



ΣΒΑΚ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

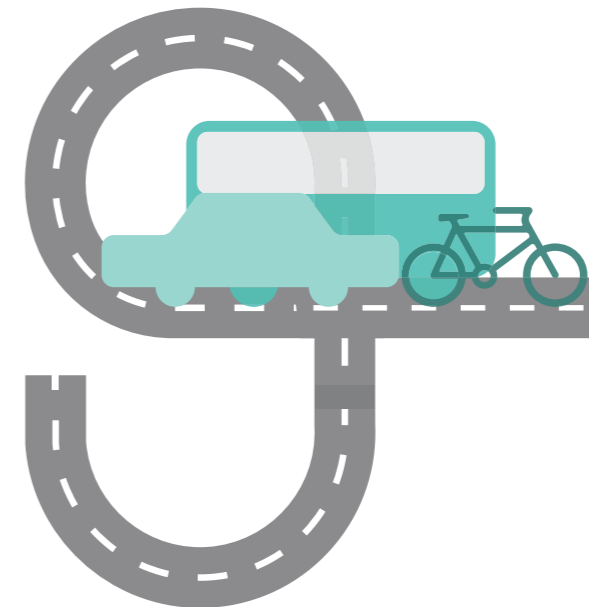


ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΟΥ ΑΝΕΤΑ & ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ

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

Πίνακας Περιεχομένων

1 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ	3	5 ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ	26
1.1 Εισαγωγή	3	5.1 Εισαγωγή	26
1.2 Δομή ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης	3	5.2 Ανάπτυξη στοιχείων προσφοράς και ζήτησης μελλοντικών σεναρίων	27
2 ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	5	5.3 Εξέλιξη ζήτησης και μελλοντική λειτουργία δικτύου	27
2.1 Εισαγωγή	5	6 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ	30
2.2 Ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης	5	6.1 Εκτίμηση προϋπολογισμού πακέτων μέτρων για το 2023	30
2.3 Δικτύο Φορέων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης	5	6.2 Εκτίμηση προϋπολογισμού πακέτων μέτρων για το 2028	33
2.4 Σύμφωνο συνεργασίας φορέων για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης	6		
2.5 Σχέδιο δράσης για τη συμμετοχή πολιτών και φορέων	6		
2.6 Ανάλυση Υφιστάμενης κατάστασης	8		
2.6.1 Συλλογή και ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών	8		
2.6.2 Έρευνα ερωτηματολογίου σε πολίτες	8		
2.6.3 Συλλογή κυκλοφοριακών και κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων	8		
2.6.4 Εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών	8		
3 ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10		
3.1 Εισαγωγή	10		
3.2 Σενάρια μελλοντικών τομεακών εξελίξεων	10		
3.3 Καθορισμός οράματος και προτεραιοτήτων με τους φορείς	11		
3.3.1 Προτεραιότητες και Αρχές Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας στη Θεσσαλονίκη	11		
3.3.2 Καθορισμός του Οράματος	12		
3.4 Καθορισμός των εναλλακτικών στρατηγικών για το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης	12		
3.4.1 Βασική προσέγγιση και πακέτα μέτρων	12		
3.4.2 Σύνθεση μέτρων και εναλλακτικές στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας	12		
3.5 Σύνθεση Στόχων και Δεικτών	16		
4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΕ ΧΡΟΝΙΚΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ	18		
4.1 Εισαγωγή	18		
4.2 Επιλογή της βέλτιστης στρατηγικής πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με τους φορείς	18		
4.2.1 Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών και μέτρων από τους φορείς	18		
4.2.2 Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών και μέτρων από την Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης	18		
4.3 Παρουσίαση τελικών εναλλακτικών χρονικών σεναρίων	18		



1.1. Εισαγωγή

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, στην προσπάθειά του να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του και να εισάγει την πόλη της Θεσσαλονίκης, στη λίστα με τις πλέον βιώσιμες αστικά Ευρωπαϊκές πόλεις, εκπόνησε το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ).

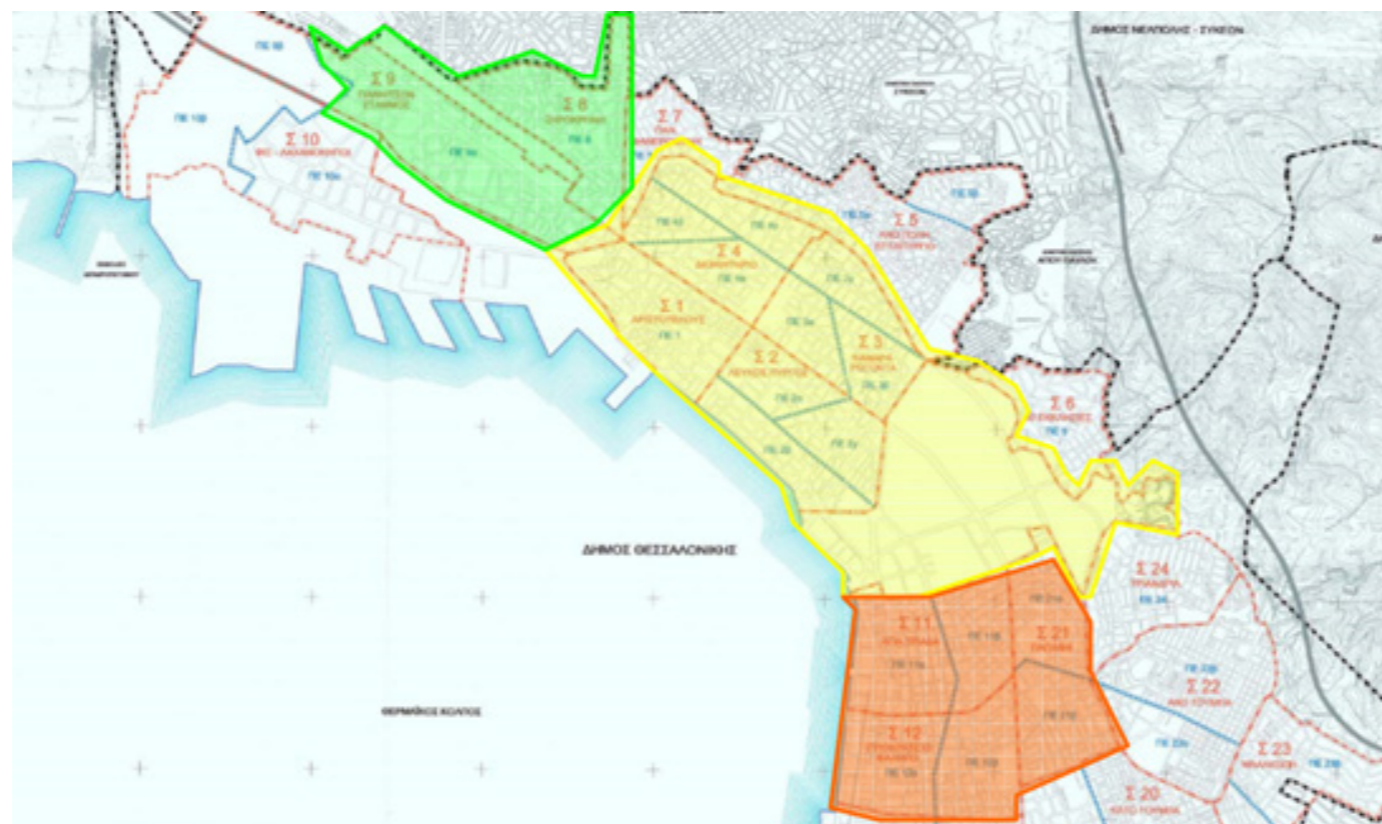
Βασικός στόχος αυτού του στρατηγικού σχεδίου, είναι ένα νέο συντακτικό για την πόλη της Θεσσαλονίκης, που προωθεί τις μετακινήσεις κατοίκων κι επισκεπτών καθώς και τη μεταφορά αγαθών με εναλλακτικά μέσα με στόχο την αναβάθμιση του αστικού ιστού και τη μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης 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, ενώ έλαβε υπόψη του και τις επικαιροποιημένες Ευρωπαϊκές οδηγίες Eltis.

Παράλληλα με το ΣΒΑΚ, ο Δήμος Θεσσαλονίκης εκπόνησε τη «Μελέτη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΜΒΑΚ) στο ευρύτερο κέντρο του Δήμου», που αφορά στη συλλογή και ανάλυση κυκλοφοριακών δεδομένων τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την επικαιροποίηση του κυκλοφοριακού μοντέλου του ΙΜΕΤ και την προσομοίωση των εναλλακτικών χρονικών σεναρίων κινητικότητας που προτάθηκαν για την περιοχή παρέμβασης. Τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου αποτέλεσαν τη βάση πάνω στην οποία στηρίχτηκε η επιλογή των τελικών χρονικών σεναρίων, πακέτων μέτρων και πολιτικών.

Η περιοχή παρέμβασης της ΜΒΑΚ αφορά σε συγκεκριμένο κομμάτι του Δήμου Θεσσαλονίκης όπως απεικονίζεται στη διπλανή εικόνα, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη μελέτη στο ιστορικό κέντρο της πόλης.

Παρόλα αυτά, η συλλογή στοιχείων και οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν επεκτάθηκαν πέρα από την περιοχή παρέμβασης και κάλυψαν σχεδόν όλη την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, καθώς τα στοιχεία αυτά κρίθηκαν απολύτως απαραίτητα για την επικαιροποίηση του κυκλοφοριακού μοντέλου του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ¹. Σίγουρα



Περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

πάντως το ΣΒΑΚ κάλυψε όλον τον Δήμο Θεσσαλονίκης ενώ οι παρεμβάσεις των Δ.Σ. αφορούν στο σύνολο της περιοχής που αυτές καλύπτουν.

Το παρόν τεύχος αφορά στην Πρώτη έκδοση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης, η οποία θα παρουσιαστεί στο δίκτυο φορέων και τους πολίτες στην τρίτη και τελευταία Δημόσια Διαβούλευση, προκειμένου να καταληχθούν τα αποτελεσματικά πακέτα μέτρων και να εγκριθεί το Σχέδιο Δράσης.

Στη συνέχεια και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της τρίτης διαβούλευσης, το ΙΜΕΤ σε συνεργασία με την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης θα ολοκληρώσει το τελικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, το οποίο και θα πρέπει να εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου και να σταλεί προς

έγκριση στο Υπουργείο Μεταφορών και στους άλλους Φορείς που ορίζει ο νόμος.

1.2 Δομή ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης συγχρόνως ακολουθεί τη δομή των νέων προδιαγραφών ΣΒΑΚ όπως αυτά ορίστηκαν από το ELTIS και παρουσιάστηκαν αναλυτικά στο συνέδριο ΣΒΑΚ στην Ολλανδία τον Ιούνιο του 2019. Συγχρόνως ακολουθούν τα όσα ορίζει ο Νόμος 4599/2019 ο οποίος βασίζεται στις ελληνικές προδιαγραφές που θέσπισε ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων με πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών. Το ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ όντας μέλος της επιτροπής αυτής αλλά και του Editorial Board

of SUMP specifications update of ELTIS μπόρεσε να προσαρμόσει τα αποτελέσματα των δύο ομάδων και να συνθέσει το παρόν ΣΒΑΚ με τις απαιτήσεις που ορίζουν οι πιο πρόσφατες Εθνικές αλλά και Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές.

Ο νέος κύκλος του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα και αποτελείται από 12 συγκεκριμένα βήματα που αφορούν όχι μόνο στην ανάπτυξη αλλά και στην υλοποίηση του Σχεδίου.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης σε ακολουθία με τις νέες αυτές προδιαγραφές αναπτύχθηκε μέσα από τρία στάδια τα οποία είναι τα εξής:

- 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

Στα κεφάλαια που ακολουθούν παρατίθενται αναλυτικά τα αποτελέσματα των παραπάνω Δράσεων οι οποίες κατέληξαν στο τελικό πλάνο δράσεων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης.



¹ Ο Δήμος Θεσσαλονίκης αποτελεί περικλειστο τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, ενώ σημαντικές μετακινήσεις αναπτύσσονται μεταξύ του Δήμου και των λοιπών (όμορων και μη) Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, οφειλόμενες στις σχέσεις κατοικίας – εργασίας/εκπαίδευσης/αναψυχής.



Ο νέος κύκλος του ΣΒΑΚ

2.1 Εισαγωγή

Βασική προϋπόθεση στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές προδιαγραφές, αποτελεί η δέσμευση του Φορέα Εκπόνησης να λάβει υπόψη του σε όλα τα στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησής τους, βασικούς άξονες της βιώσιμης ανάπτυξης, που είναι η κοινωνία, η οικονομία και η προστασία του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό, στο αρχικό στάδιο προετοιμασίας του Σχεδίου, συγκροτείται η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Φορέα Εκπόνησης, η οποία στελεχώνεται από υπηρεσιακούς παράγοντες των αρμόδιων υπηρεσιών του Φορέα προκειμένου να εξασφαλιστεί η δέσμευση για επιτυχή εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ, η συνέχεια στο έργο της Ομάδας, ο προγραμματισμός των απαιτούμενων ενεργειών για την υλοποίηση του σχεδιασμού και η αξιοποίηση αντίστοιχης εμπειρίας του προσωπικού σε θέματα συνεργασιών και διαβούλευσης.



Στάδιο Προετοιμασίας και Ανάλυσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στη συνέχεια, η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, προσδιορίζει το δίκτυο των Φορέων και εκπροσώπων πολιτών που θα εμπλακεί σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού και εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Η ενεργός συμμετοχή φορέων καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, είναι διαδικασία αμφίδρομης επικοινωνίας που παρέχει ανταλλαγή πληροφορίας και αλληλεπίδραση των εμπλεκόμενων μερών με τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Στη διαδικασία αυτή, λαμβάνονται υπόψη οι γνώμες,

οι ανάγκες και οι απαιτήσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών. Αποτελεί δε, επιτακτική ανάγκη στον σχεδιασμό της κινητικότητας μιας πόλης και απαραίτητη προϋπόθεση της Ε.Ε. σύμφωνα με πρακτικές που υιοθετήθηκαν κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Οι βασικοί στόχοι της ενεργούς συμμετοχής των φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ αφορούν, στον εντοπισμό προβλημάτων και τον πιθανό καθορισμό ευκαιριών και λύσεων, στην παρουσίαση νέων ιδεών που θα προσδιορίσουν τις νέες προοπτικές για την περιοχή παρέμβασης, στην αντιμετώπιση απρόοπτων εμποδίων και πιθανών διαπληκτισμών, στη βελτίωση του επιπέδου γνώσης και τεχνογνωσίας σε θέματα που άπτονται της κινητικότητας, στην αύξηση της ποιότητας και της αξιοπιστίας της διαδικασίας, στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και στη δημιουργία αίσθησης ευθύνης και κοινής αντίληψης. Για την εξασφάλιση της συμμετοχής και της συνεργασίας μεταξύ των μελών του Δικτύου Φορέων και την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Φορέα Εκπόνησης κρίνεται αναγκαία και υποχρεωτική η υπογραφή σχετικού Συμφώνου Συνεργασίας.

Αναγκαία επίσης κρίνεται η δημιουργία ιστοσελίδας ΣΒΑΚ, με στόχο την εξασφάλιση τη διευρυμένη, εύκολη και χαμηλού κόστους ενημέρωση των πολιτών και των υπόλοιπων ενδιαφερομένων σχετικά με την πρόοδο ολοκλήρωσης των σταδίων του Σχεδίου. Πέρα από την ενημέρωση, η ιστοσελίδα δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετέχουν ενεργά όταν και όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο.

Τέλος, κατά τη φάση προετοιμασίας του ΣΒΑΚ, εξετάζονται και λαμβάνονται υπόψη όλες οι υφιστάμενες μελέτες, τα κείμενα και τα έργα που έχουν εκπονηθεί ή είναι σε στάδιο εκπόνησης και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο του Σχεδίου, όπως μελέτες κυκλοφοριακές, συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, κοινωνικοοικονομικές κ.ά. Η συγκέντρωση των παραπάνω στοιχείων έχει στόχο την καταγραφή χρήσιμης πληροφορίας σχετικά με τα υφιστάμενα δεδομένα της περιοχής μελέτης, που θα οδηγήσει στην αποσαφήνιση τυχών ελλείψεων και εμποδίων αλλά και ευκαιριών που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον αρχικό σχεδιασμό του Σχεδίου.

2.2 Ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης

Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης, συγκροτήθηκε με απόφαση Δημάρχου (αρ. απόφασης 3864) και αποτελείται από δεκατέσσερα συνολικά μέλη με αντικείμενο εργασίας:

- τον συντονισμό των υπηρεσιών του Δήμου Θεσσαλονίκης για την εξασφάλιση της αρτιότερης ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
 - την υποστήριξη της συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων στη διαδικασία διαβούλευσης φορέων και ομάδων πολιτών για την ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
 - τη μεταφορά γνώσης σχετικά με τον υφιστάμενο και μελλοντικό στρατηγικό σχεδιασμό του Δήμου Θεσσαλονίκης
- τη διατύπωση προτάσεων και παρατηρήσεων που αφορούν στη μεθοδολογία υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και ιδιαίτερα στη φάση του καθορισμού των προτεραιοτήτων, του οράματος και των μετρήσιμων στόχων αλλά και στον καθορισμό και αξιολόγηση των προτεινομένων μέτρων και υποδομών.

Η ομάδα κρίθηκε σκόπιμο να στελεχωθεί πέρα από την ομάδα των συγκοινωνιολόγων και των ειδικών σε θέματα κυκλοφορίας, από στελέχη του Δήμου με εμπειρία σε θέματα χωροταξικού-πολεοδομικού αστικού ιστού, θέματα οργάνωσης και επικοινωνίας με άλλους οργανισμούς και φορείς είτε της τοπικής αυτοδιοίκησης ή σχετικούς με δραστηριότητες μεταφοράς και άσκηση πολιτικής μεταφορών καθώς επίσης και σε θέματα διαβούλευσης.



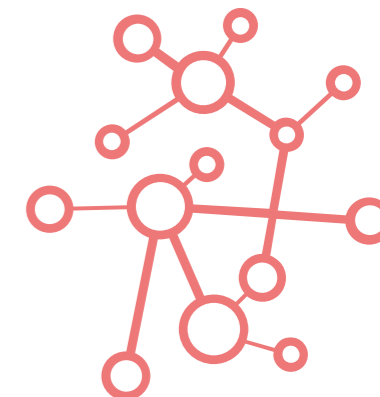
Ο ορισμός της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης αναρτήθηκε στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ και παρατίθεται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (www.svakthess.imet.gr).

2.3 Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης

Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης, γνωρίζοντας τις ανάγκες και τα προβλήματα της περιοχής παρέμβασης, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις προοπτικές ανάπτυξης, καθώς και τη λειτουργία της πόλης σε κυκλοφοριακό επίπεδο και έχοντας ήδη την εμπειρία από τη συμμετοχή της σε παρεμφερή έργα και προγράμματα (Εθνικά και Ευρωπαϊκά), δημιούργησε μια λίστα με όλους τους πιθανά εμπλεκόμενους φορείς των οποίων την εκπροσώπηση, συμμετοχή και συμβολή θεώρησε αναγκαία για την ανάπτυξη του Σχεδίου σε όλα τα στάδια.

Η λίστα αυτή περιελάμβανε ένα διευρυμένο δίκτυο φορέων που κατηγοριοποιήθηκε από την ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου ως εξής:

- Εποπτευόμενοι Φορείς Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
- Εποπτευόμενοι Φορείς Υπουργείου Υγείας
- Υπουργείο Παιδείας
- Εποπτευόμενοι Φορείς Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού
- Υπουργείο Εσωτερικών
- Σύλλογοι – Επιμελητήρια – Ενώσεις – Σωματεία – Α.Ε.
- Εκπρόσωποι Δήμου Θεσσαλονίκης
- Αναπτυξιακές Εταιρείες



Η λίστα με το διευρυμένο δίκτυο φορέων παρατίθεται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (www.svakthess.imet.gr).

Οι φορείς αυτοί ενημερώθηκαν σχετικά με το αντικείμενο, τον σκοπό, τη σημαντικότητα του έργου για τη μελλοντική ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης και τα στάδια υλοποίησής του.

Οι φάσεις εμπλοκής και συμμετοχής των φορέων, αφορούσαν:

- στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας της πόλης και την καταγραφή των προβλημάτων και ευκαιριών
- στην οριστικοποίηση του οράματος, των στόχων και των προτεραιοτήτων της πόλης
- στην παροχή των απαιτούμενων στοιχείων που αφορούν στο Σχέδιο Δράσης για τη διαχείριση, παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ

- στην ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
- στην επιλογή του αποδοτικότερου σεναρίου για την πόλη
- στη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας υλοποίησης του ΣΒΑΚ

2.4 Σύμφωνο συνεργασίας φορέων για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης

Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης προγραμματίζει να υπογράψει Σύμφωνο Συνεργασίας με τους βασικούς Φορείς που εμπλέκονται στην υλοποίηση της πολιτικής των μεταφορών στη Θεσσαλονίκη. Το Σύμφωνο συμμετοχής έχει συνταχθεί σύμφωνα με τα όσα όριζει ο Νόμος και προγραμματίζεται να συνυπογραφεί στο πλαίσιο της τρίτης διαβούλευσης παρότι οι κοινές συναντήσεις και οι εργασίες των φορέων έχουν ξεκινήσει από τα πρώτα βήματα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Το σχετικό έγγραφο παρατίθεται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (www.svakthess.imet.gr).

2.5 Σχέδιο δράσης για τη συμμετοχή πολιτών και φορέων

Η ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση της συμμετοχής των πολιτών και των Φορέων στη διαδικασία σχεδιασμού υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχή έκβασή του. Οι πολίτες κλήθηκαν να εκφράσουν τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους σχετικά με τις συνθήκες κινητικότητας που επικρατούν στην περιοχή παρέμβασης και να συμμετέχουν στον καθορισμό του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων που θα πρέπει η πόλη να επιτύχει καθώς και στην επιλογή των σεναρίων διαχείρισης της κινητικότητας και των πακέτων μέτρων μέσω των οποίων θα επιτευχθεί το οριζόμενο από το όραμα αποτέλεσμα στην περιοχή παρέμβασης.

Η εμπλοκή των πολιτών επιτεύχθηκε μέσα από μια σειρά πρακτικών και προσεγγίσεων που είτε απλά ενημέρωναν ή ενεργοποιούσαν τον πολίτη να συμμετέχει μέσα από διαδραστικές μεθόδους. Έτσι, το Σχέδιο Δράσης για τη συμμετοχή των πολιτών στο ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, στηρίχτηκε στην παραδοσιακή προσέγγιση των δημόσιων συναντήσεων (μονόπλευρης επικοινωνίας), αλλά στην εφαρμογή εργαλείων ενημέρωσης και διαδραστικών εργαλείων επικοινωνίας με τους πολίτες.

Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης
www.svakthess.imet.gr

A. Εργαλεία ενημέρωσης

Η ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, δημιουργήθηκε από το IMET με σκοπό την ενημέρωση των πολιτών και

των εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ και την εξασφάλιση της ενεργούς συμμετοχής τους όπου αυτό κρίθηκε σκόπιμο.

