

Νέα εποχή στα ΜΜΜ της Θεσσαλονίκης: Παρουσιάστηκε το ηλεκτρονικό εισιτήριο «ThessTicket» και η κάρτα «ThessCard»

2024/09/03 22:12 στην κατηγορία ΜΜΜ

Τα βήματα για τον τελικό ανασχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών ενόψει της λειτουργίας του Μετρό συζητήθηκαν σε ειδική εκδήλωση του ΟΣΕΘ και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα το Νέο Συγκοινωνιακό Χάρτη της Θεσσαλονίκης, παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Υφυπουργού Εσωτερικών, αρμόδιου για θέματα Μακεδονίας - Θράκης, βουλευτών, αυτοδιοικητικών και εκπροσώπων φορέων και αρχών της Θεσσαλονίκης.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σταϊκούρας δήλωσε: «Η Θεσσαλονίκη μεταμορφώνεται! Αποκτά, μετά από χρόνια, σύγχρονα λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και, σε λιγότερο από τρεις μήνες, θα διαθέτει ένα νέο σύγχρονο μέσο, το Μετρό, και σε λιγότερο από τρία χρόνια μία σύγχρονη εσωτερική περιφερειακή οδό, το Flyover».

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών χαρακτήρισε μεγάλη πρόκληση να διαμορφωθεί ένας νέος, λειτουργικός και έξυπνος συγκοινωνιακός χάρτης για τη συμπρωτεύουσα, καλώντας τις διοικήσεις, αλλά και τους εργαζόμενους των συγκοινωνιακών φορέων να συνεργαστούν, στενά και δημιουργικά, ώστε, την ημέρα που θα ανοίξει τις πύλες του το Μετρό να έχουμε προνοήσει για την αρμονική ενσωμάτωση του νέου μέσου στο σύστημα των αστικών μετακινήσεων.

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά: «Να συνδυάσουμε τη λειτουργία του Μετρό με τις λεωφορειακές γραμμές, επιτυγχάνοντας το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα για τις μετακινήσεις του πολίτη, στο κέντρο και τα προάστια της πόλης. Τα δύο διαθέσιμα μέσα πρέπει και θα λειτουργούν συμπληρωματικά, συνεργατικά και αλληλοτροφοδοτούμενα, επιτυγχάνοντας την καλύτερη δυνατή, συνδυαστική ή μη, χρήση τους. Ένας καλός σχεδιασμός θα αποφέρει τεράστια οφέλη στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, το κυκλοφοριακό και το περιβάλλον».

Ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις Υποδομές, Νίκος Ταχιάος σημείωσε: «Πρέπει να πιστωθεί στην πολιτική ηγεσία του Κυριάκου Μητσοτάκη και στις πολιτικές ηγεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και

στις προηγούμενες και σημερινές, ότι έκανε ό,τι μπορούσε για να τελειώσει το Μέτρο και όχι μόνο για να τελειώσει το Μετρό.



Τα

χρήματα που δόθηκαν στο Δήμο Θεσσαλονίκης για απαλλοτριώσεις για να γίνει ο σταθμός μετεπιβίβασης Ψελλού υπερβαίνουν τα 25 εκατομμύρια ευρώ. Δεν είναι μικρό ποσό. Αθροιστικά τόσο μεγάλο ποσό για απαλλοτριώσεις -και επιτρέψτε μου να έχω μια πολύ μακρά γνώση του τι έχει γίνει στο Δήμο Θεσσαλονίκης- δεν έχει δοθεί ποτέ. Και επίσης, δεν βλέπω τη δήμαρχο Καλαμαριάς ανάμεσά μας, νομίζω ότι δεν πρέπει να ανησυχεί και εκείνη για την οδό Πόντου, θα βρεθεί λύση και για την οδό Πόντου. Κολοβό μετρό δεν θα γίνει. Η Θεσσαλονίκη θα έχει αυτό το οποίο πραγματικά της αξίζει.

Η δική μου η θέση είναι ότι σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό οι καθυστερήσεις του Μετρό στη Θεσσαλονίκη, οφείλονται στη Θεσσαλονίκη. Πρέπει να τις αναζητήσουμε στην Θεσσαλονίκη. Εάν θέλουμε να αποκτήσουμε αυτή τη λέξη που ακούστηκε προηγουμένως ως χαρακτηριστικό της πόλης και να λέγεται «μεγαλούπολη», δεν πρέπει απλώς να βάλουμε το Μέτρο στη ζωή μας. Πρέπει να ξεπεράσουμε όλα εκείνα τα προβλήματα που μας οδήγησαν, να καθυστερήσει το Μετρό. Αυτό είναι ένα μεγάλο δίδαγμα, το οποίο εγώ πιστεύω ότι πρέπει να έχουμε από την υπόθεση που λέγεται Μέτρο. Τα υπόλοιπα θα τα δούμε στην πράξη».

