

**Π4:ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΡΙΤΗΣ
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ»**

Αριθμός Έκδοσης: ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ – ΕΜ – Β – 2019 – 4

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

Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Θεσσαλονίκης

Συγγραφείς:

Δρ. Γεωργία Αΰφαντοπούλου

Δρ. Μαρία Μορφουλάκη

Κορνηλία Μαρία Κοτούλα

Μαρία Χατζηαθανασίου

Δρ. Μαρία Σπάνδου

Αχιλλέας Πέτρου

Ναταλία Μαρία Κωνσταντινίδου

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2019



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΠΡΟΟΙΜΙΟ	1
2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	3
2.1. Βασικοί Άξονες Σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης προς την Κατεύθυνση της Βιώσιμης Κινητικότητας.....	4
2.2. Στάδια Σχεδιασμού και Υλοποίησης του ΣΒΑΚ.....	5
3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	7
3.1. Εισαγωγή.....	7
3.2. Η Πόλη Σήμερα.....	7
3.3. Η Πόλη Αύριο	8
3.4. Η Πόλη το 2023.....	10
3.5. Η Πόλη το 2028.....	13
3.6. Κοστολόγηση Μέτρων για τους Χρονικούς Ορίζοντες 2023 και 2028.....	14
4. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ	16
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 3ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	17
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	28
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ	29



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 Τρίτης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» αφορά στην τέταρτη ενότητα εργασίας και συγκεκριμένα στη σύνταξη του τελικού ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης.

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

Το δεύτερο κεφάλαιο περιγράφει τη δομή και τα περιεχόμενα της τρίτης διαβούλευσης. Σε αυτό το κεφάλαιο περιγράφονται οι βασικοί άξονες σχεδιασμού του Δήμου προς την κατεύθυνση της Βιώσιμης Κινητικότητας και παρατίθενται ενδεικτικά παραδείγματα υλοποίησης αντιστοιχών έργων. Εν συνεχεία, γίνεται αναφορά στα δύο πρώτα στάδια που ακολουθήθηκαν μέχρι και την Τρίτη διαβούλευση, όπου και παρατίθενται τα βασικά ορόσημα κάθε σταδίου.

Το τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τη σύντομη παρουσίαση του τρίτου Σταδίου του ΣΒΑΚ, όπου παρουσιάζονται τα τελικά πακέτα μέτρων τοποθετημένα σε χρονικούς ορίζοντες πενταετίας και δεκαετίας και οι επιπτώσεις τους στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου του ΙΜΕΤ καθώς και τα εκτιμώμενα κόστη ανά μέτρο και ανά χρονικό ορίζοντα. Το τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζει τα επόμενα βήματα μέχρι και την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης αυτής (αναλυτικά πρακτικά) παρουσιάζονται στο Παράρτημα Α του παρόντος, ενώ τα Παραρτήματα Β και Γ περιλαμβάνουν το πρόγραμμα της Διαβούλευσης και τη λίστα συμμετεχόντων.

2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η 3η Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 16 Ιουλίου 2019, στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο. Στη Διαβούλευση συμμετείχαν εκπρόσωποι φορέων της πόλης (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ΑΠΘ, Αττικό Μετρό, ΟΑΣΘ, TAXIWAY, ΟΣΕΘ, Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης, κλπ., η λίστα των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα Γ του παρόντος τεύχους).

Σκοπός της 3ης Διαβούλευσης ήταν η παρουσίαση της πρώτης έκδοσης ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης και η ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τις παρεμβάσεις που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης στους χρονικούς ορίζοντες πενταετίας και δεκαετίας.



Το πρόγραμμα της Διαβούλευσης περιλάμβανε αρχικά μια σύντομη παρουσίαση των βασικών αξόνων σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και στη συνέχεια την παρουσίαση της πρώτης έκδοσης ΣΒΑΚ από το ΙΜΕΤ, όπως αυτό συντάχτηκε σε πλήρη συμφωνία με το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών, τους όρους, τη διαδικασία και τις λοιπές λεπτομέρειες για την κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Κινητικότητας του νόμου 4599/2019 και τις επικαιροποιημένες Ευρωπαϊκές οδηγίες Eltis.

Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της 3ης Διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν τα παρακάτω:

- Σύντομη παρουσίαση των βασικών αξόνων σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας
- Σύντομη παρουσίαση των σταδίων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης και αναφορά στα βασικά ορόσημα του κάθε σταδίου (Στάδιο 1: Δράσεις προετοιμασίας του Σχεδίου και ανάλυσης των υφιστάμενων τάσεων και Στάδιο 2: Δράσεις καθορισμού της στρατηγικής του Σχεδίου, όπως αυτά ολοκληρώθηκαν το προηγούμενο χρονικό διάστημα)
- Παρουσίαση του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (πακέτα μέτρων που προτάθηκαν σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας και εκτίμηση του κόστους, Στάδιο 3: Δράσεις ανάπτυξης και υιοθέτησης του Σχεδίου)
- Ανταλλαγή απόψεων φορέων σχετικά με τα προτεινόμενα πακέτα μέτρων



2.1. Βασικοί Άξονες Σχεδιασμού του Δήμου Θεσσαλονίκης προς την Κατεύθυνση της Βιώσιμης Κινητικότητας

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, τα τελευταία χρόνια επένδυσε στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας μέσα από τα έργα που υλοποίησε και συνεχίζει να υλοποιεί, ενώ ολοκλήρωσε τη δεύτερη φάση αναθεώρησης του **Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου** (εγκριμένο από το Δημοτικό Συμβούλιο), τον **Στρατηγικό Σχεδιασμό Ανθεκτικότητας** με ορίζοντα το 2030 και το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** (στάδιο ολοκλήρωσης και έγκρισης από το Δημοτικό συμβούλιο), τρία πολύ βασικά εργαλεία που παρέχουν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση της πόλης και καθορίζουν τα έργα που θα πρέπει να υλοποιήσει ο Δήμος μελλοντικά.

Όσον αφορά στα έργα που υλοποιήθηκαν, αυτά εστίασαν σε εκτεταμένες παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο με σκοπό την απομάκρυνση του αυτοκινήτου και την απελευθέρωση του χώρου από τους πεζούς (π.χ. πεζοδρόμηση οδού Αγίου Μηνά), στην ανάπλαση περιοχών και τη διαμόρφωσή τους σε χώρους υψηλής ποιότητας που αποδόθηκαν στην πόλη με όρους κινητικότητας και προσβασιμότητας, στην ανάδειξη ιστορικών κτιρίων εντός και εκτός ιστορικού κέντρου (π.χ. παλιό Αρχαιολογικό Μουσείο και Παιδαγωγική Ακαδημία στην οδό Αρχαιολογικού Μουσείου), στη διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαμόρφωση οδών με απομάκρυνση στοιχείων παλαιάς αισθητικής και την αντικατάστασή τους με νέα στοιχεία (π.χ. οδός Βασιλέως Ηρακλείου), στη διαμόρφωση υφιστάμενων πεζοδρόμων βάσει των προδιαγραφών για ασφαλή διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης (π.χ. οδοί Ικτινίου, Ζεύξιδος), στην ανάπλαση πλατειών με κριτήριο την προσβασιμότητα και την αύξηση του πρασίνου και στην υιοθέτηση παρεμβάσεων κυκλοφοριακής τεχνικής για την απομάκρυνση της παράνομης στάθμευσης με τη χρήση σταθερών εμποδίων (π.χ. οδός Ιασωνίδου).



Πεζοδρόμηση Αγίου Μηνά



Ανάπλαση οδού Αρχαιολογικού Μουσείου



Ανάπλαση οδού Βασιλέως Ηρακλείου



Τοποθέτηση εμποδίων για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης (οδός Ιασονίδου)

Όσον αφορά στο ΣΒΑΚ, βασικές επιδιώξεις που λήφθηκαν υπόψη σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και εκπόνησης του Σχεδίου ήταν οι παρακάτω:

- Βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών της πόλης
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων κι επισκεπτών της πόλης
- Αύξηση παρεχόμενων επιπέδων ασφάλειας
- Αύξηση προσβασιμότητας
- Δημιουργία ενός ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος
- Αύξηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος των μεταφορών στην πόλη

Σκοπός του Δήμου, ήταν η δημιουργία και υιοθέτηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που θα βελτιώσει το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης, θα διαχειριστεί την κυκλοφορία και θα επλύσει τα προβλήματα στάθμευσης, θα αυξήσει τα δίκτυα ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και τα δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας, θα ενισχύσει τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, χρήση Δημόσιας Συγκοινωνίας) και θα προωθήσει τις νέες τεχνολογίες (ηλεκτροκίνηση).

Το ΣΒΑΚ κατά τον σχεδιασμό του, έλαβε υπόψη του όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την ανθεκτικότητα της πόλης και την τόνωση των οικονομικών της δραστηριοτήτων. Αποτελεί ένα εργαλείο ομπρέλα που προέκυψε από την αναγκαιότητα ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού που θα διευκολύνει την εκπόνηση εξειδικευμένων κυκλοφοριακών μελετών σε επίπεδο Δήμου και τη λήψη αποφάσεων καθώς περιλαμβάνει ανάλυση κόστους – ωφελειών, εκτίμηση και χρονοπρογραμματισμό έργων καθώς και διερεύνηση πιθανών πηγών χρηματοδότησης των προτεινόμενων έργων. Βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με το αναθεωρημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, τις κατευθύνσεις της ΟΧΕ αλλά και όλα τα επιχειρησιακά σχέδια τα οποία υπήρχαν και θα επικαιροποιηθούν με τη νέα δημοτική αρχή.

2.2. Στάδια Σχεδιασμού και Υλοποίησης του ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης αναπτύχθηκε μέσα από τρία στάδια:



- Στάδιο 1: Δράσεις προετοιμασίας του Σχεδίου και ανάλυσης των υφιστάμενων τάσεων
- Στάδιο 2: Δράσεις καθορισμού της στρατηγικής του Σχεδίου
- Στάδιο 3: Δράσεις ανάπτυξης και υιοθέτησης του Σχεδίου

Στην Τρίτη Διαβούλευση έγινε σύντομη αναφορά στα δύο πρώτα βασικά στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως αυτά ολοκληρώθηκαν το προηγούμενο χρονικό διάστημα και παρουσιάστηκε το τρίτο στάδιο.

Τα βασικά σημεία των δύο πρώτων σταδίων αφορούσαν στα παρακάτω:

Εξασφάλιση συμμετοχικής προσέγγισης, όπου παρουσιάστηκαν τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ώστε οι πολίτες να ενημερώνονται διαρκώς για την πορεία του ΣΒΑΚ και να συμμετέχουν σε όλες τις δράσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί στο έπακρο η κοινωνική συναίνεση.

