες λειτουργίας. Στη συνέχεια θα αποφασιστεί αν θα υπάρχει και ενιαίο εισιτήριο για Μετρό-ΟΑΣΘ, ύψους 1,20 ευρώ, ή αν θα υπάρχει δυνατότητα για ξεχωριστό εισιτήριο για

κάθε μέσο. Σε κάθε σταθμό του Μετρό υπάρχουν εκδοτήρια εισιτηρίων, από όπου θα τα προμηθεύονται οι επιβάτες.

13. Πώς γίνεται η είσοδος στον συρμό;

Η επικύρωση του εισιτηρίου γίνεται αυτόματα με το σκανάρισμα. Οι πόρτες ανοίγουν και στη συνέχεια οι επιβάτες μπορούν να κατευθυνθούν στην αποβάθρα. Εκεί βρίσκονται μπροστά σε κλειστές γυάλινες θύρες που ανοίγουν μόνο όταν έχει καταφτάσει το τρένο και κλείνουν αμέσως μετά. Ο χρόνος για την επιβίβαση και αποβίβαση υπολογίζεται περίπου στα 25-30 δευτερόλεπτα.

14. Πόσους επιβάτες χωράει ο συρμός;

Στη βασική γραμμή του Μετρό θα

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



13 σταθμοί

Ν. Σ. Σταθμός, Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγία Σοφία, Συντριβάνι/Έκθεση, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδης, Φλέμινγκ, Ανάληψη, 25ης Μαρτίου, Βούλγαρη, Νέα Ελβετία



Ημερήσια επιβατική κίνηση: 254.000 επιβάτες.



Κάλυψη όλου του δικτύου των 13 σταθμών σε 17 λεπτά.



Σύστημα φιλικό προς τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

κυκλοφορούν 18 αυτόματα (χωρίς οδηγό) συρμοί 4 βαγονιών ο κάθε ένας. Στο κάθε βαγόνι χωρούν περίπου 110 επιβάτες και η συνολική χωρητικότητα του κάθε συρμού είναι 450 επιβάτες (76 καθήμενοι, 374 όρθιοι).

15. Μπορούν να χρησιμοποιούν το Μετρό άτομα με αναπηρίες;

Το Μετρό είναι πλήρως προσβάσιμο σε άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης, με τη χρήση των ειδικά διαμορφωμένων ανελκυστήρων. Για τους κινούμενους με αναπηρικά αμαξίδια προβλέπονται δύο θέσεις ανά συρμό. Για τους τυφλούς και όσους έχουν μειωμένη όραση υπάρχουν οδεύσεις τυφλών, ενώ μπορούν να επιβιβαστούν στα βαγόνια μαζί με τον σκύλο-συνοδό τους, ο οποίος αρκεί να φέρει λουράκι.

16. Επιτρέπονται τα πατίνια και τα ποδήλατα;

Επιτρέπονται δύο ποδήλατα ανά συρμό, τα οποία μπορούν να φορτώνονται στο τελευταίο βαγόνι. Το ίδιο ισχύει και για τα πατίνια.

17. Επιτρέπονται τα κατοικίδια;

Ναι, υπό την προϋπόθεση ότι μεταφέρονται με ειδικά βαλιτσάκι. Εξαίρεση αποτελούν οι σκύλοι-συνοδοί τυφλών.

18. Υπάρχει WiFi στους σταθμούς, τις αποβάθρες και τους συρμούς;

Προς το παρόν όχι. Η Ελληνικό Μετρό έχει ζητήσει την προετοιμασία των σχετικών μελετών. Η πρόβλεψη είναι να υπάρχει WiFi σε όλο το δίκτυο.

19. Ποιους θα εξυπηρετεί το Μετρό;

Σε μία ζώνη 500 μέτρων γύρω από τους σταθμούς, υπολογίζεται ότι ζουν περίπου 200.000 κάτοικοι. Ωστόσο το Μετρό θα εξυπηρετεί και όσους ζουν σε περιστατικές περιοχές και επιλέγουν να σταθμεύσουν το ΙΧ τους πέριξ των τερματικών σταθμών και να κάνουν μετεπιβίβαση.

20. Ποια είναι η αναμενόμενη επιβατική κίνηση;

Τις ώρες αιχμής το Μετρό θα μπορεί να μεταφέρει 18.000 επιβάτες την ώρα ανά κατεύθυνση, δηλαδή συνολικά 36.000 επιβάτες την ώρα. Η αναμενόμενη ημερήσια επιβατική κίνηση είναι 254.000 επιβάτες στη βασική γραμμή, ενώ με την επέκταση της Καλαμαριάς θα προστεθούν άλλοι 87.000 επιβάτες, ανεβάζοντας την εκτιμώμενη επιβατική κίνηση στους 341.000 επιβάτες ημερησίως.

21. Τι επιπτώσεις θα έχει η λειτουργία του Μετρό στο κυκλοφοριακό;

Η Ελληνικό Μετρό υπολογίζει ότι θα μειωθούν οι δαπανώμενες οχηματο-ώρες στο οδικό δίκτυο της πόλης κατά 29% περίπου και θα αυξηθεί η μέση ταχύτητα των οχημάτων από 21 χλμ./ώρα σε 31 χλμ./ώρα και της μέσης ταχύτητας μετακίνησης στο δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς από 15 χλμ/ώρα σε 26 χλμ/ώρα. Και επειδή ο χρόνος είναι χρήμα η εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης «μεταφράζεται» σε 65 εκατ. ευρώ ετησίως για το οδικό δίκτυο και σε 107,5 εκατ. ευρώ για τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

22. Ποια θα είναι τα οφέλη για το περιβάλλον;

Εξαιτίας της προσδοκώμενης αύξησης του ποσοστού χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών από 15% σήμερα έως και σε 50%, υπολογίζεται πως θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 57.000 ΙΧ οχήματα λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO2 κατά 212 τόνους ημερησίως, που αντιστοιχεί σε μείωση εκπομπών CO2 137.000 τόνων ετησίως. Με την ολοκλήρωση της Επέκτασης προς Καλαμαριά, αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά 63.000 επιβάτες, να κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 12.000 ΙΧ οχήματα λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO2 κατά 43 τόνους ημερησίως, ενώ η απόσταση από τον Σταθμό της Μί-

κρας μέχρι το κέντρο της Θεσσαλονίκης αναμένεται να καλύπτεται σε μόλις 15 λεπτά.

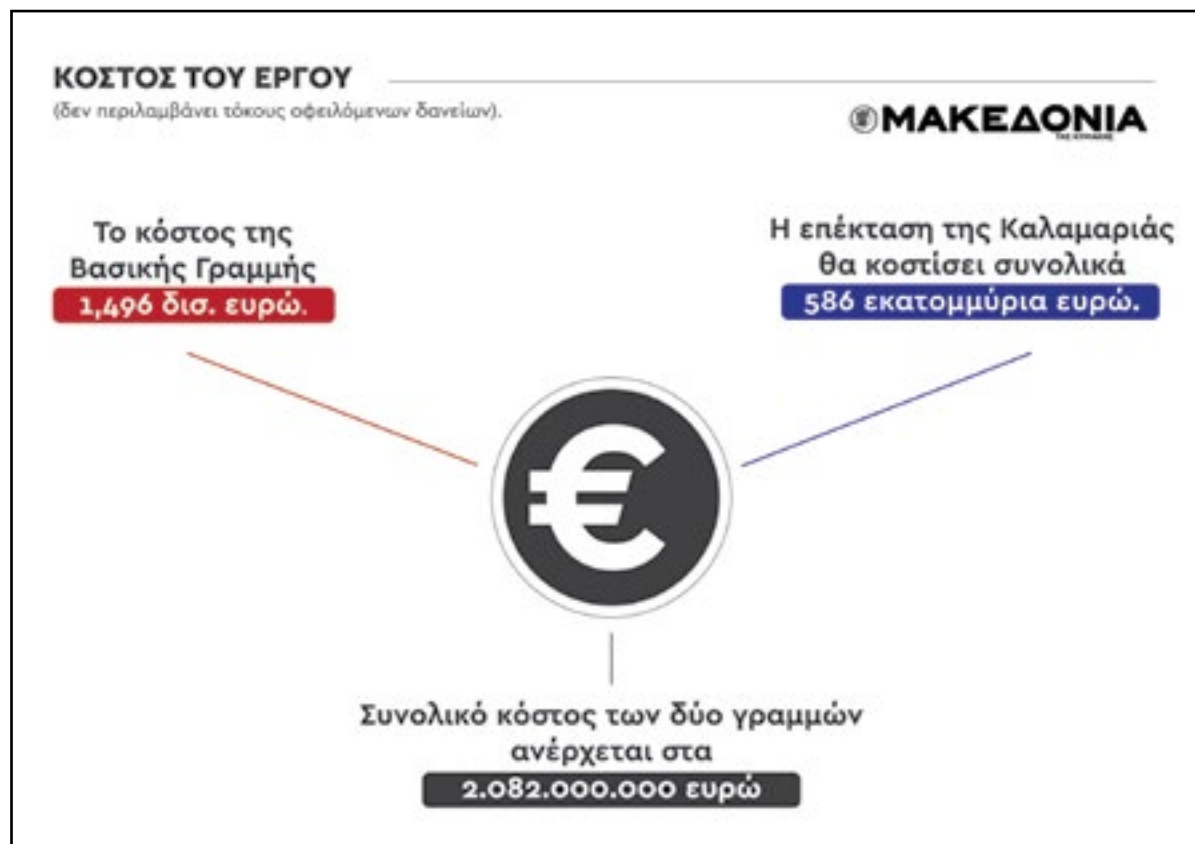
23. Υπάρχουν χώροι στάθμευσης γύρω από τους σταθμούς;

Εντός του τερματικού σταθμού Νέας Ελβετίας δεν προβλέπονται χώροι στάθμευσης για ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα, υπάρχουν χώροι στάθμευσης μόνο για ποδήλατα. Κατά μήκος της οδού Ψελλού θα δημιουργηθούν χώροι park & ride, για ολιγόωρη στάση προκειμένου να αποβιβάσουν όσους στη συνέχεια θέλουν να πάρουν το Μετρό ή να επιβιβάσουν όσους μόλις έφτασαν. Δίπλα από τον τερματικό σταθμό Νέας Ελβετίας (οδός Ψελλού, με είσοδο από την Παπαναστασίου) ο δήμος Θεσσαλονίκης δημιουργεί ένα πάρκιγκ 200 θέσεων για δωρεάν. Επίσης ο δήμος Θεσσαλονίκης διαμόρφωσε έναν χώρο την περιοχή Βούλγαρη για δωρεάν στάθμευση 200 αυτοκινήτων, σε απόσταση 1 χιλιομέτρου από τον τερματικό σταθμό του Μετρό. Μελλοντικά προβλέπεται η δημιουργία δεύτερου χώρου στάθμευσης, απέναντι από τον τερματικό σταθμό.

Στον τερματικό σταθμό ΝΣΣ θα υπάρχει οξύτερο πρόβλημα καθώς δεν υπάρχουν χώροι δωρεάν στάθμευσης σε κοντινή απόσταση. Εντός του τερματικού σταθμού υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης, με πληρωμή. Ο δήμος διεκδικεί μία έκταση

στα παλιά γραφεία της Αττικό Μετρό (Μοναστηρίου με Μιχ. Καλού), αλλά προς το παρόν οι συζητήσεις με την ΓΑΙΑΟΣΕ δεν τελεσφόρησαν. Μία ακόμη πιθανή θέση για δημιουργία χώρου στάθμευσης από τον δήμο είναι πλησίον της πλατείας Γαλοπούλου. Επίσης υπάρχει μία σκέψη να μεταφερθεί το σχολείο που βρίσκεται σε οικόπεδο του ΟΣΕ, δίπλα στην εκκλησία των Αγίων Πάντων, σε οικόπεδο του δήμου στη συμβολή των οδών Σαπφούς με Βουτυρά, και το οικόπεδο που θα απελευθερωθεί να αξιοποιηθεί για τις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Εναλλακτικά, θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για πάρκιγκ το οικόπεδο στη Σαπφούς με Βούτυρα, που βρίσκεται στα 500 μέτρα από τον ΝΣΣ.

Στους ενδιαμέσους σταθμούς η κατάσταση είναι ακόμα πιο δύσκολη. Επιπλέον θέσεις δωρεάν στάθμευσης δημιουργήθηκαν πίσω από το Παλέ ντε Σπορ, για την εξυπηρέτηση όσων θέλουν να χρησιμοποιήσουν τους Σταθμούς Πανεπιστήμιο και Συντριβά-νι, καθώς επίσης, στο αδιάνοικτο τμήμα της Σόλωνας με Δελφών. Ο δήμος Θεσσαλονίκης διεκδικεί από το υπουργείο Εθνικής Άμυνας ένα οικόπεδο της πρώην ναυτικής διοίκησης, που θα μπορεί να εξυπηρετεί τη στάθμευση όσων θέλουν να κάνουν μετεπιβίβαση και να χρησιμοποιήσουν τον Σταθμό Νομαρχία.





Ένα μέσο φιλικό στα άτομα με αναπηρία

Απόλυτα προσβάσιμο και φιλικό στα άτομα με αναπηρία θα είναι το Μετρό της Θεσσαλονίκης με υποδομές ανάλογες με αυτό της Αθήνας. Η δυσκολία χρήσης του νέου μέσου έγκειται κυρίως στην πρόσβαση μέχρι τους σταθμούς του Μετρό, μέσα από στενά και κατειλημμένα πεζοδρόμια, ενώ αντιθέτως το Μετρό είναι, όπως θα έπρεπε να είναι όλοι οι δημόσιοι χώροι, με πλατιά ασανσέρ, ράμπες, οδεύσεις τυφλών και ειδική σήμανση.

Συγκεκριμένα, για τη διευκόλυνση και για την απρόσκοπτη πρόσβαση των ανθρώπων με αναπηρία στο Μετρό της Θεσσαλονίκης υπάρχουν ειδικοί θάλαμοι ασανσέρ για χρήση από ανθρώπους που κινούνται με αναπηρικό αμαξίδιο και για τους τυφλούς που έχουν μαζί τους σκύλο οδηγό. Επίσης υπάρχουν οδεύσεις τυφλών και ράμπες, γραφικές παραστάσεις με πιο ευανάγνωστα στοιχεία και πίνακες και γραφικές παραστάσεις που δεί-

χνουν τις προσφερόμενες διευκολύνσεις.

«Θα είναι πολύ βοηθητικό»

«Φυσικά δεν έχω δοκιμάσει να πάω κάπου με το Μετρό ακόμη, όπως και όλοι μας. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν δημοσιευτεί θα είναι πολύ βοηθητικό για τα άτομα με αναπηρία. Θα εξυπηρετεί ιδιαίτερα αυτούς που μένουν κοντά στις στάσεις ή που κατευθύνονται σε μέρη κοντά σε στάσεις. Αυτό που θα κάνει τη διαφορά θα είναι ότι είναι πιο γρήγορο και δεν θα χρειάζεται να κατεβαίνουμε με τα αυτοκίνητά μας σε όλες τις κατευθύνσεις που πηγαίνει το Μετρό, κυρίως στο κέντρο. Γενικά θα μπορούμε να έχουμε εύκολη πρόσβαση και άμεσα», λέει η Αναστασία Αστεριού, κοινοτική σύμβουλος στην Ε' κοινότητα Θεσσαλονίκης, η οποία κινείται με αναπηρικό αμαξίδιο. Η ίδια έχει μία επιφύλαξη σχετικά με το αν έχουν γίνει οι απαραίτητες δοκιμές για επαρκή

Θα γίνουν μαθήματα τεχνικών συνοδείας στους εργαζόμενους του Μετρό, αρχής γενομένης από την 3η Δεκεμβρίου, που είναι η παγκόσμια ημέρα ανθρώπων με αναπηρία

χρόνο, ώστε να είναι ασφαλές το Μετρό, και λέει ότι «μάλλον θα περιμένω να περάσει λίγος καιρός μέχρι να μπω στο συρμό». Κάτι ακόμη που την απασχολεί είναι ο διαθέσιμος χρόνος που μένουν ανοικτές οι πόρτες για να μπει ή να βγει κάποιος από το βαγόνι, για τα άτομα που κινούνται πιο αργά από τους υπόλοιπους επιβάτες. «Κάποιος μπορεί να κινείται μόνος του με αμαξίδιο, άλλος να περπατά με τη βοήθεια

μπαστουιού, ένας ηλικιωμένος ή προσωρινά τραυματισμένος, ή μία μπτέρα με ένα παιδί στο καρότσι και ένα στο χέρι. Για όλους αυτούς θα πρέπει να υπάρχουν ειδικές πινακίδες και δίπλα ένα μπουτόν που να καθυστερεί λίγο το κλείσιμο της πόρτας», προτείνει.

Προσβάσιμο σε τυφλούς

Στο Μετρό υπάρχουν παντού οδεύσεις τυφλών και σήματα σε χρωματισμένο φόντο για ανθρώπους με μειωμένη όραση. Στους συρμούς οι τυφλοί θα επιτρέπεται να έχουν και τους σκύλους οδηγούς τους - θα είναι τα μόνα ζώα που επιτρέπεται να είναι ελεύθερα, μόνο με το λουρί, χωρίς ειδικό βαλιτσάκι για κατοικίδια. Προκειμένου να εξοικειωθούν με τους χώρους των σταθμών και το νέο μέσο μεταφοράς τυφλοί και εκπαιδευτές τυφλών από το Κέντρο Εκπαίδευσης και Αποκατάστασης Τυφλών (ΚΕΑΤ) ξεναγήθηκαν στον σταθμό «Αγία Σοφία», λίγο πριν την παράδοση του Μετρό στο επιβατικό κοινό. Μαζί τους ήταν και εκπρόσωπος του κέντρου «Σκύλοι Οδηγοί Ελλάδος» μαζί με σκύλο οδηγό. «Οι πρώτες εντυπώσεις ήταν θετικές. Εκείνο που σημείωσαν όλοι και ήταν ενθουσιασμένοι είναι ότι κατά μήκος της αποβάθρας υπάρχει αυτό το τζάμι που προστατεύει από το να πέσουν κατά λάθος στο κενό, όταν έχει φύγει ο συρμός ή ανάμεσα από τα βαγόνια, κάτι που δεν υπάρχει στο μετρό της Αθήνας», αναφέρει στη «ΜτΚ» η Λεία Αβραάμ εκπαιδεύτρια κινητικότητας, προσανατολισμού και δεξιοτήτων καθημερινής διαβίωσης ατόμων με μερική ή ολική απώλεια όρασης.

Το επόμενο διάστημα θα γίνουν από το ΚΕΑΤ μαθήματα κινητικότητας στους τυφλούς για το πώς να χρησιμοποιούν το Μετρό, αρχικά στις συνθήκες διαδρομές που θα κάνει ο καθένας από τις πιο κοντινές στάσεις προς τους προορισμούς της καθημερινότητάς του. Επίσης θα γίνουν μαθήματα τεχνικών συνοδείας στους εργαζόμενους του Μετρό, αρχής γενομένης από την 3η Δεκεμβρίου, που είναι η παγκόσμια ημέρα ανθρώπων με αναπηρία.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι εκ των ασφαλέστερων παγκοσμίως

Ο κορυφαίος τεχνολογικός σχεδιασμός του Μετρό Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την αποδεδειγμένη εμπειρία της THEMA στη λειτουργία Αυτόματων Μετρό, αποτελεί εξέχγου ασφαλούς λειτουργίας. Αυτό τονίζει μιλώντας στη «ΜτΚ» ο Κάρλο Μπιάνκο, διευθύνων σύμβουλος της THEMA, της εταιρείας που ανέλαβε τη λειτουργία του Μετρό για τα επόμενα δέκα χρόνια.

