



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS

Μαυρομιάλη 25, 10680, Αθήνα – Mavromihali 25, 10680, Athens Greece

Τηλ./phone:+30.210.3640604, fax. :+30.210.3609220, e-mail: ses@tee.gr, http://www.ses.gr

ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Μάρτιος 2005

1. Εισαγωγή

Η σημερινή κατάσταση του Συστήματος Μεταφορών της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται ως μη αποδεκτή. Η ραγδαία επέκταση της πόλης και των δραστηριοτήτων της, η μεγάλη άνοδος του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων και οι διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες για μετακινήσεις, σε συνδυασμό με την απουσία νέων έργων, την ελλειμματική έως κακή διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής, την έλλειψη πολιτικής αστικών μεταφορών και τη συνεχιζόμενη ατομία στη λήψη των αναγκαίων αποφάσεων και μέτρων, έχουν ως επακόλουθο την σημερινή κυκλοφοριακή ασφυξία της πόλης. Επιπλέον, η παρούσα κατάσταση αναμένεται να επιδεινωθεί, εάν δεν αναληφθούν άμεσα σοβαρές και συνεπείς δράσεις.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.) με συνεχή παρουσία στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας έχει επανειλημμένα αναλύσει και παρουσιάσει τα προβλήματα του Συστήματος Μεταφορών της Θεσσαλονίκης, καθώς και τις γενεσιουργές αιτίες τους, με βάση την επιστημονική τεκμηρίωση, τις αρχές του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και την πλούσια διεθνή εμπειρία. Τα μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με αυξημένο το αίσθημα ευθύνης απέναντι στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης παρεμβαίνουν συστηματικά στο έργο της Πολιτείας, προτείνοντας τεκμηριωμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των οξυμένων προβλημάτων που παρατηρούνται, με γνώμονα το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα - ασφάλεια - περιβάλλον.

2. Θεσμικό Πλαίσιο

Αναβάθμιση του ρόλου του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ) και μετατροπή του σε Μητροπολιτικό Συντονιστικό Όργανο, ώστε να εξασφαλίζονται: α) αποδέσμευση από τους κεντρικούς φορείς εξουσίας, β) δυνατότητα διαμόρφωσης πολιτικής αστικών μεταφορών με συγκεκριμένους στόχους, γ) ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών της πόλης, δ) αποτελεσματικός έλεγχος όλων των συναρμόδιων φορέων (Τεχνικές Υπηρεσίες, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Τροχαία, ΟΑΣΘ, κλπ.) και ε) συμβατότητα μεταξύ όλων των παρεμβάσεων στο Σύστημα Μεταφορών της πόλης. Το νέο Όργανο θα έχει ουσιαστικές και εκτελεστικές αρμοδιότητες και καθήκοντα, όπως λήψη και υλοποίηση αποφάσεων, έγκριση και διαχείριση προϋπολογισμού, ανάθεση μελετών και έργων κλπ.

Διαμόρφωση και θεσμοθέτηση πλαισίου συνεργασίας όλων των φορέων της Θεσσαλονίκης που σχετίζονται με το Σύστημα Μεταφορών της πόλης, δηλαδή Τεχνικές Υπηρεσίες, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Τροχαία, ΟΑΣΘ, Τεχνικό Επιμελητήριο, Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο, Σωματεία Αυτοκινητιστών, Εταιρείες Μεταφορών, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, Ενώσεις Πολιτών, Επιστημονικούς Φορείς (πχ. Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Ινστιτούτο Μεταφορών), μέσα από τη θεσμοθέτηση συνεργασίας σε τακτική βάση (τουλάχιστον μία συντονιστική συνάντηση ανά 15 ημέρες).

Προετοιμασία και εφαρμογή Ενιαίου Σχεδίου Συστήματος Μεταφορών της Θεσσαλονίκης, στο οποίο θα καθορίζονται οι προτεραιότητες ανάπτυξης κάθε επιμέρους υποσυστήματος και στο οποίο θα προβλέπεται ότι κάθε νέα δράση οφείλει να είναι συμβατή με τις αρχές του Ενιαίου Σχεδίου. Το απαραίτητο υπόβαθρο για το σκοπό αυτό μπορεί να προκύψει από τη Γενική Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών που ολοκληρώθηκε για λογαριασμό του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος το 1999, με τις απαιτούμενες αλλαγές και επικαιροποιήσεις.