Αρχές σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας στη Θεσσαλονίκη και καθορισμός του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων της πόλης όπως αυτά προέκυψαν από την 1^η Διαβούλευση και περιλαμβάνονται στα Παραδοτέα Π2α: Αποτελέσματα πρώτης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Π3: Πρώτη Έκδοση Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Καθορισμός των εναλλακτικών στρατηγικών για το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης όπως αυτές προέκυψαν από τη 2^η Διαβούλευση και περιλαμβάνονται στα Παραδοτέα Π2γ: Αποτελέσματα δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Π3: Πρώτη Έκδοση Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Επιλογή της βέλτιστης στρατηγικής πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης όπως αυτή προέκυψε από τη 2η Διαβούλευση και περιλαμβάνεται και περιλαμβάνονται στα Παραδοτέα Π2γ: Αποτελέσματα δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Π3: Πρώτη Έκδοση Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Το τρίτο Στάδιο εκπόνησης ΣΒΑΚ ολοκληρώθηκε με τη διαδικασία της Τρίτης και τελικής Διαβούλευσης, τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.



3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

3.1. Εισαγωγή

Μετά τη σύντομη αναφορά στα έργα που έχει υλοποιήσει ο Δήμος τα τελευταία χρόνια και αυτά που υλοποιούνται ή έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν και την σύντομη παρουσίαση των προηγούμενων δύο σταδίων του ΣΒΑΚ, ακολούθησε η παρουσίαση του τρίτου σταδίου που αφορά στις δράσεις ανάπτυξης και υιοθέτησης του Σχεδίου. Μετά την επιλογή της εναλλακτικής στρατηγικής και προκειμένου να ικανοποιηθούν οι στόχοι που καθορίστηκαν σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα πενταετίας και δεκαετίας, τα προτεινόμενα μέτρα αποτέλεσαν αντικείμενο λεπτομερειακού σχεδιασμού και προσομοίωσης στο κυκλοφοριακό μοντέλο πρόβλεψης μετακινήσεων του ΙΜΕΤ, προκειμένου να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις εφαρμογής τους.

Τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου (ζήτηση μετακινήσεων, μερίδιο κατανομής των μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς, κυκλοφοριακοί φόρτοι οδικού δικτύου, ταχύτητες κίνησης ΙΧ αυτοκινήτου, επιβατική κίνηση γραμμών Δημοσίων Συγκοινωνιών, Δ.Σ., κτλ.) εξετάστηκαν για διάφορους συνδυασμούς μέτρων, με κριτήριο την εύρεση της βέλτιστης εκείνης λύσης που περιλαμβάνει υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών που δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους. Τα αποτελέσματα, περιλαμβάνονται στο Παραδοτέο Π2δ: Αποτελέσματα κυκλοφοριακού μοντέλου για την αξιολόγηση των τελικά προτεινόμενων σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, το οποίο βρίσκεται αναρτημένο στην αντίστοιχη ιστοσελίδα του έργου (www.svakthess.imet.gr).

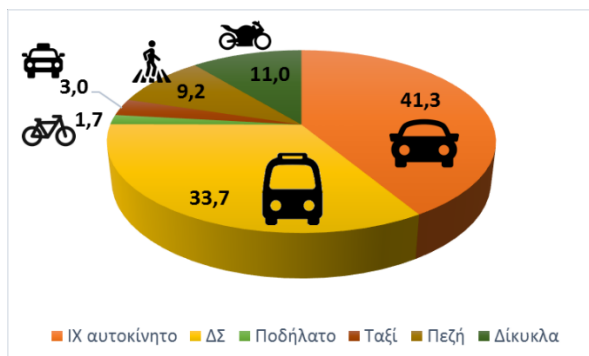
3.2. Η Πόλη Σήμερα

Αρχικά παρουσιάστηκαν τα βασικά στοιχεία που καθορίζουν το κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης σήμερα, βάσει των αποτελεσμάτων του κυκλοφοριακού μοντέλου τα οποία επιβεβαιώνονται από τα στοιχεία που προέκυψαν από τις έρευνες ερωτηματολογίων και άλλες μετρήσεις.

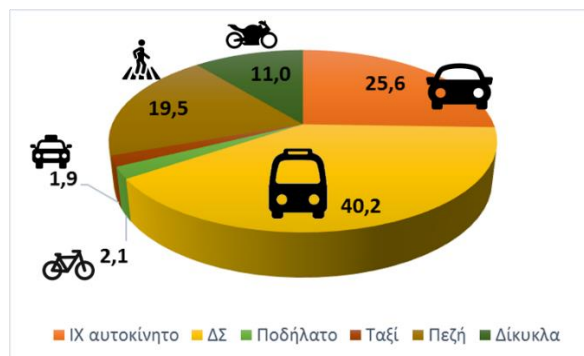
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, σε επίπεδο Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης (ΜΕΘ) το βασικό μερίδιο κατανομής στα μέσα καταλαμβάνει το ΙΧ όχημα σε ποσοστό 41.3%, ακολουθεί το λεωφορείο με 33.7%, τα δίκυκλα με 11% και η πεζή μετακίνηση με 9.2% , ενώ ο μέσος χρόνος μετακίνησης του δείγματος ανέρχεται σε 34 λεπτά με το λεωφορείο και 20 λεπτά με ΙΧ. Ο Δήμος ημερησίως έλκει 600.000 μετακινήσεις από τους υπόλοιπους Δήμους (31% συνολικών μετακινήσεων στη ΜΕΘ) και παράγει 300.000 μετακινήσεις προς τους υπόλοιπους Δήμους.



Όσον αφορά στις ενδοδημοτικές μετακινήσεις, το Α' Δημοτικό Διαμέρισμα αποτελεί τον βασικό πόλο έλξης των ενδο-δημοτικών μετακινήσεων σε ποσοστό 52% και ακολουθεί το Ε' Δημοτικό Διαμέρισμα με ποσοστό 44%. Αυτό, πρακτικά καταδεικνύει την ανάγκη εστίασης σε αυτά τα δύο Δημοτικά Διαμερίσματα και την εξασφάλιση καλής διασυνδεσιμότητας με βιώσιμα μέσα μεταφοράς.



Μερίδιο κατανομής στα μέσα σε επίπεδο Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης



Μερίδιο κατανομής στα μέσα σε επίπεδο Δήμου Θεσσαλονίκης

Σε επίπεδο Δήμου τα ποσοστά κατανομής στα μέσα διαφοροποιούνται καθώς η χρήση δημόσιας συγκοινωνίας παρουσιάζεται αυξημένη (40.2%) ενώ η αντίστοιχη χρήση ΙΧ μειώνεται στο 25.6%.

Ως προς τους χρόνους διαδρομής σε επίπεδο Δήμου, ο μέσος χρόνος ταξιδιού με ΙΧ κυμαίνεται μεταξύ 14 με 16 λεπτά για αποστάσεις τέσσερα έως επτά χιλιόμετρα και 8 με 10 λεπτά για μικρότερες αποστάσεις της τάξεως των δύο έως τεσσάρων χιλιομέτρων. Αντίστοιχα, ο μέσος χρόνος μετακίνησης με Δημόσια Συγκοινωνία υπολογίζεται στα 42 λεπτά για απόσταση έξι έως επτά χιλιόμετρα και Στα τριάντα λεπτά για απόσταση τριών έως τεσσάρων χιλιομέτρων.

Καθημερινά στο κέντρο της πόλης και σε ώρα αιχμής εισέρχονται περίπου 25.000 ΙΧ οχήματα κι εξέρχονται 18.000 οχήματα με κύριες οδούς διαμπερούς κυκλοφορίας την οδό Εγνατία (45% διαμπερής ημερήσιος φόρτος προς δυτικά, 48% προς ανατολικά), την οδό Τοιμισκή (19% διαμπερής φόρτος) που παρουσιάζει μείωση η οποία δικαιολογείται από τη μονοδρόμηση της οδού Δωδεκανήσου, η Λεωφόρος Νίκης (42%) και η Αγίου Δημητρίου (30%).

3.3. Η Πόλη Αύριο

Η πόλη του αύριο, όπως παρουσιάστηκε στη συνέχεια της Διαβούλευσης, βασίζεται σε σημαντικές πολεοδομικές πολιτικές που αφορούν σε αξιοποίηση οικοπέδων, διάχυση χρήσεων γης κεντρικών λειτουργιών στο δυτικό και ανατολικό άκρο του Δήμου και στην ανάπτυξη πόλων πολιτισμού, αθλητισμού και πρασίνου.

Επιπλέον για την πόλη του αύριο, θα ληφθούν υπόψη της, τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια της ΔΕΘ και του Γηπέδου ΠΑΟΚ καθώς και σχέδια που αφορούν σε περιοχές αναπλάσεων στην

Ευαγγελίστρια, στους Λαχανόκηπους, στους Μύλους Αλλατινι, στον Κελλάριο όρμο και στη Νοτιανατολική Πύλη.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καθώς επίσης και την ολοκλήρωση των έργων ΜΕΤΡΟ και τη δυναμική ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου, η πόλη του αύριο περιλαμβάνει μια σειρά εμβληματικών παρεμβάσεων (Χάρτης 3.1) που θα της προσδώσουν μια νέα ταυτότητα, αυτή της βιώσιμης πόλης.



Χάρτης 3.1: Εμβληματικές παρεμβάσεις βιώσιμης πόλης

Ταυτόχρονα, οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται στην κεντρική περιοχή της πόλης θα πρέπει να ενοποιηθούν μεταξύ τους και με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις περιφερειακά του κέντρου, προκειμένου να επιτευχθεί μια σύζευξη των παρεμβάσεων του κέντρου με αυτές του δυτικού και ανατολικού τμήματος της πόλης.

Η πόλη του αύριο επίσης, χαρακτηρίζεται από τη διαχείριση του δημόσιου χώρου με διαφορετικό τρόπο. Για τον λόγο αυτό, στα πλαίσια του ΣΒΑΚ για τους δύο χρονικούς ορίζοντες προτείνονται νέοι τερματικοί σταθμοί στα πλαίσια μιας γενικότερης αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών, σταθμοί του νέου μέσου το 2028 (δυτικός προαστιακός, θαλάσσια συγκοινωνία), σταθμοί ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.



Χάρτης 3.2: Διαχείριση δημόσιου χώρου στην πόλη του αύριο/Τερματικές εγκαταστάσεις

Τέλος, η πόλη του αύριο, προβλέπει μια αύξηση πληθυσμού της τάξεως του 10% για το έτος 2023 σε σχέση με το 2018 και μια αύξηση της τάξεως του 14% το 2028 (σε σχέση με το 2018).