Πιο συγκεκριμένα, μέσα από την ιστοσελίδα οι πολίτες

- Ενημερώθηκαν σχετικά με τη διεξαγωγή των
 - Δημόσιων Διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης και τα αποτελέσματα αυτών
 - Εκδηλώσεων ανοικτού χώρου που έλαβαν χώρα στα πλαίσια του ΣΒΑΚ
- Συμμετείχαν ενεργά στη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ
 - Καταθέτοντας τις απόψεις τους σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν
 - Δηλώνοντας τις προτιμήσεις τους σχετικά με το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης
 - Αξιολογώντας υφιστάμενα μέτρα κινητικότητάς και προτεινόμενες μελλοντικές παρεμβάσεις
 - Καταθέτοντας τις απόψεις τους σχετικά με το πως οραματίζονται την πόλη τους

Από την έναρξη λειτουργίας της ιστοσελίδας καταγράφηκαν

- 1530 χρήστες
- Πάνω από 230 προτιμήσεις σχετικά με το Σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης
- Σχεδόν 500 αξιολογήσεις υφιστάμενων μέτρων κινητικότητας
- Πάνω από 500 αξιολογήσεις προτεινόμενων μελλοντικών παρεμβάσεων και
- Καταγράφηκαν πάνω από 150 προτάσεις για το όραμα της πόλης

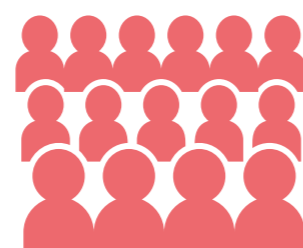
Πέρα από την ιστοσελίδα, στα εργαλεία ενημέρωσης συμπεριλήφθηκαν ενημερωτικά φυλλάδια, αφίσες, banner, 5 Δελτία Τύπου σχετικά με τις δράσεις και την πρόοδο του ΣΒΑΚ και 10 αναφορικά σημειώματα σχετικά με τα αποτελέσματα των Διαβουλεύσεων και των ανοικτών εκδηλώσεων.

B. Διαδραστικά εργαλεία

Διαβουλεύσεις

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν τρεις Δημόσιες Διαβουλεύσεις και τρεις ανοικτές εκδηλώσεις κοινού.

► Η 1η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο **"Καθορισμός προσδοκίων και διατύπωση οράματος για την πόλη"** πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 29 Μαρτίου 2018, στην



Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο, με τη συμμετοχή 67 συνολικά εκπροσώπων φορέων.

Σκοπός της Διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση όλων των αρμόδιων φορέων της πόλης

The screenshot shows the website for the Sustainable Urban Mobility Plan (SUM) of Thessaloniki. The header includes the SVAK logo and navigation links: ΑΡΧΙΚΗ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ, ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΕΝΕΡΓΑ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΡΑΣΕΙΣ, ΣΧΕΤΙΚΑ. The main content area features a large banner image of a cityscape with a tower. Below the banner is the title "Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης" and the subtitle "ανάβαθμιση της ποιότητας ζωής για μια βιώσιμη αστικά πόλη". Three circular icons represent key aspects: "ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ;" (What is the SVAK?), "ΠΩΣ ΒΟΗΘΑΕΙ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ;" (How does it help Thessaloniki?), and "ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΟΛΙΤΩΝ" (Citizen Contribution). Below these are sections for "Τελευταία νέα" (Latest news) with four featured articles: "Έρευνα μετακινήσεων Θεσσαλονίκης", "2η Δημόσια Διαβούλευση", "Βραδιά του Ερευνητή 2018", and "1η Δημόσια Διαβούλευση". The footer contains social media links, contact information for the IMET office, and copyright information for EKETA/IMET.

Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

των εκπροσώπων επαγγελματικών φορέων και των εκπροσώπων πολιτών για την υφιστάμενη κατάσταση των μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη και να διατυπώσουν τις απόψεις τους για το σύνολο τους συστήματος μεταφορών των μετακινήσεων στην πόλη. Επίσης μέσω της διαδικασίας της Διαβούλευσης οι συμμετέχοντες συνέβαλλαν στη διατύπωση του Οράματος και των προτεραιοτήτων για την πόλη. Συνολικά συμμετείχαν 67 εκπρόσωποι φορέων.

Τα αποτελέσματα της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης περιγράφονται στο Παραδοτέο Π2α "Αποτελέσματα Πρώτης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας", (IMET/ΕΚΕΤΑ, Απρίλιος 2018) και παρατίθενται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (www.svakthess.imet.gr)



1η Δημόσια Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

Η 2η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο "Εναλλακτικές προσεγγίσεις - Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων" πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο, με τη συμμετοχή συνολικά 71 εκπροσώπων φορέων.

Σκοπός της Διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων σχετικά με την πρόοδο εκπόνησης του ΣΒΑΚ και η παρουσίαση των εναλλακτικών στρατηγικών διαχείρισης της κινητικότητας, η οποία βασίστηκε στο όραμα και τις απαιτήσεις σχεδιασμού όπως προέκυψαν κατά την 1η Διαβούλευση, στις ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού και στις προτάσεις και ενέργειες του Δήμου προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας. Στα πλαίσια της συμμετοχικής διαδικασίας, οι φορείς κλήθηκαν να τοποθετηθούν σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές και να επιλέξουν αυτήν στην οποία θα βασιστεί ο μελλοντικός σχεδιασμός της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο Δήμο Θεσσαλονίκης.

Τα αποτελέσματα της 2ης Δημόσιας Διαβούλευσης περιγράφονται στο Παραδοτέο Π2γ "Αποτελέσματα Δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας", (IMET/ΕΚΕΤΑ, Απρίλιος 2018) και παρατίθενται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (www.svakthess.imet.gr)



2η Δημόσια Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

Η 3η Δημόσια Διαβούλευση με τίτλο "Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης" θα πραγματοποιηθεί την Τρίτη 16 Ιουλίου στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχιακό Μέγαρο, με τη συμμετοχή εκπροσώπων φορέων.

Σκοπός της Διαβούλευσης ήταν η παρουσίαση στο Δίκτυο Φορέων και στους εκπροσώπους πολιτών της πρώτης έκδοσης του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης και των τελικών πακέτων μέτρων για τους χρονικούς ορίζοντες 2023 και 2028.

Εκδηλώσεις ανοιχτού χώρου

Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας, Παρασκευή, 22 Σεπτεμβρίου 2018

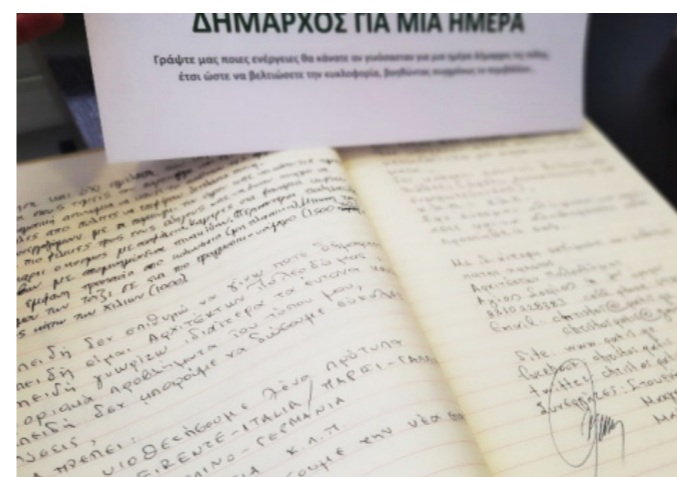
Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής εβδομάδας κινητικότητας, ο Δήμος Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με το IMET ενημέρωσε τους πολίτες σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και τους προέτρεψε να συμμετέχουν ενεργά σε συγκεκριμένες δράσεις.

Πιο συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή των πολιτών:

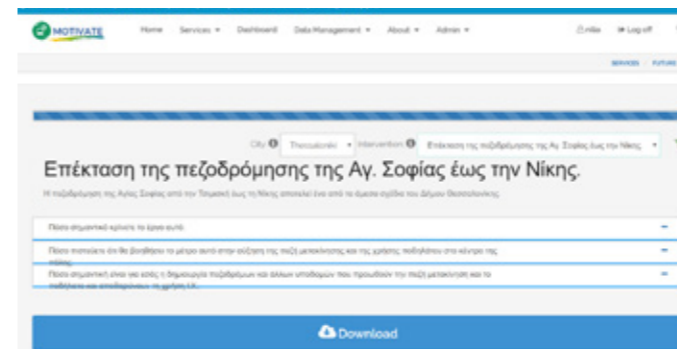
- i. Χρήση πλατφόρμας αξιολόγησης υφιστάμενων και μελλοντικών μέτρων κινητικότητας. Το IMET, ανέπτυξε και λειτουργεί για λογαριασμό πέντε Ευρωπαϊκών πόλεων (έργο MOTIVATE) ειδική διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού και αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, πολίτες κατέθεσαν τις απόψεις τους σχετικά με συγκεκριμένα υφιστάμενα μέτρα κινητικότητας (π.χ. πεζοδρόμηση Αγίας Σοφίας, ανάπλαση Πλατείας Χρηματιστηρίου) καθώς και προτεινόμενες από τον Δήμο μελλοντικές παρεμβάσεις κινητικότητας (π.χ. σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, επέκταση πεζοδρόμησης οδού Αγίας Σοφίας).
- ii. Διαδραστικά παίγνια έκφρασης γνώμης και ικανοποίησης.



Δράσεις στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας



Το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας 2018



Πλατφόρμα αξιολόγησης προτεινόμενων μελλοντικών παρεμβάσεων του ευρωπαϊκού έργου MOTIVATE

Δημιουργήθηκε μια λίστα με βασικά χαρακτηριστικά ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών (υποδομές και υπηρεσίες) την οποία προτεραιοποίησαν πάνω από 80 πολίτες.

- iii. Δήμαρχος για ημέρα. Στη δράση αυτή οι πολίτες τοποθετήθηκαν ως προς τις ενέργειες στις οποίες θα προέβαιναν προκειμένου να αλλάξουν την πόλη τους και να βελτιώσουν τις συνθήκες κυκλοφορίας. Πάνω από 80 τοποθετήσεις αποτυπώθηκαν στο βιβλίο.

Βραδιά Ερευνητή, Παρασκευή, 28 Σεπτεμβρίου 2018, Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης

Η δράση "Χρήση πλατφόρμας αξιολόγησης υφιστάμενων και μελλοντικών μέτρων κινητικότητας" επαναλήφθηκε στη Βραδιά Ερευνητή όπου συλλέχθηκαν πάνω από 250 αξιολογήσεις ενώ πραγματοποιήθηκε και η δράση "Μελλοντικά σενάρια προσπελασιμότητας της πόλης", όπου πάνω από 300 πολίτες εξέφρασαν τις προτιμήσεις τους σχετικά με τον επιθυμητό τρόπο μετακίνησης προς και εντός του κέντρου της πόλης.

Οι παραπάνω δράσεις επαναλήφθηκαν και στην "Ημέρα ανοικτών θυρών - OPEN DAY" του IMET, την Κυριακή 11 Νοεμβρίου 2018, όπου συλλέχθηκαν πάνω από 100 αξιολογήσεις μέτρων κινητικότητας και σχεδόν 70 προτιμήσεις σχετικά με τον επιθυμητό τρόπο μετακίνησης προς και εντός του κέντρου της πόλης.



Το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης στη Βραδιά Ερευνητή

2. 6 Ανάλυση Υφιστάμενης κατάστασης

2.6.1 Συλλογή και ανασκόπηση υφιστάμενων μελετών

Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, συγκέντρωσε όλες τις προηγούμενες σχετικές μελέτες που αφορούν στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης και πιο συγκεκριμένα:

- Στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές προκειμένου να εκτιμήσει ενδεχόμενες επιπτώσεις στην περιοχή παρέμβασης,
- Μελέτες που έχουν εκπονηθεί για τον Δήμο Θεσσαλονίκης και αφορούν σε αστικό, πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό
- Στοιχεία που σχετίζονται με έργα κινητικότητας στον Δήμο Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να διαμορφωθεί μια όσο το δυνατόν πιο ξεκάθαρη και αντικειμενική άποψη για τις πολιτικές κινητικότητας που σχεδιάζονται και υλοποιούνται στην πόλη (έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, αναπλάσεων οδών, έργα πεζοδρομήσεων, διανοίξεων οδών, διαμόρφωση ποδηλατοδρόμων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, διαμόρφωση θέσεων ταξί και θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ένταξη λεωφορειολωρίδων στο οδικό δίκτυο κ.λπ.

Οι μελέτες αυτές στη συνέχεια εξετάστηκαν σε λεπτομέρεια προκειμένου να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα για την εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης της πόλης αλλά και για τις κατευθύνσεις στις οποίες θα στηριχτεί η μελλοντική ανάπτυξή της.

Συνολικά εξετάστηκαν:

- 5 Στρατηγικά κείμενα και Εθνικές Πολιτικές (π.χ. ΕΣΠΑ, ΓΠΣ, Σχέδιο Εθνικής Στρατηγικής για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών)
- 30 Τεχνικές Μελέτες
- 6 Ευρωπαϊκά έργα σχετικά με βιώσιμη αστική κινητικότητα στα οποία συμμετείχε ο δήμος Θεσσαλονίκης
- Πάνω από 30 κανονιστικές διατάξεις και γνωμοδοτήσεις
- 19 έργα υλοποιημένα - υπό υλοποίηση
- 10 οραματικά έργα

Η πληροφορία αυτή υπάρχει συγκεντρωμένη στο ηλεκτρονικό σύστημα διαμοιρασμού αρχείων (ηλεκτρονική πλατφόρμα) που ανέπτυξε το IMET και είναι διαθέσιμη μέσω της σελίδας <https://www.svak.imet.gr>.

2.6.2 Έρευνα ερωτηματολογίου σε πολίτες

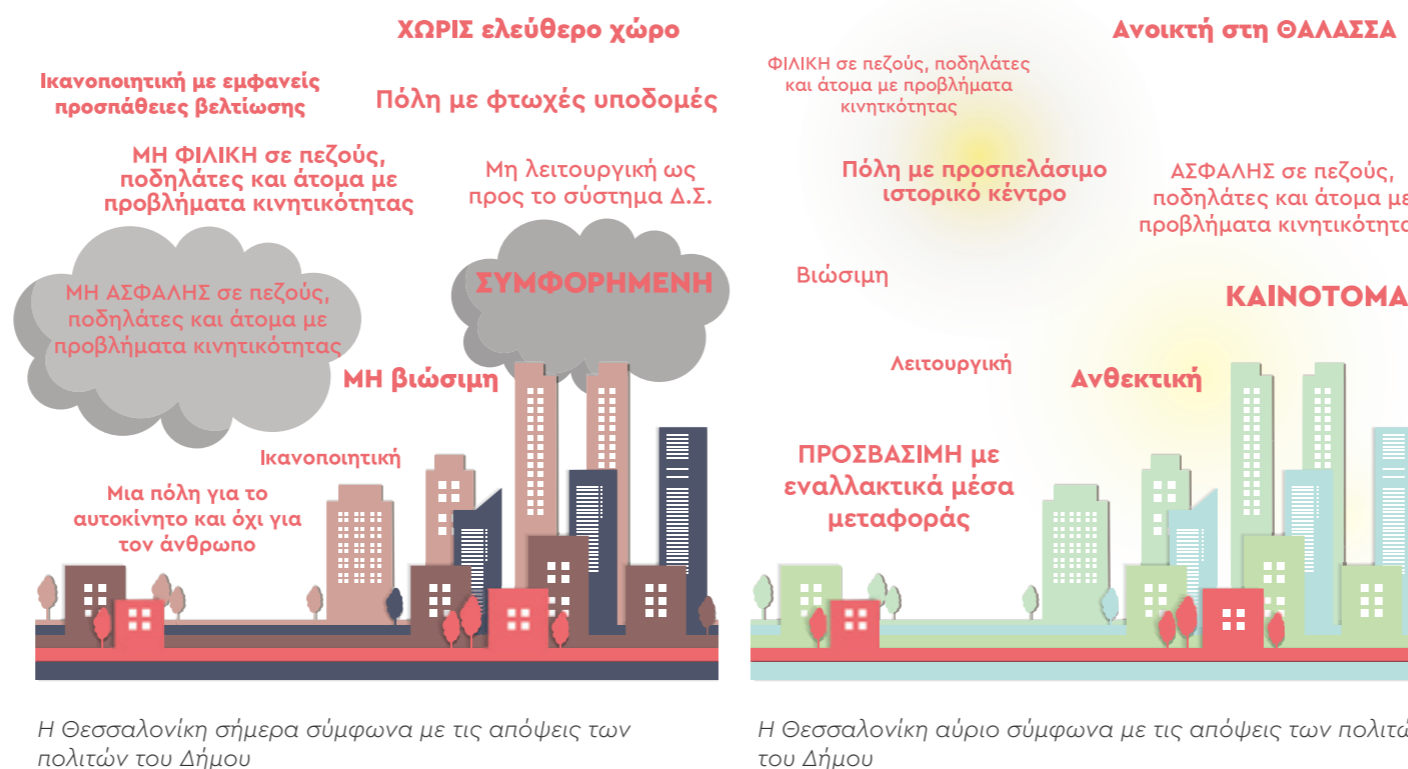
Στο πλαίσιο καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης και εντοπισμού των προβλημάτων κινητικότητας που αντιμετωπίζουν οι πολίτες του Δήμου πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου όπου οι συμμετέχοντες:

- ιεράρχησαν εννιά συνολικά προβλήματα κινητικότητας μέσα από μια λίστα που τους δόθηκε

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

- χρησιμοποίησαν συγκεκριμένες λέξεις ή εκφράσεις για να χαρακτηρίσουν την εικόνα της πόλης τους σήμερα

- χρησιμοποίησαν συγκεκριμένες λέξεις ή εκφράσεις για να εκφράσουν την επιθυμία τους σχετικά με την εικόνα της πόλης τους στο μέλλον



2.6.3 Συλλογή κυκλοφοριακών και κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων



Η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης βασίστηκε στα υφιστάμενα πολεοδομικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά της πόλης όπως αυτά προήλθαν από την ΕΣΥΕ και τις σχετικές έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των προηγούμενων στρατηγικών μελετών, στη συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων

μέσα από έρευνες και μετρήσεις που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ΜΒΑΚ αλλά και σε πραγματικό χρόνο δεδομένα που προέρχονται από τις σχετικές βάσεις δεδομένων που διαθέτει το IMET για τη συλλογή και ανάλυση στοιχείων σε πραγματικό χρόνο από τις σχετικές υποδομές ITS που είναι εγκατεστημένες στο δίκτυο της πόλης (Thessaloniki living lab).

Οι έρευνες που οργανώθηκαν και υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ΜΒΑΚ υπό την επίβλεψη του Δήμου Θεσσαλονίκης και την καθοδήγηση του IMET αφορούσαν σε συλλογή κυκλοφοριακών φόρτων σε 20 κόμβους και 40 διατομές, σε έρευνα ερωτηματολογίων σε 10000 νοικοκυριά για καταγραφή των καθημερινών μετακινήσεων αλλά και σε καταγραφές για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες, τη χρήση ποδηλάτου, την πεζή μετακίνηση, την προσβασιμότητα, την οδική ασφάλεια και τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τα αποτελέσματα της καταγραφής όλων τα παραπάνω ερευνών παρατίθενται στο Κεφάλαιο 3 του Παραδοτέου Π2: "Καταγραφή των χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών στην Περιοχή Μελέτης» της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του ευρύτερου κέντρου του Δήμου Θεσσαλονίκης (ΜΒΑΚ).

2.6.4 Εντοπισμός προβλημάτων και ανάδειξη ευκαιριών

» Αναπτυξιακά Προβλήματα

Η ανασκόπηση των μελετών και των κοινωνικο-οικονομικών και κυκλοφοριακών δεδομένων, ανέδειξε βασικά προβλήματα αλλά και ευκαιρίες για την πόλη της Θεσσαλονίκης όπως αναλυτικά παρατίθενται παρακάτω.

- Τη δεκαετία 2001-2011 ο Δήμος Θεσσαλονίκης παρουσίασε μείωση πληθυσμού κατά 18%
- Ο Δήμος παρουσιάζει γήρανση πληθυσμού, καθώς από το 2001 έως το 2011 η ηλικιακή ομάδα "άνω των 65" αυξήθηκε κατά ποσοστό 8%
- Όσον αφορά στην εισροή προσφύγων λόγω της κρίσης στη Μέση Ανατολή, το 15% του συνόλου φιλοξενείται στη Θεσσαλονίκη.

- Έχουν καταγραφεί 31.329 άνεργοι (ποσοστό 23% επί του οικονομικά ενεργού πληθυσμού) Οι οικονομικά μη ενεργοί ανέρχονται σε 58.5% επί του συνόλου του πληθυσμού.
- Η Θεσσαλονίκη, χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση με υψηλά κτίρια, στενούς δρόμους και ουσιαστικά έλλειψη κοινόχρηστου υπαίθριου χώρου. Μόνο το 4% της πόλης αποτελείται από πράσινο και ελεύθερους χώρους. Αντιστοιχούν 2,73 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο ενώ το κατώτατο διεθνώς παραδεκτό όριο είναι 10 τ.μ. ανά κάτοικο.