Ίδρυση και λειτουργία Παρατηρητηρίου Κυκλοφοριακών Συνθηκών Θεσσαλονίκης υπό την ευθύνη του ΣΑΣΘ, το οποίο θα καταγράφει, θα αναλύει και θα δημοσιεύει σε τακτική βάση την απόδοση των συγκοινωνιακών συστημάτων της πόλης με βάση ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες, όπως για παράδειγμα μέση ταχύτητα και πληρότητα ΙΧ, ταξί και μέσων μαζικής μεταφοράς, πληρότητα χώρων στάθμευσης, αριθμός παραβάσεων και αντίστοιχα έσοδα, επιδοτήσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, βαθμός ικανοποίησης επιβατών. Στη βάση των δεικτών αυτών θα αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται. Έμφαση πρέπει να δίδεται στην τακτική (κατά προτίμηση μηνιαία) δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων και τη σύγκρισή τους με τους στόχους που έχουν τεθεί.

Θεσμοθέτηση των μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων για κάθε νέα πολεοδομική ή συγκοινωνιακή παρέμβαση στην πόλη, έτσι ώστε α) να σταματήσει η ανεξέλεγκτη μαζική προσέλευση νέων μετακινήσεων και β) η χρηματοδότηση της απαραίτητης αναβάθμισης της μεταφορικής υποδομής στις περιοχές των νέων χρήσεων γης, να διασφαλίζεται από τις επιχειρήσεις εκείνες, των οποίων η λειτουργία αναμένεται να επιφέρει σημαντική επιβάρυνση της κυκλοφορίας.

Θεσμικές ρυθμίσεις για μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, σχετικών με τη στάση και στάθμευση, στους ΟΤΑ. Διαδικασίες όπως η αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης, η πολιτική και η είσπραξη των προστίμων, κλπ. προτείνεται να γίνονται άμεσα από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) με τη διάθεση των απαιτούμενων πόρων.

Θεσμοθέτηση ουσιαστικής χρηματοδοτούμενης συμμετοχής των πολιτών με επαρκή χρηματοδότηση σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού, μελέτης, υλοποίησης, λειτουργίας και διαχείρισης των συγκοινωνιακών έργων και μέτρων, με τη δημιουργία εξειδικευμένων γραφείων επικοινωνίας, και με βάση τις μεθόδους και πρακτικές που ακολουθούνται διεθνώς.

Υιοθέτηση επικοινωνιακής πολιτικής με στόχο την ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή του πολίτη στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συστημάτων, στην οποία θα προωθείται η σωστή συγκοινωνιακή συμπεριφορά (χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, συνετή οδήγηση, κλπ.).

3. Σχεδιασμός

Επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, βασισμένη σε πρόσφατες κυκλοφοριακές μελέτες και μελέτες χρήσεων γης, και με προοπτική που θα προβλέπει αντί να ακολουθεί την οικιστική ανάπτυξη. Βασικά στοιχεία του Ρυθμιστικού Σχεδίου πρέπει να αποτελούν α) η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και η συμβατότητά του με τις χρήσεις γης, και β) η αντίστοιχη αναμόρφωση της οργάνωσης της πόλης με την εξασφάλιση υψηλών λειτουργικών χαρακτηριστικών στους πρωτεύοντες άξονες (π.χ. κατάλληλη σηματοδότηση, συνέπεια στην απαγόρευση της στάθμευσης, έλεγχος χρήσεων γης). Επιπλέον, απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη υλοποίηση των παραπάνω θεωρείται η θεσμοθέτηση και λειτουργία αποτελεσματικού μηχανισμού εφαρμογής.

Αποκέντρωση Υπηρεσιών που στεγάζονται στο κέντρο της πόλης και αποτελούν κέντρα μαζικής προσέλκυσης μετακινήσεων, όπως Πολεοδομία, ΔΤΥΝΘ, Κτηματική Υπηρεσία, Τεχνικό Επιμελητήριο κλπ. Σε πρώτη φάση προτείνεται η άμεση μετακίνηση των Υπηρεσιών εκείνων που στεγάζονται σε ενοικιαζόμενα κτίρια, και σε επόμενη φάση θα μετακινηθεί το σύνολο των Υπηρεσιών, όλα κατόπιν σχετικών μελετών και συνολικού στρατηγικού σχεδίου.

