ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης

SOUTH EAST EUROPE
Jointly for our common future

attac
ATtractive Urban Public Transport for Accessible Cities

Programme co-funded by the EUROPEAN UNION

ΣΑΣΘ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Λεωφ. Γεωργικής Σχολής
65, ΤΚ 570 01,
Πυλαία - Θεσσαλονίκη
Τ. 2310 483070,
F. 2310 483071

www.attacproject.eu www.thita.gov.gr

Πρόλογος του Προέδρου του ΣΑΣΘ

Σήμερα το κυκλοφοριακό πρόβλημα στη περιοχή της Θεσσαλονίκης αναγνωρίζεται ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα, γεγονός που καθιστά αναγκαία την ανάληψη δράσης εκ μέρους του ΣΑΣΘ. στη διαμόρφωση πολιτικών και την εφαρμογή μέτρων που θα οδηγήσουν σταδιακά **στην ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και στην αλλαγή νοοτροπίας των μετακινουμένων σχετικά με τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου**.

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης που εκπονεί το ΣΑΣΘ αποτελεί μια τέτοια πρωτοβουλία που προσπαθεί να συμβάλει στο μετασχηματισμό των μέσων μαζικής μεταφοράς ώστε να αποτελέσουν ασφαλή, αξιόπιστη, οικονομική και ελκυστική επιλογή στις μετακινήσεις των κατοίκων της πόλης. **Πρόκειται για ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο για βιώσιμες αστικές μεταφορές που αποτελεί το πρώτο του είδους του στην Ελλάδα, βασισμένο σε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

Στο πλαίσιο αυτού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης **οι δημόσιες συγκοινωνίες αναγνωρίζονται ως ο βασικός πυλώνας για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης.**

Η μείωση του εξωτερικού κόστους που δημιουργείται από τις καθημερινές μετακινήσεις προσώπων, στις αστικές κυρίως περιοχές, η δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας από την αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών και η δυνατότητα των πολιτών να ζουν σε μια πιο ανθρώπινη κοινωνία, είναι ορισμένα μόνο από τα οφέλη που σχετίζονται με τη χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς.

Το ΣΑΣΘ με βασική αρμοδιότητα το σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών και την εποπτεία των δημόσιων συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, επιδιώκει μέσα από την **ουσιαστική συνεργασία όλων των φορέων** που εμπλέκονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, **τη διαμόρφωση πολιτικών σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, την εφαρμογή σημαντικών μέτρων προτεραιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως το δίκτυο Τραμ, την ανάπτυξη και υλοποίηση ευφυών συστημάτων, όπως το ηλεκτρονικό εισιτήριο και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών**. Έτσι λοιπόν σας καλώ όλους να συμπορευτούμε για να επιτύχουμε τους στόχους μας, επιλέγοντας συνειδητά τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς.

Το ΣΑΣΘ πιστεύει ότι με την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ "ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΖΟΥΜΕ ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΟΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ".

Ιωάννης Παλαιστής

Πρόεδρος ΣΑΣΘ

Ευχαριστίες

Ο Πρόεδρος του ΣΑΣΘ και τα μέλη της Ομάδας Εργασίας επιθυμούν να ευχαριστήσουν για την συνεχή και συστηματική συνεργασία τους, καθώς και για τη βοήθεια που μας προσέφεραν στην εκπόνηση του σχεδίου:

- τα μέλη του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
- το Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης
- τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης
- την Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
- τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης
- την Αττικό Μετρό Α.Ε
- το ΤΕΕ-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας
- την ΜΚΟ Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ.
- την Ένωση για τα Δικαιώματα των Πεζών

Ομάδα Εργασίας

Στην υλοποίηση του παρόντος σχεδίου συμμετείχαν οι:

- Εμμανουήλ Βουγιούκας, Συγκοινωνιολόγος - Οικονομολόγος, Διευθυντής έργου
- Κωνσταντίνος Ν. Πετράκης, Συγκοινωνιολόγος, Αναπληρωτής διευθυντής έργου
- Αλέξανδρος Δελούκας, Δρ. Συγκοινωνιολόγος, Μέλος ομάδας έργου
- Γεώργιος Εμμανουηλίδης, Συγκοινωνιολόγος, Μέλος ομάδας έργου
- Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Συγκοινωνιολόγος, Μέλος ομάδας έργου
- Χρύσα Βίζμπα, Συγκοινωνιολόγος, Μέλος ομάδας έργου

Περιεχόμενα

1. ΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΡΓΟ ATTAC

2. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΩΓΕΝΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

7. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ, ΚΙΝΔΥΝΩΝ & ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ (SWOT)

9. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

10. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

12. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

13. ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

14. Σ.Β.Α.Κ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

15. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

16. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

17. ΣΥΝΕΡΓΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ & ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

18. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ & ΠΟΡΩΝ

19. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ & ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

20. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

21. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

1. Το Διευρωπαϊκο Εργο ATTAC

Το **Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης** (ΣΑΣΘ) ανέλαβε την υλοποίηση του συγχρηματοδοτούμενου από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έργου ATTAC "Attractive Urban Public Transport for Accessible Cities" (Ελκυστικές Αστικές Δημόσιες Συγκοινωνίες για προσβάσιμες πόλεις), που αφορά στη μητροπολιτική Θεσσαλονίκη και εντάσσεται στο Πρόγραμμα διακρατικής συνεργασίας Νοτιο - Ανατολικής Ευρώπης - South East Europe (SEE). Το έργο ATTAC χρηματοδοτείται κατά 85% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και κατά 15% από εθνικούς πόρους. Η διάρκεια του ήταν τρία χρόνια: έναρξη τον Ιανουάριο 2011 και ολοκλήρωση τον Δεκέμβριο του 2013.

Ο θεματικός άξονας στον οποίο εντάσσεται το έργο ATTAC είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας. Ο ειδικός σκοπός του έργου είναι η εισαγωγή ελκυστικών και βιώσιμων λύσεων δημοσίων συγκοινωνιών και υπηρεσιών στις πόλεις του έργου ATTAC που θα συμβάλουν σημαντικά στην αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων με δημόσια μέσα μεταφοράς δημιουργώντας το πλαίσιο για απρόσκοπτη μετακίνηση για όλους. Οι τρεις θεματικές ενότητες του έργου ATTAC είναι:

- ✓ Η προώθηση συστημάτων ευέλικτων μεταφορών.
- ✓ Η προώθηση καινοτόμων και ενιαίων ολοκληρωμένων συστημάτων συλλογλης κομίστρου, έκδοσης εισιτηρίων και έξυπνων καρτών
- ✓ Έξυπνα συστήματα ενημέρωσης επιβατών

Στο πλαίσιο του έργου αναπτύσσονται 2 βασικές δράσεις:

(α) το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)**, και

(β) η πιλοτική διερεύνηση εισαγωγής **ενιαίου και ευφυούς συστήματος συλλογής κομίστρου (ηλεκτρονικού εισιτηρίου)** στα ΜΜΜ της Θεσσαλονίκης.

2. Τι ειναι το Σχεδιο Βιωσιμης Αστικης Κινητικοτητας

Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** (Σ.Β.Α.Κ.) της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέεται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) έχει στόχο να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών που:

- εξασφαλίζει προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων
- μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαία αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα εξειδικεύεται σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Η επιλογή των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό οι πόροι που δαπανώνται να χρησιμοποιούνται με την μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα. Αυτό απαιτεί μία βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν,

όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τονίζει στη Ανακοίνωση - Λευκή Βίβλο 'Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (COM(2011) 144) ότι είναι σημαντική η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς με την εφαρμογή κοινών αρχών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε μέσου.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, **η ύπαρξη εγκεκριμένου Σ.Β.Α.Κ. θα αποτελεί πρακτικά απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2014 – 2020.**

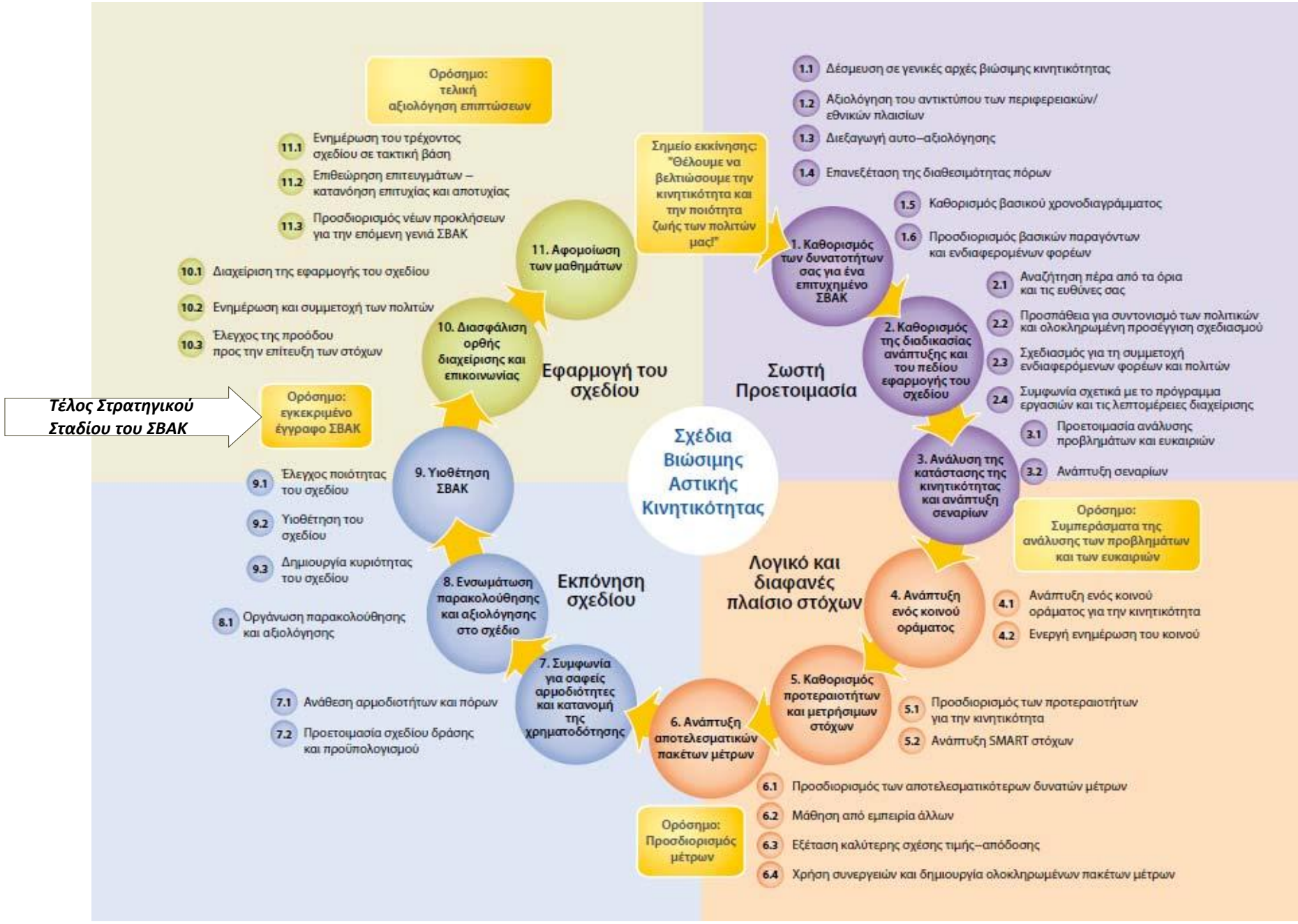
3. Πλεονεκτηματα Του Σ.Β.Α.Κ.

- Βελτιωμένη εικόνα της πόλης: Μια πόλη που ασχολείται με το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας προβάλλει την εικόνα μιας πόλης καινοτόμας, με όραμα για το μέλλον.
- Βελτιωμένη κινητικότητα και προσβασιμότητα: Το σχέδιο αστικής κινητικότητας με επίκεντρο τους πολίτες θα έχει ως τελικό αποτέλεσμα τη βελτίωση της κατάστασης της κινητικότητας των πολιτών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε αστικές περιοχές και τις υπηρεσίες τους.
- Προοπτική προσέγγισης περισσότερων πολιτών: Το Σ.Β.Α.Κ. προσφέρει δυνατότητες για την προσέγγιση περισσότερων πολιτών και καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες των διαφόρων ομάδων χρηστών.
- Καλύτερη ποιότητα ζωής: Το Σ.Β.Α.Κ. είναι σχέδιο για τους ανθρώπους και όχι για τα οχήματα και την κίνηση. Μεταφέρει ένα συναισθηματικό μήνυμα που εκφράζεται, για παράδειγμα, σαν στόχος για την καλύτερη ποιότητα των δημοσίων χώρων ή την αύξηση της ασφάλειας των παιδιών.
- Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία: Οι προσπάθειες για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση του θορύβου και την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής οδηγούν σε θετικά αποτελέσματα για την υγεία και σημαντική εξοικονόμηση πόρων στον τομέα της υγείας.
- Αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς: Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούννα αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο "δημόσιας νομιμότητας".
- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων: Το Σ.Β.Α.Κ. προσφέρει έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων, όπως η οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ποιότητα του αέρα ή εθνικοί κανονισμοί για την ηχορύπανση.
- Υψηλότερη ανταγωνιστικότητα και καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις: Το Σ.Β.Α.Κ. θα αποτελέσει προϋπόθεση για χρηματοδότηση καινοτόμων λύσεων κινητικότητας προσφέροντας ένα καθοριστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες πόλεις, όταν ανταγωνίζονται για δημόσια χρηματοδότηση ή/και ένταξη στα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ. **Η προτεραιότητα στις χρηματοδοτήσεις από την Ε.Ε. σε φορείς πόλεων με Σ.Β.Α.Κ. συμπεριλαμβάνεται επίσης στο 'Πακέτο Αστικής Κινητικότητας' (Urban Mobility Package) που ανακοινώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας στις 17.12.2013.**
- Νέο πολιτικό όραμα, προοπτική ενοποίησης: Το Σ.Β.Α.Κ. καθορίζει ένα μακροπρόθεσμο και στρατηγικό όραμα. Ενθαρρύνει μία αποτελεσματική νοοτροπία σχεδιασμού που στοχεύει στην ενσωμάτωση τομέων πολιτικής και θεσμών, πόλεων και περιχώρων.

4. Διαδικασια

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός Σ.Β.Α.Κ. νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα. Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (*feedback loops*).

Στο πλαίσιο του έργου ATTAC, εκπονείται το στρατηγικό μέρος της διαδικασίας, που αφορά στα Βήματα 1 έως και 9. Τα Βήματα 10 και 11 ανάγονται στην φάση Εγκρισης και Υλοποίησης του Σχεδίου η οποία έπεται του στρατηγικού σχεδιασμού.


Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Σωστή Προετοιμασία
Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων
Εκπόνηση σχεδίου
Εφαρμογή του σχεδίου
Σημείο εκκίνησης: "Θέλουμε να βελτιώσουμε την κινητικότητα και την ποιότητα ζωής των πολιτών μας!"
1. Καθορισμός των δυνατοτήτων σας για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ
1.1 Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
1.2 Αξιολόγηση του αντικτύπου των περιφερειακών/ εθνικών πλαισίων
1.3 Διεξαγωγή αυτο–αξιολόγησης
1.4 Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων
1.5 Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος
1.6 Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων
2. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου
2.1 Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας
2.2 Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού
2.3 Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών
2.4 Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης
3. Ανάλυση της κατάστασης της κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων
3.1 Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών
3.2 Ανάπτυξη σεναρίων
Ορόσημο: Συμπεράσματα της ανάλυσης των προβλημάτων και των ευκαιριών
4. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος
4.1 Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
4.2 Ενεργή ενημέρωση του κοινού
5. Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων
5.1 Προσδιορισμός των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
5.2 Ανάπτυξη SMART στόχων
6. Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων
6.1 Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων
6.2 Μάθηση από εμπειρία άλλων
6.3 Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής–απόδοσης
6.4 Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
Ορόσημο: Προσδιορισμός μέτρων
7. Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή της χρηματοδότησης
7.1 Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων
7.2 Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού
8. Ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης στο σχέδιο
8.1 Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης
9. Υιοθέτηση ΣΒΑΚ
9.1 Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου
9.2 Υιοθέτηση του σχεδίου
9.3 Δημιουργία κυριότητας του σχεδίου
Ορόσημο: εγκεκριμένο έγγραφο ΣΒΑΚ
Τέλος Στρατηγικού Σταδίου του ΣΒΑΚ
10. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας
10.1 Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου
10.2 Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών
10.3 Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων
11. Αφομοίωση των μαθημάτων
11.1 Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση
11.2 Επιθεώρηση επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας
11.3 Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ
Ορόσημο: τελική αξιολόγηση επιπτώσεων

5. Δεσμευση σε Γενικες Αρχες Βιωσιμης Κινητικοτητας

Βασική αρχή ενός επιτυχημένου Σ.Β.Α.Κ. είναι η δέσμευση όλων των φορέων που εμπλέκονται στον σχεδιασμό να υλοποιήσουν το τμήμα που αναλογεί στον καθένα ανάλογα με τις αρμοδιότητές του και να λάβουν όλες εκείνες τις πρόνοιες που θα απαιτηθούν για την απρόσκοπτη πορεία του Σχεδίου.

Σε εφαρμογή της αρχής αυτής, οι φορείς που συμμετέχουν στο Φόρουμ Κινητικότητας και στο ΣΑΣΘ υπογράφουν την παρακάτω

δήλωση δέσμευσης.

Εμείς οι κάτωθι φορείς, κυβερνητικοί κάθε βαθμίδας (κυβερνητικής και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-κυβερνητικοί, που σχετιζόμαστε με τις συγκοινωνίες, την κυκλοφορία και τις μεταφορές γενικότερα, δεσμευόμαστε συλλογικά να δράσουμε συντονισμένα στην επόμενη δεκαετία και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους που δρουν στην Θεσσαλονίκη ώστε οι μετακινήσεις στην μητροπολιτική περιοχή:

(α) να πραγματοποιούνται με τρόπο φιλικό στους χρήστες και στο περιβάλλον,

(β) να συμβάλλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων,

(γ) να στηρίξουν την τοπική οικονομία με την μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα,

(δ) να ενισχύσουν την κοινωνική συνοχή και

(ε) να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης στο Ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) των Δημόσιων Μεταφορών της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης αποτελεί δέσμευση όλων των παρακάτω φορέων:

- Δήμος Θεσσαλονίκης
- Δήμος Καλαμαριάς
- Δήμος Παύλου Μελά
- Δήμος Θέρμης
- Δήμος Θερμαϊκού
- Δήμος Πυλαίας – Χορτιάτη
- Δήμος Νεάπολης - Συκεών
- Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου
- Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης
- Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης – Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
- Σ.Α.Σ.Θ.
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης
- Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης
- Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης
- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Τ.Ε.Ε. – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
- Ι.ΜΕΤ.
- Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ.
- Ένωση για τα δικαιώματα των Πεζών
- Ελληνικό Συντονιστικό Κέντρο EuroVelo
- Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών

6. Αξιολογηση των Επιδρασεων απο το Εθνικο και Περιφερειακο Πλαισιο

Το πνεύμα του Σ.Β.Α.Κ. ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με το πνεύμα των σχεδίων που εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο του σχεδιασμού της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης, όπως το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης 2025 – ΡΣ1 (οδηγός: Ο.Ρ.ΘΕ.), το επιχειρησιακό πρόγραμμα 'Θεσσαλονίκη 2012' – ΕΣ1 (οδηγοί: Ο.Ρ.ΘΕ. & Υ.Π.Ε.Κ.Α.) και το 'Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών 2010' – ΣΣ1 (οδηγοί: Υ.ΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. & Εγνατία Οδός Α.Ε.). Υπάρχει ακόμη και το πακέτο μελετών του Μετρό Θεσσαλονίκης – ΕΣ2 (οδηγός: Αττικό Μετρό), που προτείνει συνοδευτικές παρεμβάσεις στο υπό υλοποίηση δίκτυο Μετρό. Όλα τα σχέδια αυτά έχουν εκπονηθεί με συμμετοχή, περισσότερο ή λιγότερο ενεργή, όλων των οδηγών τους, ενώ το Σ.Α.Σ.Θ. έχει παρέμβει ή συναινέσει στο διάστημα λειτουργίας του.

Στη θεωρία τα 2 στρατηγικά σχέδια ΡΣ1 και ΣΣ1 συγκλίνουν σε μία ενιαία αντίληψη για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, απηχώντας προφανώς τον γενικότερο προσανατολισμό των εκάστοτε οδηγών. Λ.χ. ο προσανατολισμός του Υ.ΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. και της Εγνατίας Οδού Α.Ε. στα οδικά έργα είναι ορατός στο ΣΣ1, όπως και ο προσανατολισμός της 'Αττικό Μετρό' στο σύστημα Μετρό στο ΕΣ2. Βασικά μειονεκτήματα όλων των προαναφερόμενων σχεδίων είναι:

- ✓ Η ποιοτική – δομική προσέγγιση του σχεδιασμού που χαρακτηρίζεται από ελλιπή ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων κάθε σχεδίου στις βασικές παραμέτρους της κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης, με εξαίρεση το ΕΣ2, που αντίθετα, βασίζεται (ίσως υπερβολικά) σε πλήρες πρότυπο συγκοινωνιακού σχεδιασμού.
- ✓ Όλα τα σχέδια εκπονήθηκαν πριν από την κρίση που έχει ανατρέψει τα συνήθη βασικά οικονομικά, θεσμικά και κοινωνικά δεδομένα στα οποία βασίζονται τα σχέδια.

Αυτή η κατάσταση δεν επιτρέπει τη διατύπωση εναλλακτικών σχεδίων (contingencies) που σήμερα είναι απαραίτητα λόγω της ανάγκης προσαρμογής στη νέα δημοσιονομική, θεσμική και κοινωνική πραγματικότητα.

Το Σ.Β.Α.Κ. πρέπει να καλύψει αυτό το κενό διατυπώνοντας (ή συνεισφέροντας στη διατύπωση) τις αρχές και τα εργαλεία που θα επιτρέψουν την επικαιροποίηση των σχεδίων με βάση τις πραγματικές συνθήκες. Για το σκοπό αυτό, βασικό μέλημα του Σ.Β.Α.Κ. είναι να συνεργαστεί με τους κρατικούς φορείς που χαράζουν την γενικότερη πολιτική ως προς τις υποδομές και την οικονομία και να διατυπώσει τις κατευθύνσεις και τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα ώστε να ληφθούν υπόψη στη λήψη των σχετικών αποφάσεων.

Φορείς σχετικοί με το Σ.Β.Α.Κ. εκπροσωπούμενοι στο Σ.Α.Σ.Θ.

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ	*ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ Σ.Β.Α.Κ.*
Υπουργείο ΜΕ.ΔΙ.	Πολιτική υποδομών & μεταφορών σε εθνικό επίπεδο
Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών	Οικονομική πολιτική σε εθνικό επίπεδο
Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης	Αποκεντρωμένη (κεντρική) διοίκηση
Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης	Αυτοδιοίκηση - Περιφερειακή πολιτική για την μητροπολιτική περιοχή Θες/νίκης
Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας	Συντονισμός δράσης & πολιτική των Ο.Τ.Α. της περιοχής
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης	Επιστημονική υποστήριξη
Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης	Χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός
Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης	Οδική ασφάλεια, αστυνόμευση κυκλοφορίας
Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης	Εκπρόσωποι εργαζομένων περιοχής Θεσ/νικης

Φορείς σχετικοί με το Σ.Β.Α.Κ. μη μέλη του Σ.Α.Σ.Θ.

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ	*ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ Σ.Β.Α.Κ.*
Τ.Ε.Ε. – Τ.Κ.Μ. (μέλος του Φόρουμ Κινητικότητας)	Τεχνικός σύμβουλος της Κυβέρνησης
Σ.Ε.Σ. (μέλος του Φόρουμ Κινητικότητας)	Επιστημονικό Σωματείο των Συγκοινωνιολόγων
Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ. (μέλος του Φόρουμ Κινητικότητας)	Μ.Κ.Ο. με αντικείμενο την υποστήριξη των επιβατών Μ.Μ.Μ.
ΠΟΔΗΛΑΤισσΕΣ	Μ.Κ.Ο. με αντικείμενο την υποστήριξη των ποδηλατιστών
ΕΝΩΣΗ ΠΕΖΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Μ.Κ.Ο. με αντικείμενο την υποστήριξη των πεζών
ECOCITY - ECOMOBILITY	Μη κερδοσκοπική εταιρεία με αντικείμενο την υποστήριξη και προώθηση βιώσιμων λύσεων στις πόλεις
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.	Φορέας σχεδιασμού και κατασκευής του Μετρό
Ι.ΜΕΤ.	Ινστιτούτο Μεταφορών

7. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

Οι βασικές χρονικές παράμετροι του Σ.Β.Α.Κ. είναι οι ακόλουθες:

- Έναρξη: Δεκέμβριος 2011
- Διάρκεια εκπόνησης του στρατηγικού σχεδίου (Ορόσημα 1, 2 και 3): 24 μήνες
- Έναρξη επικαιροποίησης σχεδίου: 2015 και στη συνέχεια…
- Επικαιροποίηση ανά 24 μήνες
- Διάρκεια υλοποίησης: 7-10 χρόνια (χρονικός ορίζοντας 2020-22). Τα 2 έτη αναφοράς για την υλοποίηση αντιστοιχούν στο καταληκτικό έτος της Προγραμματικής Περιόδου 2014 – 2020 (2020) και στο έτος Ν+2 (2022).

Το έτος 2025 αποτελεί ένα ακόμη χρονικό ορόσημο του Σχεδίου, επειδή συμπίπτει με το έτος-στόχο της εκστρατείας της Διεθνούς Ενωσης Δημοσίων Συγκοινωνιών (UITP) για διπλασιασμό του μεριδίου αγοράς των Δ.Σ.

Η εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ. δεν προβλέπεται στην διάρκεια ζωής του έργου ATTAC. Εν τούτοις, η ομάδα μελέτης προετοίμασε εντός της διάρκειας ζωής του έργου όλα τα μεθοδολογικά και πρακτικά ζητήματα που σχετίζονται με τις Δράσεις της 4ης Φάσης (Εφαρμογή του Σ.Β.Α.Κ.), ώστε να αξιοποιηθούν από τους φορείς που θα υλοποιήσουν το Σχέδιο, αξιοποιώντας την διαδικασία διαβούλευσης με τους συμπαίκτες καθώς και την ανταλλαγή τεχνογνωσίας με τους διακρατικούς εταίρους.

8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ, ΚΙΝΔΥΝΩΝ & ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ (SWOT)

Η επιτυχία ή μη του Σ.Β.Α.Κ. διατυπώνεται μέσα από μία σειρά παραμέτρων που αποτελούν τα κριτήρια των επιδόσεων του Σχεδίου. Οι παράμετροι αυτές είναι κατά το δυνατόν μετρήσιμες (όταν πρόκειται για αριθμητικές μεταβλητές) ή φυσικά διαπιστώσιμες (όταν πρόκειται για ιεραρχικές μεταβλητές).

Σημειώνεται ότι η γεωγραφική ή/και κοινωνική διακύμανση των τιμών αυτών των παραμέτρων είναι εξίσου σημαντική με τις μέσες τιμές στην περιοχή αναφοράς, επειδή αποτυπώνουν παραστατικά τόσο την ένταση των προβλημάτων που πρέπει να επιλυθούν όσο και την επίδραση των παρεμβάσεων του Σ.Β.Α.Κ. στις διάφορες γεωγραφικές ενότητες ή/και κοινωνικές ομάδες.

Οι παράμετροι αυτές συνιστούν τα 'προφίλ κινητικότητας' που αναφέρονται παραπάνω στο εδάφιο 1.3.

Τα 'προφίλ κινητικότητας' συνδυάζονται με πρόσθετες παραμέτρους – δείκτες επιπτώσεων που εκφράζουν τις επιπτώσεις των παρεμβάσεων και έργων στους σημαντικούς τομείς της κοινωνίας, της αστικής ανάπτυξης και του περιβάλλοντος.

Παρακάτω παρατίθεται η αρχική λίστα των ***δεικτών επίδοσης (κριτηρίων αξιολόγησης)*** του Σ.Β.Α.Κ., η οποία προφανώς θα επικαιροποιείται συναρτήσει των εκάστοτε διαθέσιμων δεδομένων και πολιτικών.

Δεδομένου ότι η συλλογή των δεδομένων απαιτεί σημαντικά υψηλό κόστος και ανθρώπινους πόρους, η δραστηριότητα αυτή θα δομηθεί προοδευτικά με τη συνδρομή των συμπαικτών του Σ.Β.Α.Κ. (πρβλ. παραπάνω).

Σημαντική πτυχή του Σ.Β.Α.Κ. είναι η κατάστρωση ***εναλλακτικών σχεδίων*** (*contingencies*) που θα πρέπει να υλοποιηθούν σε περίπτωση αστοχίας ή μη- δυνατότητας υλοποίησης των αρχικών παρεμβάσεων λόγω απρόβλεπτων γεγονότων ή ανυπέρβλητων δυσχερειών / εμποδίων. Τα απρόβλεπτα γεγονότα σχετίζονται κύρια με την εξέλιξη της τρέχουσας συγκυρίας και τις αποκρίσεις των πολιτών σε αυτήν. Ανυπέρβλητες δυσχέρειες / εμπόδια μπορούν να εμφανιστούν εξ αιτίας της διεθνούς συγκυρίας (λ.χ. τιμές καυσίμων) ή εκτάκτων γεγονότων (λ.χ. φυσικών καταστροφών).

Στον Πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται η αρχική εκτίμηση SWOT του Σ.Β.Α.Κ.

Δείκτες επιδόσεων Σ.Β.Α.Κ.