» Αναπτυξιακές Ευκαιρίες

- Η αναπτυξιακή προοπτική της πόλης στηρίζεται στον τριτογενή τομέα με ανοδικές τάσεις και δυνατότητες εξέλιξης σε κέντρο μεταφορών, έρευνας επιχειρήσεων καινοτομίας και τεχνολογίας.
- Το λιμάνι αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο εξαγωγικό και μεταφορικό της Ελλάδας και το πλησιέστερο της Ε.Ε. στις βαλκανικές χώρες και τη Μαύρη Θάλασσα



- Αυξητικές τάσεις παρουσιάζει ο τουρισμός καθώς οι διεθνείς αφίξεις το 2017 σε σχέση με το 2016 παρουσίασαν άνοδο 12.8% με το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών (45%) να ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 31 έως 50 ετών

- Στο κεντρικό τμήμα της πόλης αναπτύσσονται σε σημαντικό βαθμό χρήσεις λιανικού εμπορίου, εστίασης - αναψυχής και γραφείων καθώς και δημόσιων υπηρεσιών
- Το παραλιακό μέτωπο αποτελεί το πλέον σημαντικό τοπόσημο της πόλης καθώς αποτελεί παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και απόδοσης δημόσιου χώρου στους πολίτες.
- Ο Δήμος διαθέτει δυνατότητες διάχυσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης, τόσο δυτικά όσο και ανατολικά

» Προβλήματα που αφορούν στην αστική κινητικότητα

Από την έρευνα νοικοκυριών και την έρευνα ικανοποίησης χρηστών που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ΜΒΑΚ, εξάγονται τα παρακάτω:

- 51% των νοικοκυριών διαθέτει ως βασικό μέσο μετακίνησης ΙΧ όχημα

- Το 44% των μετακινήσεων πραγματοποιήθηκε με Ι.Χ. (ως οδηγός και ως επιβάτης)
- Το 11% των μετακινήσεων αφορά σε πεζή μετακίνηση άνω των δέκα λεπτών
- Οι μετακινήσεις με ποδήλατο αγγίζουν μόλις το 2%
- Οι πέντε σημαντικότερες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα ΑμεΑ και τα ΑΜΚ αφορούν σε:
 - ▶ Μη κατάλληλα διαμορφωμένο δίκτυο πεζοδρομίων, πεζοδρομιών
 - ▶ Παράνομη στάθμευση επί των ραμπών των πεζοδρομιών
 - ▶ Ανεπαρκή χρόνο διέλευσης σε σηματοδοτούμενους κόμβους
 - ▶ Ανεπαρκή αριθμό διαβάσεων πεζών
 - ▶ Ανεπαρκή αριθμό ραμπών επί των πεζοδρομιών
- Το 41% των πεζών δηλώνει «καθόλου έως λίγο ικανοποιημένο» από την κάλυψη οδικού δικτύου από πεζοδρόμια-πεζοδρόμους
- Η συχνότερα εμφανιζόμενη (70%) συνολική διάρκεια πεζής μετακίνησης είναι μικρότερη των 10 λεπτών
- Η συντριπτική πλειοψηφία των μετακινουμένων με ποδήλατο (82%) δεν είναι καθόλου ικανοποιημένη με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- 63% των χρηστών δηλώνει «καθόλου έως λίγο ικανοποιημένο» από το υφιστάμενο σύστημα Δ.Σ.
- 50% το ποσοστό της παράνομης στάθμευσης στις διαδρομές της περιοχής μελέτης που εξετάστηκαν

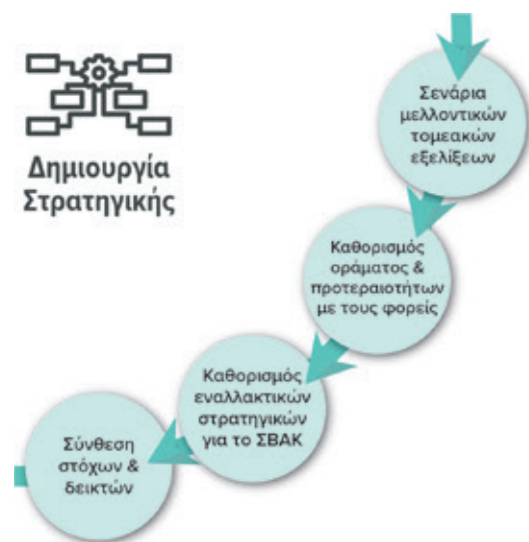
» Ευκαιρίες που αφορούν στην αστική κινητικότητα

- Ένα νέο μέσο σταθερής τροχιάς, το μετρό, έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα στις Δ.Σ. της πόλης από το 2020
- Σημαντικό το ποσοστό των νοικοκυριών που δεν διαθέτει κανένα όχημα (19%) λόγω και του μεγάλου πληθυσμού φοιτητών που κατοικεί στην πόλη (150000 φοιτητές/έτος).
- Το 30% των μετακινήσεων πραγματοποιείται με λεωφορείο
- Η έκταση και η μορφολογία της πόλης ευνοεί τις μετακινήσεις με ποδήλατο και πεζή.
- Η τουριστική ανάπτυξη της πόλης έχει φέρει μεγάλη ζήτηση για μετακινήσεις εντός της κεντρικής περιοχής σκοπό την επίσκεψη στα σημεία ενδιαφέροντος, γεγονός που ευνοεί τη χρήση ήπιων μορφών μετακίνησης.



3.1 Εισαγωγή

Το Κεφάλαιο αυτό περιγράφει όλες τις δράσεις που έλαβαν χώρα κατά το στάδιο καθορισμού της στρατηγικής την οποία θα ακολουθήσει η ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης όσον αφορά στην Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.



Στάδιο Δημιουργίας Στρατηγικής του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Μετά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τον καθορισμό των προβλημάτων και των ευκαιριών της πόλης, ακολούθησε ο καθορισμός της μελλοντικής εξέλιξης όσον αφορά στα κοινωνικοοικονομικά, πληθυσμιακά και κυκλοφοριακά στοιχεία της καθώς και των προτεραιοτήτων που θέτουν οι φορείς και οι πολίτες κατά την εξέλιξη αυτή. Οι προτεραιότητες διαμορφώθηκαν αρχικά από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου λαμβάνοντας υπόψη τις πολιτικές και στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί από τον Δήμο και αφορούν στον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στην οικονομική ανάπτυξη, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στην προσβασιμότητα και στον τομέα της καινοτομίας και οριστικοποιήθηκαν σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων κατά την 1η Διαβούλευση.

Πάνω στις προτεραιότητες βασίστηκε το όραμα και οι στόχοι που θέτει ο Δήμος προκειμένου να γίνει βιώσιμη. Το όραμα αποτελεί μια ποιοτική περιγραφή των

επιθυμιών για το πώς θα πρέπει να είναι η πόλη στο μέλλον. Καθορίστηκε μέσα από συγκεκριμένη μεθοδολογία, από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου, και οριστικοποιήθηκε στη 1η Διαβούλευση σε συνεργασία με το δίκτυο Φορέων και εκπροσώπους πολιτών που συμμετείχαν σε αυτή. Στη συνέχεια, καθορίστηκαν οι στόχοι που πρέπει η πόλη της Θεσσαλονίκης να επιτύχει σε χρονικούς ορίζοντες πενταετίας και δεκαετίας μέσα από συγκεκριμένους δείκτες οι οποίοι «μειώνονται», «αυξάνονται» ή «διατηρούνται», προκειμένου η πόλη να έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα βιώσιμης ανάπτυξης.

Μετά τον καθορισμό του οράματος των προτεραιοτήτων και των στόχων, διαμορφώθηκαν οι εναλλακτικές στρατηγικές διαχείρισης της κινητικότητας οι οποίες εξυπηρετούν τα παραπάνω. Βάσει της τελικής στρατηγικής που επιλέχτηκε, δημιουργήθηκαν τα εναλλακτικά χρονικά σενάρια υποδομών και μέτρων τα οποία και προσομοιώθηκαν στο επικαιροποιημένο κυκλοφοριακό μοντέλο του IMET.

3.2 Σενάρια μελλοντικών τομεακών εξελίξεων

Η μελλοντική εξέλιξη της πόλης (σενάρια ανάπτυξης), αφορούσε βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία της τα οποία είναι άμεσα συνυφασμένα με την ανάπτυξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα βασικά στοιχεία που προβλέφθηκαν / υπολογίστηκαν αφορούσαν :

- Στην πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Θεσσαλονίκης
- Στην εξέλιξη των μετακινήσεων και της κατανομής αυτών στα διάφορα μεταφορικά μέσα
- Στις βασικές υποδομές του οδικού δικτύου που θα αναπτυχθούν σε μελλοντικό ορίζοντα και είναι ήδη προγραμματισμένες ή υπό κατασκευή και τέλος
- Στην αναδιαμόρφωση του δικτύου των Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης σύμφωνα με τα έργα που έχουν ήδη δρομολογηθεί

Πληθυσμιακή εξέλιξη

Ως πληθυσμός σχεδιασμού επιλέχθηκαν οι 360.000 κάτοικοι με έτος στόχο το 2030 σύμφωνα με το τρίτο σενάριο αντιστροφής τάσεων του ΓΠΣ, θεωρώντας, έτσι, αύξηση του πληθυσμού κατά 9% σε σχέση με τα στοιχεία απογραφής του 2011. Βάσει του πληθυσμού σχεδιασμού υπολογίστηκε και εφαρμόστηκε δείκτης ετήσιας

μεταβολής ίσος με 0,54%, οπότε και υπολογίστηκαν οι τιμές πληθυσμού για τα χρονικά σενάρια του ΣΒΑΚ (2023 και 2028).

- 2011 → 325,182 κάτ. (32% της ΜΕΘ², 41% του ΠΣΘ³)
- 2023 → 346,759 κάτ. (31% της ΜΕΘ, 38% του ΠΣΘ)
- 2028 → 356,166 κάτ. (31% της ΜΕΘ, 38% του ΠΣΘ)

Εξέλιξη μετακινήσεων

Η εκτίμηση των μετακινήσεων για τα έτη 2023 και 2028 βασίστηκε στο κυκλοφοριακό μοντέλο του IMET που αναπτύχθηκε για την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων των αντίστοιχων χρονικών οριζώντων.

Για το έτος 2023, σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και σε σχέση με το έτος βάσης υπολογίστηκε:

- Αύξηση 15% των συνολικών ημερήσιων μετακινήσεων
- Αύξηση 26% των μετακινήσεων που έλκει ο Δ.Θ.
- Αύξηση 13% των μετακινήσεων που παράγει ο Δ.Θ.

Για το έτος 2028, σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και σε σχέση με το έτος βάσης υπολογίστηκε:

- Αύξηση 33% των συνολικών ημερήσιων μετακινήσεων
- Αύξηση 47% των μετακινήσεων που έλκει ο Δ.Θ.
- Αύξηση 32% των μετακινήσεων που παράγει ο Δ.Θ.

Βασικές υποδομές οδικού δικτύου

Στη μελλοντική εξέλιξη, λήφθηκαν υπόψη οι βασικές υποδομές οδικού δικτύου που θα αναπτυχθούν και είναι ήδη προγραμματισμένες ή βρίσκονται υπό κατασκευή.

- Οι βασικές υποδομές περιέλαβαν:
- περιοχές ανάπτυξης, διαδρομές πεζών και τουριστικές διαδρομές με σκοπό την αστική αναβάθμιση συγκεκριμένων περιοχών, οδών και οδικών τμημάτων, ιδιαίτερου ιστορικού ενδιαφέροντος.
 - διανοίξεις οδών, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας με σκοπό τη βελτίωση του οδικού δικτύου και την αναβάθμιση του αστικού ιστού μέσω της ανακατανομής δημοσίου χώρου
 - την αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής ποδηλατοδρόμων και την επέκταση με την προσθήκη των απολύτως απαραίτητων τμημάτων



Αναδιαμόρφωση δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης

Η μελλοντική αναδιαμόρφωση του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης βασίστηκε στην εισαγωγή των νέων μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, Δυτικός προαστιακός, Θαλάσσια Συγκοινωνία). Πιο συγκεκριμένα:

- Το 2023 αναμένεται να λειτουργούν:
 - ▶ 2 γραμμές μετρό (βασική γραμμή και επέκταση προς Καλαμαριά)
- Το 2028 αναμένεται να λειτουργούν:
 - ▶ 2 γραμμές Δυτικού Προαστιακού (Α' Φάση)
 - ▶ Θαλάσσια Συγκοινωνία

Η εισαγωγή των νέων μέσων σταθερής τροχιάς και της Θαλάσσιας Συγκοινωνίας δημιουργεί νέες ανάγκες σχεδιασμού του συστήματος Δ.Σ., κυρίως σε ότι αφορά στην τροφοδότηση των νέων μέσων. Το μετρό και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, βάσει των λειτουργικών χαρακτηριστικών, της φέρουσας ικανότητας, της μετακίνησης επί αποκλειστικής υποδομής και του χαμηλότερου περιβαλλοντικού αποτυπώματος, αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο κάθε σύγχρονου, βιώσιμου και αποτελεσματικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών. Έτσι, κρίθηκε απαραίτητο να ληφθεί υπόψη ένα αναδιαρθρωμένο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών Δημόσιας Συγκοινωνίας, το οποίο δεν θα λειτουργεί ανταγωνιστικά με τα νέα μέσα, απεναντίας θα συνεργάζεται με αυτά εξασφαλίζοντας υψηλά επίπεδα βιωσιμότητας, πολυτροπικότητας, συνδεσιμότητας και κάλυψης.



² Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης: απαρτίζεται από τους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και τους Δήμους Θερμαϊκού, Θέρμης, Δέλτα και Ωραιοκαστρου.

³ Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Απαρτίζεται από τους Δήμους: Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς, Αμπελοκήπων - Μενεμένης, Κορδελιού - Ευόσμου, Νεάπολης - Συκεών, Πυλαίας - Χορτιάτη, Π. Μελά.

3.3 Καθορισμός οράματος και προτεραιοτήτων με τους φορείς

3.3.1 Προτεραιότητες και Αρχές Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας στη Θεσσαλονίκη

Οι προτεραιότητες της πόλης βασίστηκαν πέρα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (ανάδειξη προβλημάτων και ευκαιριών που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο) και τη συλλογή των απόψεων πολιτών (μέσα από τις δράσεις που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο), στην ανάλυση συγκεκριμένων τάσεων και δεικτών που καθορίζουν τις απαιτήσεις σχεδιασμού για την πόλη της Θεσσαλονίκης και διαμορφώνουν ρεαλιστικές προσδοκίες για τη μελλοντική εικόνα της πόλης.



Καθορισμός προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης

Η **ανάλυση τάσεων** και δεικτών κατέδειξε την ανάγκη της πόλης να αποκτήσει ένα Σύστημα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που:

- να εξυπηρετεί το τελευταίο τμήμα ("last mile") μιας μεγάλης μετακίνησης και ταυτόχρονα να είναι συμβατό με τον σχεδιασμό των όμορων Δήμων
- να ενισχύει την ταυτότητα του κέντρου ως κέντρο υπερτοπικών χρήσεων και να βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Ταυτόχρονα, το σύστημα θα πρέπει να βελτιώνει την προσπελασιμότητα και να διαχειρίζεται ικανοποιητικά μετακινήσεις μεγάλου μήκους και κόστους
- να προσαρμοστεί στις ανάγκες ατόμων με ειδικές απαιτήσεις
- να εξυπηρετεί με τρόπο βιώσιμο μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων στο μέλλον
- να εξυπηρετεί τις ανάγκες των μετακινούμενων για εκπαίδευση και, ταυτόχρονα, να επιτύχει αλλαγή συ-

μπεριφοράς μετακινούμενων με εστίαση σε ομάδες πληθυσμού προτεραιότητας

- να διασυνδέει χώρους ανάπλασης
- να αυξήσει την προσπελασιμότητα σε τερματικούς σταθμούς και, ταυτόχρονα, να μπορεί να διαχειριστεί τη γενόμενη από το λιμάνι ζήτηση
- να διαχειριστεί τις περιόδους αιχμής και να προωθεί τη χρήση νέων τεχνολογιών και βιώσιμων μέσων μεταφοράς στην κινητικότητα
- να διαχειριστεί την αλλαγή λόγω της λειτουργίας των νέων μέσων των Δημοσίων Συγκοινωνιών και να ισχυροποιήσει τις τάσεις υπέρ αυτών
- να καταστήσει το ποδήλατο μέσο μεταφοράς και όχι μέσο αναψυχής
- να εισάγει δίκτυο πεζοδρόμων και διαδρομές πεζών
- να προβεί σε εμβληματικές παρεμβάσεις για αλλαγή παραδείγματος στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και να εξασφαλίσει ανεμπόδιστη και βιώσιμη πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο
- να παρέχει ισότιμη πρόσβαση σε ένα αξιόπιστο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών, ικανό να καλύψει τις διαφορετικές ανάγκες σύνδεσης με το κέντρο της πόλης κάθε περιοχής.

Βάσει των παραπάνω εντοπίστηκαν οι **απαιτήσεις σχεδιασμού** για την πόλη της Θεσσαλονίκης που αφορούν σε:

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

Οι απαιτήσεις σχεδιασμού οδήγησαν σε **ρεαλιστικές προσδοκίες** που αφορούσαν στους τομείς:

Οικονομικής Ανάπτυξης

- Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό με ένταξη στον αστικό ιστό των στοιχείων

πολιτιστικής κληρονομιάς και εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε αυτά με ήπια μεταφορικά μέσα

- Ανάπτυξη της πόλης ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών

Ασφάλειας

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

Ισότιμης Πρόσβασης

- Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη με την εισαγωγή νέων, ήπιων και εύκολα προσβάσιμων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων
- Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με σχετικές πολιτικές και νέες μορφές συνεργασιών Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα
- Διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών με βελτίωση και επέκταση των σχετικών υποδομών και προστασία των δικαιωμάτων τους
- Δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, πολιτικών και εργαλείων για την ενίσχυση της αστικής διατροπικής μετακίνησης βασισμένη στη χρήση ήπιων μεταφορικών συστημάτων (seamless intermodality)

Προστασία Περιβάλλοντος

- Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου μέσω δημιουργίας περιμετρικών χώρων στάθμευσης και ενίσχυσης των Δημοσίων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των εναλλακτικών ήπιων μέσων για την πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο της πόλης
- Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών και ιεράρχηση των περιοχών που θα εφαρμοστούν άμεσα ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η επιβάρυνση από την κυκλοφορία

Βελτίωσης ποιότητας ζωής

- Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες – δημιουργία και αναβάθμιση πυρήνων πρασίνου – αστικές αναπλάσεις οδών και πλατειών

Καινοτομίας

- Χρήση νέων τεχνολογιών για την βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πολιτών της (τηλεματική στις Δ.Σ, ελεγχόμενη στάθμευση με κράτηση ή/και πληρωμή μέσω κινητού και έλεγχος μέσω αισθητήρων, πληροφόρηση για τις κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών κ.ά.)
- Παροχή εφαρμογών που βασίζονται στην τεχνολογία για να διευκολυνθεί η καθημερινότητα του πολίτη μειώνοντας τις μετακινήσεις του (e-υπηρεσίες για τον Δημότη, e-shops, κ.ά.)

- Εισαγωγή νέων καινοτόμων μορφών μετακίνησης (ηλεκτρικό αστικό λεωφορείο, ηλεκτρικά κοινόχρηστα οχήματα και ποδήλατα, κ.ά.)

Οι προσδοκίες βαθμολογήθηκαν και προτεραιοποιήθηκαν από:

- την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης
- Δίκτυο Φορέων (εκπρόσωποι που παρευρέθηκαν στη 2η Διαβούλευση) και παρουσιάζονται, κατά σειρά προτεραιότητας, στον παρακάτω πίνακα:

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

3.3.2 Καθορισμός του οράματος

Με βάση τις προτεραιότητες, διατυπώθηκε το αρχικό όραμα για την πόλη της Θεσσαλονίκης από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου το οποίο οριστικοποιήθηκε σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων και τους εκπροσώπους πολιτών που συμμετείχαν στην 1η Διαβούλευση.

Το Όραμα της Θεσσαλονίκης

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

3.4 Καθορισμός των εναλλακτικών στρατηγικών για το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης

3.4.1 Βασική προσέγγιση και πακέτα μέτρων

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών στρατηγικών του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, βασίστηκε στις αρχικές προτάσεις του Αναδόχου της ΜΒΑΚ, το όραμα και τις απαιτήσεις σχεδιασμού όπως προέκυψαν από την 1η Διαβούλευση, 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 εναλλακτική στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιέλαβε ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων κινητικότητας λόγω του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος. Για τον Δήμο Θεσσαλονίκης προτάθηκαν συνολικά

- τρεις εναλλακτικές στρατηγικές
- οκτώ κατηγορίες παρεμβάσεων
- οριζόντιες πολιτικές για όλες τις στρατηγικές

Οι προτεινόμενες κατηγορίες παρεμβάσεων αφορούσαν σε:

- ▶ Παρέμβαση Π1: Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας για την αναβίωση του Κέντρου (αποκλεισμός διαμπερών κινήσεων)
- ▶ Παρέμβαση Π2: Αναδιάρθρωση Δημοσίων Συγκοινωνιών για συνεκτική διασύνδεση περιοχών του Δήμου (αύξηση χρήσης για προσπέλαση στο κέντρο)

- ▶ Παρέμβαση Π3: Βιώσιμη κινητικότητα κέντρων περιοχών δήμου και διασύνδεση γειτονικών κέντρων (ενοποίηση χρήσεων γης και παρεμβάσεων)
- ▶ Παρέμβαση Π4: Ποδήλατο: μέσο μεταφοράς και όχι αναψυχής – Διαδρομολογία 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 (ηλεκτρο-

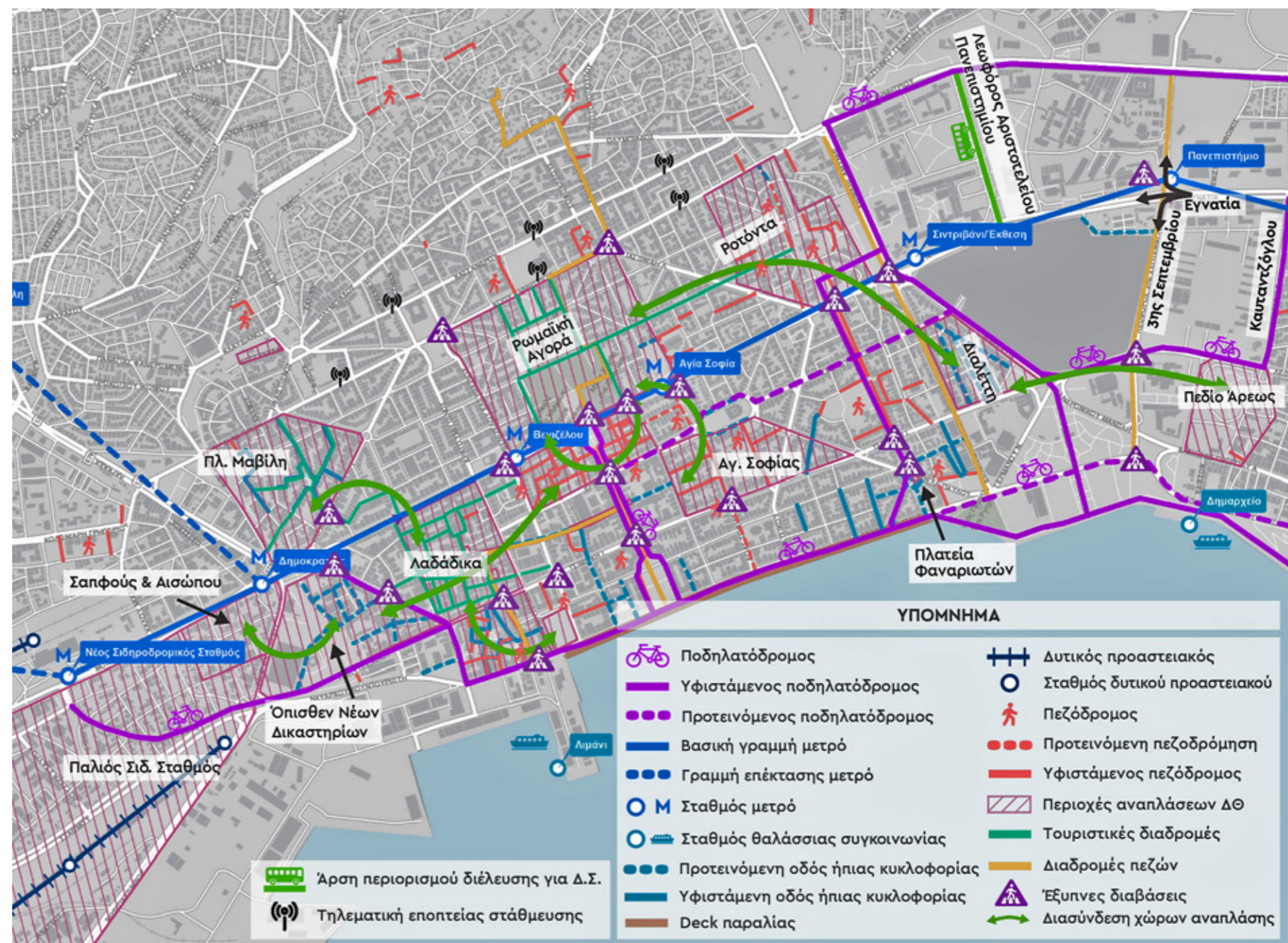
- κίνηση, κοινόχρηστα οχήματα – Car/Bike sharing, έξυπνα φανάρια, τεχνολογίες παρακολούθησης και ελέγχου πρόσβασης, low emission zones, εφαρμογές έξυπνης κινητικότητας κλπ.)
- ▶ Παρέμβαση Π7: Αναπλάσεις, προστασία γειτονιών και αύξηση της οδικής ασφάλειας (από διαμπερή και οχλούσα κυκλοφορία, σχολικοί δακτύλιοι, low traffic zones)
- ▶ Παρέμβαση Π8: Σχέδιο Διαχείριση αστικών διανομών

