

ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ ΤΟ 100% ΤΩΝ ΣΗΡΑΓΓΩΝ ΚΑΙ ΗΔΗ ΑΡΧΙΣΑΝ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑ

Ολοταχώς το μετρό Θεσσαλονίκης

Στα τέλη του 2019

προβλέπεται να ξεκινήσουν τα δοκιμαστικά δρομολόγια, με προοπτική μέσα στο 2020 να δοθούν στην κυκλοφορία οι πρώτοι εννέα σταθμοί από το Σιντριβάνι ως τη Νέα Ελβετία

Της ΧΑΡΑΣ ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ

Τα δύσκολα είναι πια πίσω για το μετρό της Θεσσαλονίκης, που ξεκίνησε το 2006 με προοπτική να δοθεί στην κυκλοφορία σε μία εξαετία, αλλά... εκτροχιάστηκε από τα μέσα του 2012, όταν οι κατασκευές ήταν μόλις στο 18%. Από τα μέσα του 2015 τα εργοτάξια ζωντάνεψαν και λίγο αργότερα κάλυψαν και την επέκταση προς Καλαμαριά, καταγράφοντας μόνον ρεκόρ ταχύτητας. Τον Μάρτιο του 2016 ξεκίνησαν και πάλι οι δύο μετροπόντικες, τα τεράστια μηχανήματα που κατασκευάζουν τις διδύμες σήραγγες. Την περασμένη Τρίτη, σχεδόν δύο μήνες μετά την «Ελλη», ο «Φρίξος», ο δεύτερος μετροπόντικας, μπήκε στον τελευταίο σταθμό της 25ης Μαρτίου και πλέον ολοκληρώθηκε το 100% των σήραγγων, που είναι το πιο δύσκολο και απρόβλεπτο κομμάτι των έργων σε ένα μετρό λόγω των γεωλογικών θεμάτων.

Αρχαιότητες

Στη βασική γραμμή των 9,6 χλμ. από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΝΣΣ) ως τη Νέα Ελβετία έχει ολοκληρωθεί το 80% των έργων στους συνολικά 13 σταθμούς. Από αυτούς, οι έντεκα είναι σε προχωρημένο στάδιο, ενώ οι καθυστερή-



Στον σταθμό «Παπάφης» έχει ήδη ολοκληρωθεί η κατασκευή του εσωτερικού

σεις στη Βενιζέλου και την Αγίας Σοφίας οφείλονται στις αλλαγές που έγιναν πριν από μιά διετία στις μελέτες για να αναδειχθούν οι σημαντικές αρχαιότητες που ήρθαν στο φως.

Στο 60% βρίσκεται η πρόοδος των έργων στην πρώτη επέκταση προς Καλαμαριά, μήκους 4,77 χλμ. με πέντε σταθμούς. Τα έργα της ξεκίνησαν το 2013 και προχωρήσαν ταχύτερα από τη βασική γραμμή, στην οποία μπήκαν με την... διπλή, αφού κατασκεύασαν το τελευταίο κομμάτι του 1,9 χλμ. Στην Πυλαία βρίσκεται σε εξέλιξη το αμαξοστάσιο και το κέντρο ελέγχου του μετρό, που θα στεγαστούν σε δύο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτίρια με συνολική επιφάνεια 50.000 τετραγωνικά. Στους περισσότερους σταθμούς, για πρώ-

τη φορά από το 2006, άρχισαν να περιορίζονται τα εργοτάξια, που είχαν προκαλέσει «πονοκέφαλο» της κυκλοφορίας και κυρίως αφορμή για το νέκρωμα των καταστημάτων στους γύρω δρόμους. Σε προχωρημένο στάδιο βρίσκεται το στρώσιμο των γραμμών και οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, ενώ στα τέλη Αυγούστου αναμένεται να φτάσει το πρώτο βαγόνι, που θα είναι το πιο πολύτιμο στοιχείο της φετινής Διεθνούς Εκθέσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ).

Με αυτά τα δεδομένα, φαίνεται πως το πολυπαθό έργο μπαίνει επιτέλους στην τελική ευθεία και όλα δείχνουν πως θα υλοποιηθεί το χρονοδιάγραμμα που έχει θέσει η κρατική εταιρεία **Αττικό Μετρό**, που έχει την ευθύνη των έργων, και ο αρμόδιος υπουργός Χρήστος



Σε προχωρημένο στάδιο βρίσκονται το στρώσιμο των γραμμών και οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, ενώ στα τέλη Αυγούστου αναμένεται να φτάσει το πρώτο βαγόνι, που θα είναι το πιο πολύτιμο στοιχείο της φετινής ΔΕΘ

Σπίρτζης. «Είμαστε ένα βήμα πιο κοντά στην ολοκλήρωση του έργου», δήλωσε ο καθηγητής Γιάννης Μυλόπουλος, πρόεδρος της **Αττικό Μετρό**.

Στα τέλη του επόμενου έτους προβλέπεται να ξεκινήσουν τα δοκιμαστικά δρομολόγια, με προοπτική μέσα στο 2020 να δοθούν στην κυκλοφορία οι πρώτοι εννέα σταθμοί από το Σιντριβάνι ως τη Νέα Ελβετία.

Επέκταση

Δύο χρόνια αργότερα θα ακολουθήσει η επέκταση προς Καλαμαριά, πιθανότατα με το κομμάτι της βασικής γραμμής από το Σιντριβάνι ως το ΝΣΣ, αφού θα εξαρτηθεί από την πρόοδο των εργασιών στους σταθμούς Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας, όπου θα διαμορφωθούν χώροι για την παρουσίαση αρχαιοτήτων, ένα είδος ανοικτού μουσείου.

Μέσα στο φθινόπωρο, η **Αττικό Μετρό** προγραμματίζει τη δημοπράτηση της καθοριστικής επέκτασης προς τις πυκνοδομημένες δυτικές συνοικίες του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Η νέα γραμμή των 2,2 χλμ., που θα είναι κυκλική και θα διαθέτει 19 στάσεις, θα ξεκινά και θα καταλήγει στο ΝΣΣ αφού προηγουμένως θα περνά από τον Εόσμο και τη Σαυρούπολη, για να εξυπηρετεί τους κατοίκους αλλά και τους εργαζόμενους στις επιχειρήσεις της περιοχής.