Κάποιοι πολίτες εξακολουθούν να έχουν προβληματισμούς για την ασφάλεια του Μετρό. Τι εξέγυα τους δίνετε;

Σε κάθε νέο μεγάλο έργο, ειδικά όταν πρόκειται για ένα τόσο πολυαναμενόμενο, όπως το Μετρό Θεσσαλονίκης, είναι λογικό να υπάρχουν προβληματισμοί από τους πολίτες. Ωστόσο, η THEMA, μέσω των δύο εταιρειών που ηγούνται του έργου, της ATM και της Egis, διαθέτει αποδεδειγμένη τεχνογνωσία και πολυετή εμπειρία στον τομέα των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ασφάλεια αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα και το Μετρό Θεσσαλονίκης σχεδιάστηκε σύμφωνα με τα υψηλότερα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Ο κορυφαίος τεχνολογικός σχεδιασμός που παρέχεται από την κατασκευή του δικτύου, σε συνδυασμό με την αποδεδειγμένη εμπειρία μας στη λειτουργία Αυτόματων Μετρό, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Όπως έχω ήδη δηλώσει, η πιθανότητα μίας κρίσιμης αστοχίας στο σύστημα σηματοδότησης είναι μία στα 100.000 χρόνια. Αυτό δεν αποτελεί αυθαίρετη εικασία αλλά πρόκειται για τα αποτελέσματα υπολογισμών που έχουν γίνει με βάση τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα EN 50128 και EN 50129. Τα ατυχή περιστατικά που έχουν συμβεί στην ιστορία του σιδηροδρόμου ήταν στην πλειονότητά τους λόγω των ανθρωπίνων λαθών και εμείς αυτόν τον παράγοντα τον έχουμε ελαχιστοποιήσει. Οπότε, θα έλεγα στον κόσμο να αισθάνεται απόλυτα ασφαλής μπαίνοντας στο Μετρό!

Θα ήθελα να μας εξηγήσετε πώς θα ελέγχεται η κίνηση των τρένων; Πώς διασφαλίζεται ότι δεν θα υπάρξει ανθρώπινο λάθος; Τι διασφαλίζει ότι τα αυτοματοποιημένα συστήματα δεν θα μπλοκάρουν ή ότι δεν είναι ευάλωτα π.χ. σε επιθέσεις κακόβουλου λογισμικού;

Όπως προανέφερα, απόλυτη προτεραιότητα της THEMA είναι η ασφάλεια

των επιβατών, τόσο κατά την παραμονή τους στους σταθμούς όσο και κατά τη διάρκεια των δρομολογίων. Κατά την αναμονή του συρμού, το Αυτόματο Σύστημα Θυρών στις Αποβάθρες απομονώνει πλήρως τις σήραγγες, αποκλείοντας κάθε ενδεχόμενο πτώσης σε αυτές και

παρέχοντας απόλυτη προστασία στους επιβάτες. Η ασφάλεια των δρομολογίων διασφαλίζεται από το Αυτόματο Σύστημα του Μετρό Θεσσαλονίκης, βασική παράμετρος του οποίου είναι το Σύστημα Σηματοδότησης CBTC (Communication-Based Train Control). Το CBTC δίνει τη



Το Αυτόματο Σύστημα παρέχει μεγάλη ευελιξία και δίνει τη δυνατότητα σε περιόδους, ημέρες και ώρες αυξημένων επιβατικών αναγκών, να εξυπηρετεί τη ζήτηση με περισσότερους συρμούς και συχνότερα δρομολόγια

δυνατότητα σε κάθε συρμό να εκπέμπει και να προσδιορίζει συνεχώς την ακριβή θέση του στην Κεντρική Μονάδα Ελέγχου (Zone Controller). Στη συνέχεια η μονάδα ελέγχει, καθορίζει και εφαρμόζει τις απαραίτητες αποστάσεις για κάθε επόμενο συρμό. Πρόκειται επομένως για ένα σύστημα που ανατροφοδοτείται και ελέγχει την ασφαλή ροή των συρμών, μέσα από αλληπάλληλες, διαδοχικές και σε πραγματικό χρόνο ενημερώσεις. Χαρακτηριστικό του υψηλού επιπέδου ασφαλείας του Αυτοματοποιημένου Μετρό είναι η μηδενική καταγραφή θανατηφόρων περιστατικών στα 40 χρόνια λειτουργίας του Συστήματος παγκοσμίως. Αν συνοπλογίσουμε σε όλα αυτά και τη διεθνή τεχνογνωσία και εμπειρία της THEMA, σε συνδυασμό με την άριστη εκπαίδευση του προσωπικού μας, τότε μπορούμε να μιλάμε με σιγουριά για ένα εκ των ασφαλέστερων Δικτύων Μετρό παγκοσμίως.

Σχετικά με πιθανές επιθέσεις κακόβουλων λογισμικών, το σύστημα είναι απολύτως ασφαλές, καθώς αποτελεί ένα κλειστό, απομονωμένο σύστημα και μη συνδεδεμένο με κανένα εξωτερικό δίκτυο, ειδικά παραμετροποιημένο ώστε να μην επιτρέπει καμία εξωγενή παρέμβαση.

Από πότε συμμετέχει η THEMA στις δοκιμές συστημάτων και τις δοκιμαστικές διαδρομές;

Από τον Οκτώβριο του 2023, η εταιρεία συμμετέχει ενεργά στις δοκιμές συστημάτων, χρησιμοποιώντας την πολύτιμη τεχνογνωσία από έργα παγκόσμιας εμβέλειας, όπως τα Αυτόματα Μετρό του Μιλάνο και της Κοπεγχάγης, καθώς και η Αυτόματη Γραμμή του Ριάντ.

Η δοκιμαστική λειτουργία, που ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2024, περιλαμβάνει πλήρεις προσομοιώσεις της κανονικής λειτουργίας του Μετρό. Οι διαδικασίες αυτές έχουν σχεδιαστεί ώστε να αναπαράγουν πραγματικές συνθήκες, επιτρέποντας την αξιολόγηση της συνολικής απόδοσης και την επιβεβαίωση της ασφαλείας του συστήματος πριν από την επίσημη έναρξη της λειτουργίας.

Με αυτά τα βήματα, η THEMA διασφαλίζει ότι το Μετρό Θεσσαλονίκης θα προσφέρει στους πολίτες έναν σύγχρονο, αξιόπιστο και πρωτίστως ασφαλή τρόπο μετακίνησης, ανταποκρινόμενο στα υψηλότερα διεθνή πρότυπα.

Πόσες ώρες (ή χλμ.) δοκιμαστικών δρομολογίων απαιτούνται για να θεωρηθεί ασφαλές και να πιστοποιηθεί το Μετρό και σε τι ποσοστό έχουν ολοκληρωθεί;

Θεμελιώδης μας αρχή είναι η πιστή τήρηση των συστάσεων και των οδηγιών

που ορίζει ο Διεθνής Οργανισμός Δημοσίων Μεταφορών (UITP) κατά τη διάρκεια των δοκιμαστικών δρομολογίων για τα Αυτόματα Συστήματα Μετρό. Αυτή μας η αρχή, σε συνδυασμό με την πολύχρονη μας εμπειρία, εξασφαλίζουν συνθήκες και διαδικασίες απόλυτης ασφαλείας. Η ολοκλήρωση της δοκιμαστικής λειτουργίας και η έκδοση της σχετικής πιστοποίησης απαιτούν διάστημα τριών μηνών, κατά το οποίο εκτελούνται σύνθετες ασκήσεις σε σενάρια λειτουργικής πολυπλοκότητας. Οι διαδικασίες αυτές καλύφθηκαν με επιτυχία, σε κάθε στάδιο των δοκιμών, διασφαλίζοντας την άρτια λειτουργία του συστήματος.

Τι θα συμβεί αν παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα; Θα υπάρχει κάποιος συνοδός στον συρμό σε περίπτωση ανάγκης;

Το προσωπικό της THEMA έχει εκπαιδευτεί άριστα, όχι μόνο για να εξυπηρετεί το κοινό αλλά και για να το βοηθήσει να γνωρίσει και να εξοικειωθεί με το νέο Μέσο Μεταφοράς. Επομένως είναι αυτονόητο ότι οι συνοδοί μας θα βρίσκονται με σταθερή παρουσία εντός των συρμών και των σταθμών αφού στόχος μας είναι το κοινό να εμπιστευτεί και να αγαπήσει το Μετρό. Αποστολή των ανθρώπων μας είναι να εξυπηρετούν και να διευκολύνουν τους επιβάτες, διασφαλίζοντας μία άρτια, άνετη και ευχάριστη εμπειρία μετακίνησης για όλους.

Πόσα άτομα εργάζονται στη Thema; Για πόσο καιρό εκπαιδεύτηκαν στα συστήματα λειτουργίας του Μετρό; Σκοπεύετε να προσλάβετε επιπλέον προσωπικό;

Αυτή τη στιγμή η εταιρεία μας απασχολεί 300 εργαζόμενους διαφόρων ειδικοτήτων, οι οποίοι επιλέχθηκαν από μία ενδεδειγμένη διαδικασία 800+ συνεντεύξεων. Η διαδικασία πρόσληψης διεκπεραιώθηκε με γνώμονα τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος, όπου η φροντίδα, ο σεβασμός και το πάθος αποτελούν βασικές εταιρικές αξίες, εξασφαλίζοντας μια εξαιρετική εμπειρία σε κάθε βήμα του ταξιδιού του επιβάτη.

Η διαδικασία εκπαίδευσης των εργαζομένων μας διήρκεσε ανάλογα με την ειδικότητά τους, από 3 έως 6 μήνες, η οποία και ολοκληρώθηκε με αρκετούς επιπλέον μήνες απόκτησης εμπειρίας στις θέσεις εργασίας τους. Τώρα πλέον, είμαστε όλοι έτοιμοι και ανυπομονούμε να υποδεχτούμε το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης!

Διαθέσιμο στο επιβατικό κοινό για 19 ώρες το 24ωρο

Τι ώρα θα ξεκινά το πρώτο δρομολόγιο και τι ώρα θα σταματά το τελευταίο;

Το Μετρό θα λειτουργεί 365 ημέρες τον χρόνο, με εκκίνηση των πρώτων δρομολογίων στις 05:30 και των τελευταίων στις 00:30 κάθε Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη και Κυριακή. Την Παρασκευή και το Σάββατο θα εφαρμόζεται διευρυμένο ωράριο, με τους τελευταίους συρμούς να αναχωρούν από τους δύο τερματικούς σταθμούς, τη «Νέα Ελβετία» και τον «Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό», στις 02:00.

Οι συρμοί θα περνούν κάθε 2,5 λεπτά ήδη από την 1η Δεκεμβρίου; Αυτή η συχνότητα αναφέρεται στις ώρες αιχμής;

Εκτός από την ασφάλεια, ένα σημαντικό πλεονέκτημα του Αυτόματου Μετρό είναι και η προσαρμογή των δρομολογίων στις καθημερινές ανάγκες του επιβατικού κοινού. Πρόκειται για μία δυνατότητα που το επιβατικό κοινό θα έχει την ευκαιρία να διαπιστώσει σύντομα, καθώς η συχνότητα των δρομολογίων θα τους εξυπηρετεί γρήγορα και ευέλικτα κάθε στιγμή της ημέρας.

Αρχικά, η χρονοαπόσταση των συρμών θα μειώνεται σταδιακά από 3,5 σε 2,5 λεπτά και αργότερα, με την ενσωμάτωση των 15 νέων συρμών της επέκτασης προς Καλαμαριά, η χρονοαπόσταση κατά τις ώρες αιχμής θα μειωθεί σε 90”.

Τέλος, μην ξεχνάμε ότι μιλάμε για ένα Μέσο σταθερής τροχιάς, όπου οι χρονοαποστάσεις τηρούνται με συνέπεια και σταθερότητα, καθώς δεν επηρεάζονται από εξωγενείς παράγοντες, όπως οι καιρικές συνθήκες ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που επηρεάζουν τις χρονοαποστάσεις των άλλων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Αν υπάρχει μεγάλη ζήτηση (π.χ. την περίοδο της ΔΕΘ ή του Φεστιβάλ Κινηματογράφου) υπάρχει δυνατότητα για πύκνωση των δρομολογίων;

Το Αυτόματο Σύστημα παρέχει μεγάλη ευελιξία και δίνει τη δυνατότητα σε περιόδους, ημέρες και ώρες αυξημένων επιβατικών αναγκών, να εξυπηρετεί τη ζήτηση με περισσότερους συρμούς και συχνότερα δρομολόγια. Ένας σημαντικός αθλητικός αγώνας, μια μεγάλη συναυλία, οι ανάγκες που διαμορφώνονται στις εορταστικές περιόδους ή στις ημέρες λειτουργίας της ΔΕΘ, ήταν γεγονότα που μέχρι πρότινος επιβάρυναν κυκλοφοριακά την πόλη. Η λειτουργία του Μετρό έρχεται να καλύψει άμεσα και αξιόπιστα τις αυξημένες επιβατικές ανάγκες του κοινού, βελτιώνοντας τις συνθήκες μετακίνησης και κατ'επέκταση την ποιότητα ζωής στην πόλη.

Το Μετρό αλλάζει τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ

Η λειτουργία του Μετρό αλλάζει τον τρόπο μετακίνησης για χιλιάδες Θεσσαλονικείς, γεγονός που καθιστά αναγκαίο τον ανασχεδιασμό του συγκοινωνιακού χάρτη, προκειμένου να ενσωματώσει και το νέο μέσο σταθερής τροχιάς. Η λειτουργία της βασικής γραμμής κατά μήκος του βόρειου οδικού άξονα του πολεοδομικού συγκροτήματος, της οδού Εγνατία, φέρνει σημαντικές αλλαγές στις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ, όπως αυτές είχαν σχεδιαστεί πριν από περίπου 25 χρόνια. Το νέο συγκοινωνιακό χάρτη εκπόνησε ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, λαμβάνοντας υπόψη και τα αποτελέσματα της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης (ΜΑΜΘ), η οποία ολοκληρώθηκε πριν από λίγους μήνες. Βασική φιλοσοφία του νέου συγκοινωνιακού χάρτη είναι να λειτουργεί τροφοδοτικά προς το Μετρό, ώστε να αξιοποιείται η μέγιστη μεταφορική ικανότητα αυτού του νέου μέσου.

Η πρώτη αυτονόητη αλλαγή είναι ο ανασχεδιασμός ορισμένων λεωφορειακών γραμμών, οι οποίες διέρχονταν έως τώρα από την οδό Εγνατία. Η δεύτερη βασική αλλαγή αφορά τη δημιουργία κάποιων νέων γραμμών, οι οποίες θα συνδέουν γειτονίες της Θεσσα-

λονίκης με σταθμούς του Μετρό, διευκολύνοντας τη μετεπιβίβαση.

Τι αλλάζει από σήμερα

Οι πρώτες αλλαγές τίθενται σε εφαρμογή ήδη από 1η Δεκεμβρίου. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η δημιουργία τριών νέων γραμμών και η τροποποίηση άλλων δέκα. Ειδικότερα, τροποποιούνται οι εξής λεωφορειακές γραμμές:

- **Η γραμμή Νο 10** «Χαριλάου-Ν. Σ.Σ.» από την 1η Δεκεμβρίου δεν θα διέρχεται πλέον από την Εγνατία, αλλά μέσω του άξονα της οδού Τσιμισκή. Η επιστροφή της θα παραμείνει προς το παρόν μέσω της Εγνατίας, αλλά ενδέχεται αργότερα να επιστρέψει μέσω της Μητροπόλεως.

- **Η γραμμή Νο 11** «Πυλαία-Ν. Σ.Σ.» συνδέεται με τον σταθμό «Συντριβάνι» του Μετρό και καταργείται το τμήμα της από το κέντρο της πόλης (Συντριβάνι) μέχρι τον Ν.Σ.Σ.

- **Η γραμμή Νο 17** «Τριανδρία-Ν. Σ.Σ.» συνδέεται με τις στάσεις μετρό «Πανεπιστήμιο», «Σιντριβάνι», «Αγία Σοφία», με παράλληλη κατάργηση του τμήματος της γραμμής μέχρι τον Σιδηροδρομικό Σταθμό.

- **Οι γραμμές Νο 20** «Μενεμένη-Αριστοτέλους» και **Νο 21** «Εύοσμος-Αριστοτέλους», απομακρύνονται από το πέταλο της Αριστοτέλους και προβλέπεται να διέρχονται μέσω των οδών Ίωνος

Δραγούμη και Βενιζέλου.

- **Η γραμμή Νο 35** των Μετεώρων, η οποία θα καταλήγει στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό αντί της Βενιζέλου.

- **Η γραμμή Νο 36** «Βούλγαρη-Ζώνη Καινοτομίας», η οποία θα διέρχεται πλέον από τον τερματικό σταθμό της Νέας Ελβετίας, συνδέοντάς τον επίσης με το ΚΤΕΛ Χαλκιδικής και με το εμπορικό κέντρο Cosmos.

- **Η γραμμή Νο 57** «Διασταύρωση Χορτιάτη-Ασβεστοχώρι» θα καταλήγει στον Ν.Σ. Σταθμό αντί στην Αριστοτέλους.

- **Η γραμμή Νο 58Α** η οποία θα καταλήγει στο Πανεπιστήμιο και θα τροφοδοτεί τον σταθμό Συντριβάνι του Μετρό.

- **Η γραμμή Νο 58Β** η οποία ξεκινά από τη διασταύρωση Χορτιάτη και θα τερματίζει πλέον στη Νέα Ελβετία αντί στη Βενιζέλου.

Οι τρεις νέες λεωφορειακές γραμμές είναι οι εξής:

- **Η γραμμή Χ2** «Νέα Ελβετία-Αεροδρόμιο Μακεδονία» η οποία θα συνδέει το αεροδρόμιο με τον ανατολικό τερματικό σταθμό του Μετρό.

- **Η γραμμή 79Χ** «Νέα Ελβετία -ΑΣ ΙΚΕΑ» θα συνδέει το σταθμό μετεπιβίβασης του ΙΚΕΑ με το σταθμό του Μετρό στη Νέα Ελβετία.

- Μία τρίτη γραμμή θα κάνει κυκλική διαδρομή στο ιστορικό κέντρο και το δρομολόγιό της θα καθοριστεί τις επόμενες μέρες.

Προσεχώς

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει και άλλες αλλαγές οι οποίες θα γίνουν σταδιακά, από τον προσεχή Ιανουάριο. Τις ημέρες αυτές εξελίσσονται οι εργασίες για την κατασκευή του σταθμού μετεπιβίβασης στο σταθμό της Νέας Ελβετίας, οι οποίες αναμένεται να ολοκληρωθούν στο τέλος Δεκεμβρίου. Στον νέο σταθμό μετεπιβίβασης προστίθεται ένα ζεύγος στάσεων προκειμένου να σταματούν τα λεωφορεία των γραμμών Νο 4 «Καλαμαριά-Χαριλάου» και Νο 66 «Χαριλάου-Θέρμη» που δεν τροποποιούνται.

Επίσης, πρόκειται να επεκταθεί η διαδρομή της γραμμής Νο 11Τ «Πυλαία-Χαριλάου», ώστε να καταλήγει στον σταθμό της Νέας Ελβετίας (σύνδεση τερματικών σταθμών Πυλαίας, Χαριλάου και Ν. Ελβετίας). Στον ίδιο σταθμό προγραμματίζεται να καταλήγει και η γραμμή 45 «ΚΤΕΛ Μακεδονία-ΚΤΕΛ Χαλκιδικής», η οποία, προσωρινά καλύπτεται από το νέο δρομολόγιο που προστίθεται προς τη Ζώνη Καινοτομίας. Παράλληλα, η γραμμή Νο 30 «Τριανδρία-Αποθήκη» (μία καίρια εγκάρσια γραμμή από βορρά προς νότο) επεκτείνεται τη διαδρομή της μέχρι την Καλαμαριά, στο ύψος της οδού Χηλής (Κερασούντος), με επιστροφή μέσω οδών Τάκη Οικονομίδη-Πλούτωνος. Θα συνδέεται με τον σταθμό «25ης Μαρτίου» του Μετρό.