Τακτική επικαιροποίηση, εφαρμογή και διαρκής έλεγχος των Επιχειρησιακών Σχεδίων των φορέων παροχής μεταφορικού έργου της πόλης, με βάση τις προβλεπόμενες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες και τις διαφαινόμενες οικονομικές και πολιτικές τάσεις στην Ελλάδα και την Ε.Ε.

Κατάρτιση ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης και ρυθμίσεων μετά από ειλικρινή και ουσιαστική συνεργασία με το σύνολο των συναρμόδιων φορέων και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, όπου θα καθοριστούν στόχοι και θα δοθούν προτεραιότητες για τις δράσεις επιτήρησης και ρυθμίσεων κυκλοφορίας. Το πρόγραμμα αυτό θα περιλαμβάνει αναλυτικό πλάνο δράσεων, όπου θα καθορίζονται οι ευθύνες συντονισμού και ανάληψης ενεργειών από κάθε εμπλεκόμενο φορέα, σε κάθε περίπτωση και σε κάθε φάση αυτής (διαχείριση κυκλοφορίας, διαχείριση οδικών συμβάντων, κ.λπ.), καθώς και το συγκεκριμένο πλαίσιο συνεργασίας των συναρμόδιων φορέων (Τροχαία, ΟΤΑ, κ.λπ.).

Σχεδιασμός, ανάπτυξη και τακτική επικαιροποίηση μαθηματικού προτύπου (μοντέλου) προσομοίωσης κυκλοφορίας για το σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης (κύριο και δευτερεύον), με στόχο τον έλεγχο και την αξιολόγηση όλων των κυκλοφοριακών προτάσεων, μελετών και παρεμβάσεων (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, απαγορεύσεις στροφών) πριν και μετά την εφαρμογή τους. Η χρήση του μοντέλου θα είναι υποχρεωτική από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και τους μελετητές και συμβούλους αυτών.

Σχεδιασμός, επεξεργασία και εφαρμογή ολοκληρωμένου και ενιαίου συστήματος σήμανσης και σηματοδότησης στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης. Έμφαση πρέπει να δοθεί στην εφαρμογή των νέων τεχνολογιών (π.χ. πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων, τηλεματικά μέσα ενημέρωσης, κ.λπ.).

Προβλέψεις και δράσεις για αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και εφαρμογή στο μέγιστο δυνατό βαθμό έξυπνων συγκοινωνιακών συστημάτων για τη διαχείριση κυκλοφορίας, την ενημέρωση των οδηγών, κλπ. Για τον λόγο αυτό απαιτείται η πρόβλεψη

ανάξιστου προϋπολογισμού για την ουσιαστική προώθηση και υποστήριξη των σχετικών δράσεων.

4. Έργα Υποδομής

Παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες, η Θεσσαλονίκη χαρακτηρίζεται από έλλειψη νέων μεγάλων έργων συγκοινωνιακής υποδομής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα πιο πρόσφατα συγκοινωνιακά έργα μεγάλης κλίμακας στην πόλη είναι: α) η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός που κατασκευάστηκε στα τέλη της δεκαετίας του 80, με ισόπεδους, όμως, κόμβους. Πρόσφατα, ορισμένοι κόμβοι μετατράπηκαν σε ανισόπεδους, οι περισσότεροι, όμως, εξακολουθούν να λειτουργούν ισόπεδα με φωτεινούς σηματοδότες, β) η Δυτική Είσοδος Θεσσαλονίκης, που αποτελεί ουσιαστικά έργο μεσαίας κλίμακας και αφορά μια πολύ συγκεκριμένη ημιαστική περιοχή της πόλης και γ) η Εγνατία Οδός - Εξωτερική Περιφερειακή Οδός, που ουσιαστικά αφορά την ευρύτερη περιοχή της πόλης.

