

**«ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΩΤΗΣ  
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ  
ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ»**

Αριθμός Έκδοσης: ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ – ΕΜ – Β – 2018 – 2

***Έκθεση Μελέτης ΙΜΕΤ***

Τίτλος Έργου:

«Ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης»

***Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Θεσσαλονίκης***

**Συγγραφείς:** Δρ. Μαρία Μορφουλάκη

Κορνηλία Μαρία Κοτούλα

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2018**





## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1. ΠΡΟΟΙΜΙΟ</b>	<b>1</b>
1.1. Εισαγωγή	2
<b>2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b>	<b>4</b>
2.1. Εισαγωγή	4
2.2. Βήμα 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης	5
2.2.1. Συλλογή και ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών	5
2.2.2. Έρευνα ερωτηματολογίου σε πολίτες	8
2.2.3. Ανάλυση τάσεων και διαμόρφωση εικόνας για το προς τα που οδεύει η πόλη	9
<b>3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>	<b>13</b>
3.1. Βήμα 2: Καθορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης	13
3.1.1. Απαιτήσεις Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας της Θεσσαλονίκης	13
3.1.2. Συγκρότηση ομάδας ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης	13
3.1.3. Ορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης	14
3.2. Βήμα 3: Ιεράρχηση προσδοκιών	15
3.2.1. Ιεράρχηση προσδοκιών από την επιτροπή ΣΒΑΚ του Δήμου	15
3.2.2. Ιεράρχηση προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς	16
3.3. Βήμα 4: Καθορισμός οράματος	18
3.3.1. Διατύπωση αρχικού οράματος	18
3.3.2. Κατάληξη του οράματος μέσα από τη συμμετοχική διαδικασία της Διαβούλευσης	18
<b>ΑΝΑΦΟΡΕΣ</b>	<b>20</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>	<b>21</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ</b>	<b>30</b>





## 1. ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Μια από τις σημαντικότερες επιταγές της σημερινής πραγματικότητας για τις σύγχρονες πόλεις είναι η συμπερίληψή τους στο δίκτυο των Έξυπνων και Βιώσιμων πόλεων. Η πόλη της Θεσσαλονίκης, ως μια σύγχρονη πόλη που ακολουθεί την αναπτυξιακή αυτή τάση, καλείται να κερδίσει μια θέση ανάμεσα στις Έξυπνες και Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις επανασχεδιάζοντας την πολιτική των μεταφορών της, αντιμετωπίζοντας σφαιρικά τα προβλήματα που παρουσιάζει το υπάρχον μεταφορικό δίκτυο και λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που θα προκύψουν στο εγγύς μέλλον από την ολοκλήρωση των νέων παρεμβάσεων όπως για παράδειγμα η λειτουργία του μετρό.

Κατά τα τελευταία χρόνια στο ιστορικό κέντρο αλλά και σε άλλες περιοχές του Δήμου Θεσσαλονίκης (Δ.Θ.) υλοποιήθηκαν διάφορα έργα με στόχο την αντιμετώπιση των αναγκών κινητικότητας των πολιτών και την προώθηση των ήπιων μεταφορικών μέσων, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη υλοποίησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το οποίο θα συνταχθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα απαντάει στα προβλήματα της κυκλοφορίας και θα ιεραρχεί κατά προτεραιότητα τις δράσεις και τα μέτρα που πρέπει να υλοποιηθούν.

Μέσω του ΣΒΑΚ θα αντιμετωπιστούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στη σύνδεση του Δήμου Θεσσαλονίκης με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της πόλης, αλλά και λοιπά ζητήματα μεταφορικής υποδομής, όπως οι διατροφικές συνδέσεις των μεταφορικών μέσων, το σύστημα τροφοδοσίας της πόλης (city logistics), οι συνδέσεις της πόλης με τα διεθνή διαμετακομιστικά δίκτυα, η κάλυψη των αναγκών σε χώρους στάθμευσης και τα εφαρμοζόμενα συστήματα βραχυχρόνιας και μακροχρόνιας στάθμευσης, η προώθηση καινοτόμων λύσεων κινητικότητας κ.α.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ανέθεσε στο ΙΜΕΤ/ ΕΚΕΤΑ την τεχνική υποστήριξη στο αντικείμενο αυτό.

Το έργο εκπονείται μέσα από τις παρακάτω Ενότητες Εργασίας:

**ΕΕ1:** Τεχνική υποστήριξη των δημοτικών υπηρεσιών με σκοπό την άρτια εκπόνηση και παραλαβή της «Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΜΒΑΚ), στο ευρύτερο κέντρο του Δήμου Θεσσαλονίκης». Στα πλαίσια της Ενότητας αυτής, το ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ αφού εξέτασε λεπτομερώς τις υπάρχουσες μελέτες που διαθέτει ο Δήμος αλλά και τα κυκλοφοριακά δεδομένα που συλλέγονται από τους διάφορους τοπικούς Φορείς, ετοίμασε τις προδιαγραφές για τις διαδικασίες ανάλυσης των κυκλοφοριακών δεδομένων.

**ΕΕ2:** Τεχνική υποστήριξη – Χρήση των δεδομένων που θα συλλεχθούν στα πλαίσια της ΜΒΑΚ και θα δοθούν από τον Δ.Θ. στο ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ με στόχο την επικαιροποίηση του κυκλοφοριακού μοντέλου της Θεσσαλονίκης που διαθέτει το ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως στρατηγικό εργαλείο με το οποίο θα



αξιολογηθούν τα εναλλακτικά σενάρια των δράσεων που θα προτείνει η Αναθέτουσα Αρχή και θα καθοριστεί η προτεραιότητα και η σημαντικότητα τους ως προς τις άμεσες επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και στη κυκλοφορία.

**ΕΕ3:** Τεχνική υποστήριξη των υπευθύνων του Δήμου Θεσσαλονίκης για την υλοποίηση όλων των σταδίων που αφορούν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ -με ταυτόχρονη αξιοποίηση των δεδομένων που θα προκύψουν από τη σχετική μελέτη και διοργάνωση όλων των σχετικών συναντήσεων και διαβουλεύσεων με τους εκπροσώπους φορέων της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης.

**ΕΕ4:** Τεχνική υποστήριξη - Σύνταξη του τελικού Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης με καθορισμό του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των δράσεων που προτείνονται και ταυτόχρονη οικονομική ανάλυση και προτάσεις χρηματοδότησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων.

## 1.1. Εισαγωγή

Το παρόν παραδοτέο με τίτλο «Αποτελέσματα πρώτης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» αφορά στην τρίτη ενότητα εργασίας και συγκεκριμένα στο στάδιο της δημιουργίας του ΣΒΑΚ που σχετίζεται με τον καθορισμό των προσδοκιών και τη διατύπωση του Οράματος για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Για την διατύπωση του Οράματος και τον καθορισμό των προσδοκιών, το ΙΜΕΤ διαμόρφωσε ειδική μεθοδολογία που εφαρμόστηκε πριν και κατά τη διάρκεια της πρώτης Διαβούλευσης, τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται στα κεφάλαια που ακολουθούν.

Το παρόν Παραδοτέο, αποτελείται από τρία κεφάλαια. Στο πρώτο αναφέρονται τα βασικά χαρακτηριστικά του έργου και η δομή του Παραδοτέου.

Το Κεφάλαιο 1 περιλαμβάνει το πρώτο βήμα της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε για τη διαμόρφωση του οράματος και των προσδοκιών και πιο συγκεκριμένα παρουσιάζει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, όπως αυτή προέκυψε μέσα από την ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί στην πόλη της Θεσσαλονίκης και σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα. Επιπλέον, παρουσιάζει διαφαινόμενες τάσεις που προέκυψαν από έρευνα ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκε σε πολίτες της Θεσσαλονίκης σχετικά με το πως αντιλαμβάνονται την κινητικότητα στην πόλη τους και τέλος αναλύει τάσεις σχετικά με το προς τα που φαίνεται να οδεύει η πόλη εξετάζοντας συγκεκριμένα στοιχεία και δείκτες.

Το δεύτερο κεφάλαιο, περιλαμβάνει τα βήματα δύο και τρία και τέσσερα της μεθοδολογίας, όπου παρουσιάζονται οι απαιτήσεις σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας της Θεσσαλονίκης όπως αυτές προέκυψαν από το προηγούμενο βήμα (Βήμα 1) και περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία καθορισμού και ιεράρχησης των προσδοκιών σε δύο χρονικές φάσεις, μία από την ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου και δεύτερη από τους



εμπλεκόμενους φορείς που συμμετείχαν στη Διαβούλευση. Τέλος παρουσιάζεται το όραμα όπως αυτό προέκυψε μέσα από τη συμμετοχική διαδικασία της Διαβούλευσης.

Τέλος, τα Παραρτήματα Α και Β περιλαμβάνουν τα πρακτικά της πρώτης Δημόσιας Διαβούλευσης και το πρόγραμμα αυτής.



## **2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

### **2.1. Εισαγωγή**

Κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης ενός ΣΒΑΚ, ο καθορισμός του οράματος αποτελεί ένα από τα βασικότερα βήματα σχεδιασμού. Η διαμόρφωση και τελική διατύπωση του οράματος αποτελεί μια ποιοτική περιγραφή των επιθυμιών για το πώς θα πρέπει να είναι η πόλη στο μέλλον. Το όραμα καθορίζεται κυρίως από τους εμπλεκόμενους φορείς αλλά και τους πολίτες, οι οποίοι καλούνται να προσδιορίσουν τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν καθημερινά στην πόλη που ζούνε και να προτείνουν τις αντίστοιχες λύσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη οι πολιτικές και στρατηγικές που υιοθετούνται όσον αφορά στον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την υγεία και την ασφάλεια. Το όραμα από μόνο του δεν αρκεί, καθώς πρέπει να μεταφραστεί σε συγκεκριμένους στόχους (κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, οικονομικούς κ.λπ.), οι οποίοι υποδηλώνουν το είδος της επιθυμητής αλλαγής. Οι στόχοι εκφράζονται με βάση τα επιθυμητά αποτελέσματα, ενώ σχετίζονται και με την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Οι στόχοι έχουν χρονικό πλαίσιο 5-15 ετών και οι ορισμοί τους καθορίζουν τις απαιτούμενες βελτιώσεις, αναφέροντας ακριβώς τι χρειάζεται να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί».

Όσον αφορά στο ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, η διαμόρφωση του οράματος ακολούθησε τη συγκεκριμένη μεθοδολογία που ανέπτυξε το ΙΜΕΤ και απεικονίζεται στην Εικόνα που ακολουθεί.





#### **ΒΗΜΑ 1**

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

1. Συλλογή και ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών
2. Έρευνα ερωτηματολογίου σε πολίτες
3. Ανάλυση τάσεων και διαμόρφωση εικόνας για το προς τα που οδεύει η πόλη

#### **ΒΗΜΑ 2**

Καθορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης

1. Απαιτήσεις Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας της Θεσσαλονίκης
2. Ορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης

#### **ΒΗΜΑ 3**

Ιεράρχηση προσδοκιών

1. Ιεράρχηση προσδοκιών από την επιτροπή ΣΒΑΚ του Δήμου
2. Ιεράρχηση προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς

#### **ΒΗΜΑ 4**

Καθορισμός Οράματος

1. Διατύπωση αρχικού οράματος
2. Κατάληξη του οράματος μέσα από τη συμμετοχική διαδικασία της Διαβούλευσης

Παρακάτω, παρουσιάζεται το πρώτο βήμα της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε.

## **2.2. Βήμα 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης**

### **2.2.1. Συλλογή και ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών**

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς από αυτή θα γίνουν κατανοητά τα προβλήματα και οι ανάγκες κινητικότητας του Δήμου και ως εκ τούτου θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο αναλυτική γίνεται. Απώτερος στόχος είναι η προετοιμασία μιας ανάλυσης βάσης, που θα οδηγήσει στον εντοπισμό και την ιεράρχηση των προβλημάτων που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το στάδιο, το ΙΜΕΤ σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, συγκέντρωσε, κατέγραψε και προέβη σε μια πρώτη ανασκόπηση συγκοινωνιακών μελετών που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο του έργου όπως μελέτες κυκλοφοριακές, συγκοινωνιακές, χωροταξικές, πολεοδομικές, αναπτυξιακές, κοινωνικοοικονομικές, κ.λ.π. Η ομάδα εργασίας προχώρησε σε διεξοδική ανασκόπηση όλων των μελετών και στοιχείων και κατέληξε σε συγκεκριμένη λίστα που περιλαμβάνει όλες εκείνες τις μελέτες που μπορούν να συνδράμουν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης.

Στη συνέχεια, ερευνήσε στοιχεία και δείκτες που σχετίζονται με μελέτες και έργα κινητικότητας στον Δήμο Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να οδηγηθεί σε μια όσο το δυνατόν πιο ξεκάθαρη και αντικειμενική άποψη για τις πολιτικές κινητικότητας που σχεδιάζονται και



*Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας,  
Δήμος Θεσσαλονίκης: - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΩΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ  
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-2)*

υλοποιούνται στην πόλη (έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, αναπλάσεων οδών, έργα πεζοδρομήσεων, διανοίξεων οδών, διαμόρφωση ποδηλατόδρομων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, διαμόρφωση θέσεων ταξί και θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ένταξη λεωφορειολωρίδων στο οδικό δίκτυο, κ.λ.π).

Η διερεύνηση αυτή κατέληξε σε μια σειρά έργων που φαίνεται πως θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στα σενάρια ΣΒΑΚ ενώ προτάθηκε από το ΙΜΕΤ προς ενημέρωση και διερεύνηση ο πίνακας που παρουσιάζεται παρακάτω:



2023	2028	2038
Ολοκλήρωση βασικής γραμμής ΜΕΤΡΟ (Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός - Νέα Ελβετία)	Αστική Θαλάσσια Συγκοινωνία	Επέκταση ΜΕΤΡΟ προς Εύοσμο-Σταυρούπολη
Επέκταση βασικής γραμμής προς Καλαμαριά (Μίκρα)	Δυτικός προαστιακός Σιδηρόδρομος	Master Plan ΟΛΘ
Άσκηση συγκοινωνιακού έργου από ΑΣΥΘ Α.Ε. (αναδιάρθρωση γραμμών ΟΑΣΘ σε συνδυασμό με ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ)	Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων Βασ. Όλγας, Θ. Σοφούλη, Μ. Κάλλας (URBACT)	Ειδικό Χωρικό Σχέδιο ΔΕΘ
Ολοκλήρωση ανάπλασης άξονα Αχειροποίητου - Αγίας Σοφίας (πεζοδρόμηση) - ήπιας κυκλοφορίας Προξένου Κορομηλά από Μορκεντάου έως Καρόλου Ντηλ, πεζοδρόμος Προξένου Κορομηλά από Καρόλου Ντηλ έως Πλουτάρχου	Διερεύνηση διαμόρφωσης Λεωφόρου Νίκης σε ήπιας κυκλοφορίας / μιας λωρίδας κατεύθυνσης/ πεζοδρόμηση (ανταπόκριση deck)	Επέκταση μέτρων Σταθερής τροχιάς προς Αεροδρόμιο
Διαμόρφωση τουριστικού περιπάτου (ανάπλαση Αποστόλου Παύλου-ήπιας κυκλοφορίας από Ολυμπιάδος έως Κωνσταντίνου Μελενίκου, πεζοδρόμος από Κωνσταντίνου Μελενίκου έως Μανώλη Κυριακού)	Διερεύνηση μετατροπής του άξονα Αλεξάνδρου Σβώλου - Ερμού σε ήπιας κυκλοφορίας/ποδηλατόδρομος	ΤΡΑΜ (γραμμή Ελαιώνας - Άνω Τούμπα)
Ανάπλαση Πλατείας Φαναριωτών (ήπιας κυκλοφορίας Δημητρίου Γούναρη και Στρατηγού Καλλάρη από Παύλου Μελά έως Λεωφόρο Νίκης, Μητροπόλεως από Παύλου Μελά έως Εθνικής Αμύνης	Οδός Βασιλέως Ηρακλείου ήπιας μετακίνησης / πεζοδρόμηση	Άσκηση συγκοινωνιακού έργου από ΑΣΥΘ Α.Ε. (αναδιάρθρωση γραμμών ΟΑΣΘ σε συνδυασμό με ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ)
Ανάπλαση πλατείας Ελευθερίας (κατάργηση υψιστάμενου σταθμού αυτοκινήτων)	Διάνοιξη ανώνυμης μεταξύ Κήπου Πασά και Νοσοκομείου Αγίου Δημητρίου (βελτίωση κόμβου Ευαγγελίστριας)	Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων (URBACT)
Διάνοιξη Αγίου Δημητρίου (κόμβος Τριανδρίας)	Διανοίξεις οδών Καζαντζάκη, Ψελλού, κλπ	Άρση απαγόρευσης στάσης/στάθμευσης σε σειρά οδών
Διερεύνηση διατήρησης μονοδρομήσεων των οδών 26ης Οκτωβρίου και Δωδεκανήσου (ρυθμίσεις ΜΕΤΡΟ)	Άσκηση συγκοινωνιακού έργου από ΑΣΥΘ Α.Ε. (αναδιάρθρωση γραμμών ΟΑΣΘ σε συνδυασμό με ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ)	Διανοίξεις οδών
Deck παρά την παλιά παραλία (πεζή μετακίνηση και ποδήλατα)	Άρση απαγόρευσης στάσης/στάθμευσης σε σειρά οδών	Σχολικοί Δακτύλιοι
Επέκταση και βελτίωση δικτύου ποδηλατοδρόμων Κουντουριώτου, Αναγεννήσεως, Σαλαμίνας, Πολυτεχνείου, Παπάφη, Κλεάνθους	Επέκταση δικτύου τουριστικού περιπάτου (Ιπποδρομίου)	Επέκταση δικτύου τουριστικού περιπάτου (Ιπποδρομίου)
Πεζοδρόμηση οδού Κάστρων	Σχολικοί Δακτύλιοι	
Δημιουργία μικρών σταθμών αυτοκινήτου (park and ride) περιμετρικά του κέντρου της πόλης		
Άρση απαγόρευσης στάσης/στάθμευσης σε σειρά οδών		
Μελέτη Ανάπλασης οδών Θεμιστοκλή Σοφούλη, Βαφοπούλου		
Διανοίξεις οδών (Αναξιμάνδρου)		
Ανάπλαση οδών στην περιοχή του Α' διαμερίσματος - Ιστορικού Κέντρου (Διαλέττη, Δεσπεραί, Δαγκλή)		
Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως (είσοδος Ιπποκρατείου)		
Σχολικοί Δακτύλιοι		
Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου, Συναγωγής Γιαντ Λεζικαρόν (οδοί Αγίου Μηνά, Βασ. Ηρακλείου)		
Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Συναγωγή Μοναστηριωτών, Γενί Τζαμί, (οδοί Συγγρού, Αρχαιολογικού μουσείου)		
Ανάπλαση πλατείας Μαβίλη		



## **2.2.2. Έρευνα ερωτηματολογίου σε πολίτες**

Το όραμα καθορίζεται κυρίως από τους εμπλεκόμενους φορείς αλλά και τους πολίτες, οι οποίοι καλούνται να προσδιορίσουν τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν καθημερινά στην πόλη που ζούνε και να προτείνουν τις αντίστοιχες λύσεις. Για τον σκοπό αυτό, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου, το οποίο αναρτήθηκε στο διαδίκτυο (ιστοσελίδα ΣΒΑΚ και μέσα κοινωνικής δικτύωσης). Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε κατά τέτοιο τρόπο που να είναι ιδιαίτερα σύντομο και απλό και είχε ως κύριο στόχο να διαμορφωθεί μια πρώτη άποψη για την εικόνα που έχουν οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης για την πόλη τους και την εικόνα που επιθυμούν να έχουν στο μέλλον. Επιπλέον οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να ιεραρχήσουν εννιά συνολικά προβλήματα κινητικότητας της πόλης. Για την περίοδο 15 Μαρτίου – 15 Απριλίου 2018, 145 συνολικά άτομα συμμετείχαν στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Το δείγμα των 145 ατόμων που καταγράφηκε συγκρινόμενο με τον πληθυσμό που μετακινείται καθημερινά εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να αποτυπώσει παρά μόνο μια διαφαινόμενη τάση. Για την ακρίβεια των στοιχείων, απαιτείται ένας μεγαλύτερος αριθμός συμμετοχών και για τον λόγο αυτό το ερωτηματολόγιο θα παραμείνει ανοικτό καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, ώστε να συλλεχθεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα.

Το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου περιελάμβανε ερωτήσεις δημογραφικού περιεχομένου. Στο δεύτερο μέρος, οι πολίτες κλήθηκαν να περιγράψουν χρησιμοποιώντας μία ή περισσότερες λέξεις την εικόνα της πόλης τους σήμερα και την εικόνα που επιθυμούν για το μέλλον.

Όσον αφορά στην εικόνα της πόλης σήμερα, οι πολίτες χρησιμοποίησαν τις παρακάτω λέξεις-εκφράσεις: πόλη με φτωχές υποδομές, πόλη χωρίς ελεύθερο χώρο, μη λειτουργική ως προς το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών, συμφορημένη πόλη, μη φιλική πόλη σε πεζούς, ποδηλάτες και άτομα με προβλήματα κινητικότητας, μη ασφαλής πόλη σε πεζούς, ποδηλάτες και άτομα με προβλήματα κινητικότητας, πόλη για το αυτοκίνητο και όχι για τον άνθρωπο, ικανοποιητική εικόνα πόλης με εμφανείς προσπάθειες βελτίωσης.

Ως προς το πώς επιθυμούν οι κάτοικοι την πόλη τους στο μέλλον, οι λέξεις-εκφράσεις που χρησιμοποίησαν είναι οι εξής: πόλη ανθεκτική, πόλη βιώσιμη, πράσινη, καινοτόμα, λειτουργική, ασφαλής και φιλική πόλη σε πεζούς, ποδηλάτες και άτομα με προβλήματα κινητικότητας, πόλη ανοικτή στη θάλασσα, προσβάσιμη με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς και πόλη με προσπελάσιμο ιστορικό κέντρο.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος, δόθηκε μία λίστα με εννέα συνολικά προβλήματα κινητικότητας τα οποία οι συμμετέχοντες βαθμολόγησαν χρησιμοποιώντας την κλίμακα 1 έως 9 (1 πλέον σημαντικό, 9 το λιγότερο σημαντικό). Βάσει της βαθμολόγησής τους, τα πλέον σημαντικά προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη σήμερα είναι τα παρακάτω.



1	Ακατάλληλο δίκτυο πεζοδρομίων/πεζόδρομων (μη επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, κατάληψη από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, έλλειψη αντίστοιχων υποδομών εξυπηρέτησης ΑμΕΑ, δυσκολία στη διάσχιση κεντρικών αρτηριών λόγω έλλειψης κατάλληλων διαβάσεων πεζών)
2	Προβληματικές/Έλλειμματικές Δημόσιες Συγκοινωνίες (μη επαρκής κάλυψη δικτύου, μεγάλοι χρόνοι μετακίνησης λόγω δυσμενών κυκλοφοριακών συνθηκών, μη επαρκής πληροφόρηση διαδρομών, χρονοδιαγραμμάτων και συχνοτήτων των λεωφορειακών γραμμών)
3	Ανεπαρκής οργάνωση συστήματος στάθμευσης που δυσχεραίνει τη μετακίνηση στο κέντρο της πόλης (έλλειψη θέσεων εκτός οδού, αδυναμία ορθής αστυνόμευσης)
4	Ακατάλληλο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (μη επαρκείς υποδομές, κοινή χρήση οδικού δικτύου χωρίς τις κατάλληλες διαμορφώσεις διαχωρισμού κίνησης, κακή συντήρηση οδικού δικτύου που μειώνει την ασφάλεια των ποδηλατιστών, έλλειψη υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων)
5	Κυκλοφοριακή συμφόρηση ειδικά κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής στην κεντρική περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης
6	Αδυναμία υιοθέτησης καινοτόμων λύσεων που θα διευκολύνουν τις επιλογές μετακίνησης (συστήματα πληροφόρησης μετακινουμένων, συστήματα επίβλεψης της κυκλοφορίας, συστήματα περιορισμού πρόσβασης σε περιοχές, μη χρήση ηλεκτρικών/υβριδικών οχημάτων, έλλειψη κατάλληλων υποδομών, κ.λπ.)
7	Μειωμένη Οδική ασφάλεια (μεγάλος αριθμός ατυχημάτων συμπεριλαμβανομένων και των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές)
8	Προβληματική οργάνωση εμπορευματικών διανομών που δυσχεραίνει τη μετακίνηση (μη επαρκής αριθμός θέσεων στάθμευσης εμπορευματικών οχημάτων, όχληση, ελλιπής προγραμματισμός, μη τήρηση ειδικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης, κλπ.)
9	Αδυναμία κάλυψης της εποχιακής ζήτησης λόγω τουριστικών δραστηριοτήτων ή ειδικών εκδηλώσεων (ΔΕΘ, θερινή περίοδος κλπ)

### 2.2.3. Ανάλυση τάσεων και διαμόρφωση εικόνας για το προς τα που οδεύει η πόλη

Σε αυτό το στάδιο πραγματοποιήθηκε από το ΙΜΕΤ ανάλυση των τάσεων που παρουσιάζει η πόλη βάσει συγκεκριμένων στοιχείων και δεικτών. Τα βασικότερα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται παρακάτω.

1. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που να εξυπηρετεί το “last mile” (τελευταίο τμήμα ) μιας μεγάλης μετακίνησης και ταυτόχρονα να είναι συμβατό με τον σχεδιασμό των όμορων Δήμων.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης φαίνεται πως διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο Μητροπολιτικό αστικό σύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, καθώς είναι ο πολυπληθέστερος Δήμος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Συγκεντρώνει το 32% της Μητροπολιτικής περιοχής και το 17% της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Επιπλέον, στο σύνολο των μετακινήσεων με προορισμό τον Δήμο Θεσσαλονίκης, το 35% αφορά σε μετακινήσεις εντός του Δήμου, το 62% σε μετακινήσεις εκτός του Δήμου και το 3% σε μετακινήσεις εκτός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (κυκλοφοριακό μοντέλο ΙΜΕΤ).

2. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που να ενισχύει την ταυτότητα του κέντρου ως κέντρο υπερτοπικών χρήσεων και να βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Ταυτόχρονα το σύστημα θα πρέπει να βελτιώνει την προσπελασιμότητα και να διαχειρίζεται ικανοποιητικά μετακινήσεις μεγάλου μήκους και κόστους.

Σύμφωνα με τη Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα (Resilient cities), ο Δήμος Θεσσαλονίκης την τελευταία δεκαετία, έχασε σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού του καθώς η πόλη αναπτύχθηκε προς τα προάστια και το κέντρο της περιήλθε σε φάση



προαστικοποίησης. Οι Δήμοι περιμετρικά του Πολεοδομικού συγκροτήματος (Δήμοι Θερμαϊκού, Θέρμης και Ωραιοκάστρου) αύξησαν τον πληθυσμό τους. Οι μετακινήσεις των πληθυσμών είχαν ως αποτέλεσμα τη διάχυση των λειτουργιών της πόλης στις περιοχές αυτές (IKEA, Cosmos, Διεθνές Πανεπιστήμιο, ΕΚΕΤΑ, κλπ), γεγονός που συντέλεσε σε μείωση της εμπορικής δραστηριότητας του κέντρου, και σε αύξηση του κόστους και του χρόνου μετακίνησης. Τα παραπάνω αποτέλεσαν ανασταλτικό παράγοντα για μετακινήσεις μεγάλου μήκους.

### **3. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προσαρμοσμένο στις ανάγκες ατόμων με ειδικές απαιτήσεις.**

Κατά τη δεκαετία 2001-2011, καταγράφηκε γήρανση πληθυσμού στον Δήμο Θεσσαλονίκης, καθώς από το 2001 έως το 2011 η ηλικιακή ομάδα “άνω των 65” αυξήθηκε κατά ποσοστό 8% (Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα, Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities). Επιπλέον, η εκτίμηση του ποσοστού των ΑμΕΑ στον Δήμο Θεσσαλονίκης καταγράφει ποσοστό 10% επί του συνόλου του πληθυσμού, το οποίο αναλογεί στα ποσοστά που καταγράφονται ανά Περιφέρεια της Ελλάδας. Τέλος και όσον αφορά στην εισροή προσφύγων, το 15% του συνόλου φιλοξενείται στη Θεσσαλονίκη (Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities). Επομένως, ο Δήμος καλείται μέσα στο επόμενο χρονικό διάστημα να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των διαφορετικών κατηγοριών πληθυσμού που αναφέρθηκαν παραπάνω.

### **4. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που να εξυπηρετεί με τρόπο βιώσιμο μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων στο μέλλον.**

Κατά τη δεκαετία 2001-2011 ο πληθυσμός του Δήμου μειώθηκε κατά 18%. Σύμφωνα με τη Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Θεσσαλονίκης, διαμορφώθηκαν τα εξής σενάρια προβλέψεων πληθυσμού έως και το 2030, με επιθυμητό το Σενάριο Γ.

- Αν οι τάσεις εκροής πληθυσμού εξακολουθήσουν αμειώτες, το 2030 η μείωση θα φτάσει το 30% (Σενάριο Α).
- Λόγω συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης εκτιμάται ανάσχεση των τάσεων εκροής πληθυσμού και εξισορρόπηση με απόκλιση  $\pm 2\%$  (για μείωση κόστους διαβίωσης) (Σενάριο Β)
- Στόχος η αντιστροφή τάσεων με αύξηση του πληθυσμού κατά 9% (Σενάριο Γ).

### **5. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που να εξυπηρετεί τις ανάγκες των μετακινουμένων για εκπαίδευση. Ταυτόχρονα πρέπει να επιτευχθεί αλλαγή συμπεριφοράς μετακινουμένων με εστίαση σε ομάδες πληθυσμού προτεραιότητας.**

Ο αριθμός των φοιτητών που φοιτούν στην πόλη ετησίως είναι 150.000 ανά έτος (Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα, Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities). Οι θέσεις στάθμευσης στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) είναι 4.000 ενώ έχει



εκτιμηθεί ζήτηση για επιπλέον 900 θέσεις (Διερεύνηση χαρακτηριστικών μετακινήσεων στο ΑΠΘ- Σχέδιο Κινητικότητας). Το υφιστάμενο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών φαίνεται πως δεν ικανοποιεί τις ανάγκες των μετακινουμένων οι οποίοι υιοθετούν ως λύση τη χρήση ΙΧ οχημάτων, με αποτέλεσμα η περιοχή γύρω από το Πανεπιστήμιο να είναι σε καθημερινή βάση συμφορημένη.

- 6. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύγχρονο Σύστημα Μεταφορών με αυξημένη προσπελασιμότητα σε τερματικούς σταθμούς και που ταυτόχρονα να μπορεί να διαχειριστεί τη γενόμενη από το Λιμάνι ζήτηση.**

Η αναπτυξιακή προοπτική της πόλης φαίνεται πως στηρίζεται στον τριτογενή τομέα αφού παρουσιάζει ανοδικές τάσεις με δυνατότητες εξέλιξης σε κέντρο μεταφορών, έρευνας επιχειρήσεων καινοτομίας και τεχνολογίας. Το λιμάνι αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο εξαγωγικό και μεταφορικό της Ελλάδας και το πλησιέστερο της Ε.Ε. στις βαλκανικές χώρες και τη Μαύρη Θάλασσα (Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα, Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities) ενή η ιδιωτικοποίησή του αναμένεται να φέρει σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία της πόλης.

- 7. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ικανό να διαχειριστεί τις περιόδους αιχμής και να προωθεί τη χρήση νέων τεχνολογιών και βιώσιμων μέσων μεταφοράς στην κινητικότητα.**

Σύμφωνα με την Ελληνιστική Στατιστική Αρχή, οι τάσεις τουρισμού είναι αυξητικές καθώς οι διεθνείς αφίξεις το 2011 σημείωσαν άνοδο 30% και η διαμονή σε ξενοδοχεία της πόλης αύξηση 110%. Οι διεθνείς πτήσεις το 2017 σε σχέση με το 2016 παρουσίασαν άνοδο 12.8%. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Επιπλέον, φαίνεται πως το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 31 έως 50 ετών, οι οποίοι είναι εξοικειωμένοι με τη χρήση υπηρεσιών νέας τεχνολογίας (εφαρμογές μετακίνησης μέσω κινητής τηλεφωνίας, πληροφόρηση μέσω διαδικτύου, κ.λ.π.)

- 8. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που να διασυνδέει χώρους ανάπλασης.**

Ο διαθέσιμος χώρος πρασίνου στη Θεσσαλονίκη είναι 2.6 τμ ανά κάτοικο όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ευρώπη είναι 8.0-10.0 τμ, ενώ το 15% των πολιτών πιστεύει πως ο Δήμος Θεσσαλονίκης θα πρέπει να εστιάσει σε θέματα Δημοσίων χώρων (Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα, Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities)

- 9. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που θα μπορέσει να διαχειριστεί την αλλαγή λόγω της λειτουργίας μετρό και θα ισχυροποιήσει τις τάσεις υπέρ των Δημοσίων Μέσων Μεταφοράς.**

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων παρουσίασε αύξηση από το 2000 έως το 2011 (405.705 οχήματα το 2001 έναντι 672.937 το 2011) και μικρή μείωση το 2017 (659.863 οχήματα). Από το 2000 έως το 2012 το σύνολο των μετακινήσεων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα αυξήθηκε κατά 100.000



μετακινήσεις ημερησίως ενώ αύξηση κατά 7% στη χρήση ΙΧ σημειώθηκε το ίδιο χρονικό διάστημα.

10. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που θα καταστήσει το ποδήλατο μέσο μεταφοράς και όχι μέσο αναψυχής και θα εισάγει δίκτυο πεζοδρόμων και όχι διαδρομές πεζών.

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης είναι περίπου 85 χιλιόμετρα (κυκλοφοριακό μοντέλο ΙΜΕΤ). Από αυτά, τα 8 χιλιόμετρα (ποσοστό 8.9% επί του συνόλου) αντιστοιχούν σε ποδηλατόδρομους και τα 16 χιλιόμετρα (ποσοστό 17.9% του συνόλου) σε πεζοδρόμους. Τόσο το δίκτυο ποδηλατοδρόμων όσο και το δίκτυο πεζοδρόμων παρουσιάζουν ασυνέχειες και δεν παρέχουν ασφαλείς συνδέσεις μεταξύ διαφορετικών σημείων της πόλης. Αυτό ενισχύει τη θέση και την επικράτηση του αυτοκινήτου σε αντίθεση με τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (περπάτημα και ποδηλασία). Επομένως, θα πρέπει να υπάρχουν σχέδια για αλλαγή αυτής της κατάστασης μέσω σχεδιασμού και υλοποίησης συνεχών, φιλικών και ασφαλών δικτύων υποδομής για πεζούς και ποδηλάτες.

11. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρειάζεται να προβεί σε εμβληματικές παρεμβάσεις για αλλαγή παραδείγματος στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και να εξασφαλίσει ανεμπόδιση και βιώσιμη πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο.

Το παραλιακό μέτωπο ορίζει πλέον τη ζωή της πόλης καθώς αποτελεί παράδειγμα βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και απόδοσης Δημοσίου χώρου στους πολίτες. Η επέκταση των δραστηριοτήτων του κέντρου της πόλης μέσω της ανάπτυξης των εμπορικών και τουριστικών χρήσεων και των χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού μπορεί να καταστήσει το παραλιακό μέτωπο σε landmark της πόλης.

12. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης θα πρέπει να αυξήσει την ποιότητα των υποδομών και των υπηρεσιών των Δημοσίων Συγκοινωνιών και να παρέχει ισότιμη πρόσβαση σε ένα αξιόπιστο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών, ικανό να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες σύνδεσης με το κέντρο της πόλης κάθε περιοχής.

Ο μοναδικός πάροχος μεταφορικού έργου στην πόλη είναι ο ΟΑΣΘ. Σύμφωνα με τα στοιχεία του συστήματος τηλεματικής του ΟΑΣΘ, περίπου 500.000 επιβάτες μετακινούνται κατά τη διάρκεια μιας τυπικής ημέρας διανύοντας περίπου 150.000 χιλιόμετρα. Σύμφωνα με τις διαχρονικές τάσεις επιβατικής κίνησης του ΟΑΣΘ, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση, λόγω αδυναμίας του φορέα να παρέχει συγκοινωνιακό έργο που να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις.





## 3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Στο Κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα βήματα 2, 3, και 4 της μεθοδολογίας καθορισμού του οράματος και των προτεραιοτήτων για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

### 3.1. Βήμα 2: Καθορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης

Σε αυτό το βήμα καθορίστηκαν οι προσδοκίες για το μέλλον της πόλης βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, των μελλοντικών πολιτικών και στρατηγικών που θα ακολουθήσει η πόλη στο εγγύς μέλλον και της ανάλυσης των τάσεων.

#### 3.1.1. Απαιτήσεις Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας της Θεσσαλονίκης

Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα του Βήματος 1 (Κεφάλαιο 2), εντοπίστηκαν οι προκλήσεις του σχεδιασμού κινητικότητας της Θεσσαλονίκης και ολοκληρώθηκαν οι απαιτήσεις σχεδιασμού που οδήγησαν σε ρεαλιστικές προσδοκίες για το μέλλον της πόλης, όπως αυτές περιγράφονται παρακάτω.

1. Αλλαγή συμπεριφοράς μετακινουμένων – Προώθηση πολιτικών περιορισμού κίνησης ΙΧ στο αστικό κέντρο
2. Δημόσιες Συγκοινωνίες προσαρμοσμένες σε διαφορετικές κατηγορίες πληθυσμού
3. Εξυπηρέτηση αυξημένων ροών λόγω ανάπτυξης της πόλης και ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών
4. Σύστημα κινητικότητας που θα ιχθυροποιήσει τις τάσεις υπέρ των ΜΜΜ – Δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών μετεπιβίβασης από άλλα μέσα μεταφοράς στο μετρό (seamless intermodality)
5. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών με σκοπό τη βελτίωση της εποπτείας και διαχείρισης του συστήματος κινητικότητας και μεταφορών: βέλτιστη διαχείριση αιχμών – βελτίωση συνθηκών μετακίνησης
6. Βέλτιστη διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων τις ώρες αιχμής και των «εισοδών»
7. Ενίσχυση του συστήματος αστικών εμπορευματικών διανομών
8. Έμφαση σε υποδομές για βιώσιμα μέσα μεταφοράς
9. Ενίσχυση της ταυτότητας του κέντρου της πόλης ως κέντρο υπερτοπικών χρήσεων
10. Λύσεις για ειδικές κατηγορίες χρηστών (π.χ. φοιτητές) και περιοχές (π.χ. Πανεπιστήμια)

#### 3.1.2. Συγκρότηση ομάδας ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

Πρώτο βήμα για τον ορισμό των προσδοκιών της πόλης ήταν η συγκρότηση της ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου, η οποία ορίστηκε με απόφαση Δημάρχου και αποτελείται από 14



συνολικά άτομα τμημάτων του Δήμου, που σχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Βασικός σκοπός της ομάδας είναι να συντονίσει τις υπηρεσίες του Δήμου σε όλη τη διάρκεια ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να υποστηρίξει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία των δημοσίων διαβουλεύσεων που θα λάβουν χώρα, να μεταφέρει την αντίστοιχη γνώση σχετικά με το υφιστάμενο και μελλοντικό στρατηγικό σχεδιασμό του Δήμου και τέλος να διατυπώσει προτάσεις και παρατηρήσεις που αφορούν στη μεθοδολογία υλοποίησης του Σχεδίου και ιδιαίτερα στη φάση καθορισμού των προτεραιοτήτων, του οράματος και των μετρήσιμων στόχων καθώς και στον καθορισμό και την αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων και των υποδομών.

### **3.1.3. Ορισμός προσδοκιών για το μέλλον της πόλης**

Στο στάδιο αυτό το ΙΜΕΤ σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης και την ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου, καθόρισε τις προσδοκίες στις οποίες θα βασιστεί η διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας. Πιο συγκεκριμένα, μέσα από μια κλειστή συνάντηση εργασίας που πραγματοποιήθηκε ανάμεσα στο ΙΜΕΤ και την επιτροπή καθορίστηκαν οι προσδοκίες που φαίνεται να υπάρχουν για την περιοχή μελέτης σύμφωνα με τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε (ανάλυση κοινωνικό-οικονομικών δεικτών, ανάλυση βασικών σχεδίων που έχουν αναπτυχθεί για την πόλη, ανάλυση απόψεων μελών επιτροπής ΣΒΑΚ Δήμου, ανάλυση απόψεων πολιτών από την έρευνα ερωτηματολογίου). Οι προσδοκίες αυτές για τους έξι βασικούς τομείς ανάπτυξης (οικονομία, ασφάλεια, προσβασιμότητα, περιβάλλον, ποιότητα ζωής και καινοτομία) διαμορφώθηκαν ως εξής:

#### **Θέλω Οικονομική ανάπτυξη μέσω της:**

1. Ανάδειξης της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό με ένταξη στον αστικό ιστό των στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς και εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε αυτά με ήπια μεταφορικά μέσα
2. Ανάπτυξης της πόλης ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών

#### **Θέλω αύξηση της ασφάλειας μέσω της:**

3. Μείωσης οδικών ατυχημάτων συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές, με αναβάθμιση της ασφάλειας των υποδομών του δικτύου, δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ενίσχυση της αστυνόμευσης

#### **Θέλω ισότιμη πρόσβαση μέσω της:**

4. Εύκολης και γρήγορης πρόσβασης σε όλη την πόλη με την εισαγωγή νέων, ήπιων και εύκολα προσβάσιμων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων.
5. Υποστήριξης και προώθησης Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με σχετικές πολιτικές και νέες μορφές συνεργασιών Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα
6. Διευκόλυνσης και προστασίας της κίνησης των πεζών με βελτίωση και επέκταση των σχετικών υποδομών και προστασία των δικαιωμάτων τους



7. Δημιουργίας των κατάλληλων υποδομών, πολιτικών και εργαλείων για την ενίσχυση της αστικής διατροπικής μετακίνησης βασισμένη στη χρήση ήπιων μεταφορικών συστημάτων (seamless intermodality)

**Θέλω την Προστασία του περιβάλλοντος κυρίως από τη**

8. Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου μέσω δημιουργίας περιμετρικών χώρων στάθμευσης και ενίσχυσης των Δημοσίων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των εναλλακτικών ήπιων μέσων για την πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο της πόλης

9. Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.

10. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορρύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών και ιεράρχηση των περιοχών που θα εφαρμοστούν άμεσα ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η επιβάρυνση από την κυκλοφορία

**Θέλω Βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της:**

11. Απόδοσης δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργίας και αναβάθμισης πυρήνων πρασίνου -Αστικών αναπλάσεων οδών και πλατειών

**Θέλω μια Έξυπνη και Καινοτόμα πόλη που θα**

12. Χρησιμοποιεί τις νέες τεχνολογίες για την βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πολιτών της (τηλεματική στις Δ.Σ, ελεγχόμενη στάθμευση με κράτηση ή/και πληρωμή μέσω κινητού και έλεγχος μέσω αισθητήρων, πληροφόρηση για τις κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών κ.α.)

13. Προσφέρει εφαρμογές που βασίζονται στην τεχνολογία για να διευκολύνει την καθημερινότητα του πολίτη μειώνοντας τις μετακινήσεις του (e-υπηρεσίες για τον Δημότη, e-shops, κ.α.).

14. Εισάγει νέες καινοτόμες μορφές μετακίνησης (ηλεκτρικό αστικό λεωφορείο, ηλεκτρικά κοινόχρηστα οχήματα και ποδήλατα, κ.α.).

## 3.2. Βήμα 3: Ιεράρχηση προσδοκιών

### 3.2.1. Ιεράρχηση προσδοκιών από την επιτροπή ΣΒΑΚ του Δήμου

Στο στάδιο αυτό, κάθε μέλος της επιτροπής ΣΒΑΚ του Δήμου, βαθμολόγησε τις 14 προσδοκίες, χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από 1 έως 14 (1 πλέον σημαντική, 14 λιγότερο σημαντική). Τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

A/A	M.O	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
-----	-----	--



1	3.36	Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη μέσω της εισαγωγής νέων ήπιων και εύκολα προσβάσιμων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων
2	4.81	Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου μέσω δημιουργίας περιμετρικών χώρων στάθμευσης και ενίσχυσης των Δημοσίων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των εναλλακτικών ήπιων μέσων για την πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο της πόλης
3	5.36	Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία και αναβάθμιση πυρήνων πρασίνου -Αστικές αναπλάσεις οδών και πλατειών
4	6.45	Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό με ένταξη στον αστικό ιστό των στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς και εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε αυτά για με ήπια μεταφορικά μέσα
5	6.72	Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με σχετικές πολιτικές και νέες μορφές συνεργασιών Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα
6	6.72	Διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών μέσω βελτίωσης και επέκτασης των σχετικών υποδομών και προστασία των δικαιωμάτων τους
7	7.54	Δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, πολιτικών και εργαλείων για την ενίσχυση της αστικής διατροπικής μετακίνησης βασισμένη στη χρήση ήπιων μεταφορικών συστημάτων (seamless intermodality)
8	7.63	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορρύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών και ιεράρχηση των περιοχών που θα εφαρμοστούν άμεσα ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η επιβάρυνση από την κυκλοφορία
9	7.72	Μείωση οδικών ατυχημάτων συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές, με αναβάθμιση της ασφάλειας των υποδομών του δικτύου, δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ενίσχυση της αστυνόμευσης
10	11.27	Ανάπτυξη της πόλης ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών
11	11.54	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
12	11.63	Εισαγωγή υποδομών και μέσων για την προώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)
13	11.81	Εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)
14	11.90	Προώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότη)

### 3.2.2. Ιεράρχηση προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς

Η ιεράρχηση των προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της 1<sup>ης</sup> Δημόσιας Διαβούλευσης την Πέμπτη 29 Μαρτίου 2018, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου, στο Δημαρχιακό Μέγαρο. Αναλυτικά το πρόγραμμα, οι εισηγήσεις και τα συμπεράσματα της 1<sup>ης</sup> Διαβούλευσης παρουσιάζονται στα Παραρτήματα Α και Β του παρόντος τεύχους.



Για την ιεράρχηση των προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς, το ΙΜΕΤ σε συνεργασία με τον Δήμο, ετοίμασε μια αντίστοιχη λίστα που περιελάμβανε τις πρώτες δέκα προσδοκίες όπως αυτές διαμορφώθηκαν μετά την ιεράρχηση της ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου. Οι φορείς κλήθηκαν να τις βαθμολογήσουν χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από το 1 έως το 10 (1 η πλέον σημαντική προσδοκία, 10 η λιγότερο σημαντική). Παράλληλα οι φορείς κλήθηκαν να γράψουν το δικό τους όραμα για την πόλη. Η διατύπωση του οράματος και η ιεράρχηση των προσδοκιών, πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της Διαβούλευσης. Ταυτόχρονα, οι εκπρόσωποι των φορέων είχαν την ευκαιρία να τοποθετηθούν επί των προβλημάτων κινητικότητας της πόλης και των θεμάτων που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Τα βασικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις τοποθετήσεις των φορέων παρουσιάζονται επιγραμματικά παρακάτω, ενώ πιο λεπτομερώς παρουσιάζονται στα πρακτικά της 1<sup>ης</sup> Διαβούλευσης (Παράρτημα Α)

- Έλλειψη κατάλληλων υποδομών, ανεπαρκείς τερματικοί σταθμοί
- Έλλειψη αστυνόμευσης
- Κλειστό πρωτεύον δίκτυο και συμπληρωματικοί οι τοπικοί ποδηλατόδρομοι
- Μη ολοκληρωμένο δίκτυο πεζών (αποσπασματικά τμήματα που δε συνδέονται μεταξύ τους) που δεν εξυπηρετεί τις αυτόνομες μετακινήσεις/Έλλειψη δικτύου κίνησης τυφλών
- Συνεργασία ανάμεσα σε όλα τα ΣΒΑΚ των Δήμων
- Ένταξη της ηλεκτροκίνησης σε αστικά λεωφορεία και ταξί/ Ένταξη καινοτόμων λύσεων
- Ευέλικτη και αποτελεσματική Φορτοεκφόρτωση/Έμφαση στα city logistics
- Ανάδειξη της πόλης σε κόμβο συδυσασμένων μεταφορών

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις τοποθετήσεις των φορέων παρουσιάζονται στα πρακτικά της Διαβούλευσης (Παράρτημα Α του παρόντος).

Ως προς τη διατύπωση του οράματος, οι φορείς έδωσαν τους εξής χαρακτηρισμούς για την πόλη που επιθυμούν στο μέλλον: βιώσιμη, ανθεκτική, πράσινη, καθαρή, προσβάσιμη, ασφαλής, ανοιχτή, έξυπνη, σύγχρονη, πόλη πρότυπο, φιλική στους επισκέπτες, εξωστρεφής.

Ως προς την ιεράρχηση των προσδοκιών από τους εμπλεκόμενους φορείς δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερες διαφορές σε σχέση με την αντίστοιχη ιεράρχηση της επιτροπής ΣΒΑΚ του Δήμου παρά μόνο σε τρεις προσδοκίες που αναφέρονται παρακάτω:



1. Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό (Θέση 4 για τον Δήμο, θέση 8 για τους φορείς)
2. Μείωση των οδικών ατυχημάτων (Θέση 9 για τον Δήμο, θέση 6 για τους φορείς)
3. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών (Θέση 8 για τον Δήμο, θέση 5 για τους φορείς)

### 3.3. Βήμα 4: Καθορισμός οράματος

#### 3.3.1. Διατύπωση αρχικού οράματος

Βάσει της αρχικής ιεράρχησης των προσδοκιών από την επιτροπή ΣΒΑΚ του Δήμου, διαμορφώθηκε το όραμα για την πόλη της Θεσσαλονίκης ως εξής:

**Θεσσαλονίκη:** Ο πολιτισμός και η ιστορία της πόλης αναδεικνύονται και προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό και συγχρόνως φιλικό στους πολίτες και τους επισκέπτες ιστορικό κέντρο, που μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν με ήπια μεταφορικά μέσα και να περιπλανηθούν στο ανοιχτό θαλάσσιο μέτωπο και στους ελεύθερους και πράσινους δημόσιους χώρους.

#### 3.3.2. Κατάληξη του οράματος μέσα από τη συμμετοχική διαδικασία της Διαβούλευσης

Στο τελευταίο στάδιο της Διαβούλευσης το αρχικό όραμα συζητήθηκε με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι διατύπωσαν την άποψή τους έτσι ώστε να καταληχθεί το τελικό όραμα για την πόλη της Θεσσαλονίκης το οποίο και διατυπώνεται παρακάτω

**Θεσσαλονίκη:** Η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης υποστηρίζονται και προβάλλονται μέσα σε ένα στικό περιβάλλον ζωντανό, ανθεκτικό και



**Λειτουργικό για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, στο οποίο μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν συνδυάζοντας ήπια μεταφορικά μέσα και να απολαύσουν τον δημόσιο χώρο (αστικό θαλάσσιο μέτωπο , πράσινοι - ελεύθεροι χώροι).**



## **ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα, Θεσσαλονίκη 2030, Resilientcities

Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Θεσσαλονίκης, Β1 Στάδιο-Πρόταση, Κεφάλαιο Π1, Οκτώβριος 2015

Κοσμά Μ., Μαυρομάτης Κ., Μπαφατάκης Χ., Χανιωτάκης Ε., (2011), Διερεύνηση των χαρακτηριστικών μετακινήσεων στο ΑΠΘ- Σχέδιο Κινητικότητας, Διπλωματική εργασία

Σπανός Γ., (2017), Χρήση Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών για υλοποίηση ΣΒΑΚ, Το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ, Παρουσίαση

Ελληνική Στατιστική Αρχή, <http://www.statistics.gr>





# **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1<sup>ΗΣ</sup> ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Πέμπτη 29 Μαρτίου 2018, ώρα 09:00-14:30

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Θεσσαλονίκης

### *“Καθορισμός προσδοκιών και διατύπωση οράματος για την πόλη”*

#### **Εισαγωγή**

Η Πρώτη Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης (η ατζέντα της οποίας επισυνάπτεται ως Παράρτημα Α) πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 29 Μαρτίου, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο.

Σκοπός της 1<sup>ης</sup> Δημόσιας Διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση όλων των αρμόδιων φορέων της πόλης καθώς και εκπροσώπων επαγγελματικών φορέων να ενημερωθούν βάσει επικαιροποιημένων στοιχείων για την υφιστάμενη κατάσταση των μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη και να διατυπώσουν τις απόψεις τους για το σύνολο τους συστήματος μεταφορών των μετακινήσεων στην πόλη. Επίσης μέσω της διαδικασίας της Διαβούλευσης οι συμμετέχοντες συνέβαλλαν στην διατύπωση του Οράματος και των προτεραιοτήτων για την πόλη. Συνολικά συμμετείχαν 67 εκπρόσωποι φορέων (η λίστα συμμετεχόντων επισυνάπτεται ως Παράρτημα Β).

#### **Χαιρετισμοί - Εισαγωγικές παρουσιάσεις (1<sup>η</sup> Συνεδρία ατζέντας)**

Η συντονίστρια του έργου **κ. Ζουρνά**, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων του Δήμου Θεσσαλονίκης καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους ενημερώνοντας τους για τον σκοπό της Διαβούλευσης και κάλεσε στο βήμα τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων, Περιβάλλοντος και Καθαριότητας **κ. Παππά** να απευθύνει τον πρώτο χαιρετισμό εκ μέρους του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Ο **κ. Παππάς** τόνισε την αναγκαιότητα να τοποθετηθεί το πλαίσιο αντιμετώπισης όλων των σημαντικών θεμάτων της πόλης τα οποία ήδη χρονικά έχουν καθυστερήσει, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να δομηθεί ένα επιχειρησιακό σχέδιο μέσα από το οποίο θα υλοποιηθούν συγκεκριμένα θέματα. Χαρακτήρισε τραυματική την κατάσταση τόσο στο Π.Σ.Θ. όσο και στην Μητροπολιτική περιοχή και ζήτησε τη συνέργεια με όλους τους φορείς για να βελτιωθεί η κατάσταση στην πόλη.

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε η **κ. Αύφαντοπούλου**, Αναπληρώτρια Διευθύντρια του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) που εκπονεί σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης το ΣΒΑΚ. Η κα Αύφαντοπούλου, αφού καλωσόρισε με τη σειρά



της, έκανε λόγο για ένα μεταφορικό σύστημα που βρίσκεται σε μετάβαση το οποίο χρειάζεται σωστό σχεδιασμό για να ολοκληρωθούν όλες οι μέχρι σήμερα παρεμβάσεις. Η σημερινή διαβούλευση, τόνισε, θα παρουσιάσει την παρελθούσα εμπειρία και θα εξετάσει τα νέα δεδομένα, όπως αυτά καταγράφηκαν από την Μηχανική Μελετητική, τον Ανάδοχο της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μέσα από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν κατά το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Τέλος, αναφερόμενη στο ΣΒΑΚ, επισήμανε πως δεν πρόκειται για μελέτη αλλά για έναν βηματισμό που θα καταφέρει μια καινούρια διακυβέρνηση και συμμετοχή όλων των φορέων για να ετοιμαστεί το μέλλον της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Ακολούθως, χαιρετισμό απηύθυνε ο **κ. Φάμελος**, Αναπληρωτής Υπουργός Ενέργειας και Περιβάλλοντος, ο οποίος μίλησε για άσκηση πιο αποτελεσματικών πολιτικών για την αλλαγή του κλίματος όπως είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επιπλέον, τόνισε πως υπάρχουν πρωτοβουλίες που πρέπει να γίνονται πράξη και στα πλαίσια αυτά είναι πολύ σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει γνωστό στους πολίτες, τους εμπόρους, το οικονομικό και τουριστικό δυναμικό της πόλης.

Ο **κ. Δημαρέλος** στη συνέχεια, Αντιδήμαρχος Αστικής Ανθεκτικότητας, Επιχειρησιακού και Στρατηγικού Σχεδιασμού, επισήμανε πως η συμμετοχή των φορέων και πολιτών είναι ιδιαίτερα σημαντική στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ενώ ταυτόχρονα τόνισε πως η εκπόνηση ενός ενιαίου ΣΒΑΚ που να αφορά όλους του Δήμους της Μητροπολιτικής περιοχής παραμένει το ζητούμενο. Τέλος ευχήθηκε το ΣΒΑΚ να αποτελέσει ένα θεσμικό εργαλείο που να εξασφαλίσει τους αντίστοιχους χρηματοδοτικούς πόρους για την υλοποίηση έργων που θα καταστήσουν τη Θεσσαλονίκη βιώσιμη πόλη.

Τέλος, ο **κ. Αμπατζής**, Πρόεδρος του ΟΣΕΘ, δήλωσε πως ήδη έχουν ξεκινήσει οι διεργασίες αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών παρεμβαίνοντας σε προβλήματα που έχουν εντοπιστεί σε συνεργασία με την Τοπική αυτοδιοίκηση, τον ΟΑΣΘ και εκπροσώπηση πολιτών. Επιπλέον, επισήμανε πως μέσα στο επόμενο χρονικό διάστημα θα εκπονήσουν μεγάλη στρατηγική μελέτη για τις συγκοινωνίες συνολικά, και με γνώμονα την έλευση του μετρό ο ΟΣΕΘ σε συνεργασία με το ΙΜΕΤ, την Εγνατία Οδό, την Αττικό Μετρό και τον Δήμο Θεσσαλονίκης, θα είναι έτοιμος να αναδείξει τι ακριβώς χρειάζεται η Θεσσαλονίκη και τι πρέπει να υλοποιηθεί.

Η πρώτη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από την **κα Ζουρνά**, η οποία παρουσίασε τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη στην πόλη καθώς επίσης και τις στρατηγικές προτεραιότητες που έχει θέσει ο Δήμος προκειμένου να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα. Όπως τόνισε, η υλοποίηση ενός προγράμματος κυκλοφοριακών έργων προϋποθέτει τη μελέτη και τεκμηρίωση των προτεινόμενων έργων και δράσεων αλλά και την επικαιροποίηση των αντίστοιχων δεδομένων στον τομέα των μετακινήσεων. Σύμφωνα με την κα Ζουρνά, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί το εργαλείο ομπρέλα που θα δώσει τις κατευθυντήριες γραμμές για εξιδικευμένες κυκλοφοριακές μελέτες, για τη μελέτη στο ιστορικό κέντρο και για μελλοντικές παρεμβάσεις σε επίπεδο συνοικίας – γειτονιάς, έργα που τρέχουν παράλληλα στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Τέλος, επισήμανε πως υπάρχει άμεση



σοσχέτιση του σχεδιασμού με τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τη διαμόρφωση ενός κοινού και συναινετικού οράματος για το δίκτυο των μεταφορών της πόλης, με έμφαση στις επιλογές όσον αφορά στο σκέλος της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας. Τα σημαντικότερα σημεία της παρουσίασής της είναι τα ακόλουθα:

- Δύο είναι οι κύριοι Άξονες σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης . Ο πρώτος αφορά στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ο δεύτερος στις Αστικές Μεταφορές.
- Όσον αφορά στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα τέσσερις είναι οι γραμμές δράσης:
  - α) οι αστικές αναπλάσεις σε μητροπολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο γειτονιάς, β) οι δράσεις ενίσχυσης όλων των μορφών ήπιας μετακίνησης (επέκταση και βελτίωση ποδηλατικών διαδρομών σε συνεργασία με τους όμορους Δήμους, η προώθηση ηλεκτροκίνησης, πολλές παρεμβάσεις σε τοπικό επίπεδο για την προσβασιμότητα και δράσεις ευαισθητοποίησης ), γ) δράσεις που αφορούν στην πολιτική στάθμευσης (αξιοποίηση δημοτικών χώρων για ελεύθερη στάθμευση, αύξηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων και ποδηλάτων, περιορισμοί στη διάθεση χώρων στάθμευσης σε φορείς), δ) δράσεις σχετικές με την ασφάλεια των μετακινήσεων (συντήρηση οδικού δικτύου, διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων, κατασκευή νησίδας στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας)
- Όσον αφορά στις Αστικές Μεταφορές οι γραμμές δράσης μεταφράζονται σε: α) δράσεις για την υποστήριξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών (στάσεις μετρό, λεωφορειολωρίδες, νέα στέγαστρα), β) δράσεις για την αναδιαμόρφωση του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών (νέο ενοποιημένο ωράριο λειτουργίας και αποκλεισμός του κέντρου από οχήματα άνω του 1.5 τόνου), γ) δράσεις για την προστασία των πεζοδρόμων (ωράριο λειτουργίας φορτοεκφόρτωσης, συστήματα νέας τεχνολογίας που αποτρέπουν τη διέλευση οχημάτων), δ) ολοκλήρωση διανοίξεων οδών

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε η υφιστάμενη κατάσταση και τα προβλήματα κινητικότητας έτσι όπως αυτά καταγράφηκαν από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από τον Ανάδοχο της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, την εταιρεία Μηχανική Μελετητική και τους δύο εκπροσώπους της κα. Παπασπυροπούλου και κ. Μπελιμπασάκη. Τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης είναι τα ακόλουθα, που αποτελούν και τα αποτελέσματα των ερευνών που πραγματοποιήθηκαν:

- Κυρίαρχο μέσο μεταφοράς εξακολουθεί να είναι το ΙΧ συγκεντρώνοντας ποσοστό 50% ενώ ακολουθεί η Δημόσια Συγκοινωνία (23%) και η πεζή μετακίνηση. Το ποσοστό χρήσης ΙΧ εμφανίζεται κατά 9% αυξημένο σε σχέση με το αντίστοιχο της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2000.
- Ο βασικότερος λόγος μετακίνησης είναι η επιστροφή στο σπίτι με ποσοστό 36%, η αναψυχή 27% και η εργασία 20% (ποσοστό ιδιαίτερα μειωμένο σε σχέση με το αντίστοιχο της Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2000, που πιθανόν οφείλεται στην αύξηση της ανεργίας)