Ο Υφυπουργός Μεταφορών Βασίλης Οικονόμου ανέφερε: «Η Θεσσαλονίκη κάνει το επόμενο μεγάλο βήμα προς τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με την παρουσίαση του νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη, που στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Το νέο μοντέλο αστικών συγκοινωνιών περιλαμβάνει την πολυαναμενόμενη λειτουργία του Μετρό και επιδιώκει να δημιουργήσει ένα σύγχρονο και βιώσιμο πλαίσιο κινητικότητας. Στόχος είναι η συνέργεια των αστικών και υπεραστικών μέσων μεταφοράς, ώστε να εξυπηρετούνται πλήρως οι ανάγκες των πολιτών. Το σχέδιο περιλαμβάνει ανασχεδιασμό των λεωφορειακών γραμμών προς τροφοδοσία του Μετρό, διοικητική αναδιάρθρωση με νέο ΟΑΣΘ και διεθνή διαγωνισμό για τις περιοχές εκτός πολεοδομικού συγκροτήματος.

Επιπλέον, το σχέδιο περιλαμβάνει Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για προώθηση της ασφαλούς και άνετης κινητικότητας μέσω υποδομών για περπάτημα, ποδηλασία και έξυπνα συστήματα. Αυτή η παρέμβαση στοχεύει στην αναβάθμιση της ζωής των πολιτών και στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής».

Η Γενική Γραμματέας Μεταφορών Δέσποινα Παληαρούτα ανέφερε: «Με μεγάλη μου χαρά η πρώτη δημόσια παρουσία μου, ως Γενική Γραμματέας Μεταφορών, συμπίπτει με αυτή την ιδιαίτερα σημαντική στιγμή για τη Θεσσαλονίκη, που παρουσιάζεται ο «Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης» και είναι σε εξέλιξη ή ολοκληρώνονται σημαντικά έργα, όπως η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, η αναδιοργάνωση του ΟΑΣΘ και το σπουδαίο έργο του Μετρό.

Όλα αυτά τα έργα αυτά προβλέπεται να αλλάξουν άρδην τον συγκοινωνιακό χάρτη της πόλης, βελτιώνοντας ουσιαστικά το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο και, κατ' επέκταση, την καθημερινότητα χιλιάδων συμπατριωτών μας.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καλούμαστε να διαχειριστούμε τους όποιους «κραδασμούς» προκύψουν από τις νέες δράσεις που πραγματοποιούμε και λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες και τις προκλήσεις του μέλλοντος, στοχεύουμε να αναβαθμίσουμε περαιτέρω τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, αξιοποιώντας καινοτόμες και πρωτοποριακές τεχνολογίες».

Για τις νέες συγκοινωνιακές συνθήκες που δημιουργούνται στην πόλη της Θεσσαλονίκης με την επικείμενη παράδοση και λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης, **μίλησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. κ. Νίκος Κουρέτας**, τονίζοντας πως «Στις 30 Νοεμβρίου μπαίνει το Μετρό στη ζωή της πόλης. Για πρώτη φορά θα λειτουργήσει στη Θεσσαλονίκη ένα μέσο αξιόπιστο και αποτελεσματικό, με τα ποσοστά απόδοσης δρομολογίων στην ώρα τους να φτάνουν στο επίπεδο του 99%.»

Ο κ. Κουρέτας υπογράμμισε ότι η λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης σε συνδυασμό με την κυκλοφορία των 110 νέων ηλεκτρικών λεωφορείων θα οδηγήσουν σε άλμα του ποσοστού της δημόσιας συγκοινωνίας, από το 15%, που είναι σήμερα, στο 50%.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. κατέληξε λέγοντας πως « Η λειτουργία του Μετρό θα φέρει ουσιαστική μετάβαση στη βιώσιμη αστική κινητικότητα, κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση στο κέντρο της Θεσσαλονίκης και μια σημαντική βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Θα αφήσει θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα και μια μοναδική πολιτιστική κληρονομιά στη Θεσσαλονίκη».