Στο μεγαλύτερο τμήμα του αστικού και ημι-αστικού ιστού της, η Θεσσαλονίκη έχει άμεση ανάγκη από συγκοινωνιακά έργα μεγάλης κλίμακας. Το σημαντικό χρονικό διάστημα που έχει ήδη μεσολαβήσει από την αρχική σύλληψη και αναγνωριστική / προκαταρκτική μελέτη των έργων μέχρι την απόφαση για την έναρξή τους, πολύ δε περισσότερο μέχρι την τελική υλοποίησή τους, έχουν δημιουργήσει κατά καιρούς επιφυλάξεις και προβληματισμούς. Επί αυτών, εκφράζουμε την άποψη ότι τα μεγάλα έργα της Θεσσαλονίκης, που κατά καιρούς έχουν εξαγγελθεί, πρέπει να προχωρήσουν και κανένα να μην ακυρωθεί, αφού ληφθούν υπόψη και υλοποιηθούν 3 βασικές προϋποθέσεις:

- **Επικαιροποίηση των μελετών των έργων**, ώστε να ανταποκρίνονται στα πρόσφατα τεχνικά, συγκοινωνιακά, κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα.
- **Πρόβλεψη από τώρα για μελλοντικές επεκτάσεις των έργων** προς περιοχές που πιθανόν δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον αρχικό σχεδιασμό.
- **Συμπλήρωση των έργων** με σειρά παρεμβάσεων σε τοπική και υπερτοπική κλίμακα.

Άμεση προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην έναρξη της κατασκευής ή την ολοκλήρωση των ακόλουθων έργων: α) Υποθαλάσσια Αρτηρία, β) Μέσο Σταθερής Τροχιάς (Μετρό ή/και Τραμ), με τους αναγκαίους σταθμούς στάθμευσης (Park-n-Ride), γ) Προαστιακός Σιδηρόδρομος προς Δυτικά (ΒΙΠΕΘ, ΤΕΙΘ, Ημαθία, Πέλλα, Πιερία κλπ), με τους αναγκαίους σταθμούς στάθμευσης (Park-n-Ride), δ) Εγνατία Οδός - Εξωτερική Περιφερειακή, και σύνδεσή της με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό, ε) σύνδεση 6^{ου} προβλήτα Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης με Εθνική Οδό Θεσσαλονίκης - Αθήνας, στ) μετατροπή Οδού Λαγκαδά σε κλειστή οδό ταχείας κυκλοφορίας και στ) υπόγειοι χώροι στάθμευσης.

Άμεση προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό και στον προγραμματισμό των ακόλουθων έργων: α) μελλοντική επέκταση της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας προς ανατολικά, β) μελλοντικές επεκτάσεις Μέσου Σταθερής Τροχιάς προς Δυτικές Περιοχές, Καλαμαριά και Αερολιμένα «Μακεδονία», γ) μελλοντικές επεκτάσεις Προαστιακού Σιδηροδρόμου προς Ανατολικά και Χαλκιδική, δ) ανισοπεδοποίηση του συνόλου των κόμβων της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού συμπεριλαμβανομένου και του κόμβου Λαχαναγοράς, ε) Ανατολική Εξωτερική Περιφερειακή, στ) Σύνδεση Αεροδρομίου «Μακεδονία» με Εγνατία Οδό, ζ) βελτίωση οδικών συνδέσεων πόλης Θεσσαλονίκης με νομό Χαλκιδικής, η) βελτίωση οδικών συνδέσεων πόλης Θεσσαλονίκης με ευρύτερη παραλιακή ζώνη (Περαία, Νέοι Επιβάτες, Νέα Μηχανιώνα), θ) οδικές παρεμβάσεις σε τοπικό επίπεδο (επέκταση οδού Πόντου στην Καλαμαριά, επέκταση

οδών Μακρυγιάννη και Μαιάνδρου προς Ωραιόκαστρο, κλπ), και ι) αστική και προαστιακή θαλάσσια συγκοινωνία.

Τονίζεται ότι η κατασκευή των παραπάνω έργων δεν αποτελεί πανάκεια για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης και πρέπει να συνοδευτεί με **όλα τα απαραίτητα μέτρα βέλτιστης διαχείρισης της υφιστάμενης υποδομής.**

5. Διαχείριση κυκλοφορίας

Εγκατάσταση και λειτουργία του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας Θεσσαλονίκης, το οποίο α) θα συλλέγει διαρκώς και αυτόματα πληροφορίες για την κυκλοφορία, β) θα συντονίζει αποτελεσματικά και σε πραγματικό χρόνο τη λειτουργία των σηματοδοτών, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τις δράσεις της Τροχαίας και γ) θα ενημερώνει σε πραγματικό χρόνο τους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών (οδηγούς, επιβάτες ΜΜΜ, κ.λπ.).