Καταμερισμός ανά μέσο μετακίνησης (modal shares)[1],[2]	Μέσο μήκος μετακίνησης[3] συνολικά και ανά δραστηριότητα (εργασία, αγορές, αναψυχή, κ.ο.κ.) ή/και μέσο μετακίνησης	Δείκτης κινητικότητας (πλήθος μετακινήσεων) ανά άτομο ή νοικοκυριό συναρτήσει της ιδιοκτησίας μέσων μετακίνησης [5]		Πληρότητα μέσων μεταφοράς (ατομικών και συλλογικών)
Στάθμη θορύβου	Τιμές επιλεγμένων ατμοσφαιρικών ρύπων (NOx, SO2, HC, κλπ.)	Προϋπολογισμός μετακινήσεων (*travel budget*)[4]	Αξίες γης	Πυκνότητες πληθυσμού και δραστηριοτήτων (θέσεων εργασίας)

[1] *εντάσσεται στο 'προφίλ κινητικότητας'*

[2] *συγκαταλέγονται υποχρεωτικά τα μέσα 'πεζή', 'ποδήλατο' και 'μηχανοκίνητα δίκυκλα' σε ξεχωριστή κατηγορία, ενώ καταγράφονται κατηγοριοποιημένες οι 'σύνθετες μετακινήσεις' (trip chains) ώστε να δειχθεί η διατροπικότητα του συστήματος*

[3] *σαν δείκτης προσβασιμότητας των αστικών δραστηριοτήτων*

[4] *σαν δείκτης οικονομικού κόστους και κοινωνικής δυνατότητας*

☞ **Ανάλυση SWOT**

Πλεονεκτήματα	***Μειονεκτήματα***
○ Διαθεσιμότητα σχεδίων ευρύτερης κλίμακας ○ Διαθεσιμότητα ανθρώπινων πόρων ○ Διατομεακή προσέγγιση (και παιδεία) ○ Σχετική ωριμότητα βιώσιμων έργων (Μετρό κλπ.) ○ Τιμές καυσίμων & τάσεις εξέλιξής τους	● Ισχυρή θέση οδοποιίας και των 'οδηγών' της ● Έλλειψη παιδείας στη διαχείριση ευρείας κλίμακας ● Ελλιπής αναφορά σε διαχειριστικές παρεμβάσεις ● Θεσμικό πλαίσιο μελετών (μεγάλοι χρόνοι) ● Ελλειψη πρόσφατης γενικής συγκοινωνιακής / κυκλοφοριακής μελέτης ● Ελλειμμα αρμοδιοτήτων του ΣΑΣΘ
Ευκαιρίες	***Κίνδυνοι / απειλές***
☐ Ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα για βιώσιμες μετακινήσεις ☐ Δημιουργία μητροπολιτικού φορέα ☐ Αυξημένη συμμετοχή ιδιωτικού τομέα (σε συνεργασία με δημόσιο τομέα) ☐ Ευνοϊκό νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση ☐ Θετικό κλίμα προώθησης μέσων σταθερής τροχιάς πέραν του Μετρό ☐ Ευνοϊκή χρονική συγκυρία ώστε να συνδεθεί το Σ.Β.Α.Κ. με την προγραμματική περίοδο 2014 - 2020	■ Εξέλιξη συγκυρίας (οικονομική & κοινωνική) ■ Κοινωνικός αρνητισμός στη συνεργασία με τους θεσμούς ■ Αβέβαιες πολιτικές εξελίξεις ■ Ανεργία

9. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

Διατυπώνονται 3+1 βασικά σενάρια για το Σ.Β.Α.Κ. Θεσσαλονίκης, ως εξής:

- Σενάριο 0. '*Απραξία*' (*Do Nothing*)
- Σενάριο 1. Υφιστάμενες Τάσεις (*Business As Usual, Do Minimum*)
- Σενάριο 2. Ενδιάμεση ανάπτυξη Δημόσιων Συγκοινωνιών
- Σενάριο 3. Δραστική ανάπτυξη Δημόσιων Συγκοινωνιών (πρβλ. *UITP*, διπλασιασμός του μεριδίου αγοράς των Δ.Σ. μέχρι το 2025).

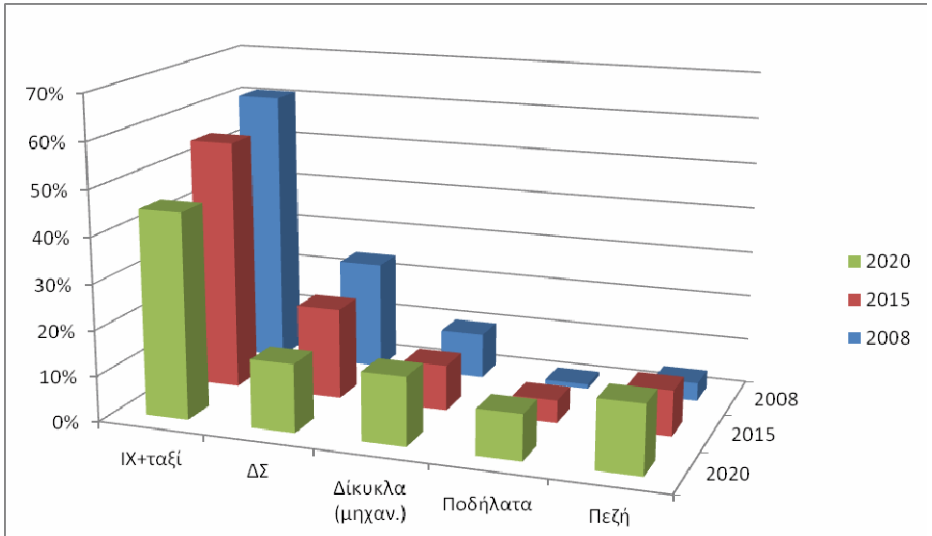
Τα σενάρια αναλύονται ως εξής:

Σενάριο 0. '*Απραξία*' (*Do Nothing*)

Λόγω της τρέχουσας κρίσης, που επεκτείνεται μετά το 2015, επικρατεί πάγωμα των δημοσίων επενδύσεων με βασικό θύμα το Μετρό και το Τραμ, που μετατίθενται για τις καλένδες (δηλ. μετά το 2020). Στο μεταξύ, ο στόλος των Δ.Σ. παραμένει ως έχει με συνέπεια την γήρανση των οχημάτων και των υποδομών και, εξ αυτού, την παροχή χαμηλής στάθμης υπηρεσιών στους χρήστες. Αυξανόμενα πλήθη πολιτών αδυνατούν να χρησιμοποιήσουν τα ΙΧ, καταθέτοντας τις πινακίδες, ενώ μειώνεται δραματικά το πλήθος και το μήκος μετακίνησης λόγω αυξημένου κόστους των καυσίμων. Ο ρυθμός ανανέωσης του στόλου των ΙΧ μειώνεται ριζικά, με συνέπεια την συνεχή γήρανσή του με τις προφανείς περιβαλλοντικές συνέπειες. Δραματική στροφή των μετακινήσεων προς την πεζοπορία, τα ποδήλατα και τα μικρά μηχανοκίνητα δίκυκλα. Ταυτόχρονα όμως ενισχύεται η συλλογική μετακίνηση με ΙΧ (car sharing) αλλά και η παράνομη (πειρατική) μετακίνηση με ιδιωτικά οχήματα κάθε τύπου.

Ενδεικτικές τιμές καταμερισμού ανά μέσο:

Μέσον	ΙΧ+ταξί	ΔΣ	Δίκυκλα (μηχαν.)	Ποδήλατα	Πεζή
2008	61%	24%	10%	1%	4%
2015	55%	20%	10%	5%	10%
2020	45%	15%	15%	10%	15%



➢ **Σενάριο 1. Υφιστάμενες Τάσεις** (*Business As Usual, Do Minimum*)

Συνεπεία της σχετικής ανάκαμψης της οικονομίας το 2015, αναθερμαίνονται με αργούς ρυθμούς οι δημόσιες επενδύσεις στις Δ.Σ. με συνέπεια την καθυστερημένη έναρξη λειτουργίας του μετρό και μίας γραμμής Τραμ το 2019.

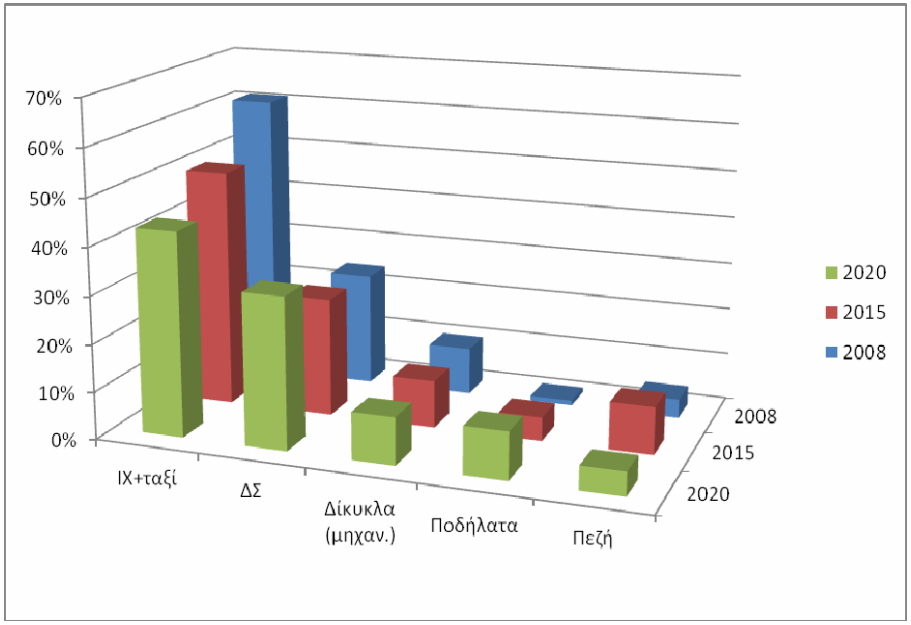
Το σύστημα των λεωφορείων εκσυγχρονίζεται αργά αλλά σταθερά (ανανέωση στόλου, ηλεκτρονική τιμολόγηση κ.ο.κ.), ενώ υλοποιούνται και λίγοι περιμετρικοί χώροι στάθμευσης. Η κεκτημένη ταχύτητα που έχει αποκτήσει το ποδήλατο τα πρώτα χρόνια της κρίσης (2011-2013) έχει εθίσει πολλούς σχετικά χρήστες με συνέπεια την εισαγωγή συλλογικών ποδηλάτων. Αντίστοιχα, πολλές μετακινήσεις στην κεντρική περιοχή γίνονται πεζή εξ αιτίας και των αναπλάσεων (περιοχή μνημειακού άξονα Αχειροποίητου-Αγίας Σοφίας - Μητρόπολης, περιοχή "Βαλκανικής Πλατείας" στη Νεάπολη κ.λ.π.).

Το ταξί περιορίζεται σε περιθωριακό ρόλο λόγω κόστους. Ο ρόλος του ΙΧ μειώνεται σε σχέση με το επίπεδο του 2010, αλλά εξακολουθεί να παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για την πλειοψηφία των μετακινήσεων. Λόγω όμως της αυξημένης τιμής των καυσίμων, μειώνεται το μέσο μήκος και πλήθος των μετακινήσεων. Η τάση για συλλογική χρήση των ΙΧ που ξεκίνησε το 2012-13 εξ ανάγκης δεν συνεχίζεται.

Η εντατική προσπάθεια των αρμόδιων φορέων για ευαισθητοποίηση των χρηστών ως προς την βιώσιμη κινητικότητα αποδίδει περιορισμένους καρπούς επειδή οι πολίτες βρίσκονται είτε σε σύγχυση είτε σε αναζήτηση εργασιακής και κοινωνικής ανάκαμψης.

Ενδεικτικές τιμές καταμερισμού ανά μέσο:

Μέσον	*ΙΧ+ταξί*	*ΔΣ*	*Δίκυκλα (μηχαν.)*	*Ποδήλατα*	*Πεζή*
2008	61%	24%	10%	1%	4%
2015	50%	25%	10%	5%	10%
2020	43%	32%	10%	10%	5%



➢ Σενάριο 2. Ενδιάμεση ανάπτυξη Δημόσιων Συγκοινωνιών

Το σενάριο αυτό αντιστοιχεί στον συνδυασμό (α) του Ρ.Σ.Θ. και (β) των προβλέψεων της 'Αττικό Μετρό' σχετικά με την κινητικότητα στην Θεσσαλονίκη[5], αλλά έχει προσαρμοστεί στις ιδιαιτερότητες που επιφέρει η τρέχουσα οικονομική και κοινωνική κρίση, τις οποίες δεν ήταν δυνατόν να λάβουν υπόψη οι προαναφερόμενες μελέτες. Πιο συγκεκριμένα:

Η κρίση διαρκεί μέχρι το 2015, οπότε αρχίζει η ανάκαμψη, που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην υλοποίηση των ήδη δρομολογημένων μεταφορικών υποδομών (Μετρό, Τραμ, οδοποιία, χώροι στάθμευσης) και σε αστικές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας. Επί πλέον, το σύστημα των λεωφορείων εκσυγχρονίζεται σε μεγάλο βαθμό (οικολογικά οχήματα, ηλεκτρονική τιμολόγηση, κ.ο.κ.). Η ανταπόκριση των χρηστών είναι σημαντική και παρατηρείται υψηλός βαθμός πληρότητας σε όλα τα συστήματα που αποθαρρύνουν το ΙΧ, συμπεριλαμβανομένων και των περιμετρικών χώρων στάθμευσης.

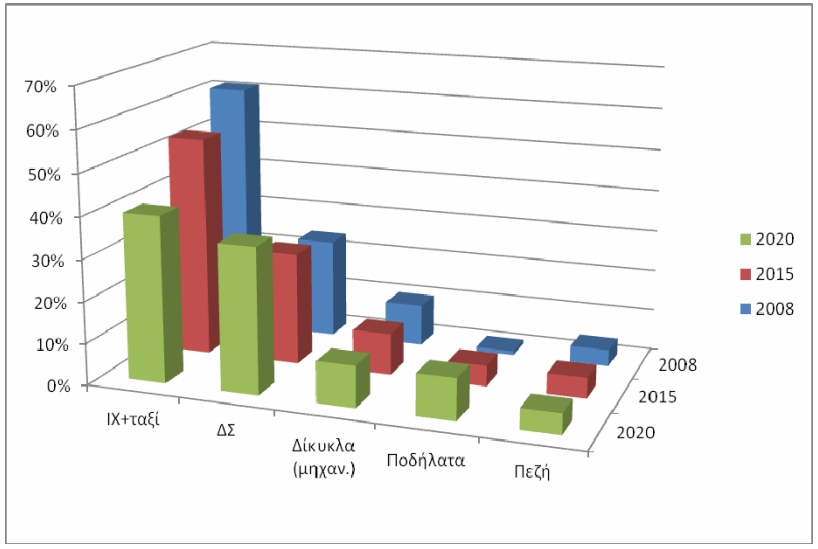
Η υλοποίηση πολλών από τα έργα αυτά με μεθόδους τύπου ΣΔΙΤ συνεπάγεται την ταυτόχρονη υλοποίηση μεγάλων πόλων έλξης στη μητροπολιτική περιοχή (εμπορικά κέντρα, συγκροτήματα κατοικίας κ.λ.π.) σαν αντισταθμιστικά οφέλη των επενδυτών. Αυτό συνεπάγεται μερική / σημειακή ανατροπή των προβλέψεων του Ρ.Σ.Θ. για τις γεωγραφικές ενότητες όπου επιδρούν τα έργα αυτά και συχνά οδηγεί σε ενδυνάμωση της οδικής κυκλοφορίας στις περιοχές αυτές.

Συνολικά, το αποτέλεσμα είναι ευνοϊκό για την βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών, αλλά παρατηρούνται σημαντικές γεωγραφικές διακυμάνσεις.

Η κεντρική περιοχή είναι σημαντικά αποσυμφορημένη (όπως συμβαίνει και στην Αθήνα), εξ αιτίας και του υψηλού κόστους μετακίνησης με ΙΧ. Πολλές μετακινήσεις γίνονται είτε πεζή μέσω των αναπλασμένων αστικών πυρήνων είτε με ποδήλατο, κύρια λόγω της εισαγωγής από τον Δήμο εκτεταμένου συστήματος συλλογικών ποδηλάτων.

Ενδεικτικές τιμές καταμερισμού ανά μέσο:

Μέσον	*ΙΧ+ταξί*	*ΔΣ*	*Δίκυκλα (μηχαν.)*	*Ποδήλατα*	*Πεζή*
2008	61%	24%	10%	1%	4%
2015	53%	27%	10%	5%	5%
2020	40%	35%	10%	10%	5%



[5] *Πρβλ. 'Τεχνική έκθεση ανάπτυξης κυκλοφοριακού προτύπου', Αττικό Μετρό, Δεκέμβριος 2011.*

➢ Σενάριο 3. Δραστική ανάπτυξη Δημόσιων Συγκοινωνιών

Το σενάριο αυτό είναι το ευμενέστερο για την βιώσιμη κινητικότητα από όλες τις απόψεις. Ουσιαστικά είναι παραλλαγή του Σεναρίου 2 με πρόσθετο χαρακτηριστικό την επιτυχία των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας που υλοποιούνται συνεχώς μεταξύ 2012 και 2020:

- ✓ καμπάνιες ευαισθητοποίησης,
- ✓ κίνητρα κάθε είδους π.χ. ευνοϊκή τιμολογιακή πολιτική για τις επιχειρήσεις, για τις οικογένειες ή για σημαντικά γεγονότα και εκδηλώσεις κ.ο.κ.
- ✓ πολιτικές συνδυασμένων κομίστρων,
- ✓ πολεοδομική ανάπτυξη βασισμένη στις Δ.Σ. (*transit-orientated development*) ή σε ζώνες χωρίς ΙΧ (*car-free zone development*).

Η μεγαλύτερη ποιοτική διαφορά από το Σ2 έγκειται στο γεγονός ότι η γεωγραφική κατανομή των ωφελειών είναι σχετικά ομοιόμορφη στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής (κεντρική και περιφερειακές περιοχές).

Το Σενάριο 3 συμβαδίζει με με το σενάριο της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Συγκοινωνιών – *UITP* που προβλέπει διπλασιασμό του μεριδίου αγοράς των Δ.Σ. μέχρι το 2025.

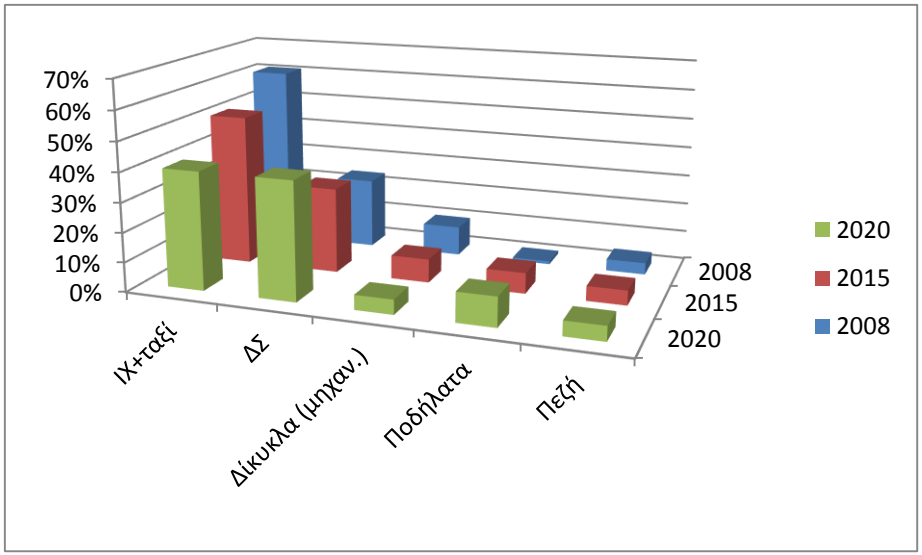
Διεθνής Ένωση Δημοσίων Συγκοινωνιών

Δημόσιες Συγκοινωνίες: η έξυπνη πράσινη λύση Διπλασιασμός του μεριδίου αγοράς των Δ.Σ. μέχρι το 2025 σε παγκόσμια κλίμακα.

Ενδεικτικές τιμές καταμερισμού ανά μέσο:

Μέσον	*ΙΧ+ταξί*	*ΔΣ*	*Δίκυκλα (μηχαν.)*	*Ποδήλατα*	*Πεζή*
2008	61%	24%	10%	1%	4%
2015	51%	29%	8%	7%	5%
2020	40%	40%	5%	10%	5%
2025	32%	48% #	5%	10%	5%

#: = 2*[ΔΣ]



10. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το ΣΑΣΘ ως η (μελλοντική) ενιαία αρχή αρμόδια για τον σχεδιασμό των μεταφορών και των μετακινήσεων για την Θεσσαλονίκη έχει την δέσμευση να αναπτύξει πολιτικές για την προώθηση και ενθάρρυνση βιώσιμου και ενιαίου συστήματος μεταφορών, με ασφάλεια, ταχύτητα, αξιοπιστία και αποδοτικότητα, σε συνεργασία με τους φορείς - μέλη του ΣΑΣΘ και του Φόρουμ Κινητικότητας. Στον σκοπό αυτό, το ΣΑΣΘ εκφράζει το ακόλουθο ***όραμα για τις αστικές μεταφορές & μετακινήσεις*** στην μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης:

Στη Θεσσαλονίκη αξίζει ένα σύγχρονο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών που θα συνδέσει τους ανθρώπους με την πόλη. Η σύνδεση με την πόλη δεν περιορίζεται στην παροχή άνετης, γρήγορης, ασφαλούς και προσιτής μετακίνησης, αλλά επεκτείνεται στην διασφάλιση υψηλής ποιότητας στο φυσικό, δομημένο και κοινωνικό περιβάλλον. Οι αστικές μεταφορές αποτελούν προϊόν συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων υπό τον συντονισμό ενός Ενιαίου Φορέα Μεταφορών & Κινητικότητας που σχετίζονται με την πόλη με στόχο ένα ενιαίο σύστημα αστικών και περι-αστικών μεταφορών & μετακινήσεων που να συνδέει πολίτες, δραστηριότητες και περιοχές με τρόπους που να στηρίζουν την οικονομία, το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής με αναβάθμιση της λειτουργίας και της εικόνας της πόλης.

Τα βασικά ***θέματα – κλειδιά*** της αστικής μετακίνησης αναφέρονται στις ακόλουθες παραμέτρους:

- ***Υποδομές***: θα είναι ασφαλείς, αποδοτικές και σωστά ενταγμένες στον αστικό ιστό και την κοινωνία.
- ***Επιλογή***: θα προσφέρουν βιώσιμες επιλογές σε όλους τους μετακινούμενους πολίτες.
- ***Συνδεσιμότητα***: τα στοιχεία του συστήματος αστικών μεταφορών θα είναι γεωγραφικά και λειτουργικά συνδεδεμένα μεταξύ τους
- ***Βελτιώσεις***: η βιωσιμότητα που θα χαρακτηρίζει τα στοιχεία του συστήματος αστικών μεταφορών θα επιτρέπει την άψογη συντήρησή τους και συνεχείς βελτιώσεις, όταν απαιτούνται

Κύρια **χαρακτηριστικά των αστικών μεταφορών και μετακινήσεων** όπως εκφράζονται από το όραμα:

- Ενιαία πολιτική μεταφορών με γνώμονα την κοινωνική συνοχή
- Παροχή αποτελεσματικής και πολύπλευρης πληροφόρησης σε όλους τους πολίτες και επισκέπτες, χρήστες ή μη του συστήματος.
- Ενιαίο και ευφυές εισιτήριο για τις μετακινήσεις με όλα τα μέσα (σημερινά και μελλοντικά).
- Δίκαιο και αποδοτικό σύστημα τιμολόγησης.
- Άνετη, γρήγορη και ασφαλής μετεπιβίβαση μεταξύ όλων των μέσων
- Διαχείριση της ζήτησης μετακινήσεων με περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια
- Ενιαία διαχείριση του συνόλου του οδικού δικτύου και της φωτεινής σηματοδότησης, με προτεραιότητα στα βιώσιμα μέσα μεταφοράς.
- Πρόοδο στην μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ρύπων, με προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος.
- Διευκόλυνση της μετακίνησης των επισκεπτών με βελτίωση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας του τουρισμού πόλης.
- Προσβασιμότητα σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες και ημι-αστικές περιοχές.
- Συνεισφορά στην υγεία των πολιτών.
- Κοινωνικά επωφελείς επενδύσεις για την συνεχή βελτίωση του συστήματος με στόχο την κοινωνική συνοχή, την οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα.
- Συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα εντός ενός αποτελεσματικού θεσμικού και λειτουργικού πλαισίου για την βελτιστοποίηση του επιπέδου εξυπηρέτησης

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

Η ενημέρωση και η ενεργή συμμετοχή των πολιτών επιτυγχάνεται μέσα από μια σειρά δράσεων του ΣΑΣΘ, όπως συμμετοχή σε διάφορες εκδηλώσεις με θέμα το ΣΒΑΚ, η διεξαγωγή των Φόρουμ Κινητικότητας, παραγωγή τηλεοπτικών σποτ και οργάνωση καμπανιών στο πλαίσιο κυρίως της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας. Συγκεκριμένα το πρόγραμμα διαβούλευσης και ενημέρωσης παρουσιάζεται παρακάτω:

1. **Φόρουμ Κινητικότητας**:Τα Φόρουμ απευθύνονται σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που σχετίζονται με την κινητικότητα στην πόλη καθώς και τους πολίτες που ενδιαφέρονται και έχουν ως σκοπό τη διαβούλευση για το έργο ATTAC και το Σ.Β.Α.Κ. και γενικότερα για τα θέματα κινητικότητας στην πόλη. Μέχρι την έκδοση του παρόντος τεύχους έχουν πραγματοποιηθεί 5 Φόρουμ Κινητικότητας, ενώ έχει προγραμματιστεί ένα επιπλέον για το Νοέμβριο του 2013. Ο θεσμός αυτός προτείνεται να συνεχιστεί και μετά το τέλος του έργου ATTACκαι την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ, με σκοπό κυρίως την παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας του. Το ΣΑΣΘ μπορεί να διαδραματίσει συντονιστικό ρόλο, καθοδηγώντας τους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης να υλοποιήσουν το δικό τους ΣΒΑΚ. Ειδικότερα τα Φόρουμ Κινητικότητας που έχουν πραγματοποιηθεί είναι:

- 1ο Φόρουμ Κινητικότητας, 30.11.2011 (γραφεία ΣΑΣΘ)
- 2ο Φόρουμ Κινητικότητας, 18.09.2012 (Δήμος Θεσσαλονίκης)
- 3ο Φόρουμ Κινητικότητας, 26.11.2012 (Ξενοδοχείο NIKOPOLIS)
- 4ο Φόρουμ Κινητικότητας, 15.05.2013 (Δήμος Θέρμης)
- 5ο Φόρουμ Κινητικότητας, 18.09.2013 (ΥΜΑΘ).

Στα παραπάνω Φόρουμ Κινητικότητας παρουσιάστηκε το έργο ATTAC με έμφαση στα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ (βλ. Μέτρο 1 και Μέτρο 4) με τη μεγαλύτερη ωριμότητα και σπουδαιότητα για τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης.

2. **Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης**: Δημιουργήθηκε ειδική Ομάδα (group) στο Facebook με τίτλο «*Βιώσιμη Κινητικότητα στη Θεσσαλονίκη*». Σκοπός του συγκεκριμένου group είναιαπό τη μία να ενημερώνει το κοινό για τις δράσεις του έργου ATTAC και τις διεθνείς εξελίξεις στα θέματα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ενώ παράλληλα όλοι οι φορείς μπορούν να αναρτούν τις απόψεις τους σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας που αφορούν τη Θεσσαλονίκη.

3. **Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας:** Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας είναι μία πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 2002 πού επιδιώκει να επηρεάσει την συμπεριφορά των μετακινουμένων προς επιλογή βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, τα ποδήλατα και πεζή μετακίνηση στη πόλη, με βελτίωση του περιβάλλοντος, της υγείας και την ποιότητας ζωής των πολιτών. Από τις 16 έως τις 22 Σεπτεμβρίου, οι συμμετέχουσες πόλεις διοργανώνουν δραστηριότητες για να ενθαρρύνουν βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και να ενημερώσουν τους πολίτες για τα πλεονεκτήματά τους.

Το 2012 το θέμα της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας ήταν "**Κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση**" (***Moving in the right direction***), εστιάζοντας στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το ΣΑΣΘ συμμετείχε στις εκδηλώσεις της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας με το παρακάτω πρόγραμμα δράσεων:

- Παραγωγή Τηλεοπτικού Σποτ κοινωνικού χαρακτήρα το οποίο προβαλλόταν από τις 16 έως τις 22 Σεπτεμβρίου 2012 στο δημοτικό κανάλι TV100. Το σποτ ενημέρωνε για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Θεσσαλονίκης.
- Οργάνωση Ανοικτού Διαγωνισμού Παραγωγής Βίντεο: Το θέμα του διαγωνισμού ήταν: «*Ένα όραμα για τη Θεσσαλονίκη: οι συγκοινωνίες, η κινητικότητα και η εικόνα της πόλης σε 20 χρόνια από τώρα»,* με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών για βιώσιμη κινητικότητα. Συνολικά υπήρχαν 5 συμμετοχές.
- Δημιουργία Ομάδας στο Facebook (βλ. παραπάνω), η οποία δημιουργήθηκε σύμφωνα με τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας.
- Οργάνωση 2ου Φόρουμ Κινητικότητας (βλ. παραπάνω)
- Ανοιχτή Εκδήλωση – Έκθεση: Πραγματοποιήθηκε ανοιχτή εκδήλωση – έκθεση όπου παρουσιάστηκαν τα προτεινόμενα μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας. Ο χώρος της Έκθεσης ήταν το Νέο Δημαρχιακό Μέγαρο για την περίοδο Τρίτη 18-Παρασκευή 21/09, ενώ το Σάββατο

22/09/2012, όπου κορυφώνονταν οι εκδηλώσεις της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας η Έκθεση μεταφέρθηκε στον πεζόδρομο της Αγίας Σοφίας. Η έκθεση περιλάμβανε 6 Roll Up με ενημερωτικό υλικό για το ΣΒΑΚ και αναλυτική παρουσίαση των μέτρων του.