Για την προσπάθεια που γίνεται ώστε οι Θεσσαλονικείς να αγαπήσουν και πάλι τον ΟΑΣΘ **μίλησε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού, Κώστας Ταγγίρης**. «Δημιουργούμε την προίκα που θα χρειαστεί ο Οργανισμός, και τις προϋποθέσεις για να πετύχει το νέο μοντέλο αστικών μεταφορών με τη λειτουργία του μετρό που έρχεται» τόνισε και ανέλυσε την «νέα εποχή του ΟΑΣΘ», με τα 110 καινούργια ηλεκτρικά λεωφορεία στους δρόμους της δυτικής Θεσσαλονίκης, τον σταθμό φόρτισης στη Σταυρούπολη και τις 190 προσλήψεις μετά από 12 χρόνια.

Τη θεσμική ανασυγκρότηση του ΟΣΕΘ και τη μετατροπή του σε Αρχή Μεταφορών ανέλυσαν ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, Γιάννης Καλογερούδης και Γιάννης Τόσκας, παρουσιάζοντας τον νέο ρόλο του Οργανισμού. «Κάτω από την «ομπρέλα» του Υπουργείου Μεταφορών

και Επικοινωνιών, ο ΟΣΕΘ ΑΕ, σχεδιάζει, εποπτεύει, ελέγχει και καταστρώνει την πολιτική και τις κατευθύνσεις για κάθε Φορέα Συγκοινωνιακού Έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης έχοντας την ευθύνη για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος Δημόσιων Συγκοινωνιών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης» **ανέφερε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του ΟΣΕΘ Γιάννης Καλογερούδης.**

«Ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ Α.Ε.) ως Αρχή Μεταφορών, βρίσκεται σε διαδικασία ανασχεδιασμού του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης ενόψει της λειτουργίας του Μετρό.

Στόχος είναι τα δύο διαθέσιμα ΜΜΜ, να λειτουργούν συμπληρωματικά, επιτυγχάνοντας την καλύτερη δυνατή, χρήση τους. Αξιολογώντας τις λεωφορειακές γραμμές του υφιστάμενου δικτύου, την εμπειρία του και άλλα συμπληρωματικά στοιχεία, ο ΟΣΕΘ, κατέληξε στα χαρακτηριστικά μιας νέας πρότασης, ενός Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη, με αντικείμενο την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών αρχικά για την έναρξη λειτουργίας της βασικής γραμμής του Μετρό και σε δεύτερο χρόνο για την έναρξη λειτουργίας της επέκτασης του Μετρό προς Καλαμαριά.

Η ολοκλήρωση της οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος των λεωφορειακών γραμμών της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, αναμένεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν την έναρξη λειτουργίας του Μετρό» κατέληξε ο κ. Τόσκας.

Μέσα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, διαμορφώνεται με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ο «Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Θεσσαλονίκης».

Οι βασικές παράμετροι του σχεδιασμού παρουσιάστηκαν στην εκδήλωση και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Διατήρηση και δημιουργία νέων τροφοδοτικών στο παραλιακό μέτωπο λεωφορειακών συνδέσεων
- Διατήρηση συμπληρωματικών με το ΜΕΤΡΟ λεωφορειακών γραμμών κορμού και κατάργηση τμημάτων που συμπίπτουν με την χάραξη του ΜΕΤΡΟ
- Ελάφρυνση κυκλοφορίας βασικών οδικών αξόνων της πόλης
- Διατήρηση και εποπτεία λεωφορειολωρίδων
- Απρόσκοπτη μετεπιβίβαση από το ένα μέσο στο άλλο μέσω εφαρμογής ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής και χρήσης ενιαίου ηλεκτρονικού εισιτηρίου
- Ολοκλήρωση απαιτούμενων μελετών και έργων για την πλήρη αξιοποίηση των σταθμών μετεπιβίβασης και της περιμετρικής ζώνης στους σταθμούς Νέα Ελβετία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός και Μίκρα

- Εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών στάθμευσης

Όπως τονίστηκε από τον διευθυντή συγκοινωνιακού σχεδιασμού Σαμ Σαλέμ, με αυτά τα δεδομένα, προωθούνται τροποποιήσεις και ενισχύσεις συγκεκριμένων γραμμών που είτε θα ξεκινούν από τους υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς ΚΤΕΛ ΝΣΣ ΙΚΕΑ είτε από τον νέο σταθμό μετεπιβίβασης ΝΕΑ ΕΛΒΕΤΙΑ.