3.4. Η Πόλη το 2023

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω καθώς επίσης και τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου, παρουσιάστηκαν στη συνέχεια τα μέτρα που πρότεινε το ΣΒΑΚ για τους χρονικούς ορίζοντα 2023 και 2028. Πιο συγκεκριμένα για το 2023, αναμένεται:

- Οι ημερήσιες ενδο-δημοτικές μετακινήσεις να αυξηθούν κατά 18% σε σχέση με το έτος 2018 (έτος βάσης).
- Μείωση κατά 1% του μεριδίου των ημερήσιων μετακινήσεων που έλκει ο Δήμος από τους υπόλοιπους Δήμους της ΜΕΘ, ως προς το σύνολο των μετακινήσεων της ΜΕΘ (έλξη ≈ 740.000 μετακινήσεων, 32% των συνολικών της ΜΕΘ)
- Μείωση κατά 2% του μεριδίου των ημερήσιων μετακινήσεων που παράγει Ο Δήμος προς τους υπόλοιπους Δήμους της ΜΕΘ, ως προς το σύνολο των μετακινήσεων της ΜΕΘ (παραγωγή ≈ 350.000 μετακινήσεων, 15% των συνολικών της ΜΕΘ)

Ως προς τα προτεινόμενα μέτρα, αυτά μετά το τέλος της 2^{ης} Διαβούλευση όπου παρουσιάστηκαν, ελέγχθηκαν ως προς την αποτελεσματικότητά τους με το κυκλοφοριακό μοντέλο του ΙΜΕΤ κι εντάχθηκαν προς υλοποίηση στους χρονικούς ορίζοντες 2023 και 2028 λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα και το επίπεδο ωριμότητας του κάθε μέτρου .



Ως προς το 2023, οι βασικότερες παρεμβάσεις αφορούν σε:

- Αναδιάρθρωση δικτύου λεωφορειακών γραμμών, όπως μελετήθηκε και προτάθηκε από το ΙΜΕΤ
- Εμβληματική παρέμβαση στην οδό Εγνατία
- Δημιουργία ζώνης χαμηλής κυκλοφορίας στην περιοχή της Ροτόντα
- Κατασκευή ξύλινου κρηπιδώματος στην παλιά παραλία (Deck)
- Αμφιδρόμηση της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου

και περιγράφηκαν λεπτομερώς στο Παραδοτέο Π2δ: Αποτελέσματα Κυκλοφοριακού Μοντέλου για την αξιολόγηση των τελικά προτεινόμενων σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης.

Επιπλέον, στο 2023 έμφαση δόθηκε στο νέο συντακτικό της βιώσιμης κινητικότητας στην κεντρική περιοχή του Δήμου, όπου οι περιοχές ανάπλασης που ολοκληρώθηκαν ή είναι προγραμματισμένες να υλοποιηθούν, διασυνδέονται με βιώσιμα μέσα (Δημόσιες Συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση) ώστε να μειωθεί η χρήση ΙΧ οχημάτων. Ως εκ τούτου, έχει προταθεί η δημιουργία συγκεκριμένων διαδρομών πεζών και τουριστικών διαδρομών, η αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και μια μικρή επέκταση αυτού, η πεζοδρόμηση συγκεκριμένων οδικών τμημάτων και μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας (Παραδοτέο Π2δ).



Χάρτης 3.3: Το Συντακτικό της βιώσιμης κινητικότητας στην κεντρική περιοχή του Δήμου

Ως προς την πολιτική στάθμευσης που προτείνεται στο 2023, διατηρείται η πολιτική της ελεγχόμενης στάθμευσης του συστήματος THESi, τοποθετείται σύστημα τηλεματικής σε



επιλεγμένες οδούς προκειμένου να αποφευχθεί η παράνομη στάθμευση, εντάσσονται νέοι χώροι στάθμευσης Park & Ride (Νέα Ελβετία, Μικρά, ΑΠΘ και ευρύτερη περιοχή Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού), διαμορφώνεται πλαίσιο για χώρους στάθμευσης με μηχανοκίνητα μέσα και προτείνονται κίνητρα για μετατροπή υφιστάμενων κελυφών σε χώρους στάθμευσης ιδιαίτερα στην περιοχή του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Ως προς την προτεινόμενη από το ΙΜΕΤ αναδιάρθρωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών, αυτή επιφέρει μια αύξηση του μεριδίου των Δ.Σ. κατά 6% σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου και είναι αναγκαία για την τροφοδότηση του μετρό και τη σωστή λειτουργία της πόλης καθώς θα επιτύχει:

- Καλύτερη συναρμογή, διασυνδεσιμότητα και διατροπικότητα του δικτύου ΔΣ με μετατροπή περιφερειακών και τοπικών λεωφορειακών γραμμών σε περιφερειακές τροφοδοτικές & τοπικές τροφοδοτικές συγκοινωνιακών κόμβων.
- Μείωση του αριθμού των τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών από λεωφορείο σε λεωφορείο και αύξηση των τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών από μετρό σε λεωφορείο.
- Δημιουργία νέων συνδέσεων με καθαρά λειτουργία κάθετης διασύνδεσης έναντι της υφιστάμενης κάθετης διασυνδεσιμότητας ως περιορισμένο τμήμα ελάχιστων λεωφορειακών γραμμών.

Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το σχεδιασμό της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών, δόθηκαν στο διάλειμμα της Διαβούλευσης μέσα από μια εκτεταμένη παρουσίαση που συντέθηκε για τον σκοπό αυτό, ενώ στο Παραδοτέο Π2δ παρέχονται αναλυτικά όλα τα στοιχεία της αναδιάρθρωσης.

Σχετικά με την εμβληματική παρέμβαση στην οδό Εγνατία, ο Δήμος μελέτησε εναλλακτικές διατομές, ενώ σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου αυτή κρίθηκε εφικτή και για τον λόγο αυτό, ο Δήμος υπέβαλλε αίτημα χρηματοδότησης πλήρους και λεπτομερειακής μελέτης του έργου αλλά και χρηματοδότηση κατασκευής της.

Βάσει των παραπάνω, παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα των επιπτώσεων εφαρμογής των μέτρων στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης. Πιο συγκεκριμένα για το 2023 η νέα κατανομή των μετακινήσεων στα μέσα σε επίπεδο ΜΕΘ προβλέπει:

- 10.3% μείωση του ΙΧ οχήματος
- 7.7% αύξηση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- 1% αύξηση χρήσης ποδηλάτου
- 2% αύξηση πεζή μετακίνησης

Ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά σε επίπεδο Δήμου προβλέπουν

- 6.8% μείωση του ΙΧ οχήματος
- 1.3% αύξηση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- 0.8% αύξηση χρήσης ποδηλάτου
- 3.7% αύξηση πεζή μετακίνησης



Για την εμβληματική παρέμβαση στην οδό Εγνατία, προβλέπεται σε επίπεδο Δήμου

- μείωση του συνολικού φόρτου που δέχεται από τις οδικές αρτηρίες και τις συλλεκτήριες οδούς την πρωινή ώρα αιχμής κατά περίπου 8% σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση
- 16% μείωση οχηματοχιλιομέτρων στον Δήμο
- 6% μείωση οχηματοχιλιομέτρων στην κεντρική περιοχή
- 10% μείωση οχηματοωρών στον Δήμο
- 18% αύξηση οχηματοωρών στην κεντρική περιοχή

Συμπερασματικά, η εφαρμογή των μέτρων μειώνει τη χρήση ΙΧ, παρόλο αυτά υπάρχουν συγκεκριμένες διατομές που παρουσιάζουν αυξημένες ροές οχημάτων, τις οποίες ο Ανάδοχος της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μελετά ώστε να προτείνει λύσεις αποσυμφόρησης τους. Η μείωση της κυκλοφορίας στην Εγνατία οδό φορτίζει επιπλέον κάποιες οδούς για τις οποίες θα προταθούν λύσεις, ενώ θα πρέπει ταυτόχρονα να βελτιωθούν και να αναβαθμιστούν οι προσβάσεις της Περιφερειακής οδού, να επεκταθούν οι λεωφορειολωρίδες και να επιτευχθεί επιτήρηση για τη ορθή λειτουργία τους.

3.5. Η Πόλη το 2028

Για το χρονικό ορίζοντα 2028 αναμένεται:

- αύξηση κατά 15% των ελκόμενων μετακινήσεων στον Δήμο από τους όμορους Δήμους σε σχέση με το 2023
- αύξηση κατά 17% των παραγόμενων μετακινήσεων προς τους υπόλοιπους Δήμους σε σχέση με το 2023
- αύξηση των ημερήσιων ενδο-δημοτικών μετακινήσεων κατά 18% σε σχέση με το έτος 2023
- αύξηση 1% των ελκόμενων μετακινήσεων στο Α' Δημοτικό Διαμέρισμα σε σχέση με το 2023
- αύξηση 2% των ελκόμενων μετακινήσεων στο Β' Δημοτικό Διαμέρισμα σε σχέση με το 2023

Ως προς τα προτεινόμενα μέτρα αυτά αφορούν στην:

- Εισαγωγή δύο νέων μέσων Δημόσιας Συγκοινωνίας, τη Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία και τον Δυτικό Προαστιακό. Ως προς τον Δυτικό Προαστιακό, θα πρέπει να μελετηθεί περαιτέρω σε σχέση και με τη μελλοντική επέκταση του μετρό προς τα δυτικά.
- Επέκταση της πολιτικής στάθμευσης με τη δημιουργία νέων χώρων Park & Ride (ΔΕΘ, ΑΠΘ, Μέγαρο Μουσικής, Κτίριο Κουντουριώτη-Καρατάσου), η οποία εκτιμάται πως θα επιφέρει αύξηση της τάξης 0.3% στους χρήστες P&R σε σχέση με το 2023 και αύξηση της χωρητικότητας εκτός οδού 25%, γεγονός που θα επιτρέψει την καλύτερη διαχείριση της παράνομης στάθμευσης.
- Έναρξη αποκλεισμού του κέντρου και πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Τοιμισκή



- Ολοκλήρωση παρεμβάσεων διαχείρισης κυκλοφοριακών ροών στην περιοχή ανάδρασης του Πανεπιστημίου – ΔΕΘ.
- Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων κατά 19 χιλιόμετρα σε σχέση με το 2023 με σκοπό την ανακατανομή δημοσίου χώρου, την αύξηση χρήσης ποδηλάτου και την αντίστοιχη μείωση της χρήσης ΙΧ.