- Έντυπο υλικό: Εκτυπώθηκε τρίπτυχο φυλλάδιο για το εκπονούμενο Σ.Β.Α.Κ.. Το φυλλάδιο ενημέρωνε για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Θεσσαλονίκης καθώς και για τα Μέτρα και τις Παρεμβάσεις που προτείνονταν. Στις 07/10/2012 το φυλλάδιο μοιράστηκε και με την Κυριακάτικη έκδοση της εφημερίδας *Αγγελιοφόρος* σε 15.500 αντίτυπα.

Το 2013 στην πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας με το σύνθημα «**Καθαρός Αέρας: η δική σου κίνηση**» (***Clean Air – It's your move***) το ΣΑΣΘ οργάνωσε και πραγματοποίησε μια σειρά εκδηλώσεων με σκοπό την ευαισθητοποίηση του κοινού. Ειδικότερα:

- Παραγωγή 3 Τηλεοπτικών Σποτ κοινωνικού χαρακτήρα τα οποία θα προβάλλονται από τις 16 έως τις 22 Σεπτεμβρίου 2013σε τοπικό κανάλια της πόλης και θα σχετίζονται με το φετινό σύνθημα της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας. Τα δύο σποτ προέρχονται από το Διαγωνισμό Βίντεο που είχε πραγματοποιηθεί κατά την περσινή περίοδο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας και ταιριάζουν στο φετινό πλαίσιο. Το τρίτο σποτ αφορά το προτεινόμενο σύστημα τραμ για την πόλη της Θεσσαλονίκης.
- Οργάνωση Ανοικτού Διαγωνισμού Παραγωγής Βίντεο: Αποφασίστηκε ο συγκεκριμένος διαγωνισμός να επαναλαμβάνεται κάθε χρόνο. Η θεματική του διαγωνισμού είναι η ίδια με το 2012 σύμφωνα και με τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας για το 2013.
- Αναρτήσεις στο facebook: Καθημερινά από τις 16 – 22 Σεπτεμβρίου θα υπάρχουν αναρτήσεις ώστε να ενημερώνουν το κοινό για τις δράσεις του ΣΑΣΘ, αλλά και αναρτήσει που θα έχουν σκοπό την ευαισθητοποίηση του κοινού
- Οργάνωση 5ου Φόρουμ Κινητικότητας (βλ. παραπάνω)
- Έντυπο υλικό: θα μοιραστεί έντυπο φυλλάδιο στο ευρύ κοινό με στόχο την ευαισθητοποίηση του προς τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Ανοιχτή Εκδήλωση - Έκθεση σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ
- Δωρεάν Μετακίνηση με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ την Κυριακή 22/9 12:00 - 16:00

4. **Καμπάνια της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Μεταφορών (UITP):** με πρωτοβουλία της Ομάδας Έργου ATTAC, το ΣΑΣΘ ως μέλος της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών συμμετείχει στην παγκόσμια εκστρατεία **«Κερδίζουμε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς - Grow with Public Transport»** για να υποστηρίξει το στόχο για διπλασιασμό του μεριδίου της αγοράς των δημόσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο μέχρι το 2025. Το ΣΑΣΘ είναι η μοναδική ελληνική συμμετοχή στην καμπάνια αυτή της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών. Η εκστρατεία στοχεύει στους πολιτικούς ιθύνοντες σε όλο τον κόσμο για την ευαισθητοποίηση για περισσότερες και καλύτερες δημόσιες συγκοινωνίες. Παρέχει επίσης την απαραίτητη καθοδήγηση στους φορείς λήψης αποφάσεων, στις δημόσιες αρχές αστικών μεταφορών και στους παρόχους συγκοινωνιακού έργου, για το πώς να βελτιώσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, καθώς και τα εργαλεία για να τους βοηθήσουν στην εφαρμογή βιώσιμων λύσεων κινητικότητας. Το ΣΑΣΘ εντάχθηκε στην κίνηση **«Όλοι Μαζί για την Προώθηση των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών».** Για να συμπέσει με την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), οι πόλεις σε όλο τον κόσμο θα εμφανίσουν το σύνθημα «**Κερδίζουμε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς»** στα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών, στους σταθμούς, στις στάσεις, στις ιστοσελίδες και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (*social media*).

Ειδικότερα για τη Θεσσαλονίκη ο στόχος διπλασιασμού του μεριδίου της αγοράς των δημόσιων μεταφορών είναι ιδιαίτερα εφικτός λόγω:

- Του σχετικά χαμηλού ποσοστού χρήσης αστικών συγκοινωνιών (ΟΑΣΘ) στην υφιστάμενη κατάσταση
- Της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης ΜΜΜ με την έναρξη του Μετρό
- Της δυναμικής που προσδίδει το Σ.Β.Α.Κ. με τα προτεινόμενα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας, όπως: δημιουργία δικτύου σύγχρονου Τροχιοδρόμου (Τραμ), λεωφορειακών γραμμών ταχείας εξυπηρέτησης (Bus Rapid Transit, BRT), σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων, κλπ (δες Κεφάλαιο 14).

Επιπλέον, το ΣΑΣΘ επέλεξε τα παρακάτω μηνύματα της παγκόσμιας εκστρατείας της UITP για τη Θεσσαλονίκη:

- Κερδίζουμε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Δημιουργούμε Όραμα για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Η Μετακίνησή μας Διευκολύνεται με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Η Τοπική Οικονομία Ενισχύεται με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Η Κοινωνία Εξελίσσεται με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Οι Πόλεις γίνονται πιο Πράσινες με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες.

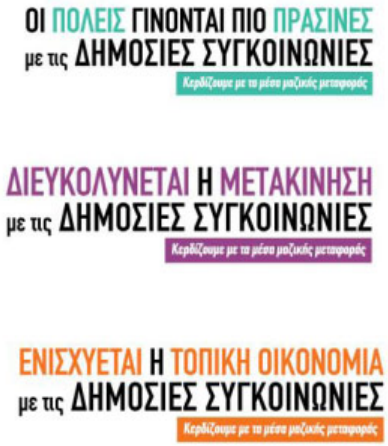
Τα μηνύματα αυτά εμφανίζονται στις <u>έξυπνες στάσεις και εντός των λεωφορείων σε συνεργασία με τον ΟΑΣΘ</u>, σε αφίσες σύμφωνα με τις Οδηγίες της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Μεταφορών UITP και με υλικό ειδικά για τη Θεσσαλονίκη, καθώς και σε ειδικό φυλλάδιο συνδυασμένο με την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.

5. **Συμμετοχή σε διάφορες εκδηλώσεις ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης**: Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή έχει παρουσιαστεί σε διάφορες εκδηλώσεις και συγκεκριμένα σε:

- Ημερίδα Δήμου Αθηναίων, έργο ELTISPLUS με τίτλο «Εθνικές και Ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για το συντονισμό και τη διάδοση της βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα», Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2012
- Τοπικό Φόρουμ για την Ενέργεια στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων στις 6 Απριλίου 2012 στο Δήμο Θερμαϊκού
- Ημερίδα EPOMMPLUS με τίτλο «Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας σεαστικά κέντρα: Θεωρία και πράξη», Θεσσαλονίκη 18 Μαΐου 2012
- Τοπικό Φόρουμ για την Ενέργεια στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων στις 29 Μαΐου 2012 στο Δήμο Δέλτα
- Παρουσίαση του Σ.Β.Α.Κ. για τη Μητροπολιτική Περιοχή της Θεσσαλονίκης σε διακρατική ημερίδα του έργου ΕΡΤΑ του ΣΑΣΘ στις 10 Σεπτεμβρίου 2012
- Τοπικό Φόρουμ για την Ενέργεια στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων στις 26 Νοεμβρίου 2012 στο Δήμο Χαλκηδόνας
- 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας στις 14 Δεκεμβρίου 2012 στο Βόλο
- Ημερίδα EPOMMPLUS στην Πάτρα στις 28 Μαρτίου 2013
- Συμμετοχή με ειδικά στελέχη στα εργαστήρια του έργου Poly–SUMP που συμμετέχει ως εταίρος η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΕ, στην Ανκόνα της Ιταλίας και στη Θεσσαλονίκη.

Τέλος, παρουσιάσεις του Σ.Β.Α.Κ. Θεσσαλονίκης έχουν πραγματοποιηθεί στα παρακάτω συνέδρια:

- 6ο Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Θεσσαλονίκη, διοργάνωση ΙΜΕΤ-ΣΕΣ, Οκτώβριος 2013
- Ετήσιο συνέδριο Δικτύου POLIS στις Βρυξέλες, Δεκέμβριος 2013
- Transport Research Arena (TRA), Παρίσι, Απρίλιος 2014.



12. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Οι **προτεραιότητες** του Σ.Β.Α.Κ. Θεσσαλονίκης εκφράζουν τις **κύριες προκλήσεις** για το τι θα πρέπει να επιτευχθεί σύμφωνα με το Σχέδιο, με βάση το κοινό όραμα για τη Θεσσαλονίκη και είναι οι ακόλουθες:

- ☞ Η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και όλων των μή-ρυπογόνων μέσων, κύρια το βάδισμα και η ποδηλασία
- ☞ Η ενίσχυση της διατροπικότητας για όλα τα μέσα μεταφοράς
- ☞ Η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων για όλο το φάσμα της κινητικότητας, του χώρου στάθμευσης και την προώθηση της διατροπικότητας
- ☞ Η μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
- ☞ Η οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό και σε δημόσιους χώρους συμπεριλαμβανομένων των P+R, διασφαλίζοντας θέσεις κατοίκων και προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων
- ☞ Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της άνεσης & ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών (ΑΜΕΑ, πεζών και ποδηλατιστών), μέσω της κατάλληλης κατανομής του χώρου στο δρόμο
- ☞ Η ανάπτυξη και η εφαρμογή βελτιωμένων πληροφοριακών συστημάτων συγκοινωνιών & κυκλοφορίας
- ☞ Η επανεπένδυση εσόδων από Μέτρα σε άλλα Μέτρα του Σχεδίου

13. ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Οι στόχοι αποτελούν την πιο απτή μορφή της δέσμευσης σε ένα Σ.Β.Α.Κ., εκφράζοντας τον επιθυμητό βαθμό της αλλαγής εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού ορίζοντα. Ακόμη, είναι η ουσιώδης βάση για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Οι στόχοι πρέπει να είναι SMART (ειδικοί, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, χρονισμένοι) και προκύπτουν από τις συμφωνημένες προτεραιότητες του Σχεδίου. Ο όρος SMART[6] (Targets) πληροί τις εξής απαιτήσεις:

- **Ειδικοί και ακριβείς** - κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων που είναι κατανοητοί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς
- **Μετρήσιμοι** – πρέπει να μετρηθούν οι μεταβολές που προκύπτουν, ποιοτικά και ποσοτικά. Συνεπώς, η υφιστάμενη κατάσταση πρέπει να είναι γνωστή
- **Εφικτοί** - προσαρμοσμένοι στην τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα του ΣΑΣΘ και των συμπαικτών του με βάση τις συμφωνίες / δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει
- **Ρεαλιστικοί** – λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τους κινδύνους που είναι γνωστοί και διαχειρίσιμοι, καθώς και τους διαθέσιμους πόρους
- **Χρονισμένοι** - με καθορισμό των βασικών ημερομηνιών για την επίτευξη των στόχων.

Ο καθορισμός στόχων SMART είναι απαραίτητος για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σ.Β.Α.Κ. Ο προσδιορισμός τελικών και ενδιάμεσων στόχων (οροσήμων) χρειάζεται ώστε να μπορούν να προσδιοριστούν εναλλακτικά μέτρα (*contingencies*) σε βοήθεια ή υποκατάσταση μέτρων που:

- δεν μπορούν να υλοποιηθούν, ή/και
- υλοποιούνται με αργότερους ρυθμούς ή με αποκλίσεις, ή/και
- δεν έχουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, ή/και
- αντιμετωπίζουν απρόβλεπτους κινδύνους

Στόχοι (S.M.A.R.T.) του Σ.Β.Α.Κ. Θεσσαλονίκης

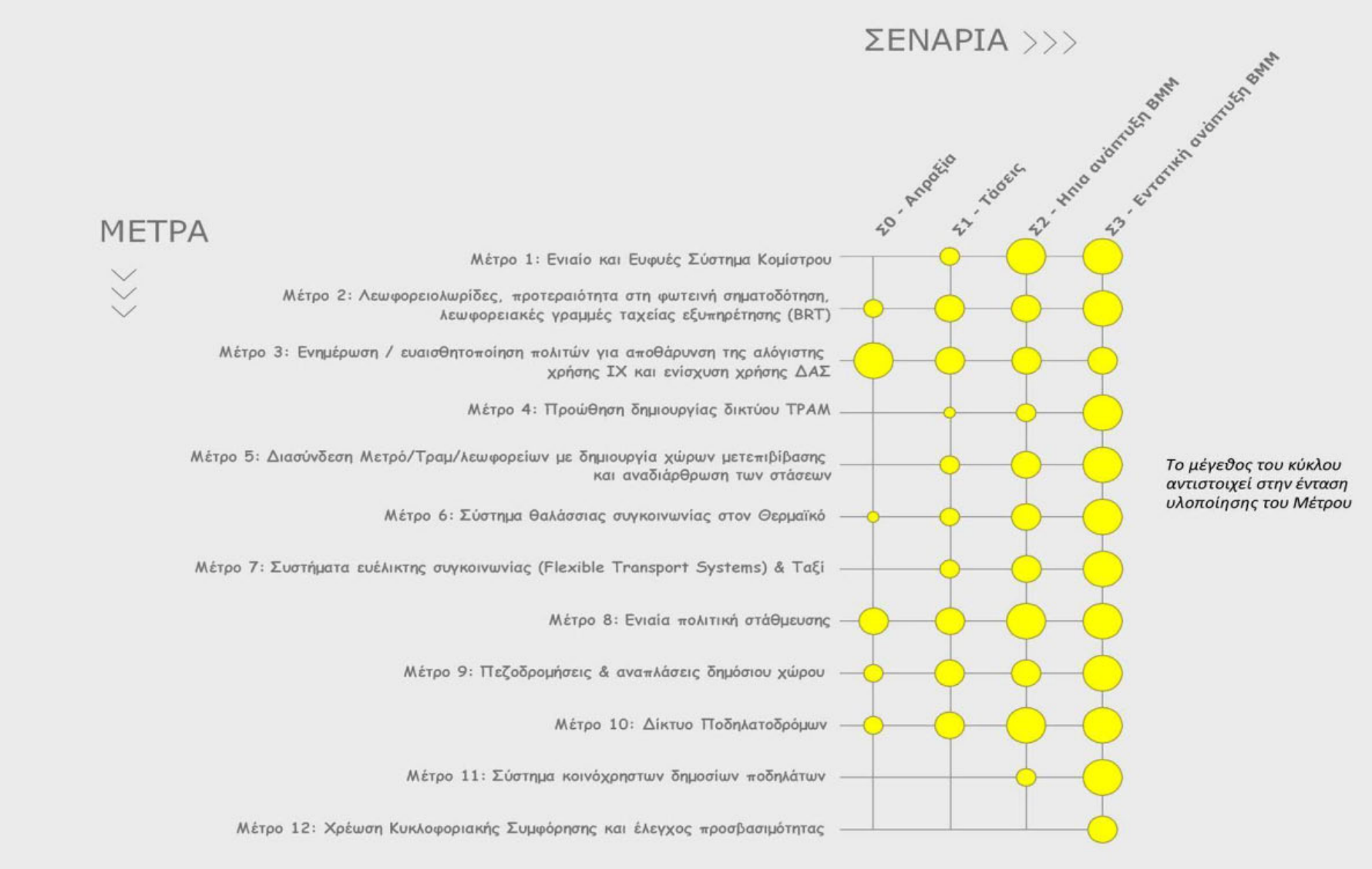
ΣΤΟΧΟΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΕΣ-ΣΤΟΧΟΣ[7]	ΕΤΗ-ΣΤΟΧΟΣ
Αύξηση της πελατείας των ΔΣ (πληρότητα οχημάτων, συνολικό πλήθος επιβατών)	Συνολικό πλήθος επιβατών ΜΜΜ	+15% +50%	2016 2020
	Μέση πληρότητα ΜΜΜ	+10% +25%	2016 2020
	Μέση ταχύτητα κίνησης λεωφορείων	+10% +25%	2016 2020
Μείωση της ζήτησης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή	Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού	-10% -30%	2016 2020
	Θέσεις στάθμευσης παρά την οδό	-15% -30%	2016 2020
Αύξηση των μετακινήσεων των πεζών στην κεντρική περιοχή	Ποσοστό συμμετοχής πεζών στην σύνθεση κυκλοφορίας	+10% +25%	2016 2020
Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο στην μητροπολιτική περιοχή	Ποσοστό συμμετοχής ποδηλάτων στην σύνθεση κυκλοφορίας	+10% +15%	2016 2020
Μείωση των τιμών των ρύπων που μετρώνται στην περιοχή	Επίπεδα εκπομπής[8] SO_2, O_3, CO, NO_2, PM_{10}	-10% -25%	2016 2020

[6] *Αρκτικόλεξο από τους όρους **S**pecific **M**easurable **A**chievable **R**ealistic **T**imely*

[7] *Σε σχέση με τις τιμές 2012/13*

[8] *Στους σταθμούς μέτρησης 25ης Μαρτίου, Λαγκαδά, Επταπυργίου, Τούμπας & Δημαρχείου*

14. Σ.Β.Α.Κ. Θεσσαλονικης: Αναπτυξη Αποτελεσματικων Πακετων Μετρων



Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα 12 Μέτρα που προτείνονται.
Αναλυτική παρουσίαση των 12 Μέτρων υπάρχει στο συνημμένο Παράρτημα.

Μέτρο 1: Ενιαίο και Ευφυές Σύστημα Κομίστρου

Αρμόδιος: ΣΑΣΘ

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο ή αλλιώς ευφυές σύστημα κομίστρου θα αντικαταστήσει σταδιακά το χάρτινο εισιτήριο και τις κάρτες απεριορίστων διαδρομών προσφέροντας πληθώρα πλεονεκτημάτων για τους χρήστες, όπως διαφορετικές χρεώσεις ανάλογα με τις αποστάσεις που διανύουν οι επιβάτες, με το πλήθος των μετακινήσεων που κάνουν ή με τον χρόνο κατά τον οποίο πραγματοποιούν τις μετακινήσεις αυτές (π.χ. μείωση της τιμής του κομίστρου τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες κ.λ.π.). Το σύστημα απαρτίζεται από έξυπνες κάρτες ή ακόμα και εφαρμογές κινητών τηλεφώνων και τον αντίστοιχο εξοπλισμό εντός των ΜΜΜ, περιλαμβάνοντας μηχανές αναγνώρισης με ειδικούς αισθητήρες. Οι κάρτες διαθέτουν εξελιγμένο λογισμικό, ώστε να επαναφορτίζονται από τα ΑΤΜ, το Διαδίκτυο ή και μέσω κινητού τηλεφώνου προσφέροντας ευελιξία στον κάτοχο – χρήστη και αυξημένη ασφάλεια. Επιπλέον το σύστημα μπορεί να σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει και συναλλαγές πέραν των ΜΜΜ, όπως πληρωμή στάθμευσης, είσοδο σε μουσεία, συναυλίες κ.ο.κ. λαμβάνοντας των χαρακτήρα «ενιαίου» ηλεκτρονικού πορτοφολιού.

Αρχικά το σύστημα τυγχάνει εφαρμογής στον ΟΑΣΘ, ενώ σταδιακά μπορεί να επεκταθεί στο υπό κατασκευή Μετρό, στο Τραμ, στη Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία, στο ΚΤΕΛ, στα Ταξί. Επίσης, μπορεί να εφαρμοστεί σε ένα σύστημα στάθμευσης, όπως και σε Κοινόχρηστα Ποδήλατα. Κάθε σύστημα – φορέας θα έχει το δικό του Κέντρο Ελέγχου και εξοπλισμό, ενώ όλο το σύστημα θα εποπτεύεται από ένα Κέντρο Ελέγχου το οποίο θα ανήκε στο ΣΑΣΘ ή στη νέα Ενιαία Αρχή Μεταφορών και Μετακινήσεων.

Η χρηματοδότηση του Συστήματος μπορεί να γίνει με δημόσιους πόρους ή με τη μέθοδο ΣΔΙΤ. Η έννοια «χρηματοδότηση υλοποίησης του έργου από ιδιώτη» ενδεχομένως σημαίνει μικρότερη δημόσια δαπάνη, θα έχει, ωστόσο, αυξημένα ανταλλάγματα στον ιδιώτη επενδυτή κατά την περίοδο λειτουργίας του συστήματος. Σημειώνεται ότι η προσδοκώμενη περίοδος λειτουργίας του συστήματος από τη στιγμή που θα ελεγχθεί η αξιοπιστία του είναι 10-12 έτη. Μεγαλύτερη χρονική περίοδος δεν θεωρείται πολύ πιθανή λόγω των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων και της ενδιάμεσης δημιουργίας νέων ποιοτικά καλύτερων και φθηνότερων προϊόντων και υπηρεσιών.

Η νέα Ενιαία Αρχή Μεταφορών και Μετακινήσεων θα είναι ο επιτελικός διαχειριστής του ΕΕΣΚ, ενώ ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης θα αναλάβει τη συντήρηση, καθώς και την τεχνική διαχείριση και υποστήριξη της λειτουργίας του συστήματος ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης, συνεχής και απρόσκοπτη διαθεσιμότητά του αλλά και η πλήρης ασφάλεια όλων των συναλλαγών. Η αναθέτουσα αρχή θα συμμετέχει με ένα ποσοστό (45-50%) της κατασκευαστικής αξίας του ΕΕΣΚ μέσω του ΠΔΕ ή άλλη πηγής. Η καταβολή θα γίνεται τμηματικά ανάλογα με την πρόοδο εργασιών.

***Στάδιο εξέλιξης της διαδικασίας*:** Ολοκληρώθηκε η διαδικασία διαβούλευσης με τους θεσμικούς φορείς και διαμορφώθηκε η Στρατηγική υλοποίησης ενός τέτοιου συστήματος με προκαταρκτική εκτίμηση κόστους οφέλους. Πραγματοποιήθηκε έρευνα συμπεριφοράς επιβατών σε δείγμα 1000 ατόμων και τα αποτελέσματα θα ενσωματωθούν στο τελικό τεύχος υλοποίησης ενός Ενιαίου και Ευφυούς Συστήματος Κομίστρου μέχρι τέλος Νοεμβρίου 2013. Όλα τα παραπάνω θα είναι διαθέσιμα για την εκπόνηση αναλυτικής μελέτης σκοπιμότητας από κάθε ενδιαφερόμενο μέρος.

Πλεονεκτήματα

- Εύκολη χρήση κάρτας, δυνατότητα χρήσης κινητού τηλεφώνου
- Βελτιστοποιημένη χρέωση, ανάλογα με την χρήση των ΜΜΜ
- Αυξημένη ασφάλεια κλοπής - παραχάραξης
- Βελτιστοποίηση δικτύου ΜΜΜ και έτσι καλύτερη εξυπηρέτηση του χρήστη
- Δυνατότητα ενιαίας χρήσης για χρέωση μουσείων στάθμευσης, ταξί, ποδήλατα
- Μείωση κόστους για τον χρήστη και τον φορέα ΜΜΜ
- Ελκυστικότερα ΜΜΜ και βελτίωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- Ευελιξία στις μετακινήσεις των ανθρώπων
- Βελτίωση των εσόδων των εκτελεστικών φορέων

Διεθνής εμπειρία

- Η εισαγωγή ΕΕΣΚ είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιβατικής κίνησης από 6% - 20%, ενώ σε μερικά μέσα μεταφοράς η αύξηση αυτή ήταν έως και 40%
- Η αύξηση των εσόδων κυμαίνεται από 1 – 12,6%
- Οι χρόνοι μετακίνησης μειώθηκαν έως και 10% λόγω της ταχύτερης επιβίβασης
- Η αναλογία κόστους – οφέλους, με βάση πρόσφατες μελέτες είναι περίπου 14,6 - 19,7 στη Σκωτία (*Price Waterhouse Coopers LLP for Transport Scotland*, 2011) και 1,8 – 6,9 στην Αγγλία (*Department for Transport and Detica*, 2009).

- **Oyster Card του Transport of London:**

– Μείωση της απάτης μετά την εισαγωγή της *Oyster* στο 3% επιπλέον του ήδη μειωμένου ποσοστού εισιτηριοδιαφυγής που προέκυψε μετά την εισαγωγή πυλών εισόδου και εξόδου στους σταθμούς του υπόγειου μετρό. Το ποσοστό αυτό ισοδυναμεί με εξοικονόμηση 50 εκατ. € τον χρόνο μόνο για τον υπόγειο σιδηρόδρομο.

– Η εισαγωγή της *Oyster* από το 2003 έως το 2007 έφερε μια μείωση 59% στην κατανάλωση χαρτιού

– Μείωση του χρόνου αναμονής στις ουρές κατά 40%

– 20% αύξηση της επιβατικής κίνησης

– Το 89% των χρηστών επιθυμεί να εγκαταστήσει την εφαρμογή στο κινητό του τηλέφωνο, ενώ το 22% των χρηστών της πιλοτικής εφαρμογής δηλώνει πως έχει αυξήσει τη χρήση των αστικών συγκοινωνιών ως μέσο μετακίνησης.

- **Octopus – Χονγκ Κονγκ**

Υπάρχει τουλάχιστον μία κάρτα Octopus στο 95% του ενεργού πληθυσμού της πόλης του Hong Kong και υπάρχουν 19 εκ. κάρτες σε μια πόλη με πληθυσμό 7 εκατ. κατοίκων. Έρευνες έχουν δείξει πως το 97% των χρηστών της κάρτας αυτής είναι απόλυτα ευχαριστημένοι με την τεχνολογία αυτή.

- **Kentkart στην Τουρκία**

Η χρέωση μπορεί να εφαρμοστεί με βάση είτε την απόσταση (Check-in/Check-out) ή το χρόνο μεταφοράς.

Μέτρο 2: Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)

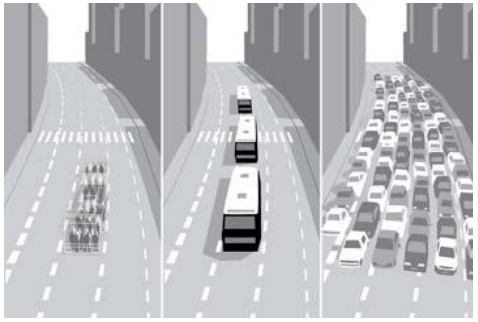
Το μέτρο έχει τις ακόλουθες διαστάσεις:

1. Δημιουργία λεωφορειολωρίδων - ***Αρμόδιος: ΣΑΣΘ σε συνεννόηση με τους κατά περίπτωση 'ιδιοκτήτες'[9] του βασικού οδικού δικτύου***
2. Αναβάθμιση και αναπρογραμματισμός του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης με γνώμονα την απόδοση προτεραιότητας στα λεωφορεία - ***Αρμόδιος: Μητροπολιτική Ενότητα σε συνεννόηση με το ΣΑΣΘ***
3. Διερεύνηση εισαγωγής συστήματος BRT, με πρόδρομο λεωφορειακές γραμμές εξπρές - ***Αρμόδιος: ΣΑΣΘ***

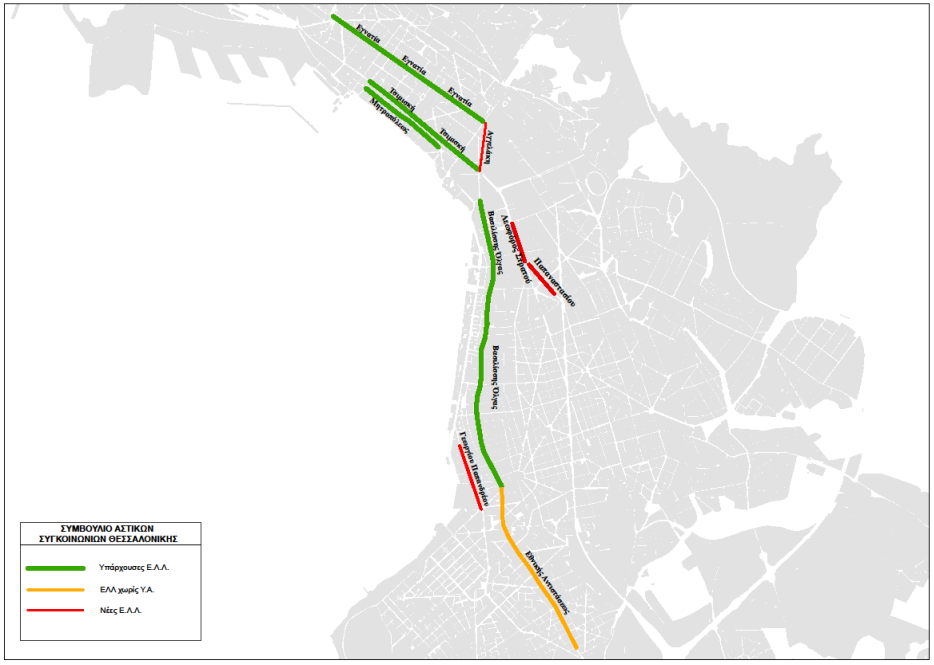
Οι πρώτες 5 λεωφορειολωρίδες βρίσκονται ήδη σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης. Το μέτρο πρέπει να επεκταθεί γεωγραφικά και να αναβαθμιστεί λειτουργικά, επειδή η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία.