Στους σχεδιασμούς του ΟΣΕΘ προβλέπονται ανακατατάξεις και στον σταθμό μετεπιβίβασης στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, όπου όμως, σε αντίθεση με τη Νέα Ελβετία, ο χώρος είναι πολύ περιορισμένος. Για τον λόγο αυτό κάποιες από τις γραμμές που καταλήγουν σήμερα εκεί (όπως για παράδειγμα η γραμμή Νο 11) φεύγουν από τον σταθμό μετεπιβίβασης, προκειμένου να δημιουργηθεί χώρος ώστε να τερματίζουν εκεί γραμμές της δυτικής Θεσσαλονίκης, οι οποίες φτάνουν σήμερα ως το κέντρο της πόλης, διερχόμενες από την Εγνατία.



Η 30η Νοεμβρίου να αποτελέσει ένα νέο ορόσημο



Του **Φάνη Ουγγρίνη**

Η πολύ ικανοποιητική εμπειρία που θα βιώσουν οι πρώτοι επιβάτες του Μετρό φυσικά δεν σβήνει μονομιάς όσα λάθη συνέβησαν. Σημειώθηκε τεράστια καθυστέρηση (40 χρόνια από τις πρώτες κινήσεις και 18 από την έναρξη κατασκευής). Καταβλήθηκε υπηλότατο κόστος, αφού για αρχαιολογικές έρευνες δόθηκαν 175 εκατ. ευρώ, ενώ πάνω από 200 ως ποινικές ρήτρες στον εργολάβο. Μία στάση στην Αριστοτέλους μάλλον αρκούσε, με αποτέλεσμα λιγότερα αρχαιολογικά ευρήματα. Σε νεκρό χρόνο δεν σχεδιάστηκαν οι επεκτάσεις (ειδικά προς αεροδρόμιο και δυτικά) και άλλες γραμμές στα πλαίσια ενός ενιαίου συγκοινωνιακού χάρτη που θα περιλάμβανε τα υπάρχοντα και μελλοντικά ΜΜΜ και όλη τη μητροπολιτική Θεσσαλονίκη. Δεν κατασκευάστηκαν ανισόπεδο κόμβοι σε Βαρδάρη και Συντριβάνι, δεν προβλέφθηκε πάρκινγκ επιβατών και στάση στο αμαξοστάσιο, λάθη υπήρξαν ακόμη και στα τελειώματα, γύρω από την υπόθεση του ενιαίου εισιτηρίου.

Μεγάλες οι ευθύνες της Αθήνας για

το πολυετές μπάχαλο αλλά και της ίδιας της πόλης: σκληρές αντιπαραθέσεις για τους σταθμούς Παπαφείου και Βενιζέλου, συνεχείς αντιδράσεις από οργανωμένες ομάδες πίεσης που θα έχαναν έσοδα, εκκωφαντική μουγκαμάρα από τοπάρχες για λόγους συντεχνιακής ή πολιτικής πελατείας. Εν μέσω μνημονίων, οι κάτοικοι απογοητεύτηκαν τελείως λόγω αυτής της απαράδεκτης εκκρεμότητας -σε συνδυασμό με τις πλατείες Διοικητηρίου και Ελευθερίας- και του φιάσκου της φαραωνικής Υποθαλάσσιας, απογοήτευση που αποτυπώθηκε και στις κάλπες. Προφανώς δεν πρέπει να ξεχάσουμε τα πάντα επειδή ολοκληρώθηκε η βασική γραμμή, όμως κι η εμμονική μίζερια δεν οδηγεί σε τίποτα καλό. Έχοντας πλέον διδαχθεί, τώρα οφείλουμε να κοιτάξουμε στο αύριο.

Στο εξής θα δούμε μία διαφορετική πόλη: η ανάδειξη του θαμμένου παρελθόντος θα ενδυναμώσει την ταυτότητά μας • οι ευκολότερες μετακινήσεις θα προκαλέσουν αναζωογόνηση παρηνκμασμένων γειτονιών πάνω στον άξονα και επιστροφή νέων

οικογενειών μέσα στον αστικό ιστό • η τοπική οικονομική ζωή θα ζωντανέψει χάρη σε δυνάμεις που ακόμη αγνοούμε. Ίσως τώρα αντιληφθεί το κέντρο λήψης αποφάσεων ότι οι ανάγκες και οι δυνατότητες της Θεσσαλονίκης εκ των πραγμάτων την κατατάσσουν στις ευρωπαϊκές μητροπόλεις και όχι στις ελληνικές επαρχιακές πρωτεύουσες.

Νέες προκλήσεις θα αναδυθούν. Πώς θα συντηρείται σωστά το δίκτυο, ώστε να αποτελεί θετικό παράδειγμα; Πού θα δρομολογηθούν νέες αναπλάσεις υπέρ της δυναμικής που θα προκύψει; Πότε θα υιοθετηθεί καλύτερος και ταχύτερος αστικός σχεδιασμός υπό μητροπολιτική διοίκηση που θα προστατεύει από τον υδροκεφαλισμό της πρωτεύουσας, κινητοποιώντας πολύ περισσότερα ιδιωτικά κεφάλαια; Κομβική θα είναι και η ταχεία πρόοδος εργασιών στο FlyOver, στον 6ο Προβλήτα και στον Δυτικό Προαστιακό. Μόνο έτσι οι ως τώρα παραιτημένοι Σαλονικιοί θα πειστούν ότι κάτι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και ότι η ζωή εδώ μπορεί να είναι πολύ καλύτερη.

Κακά τα ψέματα, η Θεσσαλονίκη έπιασε πάτο, όμως τώρα ίσως ξεκινά η περίοδος ακμής που ονειρευόμαστε όταν κατέρρευε ο Υπαρκτός. Από Δευτέρα, όλοι θα ανέβουν στα βαγόνια, όσοι ήθελαν τραμ και караβάκια, όσοι πωρώθηκαν για τον Decomanus Maximus, ακόμη και όσοι φοβούνται λόγω της τραγωδίας στα Τέμπη. Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, πρέπει μαζί να γυρίσουμε την πλάτη στη μεμψιμοιρία. Τώρα ζητούμενο είναι η πόλη να ανακτήσει την ιδιοπροσωπία και την περηφάνια της, και τα σημερινά νιάτα της να νιώσουν όση αισιοδοξία νιώθαμε εμείς στην Μπιενάλε το '86 και στην Πολιτιστική το '97. Ας ευχηθούμε ότι η 30η Νοεμβρίου θα αποτελέσει ένα νέο ορόσημο, ας προσπαθήσουμε να συνεχιστεί για πολύ καιρό το μεγάλο πάρτι του πρώτου σαββατοκύριακου.

Μετρό: Tomorrow is another day(*)

Μιλώντας για το Μετρό έχει κανείς να διαλέξει ανάμεσα σε δύο θέσεις. Η μία είναι η όψη της αβάσταχτης ελαφρότητας. «Στα ρεζιλίκια μας τοκίζοντας ποτέ κανείς δεν χάνει» είχε τραγουδήσει ο Θεσσαλονικιός τροβαδούρος Διονύσης Σαββόπουλος.

Είναι η ευκαιρία για ανέκδοτα, σαν την «τρύπα του Κούβελα», για εύκολη αντιπολίτευση αλλά και εξίσου βολική κυβερνητική προπαγάνδα, για «Μετρο-τουρισμό» -διότι αναμένονται πολλοί Αθηναίοι αλλά και Θεσσαλονικείς της ομογένειας που αλλάζουν τουριστικό προορισμό Χριστουγέννων για να έρθουν εδώ και να «μπουν στο Μετρό», έτσι για την εμπειρία και για να βγουν μία αναμνηστική φωτογραφία, για μυριάδες selfies. Είναι και το αναμενόμενο, το απόλυτα δικαιολογημένο talk of the town. Μέχρι την Πρωτοχρονιά όλοι για το Μετρό της Θεσσαλονίκης θα μιλάμε.

Είναι και η άλλη θέαση, η πιο κουλ ας πούμε, η πιο ρεαλιστική που ψάχνει την επόμενη μέρα για τη Θεσσαλονίκη μετά τις κορδέλες, τις δηλώσεις, τα προβλήματα της τελευταίας στιγμής, τις γκρίνιες και τους πανηγυρισμούς, ζητώντας απαντήσεις σε

εύλογα ερωτήματα όπως:

- Ποιοι πολίτες και από ποιες περιοχές θα εξυπηρετούνται από το Μετρό; Αυτοί λ.χ. από τη Χαριλάου, την Καλαμαριά, το Ντεπό, την Τούμπα, την Τριανδρία;

Και σε ποια στάση θα βρουν πάρκινγκ για να μην κατεβάσουν το αμάξι στο κέντρο; (Διότι όπως και να το κάνουμε είναι μεγάλη υπόθεση να μην έχεις την έγνοια του ΙΧ σου και να κυκλοφορείς στο κέντρο ελεύθερος και ωραίος).

- Έχουμε, μες στην παραζάλη, συνειδητοποιήσει το μέγεθος της ευκαιρίας που έχει η πόλη με την εκκίνηση του Μετρό να κάνει λυτρωτικές κινήσεις πολιτισμού της καθημερινότητας με αλλαγή του ίδιου μας του εαυτού ουσιαστικά;

Έξι λέξεις περιγράφουν τις αλλαγές που έρχονται ενόψει της δεκαετίας του 2030: Τεχνητή Νοημοσύνη, κλιματική αλλαγή, βιώσιμη κινητικότητα.

Όποιες πόλεις καταφέρουν την τελευταία, θα γίνουν «έξυπνες».

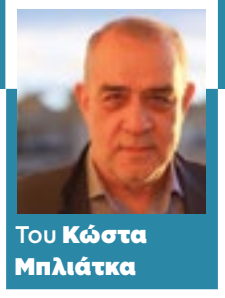
Αν μπει πιο δυνατά το ποδήλατο στο 24ωρο των πολιτών, αν πεζοδρομηθούν τμήματα του κέντρου της πόλης ώστε να κερδίσει η πόλη περιβαλλο-

ντικά και πολιτιστικά από την παρουσία των ανθρώπων, αν αποθαρρύνουμε τη χρήση του ΙΧ έχουμε κάνει κάποια βήματα. Με το μυαλό στην ανάγκη και άλλων λύσεων όπως το ελαφρύ τραμ, τα λεωφορεία, τα ηλεκτρικά, τη θαλάσσια συγκοινωνία.

Διακεκριμένοι συγκοινωνιολόγοι έχουν πει πως φοβούνται ότι μετά τους πρώτους μήνες από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό σταδιακά οι δρόμοι θα γεμίσουν πάλι. Έτσι έγινε και στην Αθήνα.

Οι ρυθμοί απόκτησης ΙΧ αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια είναι εξοργιστικά μεγάλοι. Στην ίδια οικογένεια αυτοκίνητο έχουν πια τόσο οι γονείς, όσο και τα ενήλικα παιδιά και συχνά παππούς με τη γιαγιά ακόμα και το... καναρίνι που διαβάσαμε στον Λούκι Λουκ!

Θα έλεγα να προσέξουμε κάποιες λεπτομέρειες: Μετά τους πρώτους μήνες φοβάμαι πως σταδιακά ο δρόμος θα γεμίσει πάλι. Οι ρυθμοί απόκτησης ΙΧ αυτοκινήτων είναι τέτοιοι που ό,τι και να κάνουμε το πρόβλημα παραμένει. Δείτε την Αθήνα που ναι μεν έχει ένα διευρυμένο δίκτυο μέσων μαζικής μετακίνησης, αλλά και ένα κυκλοφοριακό πρόβλημα-μεγαθήριο.



Του **Κώστα Μπλιάτκα**

Τη βασική διαδρομή του Μετρό της Θεσσαλονίκης δεν τη λες και μεγάλη: είναι μόλις 9,5 χιλιόμετρα.

Χρειάζονται αμέσως αλλαγές στις λεωφορειακές γραμμές ώστε να υπάρξει εναρμόνιση με το Μετρό. Αν δεν λειτουργήσει σωστά αυτός ο συνδυασμός θα έχουμε κάνει μία τρύπα στο νερό. Ας μην ξεχνάμε ότι λεωφορεία θα εξακολουθήσουν να προσφέρουν υπηρεσίες στις περιοχές από τις οποίες δεν περνάει το Μετρό και ότι στο σύστημα μετακίνησης, το Μετρό δεν πρέπει να λειτουργήσει ως «μοναχοφαγάς».

**To Tomorrow is another day (Αύριο είναι μια άλλη μέρα) είναι μία από τις πιο αναγνωρίσιμες ατάκες του παγκόσμιου σινεμά που ακούγεται στην ταινία «Όσα παίρνει ο άνεμος» (1939) από τη βασική πρωταγωνίστρια Βίβιαν Λι στον πασίγνωστο ρόλο της Σκάρλετ Ό Χάρα.*

Ντυμένοι «επιβάτες» οι αστυνομικοί μέσα στους συρμούς

Συσκέψεις επί συσκέψεων πραγματοποιήθηκαν τις προηγούμενες ημέρες μεταξύ Ελληνικό Μετρό και ΕΛΑΣ, για τα μέτρα και τις περιπολίες που θα γίνονται στους σταθμούς, ώστε να υπάρχει το αίσθημα ασφάλειας για τους επιβάτες, αλλά και να καταπολεμάται επιτόπου η μικροεγκληματικότητα. Στόχος της αστυνομίας είναι να εντοπίζουν άμεσα τους δράστες που θα προσπαθούν να κλέψουν ή να ληστέψουν πολίτες μέσα στους συρμούς ή τους σταθμούς και πέριξ αυτών.

Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες, μέσα στους συρμούς θα κυκλοφορούν αστυνομικοί με πολιτικά, ώστε να επιβλέπουν, αλλά και στην περίπτωση συμβάντος να επεμβαίνουν άμεσα και να προχωρούν στη σύλληψη των δραστών. Οι λεγόμενες «ασφαλιστικές περιπολίες» θα ξεκινήσουν από τις πρώτες ημέρες λειτουργίας του Μετρό και οι αστυνομικοί θα ανεβαίνουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Οπότε γι' αυτές τις περιπολίες αναμένεται να απορροφήσουν αστυνομικούς από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Θεσσαλονίκης.

«Περιμένουμε ότι θα υπάρξει θέμα με τις κλοπές και τις ληστείες μέσα στο Μετρό, όπως και στην Αθήνα. Ο κόσμος πρέπει να προσέχει αρχικά τον εαυτό του και να έχει τον νου του, και εμείς από την πλευρά μας θα είμαστε μέσα στους συρμούς με πολιτικά, ώστε να παρεμβαίνουμε άμεσα. Δεν είναι προτιμότερο να ενημερωνόμαστε ύστερα από ώρα για το περιστατικό και να παίζουμε 'κρυφτό' με τους δράστες. Στόχος είναι οι περιπολίες να λειτουργούν για την πρόληψη και την καταστολή», λέει στη «ΜτΚ» ο Χρήστος Συμεωνίδης, ανθυπαστυνόμος και εκλεγμένος στο ΔΣ της Ένωσης Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης.

Όπως σημειώνει ο κ. Συμεωνίδης, πρόγραμμα περιπολιών θα υπάρχει και γύρω από τους σταθμούς του Μετρό. «Αναμένουμε νέα φαινόμενα μικροεγκληματικότητας λόγω του Μετρό, για αυτό θα υπάρχουν περιπολίες και εξωτερικά των σταθμών από



Χρήστος Συμεωνίδης

Ανθυπαστυνόμος και
εκλεγμένος στο ΔΣ της Ένωσης
Αστυνομικών Υπαλλήλων
Θεσσαλονίκης



Δεν είναι προτιμότερο να ενημερωνόμαστε ύστερα από ώρα για το περιστατικό και να παίζουμε «κρυφτό» με τους δράστες. Στόχος είναι οι περιπολίες να λειτουργούν για την πρόληψη και την καταστολή

ομάδες ΔΙΑΣ, ΖΗΤΑ και ΟΠΚΕ. Θα περνούν όσο μπορούν από τους σταθμούς, για να επιβλέπουν και να βοηθούν αν χρειαστεί», τονίζει ο κ. Συμεωνίδης.

«Δεν υπάρχει διαθέσιμο προσωπικό για το Μετρό»

Την ίδια ώρα, οι αστυνομικοί τονίζουν την έλλειψη προσωπικού, αλλά και την αδυναμία να διατεθούν ένστολοι μόνο για την επιτήρηση του Μετρό. «Με τις μετακινήσεις στην ΟΠΚΕ και στην Τροχαία, δεν υπάρχει διαθέσιμο προσωπικό, για να ενσωματωθεί μόνο σε περιπολίες στο Μετρό. Αν απομονώσουν ένστολους μόνο για τους σταθμούς του Μετρό, θα διαλυθούν οι υπόλοιπες υπηρεσίες. Σαφώς όμως μπορούν να υπάρχουν αυξημένες περιπολίες πέριξ των σταθ-

μών», λέει στην ειδική έκδοση για το Μετρό της «ΜτΚ» ο πρόεδρος της Ένωσης Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης, Θοδωρής Τσαϊρίδης.

Σε καμία περίπτωση, σύμφωνα με τον κ. Τσαϊρίδη, δεν μπορεί να είναι ένας αστυνομικός μόνος του σε σταθμό για επιτήρηση, αλλά πρέπει να είναι σε ομάδες. «Δεν μπορεί μέσα σε έναν σταθμό να είναι μόνος του ένας αστυνομικός και να επέμβει σε περιστατικό, πρέπει να είναι τουλάχιστον ανά 2-3, αλλιώς θα είναι επικίνδυνο για τους αστυνομικούς», σημειώνει ο κ. Τσαϊρίδης.

«Μικροεγκληματικότητα υπάρχει παντού, έτσι περιμένουμε ότι ίσως θα υπάρχει και στο Μετρό. Ωστόσο, οι κάμερες που θα υπάρχουν θα βοηθούν πολύ, ενώ

Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες, μέσα στους συρμούς θα κυκλοφορούν αστυνομικοί με πολιτικά, ώστε να επιβλέπουν, αλλά και στην περίπτωση συμβάντος να επεμβαίνουν άμεσα και να προχωρούν στη σύλληψη των δραστών. Οι λεγόμενες «ασφαλιστικές περιπολίες» θα ξεκινήσουν από τις πρώτες ημέρες λειτουργίας του Μετρό και οι αστυνομικοί θα ανεβαίνουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα

θεωρούμε ότι θα έχουν και σε-κιούριτι», συμπληρώνει ο πρόεδρος της Ένωσης Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης.

Οι περιπτώσεις της Αθήνας

Δεν είναι λίγες οι φορές που καταγράφθηκαν ληστείες και κλοπές στο Μετρό της Αθήνας. Ωστόσο, η ΕΛΑΣ έβαλε στόχο την καταπολέμηση του φαινομένου μέσα σε συρμούς του Μετρό και του ΗΣΠΑΠ. Η τελευταία μεγάλη εξάρθρωση έγινε στις αρχές Νοέμβρη, όταν η ΕΛΑΣ συνέλαβε 21 μέλη συμμορίας, εκ των οποίων τα 14 ήταν ανήλικα παιδιά.

Οι δράστες άρπαζαν αλυσίδες από τον λαϊμό των επιβατών και

έκλεβαν πορτοφόλια και προσωπικά αντικείμενα. Μάλιστα, είχαν και σταθμούς που προτιμούσαν να «χτυπήσουν» περισσότερο, όπως οι σταθμοί «Σύνταγμα», «Βικτώρια» και «Μοναστηράκι». Όπως διαπιστώθηκε, κατά τη διάρκεια της ληστείας τηρούσαν αυστηρά μέτρα αντιπαρακολούθησης, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις χρησιμοποιούσαν και διάφορα τεχνάσματα «αντιπερισπασμού», όπως εναγκαλισμός, τεχνητός συνωστισμός κ.λπ.