3.4.2 Σύνθεση μέτρων και εναλλακτικές στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ Α

Βιώσιμη διασύνδεση παρεμβάσεων αναβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος και έξυπνη διαχείριση κυκλοφορίας

Η εναλλακτική στρατηγική Α επικεντρώθηκε στην ολοκλήρωση και λειτουργική διασύνδεση των αναπλάσεων που ο Δήμος υλοποίησε τα τελευταία χρόνια και συνέχισε να υλοποιεί. Έθεσε ως στόχο τη δυνατότητα



Διασύνδεση περιοχών ανάπλασης, διαδρομών πεζών και τουριστικών διαδρομών για την υποστήριξη πράσινων μετακινήσεων

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 εστίασε στο κέντρο της πόλης και στη διαχείριση των ροών όλων των μέσων μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Ι.Χ. αυτοκινήτου) με τη χρήση τεχνολογίας, ενώ συμπεριέλαβε περιορισμένες παρεμβάσεις στις εκτός κέντρου περιοχές. Οι βασικές προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούσαν σε:

- έργα ανάπλασης που υλοποιήθηκαν, βρισκόταν σε φάση υλοποίησης ή ήταν προγραμματισμένα προς υλοποίηση, διαδρομές πεζών και υποδομές έξυπνων διαβάσεων με σκοπό τη διασύνδεσή τους και
- παρεμβάσεις βελτίωσης οδικού δικτύου (διάνοιξη οδών, μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.)
- υποδομές ποδηλάτων (βελτίωση υφιστάμενων υποδομών και μικρή επέκταση του δικτύου)
- αναδιάρθρωση του συστήματος των Δ.Σ.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ Β

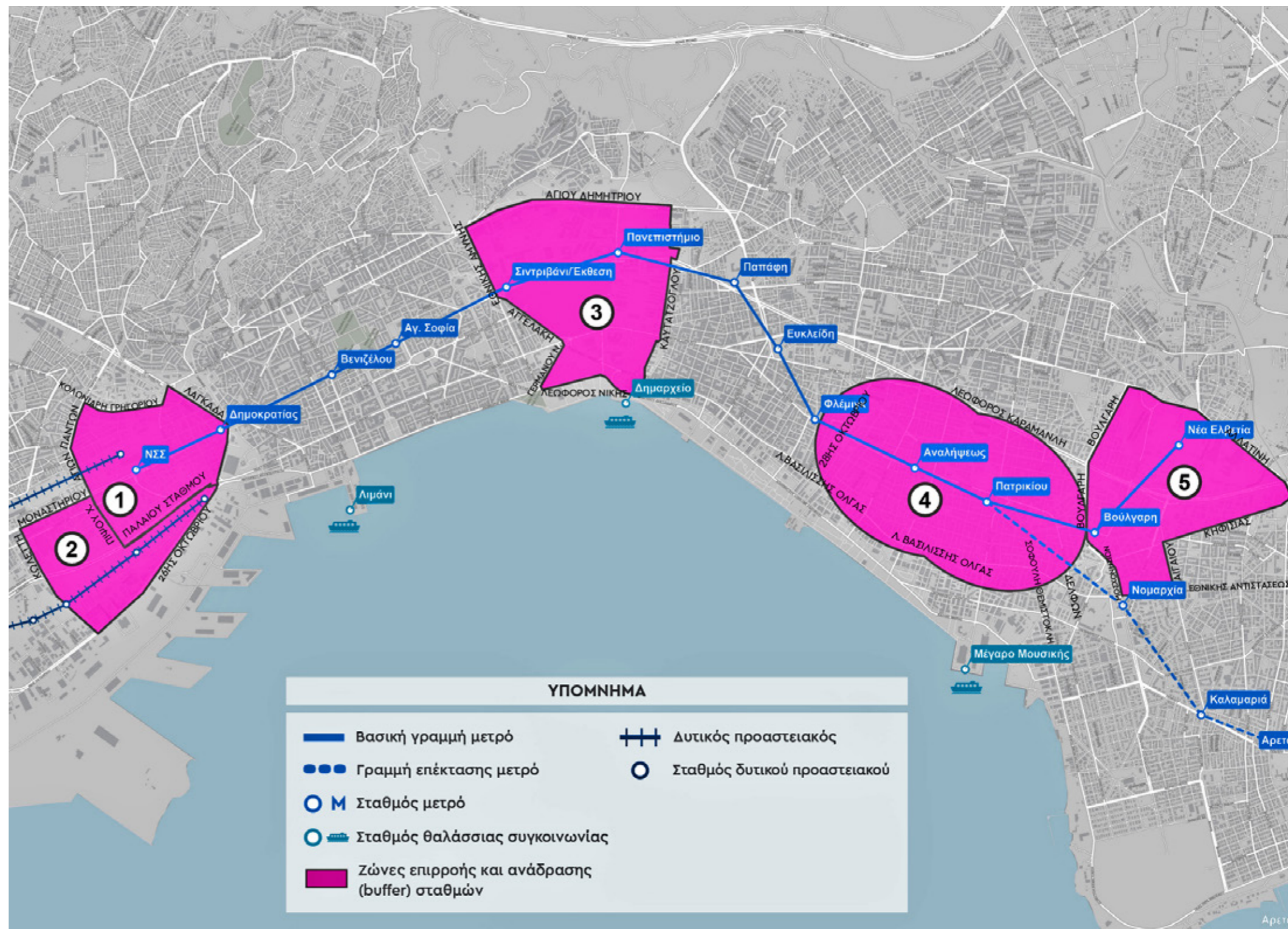
Επαναπροσδιορισμός ρόλου και λειτουργίας περιοχών Δ.Θ. στη νέα εποχή του πολυτροπικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

Η εναλλακτική στρατηγική Β εστίασε στη βελτιστοποίηση της πολυτροπικής αστικής μετακίνησης αναδεικνύοντας ρόλους σε επιλεγμένες περιοχές σε όλον τον Δήμο Θεσσαλονίκης 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 πρότεινε ένα νέο «συντακτικό» για την πόλη που εστίαζε στην προσαρμογή από τις επιπτώσεις της λειτουργίας του νέου μέσου (μετρό), και τη γεφύρωση αστικών ασυνεχειών. Οι βασικές προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούσαν σε:

- δημιουργία πέντε ζωνών επιρροής και ανάδρασης (buffer zones), εκτός του κέντρου της πόλης για τις οποίες θα έπρεπε να προβλεφθούν οι υποδομές και να διασφαλιστούν οι χώροι που απαιτούνται προκειμένου να μπορέσουν να καλύψουν τις νέες απαιτήσεις, λόγω της λειτουργίας του μετρό. Οι ζώνες επιρροής και ανάδρασης απεικονίζονται στην Εικόνα που ακολουθεί και αφορούν στις παρακάτω περιοχές:

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

Για τις περιοχές αυτές προτάθηκαν συγκεκριμένα μέτρα και υποδομές που περιγράφονται στο Παραδο-



Ζώνες επιρροής και ανάδρασης (Buffer Zones)

τέο Π2γ «Αποτελέσματα Δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης».

- δημιουργία τριών ζωνών χαμηλής κυκλοφορίας (low traffic zones)
- εμβληματική παρέμβαση στην Εγνατία οδό όπου προτάθηκε ανακατανομή δημόσιου χώρου με σκοπό τη γεφύρωση αστικών ασυνεχειών και τη μείωση της χωρητικότητας της οδού που αποδίδεται στο όχημα.

Η παρέμβαση αυτή προτάθηκε με σκοπό την ανάδειξη τριών διαφορετικών χαρακτήρων της οδού και την μετατροπή της σε οδό "πρότυπο" βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

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 (πληροφοριακές πινακίδες, έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας μέσω χρήσης κινητής τηλεφωνίας για παροχή υψηλού επιπέδου πληροφόρησης για θέματα σχετικά με την κινητικότητα στην πόλη, κλπ.)

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, μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, contra flow λεωφορειολωρίδες εκατέρωθεν της νησίδας και διάθεση του υπόλοιπου χώρου στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (δημιουργία ποδηλατοδρόμου).

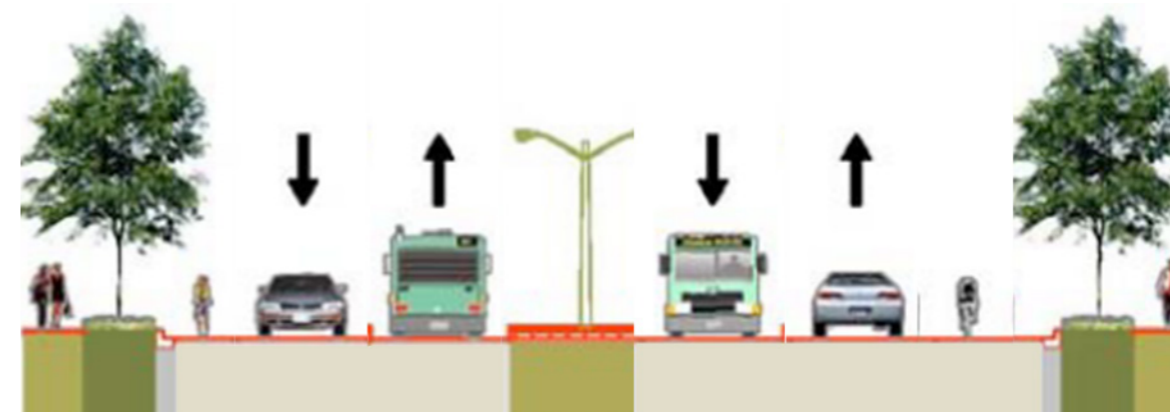
- επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων
- επέκταση δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας



Ζώνη Χαμηλής Κυκλοφορίας Ροτόντας



Εμβληματική παρέμβαση στην Εγνατία οδό



Προτεινόμενη διατομή εμβληματικής παρέμβασης στην Εγνατία οδό

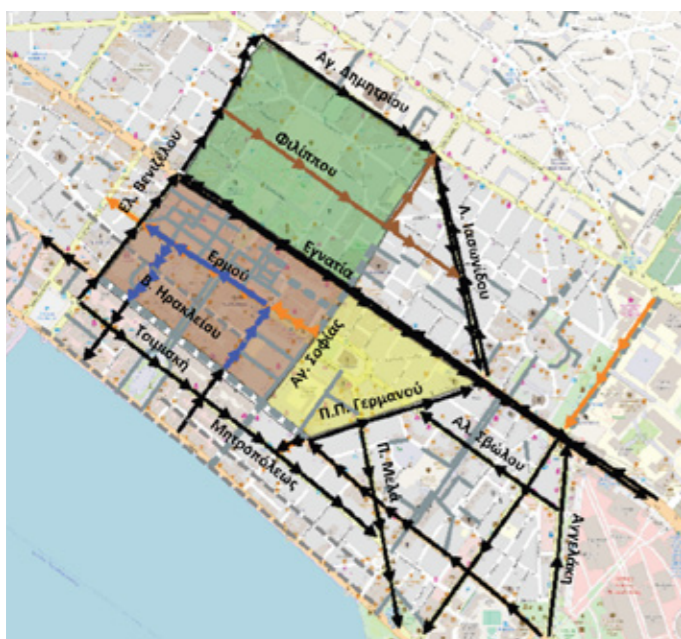
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ Γ

Έμφαση στην πολυκεντρικότητα και μερικός αποκλεισμός κέντρου

Η εναλλακτική στρατηγική Γ εστίασε στην αναζωογόνηση των κέντρων στην περιφέρεια του Δήμου και τη διασύνδεση μεταξύ τους με υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Το συντακτικό αφορούσε όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου και τις γειτονιές. Στόχος ήταν η βελτίωση της προσπελασιμότητας από τα τοπικά κέντρα προς την κεντρική περιοχή του Δήμου μέσω υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών και την αλλαγή συμπεριφοράς μετακινούμενων.

Οι βασικές προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούσαν σε:

- μερικό αποκλεισμό του κέντρου της πόλης και πεζοδρόμηση της οδού Τιμισσκή από το ύψος της οδού Π.Π. Γερμανού έως και την οδό Βενιζέλου, με σκοπό την ανάδειξη μιας νέας λειτουργίας του ιστορικού κέντρου της πόλης, πρότυπο βιώσιμης κινητικότητας και αειφόρου ανάπτυξης.



Φάσεις αποκλεισμού του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης

- Δημιουργία τοπικών κέντρων με βάση τη ζήτηση των μετακινήσεων και ανακατανομή δημόσιου χώρου σε οδούς των τοπικών κέντρων. Για τον σκοπό αυτό εντοπίστηκαν οι περιοχές που παρουσίαζαν μεγάλο αριθμό ελκόμενων μετακινήσεων, οι οποίες συνδέθηκαν με κάθετες λεωφορειακές γραμμές, ενώ προτάθηκαν παρεμβάσεις ανακατανομής δημόσιου χώρου σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες προκειμένου να δημιουργηθούν βέλτιστες διαδρομές που να συνδέουν τα τοπικά κέντρα με ήπια μέσα μεταφοράς.
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων.



Διασύνδεση τοπικών κέντρων

Για όλες τις εναλλακτικές στρατηγικές προτάθηκαν οριζόντιες πολιτικές.

Αναλυτικά οι εναλλακτικές στρατηγικές και οι οριζόντιες πολιτικές περιλαμβάνονται στο Παραδοτέο Π2γ «Αποτελέσματα Δεύτερης Διαβούλευσης για τη δημιουργία Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης».

3.5 Σύνθεση Στόχων και Δεικτών

Το όραμα από μόνο του δεν αρκεί καθώς αποτελεί μια ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμεί η πόλη. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων που παρέχει σαφήνεια σχετικά με τις αλλαγές που χρειάζεται η πόλη. Οι αλλαγές πρέπει να είναι μετρήσιμες και χρονικά ορισμένες. Οι στόχοι που επιλέγονται συσχετίζονται με αντίστοιχους δείκτες βάσει των οποίων αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων. Για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, επιλέχθηκαν οι παρακάτω δείκτες και οι τιμές στόχοι αυτών για χρονικούς ορίζοντες 5-ετίας (2023) και 10-ετίας (2028):

Στόχος	Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μέθοδος υπολογισμού	5-ετία			10-ετία	
				Τιμή έτους βάσης	Στόχος	Στόχος	Στόχος	Στόχος
Βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων/1000 κατοίκους	Καταγραφή δικτύου/ GIS και στοιχεία ΕΣΥΕ	0,02	+40%	+80%		
Βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Ημερήσια οχηματοχιλιόμετρα λεωφορείων ΔΣ στην περιοχή κάλυψης του δικτύου	% αύξηση(σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερησίων οχηματοχιλιόμετρων λεωφορείων ΔΣ	Καταγραφή δικτύου, λειτουργικά χαρακτηριστικά ΔΣ	111403	+12%	+13%		
Βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Αριθμός λεωφορείων Δ.Σ.	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των λεωφορείων	Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/φορέα διαχείρισης	514	+15%	+15%		
Βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Ικανοποίηση χρηστών Δ.Σ.	Αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του ποσοστού των χρηστών Δ.Σ. που δηλώνουν ικανοποιημένοι	Έρευνα ικανοποίησης χρηστών	8%	+40%	+50%		
Βελτίωση της προσβασιμότητας σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων/1000 κατοίκους	Καταγραφή δικτύου/ GIS και στοιχεία ΕΣΥΕ	0,04	+17%	+150%		
Βελτίωση της προσβασιμότητας σε όλη την πόλη με χρήση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης πεζών	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης πεζών/1.000 κατοίκους	Καταγραφή δικτύου/ GIS και στοιχεία ΕΣΥΕ	0,055	+5%	+7%		
Βελτίωση της προσβασιμότητας του οδικού δικτύου και των Δ.Σ. από χρήστες με ειδικές ανάγκες	Ανεμπόδιστες οδεύσεις τυφλών στην περιοχή μελέτης ΜΒΑΚ	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) ανεμπόδιστων οδεύσεων τυφλών/μήκος οδικού δικτύου	Καταγραφή δικτύου/ GIS	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ		
Βελτίωση της προσβασιμότητας του οδικού δικτύου και των Δ.Σ. από χρήστες με ειδικές ανάγκες	Ράμπες ΑμεΑ στην περιοχή μελέτης ΜΒΑΚ	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των ραμπών ΑμεΑ	Καταγραφή δικτύου/ GIS	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ		
Βελτίωση της προσβασιμότητας του οδικού δικτύου και των Δ.Σ. από χρήστες με ειδικές ανάγκες	Σύστημα πρόσβασης ΑμεΑ και επιγονάτισης στα λεωφορεία	Αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του ποσοστού των λεωφορείων (επί του συνόλου του στόλου) που διαθέτουν σύστημα πρόσβασης Αμεα και σύστημα επιγονάτισης	Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/ φορέα διαχείρισης	80%	+20%	+20%		
Αύξηση της χρήσης Δ.Σ.	Ημερήσιες μετακινήσεις με Δ.Σ.	Αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μεριδίου των ημερησίων μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Δ.Σ.	Κυκλοφοριακό μοντέλο ή έρευνα μετακινήσεων	38%	+4%	+5%		
Αύξηση της χρήσης ποδηλάτου	Ημερήσιες μετακινήσεις με ποδήλατο	Αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μεριδίου των ημερησίων μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Κυκλοφοριακό μοντέλο ή έρευνα μετακινήσεων	2%	+1%	+1%		

Στόχος	Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μέθοδος υπολογισμού	5-ετία			10-ετία	
				Τιμή έτους βάσης	Στόχος	Στόχος	Στόχος	Στόχος
Μείωση της χρήσης ΙΧ	Ημερήσιες μετακινήσεις με Ι.Χ. αυτοκίνητο	Μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μεριδίου των ημερήσιων μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με Ι.Χ. αυτοκίνητο	Κυκλοφοριακό μοντέλο ή έρευνα μετακινήσεων	35%	-8%	-9%		
Μείωση της χρήσης ΙΧ εντός του αστικού κέντρου	Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα ώρας αιχμής με Ι.Χ	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερήσιων διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων ώρας αιχμής με Ι.Χ. εντός του αστικού κέντρου/χιλιόμετρα οδικού δικτύου αστικού κέντρου	Κυκλοφοριακό μοντέλο	900	-5%	-6%		
Απόδοση δημόσιου χώρου	Δημόσιοι και ανοιχτοί χώροι	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) της κάλυψης (τ.μ.) σε δημόσιους και ανοιχτούς χώρους	Καταγραφή χρήσεων γης/GIS	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ	Από ανάδοχο ΜΒΑΚ		
Ενίσχυση της οικονομίας της πόλης	Συμμετοχή του τομέα των μεταφορών και της αποθήκευσης στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν του Νομού	Αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) της συμμετοχής του τομέα των μεταφορών και της αποθήκευσης στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν του Νομού	ΕΣΥΕ					
Μείωση οδικών ατυχημάτων	Ετήσιος αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του ετήσιου αριθμού των ετήσιων θανάτων από τροχαία ατυχήματα/1000 κατοίκους	ΕΣΥΕ	0,034	-50%	-75%		
Μείωση οδικών ατυχημάτων	Ετήσιος αριθμός σοβαρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του ετήσιου αριθμού σοβαρών τραυματιών από τροχαία ατυχήματα/1000 κατοίκους	ΔΟΤΑ/ΕΣΥΕ	0,02	-50%	-75%		
Μείωση οδικών ατυχημάτων	Ετήσιος αριθμός ελαφρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του ετήσιου αριθμού ελαφρά τραυματιών από τροχαία ατυχήματα/1000 κατοίκους	ΔΟΤΑ/ΕΣΥΕ	2,5	-30%	-50%		
Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα λεωφορείων ΔΣ χαμηλών ρύπων	Αύξηση του αριθμού των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων που εκτελούνται από λεωφορεία χαμηλών ρύπων	Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/ φορέα διαχείρισης	0	περίπου 16500	περίπου 25000		
Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Ετήσιος αριθμός ημερών υπέρβασης της συγκέντρωσης PM10 στο αστικό κέντρο	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερών υπέρβασης της συγκέντρωσης PM10 από τα 50 μg/m3 στο αστικό κέντρο	Σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων	61 (*2016)	-5%	-10%		

* για την περιοχή κάλυψης του δικτύου Δ.Σ. και κατηγοριών παρέμβασης.

4.1 Εισαγωγή

Μετά τον καθορισμό του οράματος, τη σύνθεση των εναλλακτικών στρατηγικών βιώσιμης κινητικότητας και τον καθορισμό των στόχων και δεικτών για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, επιλέχθηκε η βέλτιστη στρατηγική πακέτου μέτρων μέσα από τη διαδικασία αξιολόγησης από τους φορείς και την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου. Στη συνέχεια, το IMET σε συνεργασία με τον Δήμο συνέθεσε τα χρονικά σενάρια, τα οποία απαντούσαν στην στρατηγική αυτή, λάμβαναν υπόψη τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ, εξυπηρετούσαν το όραμα και τους στόχους και βασίζονταν στις υποδομές και τα μέτρα που ήδη έχουν προγραμματιστεί ή υλοποιούνται στην πόλη. Τα χρονικά σενάρια εξέτασαν διάφορες υποδομές και μέτρα ενώ κατέληξαν σε αυτά που φαίνεται να αγγίζουν περισσότερο τους επιθυμητούς στόχους της πόλης. Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται αναλυτικά στις ενότητες που ακολουθούν.

4.2 Επιλογή της βέλτιστης στρατηγικής πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με τους φορείς

Η βέλτιστη στρατηγική επιλέχθηκε μετά από αξιολόγηση των εναλλακτικών στρατηγικών από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης και το Δίκτυο Φορέων.

4.2.1 Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών και μέτρων από τους φορείς

Το Δίκτυο Φορέων κλήθηκε να τοποθετηθεί ως προς τις εναλλακτικές στρατηγικές πακέτων μέτρων στο τέλος της δεύτερης Διαβούλευσης και να τις ιεραρχήσει δηλώνοντας έτσι την επιθυμητή. Για τον σκοπό αυτό, σχεδιάστηκε από το IMET ένα σύντομο ερωτηματολόγιο υπό τη μορφή διλημάτων σχετικά με τις στρατηγικές που παρουσιάστηκαν. Τόσο από τις τοποθετήσεις όσο και από τις απαντήσεις των φορέων έγινε σαφές πως η εναλλακτική στρατηγική Β είναι η προτιμητέα με την προσθήκη όμως κάποιων μέτρων που περιλάμβανε η στρατηγική Γ.

4.2.2 Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών και μέτρων από την Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης

Η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης ιεράρχησε τις στρατηγικές προσεγγίσεις βάσει της μεθοδολογίας αξιολόγησης PROMETHEE, η οποία χρησιμοποιήθηκε για να εξετάσει την επιρροή που έχει κάθε εναλλακτική στρατηγική στις προτεραιότητες με τις οποίες συντάχθηκε το όραμα του Δήμου. Το κάθε μέλος της ομάδας ΣΒΑΚ, βαθμολόγησε την κάθε στρατηγική και την κάθε παρέμβαση λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο με τον οποίο αυτές απαντούσαν στις προτεραιότητες της περιοχής μελέτης. Χρησιμοποιώντας την κλίμακα από 1 έως 7 (όπου 1 καμία επιρροή, 7 μέγιστη επιρροή) η ομάδα ΣΒΑΚ, αξιολόγησε τις τρεις εναλλακτικές στρατηγικές με βάση την ένταση με την οποία κάθε στρατηγική επηρέαζε τις προτεραιότητες.

Η ιεράρχηση των τριών στρατηγικών όπως προέκυψε από την παραπάνω μεθοδολογία παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ	
	Εναλλακτική Στρατηγική Γ
1	Έμφαση στην πολυκεντρικότητα και μερικός αποκλεισμός κέντρου
	Εναλλακτική Στρατηγική Β
2	Επαναπροσδιορισμός ρόλου και λειτουργίας περιοχών Δ.Θ. στη νέα εποχή του πολυτροπικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών
	Εναλλακτική Στρατηγική Α
3	Βιώσιμη διασύνδεση παρεμβάσεων αναβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος και έξυπνη διαχείριση κυκλοφορίας

Ός προς τις ίδιες προτεραιότητες αξιολογήθηκαν με την ίδια κλίμα συγκεκριμένες παρεμβάσεις που είχαν προταθεί στις εναλλακτικές στρατηγικές, με σκοπό να γίνει εμφανής η πιθανή ανάγκη για εφαρμογή κάποιας συγκεκριμένης παρέμβασης, η οποία θα θεωρούταν σημαντική, ανεξάρτητα από την επιλογή της στρατηγικής που επρόκειτο να ακολουθηθεί. Η τελική ιεράρχηση στις δέκα (10) βασικότερες παρεμβάσεις που εξετάστηκαν αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	
1	Αναπλάσεις στις ζώνες επιρροής των τερματικών σταθμών
2	Πεζοδρόμηση του τμήματος του κέντρου και της Τιμισκίη
3	Επανασχεδιασμός της Εγνατίας οδού
4	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε βασικούς άξονες της πόλης
5	Δημιουργία εγκάρσιων λεωφορειακών γραμμών
6	Πλήρης πεζοδρόμηση της Αγίας Σοφίας από Λεωφ. Νίκης έως Αχειροποίητο
7	Δημιουργία δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης
8	Ανάπλαση οδών με στόχο τη διασύνδεση τουριστικών σημείων
9	Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Αγ. Σοφίας με ανοιχτό το ρεύμα καθόδου/ανόδου από Εγνατία έως Ερμού
10	Ανάπλαση τοπικών εμπορικών κέντρων και διασύνδεση τους με ήπιες υποδομές

Από τα συνολικά αποτελέσματα των ροών προτιμήσεων, για το σύνολο των στρατηγικών και κριτηρίων, φάνηκε αρχικά η προτίμηση της ομάδας ΣΒΑΚ του Δήμου για τη σύνθεση χρονικών σεναρίων που θα βασιζόταν στην τρίτη στρατηγική, δηλαδή στη δυναμική παραχώρηση οδικού χώρου στους πεζούς και στον σταδιακό αποκλεισμό του κέντρου της πόλης.

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα κατάταξης των εναλλακτικών παρεμβάσεων κατέδειξαν πως ο αποκλεισμός του κέντρου της πόλης σε συνδυασμό με νέες χρήσεις που θα αποδοθούν στους τερματικούς σταθμούς του μετρό και στην περιοχή της ΔΕΘ, θα οδηγήσουν σε αλλαγή της εικόνας της πόλης σύμφωνα με το όραμα και τους στόχους που έχουν τεθεί.

Τα αποτελέσματα κατάταξης των εναλλακτικών παρεμβάσεων φαίνεται να εμφανίζονται σε πλήρη συνέχεια με την επιλογή της τρίτης προσέγγισης. Ο αποκλεισμός ενός κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου, συμπεριλαμβανομένης της Τιμισκίη 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 πο-

δηλατοδρόμων και ένα πυκνό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, θα αποτελέσουν την αδιαπραγμάτευτη βάση των χρονικών σεναρίων που θα διαμορφωθούν. Τα παραπάνω θα αποτελέσουν τη βάση για τη σταδιακή διαμόρφωση του κέντρου της πόλης σε ένα αστικό περιβάλλον **“ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό στους κατοίκους και τους επισκέπτες, 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”** σε πλήρη συμφωνία με το όραμα της πόλης.

Από τη διαδικασία αξιολόγησης των εναλλακτικών στρατηγικών και πακέτων μέτρων τόσο από τους φορείς όσο και από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου έγινε σαφής η επιλογή της μίξης στρατηγικών, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο σύνταξης των χρονικών σεναρίων, ελέγχοντας την εφικτότητα και ωριμότητα των προτεινόμενων μέτρων.

4.3 Παρουσίαση τελικών εναλλακτικών χρονικών σεναρίων

Τα χρονικά σενάρια συντάχτηκαν λαμβάνοντας υπόψη τις παρακάτω παραμέτρους:

- Ωριμότητα**, όπου λήφθηκαν υπόψη τα έργα υποδομής που βρίσκονται υπό το καθεστώς υλοποίησης ή στο στάδιο σχεδιασμού



Στάδιο Σχεδιασμού Μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- ii. **Αποτελέσματα της μεθοδολογίας αξιολόγησης PROMETHEE**, όπως αυτή περιεγράφηκε παραπάνω
- iii. **Ιεράρχηση** των εναλλακτικών στρατηγικών από το Δίκτυο Φορέων
- iv. **Αποτελέσματα προσομοιώσεων του κυκλοφοριακού μοντέλου και αξιολόγησης αυτών με σκοπό την προώθηση μη ανταγωνιστικών παρεμβάσεων**. 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 παρεμβάσεων, με κριτήριο την εύρεση της βέλτιστης εκείνης λύσης που περιλαμβάνει υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών που δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους.
- v. **Στόχος επίτευξης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας**. Βασική αρχή για τη σύνθεση των χρονικών σεναρίων αποτέλεσε η βελτίωση του μεταφορικού συστήματος του Δήμου Θεσσαλονίκης προς την κατεύθυνση της επίτευξης των αρχών της βιωσιμότητας και του οράματος και επιμέρους στόχων του ΣΒΑΚ του Δ.Θ.

Για τους χρονικούς ορίζοντες 2023 και 2028, τα τελικά σενάρια περιλαμβάνουν συγκεκριμένα πακέτα μέτρων που αφορούν σε πέντε διαφορετικές θεματικές ενότητες:

- Ανάπλαση αστικού περιβάλλοντος
- Βελτίωση οδικού δικτύου-Διαχείριση κυκλοφορίας
- Δίκτυο ποδηλάτων
- Αναδιάρθρωση συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών
- Διαχείριση στάθμευσης

Τα προτεινόμενα μέτρα κάθε θεματικής ενότητας αποτελούν παρεμβάσεις εναλλακτικών πολιτικών διαχείρισης της κινητικότητας, οι οποίες και αποτυπώθηκαν στη λογική της βιώσιμης διασύνδεσης ενός αναβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος, του επαναπροσδιορισμού του ρόλου του Δήμου εντός ενός νέου πολυτροπικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, της έμφασης στην πολυκεντρικότητα του Δήμου και του μερικού αποκλεισμού του κέντρου.

Τα μέτρα που επιλέχθηκαν, εστίασαν στην ανακατανομή του δημόσιου χώρου σε σημαντικούς οδικούς άξονες, στη διάθεση επιπλέον χώρου για μετακινήσεις με ποδήλατο, στις πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις για την ασφαλέστερη και πιο ευχάριστη πεζή μετακίνηση, στην αναδιάρθρωση των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (σε συνδυασμό με την έναρξη λειτουργίας του μετρό) για την προώθηση της μετακίνησης με δημόσια μέσα μεταφοράς, αλλά και στην προώθηση πολυτροπικών μετακινήσεων, με την παράλληλη υποστήριξη χώρων park and ride.

Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2023

▶ Ανάπλαση αστικού περιβάλλοντος

Τα μέτρα ανάπτυξης αστικού περιβάλλοντος, προτάθηκαν με σκοπό τη λειτουργική διασύνδεση των αναπλάσεων που υλοποίησε ο Δήμος τα τελευταία χρόνια και συνεχίζει να υλοποιεί μέσα από τη δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων, διαδρόμων πεζών και τουριστικών διαδρομών παρέχοντας ενοποιημένη εμπειρία περιβαλλοντικά φιλικής μετακίνησης που στηρίζει τη βιώσιμη κινητικότητα.

Στον χρονικό ορίζοντα 2023, λήφθηκαν υπόψη όλα τα έργα αναπλάσεων που υλοποίησε ο Δήμος τα τελευταία χρόνια καθώς και τα έργα που είναι προγραμματισμένα να ολοκληρωθούν εντός της πενταετίας τα οποία περιλαμβάνονται στην παρακάτω λίστα:

- Ανάδειξη του άξονα Δημ. Γούναρη - Αναβάθμιση οδού Στρ. Καλλάρη και πλατείας Φαναριωτών
- Διαμόρφωση Τουριστικού Περιπάτου: Ανάπλαση οδού Αποστόλου Παύλου από Κασσάνδρου μέχρι Αγίου Δημητρίου (Τούρκικο Προξενείο) και από Αγίου Δημητρίου έως Μανωλάκη Κυριακού
- Ανάπλαση οδού Στουρνάρα από την οδό Ερατούς έως την πλατεία Μουσχουντή στα πλαίσια της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου κατά μήκος των Βυζαντινών Τειχών
- Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου και Συναγωγής Γιαντ Λεζικάρν (οδοί Αγίου Μηνά, Βασ. Ηρακλείου)
- Διαμόρφωση ασφαλών προσβάσεων και Ανάδειξη Κτιρίων Ειδικού Ενδιαφέροντος: Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου - Αγίου Μηνά και Συναγωγής Γιαντ Λεζικάρν - Βασιλέως Ηρακλείου
- Διαμόρφωση ασφαλών προσβάσεων και Ανάδειξη Κτιρίων Ειδικού Ενδιαφέροντος: Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Γενί Τζαμί - Αρχαιολογικού Μουσείου, Εδμόνδου Ροστάν, Ζαΐμη - Πραξιτέλους
- Ανάπλαση περιοχής τμήματος οδού Κάστρων μεταξύ των ανατολικών ρωμαϊκών και βυζαντινών τειχών και των διατηρητέων, κτίριο Αξυλιθιώτη και Κοιμητηρίων Διαμαρτυρομένων και Αρμενίων
- Ανάπλαση πλατείας Μαβίλη με στοιχεία βιοκλιματικού σχεδιασμού
- Ανάπλαση περιοχής όπισθεν Ν. Δικαστηρίων
- Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Ελευθερίας
- Ανάδειξη του άξονα Αχειροποιήτου - Αγίας Σοφίας από Τσιμισκή έως Λεωφόρο Νίκης

Οι περιοχές ανάπτυξης προτάθηκε να συνδεθούν μεταξύ τους μέσα από συγκεκριμένες παρεμβάσεις που



εξυπηρετούν και διευκολύνουν τις ανάγκες για ασφαλή και εναλλακτική πράσινη μετακίνηση. Οι προτεινόμενες υποδομές περιέλαβαν

» Δημιουργία τουριστικών διαδρομών

Οι διαδρομές περιλαμβάνουν τις περιοχές Άνω Λαδάδικα, την παραδοσιακή αγορά Βλάλη, το Μπεζεστένι και την ευρύτερη περιοχή της πλατείας Μαβίλη. Κοινό χαρακτηριστικό γνώρισμα των περιοχών αυτών είναι το ιδιαίτερο ιστορικό ενδιαφέρον που παρουσιάζουν και απώτερος σκοπός της δημιουργίας τους είναι η ανάδειξή τους σε συνδυασμό με τη διασύνδεσή τους με τις υπόλοιπες αναπλάσεις και η αναβάθμιση της γενικότερης εικόνας του περιβάλλοντος αστικού ιστού.



» Διαδρομές πεζών (Δ.Π.)

Συνολικά προτάθηκε η δημιουργία πέντε Διαδρομών Πεζών στο κέντρο της πόλης και έξι ανατολικά του Δήμου Θεσσαλονίκης οι οποίες εμπεριέχουν τις τουριστικές διαδρομές. Οι Διαδρομές Πεζών είτε διασχίζουν υφιστάμενους πεζοδρόμους, ή δρόμους με πλατιά πεζοδρόμια ή δρόμους με έλλειψη της κατάλληλης υποδομής, στους οποίους ο Δήμος θα πρέπει να παρέμβει προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές και οι συνθήκες χρήσης των υποδομών αυτών.

» Διαμόρφωση έξυπνων διαβάσεων

Σκοπός είναι την ανάσχεση της ταχύτητας των οχημάτων και η διευκόλυνση της ασφαλούς διέλευσης πεζών. Η διαμόρφωση έξυπνων διαβάσεων μπορεί να γίνει

με υπερύψωση τμήματος του οδοστρώματος κυκλοφορίας, με την τοποθέτηση ειδικού φωτισμού και με τη χρήση συστημάτων έξυπνων τεχνολογιών (συστήματα ηχητικής ή οπτικής ειδοποίησης). Συνολικά προτάθηκε η διαμόρφωση έξυπνων διαβάσεων σε τριάντα τρεις κόμβους του οδικού δικτύου οι οποίοι εμπεριέχονται στις διαδρομές πεζών και τις τουριστικές διαδρομές.



» Εμβληματική παρέμβαση Εγνατίας οδού

Το μέτρο αυτό προτάθηκε με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου της οδού και την ανάδειξη τριών διαφορετικών χαρακτήρων, ώστε να μετατραπεί σε οδό

“πρότυπο” βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η αναδιαμόρφωση της Εγνατίας όπως αυτή περιεγράφηκε στην Εναλλακτική στρατηγική Β (κεφάλαιο 3), οδήγησε σε μείωση της χωρητικότητάς της αλλά όπως φάνηκε από την ανάλυση δεικτών της ζήτησης στρέφει τις συνολικές μετακινήσεις της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης από το ΙΧ προς τις ΔΣ, με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος των Δήμων και του επιπέδου ζωής

► Βελτίωση οδικού δικτύου – Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας

Τα μέτρα που προτάθηκαν με σκοπό τη βελτίωση του οδικού δικτύου και την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας αφορούσαν σε

» Αναδιαμόρφωση κόμβων/προγραμματών σηματοδότησης κατά μήκος των οδικών αξόνων

- Γ' Σεπτεμβρίου
- Μ. Μπότσαρη
- Π. Συνδίκια
- Α. Σταύρου
- Μ. Ψελλού
- Απ. Παύλου

» Μονοδρομήσεις και Αμφιδρομήσεις οδών

Με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου των οδών και την απόδοση χώρου σε εναλλακτικές μορφές μετακίνησης

- Μονοδρόμηση Μ. Μπότσαρη με κατεύθυνση προς Μ. Αλεξάνδρου από Αν. Θράκης έως Μ. Αλεξάνδρου
- Μονοδρόμηση Π. Συνδίκια & Αλ. Σταύρου με κατεύθυνση προς Κανάρη από Μ. Αλεξάνδρου έως Κανάρη
- Αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Ολυμπιάδος στο τμήμα από τον κόμβο Ευαγγελίστριας μέχρι τη συμβολή των οδών Απ. Παύλου και Κασσάνδρου, λόγω πεζοδρόμησης της οδού Απ. Παύλο (Αγ. Δημητρίου έως Ολυμπιάδος)



» Διάνοιξη οδού

Διάνοιξη της οδού Μιχαήλ Ψελλού από Αλατίνη έως Λεωφόρο Κωνσταντίνου Καραμανλή – Αθανασίου Καυελλόπουλου

» Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων

» Εκτεταμένες μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία με χαμηλές ταχύτητες (20-30χλμ/ώρα)

Οι οδοί θα διευκολύνουν περαιτέρω τις ανάγκες για εναλλακτική και πράσινη μετακίνηση και θα εναρμονίσουν τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και αυτοκινήτων.

Οι οδοί που προτάθηκαν να μετατραπούν σε πεζόδρομους και οδοί ήπιας κυκλοφορίας αποτυπώνονται στον χάρτη και περιλαμβάνονται στο Παραδοτέο Π2δ “Αποτελέσματα Κυκλοφοριακού Μοντέλου για την αξιολόγηση των τελικά προτεινόμενων σεναρίων κυκλοφοριακής διαχείρισης”.

» Δημιουργία Ζώνης Χαμηλής Κυκλοφορίας στην περιοχή της Ροτόντας

Στόχος είναι η αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού ιστού σε γειτονιά μεικτών χρήσεων γης, η διαχείριση διαμπερούς και οχλούσας κυκλοφορίας καθώς και η αύξηση της προσπελασιμότητας με βιώσιμα μέσα μεταφοράς στην περιοχή που χαρακτηρίζεται από πολλά και σημαντικά ιστορικά μνημεία.

» Κατασκευή ξύλινης επέκτασης (Deck) στην παλιά παραλία

Ως στόχο έχει την **ανάπλαση της παλιάς παραλίας** από τον Λευκό Πύργο μέχρι και το λιμάνι, προκειμένου και τη δημιουργία επιπλέον ελεύθερου δημόσιου χώρου για τους πολίτες. Το μέτρο αυτό σε συνδυασμό με την μετατροπή της Λεωφόρου Νίκης (από το ύψος της οδού Βενιζέλου έως και την οδό εθν. Αμύνης) σε οδό ήπιας



κυκλοφορίας έχει σκοπό την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου και την απόδοση δημόσιου χώρου στις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης καθώς η τωρινή κατάσταση λειτουργίας της οδού και το πεζοδρομημένου τμήματος της παραλίας δεν το επιτρέπει.

► Δίκτυα ποδηλάτων

Για την ενίσχυση των εναλλακτικών και πράσινων μετακινήσεων και τη διασύνδεση των αναπλάσεων προτάθηκε

» Επανεξέταση και αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων

» Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου στα οδικά τμήματα

- Κλεάνθους από Γ. Λαμπράκη έως Παπάφη
- Παπάφη από Κλεάνθους έως Καυταντζόγλου
- Θ. Σοφούλη από Βασ. Όλγας έως Αργοναυτών

► Αναδιάρθρωση συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

Η εισαγωγή και λειτουργία των δύο γραμμών μετρό το 2023, θα δημιουργήσει νέες ανάγκες σχεδιασμού του συστήματος ΔΣ και ιδίως σε ό,τι αφορά στην τροφοδότηση του νέου μέσου. Για τον λόγο αυτό προτάθηκε αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών Δημοσίας Συγκοινωνίας της ΠΕ Θεσσαλονίκης που βασίζεται στον γενικότερο εξορθολογισμό, επαναπροσδιορισμό της χάραξης, τη βελτίωση των χαρακτηριστικών και του προγραμματισμού του υφιστάμενου δικτύου, όπου απαιτείται, καθώς επίσης και τη δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών που συμπληρώνουν το δίκτυο Δ.Σ. Η αναδιάρθρωση του συστήματος Δ.Σ. που σχεδιάστηκε και μελετήθηκε από το IMET περιέλαβε

- **4 γραμμές κορμού** (γραμμές υψηλής συχνότητας που διασυνδέουν σημεία σημαντικής ζήτησης ΔΣ)
- **10 κάθετες τροφοδοτικές γραμμές** (γραμμές διασύνδεσης περιοχών με το παραλιακό μέτωπο και με κάθετη κατεύθυνση, που σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους διασυνδέονται, άμεσα ή σε κοντινή απόσταση, με έναν ή περισσότερους σταθμούς Μετρό)
- **21 τοπικές τροφοδοτικές γραμμές** (γραμμές τοπικής εμβέλειας που σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους διασυνδέονται, άμεσα ή σε κοντινή απόσταση, με έναν ή περισσότερους σταθμούς Μετρό)
- **8 περιφερειακές τροφοδοτικές γραμμές** (γραμμές περιφερειακής εμβέλειας που, αφενός παρέχουν διασύνδεση των εξωτερικών περιοχών της Περιφε-

ρειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης με τους κεντρικούς Δήμους της ευρύτερης Θεσσαλονίκης)

- **6 τοπικές γραμμές** (γραμμές τοπικής εμβέλειας δεν διασυνδέονται με σταθμούς του Μετρό)

Η νέα χάραξη των λεωφορειακών γραμμών εξέτασε και πρότεινε αλλαγές στη χωροθέτηση στάσεων και τη δημιουργία χώρων τερματικών σταθμών στην

- ευρύτερη περιοχή του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού
- περιοχή του Πανεπιστημίου
- περιοχή της Νέας Ελβετίας

► Στάθμευση

Ως πιθανοί χώροι Park & Ride προτάθηκαν αυτοί που μπορούν να υποστηρίξουν μια πολιτική δωρεάν στάθμευσης

- Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (500 θέσεις στάθμευσης)
- Νέα Ελβετία (650 θέσεις στάθμευσης)
- Περιοχή Μίκρας (1000 θέσεις στάθμευσης)

► Οριζόντιες πολιτικές/ Υποστηρικτικά μέτρα

» Οργάνωση συστήματος αστικών διανομών

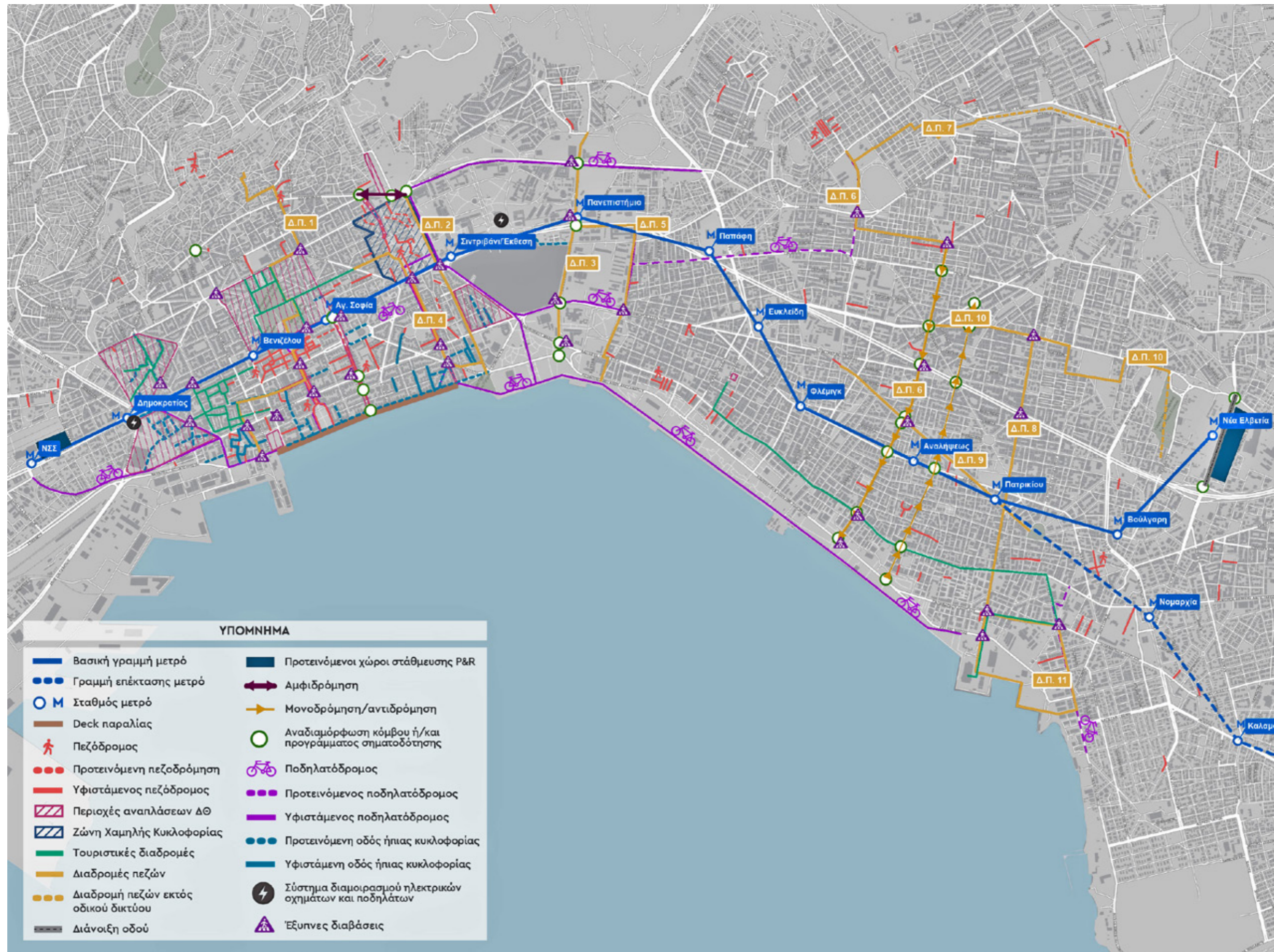
- ένταξη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης με σκοπό την καλύτερη εποπτεία και χρήση τους
- θέσπιση νυχτερινού ωραρίου διανομής εμπορευμάτων

» Προώθηση ηλεκτροκίνησης

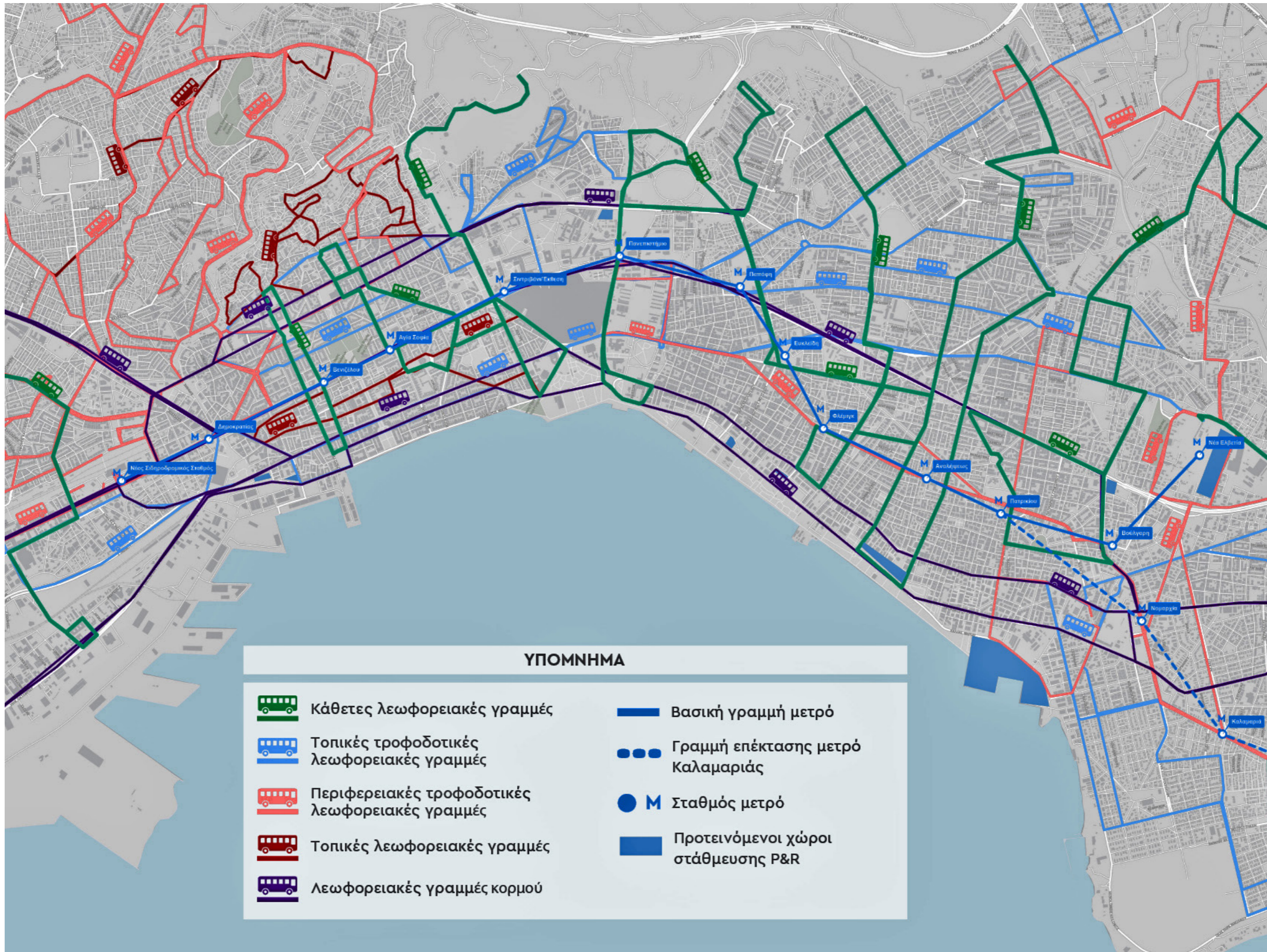
- διασφάλιση συγκεκριμένων χώρων για τη δημιουργία υποδομών φόρτισης για ηλεκτρικά κοινόχρηστα οχήματα

» Στάθμευση

- διερεύνηση δυνατότητας επιδοτήσεων για χρήση χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές που βρίσκονται πλησίον των τερματικών εγκαταστάσεων του μετρό
- διερεύνηση δυνατότητας να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη ελαφρών κατασκευών στάθμευσης σε κενά οικόπεδα.



Προτεινόμενες παρεμβάσεις για τον χρονικό ορίζοντα 2023



Προτεινόμενη αναδιάρθρωση συστήματος Δ.Σ.

Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2028

▶ Ανάπλαση αστικού περιβάλλοντος

Για τον χρονικό ορίζοντα 2028, προτάθηκαν οι παρακάτω αναπλάσεις περιοχών που αφορούν είτε σε προγραμματισμένες και υπό σχεδιασμό αναπλάσεις ή σε αναπλάσεις περιοχών Ειδικών Χωρικών Σχεδίων:

- Ανάπλαση περιοχής Ευαγγελίστριας
- Ανάπλαση περιοχής Πεδίου του Άρεως
- Ολοκλήρωση ανάπλασης άξονα Αγ. Σοφίας - Αχειροποιήτος
- Μελέτη και ανάπτυξη περιοχής μεγάρου μουσικής - Ποσειδώνιο - Μύλοι Αλλατίνη - Κελλάριος Όρμος
- Λαχανόκηποι
- Νοτιοανατολική Πύλη - Νέα Ελβετία - Κεραμεία Αλλατίνη
- ΔΕΘ
- Γήπεδο ΠΑΟΚ

▶ Βελτίωση οδικού δικτύου - Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας

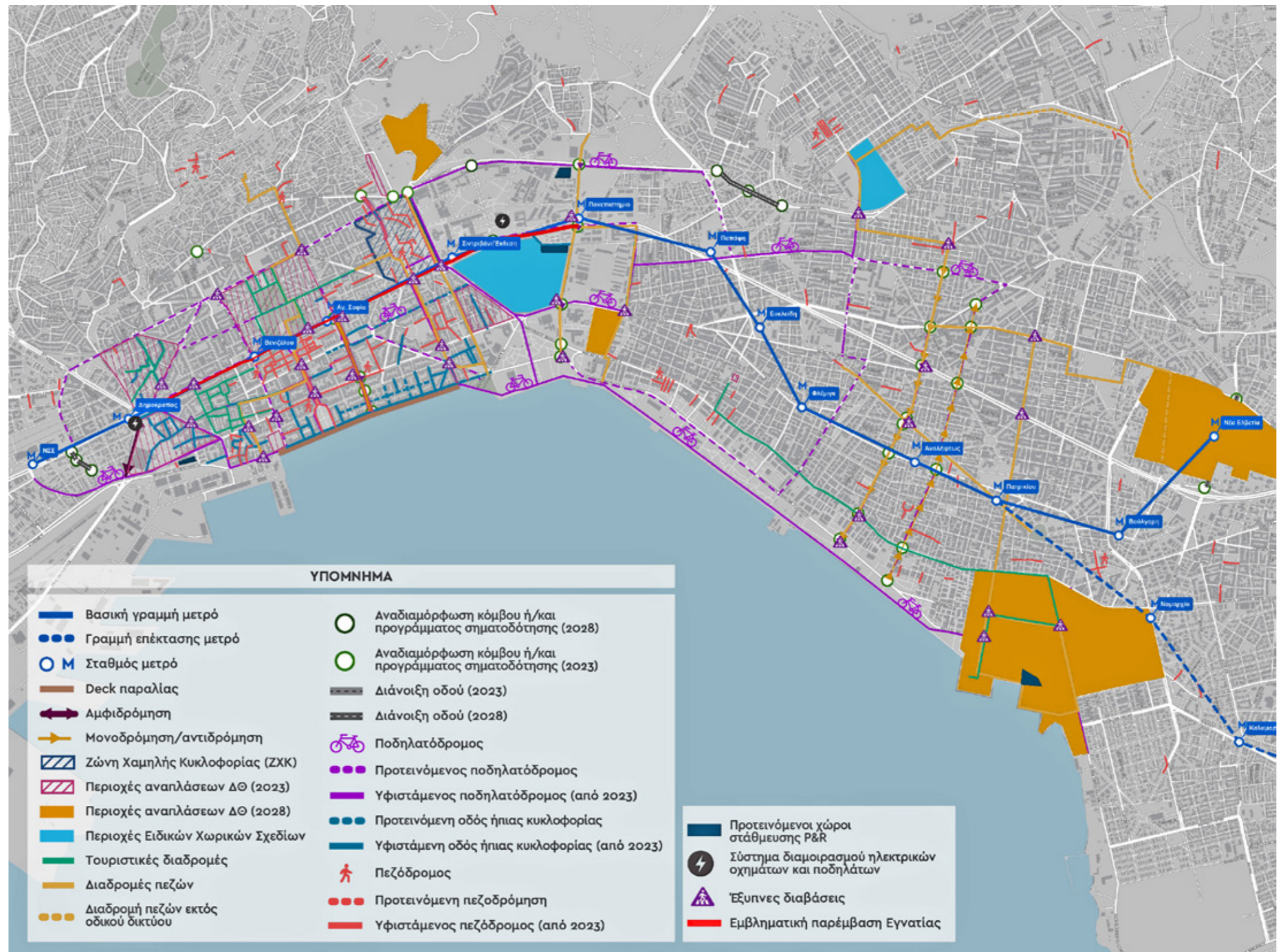
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις της κατηγορίας αυτής είναι:

- Η πεζοδρόμηση της οδού Τιμισική στο τμήμα της από Π.Π. Γερμανού έως Ελ. Βενιζέλου, ως κομμάτι της στρατηγικής μερικού αποκλεισμού του κέντρου της πόλης
- Η μονοδρόμηση της Εθν. Αμύνης από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου (ρεύμα ανόδου) και η ταυτόχρονη δι-απλάτυνση πεζοδρομίων
- Η αμφιδρόμηση της 26ης Οκτωβρίου

▶ Δίκτυο ποδηλάτων

• Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο με την κατασκευή επιπλέον 19,5 χλμ στην έκταση της περιοχής παρέμβασης.

- ▶ 28ης Οκτωβρίου από Κων/πόλεως έως Μ. Αλεξάνδρου
- ▶ Αγ. Δημητρίου από Λαγκαδά έως Εθν. Αμύνης
- ▶ Αγίας Σοφίας από Λ. Νίκης έως Φιλίππου
- ▶ Αλ Σταύρου από Παπαναστασίου έως Κανάρη
- ▶ Β. Ηρακλείου - Αγ. Θεοδώρας από Δωδεκανήσου έως Αγ. Σοφίας
- ▶ Βενιζέλου από Αγ. Δημητρίου έως Λ. Νίκης
- ▶ Εγνατία από Δωδεκανήσου έως Καυταντζόγλου
- ▶ Κανάρη από Π. Συνδίκια έως Παπάφη
- ▶ Κλεάνθους από Παπάφη έως Κωνσταντινουπόλεως
- ▶ Παπάφη από Κανάρη έως Κλεάνθους
- ▶ Καραολή & Δημητρίου από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου
- ▶ Κατσιμίδα από Παπάφη έως Αγ. Δημητρίου
- ▶ Κρυστάλλη - Φιλίππου από Καραολή & Δημητρίου έως Δ. Γούναρη



Προτεινόμενες παρεμβάσεις για τον χρονικό ορίζοντα 2028

- ▶ Κωνσταντινουπόλεως από Κλεάνθους έως 28ης Οκτωβρίου
- ▶ Μ. Αλεξάνδρου από 3ης Σεπτεμβρίου έως 25ης Μαρτίου
- ▶ Μ. Καλού - Δραγουμάνου από Λαγκαδά έως Μοναστηρίου

- ▶ Μακένζι Κινγκ - Παύλου Μελά από Αγ. Σοφίας έως Λ. Νίκης
- ▶ Σβώλου - Κεραμοπούλου από Αγγελάκη έως Αγ. Σοφίας
- ▶ Μπότσαρη από Μ. Αλεξάνδρου έως Παπαναστασίου

- ▶ Π. Συνδίκια από Μ. Αλεξάνδρου έως Παπαναστασίου



Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτων.

► Σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών

Η ένταξη της Θαλάσσιας συγκοινωνίας και του Δυτικού Προαστιακού στο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών της πόλης επέφερε κάποιες τροποποιήσεις στη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη διασύνδεση μεταξύ των διαφορετικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Η τροποποίηση αφορούσε κυρίως στην τροφοδότηση των σταθμών της Α' Φάσης του Δυτικού Προαστιακού

► Στάθμευση

Προτάθηκαν τέσσερις επιπλέον χώροι Park & Ride:

- Α.Π.Θ. (2000 θέσεις στάθμευσης)
- Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης (200 θέσεις στάθμευσης)
- Κουντουριώτου-Καρατάσου (200 θέσεις στάθμευσης)
- ΔΕΘ (1000 θέσεις στάθμευσης)

► Οριζόντιες πολιτικές

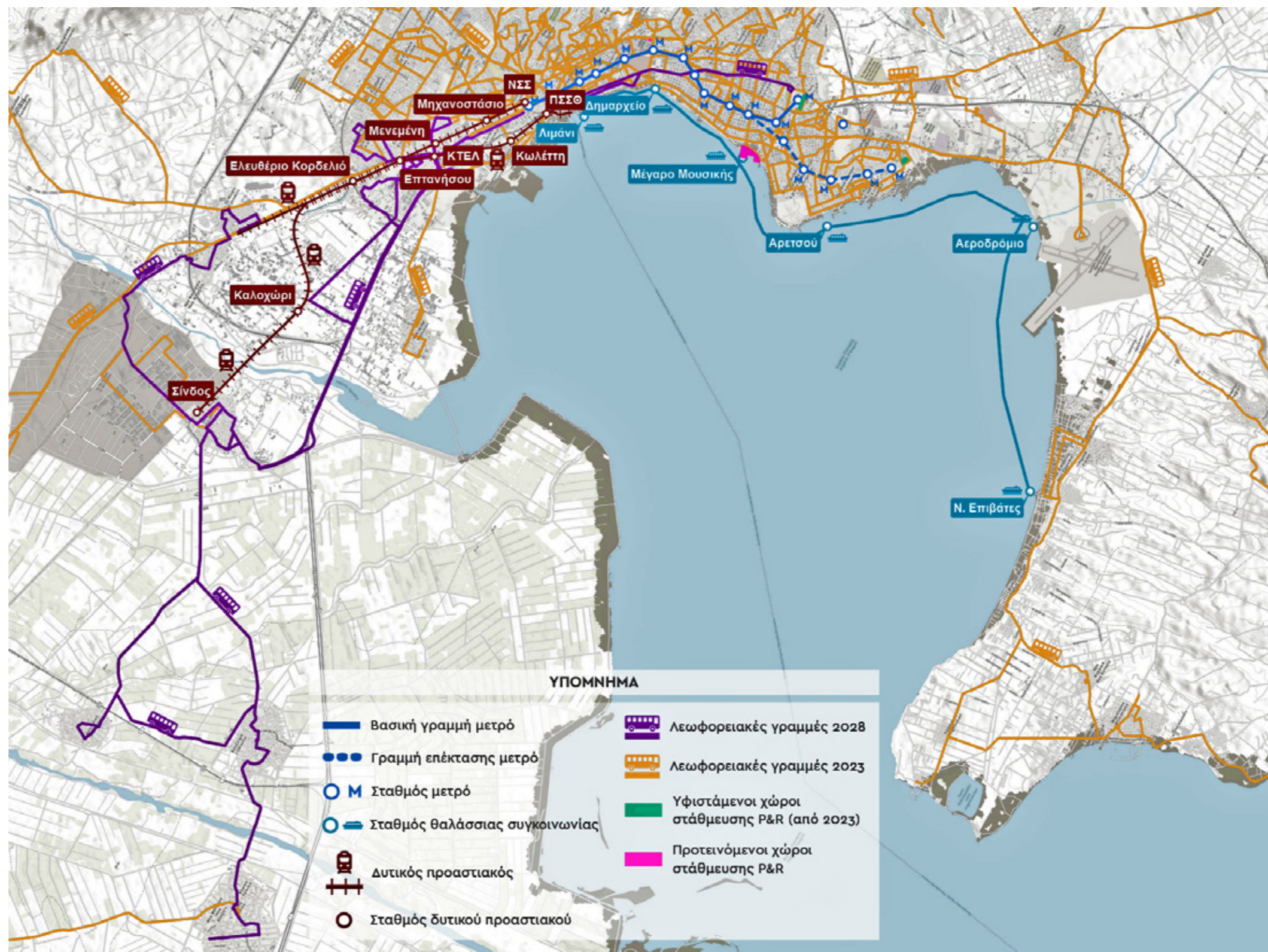
Οι προτεινόμενες οριζόντιες πολιτικές για το 2028 αφορούσαν στο σύστημα οργάνωσης των αστικών διανομών και τη διαχείριση στάθμευσης.

» Οργάνωση συστήματος αστικών διανομών

- Διάθεση χώρου και στήριξη δημιουργίας μικρών κέντρων αστικής διανομής και υλοποίηση διανομών με εναλλακτικά μέσα
- Κίνητρα για ηλεκτρικούς επαγγελματικούς στόλους

» Διαχείριση στάθμευσης

- Κίνητρα για μετατροπή κτιρίων σε χώρους στάθμευσης



Ένταξη Δυτικού Προαστιακού και Θαλάσσιας Συγκοινωνίας στο σύστημα Δ.Σ. της Θεσσαλονίκης

5

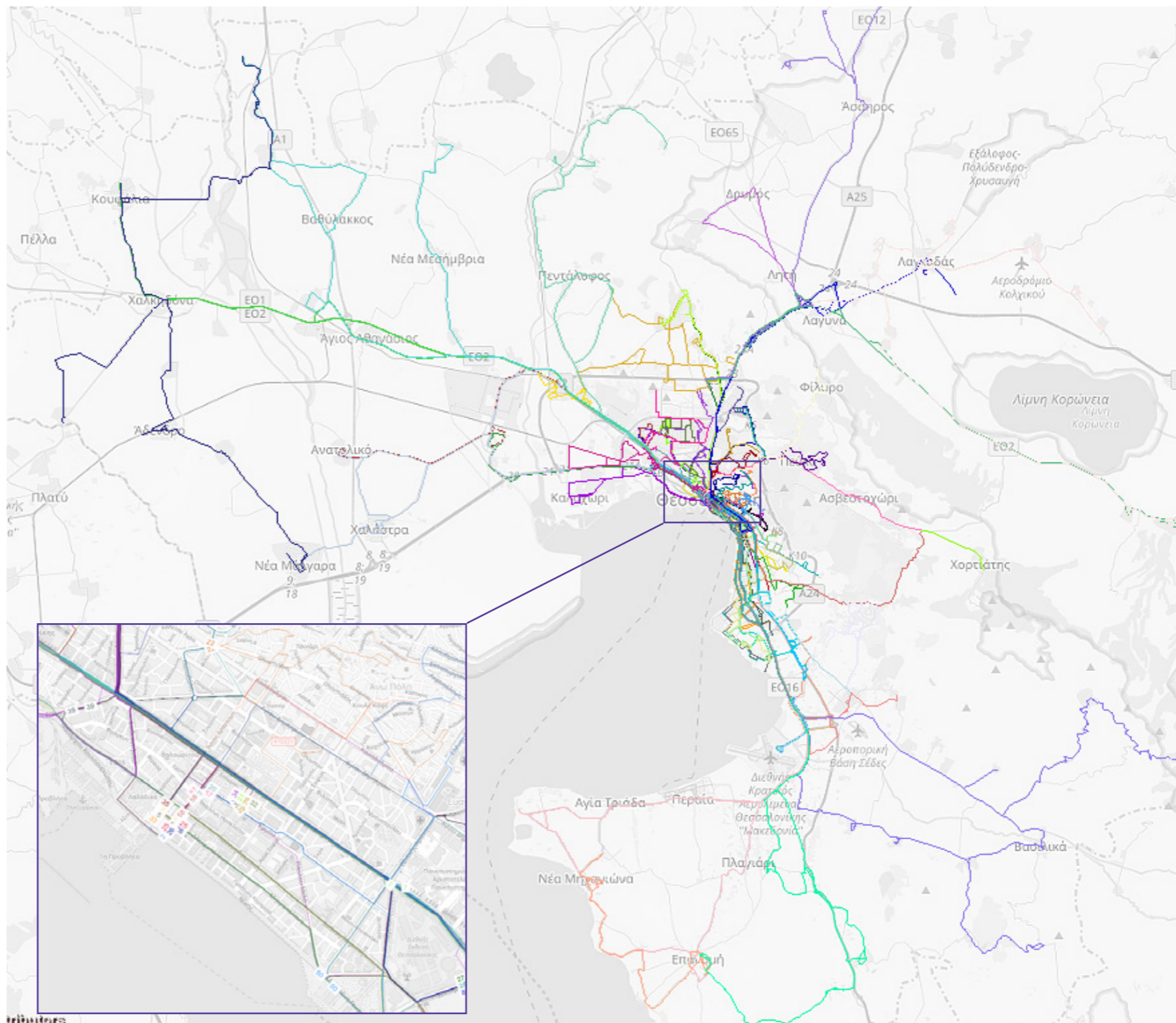
Οι μελλοντικές τάσεις για το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης μέσα από το κυκλοφοριακό μοντέλο