Ήδη βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης οι πρώτες 5 επεκτάσεις λεωφορειολωρίδων συνολικού μήκους 2.509 m. Πρόκειται για τις λεωφορειολωρίδες στους οδικούς άξονες:

- από Βαλλαγιάνη μέχρι Λεωφόρου Στρατού (και στις 2 πλευρές),
- από Λεωφόρο Στρατού μέχρι Καυταντζόγλου,
- Αγγελάκη, και
- Ανθέων



Η γεωγραφική επέκταση νοείται με την δημιουργία λεωφορειολωρίδων σε όλες τις βασικές αρτηρίες που αποτελούν κορμούς του δικτύου λεωφορειακών γραμμών. Η λειτουργική αναβάθμιση νοείται με την προσαρμογή του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, ώστε να αποδίδει προτεραιότητα λεωφορεία.



Η εφαρμογή του μέτρου όπως περιγράφεται στοχεύει στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος ΜΜΜ κατά τουλάχιστον 25-30%, σε ριζική μείωση των χρόνων διαδρομής και σε σημαντική αύξηση της αξιοπιστίας των δρομολογίων.

Η επιτυχής λειτουργία του συστήματος οδηγεί κατευθείαν στην μεταλλαγή του σε δίκτυο λεωφορειακών γραμμών ταχείας εξυπηρέτησης – διέλευσης (*Bus Rapid Transit ή BRT*).

Τα BRT χαρακτηρίζονται από χωριστές λωρίδες ΜΜΜ απόλυτα διαχωρισμένες από την υπόλοιπη κυκλοφορία και με απόλυτη προτεραιότητα προς αυτήν, στάσεις υψηλών προδιαγραφών για την μείωση των καθυστερήσεων, πολύ πυκνά δρομολόγια καθώς και λεωφορεία μεγάλης χωρητικότητας και πολλών θυρών για γρήγορη επιβίβαση – αποβίβαση.

[9] Δηλαδή τους φορείς που έχουν την κυριότητα του οδικού δικτύου, κατά περίπτωση

Πλεονεκτήματα

- Βελτίωση της εικόνας των ΜΜΜ
- Σημαντική μεταπήδηση των χρηστών από το ΙΧ στα ΜΜΜ
- Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών
- Χαμηλό κόστος και εύκολη υλοποίηση (προδρομος του Τραμ)
- Εξασφάλιση υψηλής χωρητικότητας με πολύ χαμηλό κόστος και έργα στο οδικό περιβάλλον
- Δέσμευση χώρου από τα ΙΧ, με αναμενόμενη συνέπεια την επιδείνωση των συνθηκών λειτουργίας, στους διαδρόμους των γραμμών αυτών
- Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενου τροχαίου υλικού – ειδικά μετά την απόσυρση γραμμών ως αποτέλεσμα συνενώσεών τους, ή επεκτάσεων των ΜΣΤ- και αύξηση της παρεχόμενης χωρητικότητας στο επιβατικό κοινό.

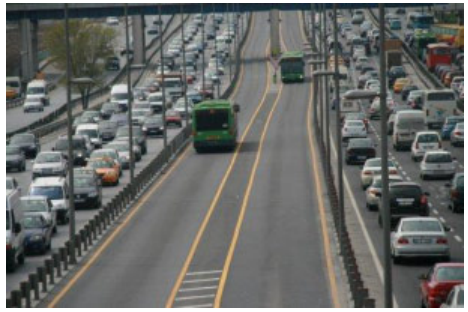
Διεθνής εμπειρία

Σε παγκόσμια κλίμακα

Σύμφωνα με το *Victoria Transport Policy Institute*[10]:

- Στις γραμμές του BRT η κατανάλωση ενέργειας και η ατμοσφαιρική ρύπανση μπορεί να μειωθεί κατά 29% σε ώρες μη αιχμής και κατά 45% σε ώρες αιχμής
- Στο Βανκούβερ το σύστημα BRT (96B) είχε αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 30%, ενώ το μερίδιο των νέων χρηστών (portion of new transit systems) ανέρχεται σε 23%. Ο χρόνος διαδρομής των λεωφορείων από 20 – 40 λεπτά μειώθηκε σε 15 λεπτά
- Στη Βοστόνη το σύστημα BRT (*SilverLine*) είχε αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 84%, στο Όακλαντ το σύστημα BRT είχε αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 66% και στο Λος Άντζελες κατά 27-42%
- Στη Σεούλ μια γραμμή BRT έχει εξαπλάσια μεταφορική ικανότητα από μια κοινή γραμμή κυκλοφορίας. Ο χρόνος ταξιδιού μειώθηκε πέντε φορές το οποίο οδήγησε σε 11% αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ και 27% μείωση των τροχαίων ατυχημάτων
- Στο Μεξικό η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφειλόταν αποκλειστικά στις αστικές συγκοινωνίες μειώθηκε σε ποσοστό που κυμαίνονταν από 23 – 59%. Ο χρόνος ταξιδιού μειώθηκε κατά 33% και υπήρξε μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 30%

Istanbul Metrobus



Το σύστημα έχει μήκος 41 χιλιόμετρα και περιλαμβάνει 31 στάσεις. Εξυπηρετεί 800,000 επιβάτες ημερησίως. Η πρόσφατη γραμμή των 11 χιλιομέτρων είναι επέκταση του επιτυχημένου διαδρόμου *Metrobus* που λειτουργεί από τον Σεπτέμβριο 2007.

Η Δημοτική Αρχή ολοκλήρωσε το έργο σε 77 ημέρες, γεγονός που αποδεικνύει την ευχέρεια υλοποίησης έργων BRT.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του συστήματος είναι εντυπωσιακές: το συνολικό σύστημα *Metrobus* απαλλάσσει την ατμόσφαιρα κάθε χρόνο από: **78.5 τόννους CO, 282.7 τόννους NOx, 7.3 τόννους σωματιδίων και 25 τόννους HC**

Cambridge Busway

Το σύστημα εξυπηρετεί 3.5 εκατομμύρια ταξίδια κάθε χρόνο. Περιλαμβάνει 2 νέους χώρους *P+R* χωρητικότητας εκατοντάδων αυτοκινήτων και στεγασμένο χώρο στάθμευσης δικύκλων.

[10] (http://www.vtpi.org/tdm/tdm120.htm)

Μέτρο 3: Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ

Αρμόδιοι: ΣΑΣΘ, Μητροπολιτική Ενότητα , ΟΤΑ, ΟΑΣΘ

Η απεξάρτηση, μερική ή ολική, από τα ΙΧ είναι στις σημερινές συνθήκες βασικό μέλημα του αστικού σχεδιασμού. Παράλληλα με όσα μέτρα λαμβάνονται για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας, είναι απαραίτητη η ενημέρωση και η αντίστοιχη ευαισθητοποίηση των πολιτών:

(α) για τα σοβαρά προβλήματα που προκαλεί η εντατική & συχνά αλόγιστη χρήση ΙΧ για κάθε είδους μετακίνηση, ιδιαίτερα όταν προσφέρονται αποτελεσματικές εναλλακτικές λύσεις που είναι φθηνότερες, υγιέστερες, κοινωνικά & περιβαλλοντικά φιλικότερες και, εν τέλει, χρησιμότερες ακόμη και σε ατομικό επίπεδο, και

(β) για τα πλεονεκτήματα για το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία και την τοπική ανάπτυξη & οικονομία που έχει η τόνωση της χρήσης ΜΜΜ.

Η πληροφόρηση που πρέπει να δοθεί στους πολίτες μπορεί να έχει πολλές μορφές: ενημέρωση σχετικά με τις διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις (ΜΜΜ, ποδήλατα, πεζή), γενική πληροφόρηση για τα μειονεκτήματα που συνεπάγεται λ.χ. η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η παράνομη στάθμευση για την πόλη, πληροφόρηση σχετικά με την οδική ασφάλεια, κοινωνικού προσανατολισμού προτρεπτική πληροφόρηση, εκπαιδευτικές δράσεις κ.ο.κ.

Κεντρικό μήνυμα των εκστρατειών πληροφόρησης θα είναι:

Στη Θεσσαλονίκη μετακινούμαστε συλλογικά

Το σύνολο των δράσεων που αφορούν στην πληροφόρηση πρέπει να σχεδιαστεί κατάλληλα και να προβληθεί με αξιόπιστο τρόπο από τους αρμόδιους φορείς, που θα πρέπει να δράσουν συντονισμένα και να προσαρμόσουν ανάλογα και την τρέχουσα πρακτική τους στον σχεδιασμό, ώστε οι πολίτες να αποκτήσουν εμπιστοσύνη και να ευαισθητοποιηθούν σε βαθμό που να αλλάξουν τις τρέχουσες συνήθειες της συμπεριφοράς τους.

Πλεονεκτήματα

- Χαμηλό κόστος σε σχέση με την αποτελεσματικότητα του μέτρου
- Ενδεδειγμένη δράση στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης
- Μπορεί να έχει αξιοσημείωτες μεσοπρόθεσμες ευμενείς επιπτώσεις π.χ. στην αγορά ή/και την συλλογικότερη χρήση ΙΧ

Διεθνής εμπειρία

Η πληροφόρηση χρησιμοποιείται σαν βασικό εργαλείο για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις. Αν και η επίδραση του μέτρου δεν μπορεί να απομονωθεί από τα υπόλοιπα μέτρα που λαμβάνονται, η ευρύτατη χρήση του είναι βάσιμη ένδειξη αποτελεσματικότητας.

...Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας

Το ΣΑΣΘ κάθε χρόνο συμμετέχει στην καμπάνια αυτή. Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας είναι μία πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 2002 πού επιδιώκει να επηρεάσει την συμπεριφορά των μετακινουμένων προς επιλογή βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, τα ποδήλατα και πεζή μετακίνηση στη πόλη, με βελτίωση του περιβάλλοντος,

της υγείας και την ποιότητας ζωής των πολιτών.Από τις 16 έως τις 22 Σεπτεμβρίου, οι συμμετέχουσες πόλεις διοργανώνουν δραστηριότητες για να ενθαρρύνουν βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και να ενημερώσουν τους πολίτες για τα πλεονεκτήματά τους.

...Παγκόσμια Εκστρατεία της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Μεταφορών (*UITP*)

Το ΣΑΣΘ ως μέλος της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών συμμετέχει στην παγκόσμια εκστρατεία της «**Κερδίζουμε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς – *Grow with PublicTransport*»** για να υποστηρίξει τη φιλοδοξία για διπλασιασμό του μεριδίου της αγοράς των δημόσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο μέχρι το 2025. Η εκστρατεία στοχεύει στους πολιτικούς ιθύνοντες σε όλο τον κόσμο για την ευαισθητοποίηση για περισσότερες και καλύτερες δημόσιες συγκοινωνίες. Παρέχει επίσης την απαραίτητη καθοδήγηση στους φορείς λήψης αποφάσεων, στις δημόσιες αρχές αστικών μεταφορών και στους παρόχουςσυγκοινωνιακού έργου, για το πώς να βελτιώσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, καθώς και τα εργαλεία για να τους βοηθήσουν στην εφαρμογή βιώσιμων λύσεων κινητικότητας. Τώρα η Διεθνής Ένωση Δημόσιων Μεταφορών καλεί τα μέλη της σε 92 χώρες να προσαρμόσουν τα μηνύματα της εκστρατείας στα δημόσια δίκτυα μεταφοράς τους ενθαρρύνοντάς τα να ενταχθούν στην κίνηση **«Όλοι Μαζί για την Προώθηση των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών»**. Για να συμπέσει με την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), οι πόλεις σε όλο τον κόσμο θα εμφανίσουν το σύνθημα **«Κερδίζουμε με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς»** στα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών, στους σταθμούς, στις στάσεις, στις ιστοσελίδες και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (*social media*).

...Άλλες Εκστρατείες

Η εκστρατεία **ECOMOBILITY ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ** έχει ως στόχο την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των νέων και την ενεργοποίησή τους στην αλλαγή συνηθειών μετακίνησης στις πόλεις. Πρόκειται για μια μεγάλη συστράτευση Επιστημονικών Ιδρυμάτων, Οργανισμών και Φορέων για την προώθηση αλλαγής συμπεριφορών μετακίνησης στις πόλεις. Στην εκστρατεία αυτή συμμετέχουν μαθητές της Γ τάξης των Γυμνασίων από 30 πόλεις της χώρας και συνεργάζονται επιλεγμένοι Δήμοι, ΜΚΟ, Επιστημονικά Ιδρύματα και Οργανισμοί από όλη τη χώρα. Συγκεκριμένα τα τελευταία 11 χρόνια οι μαθητές από τον Οκτώβριο μέχρι τον Ιανουάριο προετοιμάζουν τις εργασίες τους και ενέργειες ευαισθητοποίησης των πολιτών. Οι Δήμοι διοργανώνουν δράσεις τοπικές και προβάλουν την εκστρατεία, ενώ σε εκδηλώσεις από το Φεβρουάριο μέχρι το Μάρτιο παρουσιάζονται οι εργασίες των μαθητών για βελτιώσεις σε όλες τις πόλεις. Οι προτάσεις αξιοποιούνται από τις τοπικές αρχές και τα τοπικά Μέσα Ενημέρωσης διαχέουν το μήνυμα της Εκστρατείας σε όλους του πολίτες.

Μέτρο 4: Προώθηση δημιουργίας δικτύου TPAM

Αρμόδιος: ΣΑΣΘ+ΥΠΟΜΕΔΙ+Αττικο Μετρο ΑΕ

Την τελευταία δεκαετία διαπιστώνεται έντονη κινητικότητα για την επαναφορά του Τραμ στη Θεσσαλονίκη. Οι μεγάλες ιδιότητες που ευνόησαν την αναγέννηση του Τραμ σε όλο τον κόσμο είναι: (α) Μηδενικές εκπομπές ρύπων και CO2, (β) Καθαρή και πράσινη κινητικότητα, (γ) Άνεση, ασφάλεια & πολιτισμός. (δ) Αξιοπιστία και εύκολη μετεπιβίβαση, και (ε) Υψηλή ποιότητα μετακίνησης για μεταστροφή της ζήτησης μετακινήσεων από το ΙΧ.

Το Τραμ θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τροφοδοτικό δίκτυο λεωφορείων και θα τροφοδοτεί αντίστοιχα το Μετρό δημιουργώντας έτσι ένα αλληλοσυμπληρούμενο πολυεπίπεδο δίκτυο ΜΜΜ στην πόλη. Μπορεί να θεωρηθεί σαν φυσική μετεξέλιξη των λεωφορειολωρίδων BRT όταν αυτές φτάνουν στα όρια χωρητικότητας τους. Η διέλευση του Τραμ από το οδικό δίκτυο θα συνοδεύεται από σημαντικές παρεμβάσεις αστικής ανάπλασης, εξορθολογισμού της διαχείρισης της κυκλοφορίας, παρεμβάσεις υπέρ των πεζών και εκσυγχρονισμό του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης ώστε να διασφαλιστεί η προτεραιότητα στην κίνησή του. Τέλος, η υλοποίηση του Τραμ συνδυάζεται με καινοτόμες σύγχρονες μεθόδους χρηματοδότησης.

Στάδιο εξέλιξης: Μέσω του συγχρηματοδοτούμενου ευρωπαϊκού έργου ***Ecotale*** – Πρόγραμμα INTERREG IVC το ΣΑΣΘ διερευνά την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα κατασκευής σύγχρονού τραμ στην μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης λαμβάνοντας υπόψη την κατασκευή του Μετρό και νέες μορφές χρηματοδότησης με διευρυμένη ΣΔΙΤ και αστική αναζωογόνηση.

Πλεονεκτήματα

- Συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό προς το Μετρό
- Νέες μορφές χρηματοδότησης (π.χ. πρωτοβουλία JESSICA)
- Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών
- Εξασφάλιση υψηλής χωρητικότητας του δικτύου ΜΜΜ
- Βελτίωση της εικόνας των ΜΜΜ και της πόλης
- Αναβάθμιση αστικών περιοχών
- Άμεση ένταξη στο σύστημα ηλεκτρονικού εισιτηρίου

Διεθνής εμπειρία

Στη **Γαλλία** η «αναβίωση» του Τραμ τοποθετείται στη δεκαετία του 90 όταν το ενδιαφέρον για τα περιβαλλοντικά ζητήματα έγινε εντονότερο. Η εκπόνηση των Αστικών Σχεδίων Κινητικότητας (*Urban Mobility Plans*) έγινε υποχρεωτική για πόλεις με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων. Τότε ξεκίνησε και η κατασκευή των πρώτων γραμμών τραμ στο Στρασβούργο, στην Ρουέν, το Μονπελιέ και σε άλλες πόλεις. Τη δεκαετία του 2000 η ανάπτυξη δικτύων ραμ συνεχίστηκε και το 2009 στην Γαλλία ο αριθμός των μελετών και κατασκευής δικτύων τραμ ήταν πιο μεγάλος από ποτέ παρά και την οικονομική κρίση. Η επιτυχία των δικτύων τραμ στην Γαλλία βασίστηκε στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο μέσο χρησιμοποιήθηκε όχι μόνο ως μέσο συγκοινωνιακού σχεδιασμού αλλά και βιώσιμης ανάπτυξης, αστικής αναζωογόνησης και ανάπτυξης των πόλεων.

Κατά τη περίοδο 2011/2012 μετακινήθηκαν 204 εκ. επιβάτες με ελαφρύ σιδηρόδρομο και τραμ στην **Αγγλία**, η υψηλότερη επιβατική κίνηση που καταγράφηκε συνεχίζοντας την συνεχώς ανοδική τάση των τελευταίων ετών ενώ ταυτόχρονα σημειώθηκε αύξηση 4% - σχεδόν 8 εκ. μετακινήσεις σε σχέση με το έτος 2010/2011 και 29% αύξηση των μετακινήσεων σε σχέση με την χρονιά 2004/05.

... Τραμ Στασβούργου

Το υφιστάμενο δίκτυο, με 6 γραμμές συνολικού μήκους 55,8 km, έχει 300.000 ημερήσια επιβατική κίνηση (2010).

... Τραμ Νόττιγχαμ

Το υφιστάμενο δίκτυο, με μήκος 14 km, έχει ημερήσια επιβατική κίνηση 25.000 (2009/10). Το κόστος του ανήλθε σε £260 εκατ. (τιμές 2013 prices), ενώ χρειάστηκαν 16 χρόνια από την αρχική σύλληψη μέχρι τη λειτουργία. Η επέκταση του δικτύου τραμ του Νόττινχαμ θα υπερδιπλασιάσει το μέγεθος του δικτύου έως το τέλος του 2014. Τα 17,5 χλμ της νέας γραμμής με τις 28 νέες στάσεις θα εξυπηρετούν το 30% του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής του Νόττινχαμ και θα διευκολύνουν την πρόσβαση σε περιοχές στις οποίες συγκεντρώνονται περίπου 2000 θέσεις εργασίας.

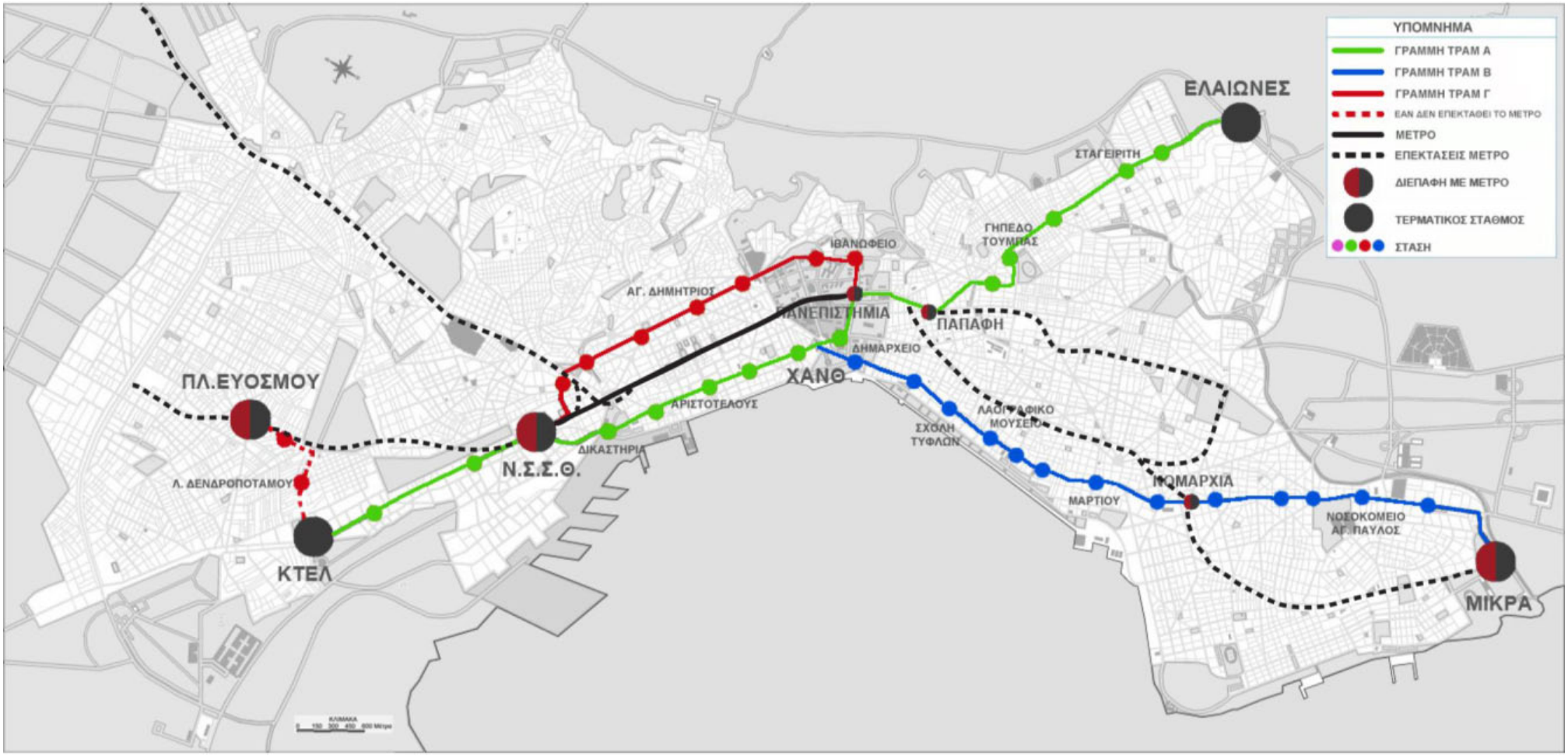
Α ΦΑΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ (2020)

Γραμμή: ΚΤΕΛ – ΝΣΣΘ – ΧΑΝΘ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ - ΑΝΩ ΤΟΥΜΠΑ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΤΙΚΑ - ΕΛΑΙΩΝΕΣ (μέσω Τσιμισκή-Λαμπράκη)

- Μήκος γραμμής: **10,8 km**
- Δρομολόγια 1

Α1: ΚΤΕΛ-ΕΛΑΙΩΝΕΣ - Χρόνος διαδρομής: **31,5 min**

- Μεταφερόμενοι συνολικά επιβάτες ημερησίως: **49000**
- Συχνότητα δρομολογίων: **12min (μη αιχμή) – 9 min (αιχμή)**
- Στόλος Οχημάτων: **12**
- Κόστος υλοποίησης: **237,31 εκ. €, 22 εκ €/ km**
- Κόστος λειτουργίας / ανά επιβάτη: **0,377 €**


ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΑΜ Α
ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΑΜ Β
ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΑΜ Γ
ΕΑΝ ΔΕΝ ΕΠΕΚΤΑΘΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ
ΜΕΤΡΟ
ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡΟ
ΔΙΕΠΑΦΗ ΜΕ ΜΕΤΡΟ
ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΣΤΑΣΗ
ΕΛΑΙΩΝΕΣ
ΣΤΑΓΕΙΡΙΤΗ
ΓΗΠΕΔΟ ΤΟΥΜΠΑΣ
ΙΒΑΝΟΦΕΙΟ
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ
ΠΑΠΑΦΗ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ
ΧΑΝΘ
ΠΛ.ΕΥΟΣΜΟΥ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΤΥΦΛΩΝ
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ
Ν.Σ.Σ.Θ.
Λ. ΔΕΝΔΡΟΠΟΤΑΜΟΥ
ΠΟΜΑΡΧΙΑ
ΜΑΡΤΙΟΥ
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΣ
ΚΤΕΛ
ΜΙΚΡΑ

Μέτρο 5: Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης, αναδιάρθρωση των στάσεων και πληροφόρηση χρηστών

Το μέτρο έχει τις ακόλουθες διαστάσεις:

1. Προοδευτική αναδιάρθρωση του δικτύου λεωφορείων ώστε να διασυνδεθεί βέλτιστα με τα δίκτυα Μετρό & Τραμ - ***Αρμόδιοι: ΣΑΣΘ+ΟΑΣΘ+ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ***
2. Δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης σε επιλεγμένα σημεία κατάλληλα για εντατικότερη αστική ανάπτυξη - ***Αρμόδιοι: ΣΑΣΘ+ΟΤΑ***
3. Ενίσχυση των υποδομών κίνησης των πεζών περί τις στάσεις των ΜΜΜ με πεζοδιαβάσεις υψηλής ασφάλειας και διοχετευτικής ικανότητας, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και πεζοδρομήσεις - ***Αρμόδιοι: ΣΑΣΘ+ΟΤΑ+ΟΑΣΘ***
4. Πληροφόρηση χρηστών - ***Αρμόδιοι: ΣΑΣΘ+φορείς εκμετάλλευσης***

Το σχετικά περιορισμένο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που προβλέπεται σε σχέση με το μέγεθος και τις μεταφορικές ανάγκες της πόλης καθιστά επιτακτική την ανάγκη ανάπτυξης «συνδυασμένων μετακινήσεων», δηλαδή της μετεπιβίβασης των χρηστών του δικτύου 'κορμού' (Μετρό / Τραμ / BRT) από και προς τα άλλα μέσα - μαζικής και μη - μεταφοράς, όπως λεωφορεία, τραμ, προαστιακός, ταξί, ΙΧ αυτοκίνητα, δίκυκλα και ποδήλατα.

Η εν λόγω μετεπιβίβαση πρέπει να διεξάγεται υπό συνθήκες ασφάλειας, ταχύτητας και αξιοπιστίας. Ταυτόχρονα πρέπει να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία της πόλης στα σημεία όπου θα πραγματοποιούνται οι μετεπιβιβάσεις με ελαχιστοποίηση της περιβαλλοντικής όχλησης, που προκαλείται στην άμεσα επηρεαζόμενη περιοχή, εξαιτίας της συγκέντρωσης και ενδεχομένως ανεξέλεγκτης στάθμευσης των μέσων.

Στο πλαίσιο αυτό και με στόχο τη βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών της Θεσσαλονίκης, την προσέλκυση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού επιβατών και την ασφαλή και ταχεία μετακίνηση των κατοίκων των γύρο περιοχών προς το κέντρο, προωθείται η υλοποίηση προγράμματος κατασκευής Σταθμών Μετεπιβίβασης. Οι εγκαταστάσεις των Σταθμών Μετεπιβίβασης ανάλογα με τη χωροθέτηση και το μέγεθός τους περιλαμβάνουν: Χώρους στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων (υπαίθριοι, υπόγειοι, πολυώροφοι), χώρους στάθμευσης δικύκλων (μοτοσικλετών και ποδηλάτων), καθώς και χώρους μετεπιβίβασης από και προς τα άλλα μέσα ΜΜΜ. Σημαντική στην ανάπτυξη του Μέτρου θα είναι η συνεισφορά του κοινοτικού έργου NODES όπου συμμετέχει το ΣΑΣΘ.

'Συνδετήρια ύλη' για την διατροπικότητα του συστήματος αστικών μεταφορών είναι η πολυτροπική πληροφόρηση των χρηστών. Βασικό μέλημα του ΣΒΑΚ θα είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων πληροφόρησης σε κάθε παρέμβαση που θα προωθείται στη Θεσσαλονίκη.

Πλεονεκτήματα

- Εξασφάλιση μετεπιβιβάσεων μεγάλου αριθμού επιβατών χρονικά σύντομα
- Βελτίωση της εικόνας των ΜΜΜ
- Αναβάθμιση αστικών περιοχών
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- Εξασφάλιση ομαλών συνθηκών μετακίνησης για το μετακινούμενο που προάγουν το αίσθημα ασφάλειάς του

Διεθνής εμπειρία

Το ΣΑΣΘ συμμετέχει στο Ερευνητικό Πρόγραμμα NODES, το οποίο παρήγαγε ένα τεύχος με τις βέλτιστες πρακτικές στο τομέα των σταθμών μετεπιβίβασης. Μερικά παραδείγματα που παρουσιάζονται εκεί είναι:

... Στην Ολλανδία τα καταστήματα γύρω από τον Κεντρικό Σταθμό Μετεπιβίβασης 's Hertogenbosch έχουν αύξηση του τζίρου τους κατά 33%

... Στο Ρότερνταμ οι χρήστες των αστικών συγκοινωνιών από 110.000 ημερησίως το 2010 αναμένεται να φθάσουν τους 325.000 (2025)

... Στο *Hauptbahnhof* (Βιέννη) δίπλα από το σταθμό μετεπιβίβασης δημιουργήθηκαν 5000 νέες κατοικίες, 20.000 νέες θέσεις εργασίας σε υποδομές εστίασης, υγείας, καταστήματα, εταιρίες, κλπ.