Μέχρι στιγμής έχουν εξιχνιασθεί 129 περιπτώσεις ληστειών και απόπειρας ληστειών στους σταθμούς ΗΣΑΠ και Μετρό Αθήνας.

Το προφίλ των δραστών σε λεωφορεία του ΟΑΣΘ

Έως τώρα η Θεσσαλονίκη είχε παρόμοια φαινόμενα μέσα σε λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Δεν είναι λίγες οι καταγγελίες για κλοπές μέσα στα λεωφορεία, αλλά και οι περιπτώσεις που πιάστηκαν επ' αυτοφώρω οι δράστες από επιβάτες και τους οδηγούς.

Το προφίλ των δραστών στα λεωφορεία συνήθως είναι το ίδιο, όπως λέει στη «ΜτΚ» ο δικυκλιστής της ομάδας ΖΗΤΑ και μέλος του ΔΣ της Ένωσης Αστυνομικών Υπαλλήλων Θεσσαλονίκης, Αλέξανδρος Σφελενιώτης. «Τις περισσότερες φορές οι λεγόμενοι 'πορτοφολάδες' μέσα στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ είναι κυρίως αλλοδαπές γυναίκες», αναφέρει ο κ. Σφελενιώτης.

Πάντως, σύμφωνα με τον ίδιο, το τελευταίο διάστημα το φαινόμενο έχει μειωθεί σημαντικά μέσα στα λεωφορεία.

Θοδωρής Τσαϊρίδης

Πρόεδρος της Ένωσης
Αστυνομικών Υπαλλήλων
Θεσσαλονίκης



Μικροεγκληματικότητα υπάρχει παντού, έτσι περιμένουμε ότι ίσως θα υπάρχει και στο Μετρό. Ωστόσο, οι κάμερες που θα υπάρχουν θα βοηθούν πολύ





«Είναι το έργο μας. Είναι το σπίτι μας»

Ενα μεγάλο κεφάλαιο ζωής κλείνει για πολλούς εργαζόμενους με την παράδοση της βασικής γραμμής. Από το 2006 μέχρι σήμερα, συνεχόμενα ή κυλιόμενα, στο έργο δούλεψαν πάνω από 5.000 άτομα -οι αρχαιολόγοι μόνο έφτασαν κάποια στιγμή τα 700 άτομα. Κάποιοι δούλεψαν από την πρώτη μέρα, για πάνω από 18 χρόνια στα εργοτάξια. Κάποιες μέρες δούλευαν μέχρι και για 17 ώρες συνεχόμενα. «Πιο πολύ βλέπαμε τους συναδέλφους παρά τις οικογένειές μας», εξομολογούνται στη «ΜτΚ». Στα εργοτάξια γεννήθηκαν φιλίες, κουμπαριές αλλά και... έρωτες. Ένας άνδρας και μία γυναίκα μηχανικός, αλλά και ένας εργάτης που γνωρίστηκε με μία πωλήτρια σε ένα από τα καταστήματα που έκλειναν οι λαμαρίνες του εργοταξίου, ένωσαν τις ζωές τους... χάρη στο Μετρό.

«Τελειώνει ένα μεγάλο κεφάλαιο της ζωής μου»

«Έπιασα δουλειά 19 Σεπτεμβρίου 2013. Είναι κάτι σαν ημερομηνία γέννησης, ένας σημαντικός σταθμός στη ζωή μου», λέει στη «ΜτΚ» ο Γιώργος Γαλόπουλος, που ήρθε από τη Βέροια, ειδικά για να δουλέψει στο Μετρό. «Ήθελα να το ζήσω αυτό το έργο. Τώρα τελειώνει ένα μεγάλο κεφάλαιο της ζωής μου», λέει. Τώρα εργάζεται πλέ-

ον στο ΝΣΣ. «Είμαι ο τελευταίος εργαζόμενος της εταιρείας εκεί. Όταν έρχονται ξένοι μίθω ότι εισβάλλουν στο σαλόνι μου, δεν θέλω να το λερώνουν. Δεν αντιλαμβανόμαστε το Μετρό σαν δημόσιο έργο, είναι το έργο μας. Είναι το σπίτι μας».

«Η μέρα που άλλαξε η ζωή μου»

Ο Μάκης Μιχαλόπουλος, πρόεδρος του Σωματείου Εργαζόμενων στην κατασκευή δουλεύει στο έργο από την 1η Ιανουαρίου 2007- «ήρθα 34 ετών στο έργο και φεύγω 50», λέει. Ο ίδιος έζησε τα προβλήματα με την πρώτη ανάδοχο κοινοπραξία, με τις καθυστερήσεις πληρωμών. «Από το 2010 ξεκίνησαν τα προβλήματα της εταιρείας, το 2011 γιγαντώθηκαν, αρχές του 2012 κάναμε το σωματείο μας. Ήμασταν 'μέσα' ένα τρίμηνο, αλλά τελικά δεν χάσαμε ούτε ευρώ», λέει.

Η ημερομηνία που θα θυμάται για πάντα είναι 12/12/2012, αλλά όχι για τη συμμετρία των αριθμών. «Πήγα να βοηθήσω έναν συνάδελφο να δέσει κάτι σε ένα αυτοκίνητο, ένα κλιπ έσπασε και μπήκε στο μάτι μου. Άλλαξε η ζωή μου έκτοτε, η όρασή μου μειώθηκε στο 1/10, πήγα σε θέση με χαμηλότερο μεροκάματο και πρέπει να περιμένω μέχρι το 2026 να εκδικαστεί η υπόθεσή μου...».

Φυσικά κανείς δεν ξεχνά τους πέντε συναδέλφους τους που πέ-

Από το 2006 μέχρι σήμερα, συνεχόμενα ή κυλιόμενα, στο έργο δούλεψαν πάνω από 5.000 άτομα -οι αρχαιολόγοι μόνο έφτασαν κάποια στιγμή τα 700 άτομα. Στα εργοτάξια γεννήθηκαν φιλίες, κουμπαριές αλλά και... έρωτες

θαναν εν ώρα εργασίας, οι τρεις από εργατικό δυστύχημα και οι δύο από παθολογικά αίτια. «Ο Βλαδίμηρος μάς είχε κεράσει γλυκά και στα 5 λεπτά έρχεται τρέχοντας ένας συνάδελφος και μας είπε τα νέα: 'Ο Βλαδίμηρος πάει'. Ο Κώστας ανέβηκε να κάνει τσιγάρο στο διάλειμμα και έμεινε στον τόπο... Δεν τους ξεχνάμε».

Ο φόβος των αρχαιολόγων

Οι εργαζόμενοι στην κατασκευή δούλευαν δίπλα-δίπλα με τους αρχαιολόγους. «Είχα τον φόβο μην γίνει καμιά 'στραβή' με το σκαπτικό μηχάνημα. Άδειάζα το κουβαδάκι με το χώμα και μόλις έδιναν το ok οι αρχαιολόγοι συνεχίζαμε βαθύτερα, όταν έβρισκαν κάτι σταματούσαμε αμέσως. Θυμάμαι το 2007 στην Αγίας Σοφίας σκάψαμε 20 πόντους και βρήκαμε τα πρώτα μάρμαρα. Τότε δεν ξέραμε την έκταση των αρχαίων. Βρήκαμε ένα ψηφιδωτό 10-15 τ.μ. όταν σπάσαμε τις δημοτικές τουαλέτες, αλλά το ξανασκέπασαν. Ήταν ένα υπέροχο πράγμα» θυμάται ο Μάκης Μιχαλόπουλος. Ο ίδιος δούλεψε αρκετά και στο σταθμό Βενιζέλου. Τον ρωτώ αν ανησύχησε ποτέ ότι θα χάσει τη δουλειά του, όταν το έργο κόλλησε λόγω των αρχαίων. «Ξέραμε ότι θα γίνει το έργο και ξέραμε από την αρχή ότι τα αρχαία θα τα βγάλουν. Εμείς δεν σταματήσαμε καθόλου, δουλεύαμε στους άλλους 12 σταθμούς».



Ⓞ Ο πρόεδρος του Σωματίου Εργαζομένων Μάκης Μιχαλόπουλος και ο συνάδελφός του Γιώργος Γαλόπουλος.

Δυσκολίες και χαρές

Οι δύο εργαζόμενοι θυμούνται την περίοδο του κορονοϊού, τότε που δούλευαν ο ένας δίπλα στον άλλον στις γαλαρίες και τότε κόλλησαν πολλοί. Θυμούνται ακόμη τα μεσημέρια που έκαναν διάλειμμα για φαγητό και δημιουργούνταν ένα «πολύχρωμο τραπέζι» με ανθρώπους από όλη την Ελλάδα αλλά και από διάφορες χώρες, από την Αλβανία μέχρι το Πακιστάν και το Σουδάν. Θυμούνται τα γλέντια που έστηναν κάθε Τσικνοπέμπτη στο εργοτάξιο. Θυμούνται

τα συναισθήματα που είχαν κάθε φορά που απελευθέρωναν ένα εργοτάξιο από τις λαμαρίνες. Τώρα που βλέπουν το έργο ολοκληρωμένο «είναι δικό μας παιδί», λένε με καμάρι. «Εμείς θα παραδώσουμε το πιο ασφαλές έργο που υπάρχει, με βάση τις προδιαγραφές που ζητούσε η σύμβαση» λέει ο κ. Μιχαλόπουλος. «Υπάρχουν τόσα συστήματα ασφαλείας! Έχουν βγάλει τον ανθρώπινο παράγοντα από τη μέση...», προσθέτει

ο κ. Γαλόπουλος. Όσο για τους ίδιους, ο ένας σκέφτεται να αναζητήσει μία καλύτερη τύχη στο εξωτερικό, ο άλλος να αναζητήσει στα 57 του χρόνια μία νέα δουλειά, για να καταφέρει να βγει στη σύνταξη σε τρία χρόνια. Άλλοι συνάδελφοί τους θα βγουν ξανά στην ανεργία και άλλοι θα απορροφηθούν στο έργο της επέκτασης του Μετρό στην Καλαμαριά. Όλοι τους ξέρουν ότι μαζί με το Μετρό τελειώνει ένα ολόκληρο κεφάλαιο της ζωής τους.

Το Μετρό... έφταιγε για όλα

Για χρόνια δούλευαν πίσω από τις λαμαρίνες των εργοταξίων. «Δεν βλέπαμε κόσμο. Ακούγαμε μόνο τους γείτονες που μας βρίζανε, μας πετούσαν πράγματα. Οι περισσότεροι μαγαζάτορες καταστράφηκαν, αλλά να σου πω το παράπονό μας; Όταν ήμασταν εμείς μας βρίζανε, μας πετούσαν νερά, όταν έρχονταν υπουργοί ή υπεύθυνοι από το Μετρό τους έκαναν χειραψίες» λέει ο Γιώργος Γαλόπουλος. «Το Μετρό έφταιγε για όλα, ακόμα κι όταν καίγονταν οι λάμπες».



«Ξαναγεννιούνται» οι γειτονιές γύρω από τους σταθμούς



📍 Κινητικότητα και νέα καταστήματα περιμετρικά του Σταθμού Φλέμιγκ.

Σχεδόν είκοσι χρόνια έζησαν πίσω από τις λαμαρίνες. Είδαν σε μία μέρα τα ταμεία τους να αδειάζουν και την πελατεία τους να εξαφανίζεται. Έβαλαν πλάτη για να κρατήσουν υπαλλήλους και προμηθευτές. Η σημερινή μέρα βρίσκει τον εμπορικό κόσμο της Θεσσαλονίκης να μαζεύει τα κομμάτια του, προσπαθώντας να συνειδητοποιήσει ότι η κατάσταση αλλάζει.

Μικρές αλλά και μεγαλύτερες επιχειρήσεις που κατάφεραν να επωμιστούν το κόστος μίας δύσκολης περιόδου, είναι έτοιμες να υποδεχτούν το νέο μέσο, που, κατά πολλούς, θα φέρει μία οικονομική ανάσα στα ταμεία τους. Η απομάκρυνση των λαμαρίνων και η αποκάλυψη των «θαμμένων» μαγαζιών φανέρωσε την πραγματική εικόνα της βαθιά «λαβωμένης» επιχειρηματικότητας, που προσπαθεί να ανακάμψει.

«Χρειάζεται αρκετός χρόνος για να επανέλθουμε» αναφέρουν στην πλειοψηφία τους οι καταστηματάρχες της πόλης, οι οποίοι συνεχίζουν να κρατούν μικρό καλάθι σχετικά με την εξέλιξη της εμπορικής κίνησης από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό. Λίγο πριν την ολοκλήρωση των σταθμών άρχισαν να ξεπροβάλλουν νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, με μοναδικό κίνητρο την έλευση του Μετρό.

Ανάμεσα στα δεκάδες ξενοκίαιστα καταστήματα υπάρχουν ορισμένοι τολμηροί που αποφάσισαν τον τελευταίο χρόνο να ανοίξουν μία νέα επιχείρηση... βλέποντας στον ορίζοντα

το Μετρό. Καταστήματα με ρούχα, ψιλικά και καφέ άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους από το περασμένο καλοκαίρι. Αρκετές είναι οι επιχειρήσεις που εγκαινιάστηκαν μέσα στον τελευταίο μήνα, ενώ άλλες βρίσκονται ένα βήμα πριν το επίσημο άνοιγμα.

«Ζωντανεύει» η Σόλωνος

Πριν από έναν χρόνο, ο Άγγελος Αγγελίδης αποφάσισε να ανακαινίσει το ιδιόκτητο κατάστημα που διαθέτει επί της Σόλωνος, ανοίγοντας μία take away καφετέρια που βρίσκεται ένα βήμα από την είσοδο του σταθμού «25ης Μαρτίου». «Αναγκαστικά είμαστε αισιόδοξοι», λέει, μιλώντας στην ειδική έκδοση της «ΜτΚ», δείχνοντας τα λουκέτα των γειτονικών επιχειρήσεων που παραμένουν κλειστές. «Περιμένουμε να δούμε τον τζίρο μας να τριπλασιάζεται από τις πρώτες κιόλας ημέρες», αναφέρει ο ίδιος, υπογραμμίζοντας ότι εδώ και σχεδόν είκοσι χρόνια, όσοι είχαν την τύχη-ατυχία να διαθέτουν μία ιδιοκτησία στην περιοχή, ταλαιπωρήθηκαν αφάνταστα. «Τα καταστήματά μας παρέμεναν ανεκμετάλλετα, αφού η βιτρίνα μας ήταν οι λαμαρίνες». Ο κ. Αγγελίδης επισημαίνει ότι το αυξημένο κόστος των ενοικίων αποθαρρύνει τους νέους επιχειρηματίες να μισθώσουν έστω και ένα κατάστημα 20 τετραγωνικών.

Κινητικότητα στη «Φλέμιγκ»

Οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται περιμετρικά του σταθμού «Φλέμιγκ» βλέπουν σιγά-σιγά νέα καταστήματα να νοικιάζονται ξανά, μετά από χρόνια. Το κατάστημα επίπλων της Εύης Σουρανδανοπούλου βρίσκεται μπροστά από την είσοδο του Σταθμού. Ακριβώς απέναντι, μία νέα επιχείρηση ετοιμάζεται να ανοίξει σε λίγες ημέρες, ωστόσο πολλά από τα διπλανά καταστήματα παραμένουν άδεια. «Πιστεύουμε ότι θα υπάρξει μία μεγάλη εξέλιξη για ολόκληρη την γειτονιά, ώστε να νοικιαστούν μαγαζιά που τόσα χρόνια παρέμεναν κλειστά», λέει. Μάλιστα, όπως εξηγεί η ίδια, πριν από έναν χρόνο άρχισαν να νοικιάζονται τα πρώτα καταστήματα στη γειτονιά της, ενώ σε ορισμένα από αυτά πραγματοποιούνται εργασίες προκειμένου να ανοίξουν το προσεχές διάστημα. «Κάποτε, όλα αυτά τα μαγαζιά ήταν ανοικτά. Υπήρχε ολόκληρη αγορά με ψιλικά-τζιζικό, ανθοπωλείο, φούρνο και κάθε λογής μαγαζί», αναφέρει, ελπίζοντας ότι η ανάπλαση της περιοχής θα φέρει και μία οικονομική ανάσα σε παλιούς και νέους καταστηματάρχες.

«Χαίρομαι να βλέπω τη γειτονιά μου να αναβαθμίζεται και να αποκτάει εμπορική κίνηση», λέει ο Κοσμάς Γεωργιάδης που ζει εδώ και δεκαπέντε χρόνια στην περιοχή της Βούλγαρη. Περιμένοντας τη λειτουργία του ομώνυμου σταθμού πιστεύει ότι κάτοικοι και εργαζόμενοι της περιοχής θα εξυπηρετηθούν αρκετά. «Το Μετρό θα βοηθήσει όλους εμάς

που εργαζόμαστε στο κέντρο. Πιστεύω ότι θα εξυπηρετεί, κυρίως, τους κατοίκους που μένουν γύρω από τους σταθμούς. Ωστόσο, όσοι μένουν ανατολικότερα δεν θα εξυπηρετηθούν και θα μπαίνουν στο κέντρο με τα ΙΧ». Ιδιοκτήτης ακινήτων ο ίδιος, χαίρεται γιατί η περιοχή του θα αναβαθμιστεί, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η αξία των σπιτιών που νοικιάζει, ενώ επισημαίνει την ανάγκη εύρεσης χώρων στάθμευσης.

Κίνητρο για τους φοιτητές

Ο Παναγιώτης Θεόδοτος μένει στην περιοχή του Ευκλείδη τα τελευταία τρία χρόνια. Φέτος διανύει το τέταρτο έτος των σπουδών του στο Μαθηματικό του ΑΠΘ. Μέχρι σήμερα οι καθημερινές του μετακινήσεις από και προς την σχολή γίνονταν με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. «Ηρθα στην πόλη χωρίς Μετρό και θα φύγω, έχοντας μετακινηθεί με αυτό», επισημαίνει, τονίζοντας ότι έχει μεγάλες προσδοκίες από ένα μέσο που, όπως λέει, θα δώσει κίνητρο στους συμφοιτητές του αλλά και στον ίδιο να δίνουν το παρών σε περισσότερα μαθήματα. «Θα μειώσει τις αποστάσεις και την κούρα-



📍 Ο Πέτρος Συμεωνίδης, ιδιοκτήτης ανθοπωλείου επί της Βενιζέλου έζησε 17 χρόνια πίσω από τις λαμαρίνες.



📍 Ο Άγγελος Αγγελίδης περιμένει την έλευση του Μετρό στην καφετέρια που άνοιξε πριν από έναν χρόνο, δίπλα από τον Σταθμό 25ης Μαρτίου.

ση. Πλέον, νομίζω ότι θα μπορώ επισκέπτομαι τους φίλους μου που μένουν στο κέντρο πιο συχνά, χωρίς να σκέφτομαι την ταλαιπωρία και το στρίμωγμα που επικρατεί στα αστικά».

Είδαν... φως μετά από 17 χρόνια στη Βενιζέλου

Ο Πέτρος Συμεωνίδης είναι ιδιοκτήτης ανθοπωλείου επί της Βενιζέλου. Το κατάστημά του βρίσκεται ακριβώς απέναντι από τον ομώνυμο σταθμό. Γυρνώντας πίσω τον χρόνο θυμάται την περίοδο που τοποθετήθηκαν οι πρώτες λαμαρίνες. «Ήμουν νιος και γέραςα. Είχα να δω το απέναντι μαγαζί σχεδόν 20 χρόνια. Ούτε τον ουρανό δεν βλέπαμε. Οι λαμαρίνες, οι φαγάνες και το καυσαέριο μας είχαν κατακλύσει», λέει. Ο ίδιος ελπίζει ότι η περιοχή θα αναβαθμιστεί ως προς την αξία των ακινήτων, αλλά όχι ως προς τον τζίρο των καταστημάτων. Παρότι ο ίδιος δεν έχει δει αυξήσεις στο ενοίκιο του καταστήματός του, ωστόσο τονίζει ότι τα συμβόλαια που υπογράφονται σήμερα θέτουν ρητά τον όρο ότι με την έναρξη-λειτουργία του Μετρό αυξάνεται και η τιμή του μισθώματος που πρέπει να καταβληθεί από τον ενοικιαστή.