5.1 Εισαγωγή

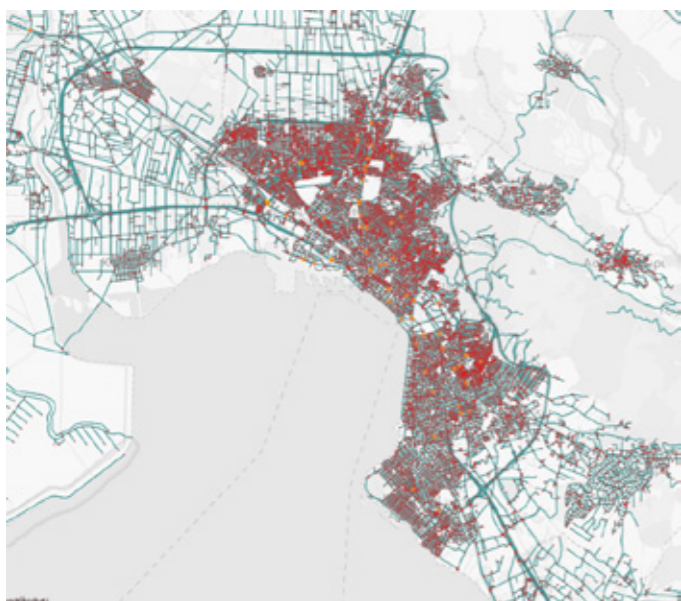
Τα κυκλοφοριακά μοντέλα, μέσω της απεικόνισης της προσφοράς υποδομής και της ζήτησης για μετακινήσεις, αναπαριστούν τις λειτουργίες του οδικού δικτύου και του δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών, καθιστώντας, έτσι, εφικτή τη συγκριτική αξιολόγηση υπαρχουσών και μελλοντικών (μη υλοποιημένων) μέτρων. Για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης επικαιροποιήθηκε υπάρχον κυκλοφοριακό μοντέλο τεσσάρων σταδίων (παρόμοια μοντέλα χρησιμοποιούνται ευρέως για τη διεξαγωγή μελετών και πραγματοποίηση προβλέψεων συγκοινωνιακού χαρακτήρα), το οποίο και χρησιμοποιήθηκε για τη συγκριτική αξιολόγηση των χρονικών σεναρίων του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης. Το εν λόγω κυκλοφοριακό μοντέλο χρησιμοποιεί ένα ευρέως διαδεδομένο λογισμικό προσομοίωσης (PTV Visum) και ενσωματώνει τα κάτωθι 4 στάδια/βήματα ενός κλασικού συγκοινωνιακού υποδείγματος:

1. Μοντέλο Γένεσης Μετακινήσεων, το οποίο προβλέπει τον αριθμό των μετακινήσεων που παράγονται ή έλκονται από τις κυκλοφοριακές ζώνες της περιοχής μελέτης.
2. Μοντέλο Κατανομής Μετακινήσεων στις κυκλοφοριακές ζώνες, το οποίο κατανέμει τον συνολικό αριθμό των μετακινήσεων που παράγονται σε μία ζώνη ανάμεσα σε όλους τους πιθανούς προορισμούς (ζώνες) της περιοχής μελέτης.
3. Μοντέλο Κατανομής των Μετακινήσεων στα Μέσα Μεταφοράς, το οποίο κατανέμει τις μετακινήσεις μεταξύ των ζωνών στα υπάρχοντα μέσα μεταφοράς.
4. Καταμερισμός στο δίκτυο, το οποίο κατανέμει τις μετακινήσεις στο δίκτυο (οδικό και Δημοσίων Συγκοινωνιών).

Για την επικαιροποίηση του κυκλοφοριακού μοντέλου, χρησιμοποιήθηκε πληθώρα στοιχείων, όπως ερωτηματολόγια από την έρευνα μετακινούμενων και την έρευνα δεδηλωμένων προτιμήσεων, κυκλοφοριακοί φόρτοι, πληθυσμιακά δεδομένα, λειτουργικά χαρακτηριστικά δικτύου, στοιχεία δικτύου λεωφορειακών γραμμών, κ.ά., δημιουργώντας, έτσι, ένα δυναμικό και δυνατό εργαλείο αξιολόγησης μελλοντικών παρεμβάσεων και σεναρίων που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.



Το υφιστάμενο δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε εντός του κυκλοφοριακού μοντέλου



5.2 Ανάπτυξη στοιχείων προσφοράς και ζήτησης μελλοντικών σεναρίων

Λόγω της κεντροβαρικής γεωγραφικής θέσης του ΔΘ ως προς μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, και των σημαντικών χρήσεων γης υπερτοπικού χαρακτήρα που συγκεντρώνει ο Δήμος, το ο κυκλοφοριακό μοντέλο που επικαιροποιήθηκε για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης λαμβάνει υπόψη τα στοιχεία προσφοράς και ζήτησης της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης (ΜΕΘ), ενσωματώνοντας, έτσι όχι μόνο το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), αλλά και σημαντικούς Δήμους – δορυφόρους του ΔΘ, οι οποίοι τροφοδοτούν τον ΔΘ με σημαντικές διαμπερείς και μη μετακινήσεις.

Η ανάπτυξη των στοιχείων προσφοράς και ζήτησης του κυκλοφοριακού μοντέλου για τα χρονικά σεναρία 2023 και 2028 δομήθηκε πάνω στο επικαιροποιημένο μοντέλο για το έτος βάσης και στη βάση των προτεινόμενων μέτρων που περιλαμβάνουν αναπλάσεις περιοχών, διαδρομές πεζών, τουριστικές διαδρομές, κόμβους τοποθέτησης έξυπνων διαβάσεων, παρεμβάσεων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, όπως διάνοιξη οδών, μονοδρομήσεις, αμφιδρομήσεις, παρεμβάσεις σε κόμβους και οδικά τμήματα, πεζοδρομήσεις και μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, όπως αυτές περιεγράφηκαν στο Κεφάλαιο 4.

Οδικά τμήματα και κόμβοι του Δήμου Θεσσαλονίκης και όμορων Δήμων, όπως αυτά κωδικοποιήθηκαν εντός του κυκλοφοριακού μοντέλου



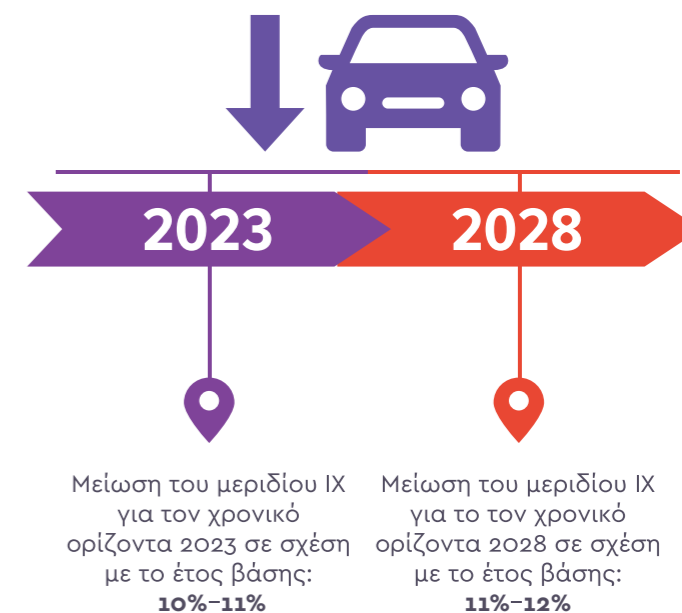
Δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών χρονικού ορίζοντα 2023, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε εντός του κυκλοφοριακού μοντέλου

Για την εξέταση των χρονικών σεναρίων κρίθηκε απαραίτητη η αναδιάρθρωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών, στη λογική της τροφοδότησης των νέων μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, δυτικός προαστιακός) που εισάγονται σταδιακά στην μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης και την ευρύτερη περιοχή αυτής. Η αναδιάρθρωση κρίθηκε απαραίτητη για τη δημιουργία ενός νέου συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών, το οποίο θα είναι σε θέση να παραλάβει τις αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις, και την ανάγκη για επιπλέον μετακινήσεις που αυτές δημιουργούν, επιτρέποντας, παράλληλα, την εφαρμογή μέτρων απόδοσης του χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες (αποκλεισμός ΙΧ) και εξασφαλίζοντας ίσες ευκαιρίες μετακίνησης για όλους και ασφάλεια. Η αναδιάρθρωση αυτή, σε συνδυασμό με την είσοδο των νέων μέσων μεταφοράς (μετρό για το 2023 και Δυτικός Προαστιακός για το 2028) επιφέρει μια αύξηση των προσφερόμενων οχηματοχιλιόμετρων της τάξης του 16%.

Παράλληλα, για την πρόβλεψη των στοιχείων ζήτησης λήφθηκε υπόψη η αντιστροφή των πληθυσμιακών τάσεων για τον Δήμο Θεσσαλονίκης, λογική που ακολουθήθηκε (με μικρότερες ή μεγαλύτερες εντάσεις) και για την πλειοψηφία των Δήμων της ΜΕΘ, αλλά και η διάχυση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης, δυτικά και ανατολικά, όπως αυτή αποτυπώνεται από προτεινόμενες χωρικές αναπτύξεις (π.χ. περιοχή Λαχανοκήπων, ΔΕΘ, Νοτιοανατολική Πύλη, Κελλάριος Όρμος, περιοχή γηπέδου ΠΑΟΚ).

5.3 Εξέλιξη ζήτησης και μελλοντική λειτουργία δικτύου

Οι αυξητικές μελλοντικές πληθυσμιακές τάσεις δημιουργούν και αυξητική πορεία για το σύνολο των μετακινήσεων, αναφέροντας, χαρακτηριστικά, αύξηση των μετακινήσεων εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος



Θεσσαλονίκης ίση με 15% μεταξύ έτους βάσης και 2023 και 33% μεταξύ έτους βάσης και 2028.

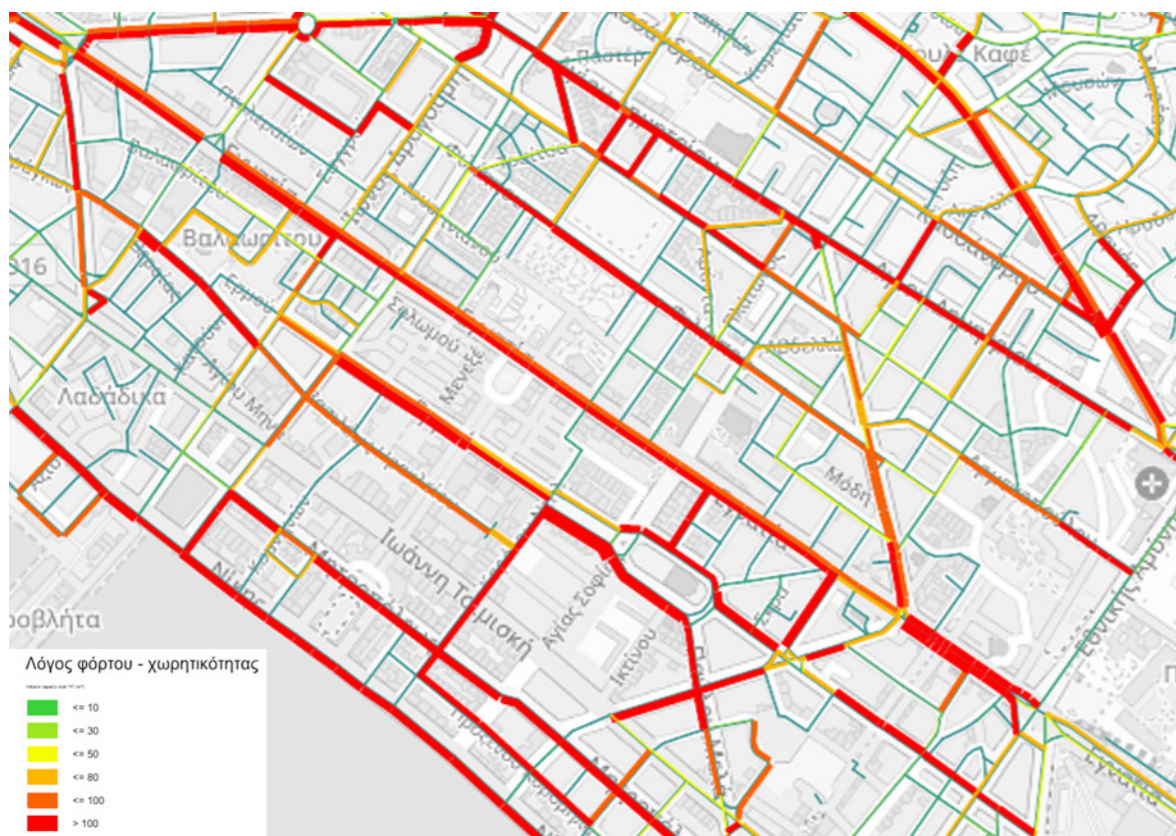
Το κυκλοφοριακό μοντέλο εξέτασε στοιχεία ζήτησης των μετακινήσεων (καταμερισμός των μετακινήσεων στα μέσα, μητρώα προέλευσης – προορισμού), καθώς και τη λειτουργία του οδικού δικτύου και των Δημοσίων Συγκοινωνιών για το έτος βάσης και τα εναλλακτικά πακέτα μέτρων των χρονικών οριζόντων 2023 και 2028. Για την οδική υποδομή του 2023, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία λειτουργίας, αλλά και την (προγραμματική) ωριμότητα των εναλλακτικών μέτρων, η εμβληματική παρέμβαση της Εγνατίας αξιολογήθηκε ως η επικρατέστερη παρέμβαση. Για τον ίδιο χρονικό ορίζοντα προσομοιώθηκε εντός κυκλοφοριακού μοντέλου και η πεζοδρόμηση του τμήματος της οδού Τσιμισκή από Π.Π. Γερμανού έως Ελ. Βενιζέλου, η οποία τελικώς δεν συμπεριλήφθηκε στο επιλεχθέν πακέτο μέτρων. Με την πεζοδρόμηση αυτή η Τσιμισκή χάνει τον

ΜΕΣΟ	ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ	2023		2028	
		ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ	ΜΕ ΤΗΝ ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ	ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦ. ΝΙΚΗΣ	ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦ. ΝΙΚΗΣ
ΙΧ	41,3%	31,0%	30,7%	30,0%	31,0%
ΔΣ	33,7%	41,4%	42,0%	42,1%	40,9%
Ποδήλατο	1,7%	2,7%	2,6%	2,9%	3,0%
Ταξί	3,0%	2,7%	2,6%	2,6%	2,6%
Πεζή	9,2%	11,2%	11,1%	11,4%	11,5%
Δίκυκλα	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%

Καταμερισμός ημερησίων μετακινήσεων στα μεταφορικά μέσα για τη Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης



Λόγος φόρτου - χωρητικότητας δικτύου κεντρικής περιοχής του δήμου Θεσσαλονίκης για τις επιλεχθείσες παρεμβάσεις του χρονικού ορίζοντα 2023



Λόγος φόρτου - χωρητικότητας δικτύου κεντρικής περιοχής του δήμου Θεσσαλονίκης για τις επιλεχθείσες παρεμβάσεις του χρονικού ορίζοντα 2028

χαρακτήρα της αστικής αρτηρίας διακίνησης διαμπερούς κυκλοφορίας, εκτρέποντας σημαντικούς φόρτους που διακινούσε πριν σε παρακείμενες οδικές διαδρομές (Π.Π. Γερμανού → Αλεξ. Σβώλου → Κεραμοπούλου και Μητροπολίτου Ιωσήφ → Προξ. Κορομηλά → Κ. Νηλ), με αποτέλεσμα οι οδοί αυτοί να εμφανίζουν υψηλούς λόγους φόρτου - χωρητικότητας. Το οδικό δίκτυο του 2023 δεν κρίθηκε αρκετά 'ανθεκτικό' για να παραλάβει τις εν λόγω επιπτώσεις, εντούτοις, η πεζοδρόμηση της Τσιμισκή κρίθηκε έργο απαραίτητο για τον χρονικό ορίζοντα του 2028, προκειμένου να εξυπηρετηθεί μια στρατηγική σταδιακού αποκλεισμού του κεντρικού πυρήνα του ιστορικού κέντρου από τα ΙΧ οχήματα.

Για την οδική υποδομή του 2028, υιοθετήθηκαν οι παρεμβάσεις πεζοδρόμησης τμήματος της Τσιμισκή, μονοδρόμησης της Εθν. Αμύνης από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου και αμφιδρόμησης της 26ης Οκτωβρίου και επέκτασης του δικτύου ποδηλατοδρόμων, κατ' όπωρ αναφέρεται στο Κεφάλαιο 3. Θα πρέπει να αναφερθεί, ότι για τον χρονικό ορίζοντα 2028 εξετάστηκε και η υπογείωση της Λεωφ. Νίκης και η πεζοδρόμηση του υπέργειου τμήματος από Ελ. Βενιζέλου έως και Π. Μελά, καθώς και των κάθετων, σε αυτό το οδικό τμήμα, οδών μεταξύ Λεωφ. Νίκης και Προξένου Κορομηλά/ Καλαποθάκη. Από τα αποτελέσματα της προσομοίωσης φαίνεται ότι η εν λόγω παρέμβαση αυξάνει το μερίδιο του ΙΧ κατά 1% (σε σχέση με τα πακέτα παρεμβάσεων του 2028 που δεν περιλαμβάνουν την υπογείωση) για το σύνολο της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης, δημιουργώντας, ταυτόχρονα μεγαλύτερες ροές φόρτων εισόδου (+6%) από την οδό Ναυάρχου Κουντουριώτη και αυξάνοντας τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα πρωινής ώρας αιχμής για την κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης κατά 8% και τις διανυθέντες οχηματοώρες κατά 2%, αντίστοιχα. Πρόκειται για ένα έργο που, λόγω του χαρακτήρα της παρέμβασης (σημαντικά τεχνικά έργα στα σημεία εισόδου - εξόδου), θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω με όρους περιβαλλοντικούς και τεχνικο-οικονομικούς και, ως εκ τούτου, δεν περιλαμβάνεται στο τελικό επιλεχθέν πακέτο παρεμβάσεων για το 2028.

Το νέο δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών, αλλά και παρεμβάσεις που οδηγούν σε μείωση της χωρητικότητας των οδών και ανακατανομή του χώρου σε ήπια μέσα και Δημόσιες Συγκοινωνίες, δύναται να στρέψουν, ακόμα και τις συνολικές μετακινήσεις μιας ευρύτερης - της περιοχής μελέτης - μητροπολιτικής περιοχής από το ΙΧ προς βιώσιμα μέσα μετακίνησης, παραλαμβάνοντας, ταυτόχρονα, σημαντικές αυξητικές τάσεις των μετακινήσεων που προέρχονται από τις πληθυσμιακές τάσεις.

Αποτέλεσμα της στροφής σε βιώσιμα μέσα μετακίνησης αποτελεί και η δυνατότητα μείωσης των χιλιομέτρων που διανύουν τα ΙΧ αυτοκίνητα εντός της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης. Μείωση έως και 6% παρατηρείται για τα πακέτα εκείνων των παρεμ-

βάσεων του 2023 που μειώνουν αισθητά τη χωρητικότητα των οδών (πακέτα μέτρων που περιλαμβάνουν την εμβληματική παρέμβαση στην Εγνατία).

Μείωση στις ταχύτητες του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης παρατηρείται στον χρονικό ορίζοντα 2028, με τις μέσες ταχύτητες των αστικών αρτηριών να μειώνονται κατά 8% σε σχέση με το σενάριο βάσης και των συλλεκτήριων οδών να μειώνονται κατά 17% αντίστοιχα. Αντίστοιχα, σημαντική αύξηση του φόρτου λόγω χωρητικότητας παρατηρείται στον ίδιο χρονικό ορίζοντα, με τις μέσες τιμές για τις αστικές αρτηρίες, τις κύριες συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς να αυξάνονται κατά 5%, 20% και 25% αντίστοιχα.

Σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, ο μέσος χρόνος ταξιδιού με ΙΧ κατά την πρωινή ώρα αιχμής αγγίζει περίπου τα 18 λεπτά για μία μέση απόσταση ταξιδιού ίση με 6,5 χλμ. Η μέση απόσταση δεν διαφοροποιείται μεταξύ των χρονικών οριζόντων, αλλά ο μέσος χρόνος ταξιδιού παρουσιάζει διαφοροποιήσεις της τάξης του -11% έως 4% (αναλόγως με τα εναλλακτικά πακέτα μέτρων) για το 2023 και αύξηση περίπου 20% για τον χρονικό ορίζοντα 2028.

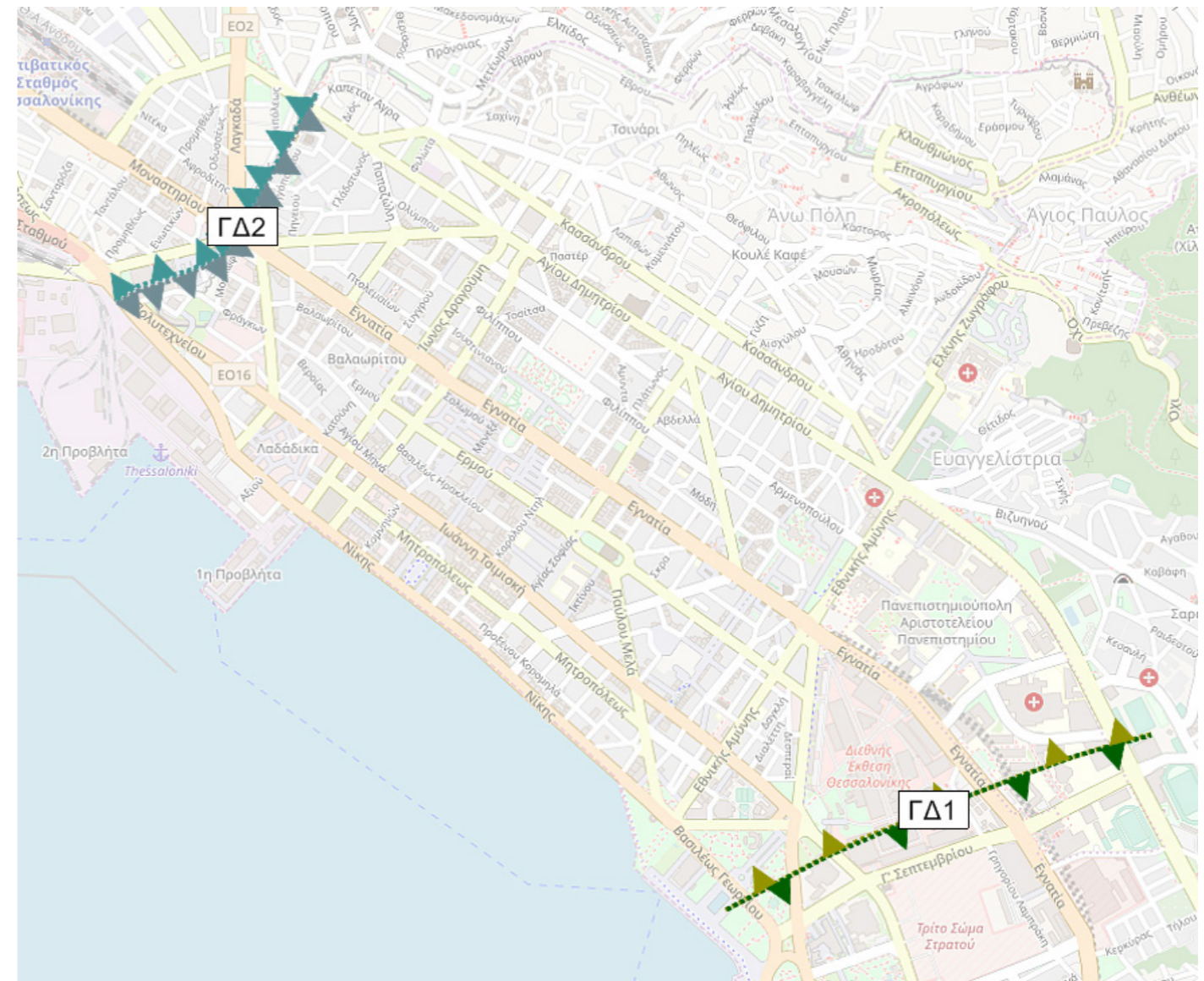
Οι φόρτοι στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης παραμένουν υψηλοί σε όλους τους χρονικούς ορίζοντες, με κάποια τμήματα του εν λόγω οδικού δικτύου λειτουργούν κοντά στα και πάνω από τα όρια της χωρητικότητας τους. Διαφοροποιήσεις στη φόρτιση των οδών της κεντρικής περιοχής του Δήμου παρατηρούνται μεταξύ των πακέτων εναλλακτικών μέτρων, λόγω εκτροπών του φόρτου που προκαλούνται από μείωση της χωρητικότητας οδών (Εγνατία - 2023), προτεινόμενες πεζοδρομήσεις (Τσιμισκή - 2028) και μονοδρομήσεις (Εθνικής Αμύνης - 2028). Σημειώνεται, βέβαια, ότι ένα μεγάλο ποσοστό των ημερησίων μετακινήσεων αφορά διαμπερείς μετακινήσεις που διασχίζουν βασικούς οδικούς άξονες (Λ. Νίκης, Τσιμισκή, Εγνατία και Αγ. Δημητρίου) του Δήμου Θεσσαλονίκης. Οι οδοί αυτοί, με εξαίρεση την Τσιμισκή που για το 2028 προτείνεται η πεζοδρόμηση ενός τμήματός της, διατηρούν τη λειτουργία της εξυπηρέτησης διαμπερών φόρτων σε όλους τους χρονικούς ορίζοντες.