- **Σταθμοί μετεπιβίβασης Αθήνας**

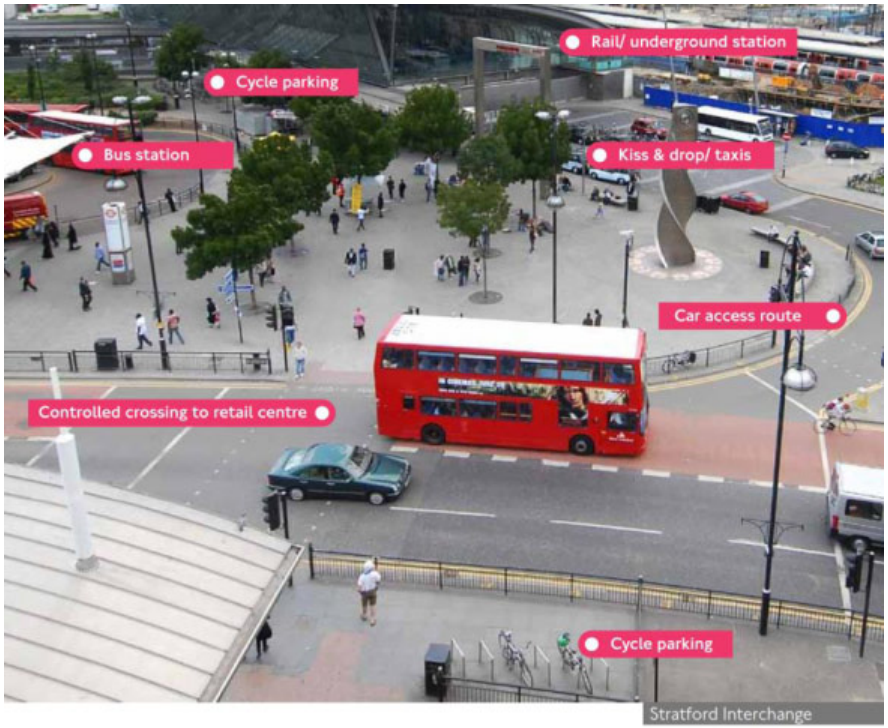
Τα τελευταία χρόνια έγιναν προσπάθειες έγιναν προσπάθειες για βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας διαφόρων παλιών σταθμών μετεπιβίβασης, επανασχεδιάστηκαν σταθμοί και συγκοινωνιακές γραμμές με σκοπό την περαιτέρω διασύνδεση μέσων σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις, αλλά και κατασκευάστηκαν εξ' αρχής νέοι σταθμοί βάσει διεθνών προδιαγραφών. Η εμπειρία της Αθήνας μπορεί να μεταφερθεί και στη Θεσσαλονίκη.

- **Σταθμοί μετεπιβίβασης Άμστερνταμ**

Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών της πόλης του Άμστερνταμ είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα συνδυασμού μέσων καθώς για το μέγεθος της πόλης έχει το μεγαλύτερο ποσοστό συνδέσεων μεταξύ των μέσων αλλά και τον μεγαλύτερο αριθμό όλων των ειδών διατροπικών εγκαταστάσεων. Σημαντικό στοιχεία της επιτυχίας παίζει η πολιτική που ακολουθούν οι θεσμικοί φορείς σε θέματα κινητικότητας. Όλα τα δρομολόγια είναι έτσι σχεδιασμένα ώστε να είναι μειωμένος ο χρόνος παραμονής των ΜΜΜ στους σταθμούς. Επίσης υπάρχει συνολική θεώρηση του σχεδιασμού και του προγραμματισμού των δρομολογίων, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη διατροπικότητα χωρίς να μειώνεται η αξιοπιστία κάθε μέσου.

- **Σταθμοί μετεπιβίβασης *Transport for London***

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών του Λονδίνου έχει εκδώσει Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών[11], σχετικά με τη διαχείριση του χώρου, το σχεδιασμό του χώρου κίνησης των επιβατών, το σχεδιασμό των χώρων αναψυχής εντός των σταθμών, το πλαίσιο αξιολόγησης του επιπέδου εξυπηρέτησης των σταθμών, η επάρκεια, η λειτουργικότητα των σταθμών, κλπ.



[11] http://www.tfl.gov.uk/microsites/interchange/documents/interchange-best-practice-guide-grg.pdf

Μέτρο 6: Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό

Αρμόδιος: ΣΑΣΘ, ΟΛΘ, ΟΡΘΕ

Σχεδιασμός & διαχείριση υλοποίησης - ***Αρμόδιοι: Εταιρεία Διαχείρισης υλοποίησης, ΥΠΟΜΕΔΙ, ΟΤΑ, ΟΛΘ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ***

Η βασική διαδρομή, όπως διαμορφώθηκε, περιλαμβάνει τις εξής στάσεις: Πλατεία Ελευθερίας – Δήμος Θεσσαλονίκης, Ποσειδώνιο (Μέγαρο Μουσικής) - Δήμος Θεσσαλονίκης, Μαρίνα Καλαμαριάς - Δήμος Καλαμαριάς, Περαία – Δήμος Θερμαϊκού

Η πόλη της Θεσσαλονίκης και η ζωή σε αυτήν είναι, ανέκαθεν, συνδεδεμένη στενά με τη θάλασσα. Αυτό οφείλεται στην αμφιθεατρική διαμόρφωση της πόλης, αλλά και στην ρυμοτομία της, με πολλούς δρόμους να καταλήγουν στο παραλιακό μέτωπο. Η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα διατηρείται συνεχώς τα τελευταία 150 χρόνια, παρ' όλες τις επεμβάσεις και αλλαγές που έγιναν στο θαλάσσιο μέτωπο, όπως η δημιουργία της Παλαιάς Παραλίας, η κατασκευή του λιμανιού και η διαμόρφωση της Νέας Παραλίας. Η τελευταία προσπάθεια για μία ρεαλιστική εξέταση της σκοπιμότητας δημιουργίας της ΘΑΣ ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2011 με μία διαδρομή που ορίζεται ως βασική διαδρομή της ΘΑΣ.Η κύρια ιδέα της νέας προσπάθειας για τη λειτουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας έγκειται στην όσο το δυνατό πιο σύντομη έναρξη της λειτουργίας και με το μικρότερο δυνατό κόστος αρχικής επένδυσης. Κατά συνέπεια, στη βασική διαδρομή υπάρχει μέριμνα για την αξιοποίηση, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής σε κάθε στάση, αλλά και της κατά το δυνατόν μείωσης των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων.

Στάδιο εξέλιξης: Τον Ιούλιο του 2011 ολοκληρώθηκε η διερεύνηση της σκοπιμότητας και βιωσιμότητας της θαλάσσιας σύνδεσης του κέντρου της Θεσσαλονίκης με το Δήμο Θερμαϊκού. Τον Ιανουάριο 2012 ολοκληρώθηκε ο Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών των Στάσεων Αστικής Θαλάσσιας Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. Τον Αύγουστο 2013 εγκρίθηκαν τα κονδύλια για τις οριστικές μελέτες.

Οι μελέτες των μελετών των υποδομών και των υπηρεσιών συμβούλου θα ενταχθούν στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ». Ο προϋπολογισμός των μελετών είναι 1.000.000 € (επιλέξιμη δαπάνη 780.000 €). Για το έργο θα υπογραφεί στο επόμενο χρονικό διάστημα σχετική προγραμματική σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, του Δήμου Θεσσαλονίκης, του Δήμου Καλαμαριάς και του Δήμου Θερμαϊκού (Κύριοι του έργου) και της 'Εγνατία Οδός Α.Ε.', που θα είναι και ο δικαιούχος του έργου.

Το φυσικό αντικείμενο της πράξης περιλαμβάνει την εκπόνηση όλων των απαραίτητων μελετών, υποδομών και τις υπηρεσίες συμβούλων για την κατασκευή των έξι τεχνικών προβλητών (στάσεων) και των κτιριακών έργων στέγασης των εκδοτηρίων και των χώρων αναμονής των επιβατών και των πολυτροπικών συνδέσεών της ΘΑΣ με τα υπόλοιπα δίκτυα μέσων μαζικής μεταφοράς. Σύμφωνα με την απόφαση του Γ.Γ. Δημοσίων Εργων, περιλαμβάνονται οι παρακάτω μελέτες-έρευνες: τοπογραφική-βυθομετρική, γεωτεχνική, κυματικών συνθηκών και προμελέτη λιμενικών έργων, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οριστική μελέτη λιμενικών έργων και μελέτες

κτηριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονικών, στατικών, ηλεκτρομηχανολογικών, μελέτη εφαρμογής).

Πλεονεκτήματα

- Βελτίωση της εικόνας των ΜΜΜ και της πόλης
- Η ΘΑΣ συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξη, ανοίγει τη πόλη προς τη θάλασσα
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- Άμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης: Προσδοκώμενη μείωση χρήσης του Ι.Χ. μεταξύ των προελεύσεων-προορισμών που θα εξυπηρετούνται από τη ΘΑΣ. Η ύπαρξη πολλών σημείων εξυπηρέτησης είναι ένας παράγοντας ο οποίος αναμένεται να προσελκύσει πλήθος κόσμου
- Μείωση του μέσου χρόνου διαδρομής
- Εξοικονόμηση Ενέργειας
- Νέοι τρόποι αναψυχής
- Καινοτόμος διαχείριση των Αστικών Συγκοινωνιών και των καθημερινών μετακινήσεων
- Αναβίωση της παραδοσιακής σχέσης της Θεσσαλονίκης με τη θάλασσα

Διεθνής εμπειρία

- **Σύδνεϋ**: Αύξηση της επιβατικής κίνησης το 2011 κατά 11% σε σχέση με το 2010
- **Νέα Υόρκη**: το 58% των εργαζομένων του Μανχάταν χρησιμοποιούν τη ΘΑΣ
- **Βοστώνη**: Η θαλάσσια συγκοινωνία της Βοστώνης, MBTA, διαθέτει συνολικά 4 γραμμές, από τις οποίες οι 3 πρώτες είναι προαστιακές και εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή της Βοστώνης (*Greater Boston*) συνδέοντας τη Βοστώνη με τις οικιστικές περιοχές που βρίσκονται στη νοτιοανατολική ακτή του κόλπου της Μασαχουσέτης, ενώ η τέταρτη καλύπτει μικρότερη απόσταση και εξυπηρετεί τη μετακίνηση εντός της περιοχής του λιμένα της Βοστώνης. Τα σκάφη της θαλάσσιας συγκοινωνίας της MBTA εξυπηρετούν συνολικά 6 στάσεις.
- **Κωνσταντινούπολη**: το 2003, 435 εκατ. επιβάτες μετακινήθηκαν συνολικά με λεωφορεία, ενώ τα πλοία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας εκτιμάται ότι μετακινούν ετησίως 61 εκατ. επιβάτες.

Μέτρο 7: Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (Flexible Transport Systems) & Ταξί

Αρμόδιος: ΣΑΣΘ+ΟΤΑ

Τα Ευέλικτα Συστήματα Μεταφορών (ΕΣΜ) προσφέρουν υπηρεσίες συμπληρωματικές στις συμβατικές αστικές συγκοινωνίες και ΜΜΜ. Βρίσκονται ανάμεσα στις περισσότερο ευέλικτες αλλά και ακριβότερες υπηρεσίες των ταξί και στις λιγότερο ευέλικτες συμβατικές υπηρεσίες των λεωφορείων και άλλων ΜΜΜ.

Τα ΕΣΜ περιλαμβάνουν μια μεγάλη ποικιλία διαφορετικών μεταφορικών υπηρεσιών και μέσων: (α) Τοπικά λεωφορεία ή μικρά λεωφορεία (*minibus*) σε γραμμές με κάποιο βαθμό ευελιξίας (ως προς τη διαδρομή, τις στάσεις, το δρομολόγιο/χρόνο κ.λ.π.), (β) Μεταφορικές υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (*Demand-Responsive Transit*), (γ) Μεταφορές ειδικών κατηγοριών επιβατών (πχ ΑμεΑ, μαθητές), (δ) Συστήματα προσωπικής ταχείας μεταφοράς (*Personal Rapid Transit*) κ.ά., (ε) Ταξί.

Ειδικά για τα Ταξί, τονίζεται ότι πρέπει να ενταχθούν στο συνολικό σύστημα αστικών (και ημι-αστικών) μεταφορών της μητροπολιτικής περιοχής, λειτουργώντας ως συμπλήρωμα των λεωφορειακών γραμμών χαμηλής ζήτησης. Θα πρέπει επίσης να ενθαρρυνθούν για την ανάληψη πρωτοβουλιών έξυπνης τιμολόγησης και παροχή κινήτρων για τόνωση της ζήτησης μέσω των συλλογικών τους φορέων, λ.χ. εταιρείες ραδιο-ταξί.

Τα ΕΣΜ θεωρούνται τα πλέον κατάλληλα για ημιαστικές περιοχές ως τροφοδοτικά στις αστικές συγκοινωνίες και τα ΜΜΜ. Ειδικά για το Νομό Θεσσαλονίκης έχει εκπονηθεί μελέτη σκοπιμότητας από το ΑΠΘ – ΕΟΣΜ στο πλαίσιο του έργου FLIPPER / Πρόγραμμα INTERREG IVC της Ε.Ε για την επαρχία Λαγκαδά. Η μελέτη αυτή έχει παρουσιαστεί και παραδοθεί στο ΣΑΣΘ και προτείνεται η υλοποίησή της στο πλαίσιο του παρόντος Σ.Β.Α.Κ..

Πλεονεκτήματα

- Περιορισμός των μετακινήσεων με Ι.Χ. οχήματα με συνεπακόλουθα οφέλη: (α) βελτίωση της απόδοσης της υπηρεσίας, (β) μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και καυσίμων, (γ) μείωση των καυσαερίων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Αύξηση της συνολικής προσβασιμότητας των πόλεων και των αγροτικών περιοχών.
- Βιώσιμη ανάπτυξη των περιαστικών περιοχών

- Βελτίωση της κοινωνικής συνοχής των μειονεκτικών περιοχών μέσω της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, που τροφοδοτούν τα συμβατικά συστήματα δημόσιων μεταφορών.
- Άρση της περιθωριοποίησης και του συγκοινωνιακού αποκλεισμού ευαίσθητων / ευπαθών κοινωνικών ομάδων (γυναίκες, παιδιά – μαθητές, άτομα με αναπηρία), που δεν έχουν τη δυνατότητα χρήσης Ι.Χ. οχήματος ή δεν εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από τις υφιστάμενες Αστικές Συγκοινωνίες.
- Δυνατότητα εξορθολογισμού του κόστους παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών, υπό προϋποθέσεις.
- Μεταφορά τεχνογνωσίας στο φορέα παροχής των υπηρεσιών που αφορά στην απόκτηση σύγχρονου εξοπλισμού και τη χρήση νέων μεθόδων διαχείρισης του μεταφορικού έργου.

Διεθνής εμπειρία

- Στη **Φορμεντέρα** της Ισπανίας τα ταξί χρησιμοποιούνται κατά την μη τουριστική περίοδο προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες ΕΣΜ στους κατοίκους της περιοχής. Κύριος στόχος ήταν να μειωθεί το κόστος λειτουργίας του συστήματος ΕΣΜ μέσα από τη χρήση ταξί έναντι μικρών λεωφορείων και να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των κατοίκων. Αποτέλεσμα ήταν ηεξοικονόμησητου κόστους λειτουργίας του συστήματος κατά 25% καθώς και η μείωση των εκπομπών CO2 κατά 70%.
- Στην πόλη **Σκαντίτσι** της Ιταλίας, στην Περιφέρεια της Τοσκάνης, οι τοπικές αρχές εγκαινίασαν την νέα γραμμή τραμ το 2010 για τη σύνδεση της πόλης με την Φλωρεντία. Το σύστημα ΕΣΜ ξεκίνησε να λειτουργεί στην περιοχή προκειμένου να τροφοδοτεί το τραμ και την σύνδεση με τη Φλωρεντία με ένα ενιαίο εισιτήριο. Τα αποτελέσματα ήταν θετικά καθώς το 30% των χρηστών του συστήματος ΕΣΜ χρησιμοποιούσαν πριν το αυτοκίνητό τους. Η ίδια πρακτική αντιμετώπισης των συστημάτων ΕΣΜ ως μέρος του συστήματος μεταφορών μιας περιοχής ακολουθείται και από άλλες ιταλικές πόλεις όπως το Λιβόρνο.
- Στην **Αλμάντα** της Πορτογαλίας το σύστημα *FLEXIBUS* λειτουργεί με συγκεκριμένα δρομολόγια τα οποία όμως μπορεί να αποκλίνουν από την αρχική διαδρομή σε ένα εύρος 500μ, κάτι που συνεπάγεται αλλαγές δρομολογίων της τάξης των +3 ή -3 λεπτών. Η υπηρεσία για τους χρήστες παρέχεται με ένα απλό τηλεφώνημα. Ο δήμος της Αλμάντας αποφάσισε να χρησιμοποιηθούν ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία (minibus) τα οποία θεωρήθηκαν τα πλέον κατάλληλα λόγω του μεγέθους τους για την εξυπηρέτηση των στενών δρόμων της παλιάς πόλης αλλά και επειδή είναι περιβαλλοντικά φιλικά. Το σύστημα θεωρήθηκε ιδιαίτερα επιτυχημένο.
- Στην **Ελβετία**, η υπηρεσία *Public Car* ξεκίνησε από το 1995 σαν μια πιλοτική εφαρμογή και σήμερα απαριθμεί πάνω από 30.000 χρήστες ετησίως ενώ έχει εξαπλωθεί και καλύπτει 32 περιφέρειες της χώρας.Το σύστημα είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το υπόλοιπο δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς της χώρας εξυπηρετώντας έτσι τις ανάγκες των περιοχών με χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες για μετακίνηση. Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 98% των χρηστών του συστήματος δήλωσε ικανοποιημένο από την υπηρεσία.
- Στις περισσότερες από τις ευρωπαϊκές χώρες ο σχεδιασμός των Ευέλικτων Συστημάτων Μεταφορών παρέχει ειδικές υπηρεσίες σε **άτομα με περιορισμένη κινητικότητα**, όπως στη Φινλανδία, την Ιταλία, τη Σουηδία, την Γερμανία και την Βρετανία

Μέτρο 8: Ενιαία πολιτική στάθμευσης

Το μέτρο έχει τις ακόλουθες διαστάσεις:

1. Κίνητρα για δημιουργία χώρων στάθμευσης σε σταθμούς και στάσεις ΜΜΜ μεγάλης ελκυστικότητας - ***Αρμόδιος: ΟΡΘΕ+ΣΑΣΘ+ Μητροπολιτική Ενότητα***
2. Περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης με φυσικά μέτρα, λ.χ. διαπλάτυνση πεζοδρομίων - ***Αρμόδιος: ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΟΡΘΕ & ΣΑΣΘ***
3. Εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κορεσμένες κεντρικές περιοχές της μητροπολιτικής περιοχής - ***Αρμόδιος: ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΣΑΣΘ***
4. Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής σε συνδυασμό με το ενιαίο & ευφυές σύστημα κομίστρου των ΜΜΜ - ***Αρμόδιος: ΣΑΣΘ+ΟΤΑ***
5. Ενιαία διαχείριση των συλλογικών χώρων στάθμευσης και της ελεγχόμενης παρόδιας στάθμευσης - ***Αρμόδιος: ΟΤΑ+ΣΑΣΘ***

Η στάθμευση στη Θεσσαλονίκη (κέντρο και περιφέρεια) αποτελεί σήμερα ίσως το σημαντικότερο συγκοινωνιακό πρόβλημα, εφόσον καθορίζει το επίπεδο προσβασιμότητας κάθε περιοχής με ΙΧ. Η έμφαση στις ΜΜΜ καθιστά ώριμη την εφαρμογή μιας πολιτικής στάθμευσης που να περιορίζει την πρόσβαση με ΙΧ και να ενισχύει την πρόσβαση με ΜΜΜ και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο,...). Η πολιτική αυτή πρέπει να είναι ενιαία και πολύπλευρη.

Η ζήτηση επενδύσεων για δημιουργία χώρων στάθμευσης πρέπει να εστιασθεί σε οικόπεδα που γειτνιάζουν με σταθμούς και βασικές στάσεις ΜΜΜ, κύρια στην περίμετρο της πόλης, όπου οι χρήστες (εργαζόμενοι, επισκέπτες) σταθμεύουν το όχημά τους και μετεπιβιβάζονται σε Μ.Μ.Μ, ποδήλατα κτλπ. για την συνέχιση της μετακίνησής τους.

Παράλληλα, τόσο στην γειτνίαση με τους χώρους αυτούς όσο και στις ευαίσθητες κεντρικές περιοχές, εγκαθίσταται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, που διαχειρίζεται την παρόδια στάθμευση με προτεραιότητα στους κατοίκους και με περιορισμούς & αντικίνητρα για όλους τους άλλους χρήστες (κόμιστρο, χρονικοί περιορισμοί κ.ο.κ.). Οι ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης - ΖΕΣ ελέγχονται συστηματικά και εντατικά από την Δημοτική Αστυνομία. Τα έσοδα από την ελεγχόμενη στάθμευση μπορούν να διοχετευτούν σε δράσεις που να ευνοούν τις βιώσιμες μετακινήσεις (λ.χ. τα ΜΜΜ).

Τέλος, όπου δεν είναι εφικτή η δημιουργία ΖΕΣ, πρέπει να περιοριστεί με φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα η παρόδια στάθμευση (επέκταση πεζοδρομίων, εσοχές, κ.ο.κ.) λαμβάνοντας προφανώς μέριμνα για τις παρόδιες κατοικίες.

Ήδη βρίσκεται σε διαβούλευση η μελέτη του Δήμου Θεσσαλονίκης για τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο της Θεσσαλονίκης. Το ΣΑΣΘ συμμετείχε στη διαβούλευση τονίζοντας πως θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη στάθμευση γύρω από τις στάσεις των ΜΜΜ, σε οδούς που προβλέπεται να διέλθει λεωφορειολωρίδα, ενώ θα πρέπει να γίνει μέριμνα για διασύνδεση του συστήματος με ένα πιθανό ενιαίο και ευφυές σύστημα κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες.

Πλεονεκτήματα

- Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, κυρίως από τους εργαζόμενους.
- Αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ποδήλατου ή πεζοπορίας.
- Προστασία ευαίσθητων περιοχών (ιστορικό - εμπορικό κέντρο) από ΙΧ
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- Βελτίωση της εικόνας της πόλης, αναβάθμιση αστικών περιοχών
- Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση & βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Διεθνής εμπειρία

Αντίστοιχες πολιτικές έχουν εφαρμοστεί με μεγάλη επιτυχία στις περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις. Τονίζεται εδώ ή λειτουργία της ΖΕΣ στο κέντρο της Αθήνας (11/2006) που είχε πολύ θετικές επιπτώσεις τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες. Αντίστοιχα, οι χώροι στάθμευσης του Μετρό της Αθήνας, όπου υφίστανται, είναι πάντοτε πλήρεις.

... Κοπεγχάγη

Η τιμολόγηση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης είναι ιδιαίτερα υψηλή ώστε να γίνειαντιοικονομική η χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο και φτάνει τα 3 ευρώ την ώραγια τις κεντρικές περιοχές, ενώ μπορεί να είναι και υψηλότερη όταν η περιοχή έχεικαλή εξυπηρέτηση από δημόσια συγκοινωνία.

... Μαδρίτη

Η πόλη της Μαδρίτης, με πληθυσμό 3,5 εκατ. κατοίκους και περισσότερες από 4 εκατ. ημερήσιες μετακινήσεις με Ι.Χ. αυτοκίνητο, παρουσίασε έντονα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης κυρίως στις περιοχές γύρω από το κέντρο. Για το λόγο αυτό από το 2002 έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης, σύμφωνα με το οποίο οριοθετήθηκαν τρεις περιοχές όπου δημιουργήθηκαν 160.000 ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Το σύστημα αυτό βασίζεται στον καθορισμό δύο ζωνών θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, την Πράσινη και την Μπλε ζώνη.

Πριν από την εφαρμογή αυτού του συστήματος στην περιοχή, τα σταθμευμένα οχήματα που αντιστοιχούσαν στη χρήση κατοικίας αποτελούσαν το 40% του συνόλου, αυτά που αντιστοιχούσαν σε εμπορική χρήση ποσοστό 20%, οι μετακινούμενοι με Ι.Χ. όχημα επιπλέον 20% και το υπόλοιπο 20% αντιστοιχούσε σε παράνομη στάθμευση.

Η εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης αποσκοπεί σε αναδιανομή των παραπάνω ποσοστών στα εξής:

Παράνομα σταθμευμένα οχήματα: Ποσοστό 0%

Μπλε Ζώνη

. Μετακινούμενοι με Ι.Χ. οχήματα: Ποσοστό 0%

. Κάτοικοι: Ποσοστό 10%

. Κενές Θέσεις: Ποσοστό 15%

. Εμπορικές Χρήσεις: Ποσοστό 35%

Πράσινη Ζώνη

. Κάτοικοι: Ποσοστό 30%

. Εμπορικές Χρήσεις: Ποσοστό 10%.

... Στοκχόλμη

Σε μια διαρκή προσπάθεια για να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου, το δημοτικό συμβούλιο απαγόρευσε σε πολλά σημεία του ιστορικού κέντρου την στάθμευση, ενώ ακολουθεί μια ιδιαίτερα υψηλή τιμολογιακή πολιτική για τους χώρους στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου, η οποία έχει κλιμακούμενη μορφή και μειώνεται καθώς απομακρύνεται κανείς από το κέντρο. Επίσης, η πόλη προχωράει στην σταδιακή μείωση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, παρέχοντας μια θέση στάθμευσης για κάθε δέκα εργαζόμενους. Επιπλέον, σε εθνικό επίπεδο τα τέλη ταξινόμησης είναι ιδιαίτερα υψηλά, αυξάνοντας κατά 58% την τιμή του αυτοκινήτου, όπως επίσης και οι φόροι καυσίμων που αγγίζουν το 80% της αρχικής τιμής.

Μέτρο 9: Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου

Το μέτρο έχει τις ακόλουθες διαστάσεις:

1. Αναδιάταξη της χρήσης του δημόσιου χώρου, αναπλάσεις - ***Αρμόδιος: ΟΡΘΕ+ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΣΑΣΘ***

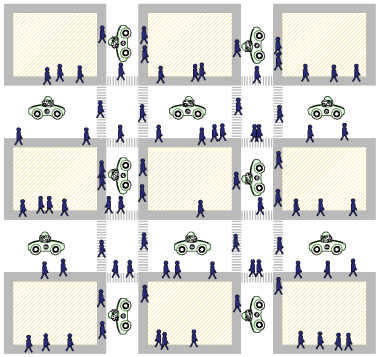
2. Επέκταση & αναβάθμιση ποιότητας των χώρων κίνησης πεζών: δίκτυο πεζόδρομων, αναβάθμιση πεζοδρομίων στο βασικό και δευτερεύον οδικό δίκτυο, πεζοδιαβάσεις ασφαλείας σε κρίσιμες διασταυρώσεις - ***Αρμόδιος: ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΣΑΣΘ***

Ο δημόσιος χώρος, που έχει στις ημέρες μας καταληφθεί από χιλιάδες ΙΧ που κυκλοφορούν και σταθμεύουν (συχνά παράνομα), πρέπει να αναδιαταχθεί με γνώμονα την απόδοσή του στους πραγματικούς τελικούς του δικαιούχους, δηλαδή τους πεζούς πολίτες.

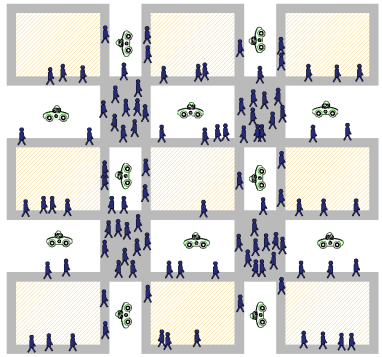
Δρόμοι, πεζοδρόμια και πλατείες πρέπει να αποκτήσουν επαρκή χώρο για την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών, σε συνδυασμό με την μείωση του χώρου που καταλαμβάνουν τα ΙΧ όπως θα προκύψει από τις μεταπηδήσεις στα ΜΜΜ που επιδιώκονται με τα άλλα μέτρα που προτείνονται.

Χαρακτηριστικά υποδείγματα αποτελούν οι πρόσφατοι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για την οδό Αγίας Σοφίας και την Πλατεία Βαλκανικής. Τέτοιες πρωτοβουλίες πρέπει να εντατικοποιηθούν και να επεκταθούν σε όλους τους ΟΤΑ της μητροπολιτικής περιοχής.

Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να δοθεί στις εγκάρσιες κινήσεις των πεζών που διασχίζουν δρόμους με έντονη ή ταχεία κυκλοφορία οχημάτων. Στην κατεύθυνση αυτή, προτείνεται το πρότυπο ενοποίησης των χώρων κίνησης των πεζών μέσω υπερυψωμένων πεζοδιαβάσεων [***Π2***], που μπορεί να ανατρέψει το ισχύον πρότυπο [***Π1***], που ενοποιεί τους χώρους κίνησης των οχημάτων διακόπτοντας τις ροές πεζών με σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλειά τους.