Δείχνοντας τα κατεβασμένα ρολά των μαγαζιών που βρίσκονται δίπλα από το δικό του, αναφέρει ότι η αναλογία ανοικτών και κλειστών επιχειρήσεων είναι ένα προς τρία. Ο ίδιος πιστεύει ότι με τη λειτουργία του Μετρό η κίνηση θα αυξηθεί, ωστόσο τα πράγματα είναι ήδη πολύ δύσκολα για τους επιχειρηματίες της περιοχής. «Το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν γίνει κάποιες απόπειρες από επίδοξους επιχειρηματίες, που αφορούν όμως περισσότερο στο άνοιγμα καταστημάτων εστίασης και καφέ».

Κατεβάζουν ρολά λόγω υψηλών ενοικίων

Η πολύπαθη Εγνατία έχει υποστεί πάρα πολλά τα τελευταία χρόνια, επισημαίνουν οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται περιμετρικά του σταθμού Αγία Σοφία. «Η λειτουργία του Μετρό θα φέρει σίγουρα μία ανακατάταξη στην αγορά», λέει η Μαρία Χατζοπούλου, που είναι ιδιοκτήτρια καταστήματος ένδυσης. Η ίδια δεν έχει μεγάλες προσδοκίες από τη λειτουργία του Μετρό, γιατί θεωρεί ότι η γραμμή δεν θα καταφέρει να εξυπηρετήσει μεγάλο μέρος των κατοίκων που ζουν σε περιστατικές περιοχές, που δεν καλύπτονται από την κύρια γραμμή. «Το τελευταίο χρονικό διάστημα οι τιμές των ενοικίων έχουν πάρει την ανιούσα με αποτέλεσμα οι νέες επιχειρήσεις περιμετρικά του σταθμού 'Αγία Σοφία' να είναι μετρημένες στα δάχτυλα του ενός χεριού», λέει.

«Για να κρατήσουν τα μαγαζιά τους και να μην χάσουν την πελατεία τους αρκετοί καταστηματάρχες αποφασίζουν να μεταφέρουν την επιχειρήσή τους σε άλλη περιοχή, με χαμηλότερο ενοίκιο», σημειώνει, υπογραμμίζοντας ότι πριν από λίγες μέρες ένας ακόμα επιχειρηματίας αναγκάστηκε να βάλει λου-



Ⓢ Ο Σταθμός της Βούλγαρη έτοιμος να τεθεί σε λειτουργία.



Ⓢ Κατεβασμένα ρολά και λουκέτα περιμετρικά του Σταθμού Δημοκρατίας.

κέτο, μην μπορώντας να αντέξει τον τριπλασιασμό του μηνιαίου μισθώματος που του ζητήθηκε, ύστερα από όλη την ταλαιπωρία που έχει υποστεί.

«Η Εγνατία δεν μπορεί να ανταγωνιστεί εμπορικά την Τσιμισκή, ωστόσο ελπίζουμε να υπάρξει μία μεγαλύτερη κινητικότητα», επισημαίνει.

Οι εναπομείναντες του Βαρδάρη

Από την ημέρα που ξεκίνησε η κατασκευή των σταθμών «Δημοκρατίας» και «Ν.Σ. Σταθμού», άρχισαν σταδιακά να κλείνουν τα πρώτα καταστήματα. Οι επιχειρηματίες της περιοχής φέρνουν στη μνήμη τους σκηνές από την έναρξη των εργασιών, την κατακόρυφη πτώση του τζίρου τους και τα πρώτα λουκέτα. Η λειτουργία του Μετρό βρίσκει λιγότερους από τους μισούς να ξεκινούν από το μηδέν, αφού οι υπόλοιποι δεν άντεξαν και... κρέμασαν τα κλειδιά.

Η Θεοδώρα Γουντσιώτου είναι ιδιοκτήτρια αρτοποιείου επί της Μοναστηρίου. Μπαίνοντας στον φούρνο της διακρίνουμε τα μισοάδεια ράφια με τα καρβέλια και τα λιγοστά αρτοσκευάσματα. «Κάποτε όλα αυτά τα ράφια ήταν γεμάτα, γιατί υπήρχε και αντίστοιχη ζήτηση», λέει, τονίζοντας ότι όταν φεύγει η σταθερή πελατεία από ένα μαγαζί δεν ξαναγυρνάει εύκολα.

Ήταν 1η Σεπτεμβρίου 2007, όταν άρχισαν οι εργασίες για την κατασκευή του σταθμού. «Από την πρώτη κιόλας μέρα ο τζίρος στο κατάστημά μας μειώθηκε κατά 75%. Είδαμε μία τεράστια οικονομική ζημιά σε όλα τα μαγαζιά. Έβαλα ό,τι είχα και δεν είχα για να κρατηθεί το μαγαζί. Δεν μου έμεινε δραχμή

και γι' αυτό αναγκαστήκαμε να μειώσουμε το προσωπικό μας στο μισό», λέει.

«Έκλεισαν σχεδόν όλα τα μαγαζιά»

Η ίδια θυμάται ότι πριν ξεκινήσουν οι εργασίες για την κατασκευή του Μετρό δεν υπήρχε μαγαζί που να μην ήταν ανοικτό. Σήμερα η εικόνα διαφέρει κατά πολύ σε σύγκριση με το 2007. Δίπλα από το κατάστημα της όλα είναι έρημα. Κατεβασμένα ρολά, άδεια καταστήματα και ενοικιαστήρια που δεν βρήκαν ποτέ κάποιον πρόθυμο ενοικιαστή.

Η ίδια πιστεύει ότι η ολοκλήρωση του Μετρό, σε συνδυασμό με μία ενδεχόμενη δημιουργία περισσότερων ξενοδοχειακών μονάδων, θα δώσει μεγάλη ανάσα στους επιχειρηματίες της περιοχής, που θα δουν την γειτονιά τους να αναβαθμίζεται. Ωστόσο, εδώ και δύο χρόνια από την ημέρα που έφυγαν οι λαμαρίνες από τον σταθμό, οι επιχειρηματίες υποστηρίζουν ότι δεν έχουν δει κάποια άνοδο στην κίνηση. Όπως λένε, το μόνο μαγαζί που άνοιξε στην περιοχή ήταν ένα κατάστημα ψιλικών και αυτό επειδή είναι ιδιοκτησίας γνωστής αλυσίδας. «Δεν ξέρουμε αν θα δούμε περισσότερο κόσμο στα καταστήματά μας, ωστόσο ελπίζουμε ότι θα δούμε μία αύξηση της κίνησης από τους επιβάτες που θα ανεβαίνουν και θα κατεβαίνουν στον σταθμό».

Κάναμε μεγάλες θυσίες, αλλά αντέξαμε

Το 2007 ο Βαγγέλης Οικονόμου ήταν ιδιοκτήτης τριών εμπορικών καταστημάτων ένδυσης. Σήμερα καταφέρνει μετά βίας να κρατήσει το ένα, καθώς στα άλλα δύο μπήκε λουκέτο. «Αυτή είναι μία από τις απώλειες του Μετρό. Η έναρξη των εργασιών ήταν το κερασάκι στην τούρτα για την αγοραστική κίνηση, που άρχισε να πέφτει κατακόρυφα ήδη από την περίοδο της οικονομικής κρίσης», αναφέρει.

«Σκαρφαλώνουν» τα ενοίκια

Με τη γνωστοποίηση της ημερομηνίας έναρξης λειτουργίας του Μετρό ήρθαν και οι πρώτες αλλαγές στα μισθώματα. Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες ακινήτων άρχισαν να «τσιμπάν» τις τιμές των ενοικίων, φτάνοντας ακόμα και σε κατακόρυφη αύξηση της τάξης του 50%.

Όπως αναφέρει ο κ. Οικονόμου, του ζητήθηκε το διπλάσιο ποσό για την ενοικίαση του καταστήματος που διατηρεί και μάλιστα η αλλαγή στη μίσθωση αναμένεται να ισχύσει μέχρι το τέλος του 2024, δηλαδή έναν μόλις μήνα, αφού ξεκινήσει να λειτουργεί το Μετρό.

Ο ίδιος υποστηρίζει ότι το Μετρό μπορεί να φέρει και νέους ιδιοκτήτες, με ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται ξανά σε λειτουργία, δίνοντας έναν διαφορετικό αέρα, αφού οι περισσότερες επιχειρήσεις που ανοίγουν πλέον στην περιοχή είναι καφετέριες και καταστήματα εστίασης και όχι εμπορικά μαγαζιά.

Η εύκολη πρόσβαση θα βοηθήσει την αγορά

Προσδοκίες για αναζωογόνηση της αγοράς του κέντρου αλλά και των περιφερειακών αγορών φέρνει η λειτουργία της βασικής γραμμής του Μετρό.

«Κανείς δεν περίμενε αυτήν την καθυστέρηση, αλλά για μένα... τέλος καλό, όλα καλά», λέει ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, Παντελής Φιλιππίδης, που προσδοκά ότι το μέλλον με το Μετρό «θα φέρει και πρόοδο και ανάπτυξη». Σίγουρα θα είναι πιο εύκολο να έρθει κάποιος στο κέντρο, χωρίς να σκέφτεται πού θα παρκάρει, το ερώτημα είναι αν και σε τι βαθμό θα πληγούν οι περιφερειακές αγορές, εξαιτίας ακριβώς της ευκολίας πρόσβασης.

Στις ανησυχίες ότι το εμπορικό τοπίο θα αλλάξει προς όφελος του κέντρου ο κ. Φιλιππίδης σημειώνει ότι είναι «στο χέρι όλων μας να στηρίξουμε αυτές τις αγορές. Πρέπει να καταλάβουν όλοι ότι η Θεσσαλονίκη δεν τελειώνει στο

κέντρο της πόλης, στις οδούς Τσιμισκή, Μητροπόλεως, Εγνατία». Ο ίδιος πιστεύει ότι «το Μετρό θα δημιουργήσει μία κινητικότητα όχι μόνο προς το κέντρο αλλά και προς άλλες κατευθύνσεις. Θα είναι πολύ πιο εύκολο να πεταχτεί κάποιος μέχρι τη Δελφών, τη Μαρτίου και αργότερα προς την Καλαμαριά. Αυτή η κινητικότητα βοηθά πάντα. Η Θεσσαλονίκη είναι μία μεγαλούπολη, θα μεγαλώσει κι άλλο και θα δημιουργούνται νέες αγορές», εκτιμά ο κ. Φιλιππίδης.

«Το Μετρό δεν πρέπει να το φοβόμαστε. Είναι θετική εξέλιξη για την πόλη, θα βοηθηθεί και η αγορά του κέντρου αλλά και της περιφέρειας», πιστεύει η πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εμπορίου Κεντρικής-Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Φανή Μπλιούμη. «Μπορεί να ευνοηθεί λίγο παραπάνω το κέντρο», παραδέχεται, αλλά θεωρεί ότι θα λειτουργήσει και αντίστροφα, διευκολύνοντας τους καταναλωτές να εξερευνη-

σουν αγορές τις οποίες δεν είχαν επισκεφτεί, όπως στη Δελφών και την Μπότσαρη.

Προφανώς η βασική γραμμή του Μετρό δεν θα επηρεάσει το ίδιο όλες τις περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος. Στον Εύοσμο ή την Τούμπα, όπου υπάρχουν συμπαγείς αγορές, δύσκολα κάποιος θα μπει στη διαδικασία να πάρει λεωφορείο και Μετρό για να έρθει στο κέντρο, εκτιμά ο κ. Φιλιππίδης. Το ίδιο πιστεύει και ο πρόεδρος του εμπορικού συλλόγου Εύοσμου, Ζαχαριάς Κουϊμτζής. «Η αγορά του Εύοσμου είναι αυτόνομη, τα έχει όλα, γι' αυτό και όλο και λιγότεροι κατεβαίνουν στο κέντρο για ψώνια. Έχουμε πελάτες από όλη τη δυτική Θεσσαλονίκη, από το Κορδελιό και τα Διαβατά, μέχρι τη Σταυρούπολη και την Πολίχνη, όλες αυτές οι περιοχές είναι εκτός Μέτρο και θα είναι για πολύ καιρό» σημειώνει, προσθέτοντας ότι το νεό μέσο θα πρέπει να φτάσει οπωσδήποτε και δυτικά.





Τα ενοίκια διαμορφώνουν τις πιάτσες

Εδώ και καιρό οι ιδιοκτήτες επαγγελματικών ακινήτων στο κέντρο «ζητούν παράλογα ενοίκια, για αυτό και στη Μητροπόλεως και την Τσιμισκή έχουμε άδεια μαγαζιά, γι' αυτό και η Βενιζέλου κοντεύει να ερημώσει. Με το Μετρό θα αλλάξουν τα πράγματα, αλλά πρέπει να βάλουν νερό στο κρασί τους και οι ιδιοκτήτες, γιατί δεν θα λύσει το Μετρό όλα τα προβλήματα», σημειώνει ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, Παντελής Φιλιππίδης προβλέποντας ότι θα υπάρξουν ευρύτερες αλλαγές. Για παράδειγμα, πιστεύει ότι ένας επαγγελματίας που έχει κατάστημα ή γραφείο στην Αγίας Σοφίας θα μπορεί εύκολα να αναζητήσει χώρο αλλού, στον άξονα του Μετρό, γιατί θα έχει εύκολη πρόσβαση, χωρίς να χρειάζεται να πληρώνει υπερβολικά ακριβά ενοίκια. «Τελικά όλα θα τα ισορροπήσει η αγορά. Στη διάρκεια του χρόνου, θα φανεί πού θα γίνουν νέες πιάτσες. Πιστεύω ότι θα ανέβει πάρα πολύ η αγορά της Δελφών» προσθέτει. Λόγω των ακριβών ενοικίων στο κέντρο «μπορεί να δούμε μετακίνηση καταστημάτων σε άλλες περιοχές πιο έξω, με πιο λογικά ενοίκια», πιστεύει και η πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εμπορίου Κεντρικής-Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Φανή Μπλιούμη. «Πλέον ο έμπορος δεν θα φοβάται ότι θα χάσει τους πελάτες του, αφού οι αποστάσεις θα είναι στο λεπτό. Θα δημιουργηθούν νέες αγορές εκεί που δεν το φανταζόμαστε» εκτιμά.

Μεγάλες προσδοκίες έχουν οι έμποροι και επαγγελματίες της Καλαμαριάς από την έναρξη της λειτουργίας της δεύτερης γραμμής του Μετρό, για την οποία πάντως θα πρέπει να κάνουν υπομονή μέχρι τα τέλη του 2025

Η Καλαμαριά περιμένει πολλά

Μεγάλες προσδοκίες έχουν οι έμποροι και επαγγελματίες της Καλαμαριάς από την έναρξη της λειτουργίας της δεύτερης γραμμής του Μετρό, για την οποία πάντως θα πρέπει να κάνουν υπομονή μέχρι τα τέλη του 2025.

Όπως λέει ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Καλαμαριάς **Σταύρος Κριτσιάνης** αυτοί που θα ωφεληθούν τα μέγιστα είναι επαγγελματίες που παρέχουν υπηρεσίες, όπως γιατροί και δικηγόροι. «Μέχρι σήμερα δεν έχουν πελάτες από Τούμπα, Εύοσμο, Αμπελόκηπους, με το Μετρό θα μπορούν να πάρουν πανεύκολα πελάτες από μακρινές περιοχές» πιστεύει, εκτιμώντας ότι αυτή η κινητικότητα θα έχει θετικό αντίκτυπο και στα μαγαζιά. Επιπλέον, εκτιμά ότι με την ευκολότερη πρόσβαση στην Καλαμαριά θα πολλαπλασιαστούν οι πελάτες από άλλες περιοχές περίξ του Μετρό, που θα θελήσουν να συνδυάσουν τα ψώνια με τον καφέ ή το φαγητό με θέα τη θάλασσα.

«Ας ελπίσουμε να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα και εμείς από την πλευρά μας θα πρέπει να προβάλλουμε την ευκολία πρόσβασης στην περιοχή μας», λέει. Προφανώς το Μετρό είναι δύο κατευθύνσεων, άρα θα διευκολύνει και τους κατοίκους της Καλαμαριάς που θα θελήσουν να αναζητήσουν αλλού έναν επαγγελματία ή να κάνουν τα ψώνια τους. Πάντως ο κ. Κριτσιάνης δεν φαίνεται να ανησυχεί για αυτό το ενδεχόμενο και είναι πεπεισμένος ότι «το ισοζύγιο θα είναι θετικό» «Η Καλαμαριά έχασε πολλούς πελάτες από το κέντρο ή την Πυλαία. Αυτοί θα επιστρέψουν», εκτιμά από την πλευρά της η κ. Μπλιούμη, προβλέποντας ότι πλέον θα είναι πιο εύκολο και για τους κατοίκους του κέντρου να κάνουν τα ψώνια τους σε καταστήματα στα ανατολικά.

Αυξήσεις, έως και 50%, στις τιμές των ακινήτων πλησίον των σταθμών

Σε ράγες αυξήσεων κινείται η κτηματαγορά της πόλης, η οποία ήδη αισθάνεται στο πετσί της τις επιπτώσεις της λειτουργίας του Μετρό.

Οι τιμές ενοικίασης και πώλησης σπιτιών και καταστημάτων αναπροσαρμόστηκαν ήδη προς τα πάνω φορά εν αναμονή της έλευσης του Μετρό να δίνει, για την ώρα, γκάτζια στις τιμές.

Η κτηματαγορά, λοιπόν, αναμφίβολα έχει επηρεαστεί, αν και λίγο πολύ οι τιμές οικιστικών ακινήτων κοντά στους σταθμούς είχαν ήδη διαμορφωθεί την τελευταία διετία, φυσικά σε ανοδικά επίπεδα.

Άλλωστε, η έλλειψη ποιοτικών ακινήτων δεν αφήνει και πολλά περιθώρια κι έτσι τα καλά οικιστικά γίνονται ανάρπαστα, ανεξάρτητα αν είναι κοντά ή όχι στις νέες στάσεις Μετρό, το οποίο βέβαια ασκεί αναμφίβολα ανοδικές πιέσεις στις τιμές, κυρίως στα ενοίκια.

Τα «καπέλα»

Υπό αυτό το πρίσμα, τιμές με ενσωματωμένο το «καπέλο» Μετρό (μέχρι και 50%) καλούνται να καταβάλλουν όσοι προβαίνουν σε αγορά ή μίσθωση επαγγελματικών χώρων (εμπορικά καταστήματα). Εκτιμάται πως μέχρι τις αρχές του νέου έτους, αφού ήδη η αγορά έχει «συμβιώσει» με το Μετρό εν λειτουργία, τα «καπέλα» ενδεχομένως να μεγαλώσουν.

Πιο «αλμυρές» οι αυξήσεις στα ενοίκια, πρωταγωνιστούν τα εμπορικά καταστήματα

Μέχρι στιγμής, στις αγοραπωλησίες κατοικιών δεν έχει γίνει τόσο αισθητή η άνοδος των τιμών εξαιτίας του Μετρό, καθώς έτσι και αλλιώς η έλλειψη ακινήτων συμπαρασύρει ανοδικά τις τιμές.

Τον ανήφορο παίρνει το κόστος ενοικίασης κατοικίας, αν το σπίτι βρίσκεται κοντά σε σταθμό (μέχρι και 500 μέτρα), με τους ιδιοκτήτες να βάζουν στο τραπέζι των σκληρών διαπραγματεύσεων όρους και απαιτήσεις, για να διασφαλίσουν το μέγιστο δυνατό όφελος.

Οι αυξήσεις θα είναι πιο από-

✓ **Γκάτζια στις τιμές ενοικίασης πρωτίστως και πώλησης δευτερευόντως σπιτιών και καταστημάτων**

✓ **Οι νέες ισορροπίες μίας... διαταραγμένης αγοράς**

✓ **Η δεύτερη «ζωή» της Εγνατίας**

τομες στις τιμές των καταστημάτων και ειδικά αυτών που βρίσκονται κοντά σε σταθμούς του κέντρου της πόλης, καθώς η λειτουργία του Μετρό θα δώσει ζωή σε πλήθος επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται εκεί κοντά, «ανασταίνοντας» ολόκληρες περιοχές που φυτοζωούσαν.

Ήδη, άλλωστε, έχουν γίνει επαγγελματικά μισθωτήρια που προβλέπουν ως και διπλασιασμό του ενοικίου, με το που μπει στις ράγες το Μετρό. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις στα ενοίκια καταστημάτων εκτιμάται πως θα υπάρξουν στην Εγνατία, έναν δρόμο κεντρικό μιν, ο οποίος όμως επί πολλά χρόνια κατέγραφε «ακατάσχετη αιμορραγία» στην εμπορική κίνηση λόγω των εργαταξιών.

Με το Μετρό να έρχεται με φόρα, διαμορφώνονται δύο ελαφρώς διαφορετικές εικόνες στην αγορά, με τα ενοίκια πρωτίστως στους επαγγελματικούς χώρους να παίρνουν φωτιά.

Η Εγνατία «ξαναγεννιέται»

Είναι ενδεικτικό πως πολλά καταστήματα κοντά σε στάσεις Μετρό έχουν ήδη νοικιαστεί με μισθώματα προφανώς τσιμπημένα, καθώς ειδικά οι αλυσίδες έχουν ήδη σπεύσει να «κλείσουν» χώρους. Σε πολλές περιπτώσεις μαγαζιά άλλοτε απαξιωμένα ξαναπήραν ζωή, με τις αξίες τους να εκτοξεύονται. Στο κέντρο (π.χ. Εγνατία) τα μισθώ-

ματα αγγίζουν τα 15-50 ευρώ το τ.μ. και στις άλλες περιοχές από 15-25 ευρώ το τ.μ.

Όσοι διαθέτουν τα απαιτούμενα κεφάλαια για αγορά κοιτάνε ήδη προς... Εγνατία μεριά, εμπορικό δρόμο που τα προηγούμενα χρόνια απέφευγαν όπως ο διάολος το λιβάνι. Τώρα πολλές αλυσίδες (εστίαση, outlet) τοποθετούνται ήδη στον πιο «αδικημένο», ίσως, κεντρικό εμπορικό δρόμο της Θεσσαλονίκης.

Από την άλλη πλευρά οι ιδιοκτήτες καταστημάτων στην Εγνατία, όπου τα ενοίκια είναι να μιν σε χαμηλότερα επίπεδα από την Τσιμισκή αλλά σίγουρα σε τιμές απαγορευτικές για έναν μικρομεσαίο επιχειρηματία, περιμένουν να σύρουν, τον χορό των ανατιμήσεων.

Η Εγνατία πάντα προσέλκυε χαμηλότερα βαλάντια, με τις τιμές των εμπορικών καταστημάτων να κυμαίνονται σε χαμηλότερα επίπεδα από τις αντίστοιχες σε Τσιμισκή, Αγίας Σοφίας και Μητροπόλεως.

Δεν πρέπει να παραβλέπεται πως μεγάλη μερίδα ενδυνάμει ενοικιαστών επιλέγει την Εγνατία για να ανοίξει επιχείρηση υγειονομικού ενδιαφέροντος (κυρίως καφέ take away), τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν σε μικρούς χώρους και δεν απαιτείται ο ιδιοκτήτης να

βάλει βαθιά το χέρι στην τσέπη για να τα διαμορφώσει.

Ζήτηση όμως καταγράφεται και για χώρους που μπορούν να φιλοξενήσουν επιχειρήσεις ένδυσης και υπόδησης, με τα outlet (ρούχα από 2,99 ευρώ) να φυτρώνουν σαν τα μανιτάρια. Η πάλοι ποτέ κραταιά Εγνατία διαθέτει τα φόντα για να ξανακερδίσει την παλιά της αίγλη, έστω και σταδιακά, μετά από σχεδόν πολλά χρόνια που οι εργασίες του Μετρό βύθισαν τζίρους και επιχειρήσεις.

Πάνω 30% τα μισθώματα

Στα μισθώματα οικιστικών ακινήτων οι διαπραγματεύσεις ενοικιαστών-ιδιοκτητών είναι σκληρές (οι αυξήσεις κυμαίνονται περίπου του 30%) με τα σπίτια στο κέντρο να πρωταγωνιστούν.

Αναφορικά με την πώληση κατοικιών με εγγύτητα σε στάσεις Μετρό, εδώ και χρόνια έχουν προσαρμοστεί ανάλογα οι τιμές, ενώ η λειτουργία του μέσου σταθερής τροχιάς θα επαναπροσδιορίσει το κόστος, προφανώς προς τα πάνω, με την κάθε περίπτωση να είναι διαφορετική βέβαια, καθώς η τελική τιμή πώλησης εξαρτάται από πολλούς παράγοντες με την ύπαρξη, πάντως, σταθμού κοντά στο ακίνητο να βοηθάει στην πιο γρήγορη πώληση.



«Όλοι μας έχουμε αισιοδοξία και μεγάλη περιέργεια για το πόσο θα αλλάξει η πόλη μετά το Μετρό και πόσο αυτό θα επηρεάσει την καθημερινότητά μας. Γενικά υπάρχει συγκρατημένη αισιοδοξία στην αγορά για τις επιπτώσεις του Μετρό στις τιμές των ακινήτων. Το τελευταίο διάστημα, όσο πλησιάζουμε στην ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του Μετρό τόσο αυξάνεται η ζήτηση για ακίνητα που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από στάσεις Μετρό. Τόσο στις κατοικίες όσο και στις επαγγελματικές στέγες. Με αποτέλεσμα να έχουν αρχίσει να ανεβαίνουν και οι τιμές στα ακίνητα πέριξ των στάσεων του Μετρό. Η μεγαλύτερη αύξηση στις τιμές παρατηρείται στα καταστήματα που βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής από στάση του Μετρό, λόγω της αναμενόμενης αύξησης διέλευσης πεζών σε αυτά τα σημεία και της δύναμης αύξησης του τζίρου των καταστημάτων εκεί», σημειώνει ο μεσίτης Σάββας Αλβανούδης.

«Ήδη τα τελευταία 9 περίπου χρόνια τα καταστήματα που βρίσκονται πλησίον των σταθμών του Μετρό, κυρίως αυτά που είναι πέριξ του σταθμού 'Αγία Σοφία', και δευτερευόντως στο σταθμό του μετρό 'Βενιζέλου' νοικιάζονταν με

δύο τιμές. Μία τιμή πριν και μία τιμή μετά τη λειτουργία του Μετρό. Με ποσοστό αύξησης 30%-50% συνήθως. Πλέον το τελευταίο διάστημα, επειδή το μετρό είναι να ξεκινήσει πολύ σύντομα, οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων που είναι δίπλα σε στάση Μετρό ζητούν απλά μεγαλύτερα ποσά από παλαιότερα. Αυτό συμβαίνει σε όλες τις στάσεις του Μετρό», αναφέρει.

«Θα αυξηθεί η κίνηση στο κέντρο»

«Συγκεκριμένα, για το κέντρο της Θεσσαλονίκης θεωρείται πως θα αυξηθεί αρκετά ο αριθμός των επισκεπτών από τις υπόλοιπες περιοχές της Θεσσαλονίκης που διέρχεται το Μετρό και όχι μόνο. Μέχρι τώρα πολλοί αποφεύγουν να επισκέπτονται το κέντρο, επειδή δεν θέλουν να χρησιμοποιούν λεωφορείο, ταξί, να ταλαιπωρούνται να βρουν πάρκινγκ ή να πληρώνουν πάρκινγκ για το αυτοκίνητό τους. Αυτό θεωρείται πως θα αλλάξει λόγω του Μετρό. Το τελευταίο διάστημα η πόλη της Θεσσαλονίκης ταλαιπωρείται με την αυξημένη κίνηση στους δρόμους και τα πολλά μποτιλιαρίσματα κυρίως λόγω των έργων για το FlyOver στον περιφερειακό. Οπότε όλο και πιο δελεαστική είναι η ιδέα για πολλούς το να μετακομίσουν κοντά σε στάση Μετρό, για να διευκολύνουν τις μετακινήσεις τους. Αυτός είναι ένας επιπλέον λόγος που ενισχύει την πεποίθηση πως θα αυξηθούν οι τιμές και στις κατοικίες κοντά σε στάση Μετρό», επισημαίνει.

«Γενικά θεωρείται πως μετά τη λειτουργία του Μετρό και, αφού διαπιστώσει ο κόσμος την ευκολία που προσφέρει στις μετακινήσεις καθώς και την αύξηση της εμπορικής κίνησης σε συγκεκριμένα σημεία, θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο η ζήτηση για ακίνητα κοντά σε στάσεις του Μετρό. Κατά συνέπεια, θεωρείται πως θα ανέβουν και οι τιμές των ακινήτων κοντά στο μετρό συγκριτικά με άλλα σημεία της πόλης», καταλήγει.

Τα 5 σημεία «κλειδιά»

01

Το Μετρό αλλάζει δραστηρικά τα δεδομένα σε μία κτηματαγορά που παλεύει να βρει τις ισορροπίες της, με το ράλι των αυξήσεων στις τιμές ενοικίασης και πώλησης οικιστικών και επαγγελματικών ακινήτων να μην σταματά.

02

Στους 13 σταθμούς από τους οποίους θα διέρχονται συρμοί, οι αυξήσεις στις ζητούμενες τιμές πώλησης και ενοικίασης πλησιάζουν ακόμα και το 50%, με τα επαγγελματικά ακίνητα να δίνουν τον τόνο και τα οικιστικά να ακολουθούν.

03

Αναμφίβολα η Εγνατία αναμένεται να ωφεληθεί τα μέγιστα από τη λειτουργία του Μετρό, με τον δρόμο-σήμα κατατεθέν της Θεσσαλονίκης να αποκτά ξανά ζωή, μία δεύτερη νιότη, με νέα καταστήματα να ανοίγουν με ρυθμούς πολυβόλου.

04

Το Μετρό λειτουργεί και σαν επενδυτικός μαγνήτης, με τους ενδιαφερόμενους να κόβουν ήδη «εισιτήριο» για αγορά ακινήτων κοντά στους σταθμούς.

05

Σε βάθος χρόνου η αγορά θα «χωνέψει» τις αυξήσεις και θα βρει τα σημεία ισορροπίας της, αν και αυτό δεν προβλέπεται να συμβεί σύντομα, με το μετρό για την ώρα να ταραζει περαιτέρω τα... ταραγμένα νερά στο real estate.

«Κόβουν εισιτήριο οι επενδυτές»

Τα φώτα στρέφονται στις συνοικίες, όπου λειτουργούν οι 13 σταθμοί της βασικής γραμμής του Μετρό, δηλαδή από το κέντρο της πόλης και τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τη Νέα Ελβετία (Νέος σιδηροδρομικός σταθμός - ΝΣΣ, Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας Σιντριβάνι/Εκθεση, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδη, Φλέμιγκ, Αναλήψεως, Πατρικίου, Βούλγαρη και Νέα Ελβετία).

Σε δεύτερο χρόνο «τα πάνω τους» θα πάρουν και οι περιοχές προς την επέκταση της Καλαμαριάς, με πέντε σταθμούς (Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσού, Νέα Κρήνη και Μίκρα), που θα τεθούν σε λειτουργία μέχρι το τέλος του 2025. Οι επενδυτές τοποθετούνται ήδη, λαμβάνοντας «θέσεις μάχης» στην αγορά ακινήτων της Θεσσαλονίκης.

Η μικρή «επανάσταση» στις μετακινήσεις με το Μετρό, σε μία πόλη που χρόνια το αποζητά ματαίως, αυξάνει και τις τιμές των ακινήτων κάθε είδους, στις περιοχές πέριξ των σταθμών του Μετρό και σε μία ακτίνα έως και 350 μέτρα. Κοντά σε σταθμούς του Μετρό, σε πολλές περιπτώσεις θα πάρουν ξανά ζωή ολόκληρες γειτονίες, άλλες θα αναβαθμιστούν, ενώ εμβληματικοί δρόμοι που είχαν σβηστεί επί πολλά χρόνια από τον χάρτη, όπως η Δελφών και η Εγνατία, θα επανακάμψουν δυναμικά.

Παράλληλα, το Μετρό ήδη «αποβιβάζει» υποψήφιους επενδυτές στη Θεσσαλονίκη, με Ισραηλινούς, Τούρκους αλλά και Αρμένιους να αναζητούν ακίνητα κοντά στους σταθμούς, πριν «απογειωθούν» για τα καλά οι τιμές, προσβλέποντας σε απόσβεση της επένδυσης σε σύντομο χρονικό διάστημα.



Φοιτητική στέγη: Αυξήσεις που υπερβαίνουν το 30%

Στα ύψη έχουν φτάσει οι τιμές ακινήτων που βρίσκονται κοντά σε σταθμούς του Μετρό, με το κριτήριο αυτό να βρίσκεται στις πρώτες θέσεις επιλογής φοιτητών και νέων οικογενειών, προτού υπογράψουν τα σχετικά συμβόλαια αγοράς ή ενοικίασης. Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης που αποτελεί μείζον πρόβλημα, κυρίως στον κεντρικό δήμο και η ευκολία στις μετακινήσεις των πολιτών που αναμένεται να προσδώσει η λειτουργία των συρμών έχει επιφέρει μία αύξηση των μισθωμάτων, η οποία ξεπερνά το 30%.

Μεσίτες που μιλούν στην ειδική έκδοση της «ΜτΚ» περιγράφουν πως ήδη εδώ και τρία χρόνια η αγορά της Θεσσαλονίκης κινείται σαν να λειτουργεί το Μετρό, με τον «χάρτη ζήτησης» να μεταβάλλεται και πλέον, οι άλλοτε ξεχασμένες περιοχές όπως η Παπάφη, η Βούλγαρη, η Φλέμινγκ να αποτελούν τις πλέον περιζήτητες. Όσοι προνόησαν και προχώρησαν σε επενδύσεις σε αυτές τις περιοχές, όταν ακόμη τα μισθώματα ήταν χαμηλά αποτελούν σαφώς τους κερδισμένους της ιστορίας αφού πλέον οι ζητούμενες τιμές είναι μεν στα ύψη, δεν υπάρχει δε η αντίστοιχη ζήτηση.

Ο Θάνος Τσουλκανάκης, αντιπρόεδρος του Συλλόγου Μεσιτών Θεσσαλονίκης λέει πως η αυξημένη ζήτηση ξεκίνησε πριν από δύο με τρία χρόνια. «Μην ξεχνάτε πως το Μετρό ήταν να είναι έτοιμο ήδη από πέρσι. Οπότε έχοντας αυτήν την προσδοκία η ζήτηση σε περιοχές όπου υπάρχουν στάσεις είχε ήδη αρχίσει να παίρνει την ανιούσα. Σε περιπτώσεις τώρα όπου το τίμημα είναι πάρα πολύ υψηλό, επειδή είναι κοντά σε στάση του Μετρό, η ανταπόκριση δεν είναι η προσδοκώμενη και έτσι έχουμε περιπτώσεις όπου είδαμε μείωση του μισθώματος. Την τελευταία χρονιά είδαμε αυξήσεις που υπερβαίνουν ακόμη και το 30% βέβαια, εκτίμησή μου είναι πως αυτό θα εξομαλυνθεί το επόμενο χρονικό διάστημα».

Επενδύσεις και ανακαινίσεις

Την τελευταία τριετία, σύμφωνα με τον κ. Τσουλκανάκη παρατηρήθηκε μία «έκρηξη» επενδύσεων και ανακαινίσεων στην περιοχή της Βούλγαρη, της Δελφών, του Ιπποκράτειου, της Μπότσαρη όπου έγι-

ναν ανακατασκευές παλαιών κτιρίων, κατάτμηση διαμερισμάτων και νέες κατασκευές. «Αυτό παλιότερα δεν το βλέπαμε διότι δεν υπήρχε ενδιαφέρον. Οι κατασκευάστριες εταιρείες και οι εταιρείες ανακαινίσεων, προετοίμασαν το έδαφος για τη λειτουργία του Μετρό και έτσι αγόρασαν τη γη σε χαμηλότερες τιμές. Η πιάτσα πλέον έτσι και αλλιώς έχει μεταβληθεί γιατί σε αυτές τις περιοχές έχουμε ποιοτικότερα ακίνητα. Συγκριτικά με του κέντρου, για παράδειγμα, έχουμε πιο νέα ακίνητα, με χώρους στάθμευσης, καλύτερους δρόμους, με ενεργειακές προδιαγραφές. Επίσης, επειδή το κέντρο της πόλης ως επί το πλείστον λειτουργεί ως airbnb, τα μισθώματα ανταγωνίζονται αυτά επαγγελματικών ακινήτων». Όσον αφορά στην αγοροπωλησία ακινήτων σε περιοχές όπου εκτείνεται το Μετρό, οι τιμές ξεκινούν από 2.800 ευρώ το μεικτό τ.μ., σε χαμηλούς ορόφους και φτάνουν μέχρι και τα 3.500-4.000 τ.μ., σε ρετιρέ, με θέα και χώρο στάθμευσης. Μιλώντας για τις τιμές ενοικίασης ακινήτων, σύμφωνα με τον κ. Τσουλκανάκη, αυτές κυμαίνονται από 400-600 ευρώ, ανάλογα με τις παροχές και την παλαιότητα.

Προϋπόθεση να υπάρχει στάση

Η Έλενα Παντελιάδου, μεσίτρια μεταφέρει στη «ΜτΚ» πως ήδη από το καλοκαίρι, περίοδο κατά την οποία κυρίως οι φοιτη-

τές ξεκινούν το «κυνήγι» εξεύρεσης στέγης υπήρχε αυξημένη ζήτηση για ακίνητα που βρίσκονται πλησίον του Μετρό, προκειμένου να περιορίσουν τις μετακινήσεις που πρέπει να κάνουν με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. «Υπάρχουν γραμμές μεγάλου συνωστισμού και έτσι πολλοί φοιτητές και νέοι αναζητούν σπίτια τα οποία να είναι κοντά το Μετρό. Πολλοί επίσης θέλουν να αποφύγουν τη χρήση ΙΧ καθώς υπάρχει ζήτημα και με τις θέσεις στάθμευσης, ιδίως στο κέντρο της πόλης. Αντίστοιχα, ζητούμενο και για την αγορά ακινήτου είναι να βρίσκεται κοντά σε στάση του Μετρό. Αυτό όπως ήταν αναμενόμενο, προκάλεσε μία σημαντική αύξηση τιμών στα περιζήτητα πλέον ακίνητα. Για παράδειγμα, γκαρσονιέρα στα όρια από τη Βούλγαρη μέχρι το Φάληρο, που ενοικιαζόταν έναντι 350 ευρώ πλέον το ζητούμενο μίσθωμα είναι κατ'ελάχιστο 450 ευρώ. Αντίστοιχα για μία οικογένεια, σπίτι με δύο δωμάτια το ενοίκιο φτάνει πλέον τα 650 ευρώ», περιγράφει. Η ίδια εκτιμά πως η περιοχή του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού όπου είναι ο τερματικός σταθμός, για την ώρα δεν έχει ζήτηση για λόγους ασφαλείας. «Βέβαια, εννοείται πως περιμένουμε να λειτουργήσει το Μετρό και να δούμε εάν θα υπάρξει κάποια μεταβολή στα ενδιαφέροντα των πολιτών».

Εν αναμονή

Για σημαντική αύξηση στις τιμές ενοικίασης και πώλησης των κατοικιών που βρίσκονται κοντά σε στάσεις του Μετρό κάνει λόγω ο μεσίτης Τίμος Ουζουνίδης ο οποίος βέβαια υπογραμμίζει πως αυτό δεν συνοδεύεται πλέον από αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης. Ο ίδιος τονίζει πως η πλειοψηφία του κόσμου περιμένει να μπει το Μετρό στην καθημερινότητά του, προτού επενδύσει σε αλλαγές. «Για την ώρα δεν υπάρχει ανταπόκριση των αγοραστών ή ενοικιαστών. Εκτιμώ βέβαια ότι αυτό δεν θα αποτελέσει και λόγο για να αλλάξουν οι περιοχές ενδιαφέροντος. Όσοι μένουν στο κέντρο δεν θα χρησιμοποιούν ιδιαίτερα το Μετρό για να κινηθούν για παράδειγμα στην Καλαμαριά ή στη Νέα Ελβετία και αυτό γιατί πρακτικά ο κόσμος από αυτές τις περιοχές κινείται προς το κέντρο. Οι πολίτες λειτουργούν για την ώρα σαν να μην συμβαίνει κάποια αλλαγή στη ζωή του. Ίσως υπάρξουν μεταβολές, μελλοντικά και μετακινηθεί η ζήτηση στα δυτικά και στα ανατολικά όταν κι εφόσον θα εξυπηρετούνται αυτές οι περιοχές από το Μετρό», καταλήγει.





«Γιορτές» προσμένουν να κάνουν μπαρ και εστιατόρια

Αλλαγές στην εικόνα της αγοράς της εστίασης, κυρίως της ταχείας, φέρνει η πολυπόθητη έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης αφού περιοχές που για περισσότερα από 30 χρόνια ήταν «φαντάσματα», πλέον έχουν γίνει περιζήτητες. Καταστήματα κουφάρια «αναστήθηκαν» καθώς οι εργασίες ανακαίνισης ήταν πυρετώδεις το προηγούμενο διάστημα και πλέον ψητοπωλεία και καφέ που παρέχουν υπηρεσίες take away, ξεφυτρώνουν σαν τα μανιτάρια, σε περιοχές όπου υπάρχουν στάσεις του Μετρό, όπως η Βούλγαρη, η Δελφών, η Αγίας Σοφίας, η Βενιζέλου, η Παπάφη, ο Ευκλείδης.

Επιχειρηματίες που μιλούν στη «ΜτΚ» κάνουν λόγο για «άνθιση» των καταστημάτων εστίασης και νυχτερινής διασκέδασης καθώς προσδοκούν σε μία ιδιαίτερα κερδοφόρα περίοδο, για το σύνολο της πόλης. Εκτιμούν πως οι μετακινήσεις των πολιτών θα διευκολυνθούν σε μεγάλο βαθμό με τη λειτουργία του Μετρό και η περιέργεια του κόσμου -που μένει στα περίχωρα- γι' αυτό το νέο μέσο μαζικής μεταφοράς, θα τους μετακινήσει προς την πόλη.

Ο Δημήτρης Γαλανίδης, επιχειρηματίας στον χώρο της εστίασης, μεταφέρει στη «ΜτΚ» πως στην ευρύτερη περιοχή των στάσεων του Μετρό, τα μαγαζιά είναι πλέον περιζήτητα. «Έχουν ήδη ανοίξει αρκετά καταστήματα καφέ και παντοπωλεία.



Επιχειρηματίες που μιλούν στη «ΜτΚ» κάνουν λόγο για «άνθιση» των καταστημάτων εστίασης και νυχτερινής διασκέδασης καθώς προσδοκούν σε μία ιδιαίτερα κερδοφόρα περίοδο, για το σύνολο της πόλης. Εκτιμούν πως οι μετακινήσεις των πολιτών θα διευκολυνθούν σε μεγάλο βαθμό με τη λειτουργία του Μετρό και η περιέργεια του κόσμου -που μένει στα περίχωρα- γι' αυτό το νέο μέσο μαζικής μεταφοράς, θα τους μετακινήσει προς την πόλη

Πολλά μαγαζιά που για χρόνια ήταν κλειστά, πλέον αποτελούν τη νούμερο ένα επιλογή των επιχειρηματιών. Σε περιοχές όπως η Δελφών, η Βενιζέλου και η Αγίας Σοφίας έχουν μείνει ελάχιστα καταστήματα ξενοίκια. Τα μαγαζιά 'φιλέτα' είναι πλέον σε εισόδους και εξόδους των στάσεων του Μετρό και πρόκειται κυρίως για επιχειρήσεις take away που παρέχουν γρήγορο φαγητό και ψιλικά-τσιγάρα». Ο ίδιος σημειώνει πως όσον αφορά στα κέντρα διασκέδασης, για την ώρα δεν υπάρχει κάποιο ενδιαφέρον για να κινηθούν σε άλλες περιοχές, εκτός του κέντρου της πόλης. Βέβαια, η λειτουργία του Μετρό αναμένεται να αυξήσει τον κόσμο που θα τα επιλέγει για τη διασκέδασή του. «Για να υπάρξει ενδιαφέρον τέτοιους είδους, θα πρέπει να υπάρξει η σύνδεση με την Καλαμαριά. Προς το παρόν δηλαδή δεν προβλέπεται να έχουμε αλλαγές στις υπάρχουσες πιάτσες».

Ο κ. Γαλανίδης διαβλέπει πως το Μετρό θα συμβάλει ραγδαία στην αύξηση της τουριστικής κίνησης στη Θεσσαλονίκη και εξηγεί πως «θα έρθει πολύς κόσμος από τα περίχωρα της Θεσσαλονίκης, για να δει το Μετρό. Αυτό θα δώσει μία τεράστια ζωντάνια στην πόλη και το κέντρο της, τουλάχιστον για το επόμενο τρίμηνο. Αίσθησή μου είναι πως για την εστίαση θα είναι ένας μαγικός Δεκέμβρης και Ιανουάριος».

Αυξημένη κίνηση με τις ευκολότερες μετακινήσεις

Αυξημένη κίνηση, με τη λειτουργία του Μετρό, περιμένει στο μαγαζί του και ο Ντίνος Ανθουλάκης που διατηρεί καφέ-μπαρ στα ανατολικά της πόλης, στην περιοχή της Μαρτίου. Λέει στη «ΜτΚ» πως πελάτες που μένουν στην Καλαμαριά, για παράδειγμα, ή ακόμα και στο κέντρο της πόλης, πολύ πιο εύκολα θα επισκέπτονται το μαγαζί του, δίκως να μετακινούν το αυτοκίνητό τους και να αναζητούν απεγνωσμένα μία θέση στάθμευσης. Παρατηρεί πως πριν από ένα εξάμηνο, στα ανατολικά και σε στάσεις του Μετρό άρχισαν ν' ανοίγουν μαγαζάκια ταχείας εξυπηρέτησης, με τσιγάρα, μπουγάτσες, καφέδες. «Εκτίμησή μου είναι πως τέτοιου είδους

μαγαζιά, θα χτυπηθούν από τα αντίστοιχα που άνοιξαν και ανοίγουν δίπλα σε στάσεις. Από εκεί και πέρα για τα καταστήματα εστίασης και διασκέδασης που βρίσκονται περίξ στασεων του Μετρό, σίγουρα θα αυξηθεί η κίνησή τους γιατί πλέον η πρόσβαση σε αυτά θα είναι πολύ πιο εύκολη, με λιγότερη ταλαιπωρία που επιφέρει η εξεύρεση πάρκινγκ ή η χρήση των αστικών λεωφορείων», σημειώνει ο κ. Ανθουλάκης και συμπληρώνει πως «περιμένουμε να ξεκινήσει να λειτουργεί το Μετρό και να τα

Αναμονή για τις μεταβολές

Ο Μιχάλης Επιτροπίδης, πρόεδρος της Ένωσης Εστιατόρων Ψητοπωλών και Καφέ Μπαρ νομού Θεσσαλονίκης λέει στη «ΜτΚ» πως εφόσον για την ώρα, το Μετρό Θεσσαλονίκης δεν εξυπηρετεί στην κίνηση των πολιτών από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη, «δεν μπορούμε να μιλάμε για νέα αγορά στην εστίαση και τη διασκέδαση. Αμέσως αποκλείεται η δυτική Θεσσαλονίκη, το ίδιο ισχύει και για τα ανατολικά της πόλης καθώς εξυπηρετούνται μόνον η Χαριλάου, η Μπότσαρη. Ενδιαφέρον υπάρχει για καταστήματα ταχείας εστίασης και παντοπωλεία που ανοίγουν στις στάσεις του Μετρό. Από εκεί και πέρα, μεταβολές ενδέχεται να υπάρξουν όταν οι γραμμές του Μετρό θα καλύπτουν και θα εξυπηρετούν ολόκληρη την πόλη». Επισμαίνει βέβαια πως θα διευκολυνθούν οι μετακινήσεις του κόσμου που θα μπορεί να αφήσει το αμάξι του, να μετακινηθεί με το Μετρό και να μην χρειάζεται να ταλαιπωρηθεί για ώρες αναζητώντας πάρκινγκ.

Σε 15 χρόνια οι επόμενες επεκτάσεις

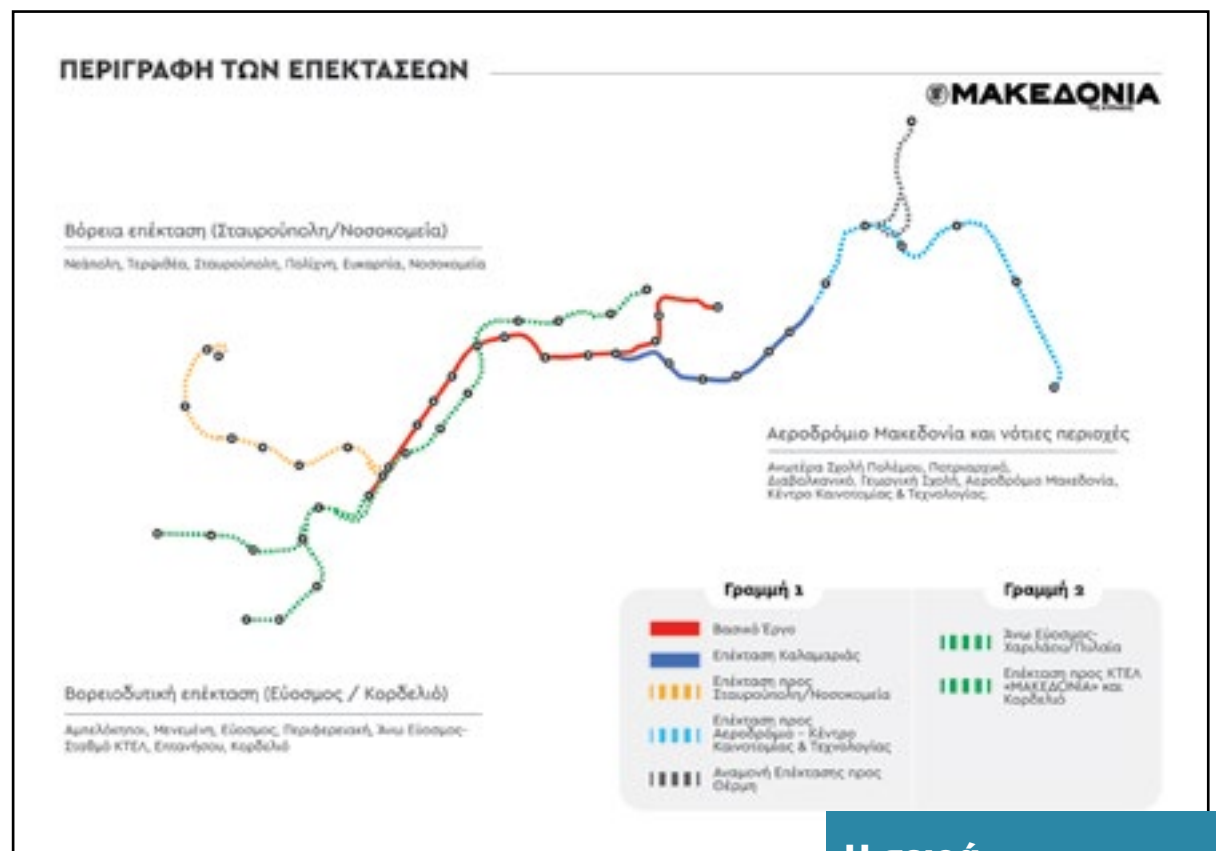
Τα 9,6 χιλιόμετρα της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης είναι μόνο η αρχή -και ως γνωστόν κάθε αρχή και δύσκολη. Η επόμενη φάση είναι οι επεκτάσεις που θα «κουμπώσουν» στη Γραμμή 1, ενώ θα δημιουργηθεί και η Γραμμή 2.

Ο δρόμος είναι μακρύς, αλλά η αρχή έγινε... Η Μελέτη Ανάπτυξης του Μετρό Θεσσαλονίκης (ΜΑΜΘ) εντόπισε ότι περιοχές με τη μεγαλύτερη αναπτυξιακή προοπτική και τη μεγαλύτερη ανάγκη συγκοινωνιακής κάλυψης στο πολεοδομικό συγκρότημα είναι στη βορειοδυτική Θεσσαλονίκη. Η σύνταξη αυτής της γενικής συγκοινωνιακής μελέτης είναι η βάση για την εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας συγκοινωνιακών έργων και την αναζήτηση χρηματοδότησης. Σημειώτεον ότι το κόστος της βασικής γραμμής μαζί με την επέκταση προς Καλαμαριά ανήλθε σε περίπου 3 δισ. ευρώ, σύμφωνα με εκτιμήσεις της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Υπό την προϋπόθεση ότι θα βρεθεί η απαραίτητη χρηματοδότηση και για τις επεκτάσεις ο σχεδιασμός είναι μέχρι το 2040 να καλύπτεται σχεδόν όλο το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης, από το Κορδελιό μέχρι το αεροδρόμιο και από τον Άνω Εύοσμο μέχρι Τούμπα, Χαριλάου και Πυλαία, με 44 σταθμούς σε μήκος 48 χιλιομέτρων. Για να έχουμε μια τάξη μεγέθους, η βασική γραμμή εκτιμάται ότι θα εξυπηρετεί 254.000 επιβάτες ημερησίως. Με τις επεκτάσεις ο αριθμός αυτός θα υπερδιπλασιαστεί, φτάνοντας τους 678.000 επιβάτες/ημέρα.

Γραμμή 1

Η βασική γραμμή σήμερα εκτείνεται από τον ΝΣΣ μέχρι τη Νέα Ελβετία. Μέχρι τα τέλη του 2025 αναμένεται να παραδοθεί και η επέκταση προς την Καλαμαριά με πέντε σταθμούς.

Μελλοντικά σχεδιάζεται επέκταση προς τη Σταυρούπολη και τα Νοσοκομεία (Παπαγεωργίου, 424 και μελλοντικά το Ογκολογικό). Η γραμμή μήκους 7,96 χλμ. θα αρχίζει από τον σταθμό Δημοκρατίας, θα περνά από τους σταθμούς Νεάπολη, Τερψιθέα, Σταυρούπολη, Πολίχνη, Ευκαρ-



πία, νοσοκομεία. Παράλληλα προβλέπεται και ένα ακόμα αμαξοστάσιο που θα εξυπηρετεί τις αυξημένες ανάγκες της γραμμής.

Σε δεύτερη φάση σειρά έχει η σύνδεση με το αεροδρόμιο σε μία γραμμή μήκους 8,72 χλμ. Θα ξεκινά μετά από τον τερματικό σταθμό Μίκρα της γραμμής της Καλαμαριάς και θα περιλαμβάνει τους σταθμούς: Σχολή Πολέμου, Πατριαρχικό, Διαβαλκανικό, Γεωργική Σχολή, Αεροδρόμιο. Επίσης, σχεδιάζεται να δημιουργηθεί «αναμονή» για επέκταση του μετρό στη Θέρμη, που θα ξεκινά από τον σταθμό Πατριαρχικό και δυνητικά θα κάνει μέχρι την περιοχή Τσαϊρία στην Περαιά, όπου σχεδιάζεται να κατασκευαστεί το τεχνολογικό πάρκο ThessINTEC.

Γραμμή 2

Η δεύτερη γραμμή θα περιλαμβάνει 17 νέους σταθμούς σε 18,41 χλμ. και προτείνεται να έχει δύο κλάδους. Ο πρώτος κλάδος θα είναι από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τον Εύοσμο και θα περιλαμβάνει τους σταθμούς: Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (σύνδεση με τη Γραμμή 1), Αμπελόκηποι, Μενεμένη, Εύοσμος, Περιφερειακή Οδός, Άνω Εύοσμος, ενώ στο τέρμα της γραμμής χω-

ροθετείται και το νέο Αμαξοστάσιο που θα εξυπηρετεί την νέα αυτή γραμμή.

Ο δεύτερος κλάδος της Γραμμής 2 θα ξεκινά επίσης από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, συνεχίζει στους Αμπελοκήπους, στο ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ στην Επτανήσου και θα καταλήγει στο Κορδελιό.

Η Γραμμή 2 θα συνδέεται με τον ΝΣΣ και το σταθμό Δημοκρατίας της Γραμμής 1 και ακολούθως η χάραξη προβλέπει να οδεύει υπογείως από την οδό Τσιμισκή, πιθανώς με σταθμό στην Αριστοτέλους, θα συνεχίζει στον σταθμό ΧΑΝΘ, θα «ανεβαίνει» και θα συνδέεται και πάλι με την Γραμμή 1 στον σταθμό «Πανεπιστήμιο», που γίνεται συγκοινωνιακός κόμβος της πόλης, εξυπηρετώντας και τις δύο γραμμές σε δύο επίπεδα. Στη συνέχεια η Γραμμή 2 θα ακολουθεί τη διαδρομή Αγίου Δημητρίου, Τούμπα, Χαριλάου, Ανωτέρα Σχολή Πολέμου, Πατριαρχικό Πυλαίας.

Για να μπορέσει να επεκταθεί το Μετρό, θα χρειαστεί ενδεχομένως να κατασκευαστεί δεύτερος σταθμός δίπλα σε εκείνον που ήδη υπάρχει στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΝΣΣ), ενώ θα πρέπει να κατασκευαστεί νέο αμαξοστάσιο για τη Γραμμή 2.

Η σειρά

Προτεραιότητα θα δοθεί στον πρώτο κλάδο της Γραμμής 2 του Μετρό, η οποία από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΝΣΣ) θα κατευθύνεται προς Άνω Εύοσμο και ΚΤΕΛ «Μακεδονία» - Κορδελιό, με εκτίμηση για εξυπηρέτηση 107.000 επιβατών ημερησίως. Ακολούθως, σειρά έχει ο κλάδος της βασικής γραμμής που με αφετηρία τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΝΣΣ) θα φτάνει στα νοσοκομεία επί της περιφερειακής οδού. Η επέκταση αυτή προβλέπεται να εξυπηρετεί περίπου 98.000 επιβάτες την ημέρα. Η τρίτη φάση υλοποίησης του σχεδίου αφορά το κομμάτι της γραμμής που θα φτάνει από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό στην ευρύτερη περιοχή της Πυλαίας, μεταφέροντας περίπου 146.000 επιβάτες την ημέρα. Στην τέταρτη φάση υλοποίησης του σχεδίου εντάσσεται η κατασκευή της επέκτασης προς το αεροδρόμιο, μήκους 8,72 χλμ συμπεριλαμβανομένων των αναμονών προς Θέρμη με πέντε σταθμούς, η οποία αναμένεται να εξυπηρετεί περί τους 41.000 επιβάτες ημερησίως.

Με καθυστέρηση και πολλές εκκρεμότητες η επέκταση προς Καλαμαριά

Ο αρχικός προγραμματισμός προέβλεπε η παράδοση της γραμμής επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά να γίνει έξι μήνες μετά την παράδοση της βασικής γραμμής. Μάλιστα, το χρονοδιάγραμμα αυτό είχε ανακοινωθεί όταν ακόμη η βασική γραμμή επρόκειτο να παραδοθεί τον Απρίλιο του 2023. Στη συνέχεια το αναθεωρημένο χρονοδιάγραμμα προέβλεπε παράδοσης της επέκτασης προς Καλαμαριά αρχικά μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2025 και στη συνέχεια μετατέθηκε για το δεύτερο. Σύμφωνα, δε, με τις τελευταίες δηλώσεις του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρήστου Σταϊκούρα αυτό πρόκειται να γίνει τελικά στο τέλος του 2025. Υπενθυμίζεται ότι η επέκταση του Μετρό στην Καλαμαριά δημοπρατήθηκε στις αρχές του 2012, η σύμβαση υπογράφηκε το 2013 και τα έργα ξεκίνησαν στις αρχές του 2014, με χρόνο ολοκλήρωσης το 2018.

Η γραμμή επέκτασης προς Καλαμαριά περιλαμβάνει πέντε σταθμούς οι οποίοι θα προστεθούν στους 13 της βασικής γραμμής, με μήκος υπόγειας γραμμής 4,78 χλμ. Έτσι, η συνολική διαδρομή θα περιλαμβάνει 18 σταθμούς και μήκος 14,38 χλμ. Οι πέντε νέοι σταθμοί βρίσκονται στις περιοχές: Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρετσού, Νέα

Κρήνη και Μίκρα. Για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού θα δρομολογηθούν άλλοι 15 συρμοί οι οποίοι θα προστεθούν στους 18 της βασικής γραμμής. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ελληνικό Μετρό ΑΕ με την ολοκλήρωση της επέκτασης προς Καλαμαριά, αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά επιπλέον 63.000 επιβάτες, να κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 12.000 ΙΧ λιγότερα, επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO2 κατά 43 τόνους ημερησίως, ενώ η απόσταση από τον τερματικό σταθμό της Μίκρας μέχρι το κέντρο της Θεσσαλονίκης αναμένεται να καλύπτεται σε μόλις 15 λεπτά. Η γραμμή της επέκτασης θα συναντά τη βασική γραμμή στον σταθμό «25ης Μαρτίου».

Η διάνοιξη των σπράγγων έχει ολοκληρωθεί χωρίς προβλήματα, καθώς στο τμήμα αυτό δεν υπήρχαν ιδιαίτερες τεχνικές δυσκολίες ούτε και αρχαιότητες. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη αρκετές εκκρεμότητες. Αυτές αφορούν την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών στους σταθμούς (έλεγχος συμβατότητας των ηλεκτρομηχανικών συστημάτων με αυτά της βασικής γραμμής, τοποθέτηση πλακιδίων, φινιρίσματα κ.ο.κ.), εργασίες στον περιβάλλοντα χώρο των σταθμών, ολοκλήρωση ελέγχων στη σιδηροδρομική επιδομή, προμήθεια των 15 συρμών,

δοκιμαστικές διαδρομές, δοκιμαστικά δομολόγια κ.λπ.

Οι απαλλοτριώσεις

Όμως, το μεγαλύτερο πρόβλημα της επέκτασης προς Καλαμαριά είναι η κατασκευή κάποιων συνοδών έργων. Το σημαντικότερο εξ αυτών είναι η διαμόρφωση της έκτασης περίξ του τερματικού σταθμού της Μίκρας ο οποίος θα λειτουργεί ως σταθμός μετεπιβίβασης και τερματικός σταθμός των λεωφορείων, από την περιοχή της ανατολικής Θεσσαλονίκης, ορισμένα από τα οποία σήμερα έχουν ως τερματικό σταθμό το ΙΚΕΑ.

Για τις εργασίες περίξ του σταθμού της Μίκρας απαιτείται να απαλλοτριωθούν 32 στρέμματα προκειμένου να κατασκευαστεί ο σταθμός μετεπιβίβασης, αλλά και για να απομείνει κάποια έκταση η οποία θα λειτουργεί ως παρκινγκ αυτοκινήτων. Ωστόσο, το θέμα της απαλλοτρίωσης αυτής της έκτασης βρίσκεται σχεδόν στο μηδέν.

Παράλληλα, υπάρχει πρόβλημα και με τη σύνδεση του σταθμού της Μίκρας με τη λεωφόρο Γεωργικής Σχολής. Η πλέον ενδεδειγμένη λύση είναι η σύνδεση να γίνει μέσω της οδού Πόντου. Η άλλη λύση είναι να χρησιμοποιηθούν τοπικές οδοί, όπως για παράδειγμα η οδός Κακουλίδη και η οδός Ικάρων, οι οποίες όμως, δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τα αρθρωτά αστικά λεωφορεία και επιπλέον θα προσθέσουν σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο σε μια περιοχική αμιγούς κατοικίας.

Η διάνοιξη της Πόντου

Η πρόσβαση στο σταθμό της Μίκρας δια μέσου της οδού Πόντου προϋποθέτει τη διάνοιξη και διαπλάτυνση αυτής της οδού, ένα έργο απαραίτητο το οποίο όμως εκκρεμεί εδώ και πολλά χρόνια. Κύρια αιτία γι' αυτό είναι η ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων που απαιτούνται, για τις οποίες χρειάζονται περί τα 10 εκατομμύρια ευρώ. Το ποσό αυτό είναι αδύνατον να καταβληθεί από τον δήμο Καλαμαριάς, με τη σημερινή αλλά και τις προηγούμενες δημοτικές αρχές να προσπαθούν να πείσουν τις εκάστοτε κυβερνήσεις να δώσουν τα χρήματα αυτά ώστε να ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις. Χωρίς αυτή την προϋπόθεση δεν μπορεί να προχωρήσει η διάνοιξη της οδού Πόντου μέχρι τον τερματικό σταθμό της Μίκρας. Αυτή τη στιγμή δεν έχει καν προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για το έργο της διάνοιξης ενώ δεν υπάρχουν ούτε οι μελέτες εφαρμογής. Υπάρχει μόνο μία προμελέτη η οποία εκπονείται από τον δήμο Καλαμαριάς αλλά αφορά έργα οδοποιίας. Επιπλέον, εκτός από τη διάνοιξη θα πρέπει να βρεθεί λύση της διασύνδεσης της οδού Πόντου με τη λεωφόρο Γεωργικής Σχολής καθώς σήμερα η Πόντου καταλήγει στην περιφερειακή τάφρο.

Σε επανειλημμένες δηλώσεις της η δήμαρχος Χρύσα Αράπογλου επισημαίνει ότι χωρίς τη διάνοιξη της Πόντου η κίνηση προς τους σταθμούς του Μετρό και ιδιαίτερα προς αυτόν της Μίκρας θα είναι πάρα πολύ δύσκολη. Ειδικότερα, δε, σε ό,τι αφορά τον σταθμό της Μίκρας η κ. Αράπογλου σημειώνει ότι ακόμα δεν έχει ξεκαθαρίσει ούτε το θέμα των απαλλοτριώσεων, αλλά ούτε και ο συνολικός σχεδιασμός για τη λειτουργία του.



Χάρης Μαρκόπουλος

Προπονητής μπάσκετ Ηρακλή



Θεωρώ ότι το μετρό θα βοηθήσει πολύ τους Θεσσαλονικείς, καθώς θα τους δώσει τη δυνατότητα να φτάνουν πιο εύκολα και γρήγορα στον προορισμό τους. Είναι ένα έργο που το περιμένουμε χρόνια και περιμένουμε να δούμε πλέον στην πράξη τα αποτελέσματά του για την πόλη.

Διογένης Δασκάλου

Μουσικός - performer



Οι προσδοκίες μου από τη λειτουργία του Μετρό είναι οι αναμενόμενες για μία κοσμοπολίτικη πόλη που θέλουμε να είμαστε. Εννοείται ότι θα σταματήσει η γκρίνια για όλη αυτή την ιστορία και φυσικά προσδοκώ σε μία άλλη πόλη γιατί νομίζω ότι οι ανέσεις δημιουργούν και μία άλλη κουλτούρα στους ανθρώπους που τις καίρονται. Και ένας κρυφός πόθος που έχω είναι να δημιουργηθεί μια άλλη πόλη κάτω απ' την πόλη. Δηλαδή όπως συμβαίνει συνήθως στις μεγάλες πόλεις του εξωτερικού από τους μουσικούς μέχρι οτιδήποτε άλλο μπορεί να φανταστεί κάποιος ακόμη και τα διαφημιστικά ταμπλόιντ που είναι πολύ πιο καθαρά και ενδιαφέροντα σε μια τέτοιου είδους μετακίνηση.

Θανάσης Κωνσταντινίδης

Χρυσός Παραολυμπιονίκης Παρίσι 2024



Έχοντας εμπειρία από τα μετρό πολλών πόλεων σε διάφορα μέρη ανά τον κόσμο, αλλά και από την πρωτεύουσα της Ελλάδας, την Αθήνα, θεωρώ πως είναι ένα έργο το οποίο θα βοηθήσει σίγουρα τους πολίτες και επισκέπτες της Θεσσαλονίκης. Εξίσου χρήσιμο θα είναι και για τους ανθρώπους ΑμεΑ, καθώς είναι ένα απολύτως προσβάσιμο μέσο μεταφοράς γι' αυτούς.

Δημήτρης Ζερβουδάκης

Τραγουδοποιός, ερμηνευτής



Η αλήθεια είναι ότι είναι ένας ευσεβής πόθος της Θεσσαλονίκης το Μετρό που θα μπει στη ζωή μας, ελπίζουμε στην ώρα του, πλέον, μετά τις τελευταίες ανακοινώσεις. Δεν συζητώ το πόσο πραγματικά περιμένουμε να φανεί η χρησιμότητά του, όσον αφορά τις παραγωγικές και κοινωνικές μας δραστηριότητες. Θα μου επιστρέψετε να σταθώ

και κάπου αλλού και λόγω ιδιότητας: ελπίζω με όλη τη δύναμη της ψυχής μου όλα αυτά τα σημεία του Μετρό να γίνουν σημεία πολιτισμού για τον ζώντα πολιτισμό, της Θεσσαλονίκης και να μετατραπούν σε σκηνές, μικρές και μεγαλύτερες, με ελευθερία και αγάπη προς την τέχνη, προς το πραγματικά υπερδραστήριο καλλιτεχνικό δυναμικό της πόλης μας. Γιατί υπάρχει πραγματικά πολύ δυναμικό και αυτό θα είναι μια πάρα πολύ καλή ευκαιρία στο πλαίσιο της άσκησης της τέχνης μας στον δρόμο, όπως δικαιούμαστε και έχει θεσμοθετηθεί πλέον εδώ και χρόνια και με την προσπάθεια του Συλλόγου Μουσικών Βορείου Ελλάδος να ανοίξουν αυτές οι στάσεις να ανοίξουν αυτά τα σημεία και στους καλλιτέχνες της πόλης.

Μαρία Κομπατσιάρη

Εικαστικός



Από το Μετρό της πόλης περιμένω ό,τι περιμένουν όλοι οι πολίτες της Θεσσαλονίκης: Μία αναβάθμιση κυκλοφοριακή, μία ισάξια με τις ευρωπαϊκές

πόλεις, που οι πολίτες της να αναβαθμιστούν σε κατηγορία. Αλλά αυτό που πραγματικά περιμένω με ανυπομονησία είναι να θαυμάσω την τέχνη στον δημόσιο χώρο μέσω των σταθμών που θα διακοσμούνται με έργα τέχνης, διότι στη Θεσσαλονίκη αξίζει αυτή η προβολή της τέχνης. Έχει τόσους άξιους καλλιτέχνες που το έργο τους, δυστυχώς, δεν εμφανίζεται στον δημόσιο χώρο, όπως θα έπρεπε. Τώρα μας δίνεται η ευκαιρία να το χαρούμε περισσότερο και ελπίζω να είναι μια καλή αρχή και να έχει μία συνέχεια.

Θωμά Βαρδάλη

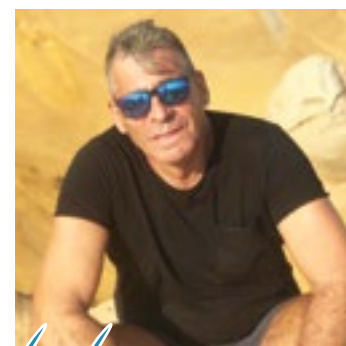
Αρχηγός γυναικείας ομάδας ποδοσφαίρου ΠΑΟΚ



Είναι πολύ ευχάριστο που μετά από τόσα χρόνια και τόση αναμονή επιτέλους το Μετρό στη Θεσσαλονίκη είναι έτοιμο. Από μόνο του είναι ένα πολύ σημαντικό έργο. Σίγουρα, θα είναι μεγάλη ανακούφιση για την πόλη και την καθημερινότητα των πολιτών, ιδίως αυτή την περίοδο που εκτελούνται και τα έργα του fly over. Ας ελπίσουμε ότι σύντομα θα επεκταθεί περισσότερο.

Γιάννης Σερβετάς

Ραδιοφωνικός παραγωγός-ηλεκτρονικός-συγγραφέας



Από το 1987, μικρό παιδί, καθόμουν εκεί μπροστά στην «τρύπα του Κούβελα» και περιμένα υπομονετικά τον συρμό του Μετρό που θα με κατέβαζε στο κέντρο. Όλα αυτά τα χρόνια που περιμένα, έκανα όνειρα και φανταζόμουν πώς θα ήταν η ζωή μου με το Μετρό. Και τώρα που έφτασε η ώρα, αυτό θα συνεχίσω να κάνω. Θα ονειρεύομαι και θα προσμένω ότι θα με πάει και στο αεροδρόμιο και στην Επανομή και στη Χαλκιδική... Άλλωστε, κάνω προπόνηση 50 χρόνια τώρα. Με το Μετρό θα προσπαθήσω να συνεχίσω να ονειρεύομαι...

Δημήτρης Νικολούδης

Ερμηνευτής



Μετρό Θεσσαλονίκης. Μου είναι δύσκολο να το πιστέψω. Οι μέρες όμως πλησιάζουν και θα βρεθούμε μπροστά και μέσα σε αυτό που περιμένουμε όλοι οι επίμονοι Θεσσαλονικείς. Μακάρι να είναι η ευκαιρία (γιατί δεν υπάρχουν πολλές) για τη βελτίωση της Θεσσαλονίκης.

Έφη Σταμούλη

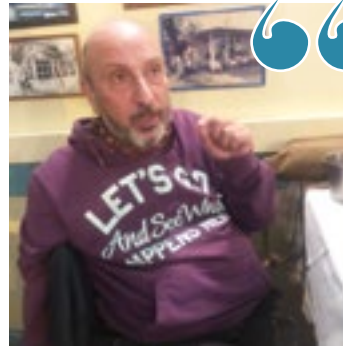
Ηθοποιός, ομότιμη καθηγήτρια Τμήματος Θεάτρου Σχολής Καλών Τεχνών ΑΠΘ



Μετά από ατελείωτες καθυστερήσεις, απανωτά λάθη, με κορυφαίο εκείνο της απομάκρυνσης των αρχαιοτήτων της Βενιζέλου, έχοντας σπάσει κάθε ρεκόρ προσμονής για την παράδοση, με λόγια, λόγια κι άλλα λόγια που απαξίωσαν εντελώς ένα μεγάλο έργο υποδομής, το μετρό επιτέλους ξεκινά. Ας αφήσουμε τις γκρίνιες, δεν ωφελούν πια, κι ας ελπίσουμε πως θα αποδειχθεί πραγματικά χρήσιμο.

Σάκης Σερέφας

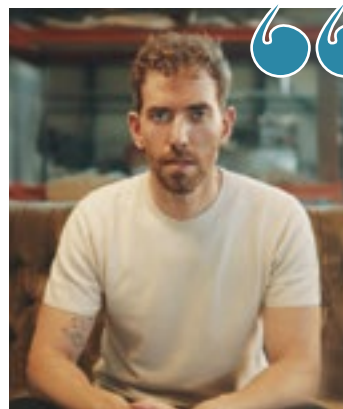
Ποιητής-συγγραφέας



Αυτό είναι μεζές από Μετρό. Περιμένω να το δω να διαστέλλεται, να φτάνει στο αεροδρόμιο, στην Ευκαρπία, στη Σταυρούπολη, στον Εύοσμο, να μυρμηγκιάζει από την πιτσιρικαρία που βουλιάζει τα σαββατόβραδα τις πιάτσες των λεωφορείων στο πέταλο στην πλατεία Αριστοτέλους και στην πλατεία Ελευθερίας.

Αλέξανδρος Τζοβάνι

Ερμηνευτής



Η ευχή μου είναι το Μετρό να είναι η αρχή για μία καινούρια σελίδα εκσυγχρονισμού της πόλης μας. Μία νέα σελίδα εξωστρέφειας στον πολιτισμό, στις τέχνες και το πνεύμα. Να γίνει επιτέλους η Θεσσαλονίκη αυτό που της αξίζει. Ένας φάρος έμπνευσης. Και αυτό είναι μια απόφαση που αφορά τον καθένα ξεχωριστά από εμάς. Ας γίνουμε εμείς η αλλαγή που θέλουμε να δούμε στον κόσμο.

Κωνσταντίνος Χατζησάββας

Ηθοποιός ΚΘΒΕ



Αυτό που πιστεύω είναι η σκανδαλώδης καθυστέρηση δεν είχε να κάνει με τις δυσκολίες ως προς τα αρχαία αλλά αυτές ήταν δικαιολογίες γιατί κέρδιζαν κάποιοι άνθρωποι με την

καθυστερήση, χρήμα πολύ χρήμα το οποίο πλήρωνε ο λαός. Παρόλα αυτά παρά τη σκανδαλώδη καθυστέρηση εύχομαι να λύσει ένα από τα πολύ βασικά προβλήματα της πόλης που είναι το κυκλοφοριακό. Έχω έναν κολλητό μου φίλο που είναι συγκοινωνιολόγος. Χρόνια πριν τα συζητούσαμε. Μου έλεγε για διάφορα προβλήματα που είχε ο σχεδιασμός. Παρόλα αυτά λέω ότι χοντρικά είναι ένα επίπεδο πάνω για την πόλη, έπρεπε να γίνει, με όση καθυστέρηση έγινε και τώρα εύχομαι ο καθαρός στόχος που είχε που είναι η αποσυμφόρση η κυκλοφοριακή να επιτευχθεί.

Ισίδωρος Ζουργός

Συγγραφέας



Ύστερα από έναν μαραθώνιο υπομονής φτάνουμε στον τερματισμό. Φαίνεται πως ήρθε η ώρα να βάλουμε στο υπόγειο της μνήμης μια σειρά από αστοχίες, λάθη και μια μακροχρόνια διελκυστίνδα και να ευχηθούμε μια εξαρκής ασφαλή λειτουργία και φυσικά επέκταση, μία διακλάδωση των γραμμών ικανή να εξυπηρετήσει τις αστικές ανάγκες του παρόντος και του μέλλοντος. Με την προσδοκία λοιπόν για πολλές υπόγειες αρτηρίες στο σώμα της πόλης.

Προσδοκίες από την έλευση του Μετρό

είπαν



ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ



Δώσε
Δύναμη στη
Μακεδονία!

Ετήσια
συνδρομή

150 €

Συμπεριλαμβάνει
μεταφορικά έξοδα
& ΦΠΑ