

## ΝΕΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Έντεκα γραμμές «αλλάζουν» και μια νέα δημιουργείται

Όλες διέρχονται από τον δήμο Θεσσαλονίκης

Ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης παρουσιάζει τις πρώτες 11 λεωφορειακές γραμμές που «αλλάζουν» και την νέα που δημιουργείται για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβάτη, που θα χρησιμοποιεί το Μετρό και θα μεταβαίνει προς και από περιοχές ανατολικά, δυτικά, βόρεια και νότια της βασικής γραμμής. Η πρώτη φάση αφορά μόνο τις 11 γραμμές που διέρχονται από τον δήμο Θεσσαλονίκης και την δημιουργία μιας νέας που θα ξεκινά από το αεροδρόμιο και θα καταλήγει στον σταθμό μετεπιβίβασης της Νέας Ελβετίας.

Οι αλλαγές θα υλοποιηθούν σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ

**Συγκεκριμένα, για την περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης:**

**Τροποποιούνται έντεκα λεωφορειακές γραμμές**

**Δημιουργείται μια νέα γραμμή Νέα Ελβετία – Αεροδρόμιο- Νέα Ελβετία** για τη σύνδεση του αερολιμένα της πόλης με τον σταθμό Μετεπιβίβασης της Ν. Ελβετίας, διερχόμενη από πολλαπλές περιοχές των δήμων Θέρμης και Πυλαίας-Χορτιάτη.

**Στον σταθμό μετεπιβίβασης στη Νέα Ελβετία, προστίθεται ένα ζεύγος στάσεων προκειμένου να σταματάνε τα λεωφορεία των γραμμών No 4 «Καλαμαριά-Χαριλάου», No 66 «Χαριλάου-Θέρμη που δεν τροποποιούνται.**

**Απομακρύνονται δύο Λεωφορειακές Γραμμές από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό: No 11 «Πυλαία-Ν.Σ.Σ.» και No 17 «Τριανδρία-Ν.Σ.Σ.»**

**Απομακρύνονται αρχικά δύο Λεωφορειακές Γραμμές από Τ.Σ. Αριστοτέλους (No 21 «Εύοσμος-Αριστοτέλους», No 57 «Χορτιάτης-Αριστοτέλους)**

**Απομακρύνονται επιπλέον δυο Λεωφορειακές Γραμμές από το κέντρο της Θεσσαλονίκης (No 20 «Μενεμένη-Ερμού», No 58 «Πανόραμα-Βενιζέλου»)**

**Θεσπίζεται ξεκάθαρη Τροφοδοτική λειτουργία των αστικών/περιαστικών/υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών (Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από σταθμούς μετεπιβίβασης Ν.Σ.Σ., σταθμό ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΤΣ Σταυρούπολης, Νέας Ελβετίας, Α.Σ.ΙΚΕΑ) προς το ΜΕΤΡΟ**

**Βασικές Τροποποιήσεις Διαδρομών 11 Λεωφορειακών Γραμμών:**

1. No 10 «Χαριλάου-Ν.Σ.Σ.» - προβλέπεται διέλευση της γραμμής από τον άξονα της οδού Τσιμισκή αντί του άξονα της οδού Εγνατία

2. Νο 11 «Πυλαία-Ν.Σ.Σ.» - δημιουργείται σύνδεση της γραμμής από το Τ.Σ. Πυλαίας μέχρι το σταθμό Σιντριβάνι του ΜΕΤΡΟ και κατάργηση του τμήματος από το κέντρο της πόλης (Σιντριβάνι) μέχρι τον Ν.Σ.Σ.
3. Νο 11Τ «Πυλαία-Χαριλάου» - δομείται επέκταση της διαδρομής της γραμμής μέχρι τον σταθμό της Νέας Ελβετίας (σύνδεση τερματικών σταθμών Πυλαίας, Χαριλάου και Ν. Ελβετίας)
4. Νο 17 «Τριανδρία-Ν.Σ.Σ.» - συνδέεται η γραμμή με στάσεις μετρό «Πανεπιστήμιο», «Συντριβάνι», «Αγίας Σοφίας», με παράλληλη κατάργηση του τμήματος της γραμμής μέχρι τον Σιδηροδρομικό Σταθμό
5. Νο 20 «Μενεμένη-Αριστοτέλους» - απομακρύνεται από τον κεντρικό χώρο του Τ.Σ. Αριστοτέλους και προβλέπεται διέλευση της γραμμής μέσω των οδών Ίωνος Δραγούμη και Βενιζέλου
6. Νο 21 «Εύοσμος-Αριστοτέλους» απομακρύνεται από τον Τ.Σ. Αριστοτέλους και εφαρμόζεται διέλευση της γραμμής μέσω των οδών Ίωνος Δραγούμη και Βενιζέλου
7. Νο 30 «Τριανδρία-Αποθήκη» (μια καίρια εγκάρσια γραμμή από βορρά προς νότο) – επεκτείνεται η διαδρομή της μέχρι την Καλαμαριά στο ύψος της οδού Χηλής (Κερασούντος), με επιστροφή μέσω οδών Τάκη Οικονομίδη-Πλούτωνος
8. Νο 36 «Βούλγαρη-Ζώνη Καινοτομίας» (μια σπουδαία γραμμή εξυπηρέτησης της ΝΑ ζώνης) - δημιουργείται καίρια σύνδεση της γραμμής με τον σταθμό της Ν. Ελβετίας, για κάθε δυνατότητα μετεπιβιβάσεων
9. Νο 45 «ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ-ΚΤΕΛ Χαλκιδικής» - προχωρά η απευθείας σύνδεση της γραμμής με τον σταθμό της Ν. Ελβετίας και, άρα, με το μετρό
10. Νο 57 «Χορτιάτης-Αριστοτέλους» - σύνδεση της γραμμής από τον Τ.Σ. Χορτιάτη μέχρι τον Ν.Σ.Σ. με ταυτόχρονη απομάκρυνση της γραμμής από τον Τ.Σ. Αριστοτέλους στο κέντρο της πόλης
11. Νο 58 «ΤΣ Χορτιάτη - Πανόραμα-Βενιζέλου» - σύνδεση της γραμμής από τον Τ.Σ. Χορτιάτη μέχρι το σταθμό της Ν. Ελβετίας, με ταυτόχρονη απομάκρυνση της γραμμής από το κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης (οδός Βενιζέλου).  
Εξετάζεται ως εναλλακτική διαδρομή η διέλευση της γραμμής από την οδό Βούλγαρη και από τις στάσεις ΜΕΤΡΟ «25<sup>ης</sup> Μαρτίου» και «Βούλγαρη».

Στόχος του σχεδιασμού του ΟΣΕΘ είναι αυτό το πλήθος επιβατών να μπορέσει να μετακινείται από και προς τις στάσεις του Μετρό με την αστική συγκοινωνία, εφαρμόζοντας την πρακτική της Μετεπιβίβασης που επιδιώκουμε να καθιερώσουμε στη λογική του πολίτη κάθε ηλικίας στη Θεσσαλονίκη.