Π1



Π2

Οι ΟΤΑ έχουν την ευκαιρία να χρηματοδοτήσουν διάφορες δράσεις ανάπλασης κυρίως μέσα από προγράμματα του ΕΣΠΑ (Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις – πρόσκληση της ΕΔΑ Περιφέρειας Κεντρικής, προσκλήσεις για αστικές αναπλάσεις από την ΕΕΤΑΑ) και από χρηματοδοτικά προγράμματα του Πράσινου Ταμείου, που στοχεύουν στη βελτίωση της εικόνας της πόλης, με γνώμονα πάντοτε την προστασία του περιβάλλοντος. Εναλλακτικά, η πρωτοβουλία JESSICA μπορεί να χρηματοδοτήσει τέτοιες δράσεις, αφού ιδιώτες επενδυτές σε συνεργασία με ΟΤΑ μπορούν να πάρουν χαμηλότοκα δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και να υλοποιήσουν επενδύσεις ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Πλεονεκτήματα

- Αποθάρρυνση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων & αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ποδήλατου ή πεζή μετακίνησης.
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
- Βελτίωση της εικόνας της πόλης & αναβάθμιση ιστορικών – ευαίσθητων περιοχών
- Ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις
- Εξαγορά και ανάπλαση ανενεργών εκτάσεων στον ιστό των πόλεων
- Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας
- Βελτίωση αστικού εξοπλισμού
- Βιοκλιματικός σχεδιασμός αστικού χώρου
- Βελτίωση κτιριακού αποθέματος
- Αντιμετώπιση αυθαιρεσίας / παρανομίας στο οικιστικό περιβάλλον

Διεθνής εμπειρία

- Πρόσφατες επιτυχημένες παρεμβάσεις στην Ελλάδα είναι οι πεζοδρομήσεις στην Αθήνα, η ανάπλαση του κέντρου της Λάρισας κ.ο.κ.
- Στο **Πόζναν** της Πολωνίας αναζωογονήθηκαν εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας με χρήση των πρωτοβουλιών JESSICA και URBAN II
- Η πρωτοβουλία JESSICA χρησιμοποιήθηκε και στην περιφέρεια της **Ανδαλουσίας** για βελτίωση αστικών υποδομών, βιομηχανικών κτιρίων και ανάπτυξη επιχειρηματικών δικτύων
- Στη **Λιθουανία** εκσυγχρονίστηκαν πολυκατοικίας πριν το 1993 με αποτέλεσμα τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης περίπου κατά 50%
- Μέσω του ΚΠΣ (2000 – 2006) η **Ουαλία** έχει καταφέρει σημαντικές αστικές αναπλάσεις, αλλάζοντας προς το καλύτερο την εικόνα σε πολλές μεγάλες και μικρές πόλεις. Δύο από τις πιο πετυχημένες αστικές αναπλάσεις ήταν οι αποβάθρες στο **Swansea** και το Πρόγραμμα *Heads of the Valley* λίγο έξω από το **Κάρντιφ**

Μέτρο 10: Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Αρμόδιος: ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΣΑΣΘ

Το υφιστάμενο δίκτυο που περιορίζεται σε μικρή έκταση του Κέντρου της Θεσσαλονίκης επεκτείνεται σταδιακά στις συνοικίες και τους δήμους της μητροπολιτικής περιοχής, διασυνδέοντας τα αντίστοιχα κέντρα και τους βασικούς πόλους έλξης σε επίπεδο μητρόπολης, δήμου και συνοικίας. Σημειώνεται ότι οι ποδηλατόδρομοι χρηματοδοτούνται κατά προτεραιότητα από το τρέχον ΕΣΠΑ.

Ιδιαίτερη μέριμνα αποδίδεται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας των ποδηλατών μέσω του κατάλληλου σχεδιασμού των χώρων κίνησης των δίτροχων και των διασταυρώσεων των ροών τους με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Οι παρεμβάσεις για την διαμόρφωση των ποδηλατοδρόμων προσδιορίζονται κατά περίπτωση από τους αρμόδιους ΟΤΑ σε συνάρτηση με τον διαθέσιμο χώρο του οδικού δικτύου και τις οικονομικές δυνατότητες κάθε ΟΤΑ.

Η επιτυχία των ποδηλατοδρόμων εξαρτάται από την ένταση της μεταπήδησης μετακινήσεων από τα μηχανοκίνητα μέσα (ΙΧ & ταξί) στο ποδήλατο. Η τρέχουσα οικονομική συγκυρία ευνοεί αυτήν την μεταπήδηση τόσο σε ευκαιριακή βάση (πραγματοποίηση συγκεκριμένων μόνο μετακινήσεων) όσο και σε μόνιμη (εγκατάλειψη του ΙΧ).

Ακόμη, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων θα ευνοήσει τις μετακινήσεις των ατόμων νεαρής ηλικίας προς λ.χ. τα σχολεία, μειώνοντας έτσι το συνολικό κόστος των αστικών μετακινήσεων.

Πλεονεκτήματα

- Σημαντική μείωση της χρήσης του ΙΧ
- Βελτίωση της ποιότητας της πόλης
- Καλύτερο αστικό περιβάλλον
- Συνολική βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Διεθνής εμπειρία

Ποδηλατόδρομοι υλοποιούνται συνεχώς σε όλες πλέον τις πόλεις του κόσμου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα μεγέθη είναι εντυπωσιακά: Μόναχο – 700 χλμ. συνολικό μήκος δικτύου, Γκρατς – 220 χλμ., Ζυρίχη – 250 χλμ., Λέστερ – 100 χλμ. κ.ο.κ. Στην Ελλάδα η υλοποίηση του μέτρου έχει ξεκινήσει από το 2007, ενώ σε αρκετούς Δήμους αποτελεί σήμερα βασική προτεραιότητα του αστικού σχεδιασμού.

Μέτρο 11: Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων

Αρμόδιος: ΟΤΑ σε συνεννόηση με ΣΑΣΘ

Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων ευνοεί την εισαγωγή συστήματος κοινόχρηστων δημόσιων ποδηλάτων - ΚΔΠ, εφόσον ενισχύει το αίσθημα ασφάλειας, άνεσης και προσανατολισμού των πιθανών χρηστών.

Τα ΚΔΠ απευθύνονται σε όλους τους χρήστες της πόλης – κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες / τουρίστες – και για οιονδήποτε σκοπό μετακίνησης στην πόλη. Υλοποιούνται από τους ΟΤΑ σε συνεργασία με εταιρείες παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται σήμερα και στην Ελλάδα. Για τη χρήση του συστήματος ΚΔΠ απαιτείται εγγραφή και πιστοποίηση του χρήστη, ενώ η λειτουργία τους γίνεται με απλούς τρόπους, λ.χ. μέσω κινητών τηλεφώνων ή πιστωτικής κάρτας. Ο χρήστης παραλαμβάνει και επιστρέφει το ποδήλατο σε οποιονδήποτε από τους πολλούς εγκατεστημένους σταθμούς στον αστικό ιστό. Κάθε χρήση των ΚΔΠ χρεώνεται με προσιτή τιμή ανάλογα με την τιμολογιακή πολιτική που θα επιλεγεί.

Πλεονεκτήματα

- Σημαντική μείωση της χρήσης του ΙΧ
- Ευχέρεια πραγματοποίησης πλήθους μετακινήσεων μικρού ή μεγάλου μήκους για όλους τους σκοπούς
- Βελτίωση της ποιότητας της πόλης
- Βελτίωση της δημόσιας υγείας
- Βελτιστοποίηση του αστικού χώρου: 5 θέσεις στάθμευσης ΚΔΠ (15-25 χρήστες/ημέρα) ισοδυναμούν και μπορούν να αντικαταστήσουν 1 θέση στάθμευσης αυτοκινήτου (3-6 χρήστες/ημέρα)

Διεθνής εμπειρία

Συστήματα ΚΔΠ μεγάλης (μητροπολιτικής εμβέλειας) λειτουργούν σήμερα στις μεγαλύτερες και πιο ενδιαφέρουσες πόλεις της Ευρώπης και του κόσμου, όπως το Παρίσι, την Βαρκελώνη, τη Λυών, το Λονδίνο κ.ά. με μεγάλη επιτυχία. Λ.χ. το σύστημα *Velib'* στο Παρίσι (22.000 ποδήλατα) εξυπηρέτησε 80.000.000 μετακινήσεις σε 3 χρόνια (!), ενώ στο Μόντρεαλ, η λειτουργία του συστήματος *Bixi* οδήγησε στην εξοικονόμηση 1.400.000 κιλών ρύπων από την έναρξη λειτουργίας του το 2009.

Μέτρο 12: Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και Ελεγχος Οδικής Πρόσβασης

Αρμόδιος: ΣΑΣΘ+ Μητροπολιτική Ενότητα +ΟΤΑ+ΥπΟικ

Η χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (congestion charging) είναι ένα μέτρο που, πέραν της σημαντικής συμβολής του στην εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους με αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή ζήτησης μετακινήσεων προς ΔΑΣ, ομαλοποίηση των κάθε είδους ροών στο οδικό δίκτυο με αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης, συνεισφέρει σημαντικά στην χρηματοδότηση των περιβαλλοντικά και κοινωνικά αποδεκτών μετακινήσεων από τις οχλούσες μετακινήσεις, εφόσον τα έσοδα από την τιμολόγηση των οχημάτων που εισέρχονται και κυκλοφορούν στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες γεωγραφικές ζώνες (λ.χ. το Κέντρο της Θεσσαλονίκης κ.ά.) διοχετεύονται στην υλοποίηση παρεμβάσεων υπέρ των ΜΜΜ, των πεζών και των ποδηλάτων. Για παράδειγμα, το σύστημα αστικής οδικής τιμολόγησης (urban road pricing) θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει σημαντικό μέρος από το κόστος υλοποίησης του Τραμ.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν σήμερα την ευχερή εγκατάσταση και την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος αυτού, που βασίζεται στις αρχές της δίκαιης και αποδοτικής τιμολόγησης υπηρεσιών με μεγάλη ζήτηση. Η αποδοχή του μέτρου βασίζεται επίσης στη θεμελιωμένη πλέον αρχή '*Ο ρυπαίνων πληρώνει*' και '*Ο χρήστης πληρώνει*'.

Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει πυλώνα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής χρήσης του ΙΧ στην πόλη στην οποία θα μπορούσαν να συνυπάρξουν μέτρα τόσο περιοριστικά (όπως λ.χ. η τιμολόγηση της συμφόρησης, ο περιορισμός της διάρκειας στάθμευσης, ο έλεγχος της πρόσβασης σε ευαίσθητες περιοχές κ.ο.κ.) όσο και ενισχυτικά (όπως λ.χ. η πριμοδότηση στην κυκλοφορία των ηλεκτρικών / υβριδικών οχημάτων, η δυνατότητα πρόσβασης σε λωρίδες ταχείας κυκλοφορίας στα οχήματα με πληρότητα άνω των 4 επιβατών κ.ο.κ.).

Ως εναλλακτική (ενδιάμεση) λύση και ως πρόδρομος της χρέωσης συμφόρησης προτείνεται ο 'Ελεγχος Οδικής Πρόσβασης' (ΕΟΠ) στο κέντρο της πόλης, με περιοριστικά μέτρα στη χρήση ΙΧ αυτοκινήτων σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο. Αυτό το μέτρο μπορεί να εισαχθεί σταδιακά με πιλοτικό κλείσιμο δρόμων στην κυκλοφορία και (έστω προσωρινή) απόδοση του χώρου οδοστρώματος σε ΜΜΜ, πεζούς και ποδήλατα (π.χ. πεζοδρόμηση της λεωφόρου Νίκης για κάποιες μέρες, όπως αρχικά μία Κυριακή το μήνα, ή/και άλλων δρόμων στο κέντρο της πόλης), όπως έχει προτείνει ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Το πιλοτικό μέτρο αποβλέπει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών και την προετοιμασία μόνιμου μέτρου εφόσον τα αποτελέσματα αξιολογηθούν ως θετικά και σταδιακά δημιουργηθεί μία κοινωνική ομοφωνία για τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ με μόνιμα μέτρα ΕΟΠ.

Μία πρόσφατη μελέτη για τη Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που ακολούθησε το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα της ΕΕ, κατέληξε στις εξής συστάσεις προς τις αστικές αρχές σχετικά με τη εισαγωγή μέτρων ΕΟΠ:

- Πιλοτικές εφαρμογές του μέτρου έχουν αποδειχθεί εξαιρετικά χρήσιμες σε πολλές πόλεις με έλεγχο οδικής πρόσβασης. Ωστόσο, θα πρέπει να είναι ύψηστης ποιότητας για την αποφυγή πρόωρης ανάφλεξης και να συνδέονται με επαρκώς προετοιμασμένες εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης.
- Η γραφειοκρατική / διαδικαστική διαδικασία που απαιτείται για το μέτρο (κυρίως για ό, τι αφορά την έκδοση αδειών κυκλοφορίας οχημάτων) θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν απλούστερη. Ειδικότερα, συνιστάται ιδιαίτερα η διαδικασία να γίνεται μέσα από ένα μόνο φορέα (κατάστημα μίας στάσης)
- Παροχή πληροφοριών για τον ΕΟΠ on-line (επίσης) σε γλώσσες άλλες από την τοπική γλώσσα
- Παροχή έγκαιρης ενημέρωσης για τις τοπικούς και επισκέπτες χρήστες
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας / αυστηρότητα της επιβολής (αστυνόμευσης)
- Βελτίωση των υποδομών για μη μηχανοκίνητα μέσα (ανάκτηση χώρου δρόμων), και προώθηση αυτών των μέσων.

Πλεονεκτήματα

- Σημαντική μείωση της χρήσης του ΙΧ
- Χρηματοδότηση βιώσιμων επιλογών για την κινητικότητα
- Ένταξη στο ενιαίο κόμιστρο και ηλεκτρονική πληρωμή
- Σημαντική περιβαλλοντική βελτίωση με χαμηλό κόστος υλοποίησης
- Εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους της οδικής κυκλοφορίας
- Δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση υπηρεσιών μεγάλης ζήτησης

Διεθνής εμπειρία

Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης στο κέντρο του Λονδίνου:

Μείωση κατά 30% των εισερχομένων στο κέντρο ΙΧ στη περίοδο αιχμής και 16% σε ημερήσια βάση, με ταυτόχρονη αύξηση της χρήσης ΜΜΜ, ταξί και ποδηλάτων.

Μείωση περιβαλλοντικών δεικτών: CO2: 16%, NOx: 8%, PM10: 6%.

Μείωση τροχαίων ατυχημάτων κατά 2,8% έως 6,5% στη ζώνη εφαρμογής, με αντίστοιχη χρηματική αξία οφέλους 18 εκατ. Ευρώ το έτος.

Η μειωμένη κυκλοφορία και η αύξηση της προταιρεότητας για πεζούς και ποδήλατα οδήγησε σε σημαντική βελτίωση της ποιότητας ζώης.

Δεν παρατηρήθηκε αύξηση της κυκλοφορίας στη περίμετρο της ζώνης χρέωσης.

Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης στο κέντρο του Μιλάνου: Μείωση κατά 33% (700,000) των εισερχομένων στο κέντρο ΙΧ και συνολική μείωση κατά 7% σε όλο την πόλη του Μιλάνου.

15. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

Για τον προσδιορισμό των Μέτρων που επιλέγονται, η ομάδα εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. επέλεξε την μέθοδο της ενσωμάτωσης της διεθνούς εμπειρίας (benchmarking) λόγω του στρατηγικού χαρακτήρα του Σχεδίου. Η μέθοδος αυτή αποδείχθηκε πολύ αποδοτική και επέτρεψε σημαντικότατη μείωση του χρόνου εκπόνησης του Σχεδίου. Πέραν της ευχερούς πρόσβασης στην αντίστοιχη βιβλιογραφία και το διαδίκτυο, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ στο πλαίσιο του έργου ATTAC και η συνεπαγόμενη ανταλλαγή εμπειριών με τους διακρατικούς εταίρους του έργου.

Η πληροφορία που προέκυψε από τη διαδικασία παρουσιάζεται αναλυτικά στο συνημμένο Παράρτημα. Στο εδάφιο αυτό περιοριζόμαστε στην συνοπτική παράθεση των βασικότερων συμπερασμάτων που αφορούν σε επιλεγμένα κρίσιμα μέτρα.

ΜΕΤΡΟ 1. ΕΝΙΑΙΟ ΚΑΙ ΕΥΦΥΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ

Η TfL (Transport for London) που είναι η Αρχή ΔΑΣ του Λονδίνου παρατήρησε μείωση της απάτης μετά την εισαγωγή της Oyster στο 3% επιπλέον του ήδη μειωμένου ποσοστού εισιτηριοδιαφυγής που προέκυψε μετά την εισαγωγή πυλών εισόδου και εξόδου στους σταθμούς του υπόγειου μετρό. Το ποσοστό αυτό ισοδυναμεί με εξοικονόμηση 40 εκατ. λιρών τον χρόνο μόνο για τον υπόγειο σιδηρόδρομο.

Πιό συγκεκριμένα, από την εφαρμογή της κάρτας Oyster στο Λονδίνο διαπιστώθηκαν τα κάτωθι πλεονεκτήματα:

- ✓ Μείωση του αριθμού των εισιτηρίων που πωλούνται
- ✓ Μείωση του χρόνου αναμονής στις ουρές των υπόγειων σταθμών
- ✓ Βελτίωση απόδοσης στις πύλες εισόδου
- ✓ Μείωση χρόνου επιβίβασης στα λεωφορεία
- ✓ Μείωση της εισιτηριοδιαφυγής

ΜΕΤΡΟ 4. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ TRAM

Η μεγάλη επιτυχία του σύγχρονου τραμ τόσο σε πόλεις της Αμερικής όσο και της Ευρώπης, εξασφαλίζει ότι η υλοποίηση του κατάλληλου δικτύου τροχιοδρόμου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα τόσο από πλευράς συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης όσο και από πλευράς περιβαλλοντικής και αστικής ανάπλασης, συμβάλλοντας και στη μείωση του χώρου που σήμερα χρησιμοποιείται από τα ΙΧ οχήματα.

Το τραμ της Πράγας είναι το μεγαλύτερο σύστημα τραμ στην Τσέχικη Δημοκρατία, μήκους 140 χιλιομέτρων, με πάνω από 900 συρμούς και 33 γραμμές με συνολικό μήκος διαδρομής 540 χιλιομέτρων. Λειτουργεί από την εταιρεία «Dopravní podnik hlavního města Prahy», η οποία ανήκει στην πόλη της Πράγας. Το σύστημα εξυπηρέτησε 356 εκατομμύρια επιβάτες το 2008.

Το δίκτυο του τραμ της Αθήνας εξυπηρετεί καθημερινά περίπου 65.000 επιβάτες, με 47 ενδιάμεσες στάσεις. Το έργο της κατασκευής του, όμως, θα μπορέσει να θεωρηθεί ολοκληρωμένο μόνον όταν (α) διασφαλιστεί προτεραιότητα στους φωτεινούς σηματοδότες, και (β) πραγματοποιηθούν και οι επεκτάσεις προς την οδό Πατησίων και τον Πειραιά (όπως προέβλεπε η αρχική μελέτη), οπότε και αναμένεται να αυξηθεί κατά πολύ η επιβατική του κίνηση.

ΜΕΤΡΟ 6. ΣΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΤΟΝ ΘΕΡΜΑΪΚΟ

Αστική θαλάσσια συγκοινωνία Σύδνεϋ

Η θαλάσσια συγκοινωνία του Σύδνεϋ έχει 8 γραμμές και εξυπηρετεί συνολικά 38 στάσεις. Σήμερα η θαλάσσια αστική συγκοινωνία του Σύδνεϋ (NSW Transport Sydney Ferries) εξυπηρετεί περισσότερο από 14 εκατ. επιβάτες ετησίως, ενώ παρέχει υπηρεσίες σε περισσότερες από 38 αποβάθρες στο Λιμάνι του Σύδνεϋ και στο ποτάμι Parramatta.

Αστική θαλάσσια συγκοινωνία Βοστώνης

Η θαλάσσια συγκοινωνία της MBTA διαθέτει συνολικά τέσσερις γραμμές, από τις οποίες οι τρεις πρώτες είναι προαστιακές και συνδέουν την ευρύτερη περιοχή της Βοστώνης ("Greater Boston") με τις οικιστικές περιοχές που βρίσκονται στη νοτιοανατολική ακτή του κόλπου της Μασαχουσέτης, ενώ η τέταρτη καλύπτει μικρότερη απόσταση και εξυπηρετεί τη μετακίνηση εντός της περιοχής του λιμένα της Βοστώνης. Τα σκάφη της θαλάσσιας συγκοινωνίας της MBTA εξυπηρετούν συνολικά 6 στάσεις.

Αστική θαλάσσια συγκοινωνία Κωνσταντινούπολης

Το 2003, 435 εκατ. επιβάτες μετακινήθηκαν συνολικά με λεωφορεία, ενώ τα συμβατικά επιβατηγά πλοία εκτιμάται ότι μετακινούν ετησίως 61 εκατ. επιβάτες. Η Κωνσταντινούπολη διαθέτει ένα πρωτοποριακό σύστημα ηλεκτρονικού εισιτηρίου που καλύπτει όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς της πόλης, το οποίο ονομάζεται akbil (έξυπνο εισιτήριο). Το akbil πληρώνεται (με ποσό ανάλογο των αναγκών του χρήστη) ηλεκτρονικά επί 24ώρου βάσης στα αυτόματα μηχανήματα που βρίσκονται σε διάφορες θέσεις της πόλης.

ΜΕΤΡΟ 8. ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΕ MMM, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

Αθήνα

Η μελέτη και η λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές του κέντρου της Αθήνας, το Νοέμβρη του 2006, είχε θετικές επιπτώσεις τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες με αποτέλεσμα κάτοικοι και άλλων περιοχών του Δήμου να διατυπώνουν αιτήματα για ένταξη των περιοχών τους στο σύστημα. Οι επισκέπτες του κέντρου άρχισαν να βρίσκουν ελεύθερη θέση στάθμευσης ακόμη και σε οδούς όπως η Σκουφά στο Κολωνάκι, ενώ οι ανάγκες των κατοίκων ικανοποιήθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό χάρη στις θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης που προβλέπονται για αυτούς. Ένα από τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής ήταν η έλλειψη συστηματικής και εντατικής αστυνόμευσης, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διακυμάνσεις στο βαθμό συμμόρφωσης των χρηστών προς το σύστημα. Ήδη βελτιώνεται η αστυνόμευση και γίνονται μικρής κλίμακας διορθωτικές παρεμβάσεις, ενώ σύντομα θα εφαρμοσθεί η μελέτη της επέκτασης του Σχεδίου Στάθμευσης, με διπλασιασμό των σημερινών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης.

ΜΕΤΡΟ 11. ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου είναι εντυπωσιακά. Το σύστημα *Bixi* στο Μοντρεαλ (5.000 ποδήλατα) εξυπηρέτησε 3.300.000 μετακινήσεις σε 10 μήνες λειτουργίας, ενώ το σύστημα *Capital Bike Share* στη Washington DC (1.000 ποδήλατα) εξυπηρέτησε 300.000 μετακινήσεις σε 7 μήνες λειτουργίας.

Εν γένει, έχει διαπιστωθεί ότι το μέγεθος του στόλου συναρτάται με τη χρήση του συστήματος και τον αριθμό των εξυπηρετούμενων μετακινήσεων: το σύστημα *Velib* στο Παρίσι (20.000 ποδήλατα) εξυπηρέτησε 80.000.000 μετακινήσεις σε 3 χρόνια (!), ενώ αντίστοιχα υψηλή είναι η στάθμη στα συστήματα *Bicing* της Βαρκελώνης (6000 ποδήλατα) και *Velo'v* της Λυών, όπου παρατηρείται το 2ο, παγκόσμια, ρεκόρ ημερήσιων μετακινήσεων, 7 μετακινήσεις την ημέρα ανά όχημα. Εξαίρεση στον παραπάνω 'κανόνα' αποτελεί το Δουβλίνο, όπου παρά το μικρό μέγεθος του στόλου, καταγράφονται 10 μετακινήσεις την ημέρα ανά όχημα, πιθανότατα λόγω της εξαιρετικά χαμηλής τιμής της ετήσιας συνδρομής (12 € / έτος).

Τα ΣΚΠ σημειώνουν εξαιρετικές επιδόσεις στην επίτευξη των σύγχρονων στόχων βιώσιμης κινητικότητας και περιβαλλοντικής αναβάθμισης. Το μερίδιο των μετακινήσεων με ποδήλατο αυξήθηκε τουλάχιστον κατά 1,5% στον 1ο χρόνο λειτουργίας τους στις πόλεις όπου λειτουργούν τέτοια συστήματα (Βαρκελώνη 1,76% από 0,75% το 2007 – πρβλ. *Nadal*, 2007, Παρίσι 2,5% από 1% το 2007 – πρβλ. *City of Paris*, 2007). Στο Μόντρεαλ, η λειτουργία του συστήματος *Bixi* οδήγησε στην εξοικονόμηση 1.400.000 κιλών ρύπων από την έναρξη λειτουργίας του το 2009 (*Bixi*, 2009), ενώ στη Λυών η εξοικονόμηση έφθασε στα 9.000.000 κιλά CO_2 (*Greater Lyon*, 2009).

Το σύστημα Vélo'v στη Λυόν

Το σύστημα περιλαμβάνει 2000 ποδήλατα και η διαδρομή γίνεται αποκλειστικά στο κέντρο της πόλης. Κάθε ποδήλατο χρησιμοποιείται περίπου 16 φορές σε μια τυπική καθημερινή την περίοδο του καλοκαιριού. Κατά τους πρώτους 6 μήνες εφαρμογής του συστήματος περισσότερες από 2.000.000 διαδρομές έγιναν με ποδήλατα δημόσιας χρήσης αντικαθιστώντας το ΙΧ αυτοκίνητο (150.000 διαδρομές). Σε συνδυασμό με την αυξημένη χρήση των ιδιωτικών ποδηλάτων, το σύστημα αύξησε το μερίδιο χρήσης του ποδηλάτου. Η χρήση του ποδηλάτου αυξήθηκε κατά 44% σε ένα χρόνο. Το κόστος του συστήματος στην αρχή της εφαρμογής του υπολογιζόταν σε 1000 €/ποδήλατο/χρόνο. Το 96% των χρηστών δεν είχε χρησιμοποιήσει πριν ποδήλατο, ενώ το 57% ήταν πεζοί, το 50% χρησιμοποιούσαν πριν τα ΜΜΜ, το 7% το ΙΧ αυτοκίνητο, 4% ιδιωτικά ποδήλατα,

ενώ ένα 2% δεν είχαν κάνει τη διαδρομή αυτή πριν την εφαρμογή του συστήματος. Το 10% των χρηστών χρησιμοποιούν το σύστημα σε συνδυασμό με τις Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες. Τέλος, η μεταστροφή της ζήτησης από το αυτοκίνητο στο ποδήλατο υπολογίζεται σε 1000 διαδρομές με το αυτοκίνητο προς το ποδήλατο.

ΜΕΤΡΟ 12. ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΗΣ

Το σύστημα του Λονδίνου

Η Χρέωση της συμφόρησης (Congestion charging) με σκοπό την αποσυμφόρηση του κέντρου άρχισαν να εφαρμόζονται στο Λονδίνο στις 17 Φεβρουαρίου 2003. Βασικοί στόχοι του σχεδίου ήταν η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά 10-15%, η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού με λεωφορεία, η αύξηση της αξιοπιστίας ως προς το χρόνο μετακίνησης για τους χρήστες αυτοκινήτων και η ευκολότερη διανομή αγαθών και υπηρεσιών. Ο πρωταρχικός στόχος, όμως, του σχεδίου είναι η αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Περιμετρικά στο όριο της ζώνης χρέωσης υπάρχουν πινακίδες και διαγράμμιση στο οδόστρωμα που προειδοποιούν τον οδηγό ότι εισέρχεται στη ζώνη χρέωσης και καθιστούν σαφές ποια ακριβώς είναι τα όρια της ζώνης. Το ποσό των διοδίων πρέπει να καταβληθεί εκ των προτέρων ή μέχρι τις 10μ.μ. την ίδια ημέρα ή διαφορετικά το ποσό αυξάνεται στα £10 και πρέπει να πληρωθεί μέχρι τα μεσάνυχτα. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα να πληρωθεί καθημερινά, εβδομαδιαίως, μηνιαίως ή ετησίως. Οι πληρωμές γίνονται σε επιλεγμένα καταστήματα, σε ειδικά μηχανήματα που έχουν τοποθετηθεί στην περιοχή και μέσω του διαδικτύου οποιαδήποτε ώρα της ημέρας. Για τα διόδια υπάρχουν ποικίλες εκπτώσεις 90-100%, καθώς επίσης και απαλλαγές από τη χρέωση.

Τα συνολικά έσοδα για το έτος 2008-2007 ήταν £268 εκατομμύρια (€306 εκατομμύρια), ενώ τα καθαρά έσοδα ανέρχονταν τα £137 εκατομμύρια (€156 εκατομμύρια) και επενδύθηκαν στις μεταφορές. Συγκεκριμένα, τα περισσότερα από αυτά (£112 εκατομμύρια - €128 εκατ.) δόθηκαν για την ενίσχυση του δικτύου λεωφορείων, ενώ με το υπόλοιπο κεφάλαιο χρηματοδοτήθηκαν οδικά έργα (π.χ. γέφυρες), μέτρα οδικής ασφάλειας, περιβαλλοντικά πλαίσια, έργα και ρυθμίσεις και την πεζοπορία και την ποδηλασία.

Σύμφωνα με το «Transport for London» το 2003 ο συνολικός αριθμός οχημάτων που εισέρχονταν στην κεντρική ζώνη τις ώρες χρέωσης μειώθηκε κατά 14% και των οχημάτων με 4 ή περισσότερες ρόδες κατά 18%. Όπως ήταν αναμενόμενο, υπήρξε μείωση των οχημάτων που υποβάλλονται στη χρέωση και αύξηση των οχημάτων που είναι απαλλαγμένα από τα διόδια. Συγκεκριμένα, τα οχήματα που πρέπει να πληρώνουν στα διόδια, δηλαδή τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά, μειώθηκαν κατά 27%, ενώ τα ταξί, τα λεωφορεία-πούλμαν, τα μηχανάκια και τα ποδήλατα που είναι απαλλαγμένα από τη χρέωση αυξήθηκαν κατά 17%.