Αξιοποίηση και εφαρμογή “έξυπνων” συγκοινωνιακών συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας (επιλογή εναλλακτικών διαδρομών κατά τις ώρες αιχμής, ελεγχόμενη στάθμευση χαμηλής προτεραιότητας για εργαζόμενους και επισκέπτες, πληροφόρηση για έκτακτα συμβάντα, κ.λπ.) με την αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής.

Ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος στατικής και δυναμικής πληροφόρησης των χρηστών για το Σύστημα Μεταφορών της Θεσσαλονίκης (ραδιοφωνικός σταθμός για την κυκλοφορία, ιστοσελίδα στο διαδίκτυο, δημόσια ανακοίνωση των ωραρίων των ΜΜΜ σε κάθε στάση, αναρτημένοι συγκοινωνιακοί χάρτες σε επιλεγμένα σημεία της πόλης, κλπ.) με αξιοποίηση των εφαρμογών της τηλεματικής.

Ενίσχυση με επαρκή αριθμό σύγχρονων μέσων επιτήρησης (κάμερες, ραντάρ, κλπ.). Η προμήθεια του εξοπλισμού πρέπει να συνδυαστεί αφενός με τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις (ευθύνη ιδιοκτήτη οχήματος, διασφάλιση προσωπικών δεδομένων, κλπ.) και αφετέρου με την αντίστοιχη αποτελεσματική οργάνωση της ιδιαίτερα σύνθετης και χρονοβόρας διεκπεραίωσης του έργου στο γραφείο. Επιπλέον, απαιτείται **τακτική και συστηματική αξιολόγηση της επιρροής των μέτρων επιτήρησης** της οδικής κυκλοφορίας, ώστε να εντοπίζονται οι επιτυχημένες δράσεις που πρέπει να επαναλαμβάνονται, καθώς και εκείνες που πρέπει να εγκαταλείπονται λόγω της χαμηλής ή αρνητικής επιρροής τους.

Καθορισμός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων ανά περιοχή, έτσι ώστε α) να μην εμποδίζεται η κίνηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε όλες τις ώρες και των οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής και, και β) να μην προκαλείται όχληση στους μόνιμους κατοίκους.

Πρώθηση ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο τοπικό οδικό δίκτυο των περιοχών με αποκλειστική χρήση γης την κατοικία για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας ζωής.

6. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει ως μοναδικό Μέσο Μαζικής Μεταφοράς το αστικό λεωφορείο. Η αποκλειστικότητα αυτή κάνει επιτακτική την ανάγκη λήψης γενναίων μέτρων υπέρ της χρήσης

και βέλτιστης λειτουργίας του συγκεκριμένου μέσου, έως την ολοκλήρωση, των έργων για Μέσα Σταθερής Τροχιάς στην πόλη.

Αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών με τη δημιουργία νέων λεωφορειακών συνδέσεων και τον ανασχεδιασμό και επέκταση υφιστάμενων με σκοπό α) την μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη όσο το δυνατόν περισσότερων περιοχών, β) την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων χώρων γένεσης μεγάλου αριθμού μετακινήσεων εντός και εκτός αστικού ιστού πόλης (πχ. Πανεπιστήμιο, ΤΕΙ, Αεροδρόμιο, ΚΤΕΛ, Νοσοκομεία Παπανικολάου και Παπαγεωργίου, Ζώνη Καινοτομίας, χώροι άθλησης, περιοχές αναψυχής και θεαμάτων, κ.λπ.) και γ) την αποφυγή δημιουργίας επικαλύψεων και υπερπροσφοράς. Στα πλαίσια αυτά εντάσσονται η σύνδεση συγκεκριμένων περιοχών και χώρων με λεωφορειακές γραμμές 24ωρης λειτουργίας, η λεωφορειακή κάλυψη των κάθετων προς την παραλιακή ζώνη οδικών αξόνων της πόλης, κ.λπ.

Επέκταση δικτύου λεωφορειολωρίδων για το σύνολο της διαδρομής όλων των λεωφορειακών γραμμών κορμού και αντίστοιχη βελτιστοποίηση των ανταποκρίσεών τους με τις περιφερειακές γραμμές.