Βάσει των παραπάνω, παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα των επιπτώσεων εφαρμογής των μέτρων στο κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης. Πιο συγκεκριμένα για το 2028 η νέα κατανομή των μετακινήσεων στα μέσα σε επίπεδο ΜΕΘ σε σχέση με το 2023 προβλέπει :

- 0.7 % μείωση του ΙΧ οχήματος
- 0.1% αύξηση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- 0.3% αύξηση χρήσης ποδηλάτου
- 0.3% αύξηση πεζή μετακίνησης

Σε επίπεδο Δήμου το νέο μερίδιο κατανομής στα μέσα προβλέπει:

- 17.4% χρήση ΙΧ οχήματος
- 43.4% χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- 2.9% χρήση ποδηλάτου
- 23% πεζή μετακίνηση

Ως προς τη διαμπερή κυκλοφορία, ο ημερήσιος φόρτος μειώνεται στις οδούς Εγνατία (κατά 16% δυτικά και 9% ανατολικά), Τοιμισκή (κατά 14%), και αυξάνεται στις οδούς Λεωφ. Νίκης (κατά 7%) και Αγ. Δημητρίου (κατά 6%) σε σχέση με το έτος 2023.

Οι χρόνοι μετακίνησης στην πόλη με Δ.Σ. μειώνονται και αυξάνεται ο χρόνος μετακίνησης με ΙΧ, ενώ κάποια οδικά τμήματα που φορτίζονται θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με συστήματα νέων τεχνολογιών και με παρεμβάσεις βελτίωσης της ροής και της κυκλοφορίας των οχημάτων.

Ο μερικός αποκλεισμός του κέντρου με την πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Τοιμισκή από την οδό Π. Π. Γερμανού έως και την οδό Βενιζέλου αυξάνει το μερίδιο των Δ.Σ. στο 57.2% σε επίπεδο ΜΕΘ και στο 69.2% σε επίπεδο Δήμου με αντίστοιχες μειώσεις στη χρήση ΙΧ., ενώ προβλέπεται μείωση των οχηματοωρών κατά 20% στο σύνολο του Δήμου και κατά 23% στην κεντρική περιοχή.

3.6. Κοστολόγηση Μέτρων για τους Χρονικούς Ορίζοντες 2023 και 2028

Μετά την παρουσίαση των προτεινόμενων μέτρων για τους χρονικούς ορίζοντες 2023 και 2028 παρουσιάστηκαν τα εκτιμώμενα κόστη ανά μέτρο.

Ως προς το 2023 το εκτιμώμενο κόστος εκτιμάται περίπου στα 44 εκατ. ευρώ από τα οποία τα οκτώ είναι ήδη εξασφαλισμένα ενώ για το 2028 το εκτιμώμενο κόστος ανέρχεται στα 25 εκατ. ευρώ. Σε επόμενο στάδιο, ο Ανάδοχος μελετητής της ΜΒΑΚ θα επεξεργαστεί και θα



αναλύσει περαιτέρω την κοστολόγηση και θα προτείνει τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης του κάθε έργου.

Ακολούθησε διάλειμμα, ενώ η δεύτερη συνεδρία ολοκληρώθηκε με εποικοδομητική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των παρευρισκόμενων φορέων. Οι τοποθετήσεις και οι απόψεις περιλαμβάνονται στα πρακτικά της Διαβούλευσης στο Παράρτημα Α του παρόντος



4. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Μετά το τέλος της Διαβούλευσης, οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος μπορεί να αποστείλει τις απόψεις, προβληματισμούς και ενστάσεις του μέσω της ειδικής φόρμας που υπάρχει στην ιστοσελίδα του έργου (www.svakthess.imet.gr). Οι απόψεις αυτές θα ληφθούν υπόψη από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου και την ομάδα εργασίας ΙΜΕΤ, θα επεξεργαστούν και θα εξεταστεί για το αν θα συμπεριληφθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ.

Ο Ανάδοχος μελετητής της ΜΒΑΚ, στη συνέχεια θα οριστικοποιήσει το Σχέδιο Δράσης που θα περιλαμβάνει τον χρονοπρογραμματισμό ολοκλήρωσης κάθε προτεινόμενου μέτρου καθώς επίσης και τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, που θα συμπεριληφθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης.

Τέλος, το τελικό ΣΒΑΚ, θα πρέπει να εγκριθεί από το Δημοτικό συμβούλιο του Δήμου και στη συνέχεια να εγκριθεί από τα αρμόδια Υπουργεία, όπως ορίζεται βάσει του Νόμου 4599/2019.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 3ΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ

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



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 3^{ΗΣ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Τρίτη 16 Ιουλίου 2019, ώρα 09:00-14:30

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Θεσσαλονίκης

“Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης”

Εισαγωγή

Η Τρίτη Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης (η ατζέντα της οποίας επισυνάπτεται ως Παράρτημα Α) πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 16 Ιουλίου 2019, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο.

Σκοπός της 3^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης ήταν η παρουσίαση της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης. Συνολικά συμμετείχαν 62 εκπρόσωποι φορέων (η λίστα συμμετεχόντων επισυνάπτεται ως Παράρτημα Β).

Χαιρετισμοί – Κεντρικές 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 η Διαβούλευση αυτή έχει σκοπό τη διαμόρφωση της τελικής έκδοσης ΣΒΑΚ και την έγκρισή του από το επόμενο Δημοτικό συμβούλιο και κάλεσε στο βήμα τον **κ. Παππά** Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων Περιβάλλοντος και Καθαριότητας να χαιρετήσει την εκδήλωση.

Ο **κ. Παππός** τόνισε πως το συγκεκριμένο θέμα είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον αλλά ολοκληρώνεται στο μεταίχμιο που σημαίνει πως μια νέα διοίκηση αναλαμβάνει τα θέματα του Δήμου κι επομένως θα πρέπει να δομήσει τη δική της πολιτική. Εντούτοις δήλωσε πως τα έργα του Δήμου έχουν συνέχεια και ότι η σημερινή διοίκηση έχει προβεί στις κατάλληλες ενέργειες προκειμένου να υπάρχει η σωστή οργάνωση που θα διευκολύνει την επόμενη διοίκηση. Το ΣΒΑΚ που παρουσιάζεται σήμερα δημιουργεί ένα νέο συντακτικό για τη λειτουργία της πόλης ιδιαίτερα ενδιαφέρον κι ελπιδοφόρο. Τα βασικά σημεία που επεσήμανε εν αναμονή λειτουργίας του μετρώ παρατίθενται παρακάτω:

- Οι σταθμοί του μετρώ, όπως ο τερματικός σταθμός της Νέας Ελβετίας πρέπει να αποτελέσουν λειτουργικό στοιχείο για την καθημερινότητα της πόλης και να ενταχθούν σε αυτήν όχι ως μία ασύμμετρη κατάσταση πραγμάτων σε μία



διαμορφωμένη αστική κατάσταση όπως ήταν στο παρελθόν αλλά πρέπει να υπάρξουν αστικοί μετασχηματισμοί στο πως εισέρχεται και εξέρχεται σε αυτούς ανταποκρινόμενοι στις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις της σύγχρονης πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής νομοθεσίας.

- Ο τερματικός σταθμός της Νέας Ελβετίας και η διάνοιξη της Μιχαήλ Ψελλού αποτελούν απόλυτη προτεραιότητα για το Υπουργείο Υποδομών και τον Δήμο Θεσσαλονίκης.
- Με βάση τις παρεμβάσεις που προτείνει το ΣΒΑΚ, απαιτείται άμεσα η ανάθεση μιας πλήρους κυκλοφοριακής μελέτης για την μετά μετρό εποχή η οποία θα περιλαμβάνει αναλυτική αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και γενική ρύθμιση της κυκλοφορίας από τις επιπτώσεις του μετρό.
- Τα παραπάνω σε συνδυασμό με τις πολιτικές που προτείνει το ΣΒΑΚ και τις παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν από τον Δήμο θα αποτελέσουν συγκεκριμένο πλαίσιο που θα πρέπει να οργανωθεί μελετητικά για να υπάρξουν οι αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις από το επόμενο Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης 2021-2027.

Η πρώτη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε από την **κ. Ζουρνά**, και αφορούσε στη σημασία του ΣΒΑΚ για την επόμενη δημοτική περίοδο. Τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης είναι:

- Η σημερινή διοίκηση του Δήμου παραδίδει στην επόμενη τρία βασικά εργαλεία: το αναθεωρημένο και εγκεκριμένο από το Δημοτικό Συμβούλιο **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο**, τον **Στρατηγικό Σχεδιασμό Ανθεκτικότητας** με ορίζοντα το 2030 και το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** τα οποία παρέχουν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση της πόλης. Επιπλέον, καθώς η σύνταξη και θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την κοινωνική συναίνεση στα προτεινόμενα, έχει εξασφαλιστεί η αποδοχή της κοινωνίας επί των προτεραιοτήτων και των αξόνων στους οποίους πρέπει να στραφεί μια δημοτική αρχή για να προχωρήσει σε έργα κι επομένως έχει ένα πολύ βασικό πλεονέκτημα ότι δεν αποτελεί εργαλείο που σχεδιάστηκε σε ακαδημαϊκό επίπεδο ή γραφεία υπηρεσιών αλλά προέκυψε μέσα από τη ζύμωση, την ανταλλαγή απόψεων και τις υποδείξεις των φορέων μέσα από διαδραστικές δράσεις.
- Το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα εργαλείο ομπρέλα καθώς περιλαμβάνει έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό που διευκολύνει την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών σε επίπεδο δημοτικού διαμερισματος και τη λήψη αποφάσεων καθώς περιλαμβάνει ανάλυση κόστους οφέλους, εμπεριέχει την κοινωνική συναίνεση, παρέχει εκτίμηση κόστους έργων και χρονικό προγραμματισμό αλλά και τις εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.
- Έχει συσταθεί στον Δήμο Παρατηρητήριο αστικής ανθεκτικότητας το οποίο θα παρακολουθεί την επιτυχή εφαρμογή του ΣΒΑΚ και αν απαιτείται θα διορθώνεται μέσω συγκεκριμένων δεικτών και στόχων
- Ο Δήμος τα τελευταία χρόνια έχει υλοποιήσει εκτεταμένες παρεμβάσεις που αφορούν στην απομάκρυνση των ΙΧ οχημάτων και την απελευθέρωση του χώρου για τους πεζούς. Διαμόρφωσε δημόσιους χώρους σε χώρους αναψυχής, προχώρησε σε



αναπλάσεις πλατειών με κύριο στόχο την προσβασιμότητα και την αύξηση του πρασίνου και προχώρησε σε μέτρα αντιμετώπισης της παράνομης στάθμευσης και θεσμοθέτησε ένα ενιαίο ωράριο φορτοεκφορτώσεων μέσα από διαδικασίες μακράς διαβούλευσης.