Ενδεικτικά:

- 10 γραμμές κορμού συμπεριλαμβανομένης της γραμμής του Αεροδρομίου και γραμμές που διέρχονται από το κέντρο της πόλης και από την οδό Τσιμισκή διατηρούνται ως έχουν,
- 34 περιαστικές (στην πλειοψηφία τους) γραμμές διατηρούνται στους υπάρχοντες τερματικούς σταθμούς ΚΤΕΛ, ΝΣΣ, ΙΚΕΑ, ενώ ορισμένες μετακινούνται στο σταθμό μετεπιβίβασης Νέα Ελβετία (πχ Ν 58, Ν 36 και Ν 66), 28 γραμμές του πολεοδομικού συγκροτήματος τροποποιούνται ώστε να λειτουργούν τροφοδοτικά στο ΜΕΤΡΟ (για παράδειγμα Ν 17 και Ν 37 που θα προσεγγίζουν το κέντρο μέχρι το σταθμό Μετρό «Συντριβάνι»).

Η εξυγίανση του άξονα της Αριστοτέλους που προωθεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης προϋποθέτει τη συνεργασία του ΟΣΕΘ με το Δήμο και τους Φορείς για τη σταδιακή απομάκρυνση των «τερματικών» που υπάρχουν σήμερα (αποδέσμευση από το λεγόμενο «πέταλο Αριστοτέλους»).

Στην ημερίδα παρουσιάστηκε η λειτουργία του ενοποιημένου, δια λειτουργικού Αυτοματοποιημένου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ). Στο χώρο της εκδήλωσης τοποθετήθηκε το αυτόματο σύστημα πολιτικής κομίστρου και έγινε επίδειξη σε πραγματικό χρόνο της έκδοσης, επικύρωσης και ακύρωσης του ηλεκτρονικού εισιτηρίου «ThessTicket» και της κάρτας «ThessCard», που θα χρησιμοποιούν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης για τις μετακινήσεις τους από τις 30 Νοεμβρίου και μετά την έναρξη της βασικής γραμμής του Μετρό.

Το Αυτοματοποιημένο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου της Θεσσαλονίκης υλοποιείται μέσω της Σύμβασης «Ψηφιακός Μετασχηματισμός, Τηλεματική και Ενιαίο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου» μεταξύ της Κοινωνίας της Πληροφορίας ΑΕ και της Κ/Ξ ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ - INDIGITAL - AMCO για τον σχεδιασμό, την εγκατάσταση, τη συντήρηση και την τεχνική διαχείριση του συστήματος.

Περιλαμβάνει μεγάλη «γκάμα» εναλλακτικών λύσεων για την μετακίνηση των επιβατών που σχεδιάζονται όπως: Εισιτήριο απεριορίστων μετεπιβιβάσεων διάρκειας 70 λεπτών, το εισιτήριο δύο διαδρομών (μετ' επιστροφής), το εισιτήριο 10+1, το εισιτήριο διαδρομών ειδικής χρήσης για αεροδρόμιο, γραμμή Express, το ημερήσιο εισιτήριο, το τουριστικό 3 ημερών, οι κάρτες απεριορίστων διαδρομών και λοιπές

κάρτες (μαθητικές, φοιτητικές, ΑΜΕΑ).

Όπως ειπώθηκε στην εκδήλωση από την διευθύντρια λειτουργίας ΟΣΕΘ ΑΕ, Κατερίνα Τσαβάλα, με τη χρήση του νέου εισιτηρίου, δίνεται η δυνατότητα ανάπτυξης νέων υπηρεσιών αστικής μετακίνησης με τον συνδυασμό πολλαπλών ΜΜΜ, μέσω χρήσης ψηφιακών πλατφορμών MaaS (Mobility as a Service). Ενώ με τον έλεγχο του νέου εισιτηρίου μειώνεται η εισιτηριοδιαφυγή, επομένως, και η απώλεια εσόδων.

Ειδική αναφορά έγινε από την τεχνική γεωλόγο και μέλος του ΟΣΕΘ Φυγαλία Παπαγεωργίου στην αναγκαιότητα δημιουργίας πολυτροπικών τερματικών σταθμών στη Νέα Ελβετία ενώ αναλύθηκαν τα χαρακτηριστικά του εν λόγω σταθμού. Έγινε αναφορά στην αναδιάταξη του υφιστάμενου χώρου του νέου σιδηροδρομικού σταθμού (ΝΣΣ), ώστε να δημιουργηθεί ένας σύγχρονος σταθμός μετεπιβίβασης στα πρότυπα του σταθμού της Νέας Ελβετίας και του σταθμού στη Μίκρα, με την ολοκλήρωση της επέκτασης του μετρό προς την Καλαμαριά.

Εκτενής αναφορά έγινε από τον Παναγιώτη Παπαϊωάννου ομότιμο καθ ΑΠΘ συγκοινωνιολόγο και σύμβουλο του ΟΣΕΘ στον ανοικτό διεθνή διαγωνισμό που είναι σε εξέλιξη για την ανάθεση συγκοινωνιακού έργου στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης.