

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

Αριθμός Έκδοσης: ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ – ΕΜ – Β – 2018 – 8

Έκθεση Μελέτης ΙΜΕΤ

Τίτλος Έργου:

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

Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Θεσσαλονίκης

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ: ΔΡ. ΓΕΩΡΓΙΑ ΑΪΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΡ. ΜΑΡΙΑ ΜΟΡΦΟΥΛΑΚΗ
ΚΟΡΝΗΛΙΑ ΜΑΡΙΑ ΚΟΤΟΥΛΑ
ΔΡ. ΜΑΡΙΑ ΣΠΑΝΔΟΥ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2018



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΠΡΟΟΤΜΙΟ	1
2. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	3
2.1. Εισαγωγή	3
2.2. Προσέγγιση/Σενάριο Α. Βιώσιμη Διασύνδεση Παρεμβάσεων Αναβαθμισμένου Αστικού Περιβάλλοντος και Έξυπνη Διαχείριση Κυκλοφορίας	5
2.3. Προσέγγιση/Σενάριο Β. Επαναπροσδιορισμός Ρόλου και Λειτουργίας Περιοχών του Δήμου Θεσσαλονίκης στη Νέα Εποχή του Πολυτροπικού Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών	12
2.4. Προσέγγιση/Σενάριο Γ. Έμφαση στην Πολυκεντρικότητα και Μερικός Αποκλεισμός του Κέντρου	19
3. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	23
3.1. Διαμόρφωση Εναλλακτικών Σεναρίων	23
3.2. Αποτελέσματα Διαδραστικής Συμμετοχής των Φορέων που Συμμετείχαν στη Διαβούλευση	25
3.3. Συμπεράσματα	27
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΤΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	29
4.1. Μεθοδολογία Αξιολόγησης Εναλλακτικών Σεναρίων	29
4.2. Αποτελέσματα Αξιολόγησης Εναλλακτικών Σεναρίων	33
4.3. Συμπεράσματα για την Επιλογή του Τελικού Σεναρίου ΣΒΑΚ	37
5. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ	39
ΑΝΑΦΟΡΕΣ	40
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	41
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	53
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΦΟΡΜΕΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	55



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ & ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 1: Κριτήρια και βάρη αξιολόγησης εναλλακτικών προσεγγίσεων και παρεμβάσεων.....	30
Πίνακας 2: Αξιολόγηση εναλλακτικών πολιτικών/ προσεγγίσεων ανάπτυξης της ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης ως προς τις προτεραιότητες που έθεσε η πόλη.....	31
Πίνακας 3: Περιγραφή σημαντικών παρεμβάσεων ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.....	32
Σχήμα και Πίνακας 4: Αποτελέσματα ροών προτιμήσεων για την κατάταξη των εναλλακτικών προσεγγίσεων.....	33
Σχήμα και Πίνακας 5: Αποτελέσματα ροών προτιμήσεων για την κατάταξη των εναλλακτικών παρεμβάσεων.....	34
Σχήμα 6: Ευαισθησία της κατάταξης των εναλλακτικών παρεμβάσεων στα βάρη συγκεκριμένων κριτηρίων.....	36



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 διατροπικές 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.

Το παρόν παραδοτέο με τίτλο «Αποτελέσματα της Δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» αφορά στην τρίτη ενότητα εργασίας και συγκεκριμένα στο στάδιο της δημιουργίας των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ και την επιλογή του τελικού σεναρίου το οποίο και στη συνέχεια θα προσομοιωθεί στο επικαιροποιημένο κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ, προκειμένου να αποτιμηθούν οι επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης.

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

Το δεύτερο κεφάλαιο περιγράφει τον τρόπο ανάπτυξης των προσεγγίσεων/σεναρίων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης όπως αυτά διαμορφώθηκαν από την ομάδα εργασίας του ΙΜΕΤ λαμβάνοντας υπόψη τις παρεμβάσεις που πρότεινε η ΜΒΑΚ.

Το τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνει την μέθοδο ιεράρχησης τόσο των εναλλακτικών προσεγγίσεων όσο και των εναλλακτικών παρεμβάσεων που αυτές προτάθηκαν έτσι ώστε να συνταχθεί το τελικό σενάριο με τις αντίστοιχες παρεμβάσεις το οποίο στη συνέχεια θα αναπτυχθεί σε χρονικούς ορίζοντες και θα προσομοιωθεί στο κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ.

Το τέταρτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τη διαδικασία διαβούλευσης των προτεινόμενων προσεγγίσεων/σεναρίων που έλαβε χώρα στο Δήμο Θεσσαλονίκης με συμμετοχή όλων των τοπικών φορέων ενώ τα αποτελέσματα της διαβούλευσης αυτής (αναλυτικά πρακτικά) παρουσιάζονται στα Παραρτήματα Α και Β.

Τέλος, τα συμπεράσματα ως προς το σενάριο που τελικά προκρίνεται για να αναλυθεί χρονικά και τις βασικές του παρεμβάσεις, περιλαμβάνονται στο πέμπτο κεφάλαιο του παρόντος παραδοτέου.

2. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

2.1. Εισαγωγή

Η διαμόρφωση των εναλλακτικών προσεγγίσεων/σεναρίων διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Θεσσαλονίκης είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς αποτελεί τη βάση για την επιλογή του επιθυμητού σεναρίου ανάπτυξης της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, το οποίο θα ορίσει χρονικά τις παρεμβάσεις που θα προσομοιωθούν στο επικαιροποιημένο κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ, προκειμένου να αποτιμηθούν οι επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης.

Η ανάπτυξη των προσεγγίσεων/σεναρίων βασίστηκε αρχικά στις προτάσεις του Αναδόχου Μελετητή, το όραμα και τις απαιτήσεις σχεδιασμού, όπως αυτές προέκυψαν κατά τη συμμετοχική διαδικασία της 1ης Διαβούλευσης, στις βασικές ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού ΣΒΑΚ καθώς και στη βούληση και τις ως σήμερα προτάσεις και ενέργειες του Δήμου Θεσσαλονίκης προς την κατεύθυνση αυτή.

Γενικά, κάθε σενάριο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιλαμβάνει ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτείνονται για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων που επιφέρει το υφιστάμενο μεταφορικό σύστημα.

Για τον Δήμο Θεσσαλονίκης προτάθηκαν τρεις προσεγγίσεις, με οκτώ κατηγορίες παρεμβάσεων και συγκεκριμένες πολιτικές που υιοθετούνται οριζόντια σε όλα τα σενάρια. Όσον αφορά στις προτεινόμενες κατηγορίες παρεμβάσεων αυτές παρουσιάζονται παρακάτω.

Παρέμβαση Π1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας για την αναβίωση του Κέντρου (αποκλεισμός διαμπερών κινήσεων)



Παρέμβαση Π2: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας για την αναβίωση του Κέντρου (αποκλεισμός διαμπερών κινήσεων)

Παρέμβαση Π3: Βιώσιμη κινητικότητα κέντρων περιοχών δήμου και διασύνδεση γειτονικών κέντρων (ενοποίηση χρήσεων γης και παρεμβάσεων)



Παρέμβαση Π4: Ποδήλατο: μέσο μεταφοράς και όχι αναψυχής – Διάδρομοι πεζών & πολυτροπικότητα

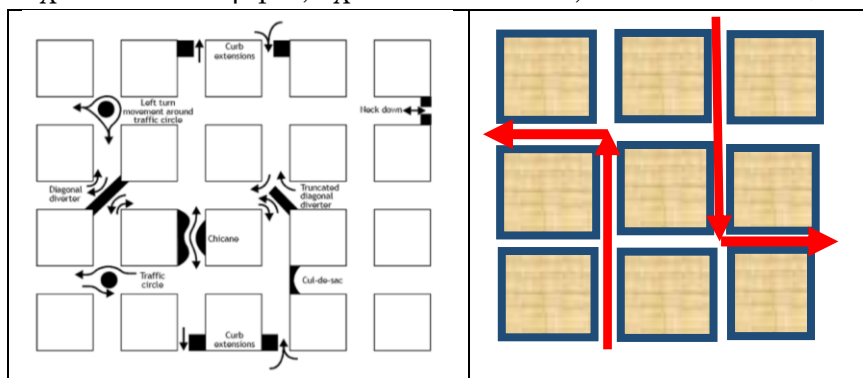


Παρέμβαση Π5: Ανακατανομή δημόσιου χώρου οδών ή περιοχών (γεφύρωση αστικών ασυνεχειών, μείωση χωρητικότητας οδών που αποδίδεται στο όχημα, εμβληματικές παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας σε επιλεγμένες περιοχές ή/και κατηγορίες πληθυσμού, δραστικές αλλαγές στη συμπεριφορά του μετακινούμενου)



Παρέμβαση Π6: Ένταξη νέας τεχνολογίας οχημάτων και τεχνολογιών διαχείρισης κυκλοφορίας (ηλεκτροκίνηση, κοινόχρηστα οχήματα - Car/Bike sharing, έξυπνα φανάρια, τεχνολογίες παρακολούθησης και ελέγχου πρόσβασης, low emission zones, εφαρμογές έξυπνης κινητικότητας κλπ.)

Παρέμβαση Π7: Αναπλάσεις, προστασία γειτονιών και αύξηση της οδικής ασφάλειας (από διαμπερή και οχλούσα κυκλοφορία, σχολικοί δακτύλιοι, low traffic zones)



Παρέμβαση Π8: Σχέδιο Διαχείριση αστικών διανομών



Κάθε προσέγγιση περιλαμβάνει κάποιες από τις παρεμβάσεις σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό. Οι παρεμβάσεις μπορεί να εφαρμόζονται είτε στο ιστορικό κέντρο της πόλης είτε στα τοπικά περιφερειακά κέντρα της πόλης (Τούμπα, Χαριλάου, Τριανδρία κλπ.).

2.2. Προσέγγιση/Σενάριο Α. Βιώσιμη Διασύνδεση Παρεμβάσεων Αναβαθμισμένου Αστικού Περιβάλλοντος και Έξυπνη Διαχείριση Κυκλοφορίας

Το Σενάριο Α επικεντρώνεται στην ολοκλήρωση και λειτουργική διασύνδεση των αναπλάσεων που ο Δήμος έχει υλοποιήσει τα τελευταία χρόνια και συνεχίζει να υλοποιεί.

Στόχος του είναι η δυνατότητα μετακίνησης πεζή, με ποδήλατο ή με Δ.Σ. από τις διάφορες περιοχές αναπλάσεων προς άλλες περιοχές, παρέχοντας ενοποιημένη εμπειρία περιβαλλοντικά φιλικής μετακίνησης που στηρίζει τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η προσέγγιση εστιάζει στο κέντρο της πόλης και στη διαχείριση των ροών όλων των μέσων μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Ι.Χ.) με τη χρήση τεχνολογίας.

Περιλαμβάνει τη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και τη βασική αναδιάρθρωση των Δημοσίων Συγκοινωνιών (ΔΣ), εστιάζοντας στις κάθετες λεωφορειακές συνδέσεις, από/προς το θαλάσσιο μέτωπο. Επίσης δημιουργούνται ολοκληρωμένες ταυτότητας πολιτιστικές διαδρομές στην περιοχή πάνω από τη Ρωμαϊκή Αγορά, ενώ προτείνονται αναπλάσεις στην περιοχή της δυτικής εισόδου.

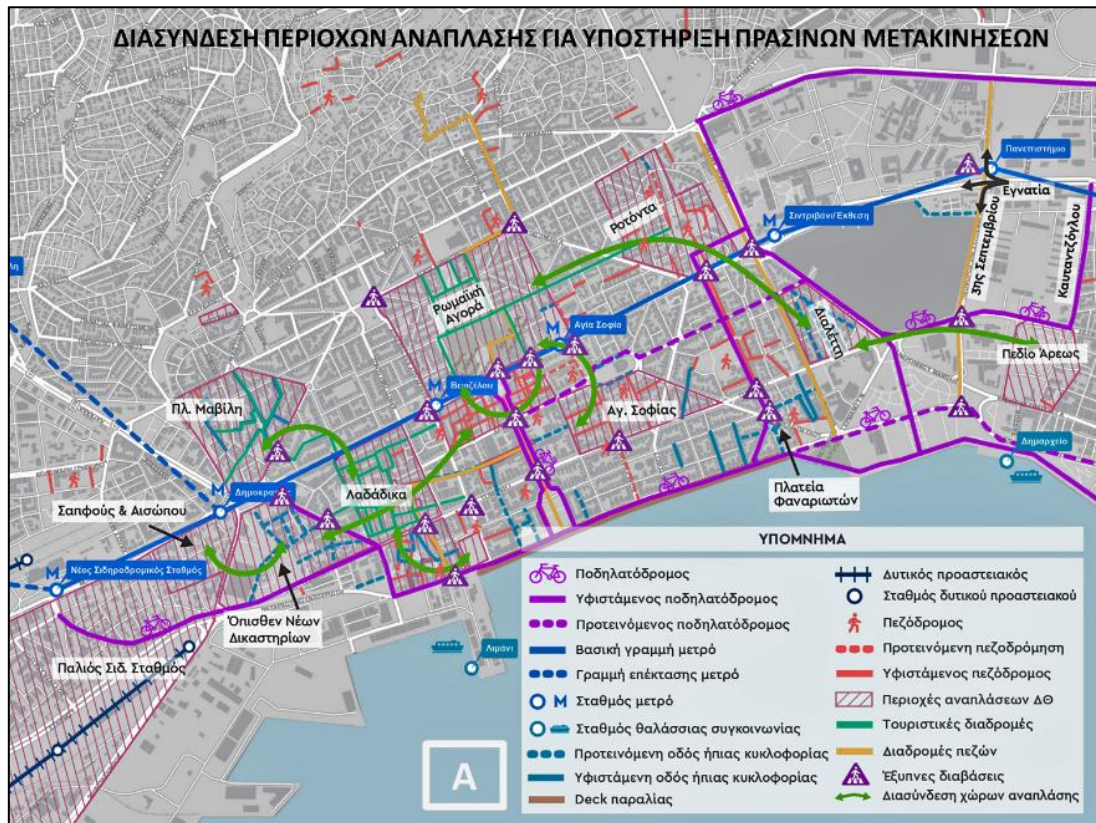
Ως προς τις αναπλάσεις, η λίστα που παρατίθεται παρακάτω, περιλαμβάνει έργα που έχουν υλοποιηθεί ή υλοποιούνται από τον Δήμο Θεσσαλονίκης καθώς επίσης και έργα που θα υλοποιηθούν μέσα στην επόμενη πενταετία και λαμβάνονται υπόψη στο σενάριο αυτό:

- Κατασκευή Ξύλινου Καταστρώματος (Deck) στην Παλιά Παραλία
- Ολοκλήρωση ανάπλασης άξονα Αγ. Σοφίας - Αχειροποιήτου (πεζοδρόμηση άξονα Αγίας Σοφίας)
- Ανάπλαση οδού Αποστόλου Παύλου
- Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου και Συναγωγής Γιαντ Λεζικαρόν (οδοί Αγίου Μηνά, Βασιλέως Ηρακλείου)
- Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Συναγωγή Μοναστηριωτών και Γενί Τζαμί
- Ανάπλαση οδού Στουρνάρα
- Ανάπλαση περιοχής οδού Κάστρων
- Ανάπλαση περιοχής Πεδίου του Άρεως
- Ανάπλαση Πλατείας Ελευθερίας
- Ανάπλαση Πλατείας Μαβίλη
- Ανάπλαση Δημητρίου Γούναρη - Πλατείας Φαναριωτών
- Ανάπλαση περιοχής Ευαγγελίστρια
- Ανάπλαση ευρύτερης περιοχής Αρχαίας Ρωμαϊκής Αγοράς



- Ανάπλαση οδών Ερμού – Βασιλέως Ηρακλείου- Κομνηνών

Βασική παρέμβαση που προτείνεται στο Σενάριο Α και απεικονίζεται στον χάρτη που ακολουθεί, είναι η διασύνδεση των περιοχών αυτών έτσι ώστε να υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό η πράσινη μετακίνηση. Στόχος είναι η δημιουργία ενός κανάβου πολυτροπικών διαδρομών και διαδρόμων πεζών με μέτωπο κάθετα στην παραλία, έτσι ώστε ο πεζός να μπορεί να διασχίζει τις περιοχές αυτές με ασφάλεια φτάνοντας έως το παραλιακό μέτωπο της πόλης.



Οι διαδρομές πεζών που προτείνονται είναι:

Πορεία 1: Μονή Λατόμου (Όσιος Δαυίδ) → Ολυμπιάδος → Αγ. Σοφίας → Αγ. Δημητρίου → Αγν. Στρατιώτη → Φιλίππου → Μητρ. Γενναδίου → Ιουστινιανού → Αριστοτέλους → Βασ. Ηρακλείου → Κατούνη → Κουντουριώτου

Πορεία 2: Σταθμός Μετρό Πανεπιστήμιο → Γ' Σεπτεμβρίου → Παραλιακό μέτωπο

Πορεία 3: Ευαγγελίστρια → Εθν. Αμύνης → Παραλιακό μέτωπο

Ταυτόχρονα και με σκοπό την αύξηση των επιπέδων παρεχόμενης ασφάλειας των μετακινουμένων, προτείνεται η χρήση έξυπνων τεχνολογιών και πιο συγκεκριμένα η δημιουργία έξυπνων διαβάσεων στις συμβολές των παρακάτω οδών:

- Τοιμιοκή - Κατούνη
- Κουντουριώτη - Κατούνη
- Τοιμιοκή - Βενιζέλου,
- Τοιμιοκή - Αριστοτέλους



- Τοιμοική - Αγίας Σοφίας
- Τοιμοική - Δ. Γούναρη
- Ερμού - Αριστοτέλους
- Εγνατία - Βενιζέλου
- Εγνατία - Αριστοτέλους
- Εγνατία - Μ. Γενναδίου
- Εγνατία - Αγίας Σοφίας
- Εγνατία - Δ. Γούναρη
- Αγίου Δημητρίου - Ελ. Βενιζέλου
- Γούναρη - Παύλου Μελά
- Καραολή & Δημητρίου - Σβορώνου,
- Εγνατία - Αντιγονιδών
- Εθνικής Αμύνης - Εγνατία
- Γ' Σεπτεμβρίου - Εγνατία
- Γ' Σεπτεμβρίου - Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Λ. Στρατού - Μεγ. Αλεξάνδρου
- Γ' Σεπτεμβρίου - Β. Γεωργίου
- Αγ. Δημητρίου - Αγ. Σοφίας
- Δωδεκανήσου - Φράγκων

Για την ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο, προτείνεται η βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και η ένταξη κάποιων επιπλέον μικρών οδικών τμημάτων για την καλύτερη διασύνδεση του δικτύου στο κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατοδρόμων στα παρακάτω οδικά τμήματα:

- Λ. Στρατού (από Καυταντζόγλου έως Παπαναστασίου)
- Αλ. Σβώλου-Κεραμοπούλου-Ερμού
- Μ. Μπότσαρη (από Ανατολικής Θράκης έως Λ. Μ. Αλεξάνδρου)
- Π. Συνδیکا (από Κ. Καραμανλή έως Λ. Μ. Αλεξάνδρου)
- Αλ. Σταύρου (από Π. Συνδیکا έως Κανάρη)
- Κωνσταντινουπόλεως (από Κλεάνθους έως 28ης Οκτωβρίου)
- 28ης Οκτωβρίου (από Κωνσταντινουπόλεως έως Μ. Αλεξάνδρου)
- Κλεάνθους (από Κωνσταντινουπόλεως έως Γρ. Λαμπράκη)
- Παπάφη (Καυταντζόγλου έως Χουρμούζη)
- Κανάρη (Μπότσαρη έως Κήπο Καλού)
- Αγίας Σοφίας (από Νίκης έως Φιλίππου)
- Κατσιμιδη (από Παπάφη έως Αγ. Δημητρίου)
- Μεγάλου Αλεξάνδρου (από Γ' Σεπτεμβρίου έως 25^{ης} Μαρτίου)

Οι παραπάνω προτεινόμενες παρεμβάσεις ενοποιούν τις περιοχές ανάπλασης εξυπηρετώντας και διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό τις ανάγκες για εναλλακτική και πράσινη μετακίνηση (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί πως οι διάδρομοι πεζών που αναφέρθηκαν παραπάνω δεν είναι υποχρεωτικά πεζόδρομοι. Οι διαδρομές που προτείνονται, είτε διασχίζουν υφιστάμενους πεζόδρομους, ή δρόμους με πλατιά πεζοδρόμια ή δρόμους με έλλειψη κατάλληλης υποδομής, στους οποίους



ο Δήμος θα πρέπει να παρέμβει προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές και συνθήκες χρήσης των υποδομών αυτών.

Παραδείγματα διαδρομών και διαδρόμων πεζών, ποδηλατοδρόμων και έξυπνων διαβάσεων απεικονίζονται στις φωτογραφίες που ακολουθούν.



Πέρα από τη διασύνδεση των περιοχών ανάπτυξης στο Σενάριο Α, προτείνονται συγκεκριμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις όπως διανοίξεις οδών, αλλαγή κατεύθυνσης οδών, μετατροπή οδών σε ήπιες κυκλοφορίας και πεζοδρομήσεις μικρής έκτασης. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα παρακάτω:

- Διάνοιξη οδού στο τμήμα Αγίου Δημητρίου - Διογένης
- Διάνοιξη οδού Καζαντζάκη
- Διάνοιξη οδού Μιχαήλ Ψελλού
- Μονοδρόμηση του ζεύγους Μ. Μπότσαρη (κατεύθυνση προς Μ. Αλεξάνδρου), Π. Συνδίκας – Αλ. Σταύρου (κατεύθυνση από Μ. Αλεξάνδρου προς Κανάρη)
- Αμφιδρόμηση της 26^{ης} Οκτωβρίου (τμήμα Πολυτεχνείου έως Εγνατία)
- Άρση περιορισμού διέλευσης αριστερής στρέφουσας κίνησης από Εγνατία προς Γ' Σεπτεμβρίου
- Άρση περιορισμού διέλευσης στη Λεωφόρο Αριστοτελείου - εντός ΑΠΘ (Αγ. Δημητρίου-Εγνατία)

Αναδιαμόρφωση κόμβων ή προγραμμάτων σηματοδότησης προτείνονται στους παρακάτω κόμβους:

- Μπότσαρη - Αν. Θράκης
- Αριστοτέλους (ΑΠΘ) - Αγ. Δημητρίου
- Αριστοτέλους (ΑΠΘ) - Εγνατία
- Γ' Σεπτεμβρίου - Εγνατία
- Αγ. Δημητρίου - Λαμπράκη
- Α. Σταύρου - Παπαναστασίου
- Α. Σταύρου - Κανάρη

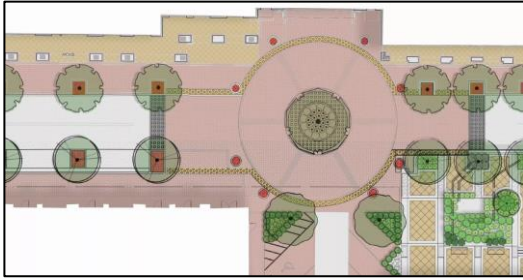


- Συνδίκια - Δελφών
- Συνδίκια - Κ. Καραμανλή
- Συνδίκια - Μ. Αλεξάνδρου
- Συνδίκια - Β. Όλγας
- Μπότσαρη - Παπαναστασίου
- Μπότσαρη - Παπάφη
- Μπότσαρη - Δελφών
- Μπότσαρη - Κ. Καραμανλή
- Μπότσαρη - Μ. Αλεξάνδρου
- Μπότσαρη - Β. Όλγας
- 26ης Οκτωβρίου - Παλαιού Σταθμού
- 26ης Οκτωβρίου - Μοναστηρίου
- Διογένους - Βενιζέλου (Τριανδρία)
- Αγίου Δημητρίου-Εθν. Αμύνης
- Μ. Ψελλού-Κανελλοπούλου
- Σαπφούς-Καζαντζάκη
- Μ. Ψελλού-Αλλατινή
- Εγνατία
- Αγίου Δημητρίου – Μαραθώνος
- Αισώπου – Καζαντζάκη
- Γ' Σεπτεμβρίου – Β. Γεωργίου
- Γ' Σεπτεμβρίου – Μ. Αλεξάνδρου
- Γ' Σεπτεμβρίου – Αγ. Δημητρίου
- Γ' Σεπτεμβρίου – Στρατού
- Εγνατία – Αγ. Σοφίας
- Μοναστηρίου - Καζαντζάκη

Σε ήπιας κυκλοφορίας μετατρέπονται οι οδοί:

Βασιλέως Ηρακλείου, Μητροπόλεως (από Π. Μελά έως Αμύνης), Κομνηνών (από Νίκης έως Τοιμισκή), Καλαποθάκη (από Κομνηνών έως Δημοσθένους), Δημοσθένους (από Νίκης έως Μητροπόλεως), Πλουτάρχου, Λ. Μαργαρίτη, Μ. Κινγκ, Κεραμοπούλου, Καρατάσου (από Χάψα έως Σαλαμίνας), Φαναριωτών (από Π. Μελά έως Στρ. Καλλάρη), Στρατ. Καλλάρη (από Πλ. Φαναριωτών έως Νίκης), Διαλέττη (από Δεσπεραί έως Τοιμισκή), Δεσπεραί (από Αλ. Σβώλου έως Θεσοκά), Δαγκλή (από Τοιμισκή έως Λ. Μαργαρίτη) Όπισθεν Δικαστηρίων δηλ. Φράγκων (από Πολυτεχνείου έως Δωδεκανήσου), Δ. Γούναρη (από Μητροπόλεως έως Π. Μελά) Μοσκόφ (από Πλ. Δημοκρατίας έως Φράγκων), Δαναϊδών (από Μοσκόφ έως Μπραντούνα), Στρ. Σφέτσιου (από Δαναϊδών έως Φράγκων), Μπραντούνα (από Δωδεκανήσου έως Φράγκων), Ναυμαχίας Λήμνου (από Πολυτεχνείου μέχρι Δωδεκανήσου), Ολυμπίου Διαμαντή (Μοσκόφ έως Δωδεκανήσου), Γρ. Λαμπράκη (από Γ' Σεπτεμβρίου έως Εγνατία)

Για την Βασιλέως Ηρακλείου συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία μικρού κυκλικού κόμβου στη συμβολή της με την Καρόλου Ντηλ, ώστε να διασφαλίζεται η λειτουργία των όρων στάθμευσης που υπάρχουν κατά μήκος της. Οι εικόνες διαμόρφωσης που ακολουθούν είναι ενδεικτικές:



Σε πεζόδρομους μετατρέπονται:

Η οδός Αγ. Σοφίας από Λ. Νίκης έως Τουμιοκή και από Εγνατία έως Αχειροποίητο, με εξαίρεση το τμήμα Κεραμοπούλου – Εγνατία (ρεύμα καθόδου). Επιπλέον πεζοδρομούνται οι οδοί Καστριτσιού (από Κ. Ντηλ έως Αγ. Σοφίας) και Αποστόλου Παύλου (από Μελενίκου έως Μανωλάκη)

Σχετικά με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών, το ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, βάσει των όσων αναφέρονται στο Παραδοτέο Π2β (Αποτελέσματα κυκλοφοριακού μοντέλου για την αξιολόγηση των αρχικά προτεινόμενων σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης, ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, Νοέμβριος 2018), έχει προβεί σε ολοκληρωμένο σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπόψη:

- τα δεδομένα ζήτησης μετακινήσεων που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ/ΔΘ και την ανάλυση αυτών,
- την ανάλυση δεδομένων προσφοράς, όπως παραχωρήθηκαν από τον ΟΣΕΘ,
- υφιστάμενες μελέτες και προβλέψεις για τη λειτουργία νέων μεταφορικών μέσων Δημοσίων Συγκοινωνιών, δηλαδή το Μετρό Θεσσαλονίκης (σε διάφορα στάδια ανάπτυξης του δικτύου του, με έμφαση στη λειτουργία της βασικής γραμμής και της επέκτασης προς Καλαμαριά, που αναμένονται να λειτουργήσουν το 2020), της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας, του Δυτικού Προαστιακού και επιλεγμένης χάραξης δικτύου Τραμ,
- στοιχεία κάλυψης του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών με βάση τις περιοχές επιρροής των στάσεων των σταθμών.

Το προτεινόμενο δίκτυο αφορά σε τροποποιήσεις χαραξέων διαδρομών, ή/και μεταφορά αφετηριών/τερματικών ή κατάργηση ορισμένων από τις υφιστάμενες γραμμές του ΟΑΣΘ, καθώς και τη δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών, με στόχο τη δημιουργία ενός τροφοδοτικού δικτύου προς το Μετρό Θεσσαλονίκης και τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα που θα υλοποιηθούν στην πόλη. Τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των προτεινόμενων αλλαγών βασίζονται στη βελτίωση των χαρακτηριστικών των λεωφορειακών γραμμών, στην εξυπηρέτηση της ζήτησης και της κάλυψης, στη συνδεσιμότητα με τα άλλα μεταφορικά μέσα και στην θεώρηση των περιορισμών που παρατηρούνται στις εν λόγω γραμμές λόγω του δομημένου αστικού περιβάλλοντος, των ζητημάτων ασφάλειας και άνεσης μετακίνησης, των κυκλοφοριακών περιορισμών κλπ. Τέλος, έγινε προσπάθεια ώστε οι



λεωφορειακές γραμμές να συμβάλλουν και στη διασύνδεση των περιοχών αναπλάσεων και των περιοχών μελλοντικής ανάπτυξης, όπου αυτό ήταν δυνατό.

Η ολοκληρωμένη πρόταση του ΙΜΕΤ θα συζητηθεί με κλιμάκιο του ΟΣΕΘ, ώστε να τροποποιηθεί, όπου απαιτείται, ενώ η προσομοίωση μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου θα επιτρέψει την τελειοποίηση και οριστικοποίηση των χαράξεων. Σε γενικές γραμμές, η χάραξη των αναδιαρθρωμένων λεωφορειακών γραμμών παραμένει η ίδια σε όλα τα σενάρια, αλλά διαφοροποιείται ανά σενάριο η συχνότητα των δρομολογίων. Έτσι, από τις υφιστάμενες 79 γραμμές του ΟΑΣΘ (2017), οι 44 τροποποιούνται (κατάργηση, τροποποίησης χάραξης κλπ.), ενώ δημιουργούνται 22 νέες γραμμές οι οποίες είτε αντικαθιστούν υφιστάμενες, είτε αποτελούν εξολοκλήρου νέες συνδέσεις. Επομένως, στο σύνολο η αναδιάρθρωση αφορά σε 48+2 λεωφορειακές γραμμές. Οι 2 αυτές λεωφορειακές γραμμές, εμφανίζουν επικάλυψη με άλλες γραμμές, αλλά θα πρέπει να αξιολογηθεί μέσω της προσομοίωσης αν η κατάργησή τους συνοδεύεται από τη δυνατότητα ανάληψης της επιπλέον ζήτησης από τις άλλες γραμμές. Σε αντίθετη περίπτωση, θα παραμείνουν, με λειτουργικά χαρακτηριστικά που θα συμπληρώνουν και δεν θα ανταγωνίζονται το μετρό και τις γραμμές κορμού. Επίσης, στις νέες γραμμές περιλαμβάνονται και οι νέες γραμμές κορμού Κ02 και Κ03, όπως υποδείχθηκαν από τον ΟΣΕΘ και υλοποιήθηκαν τον Νοέμβριο του 2018.

Με ποσοτικούς όρους, η τροποποίηση των λεωφορειακών γραμμών οδήγησε σε αναδιαρθρωμένο δίκτυο που παρουσιάζει μείωση μήκους της τάξης του 18%, ή πάνω από 150 χλμ., λαμβάνοντας υπόψη τις γραμμές που υπέστησαν κάποιου είδους τροποποίηση (οι υπόλοιπες 35 γραμμές δεν λαμβάνονται υπόψη, αλλά είναι ενσωματωμένες στο κυκλοφοριακό μοντέλο). Από άποψη προσφοράς, με μια συντηρητική θεώρηση του χρονοπρογραμματισμού του αναδιαρθρωμένου δικτύου, παρουσιάζεται αύξηση της τάξης του 7% των προσφερόμενων θέσεων/χλμ. στη διάρκεια 24ώρου, το οποίο ποσοστό μεταβάλλεται ανάλογα με τις συχνότητες που προσεγγίζονται ανά σενάριο.

Οι συχνότητες στις ώρες εντός και εκτός αιχμής καθορίζουν τον αριθμό των δρομολογίων, ενώ τα δρομολογημένα οχήματα, μέσω της αντιστοιχίας χωρητικότητάς τους και το συνολικό μήκος που διανύουν, προσδιορίζουν τη συνολική προσφορά. Για το λόγο αυτό, και στη βάση της πρότασης του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, θα γίνει διαβούλευση με τον ΟΣΕΘ σε ό,τι αφορά τα θέματα σχεδιασμού και λειτουργίας για την οριστικοποίηση των επιθυμητών συχνοτήτων, ωρών λειτουργίας των γραμμών και πλήθος άλλων σχετικών ζητημάτων.

Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι ως δεδομένα λειτουργίας των λεωφορειακών γραμμών θεωρούνται τα εγκεκριμένα προγραμματισμένα δρομολόγια, όπως είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα του ΟΑΣΘ, τα οποία διαφοροποιούνται σε σχέση με την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος, λόγω των διαφόρων προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο Οργανισμός. Η πραγματική προσφορά παροχής υπηρεσιών ΔΣ αποτυπώνεται μέσω της τηλεματικής, όμως δεν εμφανίζει συστηματικά χαρακτηριστικά και για το λόγο αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον σχεδιασμό της αναδιάρθρωσης.

Ως προς τους χώρους στάθμευσης, οι τερματικές εγκαταστάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς και των Δημοσίων Συγκοινωνιών πρέπει να μελετηθούν κατάλληλα ως προς τις υποδομές



για στάθμευση που θα χρειαστεί να εξασφαλίσουν έτσι ώστε να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τη σχετική ζήτηση που θα προκύψει με την έναρξη λειτουργίας του μετρό.

Για τη διερεύνηση αξιοποίησης υφιστάμενων χώρων στάθμευσης ως P&R, προτείνονται η περιοχή της Ν. Ελβετίας, το κτίριο ΑΠΘ επί της οδού Αγίου Δημητρίου, υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης επί των οδών Κουντουριώτη και Καρατάσου, η περιοχή του Μεγάρου Μουσικής, χώροι στάθμευσης πλησίον του μετώπου της Ν. Παραλίας, ο υφιστάμενος Τερματικός Σταθμός Βούλγαρη καθώς επίσης και υφιστάμενοι οργανωμένοι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης, οι οποίοι βάσει χωροθέτησης και διαθεσιμότητας χωρητικότητας θα μπορούσαν να ενταχθούν σε ένα πρόγραμμα επιδότησης για χρήση P&R. Οι χώροι στάθμευσης μελετώνται πιο αναλυτικά στο Σενάριο Β που ακολουθεί.

2.3. Προσέγγιση/Σενάριο Β. Επαναπροσδιορισμός Ρόλου και Λειτουργίας Περιοχών του Δήμου Θεσσαλονίκης στη Νέα Εποχή του Πολυτροπικού Συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

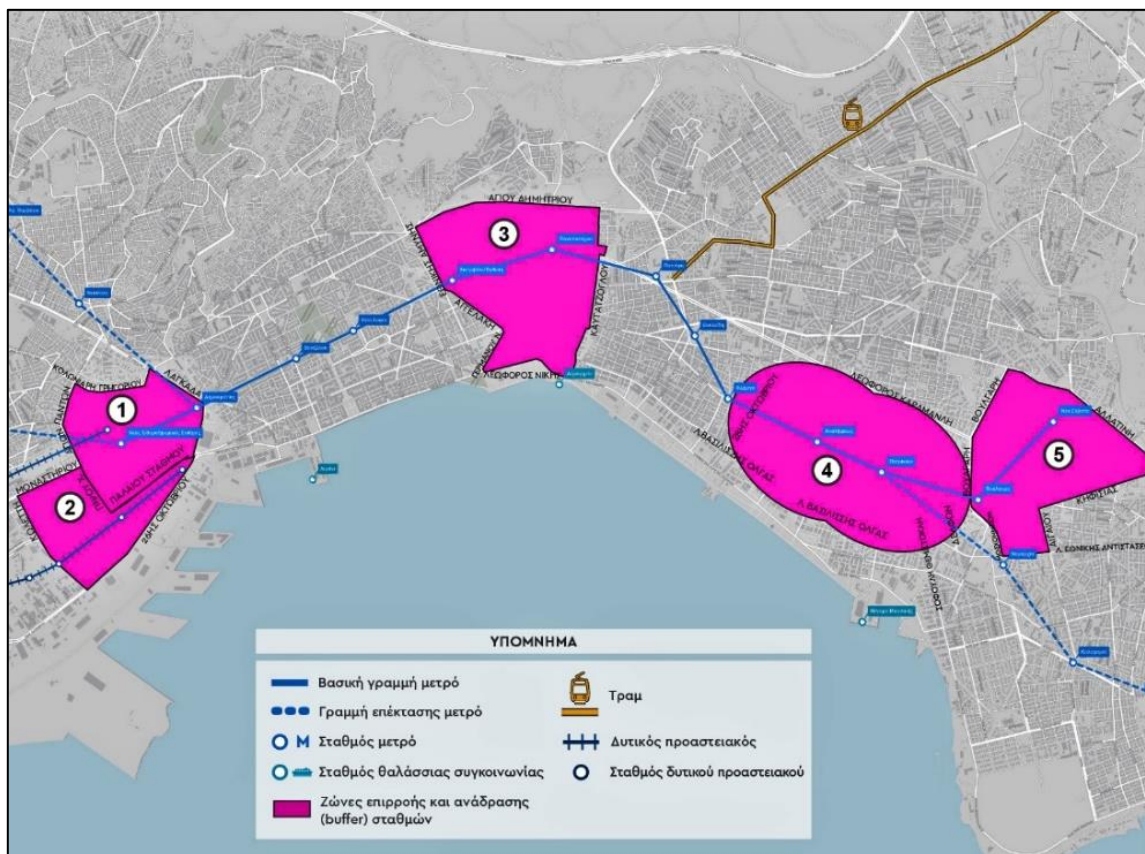
Η προσέγγιση αυτή εστιάζει στη βελτιστοποίηση της πολυτροπικής αστικής μετακίνησης και αναδεικνύει ρόλους σε επιλεγμένες περιοχές σε όλον τον Δήμο και κατά μήκος της γραμμής του Μετρό, με στόχο την καλύτερη συνέργεια των μέσων μεταφοράς, την ανάπτυξη υποδομών για νέα μέσα μεταφοράς και την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης για προσπέλαση στο κέντρο. Το σενάριο αυτό προτείνει ένα νέο «συντακτικό» για την πόλη που εστιάζει στην προστασία από τις επιπτώσεις της λειτουργίας του νέου μέσου (μετρό), και τη γεφύρωση αστικών ασυνεχειών.

Στο Σενάριο αυτό, οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο Α παραμένουν και συμπληρώνονται με περαιτέρω παρεμβάσεις.

Πρώτη βασική παρέμβαση του Σεναρίου Β είναι η επιλογή κάποιων περιοχών εκτός του κέντρου της πόλης, οι οποίες λόγω της λειτουργίας του μετρό καλούνται να παίξουν διαφορετικούς ρόλους μέσα στον Δήμο. Για τις συγκεκριμένες περιοχές θα πρέπει πριν από την έναρξη λειτουργίας του μετρό, να προβλεφθούν οι υποδομές και να διασφαλιστούν οι χώροι που απαιτούνται προκειμένου να μπορέσουν να καλύψουν τις νέες απαιτήσεις.

Οι περιοχές αυτές απεικονίζονται στην εικόνα που ακολουθεί και καλούνται ζώνες επιρροής και ανάδρασης (Buffer zones). Πρόκειται για τις παρακάτω:

1. Περιοχή Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΝΣΣ)
2. Περιοχή μεταξύ των οδών Μοναστηρίου - Κωλέττη και 28^{ης} Οκτωβρίου
3. Περιοχή ΑΠΘ-ΔΕΘ-Γ Σώμα Στρατού
4. Περιοχή Ανάληψης
5. Περιοχή Βούλγαρη- Νέας Ελβετίας



1. Περιοχή Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΝΣΣ)

Στην περιοχή αυτή εντοπίζεται έλλειψη χώρων εγκατάστασης τερματικών σταθμών λεωφορείων και για τον λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία τέτοιων χώρων με διαμόρφωση της περιοχής Ελαιώνα Ξηροκρήνης. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία χώρων εγκατάστασης συστήματος διαμοιρασμού ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων καθώς και ανακατανομή δημόσιου χώρου στις οδούς Μ. Καλού και Δραγουμάνου. Επίσης, λόγω των νέων χρήσεων γης που αναμένεται να δημιουργηθούν (π.χ. εμπορικό κέντρο) προτείνεται η αξιοποίηση κελυφών κτιρίων και η διαμόρφωσή τους σε χώρους στάθμευσης.





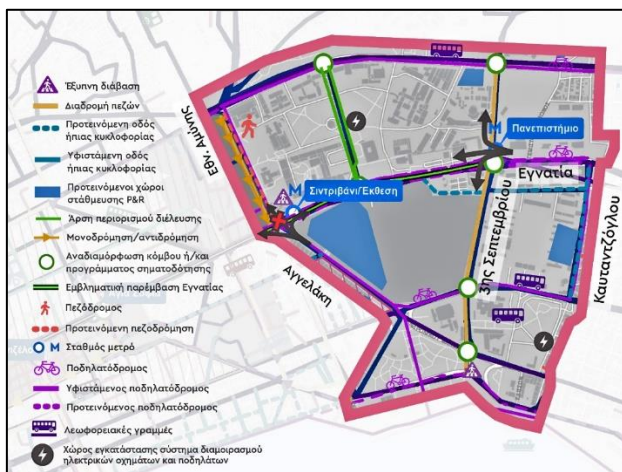
2. Περιοχή μεταξύ των οδών Μοναστηρίου - Κωλέττη και 28^{ης} Οκτωβρίου

Σε αυτή τη ζώνη επιρροής λόγω της αύξησης κατοικίας τα τελευταία χρόνια προτείνονται παρεμβάσεις προστασίας γειτονιάς που να απαγορεύουν τη διαμπερή κίνηση ή και τη στάθμευση. Καθώς ο Δήμος εξασφάλισε τη διάθεση του χώρου για Μητροπολιτικό Πάρκο και άλλες χρήσεις γης ιστορικού ενδιαφέροντος, αναμένεται γενικότερη ανάπλαση αυτής της περιοχής. Επιπρόσθετα, σε αυτή τη ζώνη επιρροής και ανάδρασης, προτείνεται να χωροθετηθούν κέντρα για εμπορευματικές μεταφορές όπου θα συλλέγονται τα προϊόντα τα οποία και στη συνέχεια θα διοχετεύονται στο κέντρο της πόλης με άλλα μέσα όπως ειδικά ποδήλατα (cargo bikes), προκειμένου η τελευταία μετακίνηση (last mile) να πραγματοποιείται με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα.



3. Περιοχή ΑΠΘ-ΔΕΘ-Γ Σώμα Στρατού

Κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής αυτής είναι η ύπαρξη μεγάλης έκτασης ειδικών χρήσεων γης, οι οποίες έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων και η χωροθέτηση κεντρικών σταθμών του μετρό (στάσεις Πανεπιστήμιο και Σιντριβάνι). Ο άξονας της Γ' Σεπτεμβρίου είναι ο βασικός άξονας που πρέπει να λειτουργήσει ως μέτωπο που θα σταματήσει τις μετακινήσεις προς το κέντρο, επομένως στον άξονα αυτό θα πρέπει να διαμορφωθούν οι αντίστοιχες συνθήκες μετεπιβίβασης στο μετρό. Σταθμοί Park & Ride προτείνεται να δημιουργηθούν εντός της ΔΕΘ, του Γ'ΣΣ και του ΑΠΘ καθώς επίσης και δημιουργία χώρων εγκατάστασης συστημάτων διαμοιρασμού ηλεκτρικών οχημάτων, όπως απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.



Για τη συγκεκριμένη ζώνη επιρροής έχει προταθεί από το Σενάριο Α, η άρση απαγόρευσης της αριστερής στροφής από την Εγνατία προς την Γ' Σεπτεμβρίου, η μετατροπή της οδού Καυταντζόγλου σε ήπιας κυκλοφορίας και η ανάπλαση της περιοχής του Πεδίου του Άρεως. Επιπλέον σε αυτό το σενάριο προτείνεται η μονοδρόμηση της Εθνικής Αμύνης από το ύψος της Αγίου Δημητρίου έως και την Εγνατία με κατεύθυνση προς το παραλιακό μέτωπο και η πεζοδρόμηση του αντίστοιχου τμήματος καθόδου.

4. Περιοχή Ανάληψης

Η βασική παρέμβαση αυτής της ζώνης είναι η μονοδρόμηση του ζεύγους Πέτρου Συνδίκου – Αλ. Σταύρου και Μπότσαρη (πρόταση Σεναρίου Α) με ταυτόχρονη ανακατανομή δημόσιου χώρου και εφαρμογή πολιτικής επιδότησης των υφιστάμενων ιδιωτικών χώρων στάθμευσης προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών (Π.χ. περιοχές Μεγάρου Μουσικής, Κίμωνος Βόγα, κλπ.).



5. Περιοχή Βούλγαρη- Νέας Ελβετίας

Η περιοχή αυτή χαρακτηρίζεται από μεγάλη ζήτηση για στάθμευση λόγω της εγκατάστασης των σταθμών Μετρό και για τον λόγο αυτό προτείνεται να δημιουργηθούν (Σενάριο Α) δύο χώροι στάθμευσης Park & Ride στον Σταθμό της Νέας Ελβετίας και στον Τερματικό Σταθμό της Βούλγαρη (μηχανοκίνητο σύστημα) λόγω, όπως απεικονίζεται στην εικόνα που



Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)

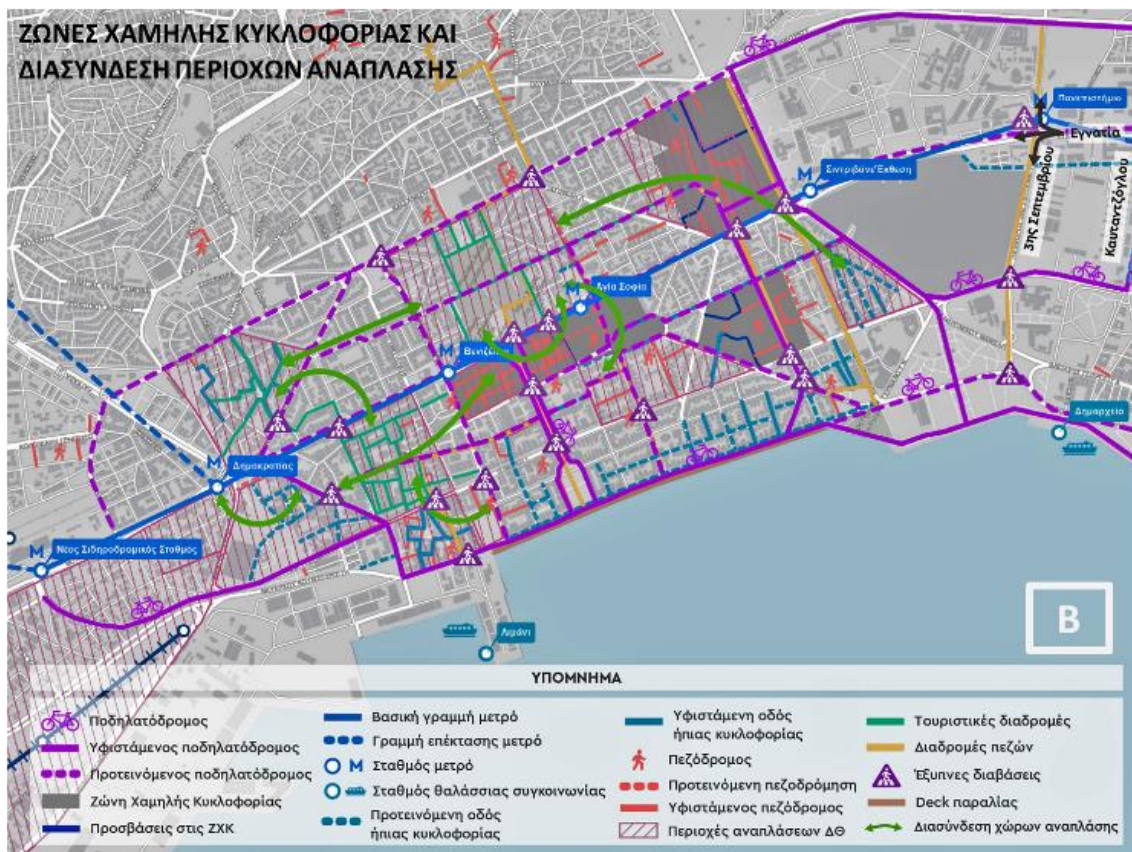
ακολουθεί, σε συνδυασμό με τη διάνοιξη της οδού Μ. Ψελλού, όπως προτείνεται και από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Προτείνεται επιπλέον η μετεγκατάσταση του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής στην ευρύτερη περιοχή του σταθμού μετρό Ν. Ελβετία.



Ως προς το ιστορικό κέντρο, στο Σενάριο Β προτείνεται η δημιουργία ζωνών χαμηλής κυκλοφορίας (low traffic zones) στις περιοχές της

- Ροτόντας
- Αγίας Σοφίας (Αγορά Βλάλη - Άθωνος)
- Πλατείας Ναυαρίνου (Π. Μελά, Π. Π. Γερμανού-Αλ. Σβώλου- Ιπποδρομίου - Τσιμοκλή

Οι περιοχές στις οποίες στο σενάριο Α προτεινόταν να σχεδιαστούν και υλοποιηθούν σημειακές παρεμβάσεις μετατρέπονται σε αυτό το σενάριο σε γειτονιές αποκλεισμού. Η διέλευση των ΙΧ δεν επιτρέπεται, πέραν κάποιων συγκεκριμένων οδικών τμημάτων που θα λειτουργήσουν ως εισοδοί-έξοδοι οχημάτων σε αυτές τις περιοχές για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών (π.χ. τροφοδοσία καταστημάτων).



Η δεύτερη βασική παρέμβαση του Σεναρίου Β αφορά στην οδό Εγνατία, όπου προτείνεται παρέμβαση ανακατάταξης δημόσιου χώρου, η οποία αναδεικνύει του τρεις διαφορετικούς χαρακτήρες της.

Το πρώτο τμήμα (από Γ' Σεπτεμβρίου έως Εθνικής Αμύνης) αποτελεί το τμήμα της εκπαίδευσης και της καινοτομίας. Αυτό το τμήμα της Εγνατίας καλείται να αντιμετωπίσει τις ειδικές ομάδες μετακινουμένων που είναι οι φοιτητές οπότε και προτείνεται πλήρης αναδιαμόρφωση με την εισαγωγή έξυπνων στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας, έξυπνων διαβάσεων και τη χρήση νέων τεχνολογιών γενικότερα (πληροφοριακές πινακίδες, έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας μέσω χρήσης κινητής τηλεφωνίας για παροχή υψηλού επιπέδου πληροφόρησης για θέματα σχετικά με την κινητικότητα στην πόλη, κλπ.).

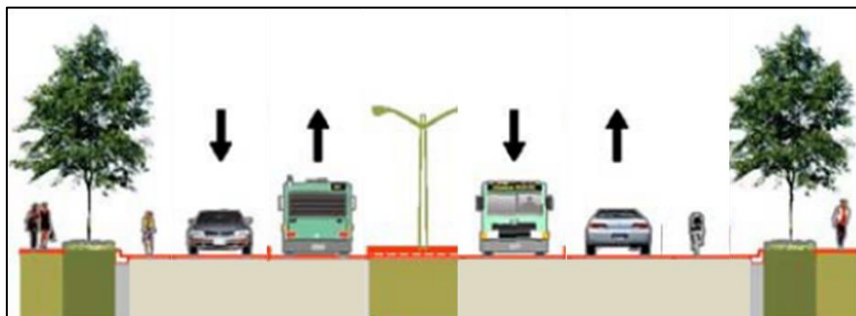


Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)



Το δεύτερο τμήμα (από Εθν. Αμύνης έως Ελ. Βενιζέλου) αναδεικνύει τον ιστορικό χαρακτήρα της οδού με την κατάλληλη διαμόρφωση, ενώ το τρίτο αναφέρεται στη νέα οικονομία με χαρακτηριστικό στοιχείο που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη την ύπαρξη παλιών κελυφών κτιρίων που δεν χρησιμοποιούνται πλέον και που θα πρέπει να διαμορφωθούν έτσι ώστε να προσδώσουν μια νέα ταυτότητα στο τμήμα αυτό.

Η βασική αναδιαμόρφωση της οδού και στα τρία τμήματά της αφορά στη δημιουργία κεντρικής νησίδας, μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, contra flow λεωφορειολωρίδες εκατέρωθεν της νησίδας και διάθεση του υπόλοιπου χώρου στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (δημιουργία ποδηλατοδρόμου). Ενδεικτικά η διατομή της οδού απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα.



Επιπλέον παρεμβάσεις που προτείνονται στο σενάριο Β αφορούν σε:

Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Σεναρίου Α, με ένταξη των παρακάτω οδικών τμημάτων:

- Αγ. Σοφίας (από Φιλίππου έως Νίκης)
- Βασιλέως Ηρακλείου και επέκταση έως Αγ. Θεοδώρας και Φράγκων
- Μ. Κινγκ
- Π. Μελά
- Αγ. Δημητρίου (υπόλοιπο τμήμα)



- Καλού και Στρατ. Δραγουμάνου
- Καραολή και Δημητρίου (από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου)
- Βενιζέλου (από Αγ. Δημητρίου έως Νίκης)
- Κρυστάλλη - Φιλίππου (Καραολή και Δημητρίου έως Δ. Γούναρη)
- Εγνατία (από Καυταντζόγλου έως Δωδεκανήσου)

Επέκταση του δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας με την ένταξη των παρακάτω τμημάτων:

- Νότιο τμήμα Ερμού (από Κ. Ντηλ έως Αγ. Σοφίας)
- Λ. Νίκης (από Βενιζέλου έως Εθν. Αμύνης)
- Πρ. Κορομηλά (Πλουτάρχου έως Μορκεντάου)
- Αλ. Σβώλου (Αγγελάκη έως Π. Μελά)
- Γρ. Λαμπράκη (Καυταντζόγλου έως Γ' Σεπτεμβρίου)
- Καυταντζόγλου (Εγνατία έως Λ. Στρατού)
- Βογατοικού (Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως)
- Μ. Ιωσήφ (Λ. Νίκης – Μητροπόλεως)

Επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων με την ένταξη των παρακάτω οδών:

- Αγίας Σοφίας (ρεύμα ανόδου από Κεραμοπούλου έως Εγνατία που είναι ανοικτό στο Σενάριο Α)
- Εθν. Αντιστάσεως (ρεύμα ανόδου/ κατεύθυνση Αγίου Δημητρίου προς Εγνατία όπως περιγράφηκε στη Ζώνη ανάδρασης 3)
- Παράδρομοι Πλατείας Δημοκρατίας (βόρειο και νότιο τμήμα)
- Ιπποδρομίου (ρεύμα ανόδου/ κατεύθυνση από Τοιμσκή προς Αλ. Σβώλου)

Στο σενάριο αυτό λόγω πλήρους πεζοδρόμησης της Αγίας Σοφίας, η Ερμού μονοδρομείται με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά.

2.4. Προσέγγιση/Σενάριο Γ. Έμφαση στην Πολυκεντρικότητα και Μερικός Αποκλεισμός του Κέντρου

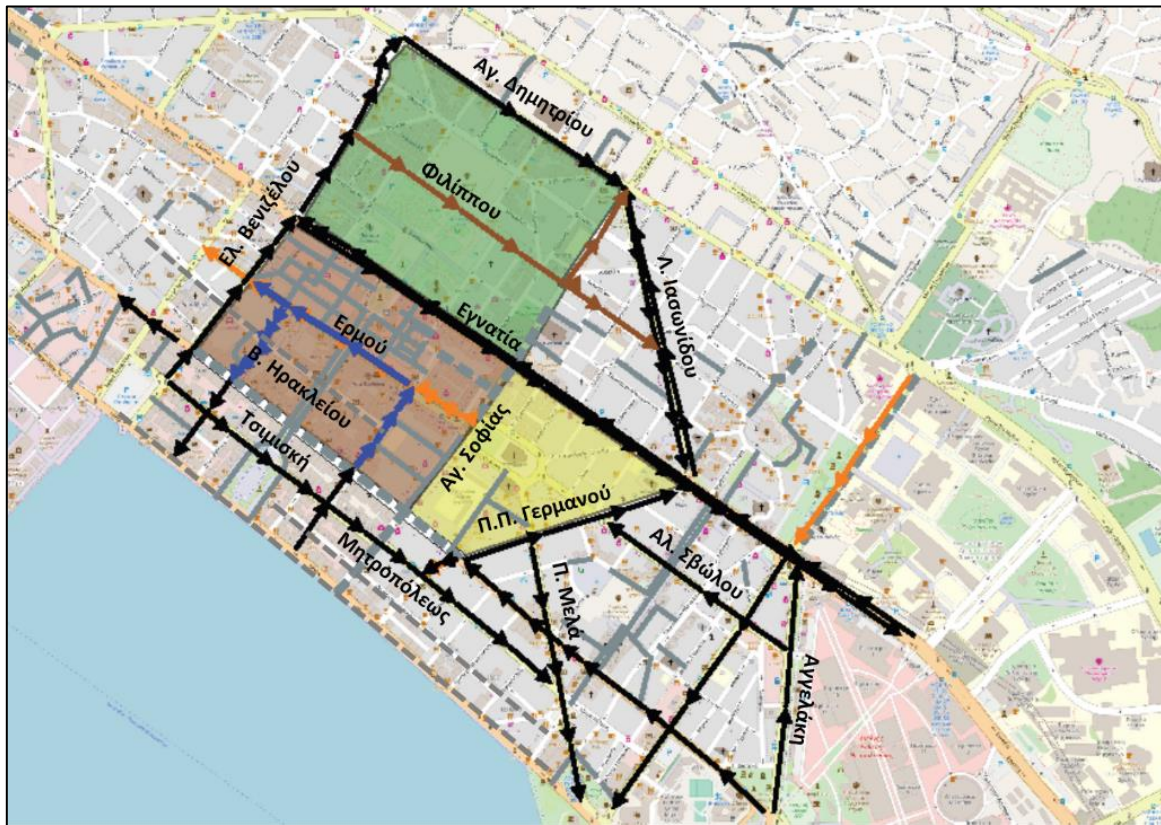
Η προσέγγιση Γ, εστιάζει στην αναζωογόνηση των κέντρων στην περιφέρεια του Δήμου και τη διασύνδεση μεταξύ τους με υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Το συντακτικό αναφέρεται όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου και τις γειτονιές.

Στόχος είναι η βελτίωση της προσπελασιμότητας από τα τοπικά κέντρα προς την κεντρική περιοχή του Δήμου μέσω υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών και αλλαγή συμπεριφοράς μετακινουμένων.

Στο Σενάριο αυτό, οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο Α και το Β παραμένουν και συμπληρώνονται με περαιτέρω παρεμβάσεις.



Η πρώτη βασική παρέμβαση του Σεναρίου Γ είναι ο μερικός αποκλεισμός του κέντρου από τα ΙΧ σε τρεις φάσεις με αντίστοιχες κυκλοφοριακές λύσεις ανά φάση. Στην πρώτη φάση αποκλείεται η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Τοιμισκή, Βενιζέλου, Εγνατία και Αγίας Σοφίας (καφέ χρώμα). Σε δεύτερη φάση προστίθεται η περιοχή που επεκτείνεται έως και την Π. Π. Γερμανού (κίτρινο χρώμα) και στην τρίτη φάση προστίθεται το κομμάτι που περικλείεται από τις οδούς Βενιζέλου, Αγ. Δημητρίου, Αγίας Σοφίας (πράσινο χρώμα).



Η παραπάνω παρέμβαση συμπληρώνεται με την πεζοδρόμηση της οδού Τοιμισκή από το ύψος της Π. Π. Γερμανού έως και την οδό Βενιζέλου και μετατροπή της Λ. Νίκης σε ήπια κυκλοφορίας. Η κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής έχει εξεταστεί και έχουν προταθεί οι αντίστοιχες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες και θα προσομοιωθούν στο κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ προκειμένου να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης.

Βασικός στόχος της παρέμβασης αυτής είναι η αλλαγή του τρόπου προσπέλασης του κέντρου της πόλης και η στροφή των μετακινουμένων προς τα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης. Αυτό θα εξασφαλιστεί μέσα από τις παρεμβάσεις των προηγούμενων σεναρίων (δημιουργία ζωνών επιρροής και ανάδρασης με δημιουργία χώρων στάθμευσης και χρήση μετρό, αναδιάρθρωση Δημοσίων Συγκοινωνιών, κλπ.). Επιπλέον προτείνεται η πρόσβαση στην αποκλεισμένη περιοχή μόνο σε ηλεκτρικά οχήματα.

Δεύτερη βασική παρέμβαση του Σεναρίου Γ αποτελεί η δημιουργία τοπικών κέντρων (Τούμπα, Χαριλάου, Τριανδρία, Φλέμινγκ) με βάση τη ζήτηση των μετακινήσεων. Οι περιοχές που εντοπίστηκαν ως αυτές που ελκύουν το μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων στις



Δημοτικές Κοινότητες του Δήμου Θεσσαλονίκης (απεικονίζονται στην εικόνα που ακολουθεί) συνδέονται μεταξύ τους με κάθετες λεωφορειακές γραμμές, ενώ για κάθε μία από τις περιοχές αυτές προτείνονται συγκεκριμένοι άξονες (μέρος των οποίων περιλαμβάνεται στο ΓΠΣ) οι οποίοι θα διαμορφωθούν ανάλογα (παρέμβαση Π5 ανακατανομής δημόσιου χώρου) προκειμένου να δημιουργηθούν βέλτιστες διαδρομές που συνδέουν τα τοπικά κέντρα με ήπια μέσα μεταφοράς.



Επιπλέον παρεμβάσεις που προτείνονται στο σενάριο Γ αφορούν στα εξής:

-Αντιδρομήσεις:

- Αντιδρομήση της οδού Κούσκουρα

-Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων:

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων των Σεναρίων Α και Β, ενισχύεται με την ένταξη των παρακάτω τμημάτων:

- Αγ. Δημητρίου (από Μαραθώνος έως Κατσιμιδη)
- Αναξιμάνδρου (από Κήπο Καλού έως Μ. Ψελλού)
- Αρτάκης (από Αν. Θράκης έως Απόλλωνος)
- Αρχ. Μουσείου (από Παρασκευοπούλου έως Κωνσταντινουπόλεως)
- Δορυλαίου (από Μ. Ασίας έως Αμφιπόλεως)
- Επιδάουρου (από Γρ. Λαμπράκη έως Αμφιπόλεως)
- Καλλιδοπούλου (από Μ. Αλεξάνδρου έως Δελφών)



- Κανάρη από Παπαναστασίου έως Αναξιμάνδρου
- Καρακάση (από Πλατεία Πατρικίου έως Παπάφη)
- Κρήτης-Βούλγαρη (από Πάρκο Κρήτης έως Παπαναστασίου)
- Μακεδονίας (από Δελφών έως πάρκο Κρήτης)
- Μαραθώνος-Διογένους-Μ. Ασίας (από Κατσιμιδη έως Δορυλαίου)
- Μαργαροπούλου (από Καλλιθέας έως Μ. Καλού)

Ως προς τα τοπικά κέντρα, η διασύνδεσή τους θα πραγματοποιηθεί μέσω παρεμβάσεων Π5 (ανακατανομή δημόσιου χώρου) στα παρακάτω οδικά τμήματα:

Κρήτης, Ηλέκτρας, Π. Συνδίκια, Γρηγορίου Ε', Υψηλάντου, Γ. Αγγέλου, Μπότσαρη, Φλέμινγκ, Δ. Παπαδοπούλου, Αλκμήνης, Βούλγαρη, Τσέλιου, Περραιβού, Παπάφη, Κλεάνθους, Μαρασλή, Απόλλωνος, Αμφιπόλεως, Επιδαύρου, Καθ. Ευρυγένη, Παπαναστασίου-Αλατίνη, Γρυπάρη, Μακεδονίας, Αναξιμάνδρου, Νικάνορος-Γεννηματά, Ψελλού, Σκουφά, Καρακάση, Σόλωνος, Κανάρη, Μαρτίου

Ως οριζόντιες πολιτικές για όλα τα Σενάρια προτείνονται οι παρακάτω:

- Διασφάλιση περιοχών για την ανάπτυξη Τερματικών υποδομών κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων
- Διασφάλιση χώρου για δημιουργία υποδομών φόρτισης για ηλεκτρικά κοινόχρηστα οχήματα
- Κίνητρα για ηλεκτρικούς επαγγελματικούς στόλους
- Επιδοτήσεις για χρήση χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές κοντά σε τερματικές εγκαταστάσεις του μετρό
- Κίνητρα για μετατροπή κτιρίων σε χώρους στάθμευσης
- Κίνητρα για την ανάπτυξη ελαφρών κατασκευών για στάθμευση οχημάτων σε κενά οικόπεδα
- Νυχτερινή διανομή εμπορευμάτων
- Ένταξη θέσεων διανομής στο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης για καλύτερη εποπτεία και χρήση (παρακολούθηση από σύστημα THESi)
- Διάθεση χώρου και Στήριξη δημιουργίας μικρών consolidation κέντρων και υλοποίηση διανομών με εναλλακτικά μέσα



3. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Σκοπός της 2^{ης} Διαβούλευσης ήταν αφενός η ενημέρωση για την πρόοδο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, και αφετέρου η συγκέντρωση απόψεων και προτιμήσεων σχετικά με τις εναλλακτικές προσεγγίσεις ανάπτυξης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, τα στάδια που ακολουθήθηκαν κατά την οργάνωση της Διαβούλευσης είναι τα εξής:

- Οριστικοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων από τον Ανάδοχο της ΜΒΑΚ σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.
- Διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης από το ΙΜΕΤ.
- Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων στην κλειστή ομάδα εργασίας του Δήμου Θεσσαλονίκης
- Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων σε συνάντηση με τον Αντιδήμαρχο μέσω κλειστής διαδικασίας Διαβούλευσης
- Οριστικοποίηση των εναλλακτικών σεναρίων λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των παραπάνω δύο συναντήσεων.
- Διοργάνωση 2^{ης} Διαβούλευσης
- Συλλογή απόψεων σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια και αξιολόγηση των προτάσεων μέσω διαδραστικής διαδικασίας και έντυπου ερωτηματολογίου.

3.1. Διαμόρφωση Εναλλακτικών Σεναρίων

Τα εναλλακτικά σενάρια που παρουσιάστηκαν στη 2^η Διαβούλευση διαμορφώθηκαν μέσα από μια σειρά συναντήσεων.

Οι αρχικές προτάσεις παρεμβάσεων, παρουσιάστηκαν στο τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης, όπου και συζητήθηκαν με λεπτομέρεια τόσο τα “κλειδωμένα” έργα, τα έργα δηλαδή που υπάρχουν μέσα στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου και είτε υλοποιούνται ή θα υλοποιηθούν άμεσα, όσο και οι υπόλοιπες προτάσεις, όπως αυτές διατυπώθηκαν και κατηγοριοποιήθηκαν από την ομάδα εργασίας του ΙΜΕΤ.

Ακολούθησε την Τετάρτη 14 Νοεμβρίου, συνάντηση με τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων Περιβάλλοντος και Καθαριότητας, κ. Αθανάσιο Παππά και εκπροσώπους του Δήμου Θεσσαλονίκης, όπου παρουσιάστηκαν με λεπτομέρεια οι προτάσεις των παρεμβάσεων και οι εναλλακτικές προσεγγίσεις/σενάρια.



*Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)*



Η κατάθεση των απόψεων του Αντιδημάρχου αλλά και των υπολοίπων παρευρισκόμενων συντέλεσαν στην τελική μορφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για την πόλη της Θεσσαλονίκης, τα οποία και παρουσιάστηκαν στους Φορείς και στους πολίτες στη 2^η Διαβούλευση.

Η 2^η Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο. Στη Διαβούλευση συμμετείχαν εκπρόσωποι φορέων της πόλης (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Επαγγελματικό Επιμελητήριο, ΑΠΘ, Αττικό Μετρό, ΟΑΣΘ, Εθνική Συνομοσπονδία ατόμων με αναπηρία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης, TAXIWAY, ΟΣΕΘ, ΓΑΙΟΣΕ, Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης, κλπ., η λίστα των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα Γ του παρόντος τεύχους).



Το πρόγραμμα της Διαβούλευσης περιλάμβανε αρχικά την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης από τον Ανάδοχο της μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις (τα βασικά σημεία της παρουσίασης περιγράφονται στο Παράρτημα Α του Παρόντος Παραδοτέου- Πρακτικά Δεύτερης Δημόσιας Διαβούλευσης).

Στη συνέχεια η Αναπληρώτρια Διευθύντρια του ΙΜΕΤ Δρ. Γ. Αϊφαντοπούλου, παρουσίασε τα εναλλακτικά σενάρια του ΣΒΑΚ στους συμμετέχοντες (Κεφάλαιο 2 του παρόντος τεύχους), οι οποίοι είχαν την ευκαιρία να τοποθετηθούν και να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις (παράθεση απόψεων στο παράρτημα Α του παρόντος).



3.2. Αποτελέσματα Διαδραστικής Συμμετοχής των Φορέων που Συμμετείχαν στη Διαβούλευση

Μετά το τέλος της παρουσίασης των εναλλακτικών σεναρίων του ΙΜΕΤ, οι συμμετέχοντες φορείς κλήθηκαν να συμπληρώσουν ένα σύντομο ερωτηματολόγιο που περιλάμβανε ερωτήματα υπό τη μορφή διλημάτων σχετικά με τα σενάρια που παρουσιάστηκαν. Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε είτε διαδικτυακά μέσω του εργαλείου EU Survey, ακολουθώντας συγκεκριμένες οδηγίες που δόθηκαν από το ΙΜΕΤ εντύπως, ή μέσω έντυπου υλικού που εσωκλειόταν στον φάκελο που τους διατέθηκε κατά την εγγραφή τους στις εργασίες της Διαβούλευσης.

Συνολικά τριανταπέντε άτομα από τους συμμετέχοντες φορείς συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο. Τα διλήματα και η αποτίμηση των αποτελεσμάτων για κάθε ένα από τα τρία διλήματα παρατίθενται παρακάτω:

Δίλημμα Πρώτο

Σύμφωνα με τα σενάρια που σας παρουσιάστηκαν, η ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας και η αλλαγή στο προφίλ των μετακινήσεων στην πόλη της Θεσσαλονίκης μπορεί να έρθει με τρεις διαφορετικές προσεγγίσεις. Παρακαλώ δηλώστε αυτή που πιστεύετε ότι θα είναι η πιο αποτελεσματική και συμφωνεί με τις προτεραιότητες και στόχους για την κινητικότητα που έχουν τεθεί.

Προσέγγιση Α.

Το Ι.Χ. συνεχίζει να έχει ουσιαστικό χώρο μέσα στο οδικό δίκτυο της πόλης, στο οποίο πραγματοποιούνται έργα προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας που διασυνδέουν αναπλάσεις που έχουν υλοποιηθεί ή εντάσσονται στον υφιστάμενο προγραμματισμό του Δήμου Θεσσαλονίκης. Η εισαγωγή του νέου μέσου Δημόσιων Συγκοινωνιών, ο επανασχεδιασμός του δικτύου των λεωφορείων μαζί με την ορθή διαχείριση της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών με έξυπνες τεχνολογίες στηρίζουν την προώθηση των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.

Προσέγγιση Β.

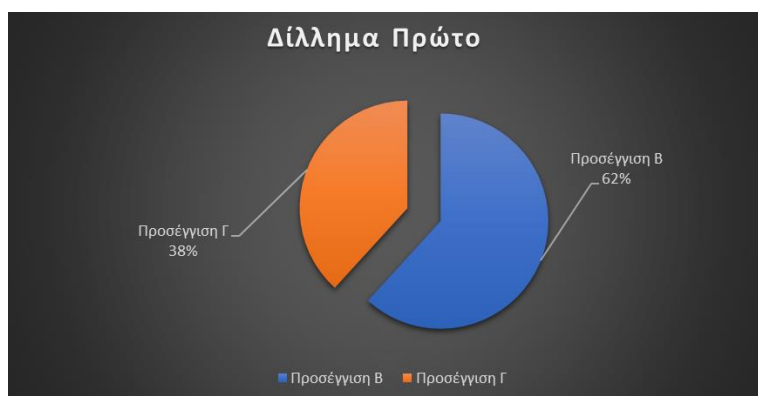
Το Ι.Χ. χάνει σημαντικό χώρο μέσα στο οδικό δίκτυο της πόλης, στο οποίο πραγματοποιούνται σημαντικά έργα προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας. Το κέντρο της πόλης αποκτά περιοχές αποκλεισμένες από την κυκλοφορία ιδιωτικού μέσου. Συντεταγμένες παρεμβάσεις πραγματοποιούνται στις περιοχές τερματικών σταθμών των Δ.Σ. για να διασφαλίσουν προστασία των γειτονιών και υποδομών P&R. Η περιοχή της Έκθεσης και Πανεπιστημίου αναδεικνύεται σε ζώνη ανάπτυξης υποδομών νέων ηλεκτρικών μέσων μεταφοράς και διασύνδεσης μέσων Δ.Σ. Στο πλαίσιο αυτό, η Εγνατία, ως διαχρονικά εμβληματικός άξονας της πόλης, αναπλάθεται για να φανερώσει με τη νέα του διαμόρφωση (υπέργεια και υπόγεια) τη νέα εποχή γεφύρωσης των περιοχών αυτών.



Προσέγγιση Γ.

Η σύνδεση των βασικών τοπικών κέντρων με σημαντική έλξη μετακινήσεων με οδούς που μπορεί άνετα και ευχάριστα να κινηθεί ο πεζός και ο ποδηλάτης αλλά και με κάθετες λεωφορειακές γραμμές μεγάλης συχνότητας, αλλάζουν τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων οι οποίοι αποκτούν μια πιο ενεργητική στάση απέναντι στην κάλυψη των καθημερινών τους αναγκών για μετακίνηση και αγορές, αναβιώνοντας συγχρόνως την εμπορικότητα των τοπικών κέντρων. Με τον τρόπο αυτό, γίνεται ομαλά η μετάβαση προς ένα κεντρικό πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης, αποκλεισμένο από τη χρήση ιδιωτικών μέσων όπου ο κάτοικος και ο επισκέπτης μπορεί να κινηθεί άνετα μέσα σε εκτεταμένους πεζοδρόμους όπως αυτόν της Τοιμιακή.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το 62% του συνόλου προτιμά την Προσέγγιση Β και το 38% την Προσέγγιση Γ ενώ η Προσέγγιση Α δεν έχει επιλεγεί από κανέναν συμμετέχοντα.

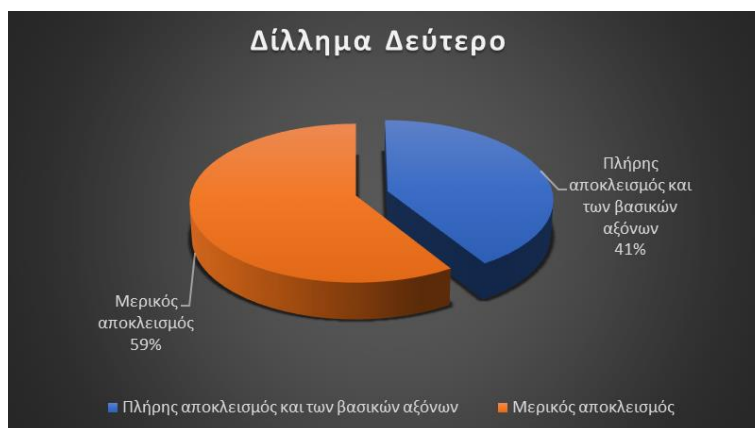


Δίλημα Δεύτερο

Στο τρίτο σενάριο, σας παρουσιάστηκε μια σταδιακή διαμόρφωση αποκλεισμού από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία του ιστορικού κέντρου της πόλης. Η διαμόρφωση αυτή στη μικρή ή τη μεγαλύτερη της διάσταση μπορεί α) να αφήνει τους βασικούς άξονες της πόλης (Β. Ηρακλείου, Ερμού, Ολύμπου, Φιλίππου, Π. Μελά, Π.Π Γερμανού) ανοιχτούς προς την κίνηση των Ι.Χ. με τη μορφή οδών ήπιας και προστατευμένης κυκλοφορίας, β) να τους κλείνει εντελώς με εξαίρεση τους κατοίκους, τα Μ.Μ.Μ και τα ηλεκτροκίνητα οχήματα. Οι εναλλακτικές που κλήθηκαν να επιλέξουν οι συμμετέχοντες αφορούν:

1. Πλήρης αποκλεισμός και των βασικών αξόνων
2. Μερικός αποκλεισμός με ανοιχτούς τους βασικούς, παράλληλους προς την παραλία, άξονες

Ως προς τα αποτελέσματα, το 59% του δείγματος, επιλέγει μερικό αποκλεισμό των βασικών αξόνων και το 41% πλήρη αποκλεισμό.



Δίλημα Τρίτο

Στο τρίτο σενάριο της πολυκεντρικής προσέγγισης μέσα από κατάλληλες βιώσιμες υποδομές στα τοπικά κέντρα και σε βασικούς συνδετικούς άξονες στηρίζεται η καθημερινή βιώσιμη μετακίνηση. Προτείνεται επίσης ο αποκλεισμός του πυρήνα της κεντρικής περιοχής της πόλης καθώς θα δέχεται μεγαλύτερο όγκο βιώσιμων μετακινήσεων λόγω και της ανάπτυξης του μετρό, των Δ.Σ. και των υποδομών ποδηλάτων. Η Τοιμισκή στο σενάριο αυτό προτείνεται σε μεγάλο τμήμα της (από Π. Π. Γερμανού έως Βενιζέλου) να μετατραπεί σε πεζόδρομο. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν σε αυτό το δίλημμα να τοποθετηθούν ως προς το πόσο συμφωνούν ή όχι με την πρόταση αυτή.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το 38% του συνόλου συμφωνεί απόλυτα στην πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Τοιμισκή, το 35% διαφωνεί με τον αποκλεισμό ενός τόσο κεντρικού άξονα και το 27% θεωρεί την πρόταση καλή, αλλά όχι εφικτή.



3.3. Συμπεράσματα

Είναι σαφές από τις τοποθετήσεις των προσκεκλημένων φορέων κατά τη διάρκεια της 2ης Διαβούλευσης, ότι τα σενάρια που παρουσιάστηκαν προς συζήτηση προβλημάτισαν του παρευρισκόμενους κυρίως ως προς την εφικτότητα τους. Αρκετοί Φορείς εξέφρασαν δυσκολία για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου ή παρέμβασης, λόγω επιπλέον ίσως



*Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)*

στοιχείων που θα χρειαζόταν για αποφασίσουν. Για το λόγο αυτό ο Δήμος αποφάσισε, αφού εξετάσει τις προτιμήσεις της κλειστής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου και τα αποτελέσματα από την έρευνα διλημάτων που θα συγκεντρώσει, να αναλύσει το επιλεγέν σενάριο και στη συνέχεια να οργανώσει στοχευμένες κλειστές συναντήσεις με τους φορείς μείζονος σημασίας, προκειμένου να αναλυθούν τα επιμέρους θέματα που αφορούν στην ασφάλεια, τη Δημόσια Συγκοινωνία, το ποδήλατο κτλ.. Οι συναντήσεις αυτές θα πραγματοποιηθούν από κοινού από τον Δήμο και το ΙΜΕΤ.



4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

4.1. Μεθοδολογία Αξιολόγησης Εναλλακτικών Σεναρίων

Η Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αποφάσεων (ΠΑΑ) είναι ένας από τους πολύ ταχέως αναπτυσσόμενους τομείς της Επιχειρησιακής Έρευνας (OR) κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών.

Οι μεθοδολογίες αυτές ασχολούνται συνήθως με την κατάταξη πολλών συγκεκριμένων εναλλακτικών λύσεων σε μια σειρά από τις καλύτερες έως τις χειρότερες, με βάση πολλαπλά και πολλές φορές αντικρουόμενα κριτήρια. Οι μέθοδοι αυτοί ασχολούνται επίσης με τη θεωρία και τη μεθοδολογία που μπορεί να αντιμετωπίσει πολύπλοκα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζονται στη διαχείριση συστημάτων, στις επιχειρήσεις, στη μηχανική και σε άλλους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.

Ο βασικός στόχος της ΠΑΑ είναι να καταλήγει σε αποφάσεις που βοηθούν στη λύση πολυσύνθετων προβλημάτων, σύμφωνα με το προτιμησιακό σύστημα και την κρίση των υπευθύνων λήψης αποφάσεων.

Όταν υπάρχουν πολλαπλά κριτήρια απόφασης, δεν μπορεί να υπάρξει ομοφωνία για τη βέλτιστη (με την παραδοσιακή έννοια βελτιστοποίησης), καθώς διαφορετικοί στόχοι και προτεραιότητες οδηγούν φυσικά στη διατύπωση διαφορετικών προτάσεων.

Παρόλα αυτά, έχοντας τυπικές διαδικασίες και αναλυτικές τεχνικές για τη δόμηση ενός προβλήματος ή μιας προσέγγισης και για την αξιολόγηση των εναλλακτικών τρόπων δράσης, διευκολύνεται σε μεγάλο βαθμό η διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η ΠΑΑ παρεμβαίνει σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, ξεκινώντας από το πρόβλημα και διαρθρώνοντας το μέχρι την εφαρμογή των προτεινόμενων λύσεων.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν προταθεί διάφορες μέθοδοι ΠΑΑ για να βοηθήσουν στην επιλογή των καλύτερων εναλλακτικών συμβιβαστικών λύσεων. Η ανάπτυξη των μεθόδων ΠΑΑ έχει ως κίνητρο όχι μόνο την επίλυση πραγματικών προβλημάτων που απαιτούν την εξέταση πολλαπλών κριτηρίων, αλλά και την επιθυμία των επαγγελματιών να προτείνουν βελτιωμένες τεχνικές λήψης αποφάσεων χρησιμοποιώντας πρόσφατες εξελίξεις στη μαθηματική βελτιστοποίηση, την επιστημονική πληροφορική και την τεχνολογία των υπολογιστών (Wiecek κ.ά., 2008).

Η μέθοδος PROMETHEE (μέθοδος οργάνωσης κατάταξης προτιμήσεων για αξιολογήσεις εμπλουτισμού) είναι μία από τις πιο γνωστές και διαδεδομένες μεθόδους ΠΑΑ. Οι μέθοδοι αυτοί αναπτύχθηκαν από τον Brans (1982) και επεκτάθηκαν περαιτέρω από τους Vincke και Brans (1985). Η PROMETHEE είναι μια μέθοδος εξωστρεφούς αντιμετώπισης ενός πεπερασμένου συνόλου εναλλακτικών ενεργειών που πρέπει να ταξινομηθούν και να



ιεραρχηθούν βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων, τα οποία είναι συχνά αντικρουόμενα. Η PROMETHEE είναι επίσης μια αρκετά απλή μέθοδος κατάταξης και εφαρμογής σε σύγκριση με άλλες μεθόδους για την ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων (Brans et al., 1986).

Ως εκ τούτου, ο αριθμός των επαγγελματιών που εφαρμόζουν τη μέθοδο PROMETHEE σε πρακτικά προβλήματα λήψης αποφάσεων πολλαπλών κριτηρίων και οι ερευνητές που ενδιαφέρονται για τις πτυχές ευαισθησίας της μεθόδου PROMETHEE αυξάνονται κάθε χρόνο, όπως φαίνεται από τον αυξανόμενο αριθμό επιστημονικών εισηγήσεων και παρουσιάσεων σε συνέδρια.

Η μεθοδολογία αξιολόγησης PROMETHEE στο ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης καλείται να χρησιμοποιηθεί για να εξετάσει την επιρροή που έχει κάθε προσέγγιση/σενάριο στις προτεραιότητες με τις οποίες συντάχθηκε το όραμα του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη και την αλληλοεπίδραση τόσο των διαφορετικών σεναρίων, όσο και των διαφορετικών προτεραιοτήτων μεταξύ τους.

Συγχρόνως καλείται να ιεραρχήσει τη σημαντικότητα και την επιρροή που έχει κάθε εναλλακτική παρέμβαση που προτείνουν τα σενάρια, στις προτεραιότητες που έχουν τεθεί. Το τελικό αποτέλεσμα θα προκύψει μέσα από την ανάλυση της βαθμολογίας που θα δώσει κάθε μέλος της κλειστής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου σε κάθε εναλλακτικό σενάριο και παρέμβαση όσον αφορά στον τρόπο που αυτό απαντά στις προτεραιότητες της περιοχής μελέτης.

Τα κριτήρια/προτεραιότητες που η ίδια ομάδα είχε θέσει για την υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου καθώς και τα βάρη που είχε επιλέξει για κάθε κριτήριο παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα 3.1 που ακολουθεί.

Πίνακας 1: Κριτήρια και βάρη αξιολόγησης εναλλακτικών προσεγγίσεων και παρεμβάσεων

	Κριτήρια	Βάρη
1	Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	13%
2	Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου	11%
3	Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες	11%
4	Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό	9%
5	Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	9%
6	Ισότιμη μεταχείριση όλων των χρηστών του δικτύου σεβόμενοι τις ιδιαιτερότητες του καθενός.	9%
7	Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής διατροφικής μετακίνησης	8%
8	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών	8%



9	Αύξηση της οδικής ασφάλειας	8%
10	Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	3%
11	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών	3%
12	Πρωώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	3%
13	Εισαγωγή και πρωώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	3%
14	Πρωώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότιο)	3%
		100%

Οι εναλλακτικές πολιτικές/προσεγγίσεις για την ανάπτυξη των σεναρίων εξέλιξης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης οι οποίες παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκαν και δόθηκαν προς αξιολόγηση στην κλειστή ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ όπως φαίνεται στον πίνακα 3.2 που ακολουθεί.

Πίνακας 2: Αξιολόγηση εναλλακτικών πολιτικών/ προσεγγίσεων ανάπτυξης της ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης ως προς τις προτεραιότητες που έθεσε η πόλη.

Κριτήρια/Προτεραιότητες	Ενίσχυση και πρόωθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Πρωώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	Εισαγωγή και πρωώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	Πρωώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότιο)
Σενάρια/Προσεγγίσεις	Ενίσχυση και πρόωθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Πρωώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	Εισαγωγή και πρωώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	Πρωώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότιο)
Σενάριο/Προσέγγιση 1:						
Σενάριο/Προσέγγιση 2:						
Σενάριο/Προσέγγιση 3:						

Παρακάτω να αξιολογήσει σε κλίμακα 1-7 (όπου 1 καμία επιρροή, 2 ελάχιστη επιρροή, 3 χαμηλή επιρροή, 4 μεσαία επιρροή, 5 αρκετή επιρροή, 6 μεγάλη επιρροή, 7 μέγιστη επιρροή) την ένταση με την οποία κάθε προσέγγιση/σενάριο επιηρεάζει τα κριτήρια/προτεραιότητες.



Ως προς τις ίδιες προτεραιότητες και χρησιμοποιώντας την ίδια κλίμακα αξιολογήθηκαν και οι κύριες παρεμβάσεις που προτάθηκαν στην κάθε προσέγγιση, έτσι ώστε να γίνει εμφανής η πιθανή εφαρμογή κάποιας συγκεκριμένης παρέμβασης η οποία θα θεωρηθεί σημαντική, ανεξάρτητα από την επιλογή της προσέγγισης που θα ακολουθηθεί. Οι σημαντικές παρεμβάσεις που αξιολογήθηκαν παρουσιάζονται στον πίνακα 3.3 που ακολουθεί.

Πίνακας 3: Περιγραφή σημαντικών παρεμβάσεων ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Σημαντικές Παρεμβάσεις	
1	Πεζοδρόμηση του κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης συμπεριλαμβανομένου τμήματος της οδού Τοιμοική
2	Πλήρης πεζοδρόμηση της Αγίας Σοφίας από Νίκης έως Αχειροποίητο
3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Αγ. Σοφίας με ανοιχτό το ρεύμα καθόδου / ανόδου από Εγνατία έως Ερμού
4	Ανάπλαση τοπικών εμπορικών κέντρων και διασύνδεση τους με ήπιες υποδομές
5	Δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας στον πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης.
6	Επανασχεδιασμός της Εγνατίας οδού με απόδοση περισσότερου κοινόχρηστου χώρου σε ποδήλατο και πεζή μετακίνηση
7	Αναπλάσεις στις ζώνες επιρροής των σταθμό μετρό και στην ζώνη έκθεση-πανεπιστήμιο με στόχο την καλύτερη σύνδεση των μεταφορικών μέσων, την προστασία γειτονιών, τη δημιουργία χώρων Park & Ride και την αλλαγή μέσου για πρόσβαση στο κέντρο.
8	Ανάπλαση οδών με στόχο τη διασύνδεση τουριστικών σημείων ενδιαφέροντος με πεζή μετακίνηση
9	Δημιουργία εγκάρσιων λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν όλες τις περιοχές του Δήμου με τα νέα μεταφορικά συστήματα και μεταξύ τους
10	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βασικούς άξονες της πόλης οι οποίοι μπορούν να υποστηρίξουν την ασφαλή χρήση του μέσου αυτού

Με βάση τα παραπάνω συντάχθηκαν συγκεκριμένες φόρμες αξιολόγησης και στάλθηκαν στην ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης προς αξιολόγηση (Παράρτημα Γ.). Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή της μεθόδου παρουσιάζονται στην παρακάτω ενότητα.



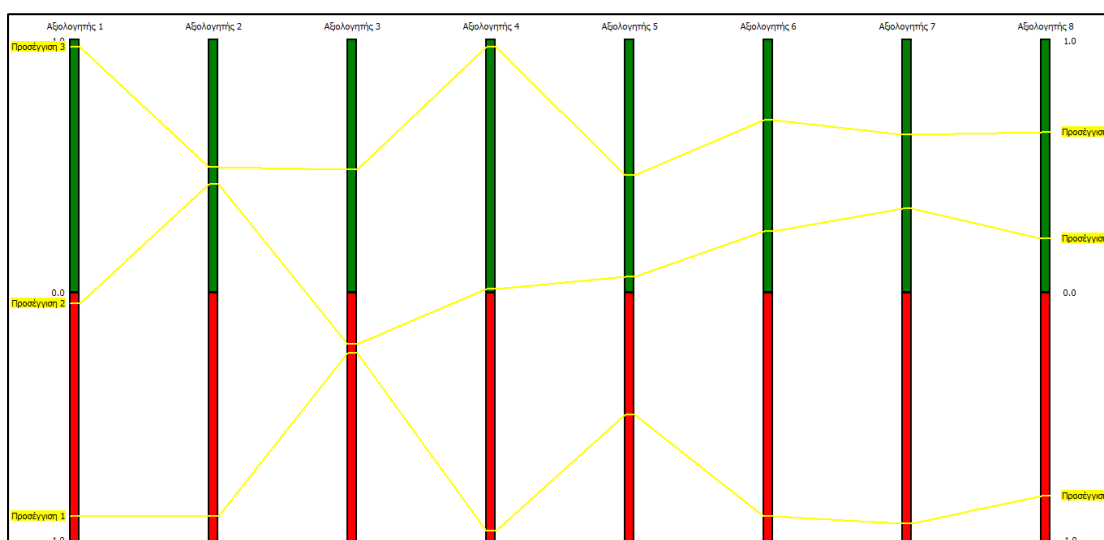
4.2. Αποτελέσματα Αξιολόγησης Εναλλακτικών Σεναρίων

Οι φόρμες αξιολόγησης προσεγγίσεων και σεναρίων, συμπληρώθηκαν από οκτώ μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης επάνω στις οποίες βασίστηκε η πολυκριτηριακή ανάλυση που θα ακολουθήσει.

Τα στοιχεία καταγράφηκαν στη βάση δεδομένων του λογισμικού της PROMETHEE 2 και αναλύθηκαν επιλέγοντας ως συνάρτηση προτίμησης την “usual”. Αυτή είναι μια απλή συνάρτηση, που στην πραγματικότητα αντιστοιχεί στη βελτιστοποίηση που εξηγείται με το «όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή τόσο καλύτερα». Δεν περιλαμβάνει κατώτατο όριο και βιβλιογραφικά είναι η σωστή επιλογή για ένα κριτήριο με μερικές πολύ διαφορετικές αξιολογήσεις, δηλαδή κυρίως για ποιοτικά κριτήρια όπως αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στην περίπτωση παρούσας αξιολόγησης. Στην συνάρτηση αυτή το κατώφλι των ροών προτιμήσεων είναι ίσο με το 0.

Από τα συνολικά αποτελέσματα των ροών προτιμήσεων, για το σύνολο των προσεγγίσεων και κριτηρίων, διαφαίνεται η σαφής προτίμηση της ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου για τη σύνθεση χρονικών σεναρίων που θα βασίζεται στην τρίτη προσέγγιση, δηλαδή στη δυναμική παραχώρηση οδικού χώρου στους πεζούς και στον σταδιακό αποκλεισμό του κέντρου της πόλης. Ακολουθεί, η δεύτερη προσέγγιση και με μεγάλη διαφορά η πρώτη.

Σχήμα και Πίνακας 4: Αποτελέσματα ροών προτιμήσεων για την κατάταξη των εναλλακτικών προσεγγίσεων



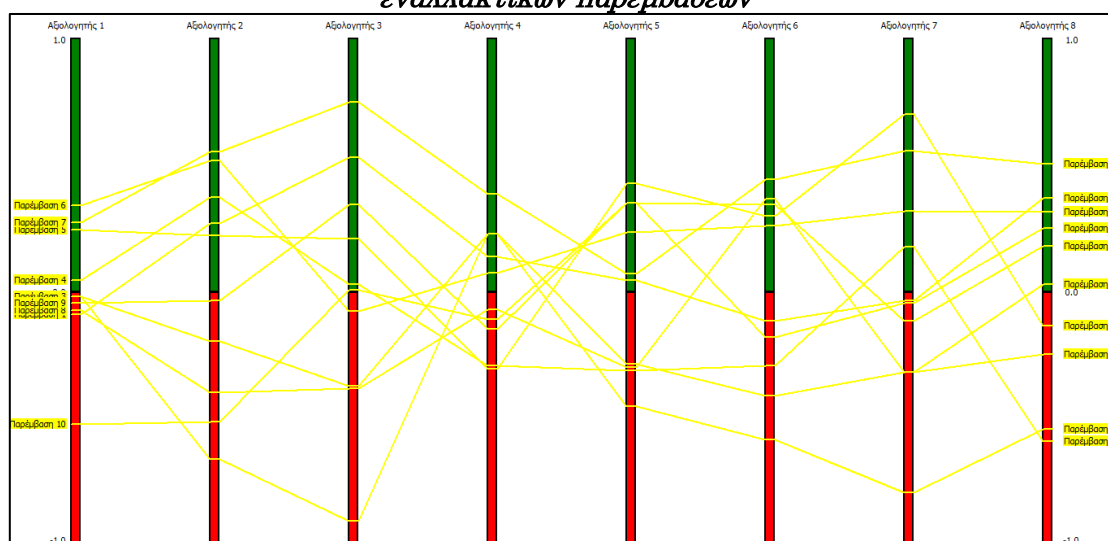


Multicriteria flows	Phi	Phi+	Phi-
Προσέγγιση 3	0,6287	0,6881	0,0594
Προσέγγιση 2	0,2030	0,4604	0,2574
Προσέγγιση 1	-0,8317	0,0297	0,8614

Η ανάλυση ευαισθησίας που έγινε σε κάθε κριτήριο ξεχωριστά για να φανεί αν μια αλλαγή στο βάρος τους, θα άλλαζε την επιλογή του σεναρίου, ανέδειξε ως μοναδική τέτοια περίπτωση τον διπλασιασμό του βάρους του κριτηρίου 11 των αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό είναι απόλυτα λογικό, αφού μια ενδεχόμενη πεζοδρόμηση του κέντρου και βασικών αξόνων θα δυσκόλευε τις εμπορευματικές μεταφορές στις περιοχές αυτές.

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα για την κατάταξη των παρεμβάσεων παρουσιάζονται στο σχήμα και τον πίνακα που ακολουθούν.

Σχήμα και Πίνακας 5: Αποτελέσματα ροών προτιμήσεων για την κατάταξη των εναλλακτικών παρεμβάσεων





Multicriteria flows	Phi	Phi+	Phi-
Παρέμβαση 7 Αναπλάσεις στις ζώνες επιρροής των τερματικών σταθμών	0,4983	0,5710	0,0726
Παρέμβαση 1 Πεζοδρόμηση του τμήματος του κέντρου και της Τσιμισκή	0,3619	0,4983	0,1364
Παρέμβαση 6 Επανασχεδιασμός της Εγνατίας οδού	0,3047	0,4950	0,1903
Παρέμβαση 10 Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βασικούς άξονες της πόλης	0,2398	0,4642	0,2244
Παρέμβαση 9 Δημιουργία εγκάρσιων λεωφορειακών γραμμών.	0,1683	0,4048	0,2365
Παρέμβαση 2 Πλήρης πεζοδρόμηση της Αγίας Σοφίας από Νίκης έως Αχειροποίητο.	0,0176	0,3080	0,2904
Παρέμβαση 5 Δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.	-0,1496	0,3003	0,4499
Παρέμβαση 8 Ανάπλαση οδών με στόχο τη διασύνδεση τουριστικών σημείων.	-0,2651	0,1859	0,4510
Παρέμβαση 3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Αγ. Σοφίας με ανοιχτό το ρεύμα καθόδου / ανόδου από Εγνατία έως Ερμού.	-0,5644	0,0979	0,6623
Παρέμβαση 4 Ανάπλαση τοπικών εμπορικών κέντρων και διασύνδεση τους με ήπιες υποδομές.	-0,6117	0,0671	0,6788

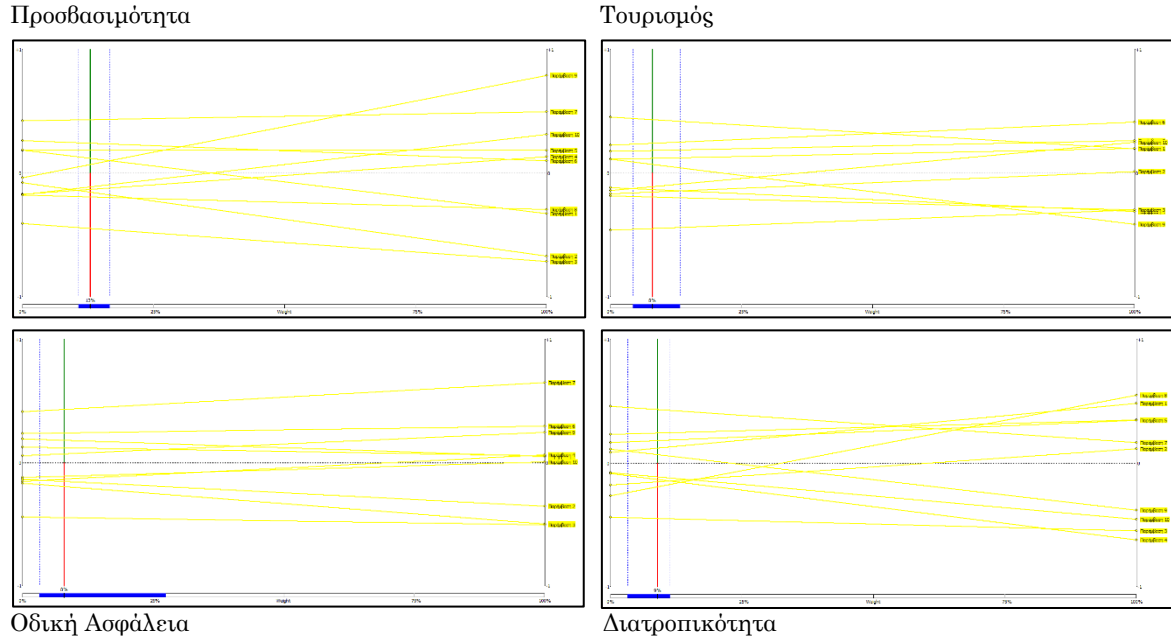
Τα αποτελέσματα κατάταξης των εναλλακτικών παρεμβάσεων φαίνεται να εμφανίζονται σε πλήρη συνέπεια με την επιλογή της τρίτης προσέγγισης. Ο αποκλεισμός ενός κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου, συμπεριλαμβανομένης της Τσιμισκή και της Αγίας Σοφίας σε συνδυασμό με την εμβληματική παρέμβαση στην οδό Εγνατία, θα αλλάξει την εικόνα στο κέντρο της πόλης ενώ οι νέες χρήσεις γης που θα αποδοθούν στους τερματικούς σταθμούς του μετρό και στην περιοχή της ΔΕΘ σε συνδυασμό με ένα ευρύ δίκτυο ποδηλατοδρόμων και ένα πυκνό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, θα αποτελέσουν την αδιαπραγμάτευτη βάση των χρονικών σεναρίων που θα διαμορφωθούν.

Σε αντίθεση με τα αποτελέσματα της κατάταξης των εναλλακτικών προσεγγίσεων, στην περίπτωση των παρεμβάσεων φαίνεται ότι η κατάταξη είναι ευαίσθητη σε μεταβολές στα βάρη των κριτηρίων. Όπως παρουσιάζεται στα σχήματα που ακολουθούν



Όπως φαίνεται στα διαγράμματα που ενδεικτικά ακολουθούν, τα κριτήρια που αφορούν στην βελτίωση της προσβασιμότητας, του τουρισμού, της διατροφικότητας και της οδικής ασφάλειας θα μπορούσαν με μικρή αύξηση του βάρους τους να αλλάξουν την τελική κατάταξη των εναλλακτικών παρεμβάσεων.

Σχήμα 6: Ευαισθησία της κατάταξης των εναλλακτικών παρεμβάσεων στα βάρη συγκεκριμένων κριτηρίων





4.3. Συμπεράσματα για την Επιλογή του Τελικού Σεναρίου ΣΒΑΚ

Η επιλογή του σεναρίου που θα αναλυθεί χρονικά, θα πρέπει να συνδυάσει την ξεκάθαρη βούληση της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, με τις απόψεις που αποτυπώνονται στην έρευνα διλημμάτων των Φορέων και των εκπροσώπων πολιτών οι οποίοι συμμετείχαν στην δεύτερη διαβούλευση.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, ένας αριθμός Φορέων θα κληθεί να δώσει τις απόψεις του, σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια, ύστερα από σχετικές διμερείς συναντήσεις που θα καθοριστούν, παρόλα αυτά από τα υφιστάμενα στοιχεία φαίνεται ότι υπάρχει μια σαφής εικόνα για τη σύνθεση του τελικού σεναρίου.

Τα χρονικά σενάρια θα βασιστούν αρχικά και έως το 2023, στις κλειδωμένες υποδομές του Δήμου Θεσσαλονίκης, σε έργα δηλαδή που ήδη έχουν ξεκινήσει ή βρίσκονται σε φάση δημοπράτησης. Θα προστεθούν έργα που φαίνεται να έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση και έχουν μικρό χρόνο εκτέλεσης (π.χ. ανάπλαση της πλ. Ελευθερίας, πλήρης πεζοδρόμηση της Αγ. Σοφίας, βασικό δίκτυο σύγχρονου ποδηλατοδρόμου), ενώ η Βασική Γραμμή Μετρό μαζί με την Ανατολική Επέκταση του και τη σχετική αναδιάρθρωση των Δ.Σ. θα είναι επίσης υποδομές που θα ενταχθούν στο σενάριο αυτό. Οι αναπλάσεις στους τερματικούς σταθμούς φαίνεται να χρήζουν ιδιαίτερης σημασίας για τους Φορείς και τον Δήμο, οπότε θα συζητηθεί με τους αρμόδιους αν μπορούν –όσον αφορά τουλάχιστον στις βασικές τους υποδομές για στάθμευση και προστασία γειτονιών- να θεωρηθούν δεδομένες με την έναρξη σχεδόν του νέου μέσου.

Για το σενάριο του 2028 φαίνεται ξεκάθαρα η προσπάθεια που θα πρέπει να γίνει ώστε να έχει ολοκληρωθεί η εμβληματική παρέμβαση στην Εγνατία, η οποία θα πρέπει να συνδυαστεί με την ανάπλαση στην περιοχή της Διεθνούς Εκθέσεως-Πανεπιστημίων. Την ίδια χρονική περίοδο θα θεωρηθεί ότι ξεκινάει η λειτουργία της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας και του Δυτικού Προαστιακού, ενώ το αναδιαρθρωμένο δίκτυο των Δ.Σ. θα μπορεί πλέον να προσφέρει υψηλές συχνότητες κίνησης και νέο στόλο με ηλεκτρικά οχήματα. Το κέντρο της πόλης θα έχει διαμορφωθεί σε ένα χώρο που θα υποδέχεται κατοίκους και επισκέπτες εξασφαλίζοντας τους, ασφαλή πεζή και με ποδήλατο μετακίνηση, καθώς οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τους πεζοδρόμους και η διαμόρφωση της ξύλινης επέκτασης του παραλιακού μετώπου στη Λεωφ. Νίκης, θα του δώσουν μια νέα διάσταση και θα προετοιμάσουν το έδαφος για σταδιακό αποκλεισμό του Ι.Χ.

Η ομόφωνη και ισχυρή βούληση του Δήμου, προτείνεται να υπερισχύσει των όποιων δισταγμών και αμφιβολιών έδειξαν οι Φορείς, έτσι ώστε το σενάριο του 2038 να αποτελέσει το σενάριο της ολικής μεταστροφής προς τη βιώσιμη μετακίνηση. Το ιστορικό κέντρο θα αποτελέσει έναν πυρήνα πλήρως προστατευμένο από το Ι.Χ., ενώ η Τοιμοική θα μετατραπεί στον πράσινο εμπορικό πεζόδρομο της πόλης, με υποδομές για κίνηση ηλεκτρικών λεωφορείων και μικρών οχημάτων, προστατευμένη κίνηση πεζή και με ποδήλατο, σημεία ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης και άξονας συγκέντρωσης των κατοίκων και των επισκεπτών. Το μετρό θα έχει συμπληρωθεί με την επέκταση του προς τα Δυτικά



*Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)*

ενώ επίγεια μέσα σταθερής τροχιάς θα ολοκληρώνουν το προηγμένο και πολυτροπικό δίκτυο Δ.Σ.

Τα παραπάνω θα συμβάλουν στην ανάπτυξη ενός ζωντανού, ανθεκτικού και λειτουργικού στους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικού περιβάλλοντος, 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....στην επίτευξη δηλαδή του οράματος της πόλης.



5. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Ο τελικός καθορισμός των εναλλακτικά χρονικών σεναρίων θα ολοκληρωθεί με τις διμερείς συναντήσεις μεταξύ του Δήμου και των Φορέων, οι οποίοι θα κληθούν να δώσουν την άποψη τους αλλά και στοιχεία σχετικά με το μελλοντικό σχεδιασμό τους και τις ανάγκες τους, τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εξειδίκευση συγκεκριμένων παρεμβάσεων και ειδικά σε ό,τι αφορά στις Δημόσιες Συγκοινωνίες.

Παράλληλα, τα αρχικά χρονικά σενάρια που θα εγκριθούν από το Δήμο σε συνέχεια της παρούσας έκθεσης, θα εμπλουτιστούν σε επίπεδο πρόβλεψης των χαρακτηριστικών που θα επηρεάσουν τη ζήτηση (χρήσεις γης, πληθυσμός, θέσεις εργασίας κ.α.), αποτύπωσης στοιχείων λειτουργίας, χάραξης και τεχνικών χαρακτηριστικών κ.α., με σχετικά δεδομένα που θα συλλέξει ο Ανάδοχος της ΜΒΑΚ.

Τα αναλυτικά αυτά στοιχεία θα επιτρέψουν την προσομοίωση των χρονικών σεναρίων στο κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ, ώστε να αποτιμηθούν οι επιπτώσεις τους στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης, να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα και να επαναδιατυπωθούν κάποιες από τις προτάσεις/παρεμβάσεις οι οποίες ίσως να μην φανεί στην ποσοτική ανάλυση ότι επηρεάζουν την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας όπως αρχικά είχε εκτιμηθεί.

Οι όποιες μετατροπές προκύψουν, θα προσομοιωθούν στο μοντέλο μετά τις κατάλληλες αλλαγές, θα ποσοτικοποιηθούν τα αποτελέσματα κάθε σεναρίου και θα οριστικοποιηθούν οι παρεμβάσεις έτσι ώστε ο Ανάδοχος να προχωρήσει στην λεπτομερή περιγραφή της και αποτύπωση τους με χάρτες και τεχνικές εκθέσεις όπως ορίζει η ΜΒΑΚ.



ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Jason Papathanasiou · Nikolaos Ploskas, Multiple Criteria Decision Aid Methods, Examples and Python Implementations, Springer Optimization and Its Applications Volume 136.

Anagnostopoulos, K., Giannopoulou, M., Roukounis, Y., 2003. Multicriteria evaluation of transportation infrastructure projects: An application of PROMETHEE and GAIA methods. *Advances in Transport* 14, 599–608.

Elevli, B., Demirci, A., 2004. Multicriteria choice of ore transport system for an underground mine: Application of PROMETHEE methods. *Journal of the South African Institute of Mining and Metallurgy* 104 (5), 251–256.

Visual PROMETHEE 1.4 Manual, September 5, 2013.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2^{ΗΣ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Παρασκευή 23 Νοεμβρίου 2018, ώρα 09:00-14:30

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Θεσσαλονίκης

“Εναλλακτικές προσεγγίσεις-Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων”

Εισαγωγή

Η 2^η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης (η ατζέντα της οποίας επισυνάπτεται ως Παράρτημα Β) πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο.

Σκοπός της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης ήταν αφενός η ενημέρωση για την πρόοδο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, και αφετέρου η συγκέντρωση απόψεων και προτιμήσεων σχετικά με τις εναλλακτικές προσεγγίσεις ανάπτυξης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Συνολικά συμμετείχαν 71 εκπρόσωποι φορέων (η λίστα συμμετεχόντων επισυνάπτεται ως Παράρτημα Β).

Χαιρετισμοί - Εισαγωγικές παρουσιάσεις (1^η Συνεδρία ατζέντας)

Η συντονίστρια του έργου **κ. Ζουρνά**, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων του Δήμου Θεσσαλονίκης, καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους τονίζοντας πως αυτή είναι η σημαντικότερη Διαβούλευση καθώς θα παρουσιαστούν τα σενάρια κινητικότητας και προσκαλώντας τους να συμμετέχουν ενεργά στην όλη διαδικασία ώστε να συλλεχθούν οι απόψεις και προτάσεις τους, οι οποίες και θα ληφθούν υπόψη στην επιλογή του τελικού σεναρίου κινητικότητας για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Η πρώτη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από τον **κ. Μιχάλη Μπελιμπασάκη**, εκπρόσωπο της εταιρείας Μηχανική Μελετητική που εκπονεί τη Μελέτη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης.

Η παρουσίαση αποτελούταν από δύο τμήματα. Το πρώτο περιλάμβανε τα συμπεράσματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερευνών που πραγματοποιήθηκαν και το δεύτερο τμήμα περιλάμβανε τις προτεινόμενες παρεμβάσεις. Τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης ως προς τα αποτελέσματα των ερευνών είναι:

- Οι κρίσιμοι κόμβοι που παρουσιάζουν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους είναι οι κόμβοι εισόδου-εξόδου στο ιστορικό κέντρο της πόλης (Εγνατία-Αγγελάκη-Εθν. Αμύνης, Τοιμισκή- ΧΑΝΘ) και περιμετρικά αυτής (Βούλγαρη-Καραμανλή,



Λαγκαδά-Δαβάκη-Ακριτών, 26^{ης} Οκτωβρίου-Πολυτεχνείου-Καρατάσου) με μέση ημερήσια κυκλοφορία της τάξεως των 70.000 οχημάτων.

- Όσον αφορά στους κεντρικούς άξονες της πόλης, τη μεγαλύτερη φόρτιση παρουσιάζουν οι οδοί Εγνατία και Τοιμιοκή.
- Η παράνομη στάθμευση παρουσιάζει μεγάλα ποσοστά στην πόλη ενώ οι θέσεις Φ/Ε δε χρησιμοποιούνται για τον σκοπό που έχουν χωροθετηθεί.
- Οι κόμβοι με ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης είναι αυτοί που θα πρέπει στα πλαίσια των παρεμβάσεων-προτάσεων να βελτιωθούν (26ης Οκτωβρίου – Πολυτεχνείου – Καρατάσου- Παλαιού Σταθμού, Αγίου Δημητρίου – Πανεπιστημίου - Εθ. Αμύνης, Κ. Καραμανλή – Κατομιδίη – Ιωαννίνων).
- Όσον αφορά στις μετακινήσεις της πόλης, το 44% πραγματοποιείται με ΙΧ όχημα, το 30% με ΔΣ, το 11% με δίκυκλο, ενώ το 13% αφορά σε πεζή μετακίνηση, το 2% και το 1% σε μετακίνηση με ταξί.
- Όσον αφορά στη μελέτη ικανοποίησης των χρηστών Δημόσιας Συγκοινωνίας, το μεγαλύτερο ποσοστό δεν είναι ικανοποιημένο, κάτι που ισχύει και για τους μετακινούμενους που εκτελούν πεζή μετακίνηση ή μετακίνηση με ποδήλατο. Τέλος τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δηλώνουν πως οι καθημερινές τους μετακινήσεις είναι ιδιαίτερα δύσκολες.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις από τη ΜΒΑΚ κατηγοριοποιήθηκαν σε τρεις ομάδες. Η πρώτη αφορά στην αναδιάρθρωση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, η δεύτερη στην απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από την κυκλοφορία και την απόδοση του αστικού χώρου σε πεζούς και ποδήλατα και η τρίτη στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης. Τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων αφορούν σε:

- Αναδιάρθρωση των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών σε συνδυασμό με τη λειτουργία του μετρό το 2020. Δημιουργία νέων κυκλικών γραμμών με κύριους άξονες την Γ' Σεπτεμβρίου (για εξυπηρέτηση των ανατολικών περιοχών της πόλης) και την περιοχή του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (για εξυπηρέτηση των δυτικών περιοχών).
- Έναρξη λειτουργίας της Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας και του Δυτικού Προαστιακού και μακροπρόθεσμα έναρξη λειτουργίας της γραμμής τραμ Ελαιώνας - Παπάφη, επέκταση του μετρό προς Αεροδρόμιο και επέκταση γραμμής Α του τραμ επί της οδού Τοιμιοκή.
- Αντικατάσταση του στόλου ΟΑΣΘ με ηλεκτρικά οχήματα
- Αναπλάσεις με σκοπό την απόδοση χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες στην περιοχή του Πεδίου του Άρεως, την ευρύτερη περιοχή της Ροτόντα και δημιουργία σημαντικού πλέγματος πεζοδρόμων μεταξύ των οδών Τοιμιοκή, Νίκης, Βενιζέλου και Εθν. Αμύνης
- Επέκταση της παλιάς παραλίας με τη δημιουργία deck
- Ανάπλαση του άξονα της Εγνατίας
- Πεζοδρόμηση της Λ. Νίκης



- Δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στη ΔΕΘ και δυτικά στην περιοχή του ΠΣΣ για αναβάθμιση της περιοχής των Λαχανόκηπων.
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων και επέκταση στις οδούς Παπάφη και Κλεάνθους. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων στις οδούς Εθν. Αμύνης και Βογατοικού-Π. Π. Γερμανού, Αγίου Δημητρίου, Λαμπράκη και Μαραθώνος. Πύκνωση δικτύου ποδηλατοδρόμων μακροπρόθεσμα σε Εγνατία, Π. Μελά και Ιασωνίδου.
- Διανοίξεις οδών και άρση απαγόρευσης σε σημαντικούς άξονες της περιοχής μελέτης, μονοδρομήσεις κεντρικών αξόνων (Εγνατία οδός) και αντιδρόμηση της οδού Τοιμιοκή.

Η παρουσίαση ολοκληρώθηκε με την αξιολόγηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων μέσω ανάλυσης SWOT, όπου ως δυνατά σημεία αναφέρθηκαν η μείωση της χρήσης ΙΧ, η ενίσχυση του ρόλου των ΜΜΜ, η αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης και η παροχή διατροφικής μετακίνησης και ως ευκαιρίες η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής κατοίκων και επισκεπτών, η τόνωση της επιχειρηματικότητας και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης. Αντίστοιχα, ως αδυναμίες αναφέρθηκαν η κατάργηση σημαντικού αριθμού θέσεων στάθμευσης και η μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων. Τέλος οι απειλές που αναφέρθηκαν αφορούν στο κόστος υλοποίησης των παρεμβάσεων, την έλλειψη χρηματοδότησης και τη δυσκολία στην αλλαγή νοοτροπίας.

Ακολούθησαν ερωτήσεις και τοποθετήσεις των εμπλεκόμενων φορέων.

Ο κύριος **Βλαχογιάννης**, αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου ρώτησε αν έχουν μελετηθεί ειδικά δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού και αν υπάρχει συγκεκριμένο πλάνο για τις φορτοεκφορτώσεις.

Ο **κ. Μπελιμπασάκης** απάντησε πως υπάρχουν στοιχεία τα οποία όμως δεν παρουσιάστηκαν λόγω χρόνου, ενώ για το θέμα των φορτοεκφορτώσεων η **κα. Ζουρνά** είπε πως υπάρχει απόφαση δημοτικού συμβουλίου για την ενοποίηση ωραρίου αλλά δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί.

Η **κα Αύφαντοπούλου**, Αναπληρώτρια Διευθύντρια του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), απάντησε πως στα πλαίσια μιας μελέτης ΣΒΑΚ δεν προβλέπεται η ποσοτικοποίηση της ζήτησης που έχει να κάνει με τα εμπορεύματα και τόνισε πως οι πόλεις χρειάζονται ένα ειδικό σχέδιο αστικών διανομών.

Ο **κ. Παπαϊωάννου** καθηγητής του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, ρώτησε αν οι προτάσεις αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών έχουν συζητηθεί με τον ΟΣΕΘ και αν έχουν διερευνηθεί δείκτες βιωσιμότητας, αν δηλαδή η στοχοθέτηση των μέτρων συνδυάζεται με τους ποσοτικούς δείκτες που τίθενται ως στόχοι.



Η **κα Αϋφαντοπούλου** τόνισε πως οι προτάσεις του Αναδόχου αποτελούν βασικές αρχές, ενώ το ΙΜΕΤ έχει κάνει περαιτέρω ανάλυση και έναν λεπτομερή σχεδιασμό που έχει συζητηθεί με τον ΟΣΕΘ αλλά ακόμα δεν οριστικοποιήθηκε, ενώ οι δείκτες θα διερευνηθούν σε επόμενο στάδιο του έργου.

Ο **κ. Σαλέμ**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΟΣΕΘ, επιβεβαίωσε τη συνεργασία του ΙΜΕΤ με τον ΟΣΕΘ και τόνισε πως η συνεργασία αυτή θα πρέπει να ενταθεί.

Η **κ. Αναστασάκη** από την Αττικό Μετρό τόνισε πως θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην αξιοπιστία των στοιχείων που συλλέχθηκαν και ζήτησε από την κα Αϋφαντοπούλου να παραθέσει κάποια σχετικά στοιχεία σχετικά με το μοντέλο. Ως προς τη σύνθεση των σεναρίων ρώτησε αν λήφθηκαν υπόψη οι επεκτάσεις του μετρό, οι οποίες αναμένεται να φέρουν επιπλέον κίνηση στο κέντρο της πόλης και αν συνδυάστηκαν με το δίκτυο τραμ. Τόνισε πως το σύστημα μεταφορών θα πρέπει να εξεταστεί στο σύνολό του και όχι αποσπασματικά στον Δήμο Θεσσαλονίκης.

Στη συνέχεια η **κα Αϋφαντοπούλου** παρουσίασε την ανάπτυξη των τριών προσεγγίσεων/σεναρίων για τον Δήμο Θεσσαλονίκης η οποία και παρατίθεται σε πλήρη λεπτομέρεια στο δεύτερο κεφάλαιο του παρόντος Παραδοτέου. Μετά την ολοκλήρωση της παρουσίασης αναφέρθηκε στα επόμενα βήματα που αφορούν σε:

1. Προτιμήσεις φορέων για τα σενάρια και το περιεχόμενό τους.
2. Περιεχόμενο Επιλεγέντος σεναρίου.
3. Έλεγχο επιπτώσεων από την εφαρμογή του σεναρίου με χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου.
4. Αλλαγές τροποποιήσεις σεναρίου ΣΒΑΚ για την εξασφάλιση των στόχων του.
5. Λεπτομερειακή μελέτη παρεμβάσεων και κοστολόγηση.
6. Παρουσίαση τελικών προτάσεων στους φορείς και τους πολίτες.

Μετά το τέλος της παρουσίασης ακολούθησε η τοποθέτηση των φορέων τα βασικότερα σημεία της οποίας παρατίθενται παρακάτω:

Η **κ. Σίσκου**, Συγκοινωνιολόγος, Διευθύντρια Κίνησης του ΟΑΣΘ τόνισε πως πράγματι υπάρχει έλλειψη κάθετων διασυνδέσεων λεωφορειακών γραμμών και ρώτησε αν υπάρχει πρόβλεψη χώρων αφετηρίας των γραμμών καθώς και χώρων υγιεινής για τους εργαζόμενους.

Η **κ. Αϋφαντοπούλου** απάντησε πως κάθε πρόταση αναδιάρθρωσης έχει μελετηθεί ως προς τα βασικά ζητήματα και πως έχουν καθοριστεί οι θέσεις για τερματικές εγκαταστάσεις.

Στο σημείο αυτό ανέβηκε στο βήμα ο **κ. Παππάς** Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων Περιβάλλοντος και Καθαριότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης, προκειμένου να τοποθετηθεί. Όπως δήλωσε, τα προβλήματα της πόλης είναι αρκετά και πρέπει να δοθούν ρηξικέλευθες λύσεις προκειμένου να αντέξουν μεσομακροπρόθεσμα. Αυτό θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μέσω της δημιουργίας ενός συντακτικού για την μητροπολιτική περιοχή λαμβάνοντας



υπόψη το γεγονός πως δεν υπάρχει ρυθμιστικός παράγοντας ούτε και ρυθμιστικές λειτουργίες. Δεν υπάρχει δηλαδή ένα πλαίσιο ρυθμιστικών παρεμβάσεων (Οργανισμός Ρυθμιστικού και πολεοδομικός σχεδιασμός σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης). Βασικές παρεμβάσεις κλίμακας (ειδικό χωρικό σχέδιο ΔΕΘ, γήπεδο ΠΑΟΚ, τερματικοί σταθμοί μετρό (Βούλγαρη), διάνοιξη οδού Μ. Ψελλού, deck παλιάς παραλίας, κλπ.) είναι θέματα του τεχνικού προγράμματος του 2019, τα οποία και είναι βασικά για το μέλλον της πόλης. Ο κ. Παππάς υποστήριξε πως το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης με τις προτεραιότητες που έχουν δοθεί από τον Δήμο θα πρέπει να καταθέσει ένα πρόγραμμα παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν μέσα στο τεχνικό πρόγραμμα κι ένα ευρύτερο πρόγραμμα παρεμβάσεων που θα αφορά στη μεταρρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Ο κ. **Βλαχογιάννης**, τόνισε πως η ευρεία πεζοδρόμηση ωφελεί κυρίως τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και όχι τα καταστήματα του κλασσικού εμπορίου, το οποίο μπορεί να οφείλεται στον τρόπο συμπεριφοράς του μετακινουμένου που έχει να μεταφέρει κάποιο φορτίο λόγω των αγορών που έχει κάνει, κρίσιμος παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την επιλογή των τελικών παρεμβάσεων. Επιπλέον, θα πρέπει πριν την κατάληξη της τελικής πρότασης να διερευνηθούν σε μεγάλη λεπτομέρεια τα οικονομικά μέσα και οι ανθρώπινοι πόροι υλοποίησης, ώστε η τελική επιλογή να είναι ρεαλιστική.

Η κ. **Αύφαντοπούλου** υποστήριξε πως οι παρεμβάσεις είναι μικρής και μεγάλης οικονομικής κλίμακας και θα πρέπει να ιεραρχηθούν κατάλληλα ώστε να υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο δράσης. Επιπλέον, τόνισε πως ανάλυση συμπεριφοράς δεν είναι εφικτή μέσα από μια τέτοια μελέτη.

Ο κ. **Πολίτης**, Επίκουρος Καθηγητής Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, επεσήμανε πως στη δεύτερη διαβούλευση θα έπρεπε ενδεχομένως να υπάρχει μια ποσοτικοποιημένη ανάλυση των μελετητών και τόνισε πως δε θα μπορούσε να επιλέξει ανάμεσα στα τρία σενάρια καθώς η πληθώρα στοιχείων δεν του δίνει αυτήν τη δυνατότητα. Ρώτησε αν υπάρχουν έτη προβολής και αν αυτά τα έτη έχουν μέσα σενάρια προβολής πληθυσμού και πολεοδομικά σενάρια. Ως προς την αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ο τρόπος παρουσίασής τους δεν του δίνει τη δυνατότητα να ποσοτικοποιήσει ποια παρέμβαση είναι σωστή και ποια όχι και επομένως θα χρειαστεί μια πολύ στοχευμένη ανάλυση με το μοντέλο. Διαφώνησε στην άρση απαγόρευσης διέλευσης επί της Αριστοτελείου οδού (ΑΠΘ), ενώ ως τελευταία γενική παρέμβαση, επεσήμανε πως διαφαίνεται καθαρά η πρόθεση να κλείσει το κέντρο της πόλης με αποκλεισμό των διαμπερών κινήσεων. Αυτό που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη όμως είναι το γεγονός πως η Εθν. Αμύνης είναι μια οδός που αν οι κάθετες οδοί αποκοπούν, η πόλη χωρίζεται σε δύο μέρη και ο μοναδικός τρόπος για να μετακινηθεί κάποιος από τη μία πλευρά της πόλης στην άλλη είναι ο περιφερειακός. Επομένως οι τελικές επιλογές αποκλεισμού οδών θα πρέπει να λάβουν υπόψη και αυτόν τον παράγοντα.

Η κ. **Αύφαντοπούλου** τόνισε πως ποσοτικοποίηση θα πραγματοποιηθεί στο τελικό επιλεχθέν σενάριο το οποίο δε θα είναι υποχρεωτικά το Α το Β ή το Γ, αλλά μπορεί να περιλαμβάνει παρεμβάσεις από όλα τα σενάρια και πως πληθυσμιακές τάσεις έχουν ληφθεί υπόψη για τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες, ενώ για τα πολεοδομικά σενάρια υπάρχουν μόνο *Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών / Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης*



στοιχεία του ΓΠΣ και χρήσεις υπερτοπικού χαρακτήρα όπου έχει αναπτυχθεί ειδική μεθοδολογία για εκτίμηση επιπλέον γενόμενης ζήτησης. Ως προς την Εθνικής Αμύνης τόνισε πως θα πρέπει να προχωρήσουμε σε τολμηρές παρεμβάσεις προκειμένου το κέντρο της πόλης να αναδιαμορφωθεί, ενώ για την οδό Αριστοτελείου ενέμεινε στην αρχική πρόταση της άρσης απαγόρευσης διέλευσης προκειμένου ο χώρος του Πανεπιστημίου να ανοίξει και να μην “γκετοποιηθεί”.

Ο **κ. Δόσσης** από την Αττικό Μετρό επεσήμανε πως οι επεκτάσεις του μετρό αναμένεται να εξυπηρετήσουν 350.000 πολίτες και πως υπάρχει αναγκαιότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης και σταθμών μετεπιβίβασης στα άκρα (δυτικά στον ΝΣΣ και ανατολικά στη Νέα Ελβετία). Επιπλέον, ως προς την εμβληματική παρέμβαση της Εγνατίας τόνισε πως αυτό θα μεταφέρει την κίνηση στις οδούς Κασσάνδρου και Αγίου Δημητρίου οι οποίες είναι ήδη κορεσμένες κυκλοφοριακά. Για τον λόγο αυτό, πρότεινε μονοδρόμηση της οδού Εγνατία από το Σιντριβάνι έως τον Βαρδάρη και ταυτόχρονα μονοδρόμηση της Τοιμιοκή από δυτικά προς ανατολικά, σε συνδυασμό με τη λειτουργία της Δωδεκανήσου και της 26^{ης} Οκτωβρίου όπως λειτουργούν σήμερα, τη δημιουργία κυκλικών πλατειών στο Σιντριβάνι και στο Βαρδάρη και τη δημιουργία κυκλικών κόμβων στον Λευκό Πύργο και την Πλατεία ΧΑΝΘ για τη σωστή εξυπηρέτηση των διαμπερών κινήσεων. Τέλος, πρότεινε να διερευνηθούν χρήσεις και αξίες γης προκειμένου το κέντρο να μην γίνει εστία ενοικιαζόμενων διαμερισμάτων (Airbnb) για τουρίστες.

Η **κ. Αϊφαντοπούλου** τόνισε πως θα πρέπει ο σχεδιασμός του συνόλου των μέσων σταθερής τροχιάς που εξετάζονται να βασίζεται στην ποσοτικοποίηση και κατανομή της επιβατικής κίνησης, η οποία έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, καθώς από τα δυτικά προς τον Δήμο είναι πλέον μεγαλύτερη από ότι από ανατολικά. Η ποσοτικοποίηση των μετακινήσεων όπως έχουν προκύψει από τις έρευνες του Αναδόχου Μελετητή δε δικαιολογούν μεγάλη υπερδομή, αλλά οι τελικές απαντήσεις θα δοθούν όταν τα στοιχεία αυτά προσομοιωθούν από το κυκλοφοριακό μοντέλο. Σε σχέση με την πρόταση του κ. Δόσσης, υποστήριξε πως στην περίπτωση μονοδρόμησης της Εγνατίας, οι λωρίδες κυκλοφορίες για Ι.Χ. παραμένουν οι ίδιες κάτι που δεν προωθεί την εναλλακτική μετακίνηση.

Ο **κ. Βλαχοδημητρόπουλος**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΟΣΕΘ, αναφερόμενος στα Σενάρια Β και Γ, υποστήριξε πως η λειτουργία του μετρό θα πρέπει να περιορίσει τη λειτουργία δημόσιας συγκοινωνίας στην οδό Εγνατία, ενώ η πεζοδρόμηση της Τοιμιοκή την αυξάνει εφόσον τα λεωφορεία που διατρέχουν την οδό Τοιμιοκή θα μεταφερθούν στην Εγνατία. Επεσήμανε επιπλέον, θέματα ασφάλειας στην περίπτωση δημιουργίας κεντρικής νησίδας και αλλαγής στόλου καθώς στα λεωφορεία οι πόρτες δεν ανοίγουν από αριστερά. Ως προς τη διαμπερή κίνηση των λεωφορείων θα πρέπει ληφθούν υπόψη και τα δρομολόγια των όμορων Δήμων.

Η **κ. Αϊφαντοπούλου**, απάντησε πως η πεζοδρόμηση της Τοιμιοκή δε σημαίνει τον αποκλεισμό των λεωφορείων και πως προβλέπεται το επιφανειακό μέσο της Δημόσιας Συγκοινωνίας να μετακινείται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους. Ως προς την παρέμβαση της Εγνατίας θα προβλεφθούν οι ανάγκες του στόλου, ενώ η contra flow λύση που προτάθηκε δεν απαιτεί αλλαγή των τεχνικών χαρακτηριστικών του στόλου.



Ο **κ. Σταυρίδης**, Πρόεδρος του συνεταιρισμού ραδιοταξί taxiway, υποστήριξε το Σενάριο Β του αποκλεισμού αναφερόμενος στο παράδειγμα της Βαρκελώνης και του πεζόδρομου Las Ramblas από όπου διέρχονται σε καθημερινή βάση ένα εκατομμύριο μετακινούμενοι. Τόνισε πως το μετρό θα λειτουργήσει συνδυαστικά με το ταξί και έθεσε το ερώτημα αν υπάρχει πρόβλεψη χωροθέτησης στάσεων ταξί στους τερματικούς σταθμούς του μετρό.

Η **κ. Αϊφαντοπούλου**, διευκρίνισε πως ο αποκλεισμός των ΙΧ επέρχεται στο Σενάριο Γ και όχι στο Β στο οποίο υπάρχει περιορισμός στην κίνηση των ΙΧ και συμφώνησε πως θα πρέπει να υπάρχουν θέσεις χωροθέτησης ταξί στους τερματικούς σταθμούς του μετρό.

Ο **κ. Λέπησης** από την ομάδα μελέτης αναθεώρησης του ΓΠΣ, επεσήμανε πως οποιαδήποτε παρέμβαση εκτός ΓΠΣ ή δεν υλοποιείται ή καταργείται. Έθεσε το ερώτημα αν η τάση προώθησης της μετακίνησης με ποδήλατο είναι συμβατή με την ηλικιακή πυραμίδα της πόλης και έθεσε τον προβληματισμό πως η τάση αποδυνάμωσης των μετακινήσεων με ΙΧ στην περιοχή μεταξύ παραλιακού μετώπου και Εγνατίας είναι μακριά από τις ελληνικές συνήθειες βαδίσματος οπότε ενδεχομένως να δημιουργηθούν αντικίνητρα όχι μόνο για τον επισκέπτη αλλά και τον κάτοικο, κάτι που θα ενισχύσει την τάση του Airbnb που αναφέρθηκε και προηγουμένως.

Η **κ. Αϊφαντοπούλου** τόνισε πως οι περισσότερες προτάσεις συμβαδίζουν με τις προτάσεις του ΓΠΣ, ενώ για το Σενάριο Γ επεσήμανε πως υπάρχουν τρόποι διαχείρισης του ΓΠΣ με βάση τις εμπειρίες που έχει ο Δήμος και η πόλη. Για την ποδηλατοκίνηση και την ηλικιακή πυραμίδα, τόνισε πως κάθε ηλικιακή ομάδα θα κάνει χρήση των υποδομών και των μέσων που είναι κατάλληλα και για τον λόγο αυτό σε όλα τα σενάρια υπάρχει διασύνδεση πολυτροπικών μέσων. Τέλος, τόνισε πως το προτεινόμενο δίκτυο σε όλα τα σενάρια ακολουθεί τις προτάσεις του URBACT αλλά το περιορίζει αρκετά δίνοντας έμφαση σε άξονες που μπορούν να διασυνδέσουν περιοχές μεταξύ τους.

Η **κ. Δαναδιάδου** της Διευθύνουσας υπηρεσίας της μελέτης του ΓΠΣ, τόνισε πως το ΓΠΣ στην ουσία του είναι το σχέδιο που ρυθμίζει την οικιστική εξέλιξη όσον αφορά στις επεκτάσεις και τις χρήσεις γης, αλλά την πολεοδομική ταυτότητα και προοπτική του Δήμου. Δεν μπορεί να υποκαταστήσει μια πλήρη κυκλοφοριακή μελέτη παρά του γεγονότος ότι συνοδεύεται από συγκοινωνιακή προσέγγιση. Επομένως θα πρέπει να λειτουργήσουν συμπληρωματικά ώστε να μην υπάρχουν προβλήματα αντιφατικότητας.

Ο **κ. Παπαιωάννου**, εξέφρασε την επιφύλαξή του σχετικά με τα μεγέθη μετακινήσεων λόγω του ότι θεωρεί το δείγμα των ερωτηματολογίων της έρευνας μικρό και λόγω του ότι δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με τις θέσεις εργασίας στην περιοχή μελέτης και επομένως δεν υπάρχει ολοκληρωμένη εικόνα των μετακινήσεων με σκοπό την εργασία. Έθεσε το ερώτημα για το αν έχουν κοστολογηθεί τα σενάρια και αν η επιλογή σεναρίου θα γίνει ανεξάρτητα του κόστους, που κατά την άποψή του θα πρέπει να αποτελεί κριτήριο επιλογής σεναρίου. Επίσης απευθυνόμενος στον Δήμο, έθεσε τον προβληματισμό για το αν ο Δήμος με τις θεσμικές αρμοδιότητες και το ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτει είναι σε θέση να υλοποιήσει ένα τέτοιο σχέδιο.



Όσον αφορά στο δείγμα, η **κ. Αϊφαντοπούλου** απάντησε πως τα αποτελέσματα που παρουσιάστηκαν, δε στηρίζονται μόνο στη συγκεκριμένη έρευνα αλλά και σε προηγούμενο μητρώο Π-Π το οποίο και διορθώθηκε. Οι θέσεις εργασίας δεν υπάρχουν αν και το ΙΜΕΤ έχει κάνει στο παρελθόν προσέγγιση για εκτίμηση των θέσεων εργασίας που όμως δεν μπορεί να απεικονίσει πλήρως την κατάσταση. Αυτό όμως δε δικαιολογεί την άποψη ότι η αξιολόγηση των προτάσεων ΣΒΑΚ μέσα από το μοντέλο δεν μπορεί να απεικονίσει αν οι προτάσεις τελικά θα δημιουργούν προβλήματα στις περιοχές παρεμβάσεων. Σχετικά με το κόστος τω παρεμβάσεων, πέρα από το σενάριο Α που περιορίζεται στην κεντρική περιοχή τα άλλα δύο σενάρια είναι σχεδόν ισότιμα. Πρέπει όμως αρχικά να διαμορφωθούν ρεαλιστικά οι ανάγκες της πόλης, ο τρόπος υλοποίησης κι στη συνέχεια να διαμορφωθεί το σχέδιο δράσης όπου και θα ληφθούν υπόψη τα κόστη. Στο επιλεγέν σενάριο ο Ανάδοχος θα μελετήσει λεπτομερειακά την κάθε παρέμβαση την οποία και θα κοστολογήσει.

Ο **κ. Συμεωνίδης** από το επαγγελματικό επιμελητήριο, έθεσε το ερώτημα σχετικά με τον χρόνο υλοποίησης των σεναρίων και για το αν η ομάδα υλοποίησης του ΣΒΑΚ έχει έρθει σε επαφή με την Τροχαία Θεσσαλονίκης και τους υπόλοιπους φορείς προκειμένου να καταγράψει και να λάβει υπόψη τις δικές τους προτάσεις. Διατύπωσε την αντίθεσή του με την πεζοδρόμηση της οδού Τοιμιοκή και ρώτησε αν αυτό επιτρέπεται από το ΓΠΣ. Τέλος αναφερόμενος στο θέμα των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης εξέφρασε την απορία του σχετικά με το πως αυτοί θα εξακολουθήσουν να λειτουργούν μετά τις παρεμβάσεις που προτείνονται και που αφορούν κυρίως σε πεζοδρομήσεις οδών και μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας.

Η **κ. Αϊφαντοπούλου** σχετικά με την πεζοδρόμηση της οδού Τοιμιοκή απάντησε πως η πρόταση αυτή, έχει λάβει υπόψη της όλους τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων οι οποίοι και θα λειτουργούν κανονικά λόγω του ότι θα υπάρχουν οι κάθετες συνδέσεις. Επιπλέον ο αποκλεισμός περιοχής στο ιστορικό κέντρο γίνεται σταδιακά με στόχο το έτος 2030 και έχει λάβει υπόψη του τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που πρέπει να υλοποιηθούν προκειμένου να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των πολιτών. Τέλος, επεσήμανε πως κατά τη διάρκεια της 1^{ης} Διαβούλευσης, οι φορείς εξέφρασαν τις απόψεις τους και μέσα από αυτές προέκυψαν οι αρχές σχεδιασμού για την πόλη της Θεσσαλονίκης οι οποίες και συνάδουν με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις κάθε σεναρίου.

Ο **κ. Δημαρέλος**, αντιδήμαρχος Αστικής Ανθεκτικότητας και Αναπτυξιακών Προγραμμάτων, εξέφρασε την πεποίθηση πως οι πολίτες της Θεσσαλονίκης οραματίζονται ένα ιστορικό κέντρο χωρίς αυτοκίνητο. Τόνισε, πως το όραμα μιας πόλης δεν καθορίζεται από μία διοίκηση. Η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ χρειάζεται τη συναίνεση της πόλης η οποία επέρχεται μέσα από τη διαδικασία της Διαβούλευσης, όπου επιτυγχάνονται ευρύτερες συναίνεσεις και όχι το εκατό τοις εκατό της συναίνεσης. Μέσα όμως από τις διευρυμένες συναίνεσεις υποστήριξε πως μπορούν να εξασφαλιστούν και οι αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις σε μακροχρόνιο ορίζοντα.

Η **κ. Σίσκου**, τόνισε πως όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να λειτουργήσουν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά και ζήτησε να διατεθούν στον ΟΑΣΘ εφόσον έχουν καταγραφεί στοιχεία σχετικά με το αν οι πολίτες έχουν τη διάθεση να προβούν σε



μετεπιβιώσεις για την ολοκλήρωση της μετακίνησής τους, παράμετρο που θεωρεί ιδιαίτερα κρίσιμη για την απελευθέρωση πόρων σε στόλο του ΟΑΣΘ αλλά και την αποσυμφόρηση του κέντρου δεδομένου ότι ο Δήμος δέχεται όλη την επιβάρυνση των λεωφορειακών γραμμών από τους υπόλοιπους Δήμους που είτε καταλήγουν είτε διέρχονται από το κέντρο της πόλης. Ως προς την πρόταση της άρσης απαγόρευσης διέλευσης από την οδό Αριστοτελείου στο ΑΠΘ, πρότεινε τη δημιουργία κάθετης λεωφορειακής γραμμής ή και τερματικού σταθμού. Τέλος ζήτησε να διατεθούν κάποια στοιχεία της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών από το ΙΜΕΤ καθώς υπάρχει χρηματοδότηση για ανανέωση στόλου από το Υπουργείο.

Η κ. Αύφαντοπούλου, επεσήμανε πως η αναδιάρθρωση θα πρέπει να συζητηθεί με τον ΟΣΕΘ προκειμένου να προσδιοριστούν και οι ανάγκες στόλου και τόνισε πως η διαφοροποίηση της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών έγκειται στις συχνότητες των δρομολογίων ανά σενάριο οι οποίες και θα υπολογιστούν από το μοντέλο.