Στη συνέχεια η **κα Αὔφαντοπούλου**, Αναπληρώτρια Διευθύντρια του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), παρουσίασε την πρώτη έκδοση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Θεσσαλονίκης, ξεκινώντας με μια γρήγορη αναφορά στις δύο πρώτες Διαβουλεύσεις όπου καθορίστηκαν το όραμα και οι προτεραιότητες της πόλης και παρουσιάστηκαν τρεις εναλλακτικές στρατηγικές από τις οποίες προέκυψαν οι παρεμβάσεις και τα μέτρα που θα εφαρμοστούν στους χρονικούς ορίζοντες 2023 και 2028 και τα οποία παρουσιάστηκαν στη συνέχεια. Τα βασικότερα σημεία της παρουσίασης παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 2 του παρόντος Παραδοτέου.

Τοποθετήσεις Φορέων-Ανοικτή συζήτηση (2^η Συνεδρία ατζέντας)

Ο κ. **Βούγιας**, Καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών Α.Π.Θ., επεσήμανε τη σημαντικότητα της Διαβούλευσης καθώς αποτελεί κλειδί στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ καθώς και τον ρόλο του Δήμου στη λήψη αποφάσεων. Εξέφρασε την αμφιβολία του σχετικά με το ποσοστό της επιβατικής κίνησης των Δ.Σ. αναφερόμενος στη μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων του ΟΑΣΘ και πρότείνει να προσομειωθεί στο κυκλοφοριακό μοντέλο του ο ΙΜΕΤ η σημερινή κατάσταση. Επιπλέον, επεσήμανε πως οι προβλέψεις μείωσης της διαμπερούς κίνησης στο κέντρο της πόλης, όπως παρουσιάστηκαν για τους ορίζοντες 2023 και 2028 επηρεάζουν την κίνηση στην περιφερειακή, κάτι που θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με αναβάθμιση και διπλασιασμό της χωρητικότητας της περιφερειακής. Ζήτησε το Σχέδιο να γίνει περισσότερο εμπροσθοφαρές. Οι λεπτομερείς προτάσεις που παρουσιάστηκαν για το 2023 και 2028 θα μπορούσαν να εφαρμοστούν νωρίτερα, καθώς η πόλη χρειάζεται γενναίες αποφάσεις. Τέλος, ζήτησε να ενισχυθεί η Διεύθυνση του τμήματος Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, καθώς οι απαιτήσεις είναι πολλές.

Η κ. **Αὔφαντοπούλου**, συμφώνησε με το ότι κάποιες προτάσεις μπορούν να εφαρμοστούν νωρίτερα κάτι που θα επανεξεταστεί ενώ η κ. **Ζουρνά** τόνισε πως αυτό που καθυστερεί είναι οι εγκρίσεις και για τον λόγο αυτό κάποιες παρεμβάσεις τοποθετήθηκαν στον ορίζοντα του 2028. Ως προς τα ποσοστά των Δ.Σ. απάντησε πως προέκυψαν από την έρευνα Προέλευσης – Προορισμού που πραγματοποιήθηκε το 2017, ενώ τα ποσοστά Δ.Σ. του 2023 και 2028 περιλαμβάνουν και τη χρήση μετρό.

Η κ. **Αναστασάκη** από την Αττικό μετρό, επεσήμανε πως τα ποσοστά των Δ.Σ. έχουν τσεκαριστεί από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν και εξέφρασε την επιφύλαξή τους σε σχέση με τα διαμορφωμένα μοντέλα τα οποία στηρίζονται σε μια συμπεριφορά χρηστών που χρησιμοποιούν μόνο λεωφορεία. Ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το πως η σημερινή εικόνα έχει ενσωματωθεί στο μοντέλο ώστε να προκύψει η εικόνα που παρουσιάζεται για το μέλλον όπου έχει ενσωματωθεί και η λειτουργία μετρό, για την οποία δεν υπάρχουν αντιστοιχίες

*Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών /
Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης*



έρευνες, κάτι που ισχύει και για τη θαλάσσια συγκοινωνία και τον δυτικό προαστιακό. Ως προς τη ζήτηση στο μετρό ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το πως έχει αντιμετωπιστεί στον σχεδιασμό το γεγονός ότι η χωρητικότητα της γραμμής εξαντλείται στα δύο πρώτα χρόνια λειτουργίας του, ενώ ανέφερε παλιότερα σχέδια της αττικό μετρό σχετικά με δεύτερη παράλληλη γραμμή με τη βασική για να αντιμετωπιστεί η επιπλέον επιβατική κίνηση. Τέλος, ζήτησε διευκρίνιση σχετικά με το αν ο ΟΣΕΘ συμφωνεί με την προσέγγιση της αναδιάρθρωσης και τις επιπτώσεις από το μέτρο πεζοδρόμησης της οδού Τοιμοική ενώ τέλος εξέφρασε την αμφιβολία της σχετικά με το αν τελικά επετεύχθη η συμμετοχική προσέγγιση στο ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης.

Η κ. **Αύφαντοπούλου**, τόνισε πως οποιοδήποτε μοντέλο αναπτυχθεί και εφαρμοστεί πριν τη λειτουργία του μετρό θα στηρίζεται σε μεθοδολογίες και έρευνες αναγνώρισης της συμπεριφοράς των χρηστών στη νέα κατάσταση. Διευκρίνισε πως τα αποτελέσματα του ΙΜΕΤ προέκυψαν έπειτα από μεγάλη ανάλυση και συγκεκριμένες παραδοχές που λήφθηκαν υπόψη για την εκτίμηση της συμπεριφοράς των χρηστών, ενώ πραγματική εικόνα θα μπορεί να υπάρξει μετά τη λειτουργία του μετρό και την καταγραφή της συμπεριφοράς χρηστών. Σε ότι αφορά στην αναδιάρθρωση των Δ.Σ. που έχει κάνει το ΙΜΕΤ, δήλωσε πως είναι μια ολοκληρωμένη μελέτη με γραμμές κορμού που τρέχουν κατά μήκος του μετρό και για τον λόγο έχει προταθεί και η αποκλειστική λεωφορειολωρίδα ανά κατεύθυνση στην Εγνατία οδό η οποία θα εξεταστεί εκ νέου μετά τη λειτουργία του μετρό και αν δεν είναι απαραίτητη θα δοθεί στη γενική κυκλοφορία. Σε ότι αφορά στην αναδιάρθρωση αυτή χρησιμοποιήθηκε στο μοντέλο προκειμένου να αποτυπώσει τις επιπτώσεις στην πόλη σε περίπτωση που υλοποιηθεί ή όχι. Ως προς την Τοιμοική και τις επιπτώσεις πεζοδρόμησης της, τόνισε πως η ανάλυση των σεναρίων και του κάθε μέτρου που προτείνεται κατέδειξε πως ο αποκλεισμός του κέντρου στα ΙΧ αποτελεί αναγκαιότητα προκειμένου να στραφούμε σε μοντέλο βιώσιμης κινητικότητας, ενώ διευκρίνισε πως η Τοιμοική θα παραμείνει ανοικτή για τα δημόσια μέσα μεταφοράς και τα ταξί. Τέλος ως προς τη συνεργασία και την παρέμβαση των πολιτών, ανέφερε πως οι πολίτες συμμετείχαν δια των εκπροσώπων τους στις Διαβουλεύσεις αλλά και σε συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν με το ΙΜΕΤ, οπότε και οι απόψεις τους έχουν ληφθεί υπόψη σε όλα τα στάδια σχεδιασμού και εκπόνησης του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης.

Ο κ. **Τερζόπουλος**, από τη Διεθνή Γυμνή Ποδηλατοδρομία, αναφερόμενος στην ατμοσφαιρική ρύπανση και τις επιπτώσεις της, τόνισε πως το ποδήλατο στο συγκεκριμένο ΣΒΑΚ δεν παίρνει τον ρόλο που θα έπρεπε να πάρει, μέσα από τη δημιουργία ενός οργανωμένου και ολοκληρωμένου δικτύου, το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και σε περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών (σεισμός, πυρκαγιά, κλπ). και εξέφρασε την άποψη πως θα έπρεπε να έχουν δημιουργηθεί ήδη ομάδες εργασίας προκειμένου να συζητηθούν τα θέματα πιο διεξοδικά πριν τη επιλογή των μέτρων. Δήλωσε πως χωρίς τις αντίστοιχες υποδομές το ποδήλατο δεν πρόκειται να αυξηθεί και ζήτησε να δημιουργηθούν οριζόντιες διαδρομές (Κωνσταντινουπόλεως, Δελφών, Παπαναστασίου), με μικρό χρονικό ορίζοντα.

Η κ. **Αύφαντοπούλου**, επεσήμανε πως το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, προχώρησε σε μια ρεαλιστική προσέγγιση στο να διαμορφώσει ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο θα



εντάσσεται σε μια αλλαγή της μορφής και της λειτουργίας των οδικών τμημάτων από τα οποία θα περνάει, ενώ εξέφρασε την αντίθεσή της στο να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι ως διαχωριστικοί διάδρομοι, που όπως φάνηκε και στο παρελθόν δε λειτουργούν. Ως προς τη δημιουργία υποδομής ποδηλατοδρόμων πιστεύει πως και να δημιουργηθεί θα χρειαστεί μεγάλο χρονικό ώστε να γεμίσει λόγω της σημερινής κουλτούρας και νοοτροπίας των πολιτών ως προς τη χρήση αυτού του μέσου και για τον λόγο αυτό το ΣΒΑΚ προτείνει περιορισμένο δίκτυο.

Ο κ. **Λεοντιάδης**, από το σωματείο ταξί, τόνισε πως θα πρέπει να προταθούν αντίστοιχες λύσεις για την κυκλοφορία των ταξί ως προς τη χωροθέτηση και τις εισόδους-εξόδους του μετρώ. Έχουν ήδη κατατεθεί προτάσεις από το σωματείο οι οποίες και θα πρέπει να τεθούν υπό συζήτηση το επόμενο χρονικό διάστημα.

Η κ. **Αϋφαντοπούλου**, δήλωσε πως δεν υπάρχουν ειδικές προτάσεις στο ΣΒΑΚ για τη χωροθέτηση, καθώς αυτό είναι κάτι που επικοινωνείται και με τον ΟΣΕΘ και την Αττικό μετρό για να διασφαλιστούν οι πληρέστερες και βέλτιστες θέσεις εξυπηρέτησης των χρηστών ταξί. Η κ. **Ζουρνά**, τόνισε πως το μόνιμο πρόβλημα μεταξύ Δήμου και σωματείων ταξί είναι η εξεύρεση ειδικών χώρων εκτός κέντρου που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως ντεπώ, οπότε και θα πρέπει να βρεθούν αυτοί οι χώροι σε συνεργασία με το σωματείο. Ο κ. Λεοντιάδης, τόνισε πως πλέον μόνο δύο σημεία στην πόλη δημιουργούν πρόβλημα για τα οποία αναζητάται λύση.