Οι γραμμές διήθησης (ΓΔ) πρόκειται για γραμμές που τέμνουν το οδικό δίκτυο και προσφέρουν πληροφορία για τον φόρτο που διαπερνάει τα συγκεκριμένα σημεία τομής και προς τις δύο κατευθύνσεις. Από τις γραμμές διήθησης που ορίζονται στο ανατολικό άκρο του κέντρου από τις οδούς Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Λεωφ. Στρατού, Μανώλη Ανδρόνικου και Βασιλέως Γεωργίου και στο δυτικό άκρο του κέντρου από τις οδούς Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Ναυάρχου Κουντουριώτου και Πολυτεχνείου υπολογίστηκαν οι φόρτοι εισόδου και εξόδου στο κέντρο από τα ανατολικά και τα δυτικά κατά την πρωινή ώρα αιχμής (08:00-09:00). Σημαντικές διαφορές μεταξύ των εισερχομένων και εξερχομένων

	ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΧΡΟΝΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 2023 ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ		ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΧΡΟΝΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 2028 ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ	
	ΧΩΡΙΣ ΜΕΙΩΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ	ΜΕ ΜΕΙΩΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ	ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦ. ΝΙΚΗΣ	ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦ. ΝΙΚΗΣ
Φόρτος εισόδου στο κέντρο του Δήμου από τα Ανατολικά (Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Λεωφ. Στρατού, Μαν. Ανδρόνικου)	-	-9%	-15%	-9%
Φόρτος εξόδου από το κέντρο του Δήμου προς τα Ανατολικά (Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Λεωφ. Στρατού, Βασ. Γεωργίου)	+43%	+17%	+35%	+41%
Φόρτος εισόδου στο κέντρο του Δήμου από τα Δυτικά (Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Ναυάρχου Κουντουριώτου)	+31%	+19%	+38%	+44%
Φόρτος εξόδου από κέντρο του Δήμου προς τα Δυτικά (Αγ. Δημητρίου, Εγνατία, Πολυτεχνείου)	-40%	-47%	-51%	-50%

φόρτων και από τις δύο «πύλες» παρατηρούνται στον χρονικό ορίζοντα 2023 μεταξύ των πακέτων μέτρων που δεν περιλαμβάνουν την εμβληματική παρέμβαση της Εγνατίας και αυτών που την περιλαμβάνουν, καθώς

με τη μείωση της χωρητικότητάς της οδού λόγω της παρέμβασης (1 λωρίδα κυκλοφορία ανά κατεύθυνση) μειώνεται και η ικανότητά της να εξυπηρετήσει υψηλούς φόρτους.



Γραμμές διήθησης (ελέγχου του εισερχόμενου και εξερχόμενου φόρτου) του ανατολικού και δυτικού άκρου του κέντρου του Δήμου Θεσσαλονίκης

6.1 Εκτίμηση προϋπολογισμού πακέτων μέτρων για το 2023

Για τις προτεινόμενες αναπλάσεις που περιλαμβάνουν όλα τα προγραμματισμένα ή προς υλοποίηση έργα 5ετίας, λήφθηκαν υπόψη τα συμβατοποιημένα κόστη υλοποίησης όπως αυτά διαμορφώθηκαν μετά την έκπτωση και παρουσιάζονται στον Πίνακα.

Όσον αφορά στις παρεμβάσεις που αφορούν σε βελτίωση του οδικού δικτύου, την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και την επέκτασή του σε συγκεκριμένα τμήματα, το εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης περιλαμβάνεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

ΘΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (€) ΣΥΜΒΑΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Ανάδειξη του άξονα Δημ. Γούναρη – Αναβάθμιση οδού Στρ. Καλλάρη και πλατείας Φαναριωτών	1.180.450	
Διαμόρφωση Τουριστικού Περιπάτου: Ανάπλαση οδού Αποστόλου Παύλου από Κασσάνδρου μέχρι Αγίου Δημητρίου (Τούρκικο Προξενείο) και από Αγίου Δημητρίου έως Μανωλάκη Κυριακού	443.600	
Ανάπλαση οδού Στουρνάρα από την οδό Ερατούς έως την πλατεία Μουσχουντή στα πλαίσια της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου κατά μήκος των Βυζαντινών Τειχών	75.000	125 m (τιμή εκτίμησης 1.000.000€/χλμ) Σύμβαση μέση έκπτωση 40%
Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου και Συναγωγής Γιαντ Λεζικαρόν (οδοί Αγίου Μηνά, Βασ. Ηρακλείου)	357.100	
Διαμόρφωση ασφαλών προσβάσεων και Ανάδειξη Κτιρίων Ειδικού Ενδιαφέροντος: Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Εβραϊκού Μουσείου – Αγίου Μηνά και Συναγωγής Γιαντ Λεζικαρόν – Βασιλέως Ηρακλείου	403.000	
Ανάπλαση περιοχής τμήματος οδού Κάστρων μεταξύ των ανατολικών ρωμαϊκών και βυζαντινών τειχών και των διατηρητέων, κτίριο Αξυλιθιώτη και Κοιμητηρίων Διαμαρτυρομένων και Αρμενίων	701.000	
Ανάπλαση πλατείας Μαβίλη με στοιχεία βιοκλιματικού σχεδιασμού	481.000	
Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Ελευθερίας	2.403.119	
Ανάδειξη του άξονα Αχειροποιήτου – Αγίας Σοφίας από Τσιμισκή έως Λεωφόρο Νίκης	1.324.066	
Ανάπλαση περιοχής Ροτόντας	900.000	μικρές παρεμβάσεις – το μισό τμήμα πρόσφατα αναπλασμένο Σύμβαση μέση έκπτωση 40%
Σύνολο προϋπολογισμού αναπλάσεων	8.268.335	Εξασφαλισμένη χρηματοδότηση

Εκτίμηση προϋπολογισμού προτεινόμενων έργων ανάπλασης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΘΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (€)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Διάνοιξη και κατασκευή οδού Μιχαήλ Ψελλού	Από Αλατίνη έως Λεωφόρο Κωνσταντίνου Καραμανλή – Αθανασίου Κανελλόπουλου	3.000.000	
Αλλαγή προγραμμάτων σηματοδότησης εντός κεντρικής περιοχής	Γ' Σεπτεμβρίου – Αγ. Δημητρίου/ Εγνατία/ Στρατού/ Β. Γεωργίου Εγνατία – Αγ. Σοφίας Αγ. Σοφίας – Τσιμισκή/Μητροπόλεως/Λ. Νίκης Εθν. Αμύνης – Αγ. Δημητρίου Σ. Δραγούμη – Ολυμπιάδος	110.000	
Αλλαγή προγραμμάτων σηματοδότησης εκτός κεντρικής περιοχής	Μ. Μπότσαρη – Β. Όλγας/Δελφών/Κ. Καραμανλή/Μ. Αλεξάνδρου/Παπαναστασίου/ Παπάφη/Σόλωνος/Μακεδονίας Π. Συνδίκια – Β. Όλγας/Δελφών/Κ. Καραμανλή/Μ. Αλεξάνδρου Α. Σταύρου – Καναρη – Παπαναστασίου Μ. Ψελλού – Αλλατίνη/Κανελλοπούλου	160.000	
Αναδιαμόρφωση σηματοδοτούμενων κόμβων	8 κόμβοι εντός κεντρικής περιοχής	240.000	
Κατασκευή ξύλινου Deck	Παλιά Παραλία	2.000.000	

Εκτίμηση προϋπολογισμού παρεμβάσεων που αφορούν τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και την επέκτασή του

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΘΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (€)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Μονοδρομήσεις/Αμφιδρομήσεις εντός κεντρικής περιοχής	Διατήρηση κατεύθυνσης οδού Δωδεκανήσου από Εγνατία έως Πολυτεχνείου και ανάπλαση με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου	530.000	
	Αμφιδρόμηση οδού 26ης Οκτωβρίου από Εγνατία έως Πολυτεχνείου και ανάπλαση με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου	500.000	
	Αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Ολυμπιάδος στο τμήμα από τον κόμβο Ευαγγελίστριας μέχρι την συμβολή των οδών Απ. Παύλου και Κασσάνδρου, λόγω πεζοδρόμησης της οδού Απ. Παύλου (Αγ. Δημητρίου έως Ολυμπιάδος)	240.000	Μήκος τμήματος 0,24 χλμ. – η αμφιδρόμηση συνοδεύεται από ανάπλαση της οδού
Μονοδρομήσεις/Αμφιδρομήσεις εκτός κεντρικής περιοχής	Μονοδρόμηση Μ. Μπότσαρη με κατεύθυνση προς Μ. Αλεξάνδρου από Αν. Θράκης έως Μ. Αλεξάνδρου με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου	1.750.000	Μήκος τμήματος 1,75χλμ – η αμφιδρόμηση συνοδεύεται από ανάπλαση της οδού
	Μονοδρόμηση Π. Συνδίκας και Αλ. Σταύρου με κατεύθυνση προς Κανάρη από Μ. Αλεξάνδρου έως Κανάρη με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου	1.600.000	Μήκος τμήματος 1,60χλμ – η αμφιδρόμηση συνοδεύεται από ανάπλαση της οδού
Προτεινόμενες πεζοδρομήσεις εντός κεντρικής περιοχής (300€/τ.μ)	Ιπποδρομίου (ρεύμα ανόδου) από Αλ. Σβώλου έως Μανουσογιαννάκη	450.000	Επιφάνεια 1.500 τ.μ.
	Καστριτσίου από Κ. Ντηλ έως Αγ. Σοφίας	369.000	Επιφάνεια 1.230 τ.μ.
Προτεινόμενοι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Γ. Λαμπράκη (από Εγνατία έως Καυταντζόγλου)	123.000	Μήκος τμήματος 0,12 χλμ
	Διαλέττη(από Δέσπεραι έως Τσιμισκή)		
	Δαγκλή(από Μαργαρίτη έως Τσιμισκή)	1.000.000	
	Δεσπεραί(από Αλ.Σβώλου έως Γ.Θεοτοκά)		
	Δαναΐδων (από Μοσκόφ έως Μπραντούνα)	95.000	Μήκος τμήματος 0,095 χλμ
	Παράδρομος Πλ. Δημοκρατίας (βόρειος) από Καραολή & Δημητρίου έως Λαγκαδά	110.000	Μήκος τμήματος 0,10 χλμ
	Παράδρομος Πλ. Δημοκρατίας (νότιος) από Δωδεκανήσου έως 26ης Οκτωβρίου	111.000	Μήκος τμήματος 0,11χλμ
	Παπαρηγοπούλου από Πλ. Δημοκρατίας έως Καλλινίκου	50.000	Μήκος τμήματος 0,05 χλμ
	Μοσκόφ από Πλ. Δημοκρατίας Δαναΐδων	170.000	Μήκος τμήματος 0,17 χλμ
	Δημοσθένους(από Λ.Νίκης έως Μητροπόλεως)	105.000	Μήκος τμήματος 0,105 χλμ
	Καλαποθάκη(από Δημοσθένους έως Κομνηνών)	55.000	Μήκος τμήματος 0,055 χλμ
	Καρατάσου(από Χάψα έως Σαλαμίνας)	100.000	Μήκος τμήματος 0,10 χλμ
	Κεραμοπούλου (από Αλ.Σβώλου έως Αγ.Σοφίας)	150.000	Μήκος τμήματος 0,15 χλμ
	Λ.Μαργαρίτη(από Στρ.Καλλάρη έως Μοργκεντάου)	80.000	Μήκος τμήματος 0,08 χλμ
	Λ.Νίκης(από Βενιζέλου έως Εθν.Αμύνης)	1.200.000	Μήκος τμήματος 1,20 χλμ
	Μ.Κινγκ (από Αγ.Σοφίας έως Π.Μελά)	135.000	Μήκος τμήματος 0,135 χλμ
	Μητροπόλεως(από Π.Μελά έως Εθν. Αμύνης)	195.000	Μήκος τμήματος 0,195 χλμ
	Μοσκόφ(από Δαναΐδων έως Φράγκων)	85.000	Μήκος τμήματος 0,085 χλμ
	Μπραντούνα(από Δωδεκανήσου έως Φράγκων)	85.000	Μήκος τμήματος 0,085 χλμ
	Ναυμαχίας Λήμνου(από Πολυτεχνείου έως Δωδεκανήσου)	120.000	Μήκος τμήματος 0,12 χλμ
	Ολυμπίου Διαμαντή(από Μοσκόφ έως Δωδεκανήσου)	225.000	Μήκος τμήματος 0,225 χλμ
	Πατριάρχου Διονυσίου 5ου(από Αγ.Σοφίας έως Πλάτωνος)	45.000	Μήκος τμήματος 0,045 χλμ
	Πλουτάρχου(από Λ.Νίκης έως Μητροπόλεως)	100.000	Μήκος τμήματος 0,10 χλμ
Στρ. Σφετσίου (από Δαναΐδων έως Φράγκων)	85.000	Μήκος τμήματος 0,085 χλμ	
Φράγκων(από Πολυτεχνείου έως Δωδεκανήσου)	350.000	Μήκος τμήματος 0,35 χλμ	

Εκτίμηση προϋπολογισμού παρεμβάσεων που αφορούν τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και την επέκτασή του

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΘΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (€)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Επανεξέταση και αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων	Αγγελάκη από Εγνατία έως Λ. Στρατού	125.000	Μήκος τμήματος 0,50 χλμ
	Αγίου Δημητρίου από Κατσιμίδη έως Εθνικής Αμύνης	425.000	Μήκος τμήματος 1,70 χλμ
	Γούναρη – Κάλλαρη από Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως	187.500	Μήκος τμήματος 0,75 χλμ
	Δωδεκανήσου από Εγνατία έως Τσιμισκή	87.500	Μήκος τμήματος 0,35 χλμ
	Εθνικής Αμύνης από Αγ. Δημητρίου έως Εγνατία	112.500	Μήκος τμήματος 0,45 χλμ
	Καυταντζόγλου από Λ. Στρατού έως Κων. Καραμανλή	125.000	Μήκος τμήματος 0,50 χλμ
	Λ. Στρατού από Αγγελάκη έως Καυταντζόγλου	162.500	Μήκος τμήματος 0,65 χλμ
	Νέα Παραλία από ύψος Δ. Γούναρη έως Μέγαρο	800.000	Μήκος τμήματος 3,20 χλμ
	Παλιά Παραλία από Κουντουριώτη έως ύψος Δ. Γούναρη	337.500	Μήκος τμήματος 1,35 χλμ
	Πάρκο Ξαρχάκου από Λ. Στρατού έως Παλιά Παραλία	55.000	Μήκος τμήματος 0,22 χλμ
Προτεινόμενη επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων	Πολυτεχνείου – Αναγεννήσεως από Σαλαμίνας έως Γιαννιτσών	1.435.000	
	Σαλαμίνας – Κουντουριώτη από Τσιμισκή έως Κουντουριώτη		
	Κλεάνθους από Γρ. Λαμπράκη έως Παπάφη		
Δημιουργία 20-25 έξυπνων διαβάσεων	Παπάφη από Κλεάνθους έως Καυταντζόγλου	250.000	Μήκος τμήματος 0,995 χλμ χρησιμοποιήθηκε το σχετικό άρθρο ΝΑΗΛΜ Ν/60.20.02Θ Σύμβαση μέση έκπτωση 40%
	Θ. Σοφούλη από Βασ. Όλγας έως Αργοναυτών		
Δημιουργία 10 έξυπνων διαβάσεων εκτός της περιοχής μελέτης	Εντός της περιοχής μελέτης	60.000	
Δημιουργία 10 έξυπνων διαβάσεων εκτός της περιοχής μελέτης	Εκτός της περιοχής μελέτης	30.000	
	Ν. Ελβετία (650 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	ΝΣΣ (500 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	Μίκρα (1000 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
Δημιουργία χώρων Park & Ride	Δημιουργία 60 θέσεων στάθμευσης σε δημοτικά οικοπέδα που θα παραχωρήσει ο Δήμος (στάθμευση με μηχανικά μέσα)	1.200.000	(κόστος ανά θέση 20.000€)
Εγκατάσταση τηλεματικής	Αγ. Δημητρίου/Κασσάνδρου/Λ. Νίκης με σκοπό την αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης	200.000-300.000	
Σύνολο			21.415.500

Εκτίμηση προϋπολογισμού παρεμβάσεων που αφορούν τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων και την επέκτασή του

Η κοστολόγηση της εμβληματικής παρέμβασης της Εγνατίας οδού επισυνάπτεται στον παρακάτω Πίνακα.

Τέλος, για τον χρονικό ορίζοντα 2023 κρίνεται απαραίτητη η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμων αστικών Εμπορευματικών Διανομών για τον Δήμο Θεσσαλονίκης με εκτιμώμενο κόστος 150.000€.

Βάσει των παραπάνω εκτιμήσεων προϋπολογισμού για τον χρονικό 2023 το εκτιμώμενο κόστος ανέρχεται στα **44.333.835€** εκ των οποίων το ποσό των **8.268.335€** έχουν ήδη εξασφαλιστεί.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ €	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Εμβληματική παρέμβαση της Εγνατίας οδού	13.500.000	Μήκος τμήματος 3 χλμ., πλάτος 30,00 μ.
Συνοδά έργα κόμβων/προγραμμάτων σηματοδότησης κ.ά.	1.000.000	

Εκτίμηση προϋπολογισμού Εμβληματικής παρέμβασης της Εγνατίας οδού

6.2 Εκτίμηση προϋπολογισμού πακέτων μέτρων για το 2028

Για τον χρονικό ορίζοντα 2028 η εκτίμηση του προϋπολογισμού των πακέτων μέτρων επισυνάπτεται στον παρακάτω Πίνακα.

Βάσει των παραπάνω εκτιμήσεων προϋπολογισμού για τον χρονικό ορίζοντα 2028 ανά κατηγορία παρέμβασης το σύνολο ανέρχεται στα **25.540.000€**.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΘΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (€)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	Τσιμισκή από Π.Π. Γερμανού έως Ελ. Βενιζέλου	4.950.000	Επιφάνεια 16.500 τ.μ.
	Αγ. Σοφίας από οδό Εγνατία έως Αχειροποίητο	2.610.000	Επιφάνεια 870 τ.μ.
	Συνοδά έργα πεζοδρόμησης: Αναδιαμόρφωση κόμβων/προγραμμάτων σηματοδότησης κ.ά.	1.000.000	
	Αλλαγή προγραμμάτων σηματοδότησης	60.000	
ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ/ΑΜΦΙΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	Μονοδρόμηση οδού Εθνικής Αμύνης με ταυτόχρονη διαπλάτυνση πεζοδρομίου με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου	1.320.000	Επιφάνεια 4.400 τ.μ.
	Μονοδρόμηση Ελένης Ζωγράφου	750.000	Συνδυασμό με ανάπλαση της – Μήκος τμήματος 0,75 χλμ
ΔΙΑΝΟΙΞΕΙΣ	Οδός Υδραγωγείου	2.000.000	Λόγω της ιδιαιτερότητας της περιοχής παρέμβασης και λαμβάνοντας υπόψη αντίστοιχα έργα πραγματοποιήθηκε μια πρώτη εκτίμηση του κόστους
	Διάνοιξη και κατασκευή οδού Καζαντζάκη	2.000.000	
	Διάνοιξη και κατασκευή Αγ. Δημητρίου – Διογένους	2.000.000	
	Κόμβος Ευαγγελίστριας	60.000	
	Κόμβος Εθνικής Αμύνης – Εγνατίας		
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ		5.000.000	Συνολικό μήκος επέκτασης 19,61 χλμ
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ PARK & RIDE	Α.Π.Θ. (2000 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης (200 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	Κουντουριώτου – Καρατάσου (200 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	ΔΕΘ (1000 θέσεις)		Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ
	Δημιουργία 40 θέσεων στάθμευσης σε δημοτικά οικόπεδα που θα παραχωρήσει ο Δήμος (στάθμευση με μηχανικά μέσα)	800.000	(κόστος ανά θέση 20.000€)
ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	Αλ. Σβώλου από Αγγελάκη έως Π. Μελά	450.000	Μήκος τμήματος 0,45 χλμ
	Βογατσικού από Μητροπόλεως έως Λ. Νίκης	120.000	Μήκος τμήματος 0,12 χλμ
	Καυταντζόγλου από Εγνατία έως Λ. Στρατού	650.000	Μήκος τμήματος 0,65 χλμ
	Μ. Ιωσήφ από Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως	120.000	Μήκος τμήματος 0,12 χλμ
	Νότιο τμήμα Ερμού από Κ. Ντηλ έως Αγ. Σοφίας	100.000	Μήκος τμήματος 0,10 χλμ
	Προξένου Κορομηλά από Πλουτάρχου έως Μοργκεντάου	550.000	Μήκος τμήματος 0,55 χλμ
ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ		1.000.000	Αφορά στις παρεμβάσεις οδικών τμημάτων που παρουσιάζουν χαμηλό v/c
Σύνολο		25.540.000€	

Εκτίμηση προϋπολογισμού πακέτων μέτρων για το 2028