Η κ. Αναστασιάκη από την Αττικό μετρό, δήλωσε πως θα έπρεπε το δείγμα στην έρευνα Π-Π να περιλαμβάνει τουλάχιστον 12.000 νοικοκυριά (3% του πληθυσμού). Σύμφωνα με τους χρονικούς ορίζοντες που τίθενται στο ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, η πενταετία θα εξυπηρετήσει τη λειτουργία του μετρό, την πλέον βασική ανάγκη που καλύπτεται από το σενάριο Α. Επομένως το σενάριο Α για το 2023 μπορεί να θεωρηθεί ως το πρώτο βήμα στον σχεδιασμό που θα πραγματοποιηθεί σταδιακά καθώς δεν υπάρχει προγενέστερος σχεδιασμός αλλά ούτε και οι χρηματοδοτικοί πόροι για τόσο σύντομο χρονικό διάστημα. Όσον αφορά στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό που θα ολοκληρωθεί σε επίπεδο 20ετίας με ενδιάμεσο σχεδιασμό το επίπεδο της 10ετίας, θα πρέπει τα σενάρια να ποσοτικοποιηθούν. Για την ποσοτικοποίηση αυτή θα πρέπει να υπάρχουν στοιχεία πληθυσμιακής ανάπτυξης, θέσεων εργασίας και χρήσεων γης τα οποία και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ρώτησε αν υπάρχουν έργα εμβέλειας που θα επηρεάσουν τη μητροπολιτική περιοχή ως προς τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Σχετικά με τα σενάρια Α και Β και τα μέσα σταθερής τροχιάς, τόνισε πως θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη των δυτικών συνοικιών. Η ανάγκη ενίσχυσης του συστήματος των δημοσίων συγκοινωνιών (π.χ. με ένταξη γραμμής τραμ), είναι κάτι που θα προσδιοριστεί τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του μετρό. Ως προς την εμβληματική παρέμβαση της Εγνατίας, εξέφρασε τον προβληματισμό της με το αν το σύστημα μπορεί να το διαχειριστεί.

Η κ. Αύφαντοπούλου, συμφώνησε πως το σενάριο Α είναι πιο ρεαλιστικό για το 2023, παρόλο που και τα υπόλοιπα σενάρια υποστηρίζουν ρεαλιστικές παρεμβάσεις. Ως προς την ποσοτικοποίηση υποστήριξε πως το κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ διαθέτει τις παραμέτρους που θα οδηγήσουν στην πρόβλεψη των μελλοντικών μετακινήσεων. Για τις χρήσεις γης υπάρχει πρόβλεψη αλλά οι θέσεις εργασίας είναι δύσκολο να προσδιοριστούν. Σχετικά με το δίκτυο, η λεπτομερειακή αναδιάρθρωση των λεωφορειακών έγινε με σκοπό την ποσοτικοποίηση με διαφορετικές εναλλακτικές λύσεις ιδιαίτερα στο τμήμα των δημοσίων συγκοινωνιών για το ποσοστό των οδηγών ΙΧ που θα μετακινηθούν με δημόσιες συγκοινωνίες. Ως προς την ποσοτικοποίηση, στις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες πραγματοποιούνταν ταυτόχρονα ενώ στα ΣΒΑΚ η μεθοδολογία προτείνει αρχικά την καταγραφή των εμπλεκόμενων φορέων από όπου προκύπτουν οι προσεγγίσεις, στη συνέχεια



γίνεται επιλογή προσέγγισης η οποία μπορεί να περιλαμβάνει παρεμβάσεις από όλα τα σενάρια.

Ο **κ. Μπελιμπασάκης**, Γενικός Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, δήλωσε πως ο Δήμος έχει εκτενές πρόγραμμα έργων μέσω του ΕΣΠΑ τα οποία στοχεύουν στην αναβάθμιση του αστικού πρασίνου, μέσω της Ευρωπαϊκής τράπεζας επενδύσεων που στοχεύουν στις αστικές αναπλάσεις (κυρίως πεζοδρομήσεις) και θέματα σχολικής στέγης και μέσω της χρηματοδότησης του Ιδρύματος “Σταύρος Νιάρχος” που στοχεύουν σε αναπλάσεις αστικών περιοχών και αναβάθμιση ιστορικών και πολιτιστικών περιοχών. Εξέφρασε τη δυσαρέσκειά του σχετικά τη μείωση του ποσοστού των πεζή μετακινήσεων τονίζοντας πως αυτό το ποσοστό θα πρέπει να αλλάξει, ενώ ως προς τις Δημόσιες Συγκοινωνίες ζήτησε τον εκουγχρονισμό του ΟΑΣΘ. Τέλος κατέθεσε την αντίθεσή του σχετικά με τις μονοδρομήσεις καθώς υποστηρίζει πως κάθε μονόδρομος λειτουργεί υπέρ της παράνομης στάθμευσης.

Η **κ. Αύφαντοπούλου** συμφώνησε στο ζήτημα των μονοδρομήσεων αλλά υποστήριξε πως στους άξονες που προτείνονται μονοδρομήσεις, έχουν προταθεί και παρεμβάσεις της κατηγορίας Π5 (ανακατανομή δημόσιου χώρου) προκειμένου να αποφευχθούν τέτοιου είδους καταστάσεις.

Ο **κ. Καλογήρου**, Διευθύνων Σύμβουλος της Μητροπολιτικής Αναπτυξιακής, επεσήμανε πως δεν αναφέρθηκαν φόρτοι που σχετίζονται με τον τουρισμό, οι οποίοι θα πρέπει να καταγραφούν και να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό. Έκανε αναφορά στη Θαλάσσια αστική συγκοινωνία και τον Δυτικό προαστιακό, που είναι δυο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα (χαμηλού κόστους) τα οποία συνδέουν στην ουσία τέσσερα βασικούς κόμβους της πόλης, το αεροδρόμιο, το κέντρο, το λιμάνι και το ΚΤΕΛ.

Η **κ. Αύφαντοπούλου** τόνισε πως υπάρχει διαδικασία υπολογισμού εξωτερικών μετακινήσεων και πως η θαλάσσια αστική συγκοινωνία και ο δυτικός προαστιακός μαζί με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς θα προσομοιωθούν στο κυκλοφοριακό μοντέλο προκειμένου να καταληχθεί στο αν τελικά όλα αυτά μέσα είναι αναγκαίο να λειτουργήσουν ταυτόχρονα.

Ο **κ. Τερζόπουλος**, δήλωσε πως τα σενάρια που παρουσιάστηκαν είναι συντηρητικά και πως θα έπρεπε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων. Υποστήριξε την υιοθέτηση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και στα τρία σενάρια έτσι όπως έχει προταθεί στο έργο URBACT με την προϋπόθεση όλο το δίκτυο να είναι διαχωρισμένο και προστατευμένο από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Συμφώνησε να πεζοδρομηθεί ο βασικός άξονας της πόλης αλλά και οι πεζόδρομοι να αρχίσουν πλέον να λειτουργούν ως πραγματικοί πεζόδρομοι και όχι ως χώροι στάθμευσης.

Η **κ. Αύφαντοπούλου** επεσήμανε πως υπάρχει πρόθεση ενίσχυσης της ηλεκτρικής ποδηλατοδρομίας αλλά αυτό είναι επιχειρηματική πρωτοβουλία και έθεσε τον προβληματισμό σχετικά με το αν αυτό το δίκτυο ποδηλατοδρόμων που προτείνει το URBACT μπορεί να λειτουργήσει σωστά μέσα στην πόλη καθώς το σύστημα μεταφορών βρίσκεται υπό εξέλιξη δεδομένης και της αναμονής λειτουργίας του του μετρό.

Κλείνοντας, η κ. Αύφαντοπούλου ευχαρίστησε όλους τους παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους στη 2^η Δημόσια Διαβούλευση και πρότεινε να πραγματοποιηθούν επιπλέον



*Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δήμος Θεσσαλονίκης:
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
(Αριθ. Έκθεσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2018-8)*

συναντήσεις με τους φορείς και μια ενδιάμεση διαβούλευση πριν την τελική όπου θα παρουσιαστεί το τελικό ΣΒΑΚ, με τα αποτελέσματα από το επιλεγέν σενάριο και η δικαιολόγηση αυτών.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2^{ΗΕ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
Παρασκευή 23 Νοεμβρίου 2018 και ώρα 09:00-14:30
Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Θεσσαλονίκης
(Βασ. Γεωργίου Α' 1)

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Διαβούλευση προτεινόμενων παρεμβάσεων

09.00-09.30	Προσέλευση – Εγγραφές
09.30-10.00	Καλωσόρισμα – Χαιρετισμοί κ. Ιωάννης Μπουτάρης, Δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Αθανάσιος Παππάς, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Περιβάλλοντος & Καθαριότητας
	1 ^η ΣΥΝΕΔΡΙΑ: Παρουσίαση προτάσεων ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
10.00-10.20	Ενδεικτικές Παρεμβάσεις (Μελέτη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας)
Ομιλήτης :	κ. Μιχάλης Μπελιμπασάκης, Τοπογράφος Μηχανικός, εκπρόσωπος Μηχανικής Μελετητικής
10.20-11.00	Εναλλακτικά Σενάρια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο της Θεσσαλονίκης
Ομιλήτρια :	Δρ. Γεωργία Αύφαντοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρώτρια Διευθύντρια ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ
11.00-11.30	Διάλειμμα – Καφές
	2 ^η ΣΥΝΕΔΡΙΑ: Συζήτηση - Αξιολόγηση προτάσεων Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
11.30 – 13.00	Τοποθετήσεις φορέων επί των εναλλακτικών σεναρίων και επιπλέον προτάσεις
13.00 – 13.30	Αξιολόγηση προτάσεων μέσω διαδραστικής έρευνας Συμμετοχή όλων
13.30 -14.00	Διάλειμμα
14.00 – 14.15	Συμπεράσματα διαδραστικής έρευνας και συζήτησης
14.15 – 14.30	Επόμενα βήματα



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΦΟΡΜΕΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ PROMETHEE.

Βάσει των προτεραιοτήτων που έθεσε η κλειστή ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης, τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης των πολιτικών/προσεγγίσεων και παρεμβάσεων καθώς και τα βάρη αυτών παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί

Πίνακας 1. Κριτήρια και βάρη αξιολόγησης εναλλακτικών προσεγγίσεων και παρεμβάσεων

Κριτήρια	Βάρη
Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	13%
Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου	11%
Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες	11%
Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό	9%
Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	9%
Ισότιμη μεταχείριση όλων των χρηστών του δικτύου σεβόμενοι τις ιδιαιτερότητες του καθενός.	9%
Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής διατροφικής μετακίνησης	8%
Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών	8%
Αύξηση της οδικής ασφάλειας	8%
Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	3%
Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών	3%
Προώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	3%
Εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	3%
Προώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότη)	3%
	100%



Οι εναλλακτικές πολιτικές/προσεγγίσεις για την ανάπτυξη των σεναρίων εξέλιξης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης παρουσιάστηκαν στη διαβούλευση ενώ αποδόθηκαν συγκεκριμένες χαρακτηριστικές παρεμβάσεις σε κάθε προσέγγιση όπως παρουσιάζονται αναλυτικά στους δύο πίνακες που ακολουθούν.

Πίνακας 2. Περιγραφή εναλλακτικών πολιτικών/ προσεγγίσεων ανάπτυξης της ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

	Πολιτικές / Προσεγγίσεις
ΣΕΝΑΡΙΟ 1	Το Ι.Χ. συνεχίζει να αποτελεί εναλλακτικό μεταφορικό μέσο στην πόλη της Θεσσαλονίκης και αποδίδεται σε αυτό ισότιμος χώρος στο οδικό δίκτυο με δράσεις που στοχεύουν στη ορθή διαχείριση της κυκλοφορίας με χρήση τεχνολογιών πληροφόρησης και παρακολούθησης αλλά και ολοκλήρωση των σχεδιασμένων αναπλάσεων του Δήμου.
ΣΕΝΑΡΙΟ 2	Το πολυτροπικό σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών με μετρό, τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία και προαστιακό αλλάζει το προφίλ των μετακινήσεων στην πόλη και συνδυάζεται με επαναπροσδιορισμό χρήσεων γης στους τερματικούς σταθμούς και στην περιοχή της έκθεσης ενώ οι αναπλάσεις γίνονται ακόμα πιο εκτεταμένες. Η Εγνατία αλλάζει μορφή και το ποδήλατο αποτελεί πραγματική εναλλακτική για τον μετακινούμενο.
ΣΕΝΑΡΙΟ 3	Η αλλαγή της κουλτούρας των μετακινούμενων και η χρήση των ήπιων μεταφορικών μέσων ξεκινάει από τις εκτός κέντρου περιοχές του Δήμου με αναβίωση των εμπορικών τους κέντρων, διαφύλαξη των γειτονιών τους, ενίσχυση των υποδομών για ασφαλή κίνηση ως πεζός και ποδηλάτης και δημιουργία κάθετων συνδέσεων τους με Μ.Μ.Μ. Έτσι το κέντρο ανακουφίζεται από ένα μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων και πλέον μπορεί να προχωρήσει σε αποκλεισμό τμήματος του από την κυκλοφορία.



Πίνακας 3. Περιγραφή σημαντικών παρεμβάσεων ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Σημαντικές Παρεμβάσεις	
1	Πεζοδρόμηση του κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης συμπεριλαμβανομένου τμήματος της οδού Τοιμιοκή
2	Πλήρης πεζοδρόμηση της Αγίας Σοφίας από Νίκης έως Αχειροποίητο
3	Διαπλάτυση πεζοδρομίου Αγ. Σοφίας με ανοιχτό το ρεύμα καθόδου / ανόδου από Εγνατία έως Ερμού
4	Ανάπλαση τοπικών εμπορικών κέντρων και διασύνδεση τους με ήπιες υποδομές
5	Δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας στον πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης.
6	Επανασχεδιασμός της Εγνατίας οδού με απόδοση περισσότερου κοινόχρηστου χώρου σε ποδήλατο και πεζή μετακίνηση
7	Αναπλάσεις στις ζώνες επιρροής των σταθμών μετρό και στην ζώνη έκθεση-πανεπιστήμιο με στόχο την καλύτερη σύνδεση των μεταφορικών μέσων, την προστασία γειτονιών, τη δημιουργία χώρων Park & Ride και την αλλαγή μέσου για πρόσβαση στο κέντρο.
8	Ανάπλαση οδών με στόχο τη διασύνδεση τουριστικών σημείων ενδιαφέροντος με πεζή μετακίνηση
9	Δημιουργία εγκάρσιων λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν όλες τις περιοχές του Δήμου με τα νέα μεταφορικά συστήματα και μεταξύ τους
10	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βασικούς άξονες της πόλης οι οποίοι μπορούν να υποστηρίξουν την ασφαλή χρήση του μέσου αυτού

Βάσει των παραπάνω και με στόχο την επιλογή της επικρατέστερης πολιτικής και των βέλτιστων υποδομών με τα οποία θα συνταχθεί το τελικό σενάριο ανάπτυξης της πόλης, καλείται η κλειστή ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, να αξιολογήσει σε κλίμακα 1-7 (όπου 1 καμία επιρροή, 2 ελάχιστη επιρροή, 3 χαμηλή επιρροή, 4 μεσαία επιρροή, 5 αρκετή επιρροή, 6 μεγάλη επιρροή, 7 μέγιστη επιρροή) τον τρόπο που κάθε προσέγγιση και κάθε παρέμβαση επηρεάζει τα κριτήρια/προτεραιότητες.



Πίνακας 4. Πίνακας συσχέτισης κριτηρίων και προσεγγίσεων

Κριτήρια/Προτεραιότητες Σενάρια/Προσεγγίσεις	Εύκολη και γρήγορη πρόβαση σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου	Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες	Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό	Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Ισοτιμία μεταχείριση όλων των χρηστών του δικτύου σεβόμενοι τις ιδιαιτερότητες του καθενός.	Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής διατροπικής μετακίνησης	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών	Αύξηση της οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπνευματικών μεταφορών	Προώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	Εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και	Προώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότιο)
Σενάριο/Προσέγγιση 1: Το Ι.Χ. συνεχίζει ν αποτελεί εναλλακτικό μεταφορικό μέσο στην πόλη της Θεσσαλονίκης και αποδίδεται σε αυτό ισότιμος χώρος στο οδικό δίκτυο με δράσεις που στοχεύουν στη ορθή διαχείριση της κυκλοφορίας με χρήση τεχνολογιών πληροφόρησης και παρακολούθησης αλλά και ολοκλήρωση των σχεδιασμένων αναπλάσεων του Δήμου.														
Σενάριο/Προσέγγιση 2: Το πολυτροπικό σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών με μετρό, τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία και προαστιακό αλλάζει το προφίλ των μετακινήσεων στην πόλη και συνδυάζεται με επαναπροσδιορισμό χρήσεων γης στους τερματικούς σταθμούς και στην περιοχή της έκθεσης ενώ οι αναπλάσεις γίνονται ακόμα πιο εκτεταμένες. Η Εγνατία αλλάζει μορφή και το ποδήλατο αποτελεί πραγματική εναλλακτική για τον μετακινούμενο.														
Σενάριο/Προσέγγιση 3: Η αλλαγή της κουλτούρας των μετακινούμενων και η χρήση των ήπιων μεταφορικών μέσων ξεκινάει από τις εκτός κέντρου περιοχές του Δήμου με αναβίωση των εμπορικών τους κέντρων, διαφύλαξη των γειτονιών τους, ενίσχυση των υποδομών για ασφαλή κίνηση ως πεζός και ποδηλάτης και δημιουργία κάθετων συνδέσεων τους με Μ.Μ.Μ. Έτσι το κέντρο ανακουφίζεται από ένα μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων και πλέον μπορεί να προχωρήσει σε αποκλεισμό τμήματος του από την κυκλοφορία.														

Παρακαλώ να αξιολογήσει σε κλίμακα 1-7 (όπου 1 καμία επιρροή, 2 ελάχιστη επιρροή, 3 χαμηλή επιρροή, 4 μεσαία επιρροή, 5 αρκετή επιρροή, 6 μεγάλη επιρροή, 7 μέγιστη επιρροή) την ένταση με την οποία κάθε προσέγγιση/σενάριο επηρεάζει τα κριτήρια/προτεραιότητες.



Πίνακας 5. Πίνακας συσχέτισης κριτηρίων και εναλλακτικών παρεμβάσεων

Κριτήρια/Προτεραιότητες	Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου	Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες	Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό	Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Ισοτιμη μεταχείριση όλων των χρηστών του δικτύου σεβόμενοι τις ιδιαιτερότητες του καθενός.	Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής διατροπικής μετακίνησης	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών	Αύξηση της οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης μέσω της ανάδειξης της ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών	Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματοτικών μεταφορών	Προώθηση νέων μορφών μηχανοκίνησης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί	Εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)	Προώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημόσιο)	
Παρεμβάσεις															
Πεζοδρόμηση του κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης συμπεριλαμβανομένου τμήματος της οδού Τοιμιακή															
Πλήρης πεζοδρόμηση της Αγίας Σοφίας από Νίκης έως Αχειροποίητο															
Δια πλάτυνση πεζοδρομίου Αγ. Σοφίας με ανοιχτό το ρεύμα καθόδου / ανόδου από Εγνατία έως Ερμού															
Ανάπλαση τοπικών εμπορικών κέντρων και διασύνδεση τους με ήπιες υποδομές															
Δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας στον πυρήνα του ιστορικού κέντρου της πόλης.															
Επανασχεδιασμός της Εγνατίας οδού με απόδοση περισσότερου κοινόχρηστου χώρου σε ποδήλατο και πεζή μετακίνηση															
Αναπλάσεις στις ζώνες επιρροής των σταθμό μετρό και στην ζώνη έκθεση-πανεπιστήμιο με στόχο την καλύτερη σύνδεση των μεταφορικών μέσων, την προστασία γειτονιών, τη δημιουργία χώρων Park & Ride και την αλλαγή μέσου για πρόσβαση στο κέντρο.															
Ανάπλαση οδών με στόχο τη διασύνδεση τουριστικών σημείων ενδιαφέροντος με πεζή μετακίνηση															
Δημιουργία εγκάρσιων λεωφορειακών γραμμών που θα συνδέουν όλες τις περιοχές του Δήμου με τα νέα μεταφορικά συστήματα και μεταξύ τους															
Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βασικούς άξονες της πόλης οι οποίοι μπορούν να υποστηρίξουν την ασφαλή χρήση του μέσου αυτού															

Παρακαλώ να αξιολογήσει σε κλίμακα 1-7 (όπου 1 καμία επιρροή, 2 ελάχιστη επιρροή, 3 χαμηλή επιρροή, 4 μεσαία επιρροή, 5 αρκετή επιρροή, 6 μεγάλη επιρροή, 7 μέγιστη επιρροή) την ένταση με την οποία κάθε παρέμβαση επηρεάζει τα κριτήρια/προτεραιότητες.