Το σύστημα του Μιλάνου

Η εισαγωγή αστικών διοδίων στο Μιλάνο (το ονομαζόμενο Milan's Ecopass) ξεκίνησε στις 2 Ιανουαρίου 2008 και είχε σαν κύριο στόχο τη μείωση των εκπομπών και επομένως τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Παράλληλα στόχευε στη μείωση των εισερχόμενων οχημάτων στην πόλη και κατ' επέκταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και στην αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω των επενδύσεων από τα έσοδα του σχεδίου.

Η περιοχή χρέωσης είναι 8km2 και βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και συγκεκριμένα στην περιοχή «Cerchia dei Bastoni». Η περιοχή αυτή επιλέχτηκε καθώς μέσα σε αυτή γίνεται το 12% των συνολικών μετακινήσεων ανά ημέρα του δήμου. Επίσης, πρόκειται για μια περιοχή που εξυπηρετείται επαρκώς από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και έχει λίγα σημεία πρόσβασης, γεγονός που διευκόλυνε την εφαρμογή του σχεδίου. Ωστόσο, ο ακριβής ορισμός της ζώνης έγινε κυρίως σύμφωνα με το ιστορικό αστικό κέντρο, παρά με σχεδιασμό των μεταφορών.

Τα έσοδα εκτιμώνται €13.6 εκατομμύρια και όλα τα καθαρά έσοδα επενδύονται στη βιώσιμη κινητικότητα και τη δημόσια συγκοινωνία. Το Ecopass συνοδεύεται από ένα πλαίσιο σημαντικών συμπληρωματικών παρεμβάσεων, μερικές από τις οποίες βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη, όπως η βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Στην παραπάνω πολιτική εντάσσονται επίσης μέτρα όπως η αύξηση της συχνότητας των λεωφορείων 13-20% και του μετρό, τραμ 27-51% ανάλογα με την ώρα της ημέρας, νέες λεωφορειολωρίδες, νέοι ποδηλατόδρομοι, αυστηρή επιτήρηση στάθμευσης με αυξημένο αντίτιμο, μέτρα για επιπλέον μείωση της κίνησης και πιο μακροπρόθεσμα μέτρα όπως η υπόγεια επέκταση του οδικού δικτύου και η αύξηση των χώρων στάθμευσης.

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιορισμένη περιοχή αυξήθηκε 6.2%. Επιπλέον, ο αριθμός των επιβατών που εξέρχονταν από τους σταθμούς του μετρό μέσα στη ζώνη αυξήθηκε κατά 9.2%. Παράλληλα η ταχύτητα των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς αυξήθηκε κατά 6-8%, με αποτέλεσμα την αύξηση της αξιοπιστίας τους.

Τα λεωφορεία αύξησαν τη μέση ταχύτητά τους από 8.67 σε 9.34km/h (+7.8%).

Συγκρίνοντας τα επίπεδα του 2008 και του 2007, οι εκπομπές ρύπων από τα οχήματα εκτιμώνται ότι μειώθηκαν έως 18% για PM10, 17% για NOX και 14% για το CO2.

16. Προσδιορισμος Οικονομικα Αποδοτικοτερων Μετρων

Στο εδάφιο αυτό δίνονται οι βασικές οικονομικές διαστάσεις των προτεινόμενων Μέτρων, με σκοπό να προσδιοριστούν στη συνέχεια η έκταση και ένταση εφαρμογής κάθε Μέτρου, σε συνάρτηση με την διαθεσιμότητα οικονομικών πόρων των αντίστοιχων φορέων υλοποίησης.

Μετρο 1. Ενιαιο και Ευφυες Συστημα Κομιστρου

- Το σύστημα αρχικά πρόκειται να εξυπηρετεί το σύνολο των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, που δραστηριοποιούνται στην Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Το ΕΕΣΚ θα εφαρμοστεί πλήρως εκ του μηδενός με την εγκατάσταση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού. Μελλοντικά και με την λειτουργία του Μετρό, που διαθέτει σύστημα προδιαγραφών Calypso, τα δύο συστήματα θα ενσωματωθούν. Η μέθοδος αυτή θα συνεχιστεί και με τα υπόλοιπα πιθανά μέσα, όπως το Τραμ και η Θαλάσσια Συγκοινωνία.

Από την εκτίμηση που γίνεται στο πλαίσιο του έργου ATTAC, το κόστος επένδυσης του ΕΕΣΚ υπολογίζεται σε 22,3 εκ. €, έτσι για την αποπληρωμή του συστήματος σε 10 χρόνια και με επιτόκιο 6% το ετήσιο κόστος επένδυσης ανέρχεται σε 2,9 εκ. €, το ετήσιο κόστος λειτουργίας υπολογίζεται σε 5,4 εκ. € έτσι το συνολικό ετήσιο κόστος του εκτελεστικού φορέα ανέρχεται σε 8,3 εκ. €.

Μετρο 2. Λεωφορειολωριδες, προτεραιοτητα στη φωτεινη σηματοδοτηση για λεωφορεια, λεωφορειακες γραμμες ταχειας εξυπηρετησης (BRT)

Εφαρμογή λεωφορειολωρίδων στη Θεσσαλονίκη έχει γίνει σε τέσσερις βασικούς οδικούς άξονες : Μητροπόλεως, Βασ. Ολγας – Βασ. Γεωργίου, Τσιμισκή και Εγνατία, με σημαντικά οφέλη για τη λειτουργία του συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

Το μέτρο πρέπει να επεκταθεί γεωγραφικά και να αναβαθμιστεί λειτουργικά, επειδή η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία.

Η γεωγραφική επέκταση νοείται με την δημιουργία λεωφορειολωρίδων σε όλες τις βασικές αρτηρίες που αποτελούν κορμούς του δικτύου λεωφορειακών γραμμών. Ήδη βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης οι πρώτες 5 επεκτάσεις λεωφορειολωρίδων συνολικού μήκους 2.509 m. Πρόκειται για τις λεωφορειολωρίδες:

- ✓ από Βαλλαγιάνη μέχρι Λεωφόρου Στρατού (και στις 2 πλευρές),
- ✓ από Λεωφόρο Στρατού μέχρι Καυταντζόγλου,
- ✓ Αγγελάκη και
- ✓ Ανθέων

συνολικού κόστους υλοποίησης 550.000 €.

Η λειτουργική αναβάθμιση νοείται με την προσαρμογή του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, ώστε να αποδίδει προτεραιότητα στα επερχόμενα λεωφορεία. Το δίκτυο λεωφορείων αποκτά έτσι την δυνατότητα να λειτουργεί απρόσκοπτα σε συνθήκες υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων τηρώντας των προγραμματισμό του.

ΜΕΤΡΟ 3. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ / ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΘΑΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΑΛΟΓΙΣΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΙΧ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΔΑΣ

Η απεξάρτηση, μερική ή ολική, από τα ΙΧ είναι στις σημερινές συνθήκες βασικό μέλημα του αστικού σχεδιασμού. Παράλληλα με όσα μέτρα λαμβάνονται για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας, είναι απαραίτητη η ενημέρωση και η αντίστοιχη ευαισθητοποίηση των πολιτών για τα σοβαρά προβλήματα που προκαλεί η εντατική & συχνά αλόγιστη χρήση ΙΧ για κάθε είδους μετακίνηση, ιδιαίτερα όταν προσφέρονται αποτελεσματικές εναλλακτικές λύσεις που είναι φθηνότερες, υγιέστερες, κοινωνικά & περιβαλλοντικά φιλικότερες και, εν τέλει, χρησιμότερες ακόμη και σε ατομικό επίπεδο.

Η πληροφόρηση που πρέπει να δοθεί στους πολίτες μπορεί να έχει πολλές μορφές: ενημέρωση σχετικά με τις διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις (ΜΜΜ, ποδήλατα, πεζή), γενική πληροφόρηση για τα μειονεκτήματα που συνεπάγεται λ.χ. η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η παράνομη στάθμευση για την πόλη, πληροφόρηση σχετικά με την οδική ασφάλεια, κοινωνικού προσανατολισμού προτρεπτική πληροφόρηση, εκπαιδευτικές δράσεις κ.ο.κ.

Το σύνολο των δράσεων που αφορούν στην πληροφόρηση πρέπει να σχεδιαστεί κατάλληλα και να προβληθεί με αξιόπιστο τρόπο από τους αρμόδιους φορείς, που θα πρέπει να δράσουν συντονισμένα και να προσαρμόσουν ανάλογα και την τρέχουσα πρακτική τους στον σχεδιασμό, ώστε οι πολίτες να αποκτήσουν εμπιστοσύνη και να ευαισθητοποιηθούν σε βαθμό που να αλλάξουν τις τρέχουσες συνήθειες της συμπεριφοράς τους. Με βάση διεθνείς πρακτικές, ένα ενδεικτικό ετήσιο κόστος για την υλοποίηση δράσεων ευαισθητοποίησης θα μπορούσε να είναι περίπου 20.000 € ανά φορέα (ΣΑΣΘ, ΟΑΣΘ, ΟΤΑ. Περιφέρεια).

ΜΕΤΡΟ 4. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ TPAM

Η ένταξη του μετρό στο σύστημα αστικών μαζικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης αναμένεται να βοηθήσει σημαντικά στην ελάφρυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο ο συνδυασμός της γραμμικής αλλά και σε ικανό πλάτος, ανάπτυξης της πόλης θα έχει σαν αποτέλεσμα περιοχές της Θεσσαλονίκης να συνεχίσουν να μην εξυπηρετούνται αποτελεσματικά .

Η μεγάλη επιτυχία του σύγχρονου τραμ τόσο σε πόλεις της Αμερικής όσο και της Ευρώπης, εξασφαλίζει ότι η υλοποίηση του κατάλληλου δικτύου τροχιοδρόμου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα τόσο από πλευράς συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης όσο και από πλευράς περιβαλλοντικής και αστικής ανάπλασης, συμβάλλοντας και στη μείωση του χώρου που σήμερα χρησιμοποιείται από τα ΙΧ οχήματα.

Μέσο του Ευρωπαϊκού Έργου ECOTALE (Interreg IVC) διερευνάτε από το ΣΑΣΘ η υλοποίηση ενός δικτύου Τραμ στην Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, συμπληρωματικό όλων των άλλων Μέσων Μαζικών Μεταφορών, συνολικού μήκους: 24km και ενός ενδεικτικού κόστους υλοποίησης: 350 – 450 εκατ. €.

ΜΕΤΡΟ 5. ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΡΟ/ΤΡΑΜ/ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Το Μέτρο 5 αναφέρεται (α) σε σχεδιαστικές παρεμβάσεις που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στο επίπεδο των οριστικών μελετών ή/και σε σημειακές παρεμβάσεις σε επίπεδο σχεδιασμού στάσεων ΔΣ, και (β) σε θεσμικές και διαχειριστικές ρυθμίσεις που θα διασφαλίζουν μέγιστη διατροπικότητα μεταξύ των δικτύων ΜΜΜ. Ως εκ τούτου, το κόστος υλοποίησής του θα είναι εξ ορισμού χαμηλό. Παρεμβάσεις μεγαλύτερης κλίμακας, όπως λ.χ. οργανωμένοι χώροι μετεπιβίβασης, διερευνώνται για τη Θεσσαλονίκη από το έργο NODES.

ΜΕΤΡΟ 6. ΣΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΤΟΝ ΘΕΡΜΑΪΚΟ

Η θαλάσσια συγκοινωνία αφορά τη σύνδεση διαφόρων σημείων της παραλιακής ζώνης του όρμου της Θεσσαλονίκης (αστικές και περιαστικές περιοχές). Η πρόταση αναφέρεται σε μία βασική διαδρομή που θα συνδέει την Περαία με την Καλαμαριά, το Ποσειδώνιο (Μέγαρο Μουσικής) και με το κέντρο της Θεσσαλονίκης, ήτοι δηλαδή θα δημιουργηθούν υποδομές για τέσσερις στάσεις. Εφόσον αυτός ο κορμός υλοποιηθεί και προχωρήσει, τότε μπορούν να γίνουν και άλλες στάσεις ενδιάμεσα, όπως στο αεροδρόμιο «Μακεδονία», το Φάληρο και αλλού. Οι σταθμοί θα συνδυάζονται με χώρους στάθμευσης ώστε να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι περιοχών που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα. Π.χ. ο σταθμός της Περαίας θα μπορεί να εξυπηρετεί κατοίκους όλων των περιοχών του Δήμου Θερμαϊκού, αλλά και άλλων γειτονικών δήμων. Μεσοπρόθεσμα δε, και εφόσον υπάρχει πλέον ειλημμένη απόφαση για τη μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στην περιοχή της Σίνδου, είναι δεδομένο ότι θα δημιουργηθεί αναγκαιότητα για τη δημιουργία στάσης στην περιοχή του Καλοχωρίου, που μέσω της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας θα έχει άμεση σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία». Σημειώνεται ωστόσο ότι η Πολιτεία δεν θα αναλάβει την επιδότηση της θαλάσσιας συγκοινωνίας, παρά να υποστηρίξει την πρόταση σε συνεργασία με τους δήμους, παρέχοντας όλες τις αναγκαίες υποδομές στους χώρους των στάσεων αλλά και διευκολύνοντας τις γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Εξάλλου, πρόταση για τη δημιουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας, όχι όμως αστικής αλλά προαστιακής, υπάρχει και από τον Δήμο Καλαμαριάς. Ο Δήμος Καλαμαριάς έχει παραχωρήσει χώρο στη Μίκρα, κοντά στην Εθνική Σχολή Δικαστών, τόσο για το τέρμα της επέκτασης του Μετρό προς την Καλαμαριά όσο και για τη δημιουργία αμαξοστασίου. Εκεί, πέρα από τη μεταφορά του ανατολικού τερματικού σταθμού του ΟΑΣΘ από το ΙΚΕΑ αλλά και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης που προωθείται από την Αττικό Μετρό ΑΕ, μπορεί εύκολα να δημιουργηθεί ένα μικρό λιμάνι και να δρομολογηθεί θαλάσσια προαστιακή συγκοινωνία. Έτσι οι πολίτες θα μπορούν να φτάσουν στην περιοχή με ταχύπλοο από τη Νέα Μηχανιώνα, την Αγία Τριάδα, την Περαία μέσα σε λίγα λεπτά της ώρας και από εκεί να φεύγουν προς το κέντρο της πόλης είτε με το μετρό είτε με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Από την μελέτη προκύπτει ότι το κόστος του συστήματος ανέρχεται σε 13.810.000 € (Κόστος κτήσης πλοίων, Κυματοθραύστες, Λιμενικά έργα, Επιδομή – Εξοπλισμός Σταθμών)

ΜΕΤΡΟ 7. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΕΛΙΚΤΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (FTS) &ΤΑΞΙ

Οι Ευέλικτες Μεταφορικές Υπηρεσίες αποτελούν μεταφορικές υπηρεσίες συμπληρωματικές προς τις συμβατικές προ γραμματισμένες επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες, καθώς τοποθετούνται ανάμεσα στις περισσότερο ευέλικτες αλλά και ακριβότερες υπηρεσίες των ταξί και στις λιγότερο ευέλικτες συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες. Ευέλικτη μεταφορά σημαίνει μια υπηρεσία που προσαρμόζεται κατάλληλα ώστε να ικανοποιεί τις γνωστές ανάγκες των χρηστών και επιτρέπει ένα βαθμό ελευθερίας σε μία τουλάχιστον από τις τρεις βασικές διαστάσεις μιας μετακίνησης: τη διαδρομή, το χρονικό προγραμματισμό και τη δέσμευση οχήματος/ υποδομής/ οδηγών. Οι λύσεις των Ευέλικτων Μεταφορών περιλαμβάνουν μια ποικιλία διαφορετικών μεταφορικών υπηρεσιών:

- ✓ Τοπικά λεωφορεία σε διαδρομές με ορισμένο βαθμό ευελιξίας (ακολουθητέα διαδρομή, χρονική διάρκεια, σημεία επιβατικής εξυπηρέτησης κ.α.)
- ✓ Μεταφορικές υπηρεσίες που ανταποκρίνονται πραγματικά στη ζήτηση (γνωστές στα αγγλικά με τον όρο Demand Responsive Transport, DRT).
- ✓ Εξειδικευμένες μεταφορές πελατών
- ✓ Μεταφορές, που βασίζονται στον εθελοντισμό των τοπικών κοινωνιών (Community Transport)
- ✓ Από κοινού χρησιμοποιούμενα ταξί ή Ι.Χ. αυτοκίνητα (Shared taxis and car pooling)
- ✓ Ορισμένες μορφές χώρων στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων εξυπηρετούμενων από τις δημόσιες συγκοινωνίες (''Park and Ride''), συμπεριλαμβανομένων και εκείνων με σύγχρονους τρόπους κράτησης θέσης

Μέσω του ευρωπαϊκού έργου Flipper (Interreg IVC) μελετήθηκε η εφαρμογή ενός Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας για την Επαρχία Λαγκαδά. Η μελέτη

προβλέπει 280 αναμενόμενες μετακινήσεις ημερησίως και ένα κόστος υλοποίησης και λειτουργίας 300.000 € ετησίως (2 Οχήματα και προσωπικό).

ΜΕΤΡΟ 8. ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΕ MMM, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)

Η στάθμευση στη Θεσσαλονίκη (κέντρο και περιφέρεια) αποτελεί σήμερα ίσως το σημαντικότερο συγκοινωνιακό πρόβλημα, εφόσον καθορίζει το επίπεδο προσβασιμότητας κάθε περιοχής με ΙΧ. Η έμφαση στις ΜΜΜ καθιστά ώριμη την εφαρμογή μιας πολιτικής στάθμευσης που να περιορίζει την πρόσβαση με ΙΧ και να ενισχύει την πρόσβαση με ΜΜΜ και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο,...). Η πολιτική αυτή πρέπει να είναι ενιαία και πολύπλευρη. Στις περιπτώσεις όπου η προσφορά θέσεων στάθμευσης σε χρονικά διαστήματα, μερικών ωρών τουλάχιστον, δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση, εφαρμόζονται συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης.

Ο όρος «ελεγχόμενη στάθμευση» σημαίνει ότι η στάθμευση στην οδό διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες λειτουργίας και ότι υπάρχει συστηματικός έλεγχος για την τήρησή τους. Πριν από την εφαρμογή οποιουδήποτε συστήματος, απαιτείται εκπόνηση μίας ολοκληρωμένης μελέτης στάθμευσης, η οποία περιλαμβάνει την απογραφή της υφιστάμενης προσφοράς νομίμων θέσεων, τον προσδιορισμό – εκτίμηση της υφιστάμενης ζήτησης επισκεπτών, εργαζομένων και κατοίκων, τη δημιουργία βάσης δεδομένων στάθμευσης, τον καθορισμό της περιοχής εφαρμογής του συστήματος και το σχεδιασμό του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Οι βασικές συνιστώσες ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είναι:

- ✓ χωροθέτηση θέσεων ανά κατηγορία χρηστών (επισκέπτες, κάτοικοι, ειδικές θέσεις, κλπ)
- ✓ τιμολόγιο στάθμευσης και τρόποι είσπραξης των τελών
- ✓ περιορισμοί στη διάρκεια στάθμευσης

Επιπρόσθετα θα πρέπει να οργανωθεί η στάθμευση δικύκλων και οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης, έτσι ώστε να μην καταλαμβάνονται θέσεις επισκεπτών ή κατοίκων, να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία από σταθμεύσεις σε διπλή σειρά και να παραμένουν τα πεζοδρόμια ελεύθερα εμποδίων.

Η μελέτη και η λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές του κέντρου της Αθήνας, το Νοέμβρη του 2006, είχε θετικές επιπτώσεις τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες με αποτέλεσμα κάτοικοι και άλλων περιοχών του Δήμου να διατυπώνουν αιτήματα για ένταξη των περιοχών τους στο σύστημα. Οι επισκέπτες του κέντρου άρχισαν να βρίσκουν ελεύθερη θέση στάθμευσης ακόμη και σε οδούς όπως η Σκουφά στο Κολωνάκι, ενώ οι ανάγκες των κατοίκων ικανοποιήθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό χάρη στις θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης που προβλέπονται για αυτούς. Ένα από τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής ήταν η έλλειψη συστηματικής και εντατικής αστυνόμευσης, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διακυμάνσεις στο βαθμό συμμόρφωσης των χρηστών προς το σύστημα. Ήδη βελτιώνεται η αστυνόμευση και γίνονται μικρής κλίμακας διορθωτικές παρεμβάσεις, ενώ σύντομα θα εφαρμοσθεί η μελέτη της επέκτασης του Σχεδίου Στάθμευσης, με διπλασιασμό των σημερινών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης.

Από την εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές του κέντρου της Αθήνας μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για το κόστος εφαρμογής ενός τέτοιου συστήματος. Χαρακτηριστικά για μια περιοχή 9.000 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης περίπου από τις οποίες οι 3.900 είναι επί πληρωμή και οι 5.100 κατοίκων, προκύπτουν έσοδα συστήματος 46.300.000,00 € σε βάθος πενταετίας (με δικαιώματα αναδόχου) και κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας 12.800.000,00 €. Οπότε έχουμε έναν δείκτη εσόδων 1.030,00 € ανά θέση και ανά έτος και εξόδων 290,00 € ανά θέση και ανά έτος.

Για την Θεσσαλονίκη προβλέπονται σε τρέχουσα μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης περίπου 2600 θέσεις.

Ενδεικτικό κόστος υλοποίησης: 1.400.000 € ανά 1000 θέσεις

ΜΕΤΡΟ 9. ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ & ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Κατά καιρούς έχουν υλοποιηθεί διάφορα προγράμματα που αναφέρονται σε δράσεις πεζοδρομήσεων και αναπλάσεων, πέρα από τα Τεχνικά Προγράμματα των Δήμων της περιοχής. Τέτοια προγράμματα είναι το «Θεσσαλονίκη 2012», το «Θεσσαλονίκη αύριο» κ.ά. Επίσης, υπάρχουν πολλά κείμενα θεσμοθετημένα,

στα οποία γίνεται αναφορά για αναπλάσεις (Επιχειρησιακά Σχέδια Δήμων, Ρυθμιστικό Σχέδιο, κλπ). Οι παρεμβάσεις αφορούν κυρίως κατασκευή ώριμων έργων και υλοποίηση προγραμμάτων περιβαλλοντικής αναβάθμισης του αστικού και περιαστικού χώρου. Οι τομείς παρεμβάσεων αφορούν την εφαρμογή προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων, την περιβαλλοντική αναβάθμιση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, την προστασία των ελεύθερων και αδόμητων χώρων, την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου, τη δημιουργία πόλων πρασίνου, την ανάδειξη περιοχών φυσικού κάλλους.

Στο «Θεσσαλονίκη 2012», υπήρχαν μια σειρά από παρεμβάσεις και έργα μητροπολιτικού επιπέδου, τα οποία θα μπορούσαν να υιοθετηθούν από τους τοπικούς ΟΤΑ. Οι παρεμβάσεις αυτές είναι:

- ✓ Ο Στρατηγικός Πολεοδομικός Ανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου της πόλης
- ✓ Η Δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου Πολιτισμού και Πρασίνου στο χώρο της σημερινής ΔΕΘ, έργο το οποίο μπορεί να ξεκινήσει εφόσον μετεγκατασταθεί η ΔΕΘ
- ✓ Η απόδοση στην πόλη των ζωτικών χώρων των στρατοπέδων
- ✓ Η χωροθέτηση και ο ολοκληρωμένος πολεοδομικός σχεδιασμός της Ζώνης Καινοτομίας.

Επιπλέον, υπάρχουν διάφορες προτάσεις των Δήμων, οι οποίες μπορούν να ενσωματωθούν στο Μέτρο αυτό. Συγκεκριμένα, πρόκειται να προχωρήσει η ανάπλαση των εξής πλατειών: Αριστοτέλους, Αρχαία Αγορά (ανάδειξη του cryptoporticus του ρωμαϊκού forum), περίγυρος Ροτόντας, πλατεία Άθωνος, πλατεία Διοικητηρίου, πλατεία Χρηματιστηρίου, πλατεία Εμπορίου, πλατεία 12 Αποστόλων, πλατεία Ιπποδρομίου, πλατεία Αντιγονιδών, καθώς και η ανάπλαση των πλατειών πάνω από τους πέντε κεντρικούς σταθμούς του μετρό (πλατεία Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, πλατεία Δημοκρατίας, Αλκαζάρ, πλατεία Μακεδονομάχων, πλατεία Σιντριβανίου).

Από την εθνική βιβλιογραφία και ανάλογα με την ποιότητα των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν για τις αναπλάσεις (πλακίδια, εξοπλισμός κτλπ) προκύπτει ένα μέσο κόστος 160,00 € με 200,00 € ανά τετραγωνικό μέτρο

Μετρο 10. Δικτυο Ποδηλατοδρομων

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης διαθέτει ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 12 χιλιομέτρων. Ο ποδηλατόδρομος είναι κατασκευασμένος στις εξής οδούς: στη Νέα Παραλία από το Μέγαρο Μουσικής έως τον Λευκό Πύργο, στην Παλιά Παραλία από το Λευκό Πύργο έως το λιμάνι, στο Πάρκο ΧΑΝΘ και στις οδούς Αγγελάκη, Εθνικής Αμύνης, στην οδό Αγίου Δημητρίου από Εθνικής Αμύνης έως Κατσιμίδη, στην οδό Καυτατζόγλου από Εγνατία έως Λ. Στρατού, στην οδό Λ. Στρατού από την οδό Καυτατζόγλου έως Πλ. ΧΑΝΘ, στην οδό Σαλαμίνος, στην οδό Δωδεκανήσου , στην οδό Πολυτεχνείου από την οδό Σαλαμίνος έως την οδό Αναγεννήσεως, στην οδό Κουντουριώτου από την οδό Ι.Δραγούμη έως την οδό Σαλαμίνος, στην οδό Αναγεννήσεως έως το σιδηροδρομικό σταθμό, στην Πλ. Αριστοτέλους από την οδό Λ. Νίκης έως το ύψος της οδού Ιουστινιανού, στην οδό Στρατηγού Καλλάρη και στον πεζόδρομος της Δημητρίου Γούναρη έως την Καμάρα. Ο ποδηλατόδρομος είναι διαχωρισμένος τόσο από την οδό στην οποία κινούνται τα οχήματα όσο και τα πεζοδρόμια και τις πλατείες. Ο διαχωρισμός γίνεται με διάφορους τρόπους και υλικά, ανάλογα με την κάθε περίπτωση (έγχρωμο ασφαλτοτάπητα σε κόκκινο χρώμα, διαχωριστικά λωρίδας κυκλοφορίας, πλάκες πεζοδρομίου με κόκκινες λείες πλάκες, τοποθέτηση μεταλλικών ανακλαστήρων). Επίσης, έγινε αναδιαμόρφωση των κόμβων με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και κατασκευάστηκαν εσοχές για τους κάδους απορριμμάτων και πραγματοποιήθηκε υποβιβασμός των κρασπέδων σε κάποια σημεία. Τέλος τοποθετήθηκαν 100 ειδικές κατασκευές για την στάθμευση 5 ποδηλάτων στη καθεμία (*Δήμος Θεσσαλονίκης*).

Ο προϋπολογισμός της κατασκευή των δώδεκα χιλιομέτρων δικτύου ποδηλατόδρομου στο Δήμο Θεσσαλονίκης ανερχόταν σε 1.535.000,00 € (με αναθεώρηση και Φ.Π.Α.) αυτό μας δίνει ένα μέσο κόστος περίπου 130.000 € ανά χλμ. Από την εθνική βιβλιογραφία και με μια πιο συντηρητική προσέγγιση προκύπτει ένα μέσο κόστος 20.000 € ανά χλμ μόνο για βάψιμο διαγράμμισης και σήμανση.

Μετρο 11. Συστημα κοινοχρηστων δημοσιων ποδηλατων

Σε πρώτη φάση και λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της περιοχής και τη διεθνή βιβλιογραφία αντιστοιχεί περίπου 1 ποδήλατο ανά 500 – 1.000 κατοίκους. Η περιοχή έχει πληθυσμό περίπου 920.000 κατοίκους. Με άλλα λόγια ένα

Ολοκληρωμένο Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων για να είναι λειτουργικό θα πρέπει να αποτελείται από 900 – 1800 ποδήλατα περίπου, για τα οποία απαιτούνται 1500 – 3000 θέσεις εναπόθεσης.

Θωρείται σκόπιμο να λειτουργεί ένα ενιαίο σύστημα για όλη την Μητροπολιτική Περιοχή. Η Μητροπολιτική περιοχή αποτελείται από εννέα Δήμους.

Κάθε Δήμος οφείλει να ωριμάσει τις απαραίτητες εκείνες μελέτες που απαιτούνται για τη χωροθέτηση και εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος. Στη συνέχεια θα πρέπει να συγκροτηθεί ένας Φορέας Διαχείρισης, ο οποίος μπορεί να είναι το Μητροπολιτικό Συμβούλιο ή το ΣΑΣΘ και θα αναλάβει το συντονισμό όλων των συστημάτων. Δεδομένου ότι το σύστημα αναφέρεται στην Μητροπολιτική Περιοχή θα πρέπει ο φορέας λειτουργίας του συστήματος να είναι ένας και να έχει δικαίωμα παρέμβασης σε όλη την περιοχή. Ο φορέας αυτός εκτός από Δημόσιος θα μπορούσε να είναι και ιδιωτικός

Το σύστημα θα λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Λαμβάνοντας υπόψη μελέτη του Δήμου Θεσσαλονίκης (Διεύθυνση Κυκλοφορίας), παρουσιάζεται ένα σενάριο για το πώς θα μπορούσε να εγκατασταθεί το Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων στην Περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης. Αρχικά, το σύστημα θα εγκατασταθεί στο Δήμο Θεσσαλονίκης και στη συνέχεια θα επεκταθεί και στους υπόλοιπους Δήμους της Μητροπολιτικής Περιοχής. Σύμφωνα με τη Μελέτη της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του Δήμου Θεσσαλονίκης, πρόκειται για ένα σύστημα 450 ποδηλάτων και 672 θέσεων εναπόθεσης.