Ο κ. **Δόσσης** από την Αττικό μετρό, ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το αν οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης (ΝΣΣ, Μίκρα, Να Ελβετία), εντάσσονται στο ΓΠΣ. Η κ. **Ζουρνά** απάντησε θετικά ως προς τη Νέα Ελβετία και το ΝΣΣ ενώ για η Μίκρα ανήκει στον Δήμο Καλαμαριάς αλλά θα χρησιμοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης. Στη συνέχεια, ο κ. **Δόσσης**, τόνισε πως οι περισσότερες παρεμβάσεις εστιάζουν στο κέντρο της πόλης και εξέφρασε την ανησυχία εκδίωξης των κατοίκων από το κέντρο, καθώς οι εν λόγω προτάσεις μπορεί να δυσκολέψουν τις μετακινήσεις ευπαθών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, κλπ). Ως προς τη διαμπερή κίνηση, ρώτησε αν η πρόταση που είχε κάνει στη 2^η Διαβούλευση (μονοδρόμηση Εγνατίας οδού, αντιδρόμηση των οδών Τσιμισκή και Μητροπόλεως) εξετάστηκε από το κυκλοφοριακό μοντέλο και όσον αφορά στην παράλληλη γραμμή μετρό στην οποία αναφέρθηκε νωρίτερα και η κ. Αναστασάκη, δήλωσε πως αυτή θα περνάει από Αγ. Δημητρίου και θα προσανατολιστεί προς Τούμπα και Χαριλάου ενώ θα συνδεθεί με τη βασική γραμμή στο Συντριβάνι, προκειμένου να γίνεται μετεπιβίβαση προς Καλαμαριά και θα συνδυασθεί με τις μελλοντικές επεκτάσεις προς δυτική Θεσσαλονίκη.

Η κ. **Αϋφαντοπούλου**, ως προς τον χώρο στάθμευσης στο ΝΣΣ που προτείνεται στο 2023, δήλωσε πως δεν έχει ληφθεί υπόψη το real estate project της ΓΑΙΟΣΕ, αλλά περιλαμβάνει τον χώρο πίσω από αυτό, κάποια οικοπέδα και τρία κελύφη κτιρίων που έχουν ελεγχθεί και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό, ενώ για το 2028 υπάρχουν προβλέψεις υπόγειων χώρων στάθμευσης. Ως προς τη Νέα Ελβετία, το οικοπέδο υπάρχει και μπορεί να διαμορφωθεί ώστε να λειτουργήσει. Σχετικά με το κέντρο και τον αποκλεισμό του το 2028, δήλωσε πως οι παρεμβάσεις του 2023 προετοιμάζουν το έδαφος ώστε να ωριμάσουν οι συνθήκες και να υπάρχουν οι προϋποθέσεις, ώστε οι κάτοικοι του κέντρου να *Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών /*
Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης



παραμένουν σε αυτό και να εξυπηρετούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ως προς την επιπλέον γραμμή του μετρό, ζήτησε να μελετηθεί καθώς θεωρεί πως η πόλη έχει ιδιαίτερη δομή και ανάπτυξη, ενώ σχετικά με την πρόταση του κ. Λόσσα δήλωσε πως δεν πραγματοποιήθηκε η συγκεκριμένη προσομοίωση στο μοντέλο.

Ο κ. **Βούγιας**, παρεμβαίνοντας τόνισε πως ο Δήμος και το Δημοτικό Συμβούλιο, θα πρέπει να αποφασίσει για τα κρίσιμα ζητήματα που παρουσιάστηκαν στη σημερινή Διαβούλευση. Η Κ. **Ζουρνά** συμφώνησε, και επεσήμανε πως το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εργαλείο βοηθητικό στη λήψη αποφάσεων και ελέγχουν τους οραματισμούς ενός Δημοτικού συμβουλίου και κατά πόσο αυτοί είναι εφικτοί και ρεαλιστικοί, αλλά η τελική λήψη αποφάσεων εξαρτάται από τη Δημοτική αρχή.

Η κ. **Αΰφαντοπούλου**, τόνισε πως τα μέτρα και οι παρεμβάσεις που παρουσιάστηκαν, δεν αποτελούν προτάσεις του ΙΜΕΤ, αλλά αποτέλεσμα σειράς συζητήσεων και συναντήσεων με τους φορείς, την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του δήμου και τον Αντιδήμαρχο και αποτελούν την πρόταση της δημοτικής αρχής προκειμένου να παρουσιαστεί στο Δημοτικό Συμβούλιο. Ο ρόλος του ΙΜΕΤ ήταν να αναλύσει τα μέτρα και τις παρεμβάσεις με το κυκλοφοριακό μοντέλο και να παρουσιάσει τα αντίστοιχα αποτελέσματα προκειμένου να καταληχθούν τα μέτρα και τα έργα που θα περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια ο κ. **Παπαδόπουλος**, από τον ΟΑΣΘ πήρε τον λόγο και ρώτησε ποια εργαλεία προτίθεται να χρησιμοποιήσει ο Δήμος προκειμένου να δεσμεύσει τους αρμόδιους φορείς στην υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων. Αν για παράδειγμα, για την προτεινόμενη αναδιάρθρωση των Δ.Σ. από το ΙΜΕΤ, έχει δεσμευτεί ο αρμόδιος φορέας να την λάβει υπόψη του ή ακόμα και να την ακολουθήσει. Ο ΟΣΕΘ, εν προκειμένω, σε ποιο βαθμό είναι ενήμερος για την πρόταση της αναδιάρθρωσης, σε ποιο βαθμό συμφωνεί και αν διατίθεται να δεσμευτεί. Επιπλέον, αναφερόμενος στην αύξηση του μεριδίου των Δ.Σ. κατά 7% και 9% όπως προβλέπει το μοντέλο για το 2023 και 2028 αντίστοιχα, ρώτησε αν αυτά τα ποσοστά καλύπτουν τους αρχικούς στόχους σχεδιασμού και αν αυτά τα ποσοστά είναι ικανοποιητικά.

Η κ. **Ζουρνά**, τόνισε πως το ΣΒΑΚ δεν είναι δεσμευτικό όπως το ΓΠΣ, δείχνει κατευθύνσεις και στόχους που πρέπει να επιτευχθούν αλλά απαιτείται διαρκής συνεργασία με τους φορείς ενώ ο ρόλος του δημοτικού συμβουλίου είναι περισσότερο γνωμοδοτικός παρά αποφασιστικός.

Η κ. **Αΰφαντοπούλου**, αναφερόμενη στην αναδιάρθρωση, δήλωσε πως αυτή δεν ήταν υποχρέωση του ΙΜΕΤ, αλλά αποφασίστηκε να μελετηθεί προκειμένου να ληφθεί υπόψη στο κυκλοφοριακό μοντέλο. Πραγματοποιήθηκαν πολλές συναντήσεις με τον ΟΣΕΘ όπου περιγράφηκε και συμφωνήθηκε ο σχεδιασμός και οι αρχές του σχεδιασμού αυτού. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε λεπτομερειακή ανάλυση από το ΙΜΕΤ, η οποία θα πρέπει να συζητηθεί με τον ΟΣΕΘ. Ως προς τα ποσοστά, δήλωσε πως υπάρχουν πιθανότητες μεγαλύτερης αύξησης και τόνισε την ανάγκη πραγματοποίησης έρευνας μετακινήσεων έξι μήνες μετά τη λειτουργία του μετρό.

Ο κ. **Σαλέμ**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΟΣΕΘ, επιβεβαίωσε τη συνεργασία του ΙΜΕΤ με τον ΟΣΕΘ και δήλωσε πως είναι η ώρα να προχωρήσουν μέσα από διμερείς



συναντήσεις σε λεπτομερή σχεδιασμό. Ζήτησε διευκρίνιση σχετικά με το αν το μοντέλο έλαβε υπόψη του στη σημερινή κατάσταση το προγραμματισμένο ή το προσφερόμενο έργο, όπου η κ. Αϊφαντοπούλου διευκρίνισε πως λήφθηκε υπόψη το προγραμματισμένο του 2017. Ως προς τις συνδυασμένες μεταφορές ρώτησε αν έχουν ληφθεί υπόψη και αν η αύξηση κατά 1% στις Δ.Σ. από το 2023 στο 2028 με την εισαγωγή της θαλάσσιας συγκοινωνίας και του δυτικού προαστιακού είναι ικανοποιητική για τη βιωσιμότητα των μέσων αυτών, ενώ αναφέρθηκε και στο αν οι όμοροι Δήμοι συναινούν με τις προτάσεις και στο αν ο σχεδιασμός τους ενός Δήμου δεν αντιτίθεται στον σχεδιασμό του άλλου και πως μπορεί αυτό να αντιμετωπιστεί. Επίσης χαρακτήρισε συντηρητικό το σχέδιο ως προς το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και παρατήρησε πως το ΣΒΑΚ δεν έχει λάβει σε μεγάλο βαθμό την ηλεκτροκίνηση και τις νέες τεχνολογίες

Η κ. **Αϊφαντοπούλου** απάντησε πως ως προς τις συνδυασμένες μεταφορές, τα Park & Rides που προτάθηκαν έχουν μοντελοποιηθεί, ενώ ως προς τους όμορους Δήμους τόνισε πως το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης έφτιαξε ένα εργαλείο που δικαιολογεί παρεμβάσεις σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος λαμβάνοντας υπόψη τον κεντρικό ρόλο του Δήμου ενώ οι προτάσεις που παρουσιάστηκαν δεν αποτελούν προτάσεις αναιρέσης του σχεδιασμού των όμορων Δήμων. Στο θέμα του 1% αύξησης μεριδίου, η κ. **Σπάνδου**, Συγκοινωνιολόγος μηχανικός του ΙΜΕΤ, υπεύθυνη του σχεδιασμού της αναδιάρθρωσης, διευκρίνισε πως το ποσοστό αυτό αφορά στη φάση Α του προαστιακού, όπου διαμορφώθηκαν κάποιες λεωφορειακές γραμμές που τροφοδοτούν τον δυτικό προαστιακό, οπότε και η παρέμβαση ήταν αρκετά περιορισμένη.