- Όσον αφορά στη μελέτη ικανοποίησης των χρηστών Δημόσιας Συγκοινωνίας, οι χρήστες εμφανίζονται αρκετά ικανοποιημένοι με το ποσοστό κάλυψης του δικτύου σε αντίθεση με τον χρόνο αναμονής, τη συχνότητα των δρομολογίων και την παρεχόμενη άνεση εντός των οχημάτων, όπου το συντριπτικό ποσοστό απαντά πως είναι καθόλου ή λίγο ικανοποιημένο.
- Όσον αφορά στην έρευνα ικανοποίησης χρηστών πεζής μετακίνησης, οι χρήστες σε ποσοστό 50% είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την κάλυψη του δικτύου πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, αλλά είναι αρνητικοί ως προς την παρεχόμενη ασφάλεια κυρίως λόγω της παράνομης στάθμευσης.
- Όσον αφορά στην έρευνα ικανοποίησης χρηστών ποδηλάτου, οι χρήστες παρουσιάζονται ως καθόλου ικανοποιημένοι από την κάλυψη του υφιστάμενου δικτύου καθώς επίσης και από την παρεχόμενη ασφάλεια.
- Η μέση ωριαία ταχύτητα κυμαίνεται από 30 χιλ./ώρα και κάτω με εξαίρεση τις οδούς Λεωφόρο Νίκης και Αγίου Δημητρίου, όπου σημειώνονται μεγαλύτερες ταχύτητες
- Όσον αφορά στην έρευνα επιβατικής κίνησης που πραγματοποιήθηκε σε τριάντα γραμμές του ΟΑΣΘ, οι γραμμές 3, 6 και 31 είναι οι πλέον πολυσύχναστες
- Όσον αφορά στην έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης η μέση διάρκεια στάθμευσης στις νόμιμες θέσεις κυμαίνεται από 5.2 έως 6.7 ώρες και στις τέσσερις ώρες για τις παράνομες στην Α Δημοτική Κοινότητα.

Στη συνέχεια η **κα Αϊφαντοπούλου** παρουσίασε την ολοκληρωμένη μεθοδολογία για τον καθορισμό του οράματος της πόλης και των προτεραιοτήτων που θα τεθούν μέσα από μια συλλογική διαδικασία. Σύμφωνα με την παρουσίασή της, το όραμα είναι μια ποιοτική περιγραφή των επιθυμιών στην πόλη που ζούμε. Ορισμένα σημαντικά σημεία της παρουσίασής της παρατίθενται παρακάτω:

- Είναι τελείως απίθανο να επιτευχθεί μια αλλαγή χωρίς πρώτα να καταλάβουμε τη συμπεριφορά μας σήμερα.
- Το όραμα της πόλης απαρτίζεται από διακριτούς πυλώνες όπως η οικονομική ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος, η καινοτομία και η ποιότητα ζωής
- Δίνοντας προτεραιότητα στις προσδοκίες μας, είμαστε σε θέση να σκεφτούμε τι είναι σημαντικό και θα έπρεπε να ολοκληρωθεί/ υλοποιηθεί γρηγορότερα.

Κλείνοντας, ζήτησε από τους προσκεκλημένους κατά τη διάρκεια του διαλείμματος να σκεφτούν και να γράψουν το όραμά τους για το μέλλον της πόλης (σε ειδικό έντυπο υλικό που παρέλαβαν κατά την εγγραφή τους στη Διαβούλευση) καθώς και να ιεραρχήσουν τις προσδοκίες, όπως αυτές καταγράφηκαν και συμφωνήθηκαν μέσα από την κλειστή Ομάδα Εργασίας του Δήμου που δημιουργήθηκε στα πλαίσια υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Ακολούθως οι συμμετέχοντες συμπλήρωσαν και παρέδωσαν το έντυπο στο οποίο κατέγραψαν το όραμά τους για τη Θεσσαλονίκη ενώ ιεράρχησαν και τις 10 συνολικά προσδοκίες. Τα έντυπα που συλλέχθηκαν, επεξεργάστηκαν από ομάδα του ΙΜΕΤ ώστε τα αποτελέσματα να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια της δεύτερης συνεδρίας.



## Καθορισμός οράματος και προτεραιοτήτων (2<sup>η</sup> Συνεδρία ατζέντας)

Η δεύτερη Συνεδρία ξεκίνησε με την τοποθέτηση των φορέων πάνω στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά οι τοποθετήσεις των φορέων.

Ο **κ. Αγγελίδης** αντιπρόεδρος της Ένωσης Πεζών τόνισε πως θα πρέπει να υπάρχει σχεδιασμός για όλους με προσπελάσιμες υποδομές και εφαρμογή αστικών ορίων ταχύτητας, ενώ ως προβλήματα ανέφερε την έλλειψη των κατάλληλων υποδομών και την έλλειψη αστυνόμευσης.

Ο **κ. Μπίμπασης**, μέλος της διοίκησης του Κέντρου Εκπαίδευσης Αποκατάστασης Τυφλών (ΚΕΑΤ) και του ΟΑΣΘ, τόνισε τη σημαντικότητα του σχεδιασμού των κατάλληλων υποδομών αλλά και της εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας αυτών.

Ο **κ. Τερζόπουλος**, συντονιστής της Διεθνούς Γυμνής Ποδηλατοδρομίας, επισήμανε πως θα πρέπει στην πόλη να αναπτυχθεί ένα κλειστό πρωτεύον δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο να συμπληρώνεται από τοπικούς ποδηλατόδρομους, εξηγώντας το παράδειγμα της Σεβίλλης. Επιπλέον, τόνισε πως θα πρέπει να προβλεφθεί ο συνδυασμός στα μέσα με πρόβλεψη στις στάσεις μετρό για την κατασκευή αντιστοιχών υποδομών ποδηλάτου αλλά και να δημιουργηθεί ένα κοινό bike sharing σύστημα που να εξυπηρετεί όλη την πόλη.

Ο **κ. Κεσόγλου** από τη Διεθνή Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία έκανε λόγο για αποκλεισμό λόγω μη προσβάσιμων υποδομών κι ενός σπασμένου δικτύου που δε διευκολύνει τις αυτόνομες μετακινήσεις ενώ τόνισε πως η έλλειψη δικτύου τυφλών είναι ένα θέμα που θα πρέπει να λυθεί άμεσα.

Ο **κ. Λεοντιάδης** πρόεδρος του Σωματείου ταξί, τόνισε ότι το 50% ποσοστό της χρήσης ΙΧ είναι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό το οποίο θα πρέπει να μειωθεί άμεσα. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην επιβολή αστυνόμευσης αλλά και στις συνδυασμένες μεταφορές καθιστώντας το ταξί σε μέσο μαζικής μεταφοράς και χωροθετώντας εκ νέου πιάτσες ταξί σε τερματικούς σταθμούς, σε στάσεις μετρό και λεωφορειολωρίδες. Τέλος έμφαση έδωσε στην εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης, στον στόλο των ταξί καθώς επίσης και στην εκπόνηση ενός κεντρικού ΣΒΑΚ για ολόκληρη την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Στο σημείο αυτό παρενέβη ο Δήμαρχος του Δήμου Θεσσαλονίκης ο **κ. Μπουτάρης** ο οποίος τόνισε πως η σημερινή διοίκηση είναι εχθρική προς το αυτοκίνητο και πως το νέο σύστημα στάθμευσης έχει φέρει κάποιες θετικές αλλαγές ως προς τη λειτουργία της πόλης καθώς πλέον ο επισκέπτης μπορεί εύκολα και σύντομα να βρει κάποια ελεύθερη θέση για να σταθμεύσει το όχημά του. Επισήμανε πως το ποδήλατο θα πρέπει να αποτελεί μέσο μετακίνησης και όχι αναψυχής, χαρακτήρισε την κατάσταση με την αστική συγκοινωνία τραγική και πρότεινε την αύξηση πεζοδρόμων στην πόλη. Τέλος, ζήτησε την έναρξη ένταξης της ηλεκτροκίνησης σε στόλο λεωφορείων και ταξί μέσα από χρηματοδοτικά προγράμματα.



**Η κ. Σίσκου**, πρόεδρος του Γραφείου Κίνησης του ΟΑΣΘ, δήλωσε πως υπάρχουν πολλά προβλήματα πέραν της μείωσης του στόλου των λεωφορείων που οδήγησαν σε μείωση των δρομολογίων και των επιπέδων εξυπηρέτησης του κοινού, όπως η κίνηση των ταξί και η παράνομη στάθμευση στις λεωφορειολωρίδες.

**Ο κ. Σάλεμ**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΟΣΕΘ (πρώην ΣΑΣΘ), επισήμανε την ανάγκη σχεδιασμού υποδομών που να εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μετακινήσεις στους τερματικούς σταθμούς καθώς επίσης και την ανάγκη ένταξης της ηλεκτροκίνησης στον στόλο των λεωφορείων. Τέλος, τόνισε πως θα πρέπει να βρεθούν κοινά σημεία ανάμεσα στα ΣΒΑΚ των όμορων Δήμων και τη δημιουργία ενός περιφερειακού ΣΒΑΚ.

**Η κ. Μπέσσα**, εκπρόσωπος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, αναφερόμενη στο Ευρωπαϊκό έργο Reform στο οποίο συμμετέχει η Περιφέρεια ως εταίρος, επισήμανε πως μέσα από το έργο έχει ξεκινήσει ήδη μια μορφής συνεργασία με τους Δήμους προκειμένου να καταλήξουν σε ένα περιφερειακό ΣΒΑΚ αλλά τόνισε πως η εκπόνηση των 13 Σχεδίων Βιώσιμης Κινητικότητας των Δήμων της Μητροπολιτικής περιοχής πιθανόν να δημιουργήσει κάποια προβλήματα στην υλοποίηση του κεντρικού ΣΒΑΚ. Η εμπειρία από άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις ακολούθησε έναν σχεδιασμό από κάτω προς τα πάνω (μικρά τοπικά Σχέδια που δημιούργησαν ένα κεντρικό) ενώ στην περίπτωση του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης ακολουθείται ένας σχεδιασμός από πάνω προς τα κάτω.