Διαρκής αστυνόμευση του συνόλου των λεωφορειολωρίδων με σύγχρονα μέσα (π.χ. κάμερες) με σκοπό την αυστηρή εφαρμογή των άρθρων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που αφορούν την ορθή λειτουργία των λεωφορειολωρίδων και **τη χρήση τους αποκλειστικά από λεωφορεία** και οχήματα έκτακτης ανάγκης (ΕΚΑΒ, Πυροσβεστική Υπηρεσία, κ.λπ).

Εφαρμογή μέτρων για την **ουσιαστική προώθηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς** με κατάλληλη επικοινωνιακή και τιμολογιακή πολιτική. Ενδεικτικά αναφέρονται α) η δημιουργία ενιαίου εισιτηρίου πολλαπλών μετεπιβιβάσεων χρονικής διάρκειας 90 λεπτών της ώρας, β) η θέσπιση ημερήσιου εισιτηρίου, χρονικής διάρκειας 24 ωρών από την ώρα της πρώτης ακύρωσής του, κ.λπ.

Παροχή κινήτρων στους Ο.Τ.Α για την **ανάπτυξη ενδοδημοτικών - διαδημοτικών συγκοινωνιών** προκειμένου α) να καλύπτονται ανάγκες μετακινήσεων σε επίπεδο γειτονιάς των δήμων με τη δρομολόγηση «τοπικών» λεωφορειακών γραμμών που θα εξυπηρετούν περιοχές του οικείου δήμου ή και άλλων όμορων δήμων και β) να εξασφαλίζεται η τροφοδοτική και συμπληρωματική λειτουργία τους προς τις γραμμές του Ο.Α.Σ.Θ. με τη μεταφορά επιβατών από και προς κεντρικές στάσεις των λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ.

Επανασχεδιασμός των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ, ώστε το νέο δίκτυο να αποτελεί λειτουργική συνέχεια του δικτύου της αστικής συγκοινωνίας της πόλης στους δήμους που βρίσκονται εκτός περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η αλληλοτροφοδότηση ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ, γεγονός που συμβάλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ιδιαίτερα στις περιοχές της επαρχίας Λαγκαδά.

7. Στάθμευση

Η Θεσσαλονίκη έχει την εικόνα μιας πόλης, στην οποία το «διπλοπαρκάρισμα» αποτελεί άτυπο θεσμό και μεγάλο ποσοστό του ωφέλιμου χώρου πολλών βασικών οδικών αρτηριών καταλαμβάνεται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Για το λόγο αυτό απαιτείται ο καθορισμός μιας **ολοκληρωμένης πολιτικής διαχείρισης της στάθμευσης** μετά από μελέτη

και σε συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς, και με βασικά χαρακτηριστικά που αναλύονται ακολούθως.

Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.

Εγκατάσταση, λειτουργία και συνεχής επιτήρηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης της στάσης και της στάθμευσης των οχημάτων το οποίο α) θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των χρήσεων γης σε κάθε περιοχή, β) θα δίνει προτεραιότητα στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων, γ) θα περιορίζει τις καθημερινές μετακινήσεις με ΙΧ οχήματα, δ) θα ενθαρρύνει την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης για τη διευκόλυνση των επισκεπτών, ε) θα δίνει έμφαση στην επιτήρηση των κρίσιμων σημείων (κόμβοι) και των αυθαιρεσιών (στάθμευση επί του πεζοδρομίου) και στ) θα επικαιροποιείται συνεχώς αναπροσαρμοζόμενο στα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα και δεδομένα χρήσεων γης.

Προτεραιότητα στην δημιουργία χώρων στάθμευσης στις παρυφές των κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αστικά λεωφορεία προς το παρόν, Μέσα Σταθερής Τροχιάς μελλοντικά).

Κατασκευή υπογείων χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές με σχεδόν αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους. Σε αντίθετη περίπτωση, οι σταθμοί αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές θα αποτελέσουν πόλο έλξης περισσότερων ΙΧ με αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στις μετακινήσεις από και προς το κέντρο και την περαιτέρω επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής στις περιοχές αυτές.