Η κ. **Σίσκου**, Συγκοινωνιολόγος, Διευθύντρια κίνησης του ΟΑΣΘ ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τους τερματικούς σταθμούς, για το αν έχουν ληφθεί υπόψη ζητήματα σχετικά με τα επίπεδα όχλησης αλλά και τις εγκαταστάσεις υγιεινής και ξεκούρασης για το προσωπικό τα οποία μπορούν να μεταβάλλουν σε μεγάλο βαθμό τη χάραξη μιας γραμμής. Τέλος τόνισε την ανάγκη εκτίμησης του τύπου οχημάτων που θα χρειαστεί η αναδιάρθρωση

Η κ. **Αϊφαντοπούλου**, διευκρίνισε πως η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών έχει εκτιμήσει και προτείνει αριθμό και τύπο οχημάτων, ενώ σχετικά με τους τερματικούς σταθμούς επεσήμανε πως έχουν γίνει κάποιες προβλέψεις σε συνεργασία και με τον Δήμο. Στο ΝΣΣ, θα πρέπει λόγω της κομβικότητας του σημείου, να ληφθούν αποφάσεις σε συνεργασία με τη ΓΑΙΟΣΕ και την αττικό μετρό.

Ο κ. **Παπαγιαννάκης**, επίκουρος Καθηγητής στο τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης και μέλος Βιώσιμης Κινητικότητας του Α.Π.Θ. υπογράμμισε ότι τα ΣΒΑΚ έτοι όπως έχουν προγραμματιστεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχουν δύο βασικά πλεονεκτήματα. Το ένα αφορά στην ανάπτυξη ποσοτικών εργαλείων (μοντέλων, αλγορίθμων, κλπ.) πολύ σημαντικά για την υποστήριξη οποιασδήποτε απόφασης με ορθολογικό τρόπο ενώ δημιουργούν ένα πλαίσιο διαβούλευσης σχετικά με τους στόχους της πόλης. Το δεύτερο αφορά στη διεπιστημονικότητα και τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Αναφερόμενος στον χώρο του Πανεπιστημίου και της ΔΕΘ, υποστήριξε πως θα πρέπει αυτοί οι δύο χώροι να εξεταστούν μαζί, ενώ πρότεινε ο άξονας που ξεκινάει από την οδό αγίου



Δημητρίου και φτάνει μέχρι το Πεδίο του Άρεως (ιστορικός άξονας Εμπρααρνα μελετηθεί ενιαία σε μια συνολική ανάπλαση έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένας άξονας πεζών και ποδηλάτων και όχι αξιοποίηση του εν λόγω άξονα για διέλευση λεωφορείων όπως προτείνει το ΣΒΑΚ. Επίσης τόνισε την αναγκαιότητα συσχέτισης του ΣΒΑΚ και του ειδικού χωρικού σχεδίου της ΔΕΘ, ενώ εξέφρασε τον προβληματισμό του σχετικά με τη δημιουργία ενός μεγάλου χώρου στάθμευσης στο Α.Π.Θ. που θα έχει ως αποτέλεσμα την προσέλκυση επιπλέον μετακινήσεων που διασχίζουν τον πυκνοδομημένο ιστό της πόλης προκειμένου να αναζητήσουν θέση στάθμευσης.

Η κ. **Αϋφαντοπούλου**, διευκρίνισε πως για την περιοχή Α.Π.Θ. και ΔΕΘ υπάρχει σχέδιο που περιλαμβάνει πάρκο, ενώ για την ενοποίηση του άξονα Εμπραάρ, είπε πως δεν περιλαμβάνεται στο ειδικό χωρικό της ΔΕΘ, αλλά αποτελεί τμήμα εσωτερικής οδοποιίας του πανεπιστημίου. Ο άξονας αυτός όπως προτείνεται στο ΣΒΑΚ αποτελεί τμήμα της παρέμβασης της Ζώνης Χαμηλής Κυκλοφορίας της Ροτόντα. Ως προς τον χώρο στάθμευσης στο Πανεπιστήμιο μπορεί να εξεταστεί η μη δημιουργία του και η απόδοσή του στους πολίτες.

Η κ. **Τσακροπούλου**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός από την Αναπτυξιακή Μείζονος Αστικής Θεσσαλονίκης, ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τις παραμέτρους λειτουργίας της θαλάσσιας συγκοινωνίας και του δυτικού προαστιακού προκειμένου να ενοματωθούν στην υπόλοιπη κατανομή των δημόσιων μέσων μεταφοράς και ζήτησε αν μπορούν να της διατεθούν τα στοιχεία αυτά προκειμένου να χρησιμοποιηθούν στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος Desti-Smart

Η κ. **Χατζηθανασίου**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός του ΙΜΕΤ, υπεύθυνη κυκλοφοριακού μοντέλου, δήλωσε για τον δυτικό προαστιακό πως οι συχνότητες για τις ώρες αιχμής είναι της τάξεως των δεκαπέντε λεπτών και είκοσι με τριάντα λεπτά σε ώρες μη αιχμής, και πρόσθεσε πως τα στοιχεία αυτά είναι διαθέσιμα.

Η κ. **Αναστασάκη**, δήλωσε την αναγκαιότητα ο ΟΣΕΘ να προχωρήσει άμεσα στη διαμόρφωση πρότασης αναδιάρθρωσης όπου θα λάβει υπόψη του βασικές παραμέτρους σχεδιασμού εν αναμονή της έναρξης λειτουργίας του μετρό.

Ο κ. **Λαζάκης**, δημοτικός σύμβουλος στο επόμενο δημοτικό συμβούλιο, ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το αν εξετάστηκε η πιθανότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης εντός του ΟΛΘ, ενώ για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων ζήτησε τη δημιουργία ενοποιημένου κλειστού δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συντηρείται επαρκώς και δε θα καταλαμβάνεται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα (περίπτωση οδού Καυτατζόγλου). Συμφώνησε με τον αποκλεισμό του ιστορικού κέντρου της πόλης από τα ΙΧ οχήματα και ρώτησε πως θα επικοινωνηθούν οι παρεμβάσεις αλλά και πως θα αντιμετωπιστούν οι αντιδράσεις των πολιτών σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις παραθέτοντάς το παράδειγμα πεζοδρόμησης της Αγίας Σοφίας.

Η κ. **Αϋφαντοπούλου**, τόνισε σχετικά με τη λειτουργία των ποδηλατοδρόμων και την κατάληψή τους από παράνομη στάθμευση πως τα οδικά τμήματα που εμπεριέχουν



ποδηλατόδρομους, δομούνται έτσι ώστε να μην μπορεί να υπάρξει παράνομη στάθμευση. Ως προς την επικοινωνία των παρεμβάσεων, επεσήμανε πως οι όροι της επικοινωνίας είναι συγκεκριμένοι και στα πλαίσια του ΣΒΑΚ πραγματοποιήθηκαν συγκεκριμένες ενέργειες και δράσεις διάχυσης της σχετικής πληροφορίας, η οποία όμως θα πρέπει να συνεχιστεί. Για τον χώρο στάθμευσης στον ΟΛΘ, τόνισε πως δεν προβλέπεται κάτι τέτοιο.

Η κ. **Μπέσσα**, από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, αναφέρθηκε στις προσπάθειες που γίνονται όχι μόνο σε επίπεδο Δήμων αλλά και σε επίπεδο Περιφέρειας αναφέροντας και το σύμφωνο Συνεργασίας που έχει υπογραφεί στα πλαίσια των ΣΒΑΚ αλλά παρόλο αυτά υπάρχουν προβλήματα καθώς πολλοί Δήμοι δεν έχουν βγάλει προδιαγραφές. Εξέφρασε την αμφιβολία της σχετικά με την ολοκλήρωση κάποιων παρεμβάσεων εντός του 2023 (ξύλινο deck και εμβληματική παρέμβαση στην Εγνατία) αναφερόμενη στα μέχρι σήμερα δεδομένα και τους ρυθμούς που έχουν ολοκληρωθεί τεχνικά έργα στο παρελθόν.

Η κ. **Αϊφαντοπούλου**, συμφώνησε για την Εγνατία λόγω του μεγάλου μήκους της, αλλά θεωρεί πως το deck είναι μια παρέμβαση που μπορεί να πραγματοποιηθεί οπότε και θα πρέπει άμεσα να αναζητηθούν σε συνεργασία και με την Περιφέρεια οι σχετικές πιθανές πηγές χρηματοδότησης.

Στο σημείο αυτό ο κ. **Παπιάς**, συνοψίζοντας ανέφερε πως η σημερινή διοίκηση έχει προχωρήσει και ολοκληρώσει έργα στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας. Το ΣΒΑΚ δεν αποτελεί θεωρητικό μόνωφορα αλλά ένα υλοποιήσιμο σχέδιο με αρχή μέση και τέλος. Υποστήριξε, πως ο Δήμος και η οποιαδήποτε Δημοτική Αρχή δεν μπορεί να αναλάβει το βάρος για την μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης λόγω της απουσίας μητροπολιτικής διοίκησης και μητροπολιτικού σχεδιασμού και τόνισε πως οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν ήταν χρονοβόρες, επίπονες, δημοκρατικές και συμμετοχικές. Ζήτησε οι προβληματισμοί και οι προτάσεις που ακούστηκαν στη σημερινή διαβούλευση να μορφοποιηθούν κατάλληλα και θέματα του ΓΠΣ, του ειδικού χωρικού Σχεδίου της ΔΕΘ και άλλων σχεδιασμών να μελετηθούν συνθετικά και σε σχέση με τις προτάσεις του ΣΒΑΚ, καθώς υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις από πλευράς Δήμου που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Κλείνοντας, ζήτησε το τελικό ΣΒΑΚ να λάβει υπόψη του τα αποτελέσματα της τελευταίας Διαβούλευσης και να οριστικοποιηθεί ώστε να εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Κλείνοντας, η κ. **Αϊφαντοπούλου** ευχαρίστησε όλους τους παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους στη 3^η Δημόσια Διαβούλευση. Αναφερόμενη στο ΣΒΑΚ, τόνισε πως η διαδικασία ακολούθησε τις ευρωπαϊκές οδηγίες και πως οι φορείς μπορούν να εκφράσουν γραπτώς τα σχόλιά τους στην πρόταση για το αύριο της πόλης που παρουσιάστηκε στη διαβούλευση. Επεσήμανε, πως η διαδικασία της τρίτης διαβούλευσης, οδήγησε σε εναλλακτικές προτάσεις και απόψεις αλλά και σε προτάσεις εφαρμογής κάποιων παρεμβάσεων νωρίτερα από το 2028. Επιπλέον, τέθηκε το ζήτημα συνεργασίας των φορέων από εδώ και πέρα για να επιτευχθεί η ρεαλιστική εφαρμογή του Σχεδίου. Ενημέρωσε, πως στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, υπάρχει αναρτημένη η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ και έχει



δημιουργηθεί ήδη ο αντίστοιχος χώρος ανοικτού διαλόγου όπου ο κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να εκφράσει τις απόψεις του και τους προβληματισμούς του.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 3^{ΗΣ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
Τρίτη 16 Ιουλίου 2019 και ώρα 09:00-14:30
Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Θεσσαλονίκης

“Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Θεσσαλονίκης”

09.00-10:00	Προσέλευση – Εγγραφές
10:00-10:30	Καλωσόρισμα – Χαιρετισμοί Ιωάννης Μπουτάρης, Δήμαρχος Θεσσαλονίκης Αθανάσιος Παππάς, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων και Περιβάλλοντος
	1^η ΣΥΝΕΔΡΙΑ Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
10:30-11:00	Η σημασία της προετοιμασίας του ΣΒΑΚ για την επόμενη δημοτική περίοδο Ομιλήτρια: Μαρία Ζουρνά, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων
11:00-12:00	Παρουσίαση της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης Ομιλήτρια: Δρ. Γεωργία Αϊφάνταπούλου, Πολιτικός μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρώτρια Διευθύντρια ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ
12:30-13:00	Διάλειμμα – Καφές
	2^η ΣΥΝΕΔΡΙΑ Συντονισμός: Δήμος Θεσσαλονίκης/ΙΜΕΤ
13:00 – 14:00	Τοποθετήσεις φορέων επί του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης
14:00 – 14:30	Συμπεράσματα – Επόμενα βήματα





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ



ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

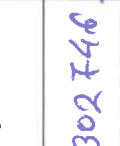



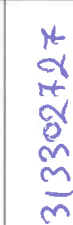
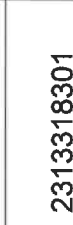
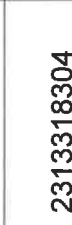


3^η Δημόσια Διαβούλευση στα πλαίσια του έργου
Ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου
Θεσσαλονίκης

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
1 ΑΒΡΑΜΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	f.avramidou@thessaloniki.gr	2313318321	
2 ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Q-PLAN INTERNATIONAL	mangelidou@gmail.com		
3 ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗ ΑΝΝΑ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.	annastasaki@ameho.gr	6977278267	
4 ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ ΝΕΚΤΑΡΙΑ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ	epeaek2@esaea.gr	2109949837	
5 ΑΡΚΑΛΑΚΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	1psthess@psnet.gr		
6 ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	elverani@gmail.com	6976535818	
7 ΒΛΑΧΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ / ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	tvlachop@civil.auth.gr	6957588166	












ΣΒΑΚ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: 3^η Δημόσια Διαβούλευση
Διαβούλευση προτεινόμενων παρεμβάσεων

Τρίτη 16 Ιουλίου 2019, Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημαρχείο Θεσσαλονίκης




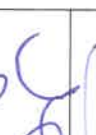










Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
8 ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ ΧΟΡΤΙΑΤΗ	g.giannakos@pilea-hortiatis.gr	2313302746	
9 ΔΑΜΑΣΚΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	v.damaskou@thessaloniki.gr	2313310406	
10 ΔΑΝΑΔΙΑΔΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΟΜΑΔΑ ΣΒΑΚ	k.danadiadou@thessaloniki.gr		
11 ΔΩΣΣΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.	gdossas@ametro.gr	6977278203	
12 ΖΗΝΩΝ ΧΩΡΗΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ ΧΟΡΤΙΑΤΗ	zhoris@gmail.com	2313302727	
13 ΖΟΥΡΝΑ ΜΑΡΙΑ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	m.zourna@thessaloniki.gr	2313318301	
14 ΘΕΟΔΩΡΙΔΟΥ ΣΜΑΡΩ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	sm.theodoridou@thessaloniki.gr	2313318304	
15 ΙΩΑΝΝΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	empylth@otenet.gr		
16 ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ ΕΛΕΝΗ	Q-PLAN INTERNATIONAL	elena.karachalou@qplan.com		
17 ΚΑΡΚΑΒΙΤΣΑΣ ΠΟΥΛΥΚΑΡΠΟΣ	LEVER ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕ	polikarpos.karkavitsas@lever.gr		
18 ΚΛΗΜΕΝΤΟΣ ΛΕΟΝΤΙΑΔΗΣ	ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΤΑΞΙ Ο ΕΡΜΗΣ	permis@otenet.gr		
19 ΚΟΥΠΚΑΣ ΜΙΧΑΛΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ	qvetta@oe-e.gr	2310275727	








Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
20 ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	ΟΛΘ	liadopoulos@thpa.gr	6936645439	
21 ΛΥΚΑΡΤΣΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	public@veth.gov.gr	2310271708	
22 ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.	anmargariti@ametro.gr	6976615253	
23 ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΓΕΝΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ – ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	geniadiouriorgias@gmail.com	6945418602	
24 ΜΠΕΣΣΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	K.Mpessa@pkm.gov.gr	6932255960	
25 ΟΡΦΑΝΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	info@orfanos.gr	2310263000	
26 ΠΑΝΤΕΛΙΔΟΥ ΝΑΤΑΛΙΑ	ΓΕΝΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ – ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	geniadiouriorgias@gmail.com		
27 ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΙΜΟΣ	ΟΑΣΘ	sra@oasth	2310981174	
28 ΠΑΡΘΕΝΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	s.parthenooulou@thessaloniki.gr	2313318320	
29 ΠΟΛΙΤΟΥ ΣΤΕΛΛΑ	ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ	politou@sbe.org.gr	2310539817	
30 ΡΑΧΜΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ	ΕΒΕΘ	bcenter@ebeth.gr	6979220554	
31 ΣΑΛΕΜ ΣΑΜΟΥΕΛ- ΑΛΕΞΙΟΣ	ΟΣΕΘ	samalesalem@gmail.com		

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
32 ΣΙΜΙΑΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΕΝΩΣΗ ΞΕΝΟΔΟΧΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	d.simiakos@neametroplis.gr	2310273993	
33 ΣΙΣΚΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ΟΑΣΘ	ksiskou@oasth.gr	6945483050	
34 ΤΕΡΖΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΥΜΝΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΙΑ – ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ	kterzo@gmail.com	6985925108	
35 ΤΖΙΑΤΖΙΟΣ ΘΩΜΑΣ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	t.tziatzios@thessaloniki.gr	2313318470	
36 ΤΣΟΜΠΑΝΗ ΚΥΡΙΑΚΗ	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ ΧΟΡΤΙΑΤΗ			
37 ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	empylth@otenet.gr	2310548876	
38 ΧΕΛΙΔΟΝΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	k.chelidoni@thessaloniki.gr	2313318323	
39 ΓΑΖΔΑΚΗ ΑΝΤΩΝΙΑ	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ipoliana.poda@gmail.com	6974517418	
40 ΧΑΤΖΗΦΩΦΩΑΣΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	maria.cha@certh.gr	2310588877	
41 ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΤΑΧΙΩΜΑ	stavridis@taxiomy.gr		
42 ΠΕΤΡΟΥ ΑΧΙΛΛΕΑΣ	ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	petrouod@certh.gr	2310498266	
43 Κοτούλα Κωνσταντίνος	ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	nilia@certh.gr	2310498441	

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
44 ΕΛΗΝΑΟΥΤΗΡΙΔΗΣ ΧΑΡΙΔΟΣ	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας		2370366270	
45 ΚΕΣΣΟΛΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΕΘ. ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ	esae@dentor.gr		
46 Κωνσταντίνος Δούβης	Συμβούλιο Εξυμπεριστασίου	oerwis@otcyct.gr	2310-477160	
47 Μελισσοπούλου Ευγενία	ΑΔ-ΜΘ	empariata@dentor.gov.gr	2313-309-708	
48 Στεφανία Βασιλάκη	ΑΔ-ΜΘ	svrati@dent.gov.gr	2313309280	
49 Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος	ΑΔ-ΜΘ	h.papoul@dent.gov.gr	2313309359	
50 Μαρία Νασαλία Κωνσταντίνου	ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	ncoustantini@dent.gov.gr	6934041450	
51 Στάθη Έφη	ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	estathi@certh.gr	6977995308	
52 ΣΤΑΝΔΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	wspandou@certh.gr	691049265	
53 ΑΪΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	gex@certh.gr	2310498451	
54 ΜΟΡΦΟΥΛΑΚΗ ΜΑΡΙΑ	ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	marmar@certh.gr	2310438454	
55 ΑΚΡΙΤΙΔΑΚΗ ΘΕΟΔΩΡΑ	ΤΑΧΙΩΝ	Akri.Holsthead@certh.gr	6936989652	

Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
56 ΓΕΡΑΚΑΡΙΟΥ ΚΑΡΜΑ	Voria.gr	gerakariou@gmail.com	6973919031	
57 ΒΟΥΡΙΑΣ ΣΠΥΡΟΣ				
58 ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΠΑΝ				
59 ΤΣΙΚΕΤΗ ΛΕΑΝΝΑ	A.O.	i.tsikoti@thessaloniki.gr	2313310479	
60 ΑΙΜΜΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΕΥΜΒΟΛΙΟΓ	climios@comu.com.gr	6940777325	
61 Αυγή Τσακροπούλου	ΜΑΘ ΑΑΕ ΙΟΤΑ	tsakropoulou@iota.gr	6976058710	
62 Αποστ. Παπαγεωργιάδης	ΑΠΘ, ΤΜΧΑ	apost.papageorgiadis@auth.gr	6974898892	
63 Δαρδανουάνης	ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΝΑΜΑΡΙΑΣ		6945418608	
64 ΑΓΑΘΟΠΟΥΛΟΥ	ΖΟΗ (Ρ. Τ'ΙΝΟΥ)	zinalbou@yahoo.gr	6938651409	
65 ΤΡΑΧΥΛΗ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ	ΑΔ ΔΘ-ΑΝΕΧΕΣΚΩ	strax@damt.gou.gr		
66 Κορναούς Δημήτρης	ΟΣΕ	dkornaiou@oseh.gr	6974014942	
67 Manoufi János	ΟΣΕ	manua.manoufi@oseh.gr	2310483070	



Ονοματεπώνυμο	Φορέας	email	Τηλέφωνο	Υπογραφή
68 Γκριζος Κωνσταντίνος	ΑΠΘ	kgrizos@civil.auth.gr	6970634302	
69 ΜΠΕΔΗ Πασχάλης Μιχάλης	Μεταπτυχιακή ΜΒΑκ	m.mpedi@prasaakis@uni.mei.gr	6980893715	
70 Ορφανός Γεώργιος	Αρ Σύμβουλος	info@orfanos.gr	6932658018	
71 Αδωνής Βιτογιάννης	Επ. Καδ. ΑΠΘ.	avito@voulou@arch.auth.gr	6948603005	
72 Παπαγιαννίδης	Design Studio	la.papagianni@designstudio.gr	6978982952	
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				