**Ο κ. Εμμανουηλίδης**, εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, τόνισε πως είναι καθοριστικής σημασίας η βελτίωση των Δημοσίων Συγκοινωνιών και η ανάδειξη της πόλης σε έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Επισήμανε την ανάγκη ευέλικτης και αποτελεσματικής διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης ειδικά στο κέντρο της πόλης καθώς επίσης και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και καινοτόμων λύσεων

**Ο κ. Μουρούζης** από την Εθνική Συνομοσπονδία ατόμων τόνισε πως το δίκτυο εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία δεν προσφέρει αυτονομία, προσβασιμότητα και ευκολία χρήσης. Όπως είπε, πρόκειται για ένα σπασμένο δίκτυο στο οποίο δεν υπάρχει δίκτυο όδευσης τυφλών. Αναφέρθηκε στην έλλειψη εξειδικευμένης πληροφορίας ανά κατηγορία ατόμων με αναπηρία και τόνισε πως οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας παρουσίασαν ελλείψεις τόσο στην αποτύπωση υποδομών της υφιστάμενης κατάστασης όσο και στην αποτύπωση των αναγκών του πληθυσμού. Επισήμανε, πως ένας σωστός σχεδιασμός προϋποθέτει την εξέταση και την καταγραφή σε λεπτομέρεια των διαφορετικών αναγκών ανά κατηγορία αναπηρίας και πως αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον σχεδιασμό κάθε έρευνας.

**Ο κ. Καλογήρου**, Διευθύνων Σύμβουλος της Αναπτυξιακής Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, επισήμανε πως δε θα πρέπει τα θέματα της κινητικότητας να γίνονται αντιληπτά ως κυκλοφοριακή συνθήκη αλλά ως αστική συνθήκη. Υπόψη θα πρέπει να ληφθούν οι δραστηριότητες που είναι συγγενικές με το ΣΒΑΚ (όπως το Ευρωπαϊκό έργο REMEDIO), καθώς επίσης και η εισαγωγή δύο νέων μεταφορικών συγκοινωνιακών δημόσιων μέσων: Η θαλάσσια αστική συγκοινωνία και ο δυτικώων αστικός σιδηρόδρομος.



Ο **κ. Σταυρίδης**, πρόεδρος του ραδιοταξί taxiway, έδωσε έμφαση στο πρόβλημα της στάθμευσης, το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με καινοτόμες ιδέες και λύσεις. Πρότεινε τη δημιουργία ζωνών στο κέντρο της πόλης για αποφυγή της στάθμευσης και συνεργατικές λύσεις με τον ΟΑΣΘ για εξυπηρέτηση περιοχών που είναι οικονομικά ασύμφωρες για τον Οργανισμό.

Η **κ. Καραγιάννη**, υπάλληλος του κυκλοφοριακού σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης τόνισε εν αναμονή λειτουργίας του μετρό είναι απαραίτητη η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και των στάσεων σύμφωνα με τη λειτουργία του μετρό

Ο **κ. Παπαδόπουλος**, συγκοινωνιολόγος μηχανικός του ΟΑΣΘ, αναφερόμενος στον πρόεδρο του ΟΣΕΘ, είπε πως η διαδικασία αναδιάρθρωσης των γραμμών ξεκινάει επισήμως τον Μάιο και ρώτησε αν μέχρι τότε θα έχει ολοκληρωθεί η ανάλυση των δεδομένων ώστε τα αντίστοιχα συμπεράσματα να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό. Η **κα. Αύφαντοπούλου**, απάντησε πως θα πρέπει να γίνει ένας συντονισμός σε επίπεδο χρονοδιαγραμμάτων και αποτελεσμάτων, τα δεδομένα θα είναι διαθέσιμα από τον Δήμο Θεσσαλονίκης και το ΙΜΕΤ θα συνεργαστεί και σε επίπεδο κυκλοφοριακού μοντέλου και σε επίπεδο διαμόρφωσης σεναρίων ώστε η διαδικασία αυτή να γίνει παράλληλα.

Μετά τις τοποθετήσεις των φορέων ξεκίνησε η διαδικασία διαμόρφωσης του οράματος και των προτεραιοτήτων μέσα από την παρουσίαση των κυρίων Αύφαντοπούλου και Μορφουλάκη, του ΙΜΕΤ. Αρχικά η Κα Αύφαντοπούλου, παρουσίασε μια σειρά στοιχείων με σκοπό να γίνει κατανοητή η κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η πόλη αλλά και ποιες είναι οι τάσεις που θα διαμορφώσουν το μελλοντικό της προφίλ. Στη συνέχεια αναφέρθηκε σε 10 θεμελιώδεις απαιτήσεις που θα αποτελέσουν τη βάση για την επίτευξη των βασικών αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

11. Αλλαγή συμπεριφοράς μετακινουμένων – Προώθηση πολιτικών περιορισμού κίνησης ΙΧ στο αστικό κέντρο
12. Δημόσιες Συγκοινωνίες προσαρμοσμένες σε διαφορετικές κατηγορίες πληθυσμού
13. Εξυπηρέτηση αυξημένων ροών λόγω ανάπτυξης της πόλης και ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών
14. Σύστημα κινητικότητας που θα ιχθυροποιήσει τις τάσεις υπέρ των ΜΜΜ – Δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών μετεπιβίβασης από άλλα μέσα μεταφοράς στο μετρό (seamless intermodality)
15. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών με σκοπό τη βελτίωση της εποπτείας και διαχείρισης του συστήματος κινητικότητας και μεταφορών: βέλτιστη διαχείριση αιχμών – βελτίωση συνθηκών μετακίνησης
16. Βέλτιστη διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων τις ώρες αιχμής και των «εισοδών»
17. Ενίσχυση του συστήματος αστικών εμπορευματικών διανομών
18. Έμφαση σε υποδομές για βιώσιμα μέσα μεταφοράς
19. Ενίσχυση της ταυτότητας του κέντρου της πόλης ως κέντρο υπερτοπικών χρήσεων
20. Λύσεις για ειδικές κατηγορίες χρηστών (π.χ. φοιτητές) και περιοχές (π.χ. Πανεπιστήμια)





Ακολούθως, η Κα Μορφουλάκη, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Ειδική Λειτουργική Επιστήμονας του ΙΜΕΤ, εξήγησε τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για την ιεράρχηση των προσδοκιών και παρουσίασε την τελική αξιολόγησή τους έτσι όπως προέκυψε από την κλειστή ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου και από τους συμμετέχοντες στη Διαβούλευση φορείς. Επισημάνε τις διαφορές από τις δύο ιεραρχήσεις οι οποίες εντοπίζονται μόνο σε τρεις προσδοκίες:

21. Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό (Θέση 4 για τον Δήμο, θέση 8 για τους φορείς)
22. Μείωση των οδικών ατυχημάτων (Θέση 9 για τον Δήμο, θέση 6 για τους φορείς)
23. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών (Θέση 8 για τον Δήμο, θέση 5 για τους φορείς)

Στη συνέχεια, παρουσίασε το πρώτο όραμα όπως αυτό διαμορφώθηκε από την κλειστή ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου καθώς και τον Πίνακα όπου η ομάδα του ΙΜΕΤ κατέγραψε φράσεις και λέξεις-κλειδιά με τις οποίες οι φορείς διατύπωσαν το όραμά τους για το μέλλον της πόλης. Αυτό αποτέλεσε και το έναυσμα για να ξεκινήσει ένας δεύτερος γύρος συζητήσεων με σκοπό στο τέλος της Διαβούλευσης να καταληχθεί το όραμα. Οι φορείς, έθεσαν τις απόψεις τους γύρω από το όραμα και συμπλήρωσαν πως μέσα σε αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνεται ο όρος επιχειρηματικότητα. Το Όραμα διαμορφώθηκε τελικά ως εξής και θα καταληφθεί στη συνέχεια από την Ομάδα εργασίας του Δήμου σε συνεργασία με το ΙΜΕΤ:

***Θεσσαλονίκη: Η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης υποστηρίζονται και προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό στους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικό περιβάλλον, στο οποίο όλοι μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν με συνδυασμένα ήπια μεταφορικά μέσα και να απολαύσουν το ανοιχτό θαλάσσιο μέτωπο και άλλους ελεύθερους και πράσινους δημόσιους χώρους.***

Η συνεδρίαση ολοκληρώθηκε και η κα Αϊφαντοπούλου ευχαρίστησε θερμά εκ μέρους του ΙΜΕΤ και του Δήμου Θεσσαλονίκης όλους τους συμμετέχοντες, ζητώντας τους συνεργασία και συμμετοχή σε όλες τις δράσεις και τις επόμενες διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

09.00-09:15	Προσέλευση – Εγγραφές
	<b>1<sup>η</sup> ΣΥΝΕΔΡΙΑ</b> Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
9:30-9:45	Σύντομη παρουσίαση των έργων “Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας” και “ Μελέτη Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας”. Σκοπός της 1 <sup>ης</sup> Διαβούλευσης
Ομιλήτρια:	κα. Μαρία Ζουρνά, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων
9:45-10:15	Το κυκλοφοριακό πρόβλημα και τα προβλήματα κινητικότητας στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης των μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη ως αποτέλεσμα των ερευνών και καταγραφών της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Ομιλήτρια:	κα. Κωνσταντίνα Παπασπυροπούλου, Τοπογράφος Μηχανικός, Μηχανική Μελετητική
10:15-10:30	Μεθοδολογία διαμόρφωσης μελλοντικού οράματος της πόλης και των προτεραιοτήτων
Ομιλήτρια:	Δρ. Γεωργία Αύφαντοπούλου, Πολιτικός μηχανικός-Συγκοινωνιολόγο, Αναπληρώτρια Διευθύντρια ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ
10:30-11:00	Διάλειμμα – Καφές
	<b>2<sup>η</sup> ΣΥΝΕΔΡΙΑ</b> Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
11:00 – 12:00	Τοποθετήσεις φορέων στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης
12:00 – 12:40	Καθορισμός οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης
Ομιλήτριες:	Δρ. Γεωργία Αύφαντοπούλου, Πολιτικός μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρώτρια Διευθύντρια ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ Δρ. Μαρία Μορφουλάκη, Πολιτικός μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, Ειδική Λειτουργική Επιστήμονας Α, ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ
12:45 – 13:30	Συζήτηση – Τοποθετήσεις Φορέων επί των προτεραιοτήτων (Διαδραστική διαδικασία επικύρωσης του οράματος και των προτεραιοτήτων)
13:30 – 14:30	Ανοικτή συζήτηση – Συμπεράσματα – Επόμενα βήματα