Εξυπηρέτηση της στάσης και της στάθμευσης ειδικών κατηγοριών οχημάτων με ειδικές θεσμικές και τεχνικές λύσεις (εσοχές, ωράρια, κλπ.) και αντίστοιχο σύστημα επιτήρησης με έμφαση στα φορτηγά, τα οχήματα τροφοδοσίας, τα ταξί, τα δίκυκλα και τα οχήματα άμεσης επέμβασης.

Εφαρμογή κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής στην οποία θα εξασφαλίζεται η διαφοροποίηση τιμολόγησης για κατηγορίες μετακινούμενων (συνδυασμένη τιμολόγηση για χρήστες των ΜΜΜ) και η ελαστικότητα ανάλογα με την ημέρα και τις ώρες χρήσης (αποθάρρυνση μακροχρόνιας στάθμευσης παρά την οδό, με ωριαία τιμολόγηση που κλιμακώνεται προοδευτικά σε σχέση με τη διάρκεια στάθμευσης).

Συστηματική παρακολούθηση και δημοσιοποίηση των επιπτώσεων των μέτρων διαχείρισης της στάθμευσης με τη χρήση κατάλληλων δεικτών απόδοσης (βαθμός χρήσης σταθμών αυτοκινήτων, ρυθμός εναλλαγής, αριθμός παραβάσεων / κλήσεων, πληρωμένα πρόστιμα), έτσι ώστε αφενός να προσδιορίζονται τα περισσότερο επιτυχημένα μέτρα και αφετέρου να γίνονται όλοι οι οδηγοί ενεργοί συμμετέτοχοι και αρωγοί στις προσπάθειες.

8. Ποιότητα ζωής

Εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου της οδικής ασφάλειας με συνεχή επιτήρηση της οδικής υποδομής (συντήρηση οδών, κατασκευαστικές κακοτεχνίες, κλπ), και τακτικούς ελέγχους των οχημάτων (ΚΤΕΟ κλπ) και της συμπεριφοράς των οδηγών (οδήγηση

υπό την επήρεια αλκοόλ, υπερβολική ταχύτητα, κλπ) και έξυπνο σύστημα συμμόρφωσης των παραβατών. Τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων.

Αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων και ηχορύπανσης από τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, ταξί, φορητών, λεωφορείων και κρατικών οχημάτων. Τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων.

Σταδιακή αντικατάσταση των υφιστάμενων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. από καινούργια, που θα χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και τεχνολογίες κινητήρων φιλικότερων προς το περιβάλλον (π.χ. φυσικό αέριο, ηλεκτροκίνηση).

Δημιουργία ελκυστικών δικτύων πεζοδρόμων και γενικότερα αξόνων κίνησης πεζών σε επιλεγμένα μέρη των κεντρικών αστικών περιοχών, με κατάλληλη σήμανση και πληροφόρηση, μέσα από τους οποίους θα αναδεικνύονται σημεία ενδιαφέροντος και ομορφιάς της Θεσσαλονίκης και θα αναβαθμίζεται η πολιτιστική και αισθητική διάσταση της πόλης.

Δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων με προώθηση μέτρων ενθάρρυνσης της χρήσης του ποδηλάτου (διαχωρισμένος χώρος κίνησης, χώροι ασφαλούς στάθμευσης και φύλαξης, προτεραιότητα σε διασταυρώσεις, κλπ.). Έμφαση πρέπει να δοθεί καταρχήν στην αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης (από Καλαμαριά έως το λιμάνι) όπου οι συνθήκες είναι ευνοϊκές για δημιουργία σύγχρονου και ασφαλούς δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Εφαρμογή μέτρων υποβοήθησης μετακινήσεων των Α.Μ.Ε.Α. (ράμπες σε όλες τις διασταυρώσεις ώστε να αποκαθίσταται πλήρης δίκτυο κίνησης των Α.Μ.Ε.Α. στην πόλη, θέσεις στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, ηχητικά σήματα στους σηματοδοτούμενους κόμβους, κ.λπ.) και διαρκής αστυνόμευσή τους με ιδιαίτερη αυστηρότητα για τους παραβάτες αυτών. **Δωρεάν εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ** με την προμήθεια μικρών λεωφορείων (mini-buses), που θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ, κατόπιν τηλεφωνικής κλήσης και σε συντονισμό με ανάλογες υπηρεσίες που ήδη προσφέρονται (π.χ. Λευκό TAXI, Δημοτική υπηρεσία εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ, κ.λπ.).