Μια γενική εκτίμηση που δόθηκε από κάποιες εταιρείες είναι ότι, το συνολικό κόστος του συστήματος (συμπεριλαμβανομένου και της αγοράς και εγκατάστασης των σταθμών) ανά ποδήλατο, αναλόγως με τις προδιαγραφές του συστήματος υπολογίζεται από 1.500 € έως 2.000 € (+ ΦΠΑ) και το κόστος για τη συντήρηση και τη διαχείριση του συστήματος περίπου 500 € ανά ποδήλατο ανά έτος.

ΜΕΤΡΟ 12. ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η τιμολόγηση της συμφόρησης με χρεώση ΙΧ αποτελεί ένα μέτρο το οποίο προτείνεται να εφαρμοστεί μακροπρόθεσμα σε περίπτωση που η εφαρμογή των λοιπών μέτρων δεν επιτύχουν τους θεμελιώδεις σκοπούς τους. Αποτελεί το πλέον δραστκό μέτρο για την μείωση της κυκλοφορίας ΙΧ. Η υλοποίηση ενός τέτοιου συστήματος για τη Θεσσαλονίκη είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με ακρίβεια, λόγω του ότι δεν υπάρχουν πολλές ανάλογες εφαρμογές ανά τον κόσμο. Η μόνη εφαρμογή που έχει αποτιμηθεί αναλυτικά είναι το σύστημα του Λονδίνου, με βάση τα στοιχεία του *Transport For London* (TfL).

Σύμφωνα με έκθεση του 02/2007, το αρχικό κόστος υλοποίησης ήταν £161.700.000 (περ. 192.000.000 €), με αναμενόμενο ετήσιο κόστος εκμετάλλευσης £115.000.000 (περ. 136.500.000 €). Τα συνολικά έσοδα για την πρώτη τριετία εφαρμογής του συστήματος ανήλθαν σε £677.400.000, που αντιστοιχεί σε κέρδη της τάξης των £189.700.000 (περ. 225.000.000 €)12.

Η ετήσια έκθεση του TfL για το οικονομικό έτος 2006-7 δείχνει ότι τα έσοδα από το σύστημα ήταν £252.400.000, ήτοι 8.5% των συνολικών εσόδων του φορέα. Για την ίδια περίοδο, τα συνολικά έδοδα του TfL από τα εισιτήρια ΔΣ (farebox revenue) ανήλθαν σε £2.269.400.000 (2.700.000.000 €).

Από τα έσοδα, £130.100.000 (~55%) ξοδεύτηκαν για τα έξοδα εκμετάλλευσης και συντήρησης του συστήματος. Μετά την αφαίρεση άλλων εξόδων, το συνολικό καθαρό κέρδος από την εκμετάλλευση του συστήματος ήταν £89.100.000 (105.500.000 €) για το οικονομικό έτος 2006-7.

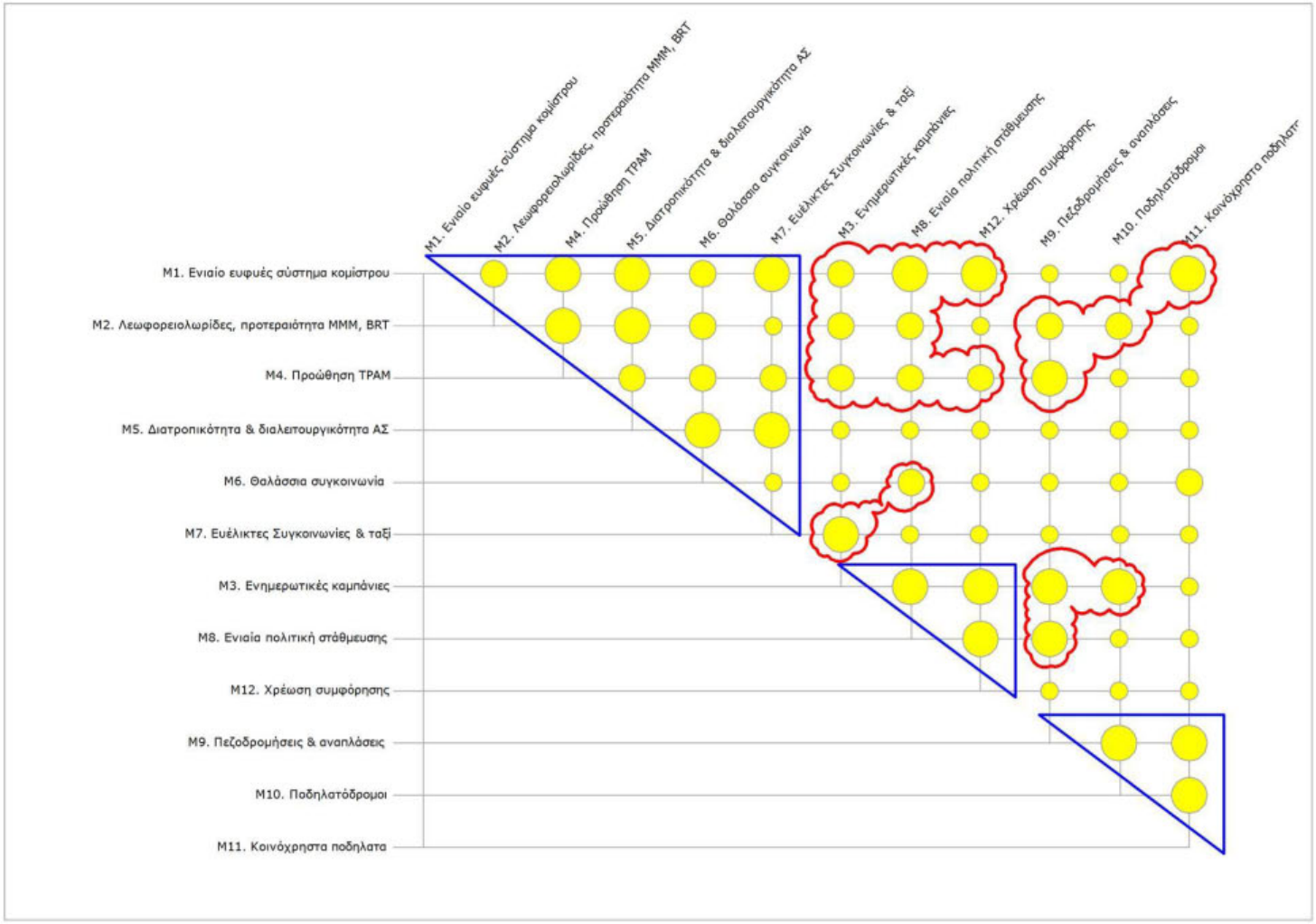
Προσαρμόζοντας το κόστος για την πόλη της Θεσσαλονίκης και με την παραδοχή ότι η τάση για το κόστος υλοποίησης τέτοιων συστημάτων είναι φθίνουσα, εκτιμάται ότι το αρχικό κόστος υλοποίησης θα κυμανθεί μεταξύ 20 και 40.000.000 €, με αναμενόμενο ετήσιο κόστος εκμετάλλευσης μεταξύ 8 και 16.000.000 € και αναμενόμενα ετήσια έσοδα μεταξύ 20 και 40.000.000 €,

Ο έλεγχος προσβασιμότητας ΙΧ στο κέντρο μπορεί να υλοποιηθεί μεσοπρόθεσμα με πεζοδρόμησεις, όπως η λεωφόρος Νίκης.

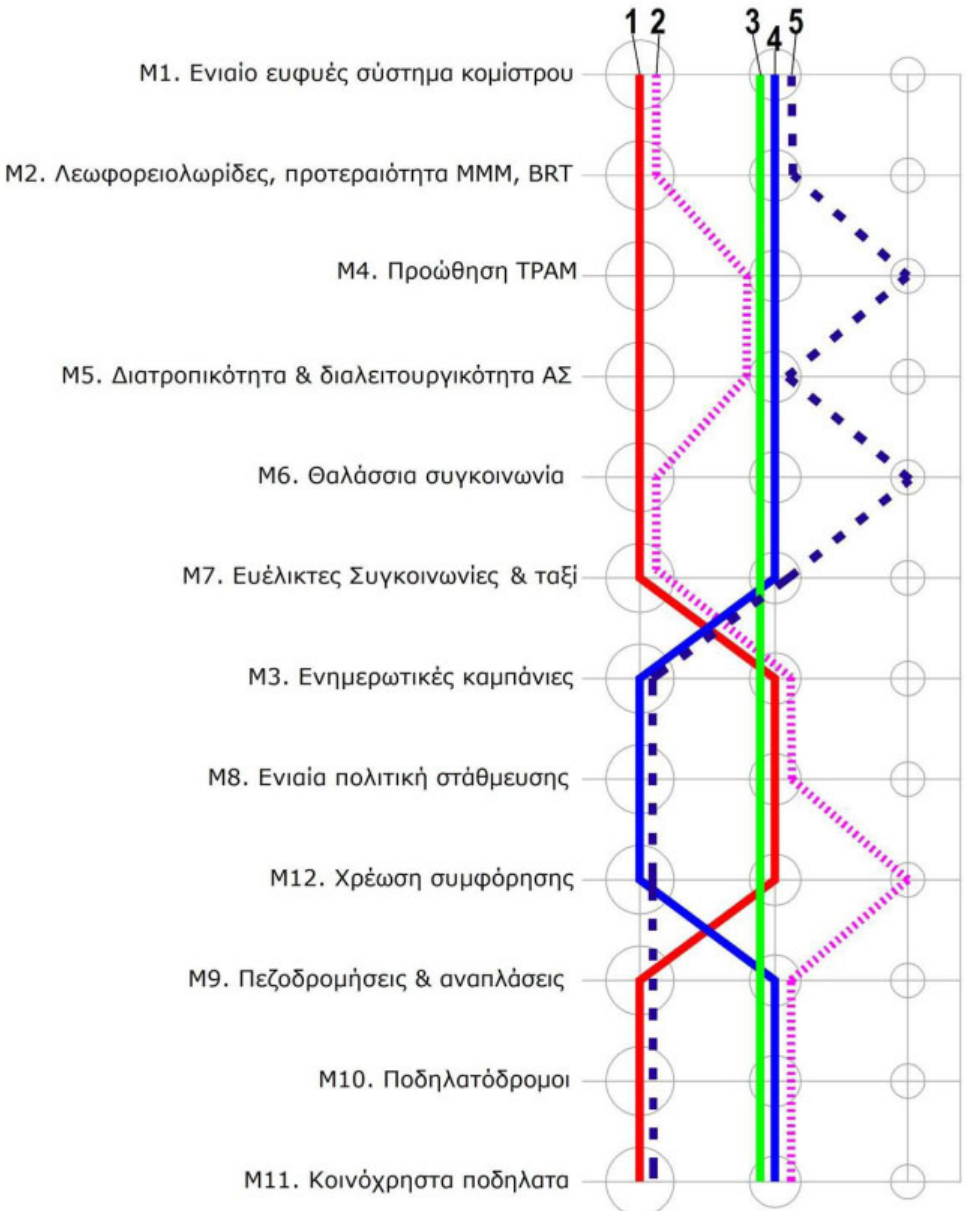
[12] Τέλος εισόδου για κάθε ΙΧ είναι £10 (12 €), ενώ το μέσο πρόστιμο είναι £120 (140 €)

17. ΣΥΝΕΡΓΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ & ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Στο Διάγραμμα 1 παρακάτω παριστάνονται οι συνέργιες μεταξύ των Μέτρων και ο βαθμός συνέργιας σε 3 τιμές (υψηλός, μέσος, χαμηλός).



Διάγραμμα 1



Υψηλή Μέση Χαμηλή
Ενταση υλοποίησης Μέτρου

Στο **<u>Διάγραμμα 2</u>** σχηματίζονται 5 (τα πιθανότερα) Πακέτα Μέτρων.

Τα Πακέτα Μέτρων σχηματίζονται συναρτήσει:

(α) των συνεργιών που παρουσιάζονται μεταξύ Μέτρων (και ομάδων Μέτρων), και (β) της έντασης υλοποίησης κάθε Μέτρου (λεπτομέρειες που χαρακτηρίζουν την ένταση υλοποίησης παρουσιάζονται στους Πίνακες που ακολουθεί).

Η δομή τους αυτή συνεπάγεται ότι τα Πακέτα Μέτρων είναι εναλλακτικά. Αυτό σημαίνει ότι κάθε Πακέτο περιέχει και τα 12 Μέτρα που προτείνονται με διαφορική ένταση υλοποίησης.

Στους Πίνακες που ακολουθούν περιγράφονται αναλυτικά τα 5 εναλλακτικά Πακέτα Μέτρων μαζί με την ένταση υλοποίησης καθενός από τα 12 Μέτρα που τα συνθέτουν.

Από την εξέταση των Πακέτων προκύπτει ότι:

- Το Πακέτο 1, άν υιοθετηθεί, συμβαδίζει με το Σενάριο 3 που περιγράφεται στο εδάφιο 9 παραπάνω.
- Τα Πακέτα 2, 3 και 4 συμβαδίζουν με το Σενάριο 2
- Το Πακέτο 5 συμβαδίζει με το Σενάριο 1

Πακέτο 1

Ενταση υλοποίησης Μέτρου

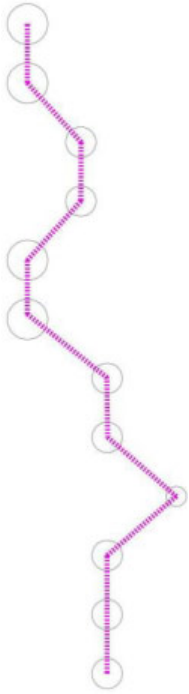
ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
1. Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	• Γενικευμένη εισαγωγή του συστήματος σε όλα τα μέσα Α.Σ., την στάθμευση, τα κοινόχρηστα ποδήλατα και, πιθανά άλλες χρήσεις (λ.χ. μουσεία).
2. Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση για λεωφορεία, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	• Λεωφορειολωρίδες σε όλους τους βασικούς άξονες Α.Σ. • Προτεραιότητα των Α.Σ. στην φωτεινή σηματοδότηση (στην πλειοψηφία) • Ορισμένες γραμμές λειτουργούν σαν BRT
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου TPAM	• Υλοποίηση του συστήματος όπως προτείνεται από την ομάδα έργου ECOTALE , χρηματοδότηση εξασφαλίζεται λ.χ. με πόρους JESSICA
5. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης και αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	• Αναδιάρθρωση λεωφορείων με άξονα τις γραμμές Μετρό & Τραμ. • Υλοποίηση οργανωμένων χώρων μετεπιβίβασης στους κοινούς σταθμούς, καθώς και σε άλλα σημεία, λ.χ. σταθμοί θαλάσσιας συγκοινωνίας, επιβατικό λιμάνι, Νέος Σ.Σ., κ.ο.κ. • Τροφοδοσία Μετρό και Τραμ από καλά σχεδιασμένα FTS υπό την διαχείριση του μητροπολιτικού φορέα
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	• Πλήρης υλοποίηση του βασικού σχεδίου
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS) &Ταξί	• Ο μητροπολιτικός φορέας σχεδιάζει και υλοποιεί σύγχρονα και αποτελεσματικά FTS σε πολλούς περιφερειακούς δήμους.
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	• Συχνές καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με μέτριες επιδράσεις

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης (στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ, περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης)	• Δημιουργούνται ορισμένοι χώροι P+R στους βασικούς περιφερειακούς σταθμούς Μετρό. • Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε μικρή περιοχή του κέντρου, καθώς και σε ορισμένα μόνο περιφερειακά κέντρα. • Συνεχίζεται η ανέγερση νέων χώρων στάθμευσης στο κέντρο. • Επιλεκτική και χωρίς σύστημα αστυνόμευση.
12. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	• Εκπόνηση μελετών εφαρμογής με θετικά πορίσματα. Θεσμικές επιπλοκές στην εφαρμογή.
9. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	• Ευρύ πρόγραμμα αναπλάσεων και απόδοσης δημόσιου χώρου στους πεζούς, τόσο στο ιστορικό κέντρο της πόλης όσο και στα περιφερειακά κέντρα και μείζονες πόλους έλξης, ιδιαίτερα περί τους σταθμούς Μετρό και κατά μήκος του δικτύου Τραμ.. • Ευρεία εφαρμογή μέτρων για την άνεση και την ασφάλεια των πεζών όπως λ.χ. υπερυψωμένες πεζοδιαβάσεις σε πολλές σημαντικές διασταυρώσεις και άλλους πόλους έλξης πεζών, πεζοδρόμηση της πλειοψηφίας των δρόμων που οδηγούν σε σταθμούς Μετρό και Τραμ, συστηματικός ανασχεδιασμός και ανάπλαση των πεζοδρομίων στους περισσότερους βασικούς δρόμους κ.ο.κ.
10. Ποδηλατόδρομοι	• Οργανωμένο και καλά σχεδιασμένο διαδημοτικό δίκτυο με κάλυψη της μητροπολιτικής περιοχής. • Πολιτική ενίσχυσης της προσβασιμότητας στις Α.Σ.
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	• Μαζική εφαρμογή στην πλειοψηφία των ΟΤΑ με συντονισμένη διαδημοτική επιχείρηση.

Πακέτο 2

Ενταση υλοποίησης Μέτρου

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
1. Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	• Γενικευμένη εισαγωγή του συστήματος σε όλα τα μέσα Α.Σ., την στάθμευση, τα κοινόχρηστα ποδήλατα και, πιθανά άλλες χρήσεις (λ.χ. μουσεία).
2. Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση για λεωφορεία, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	• Λεωφορειολωρίδες σε όλους τους βασικούς άξονες Α.Σ. • Προτεραιότητα των Α.Σ. στην φωτεινή σηματοδότηση (στην πλειοψηφία) • Ορισμένες γραμμές λειτουργούν σαν BRT
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου TPAM	• Οι μελέτες έχουν προχωρήσει, αλλά υπάρχουν εμπόδια λ.χ. χρηματοδότησης
5. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης και αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	• Αναδιάρθρωση λεωφορείων με άξονα τους σταθμούς Μετρό. • Υλοποίηση οργανωμένων χώρων μετεπιβίβασης σε 2-3 βασικούς σταθμούς Μετρό. • Θαλάσσια συγκοινωνία διασυνδέεται μόνο με λεωφορεία και χώρους στάθμευσης. • Περιορισμένες εφαρμογές FTS
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	• Πλήρης υλοποίηση του βασικού σχεδίου
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)&Ταξί	• Ο μητροπολιτικός φορέας σχεδιάζει και υλοποιεί σύγχρονα και αποτελεσματικά FTS σε πολλούς περιφερειακούς δήμους.
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	• Συχνές καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με μέτριες επιδράσεις



ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης (στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ, περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης)	• Δημιουργούνται ορισμένοι χώροι P+R στους βασικούς περιφερειακούς σταθμούς Μετρό. • Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε μικρή περιοχή του κέντρου, καθώς και σε ορισμένα μόνο περιφερειακά κέντρα. • Συνεχίζεται η ανέγερση νέων χώρων στάθμευσης στο κέντρο. • Επιλεκτική και χωρίς σύστημα αστυνόμευση.
12. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	• Η συζήτηση συνεχίζεται
9. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	• Μεμονωμένες αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης όσο και σε ορισμένα περιφερειακά κέντρα και μείζονες πόλους έλξης, ιδιαίτερα περί τους σταθμούς Μετρό. • Μέσης έντασης εφαρμογή μέτρων για την άνεση και την ασφάλεια των πεζών όπως λ.χ. υπερυψωμένες πεζοδιαβάσεις σε διασταυρώσεις και άλλους πόλους έλξης πεζών, πεζοδρόμηση δρόμων που οδηγούν σε σταθμούς Μετρό, βελτίωση των πεζοδρομίων σε ορισμένους βασικούς δρόμους, κ.ο.κ.
10. Ποδηλατόδρομοι	• Περιορισμένες και τοπικές εφαρμογές χωρίς δημιουργία δικτύου.
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	• Περιορισμένες εφαρμογές μεγάλης κλίμακας και περισσότερες πιλοτικές (δηλ. ανεπαρκείς και χωρίς στόχο) εφαρμογές.

Πακέτο 3

Ενταση υλοποίησης Μέτρου

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
1. Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	• Εισαγωγή μόνο στο Μετρό. Ο ΟΑΣΘ απορρίπτει το σύστημα
2. Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση για λεωφορεία, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	• Λεωφορειολωρίδες σε πολλούς άξονες Α.Σ. • Περιορισμένη προτεραιότητα στην φωτεινή σηματοδότηση (λ.χ. σε ορισμένους μόνο κλάδους) • BRT υπό μελέτη
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ	• Οι μελέτες έχουν προχωρήσει, αλλά υπάρχουν εμπόδια λ.χ. χρηματοδότησης
5. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης και αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	• Αναδιάρθρωση λεωφορείων με άξονα τους σταθμούς Μετρό. • Υλοποίηση οργανωμένων χώρων μετεπιβίβασης σε 2-3 βασικούς σταθμούς Μετρό. • Θαλάσσια συγκοινωνία διασυνδέεται μόνο με λεωφορεία και χώρους στάθμευσης. • Περιορισμένες εφαρμογές FTS
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	• Εφαρμογή του βασικού σχεδίου με προβλήματα λειτουργίας
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)&Ταξί	• Μεμονωμένες εφαρμογές με πρωτοβουλία ορισμένων ΟΤΑ και του μητροπολιτικού φορέα.
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	• Συχνές καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με μέτριες επιδράσεις
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης (στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ, περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης)	• Δημιουργούνται ορισμένοι χώροι P+R στους βασικούς περιφερειακούς σταθμούς Μετρό. • Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε μικρή περιοχή του κέντρου, καθώς και σε ορισμένα μόνο περιφερειακά κέντρα. • Συνεχίζεται η ανέγερση νέων χώρων στάθμευσης στο κέντρο. • Επιλεκτική και χωρίς σύστημα αστυνόμευση.

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
12. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	• Εκπόνηση μελετών εφαρμογής με θετικά πορίσματα. Θεσμικές επιπλοκές στην εφαρμογή.
9. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	• Μεμονωμένες αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης όσο και σε ορισμένα περιφερειακά κέντρα και μείζονες πόλους έλξης, ιδιαίτερα περί τους σταθμούς Μετρό. • Μέσης έντασης εφαρμογή μέτρων για την άνεση και την ασφάλεια των πεζών όπως λ.χ. υπερυψωμένες πεζοδιαβάσεις σε διασταυρώσεις και άλλους πόλους έλξης πεζών, πεζοδρόμηση δρόμων που οδηγούν σε σταθμούς Μετρό, βελτίωση των πεζοδρομίων σε ορισμένους βασικούς δρόμους, κ.ο.κ.
10. Ποδηλατόδρομοι	• Περιορισμένες και τοπικές εφαρμογές χωρίς δημιουργία δικτύου.
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	• Περιορισμένες εφαρμογές μεγάλης κλίμακας και περισσότερες πιλοτικές (δηλ. ανεπαρκείς και χωρίς στόχο) εφαρμογές.

Πακέτο 4

Ενταση υλοποίησης Μέτρου

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
1. Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	• Εισαγωγή μόνο στο Μετρό. Ο ΟΑΣΘ απορρίπτει το σύστημα
2. Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση για λεωφορεία, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	• Λεωφορειολωρίδες σε πολλούς άξονες Α.Σ. • Περιορισμένη προτεραιότητα στην φωτεινή σηματοδότηση (λ.χ. σε ορισμένους μόνο κλάδους) • BRT υπό μελέτη
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ	• Οι μελέτες έχουν προχωρήσει, αλλά υπάρχουν εμπόδια λ.χ. χρηματοδότησης
5. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης και αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	• Αναδιάρθρωση λεωφορείων με άξονα τους σταθμούς Μετρό. • Υλοποίηση οργανωμένων χώρων μετεπιβίβασης σε 2-3 βασικούς σταθμούς Μετρό. • Θαλάσσια συγκοινωνία διασυνδέεται μόνο με λεωφορεία και χώρους στάθμευσης. • Περιορισμένες εφαρμογές FTS
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	• Εφαρμογή του βασικού σχεδίου με προβλήματα λειτουργίας
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)&Ταξί	• Μεμονωμένες εφαρμογές με πρωτοβουλία ορισμένων ΟΤΑ και του μητροπολιτικού φορέα.
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	• Εντατικές, συντονισμένες και συστηματικές καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με σημαντικές θετικές επιδράσεις

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης (στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ, περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης)	• Με κατάλληλα κίνητρα, δημιουργούνται χώροι P+R στους βασικούς περιφερειακούς σταθμούς Μετρό και Τραμ. • Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε ευρεία περιοχή του κέντρου, καθώς και στα περιφερειακά κέντρα. Ελάχιστοι νέοι συλλογικοί χώροι στάθμευσης στην κεντρική περιοχή και στα περιφερειακά κέντρα. • Γενική απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε όλους τους άξονες Α.Σ., σε συνδυασμό με τις λεωφορειολωρίδες και τους ποδηλατόδρομους. Εν γένει, οι βασικοί οδικοί άξονες εξυπηρετούν μόνο την κυκλοφορία ΙΧ με 1-2 το πολύ Λ.Κ. • Συστηματική και αποτελεσματική αστυνόμευση.
12. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	• Εφαρμογή στην κεντρική περιοχή και στο βασικό οδικό δίκτυο
9. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	• Μεμονωμένες αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης όσο και σε ορισμένα περιφερειακά κέντρα και μείζονες πόλους έλξης, ιδιαίτερα περί τους σταθμούς Μετρό. • Μέσης έντασης εφαρμογή μέτρων για την άνεση και την ασφάλεια των πεζών όπως λ.χ. υπερυψωμένες πεζοδιαβάσεις σε διασταυρώσεις και άλλους πόλους έλξης πεζών, πεζοδρόμηση δρόμων που οδηγούν σε σταθμούς Μετρό, βελτίωση των πεζοδρομίων σε ορισμένους βασικούς δρόμους, κ.ο.κ.
10. Ποδηλατόδρομοι	• Περιορισμένες και τοπικές εφαρμογές χωρίς δημιουργία δικτύου.
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	• Περιορισμένες εφαρμογές μεγάλης κλίμακας και περισσότερες πιλοτικές (δηλ. ανεπαρκείς και χωρίς στόχο) εφαρμογές.

Πακέτο 5

Ενταση υλοποίησης Μέτρου

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
1. Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	• Εισαγωγή μόνο στο Μετρό. Ο ΟΑΣΘ απορρίπτει το σύστημα
2. Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση για λεωφορεία, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	• Λεωφορειολωρίδες σε πολλούς άξονες Α.Σ. • Περιορισμένη προτεραιότητα στην φωτεινή σηματοδότηση (λ.χ. σε ορισμένους μόνο κλάδους) • BRT υπό μελέτη
4. Προώθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ	• Η συζήτηση συνεχίζεται.
5. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης και αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	• Αναδιάρθρωση λεωφορείων με άξονα τους σταθμούς Μετρό. • Υλοποίηση οργανωμένων χώρων μετεπιβίβασης σε 2-3 βασικούς σταθμούς Μετρό. • Θαλάσσια συγκοινωνία διασυνδέεται μόνο με λεωφορεία και χώρους στάθμευσης. • Περιορισμένες εφαρμογές FTS
6. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	• Η συζήτηση συνεχίζεται
7. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)&Ταξί	• Μεμονωμένες εφαρμογές με πρωτοβουλία ορισμένων ΟΤΑ και του μητροπολιτικού φορέα.
3. Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	• Εντατικές, συντονισμένες και συστηματικές καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με σημαντικές θετικές επιδράσεις

ΜΕΤΡΟ	Περιγραφή
8. Ενιαία πολιτική στάθμευσης (στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ, περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης)	• Με κατάλληλα κίνητρα, δημιουργούνται χώροι P+R στους βασικούς περιφερειακούς σταθμούς Μετρό και Τραμ. • Εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε ευρεία περιοχή του κέντρου, καθώς και στα περιφερειακά κέντρα. Ελάχιστοι νέοι συλλογικοί χώροι στάθμευσης στην κεντρική περιοχή και στα περιφερειακά κέντρα. • Γενική απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε όλους τους άξονες Α.Σ., σε συνδυασμό με τις λεωφορειολωρίδες και τους ποδηλατόδρομους. Εν γένει, οι βασικοί οδικοί άξονες εξυπηρετούν μόνο την κυκλοφορία ΙΧ με 1-2 το πολύ Λ.Κ. • Συστηματική και αποτελεσματική αστυνόμευση.
12. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	• Εφαρμογή στην κεντρική περιοχή και στο βασικό οδικό δίκτυο
9. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	• Ευρύ πρόγραμμα αναπλάσεων και απόδοσης δημόσιου χώρου στους πεζούς, τόσο στο ιστορικό κέντρο της πόλης όσο και στα περιφερειακά κέντρα και μείζονες πόλους έλξης, ιδιαίτερα περί τους σταθμούς Μετρό και κατά μήκος του δικτύου Τραμ.. • Ευρεία εφαρμογή μέτρων για την άνεση και την ασφάλεια των πεζών όπως λ.χ. υπερυψωμένες πεζοδιαβάσεις σε πολλές σημαντικές διασταυρώσεις και άλλους πόλους έλξης πεζών, πεζοδρόμηση της πλειοψηφίας των δρόμων που οδηγούν σε σταθμούς Μετρό και Τραμ, συστηματικός ανασχεδιασμός και ανάπλαση των πεζοδρομίων στους περισσότερους βασικούς δρόμους κ.ο.κ.
10. Ποδηλατόδρομοι	• Οργανωμένο και καλά σχεδιασμένο διαδημοτικό δίκτυο με κάλυψη της μητροπολιτικής περιοχής. • Πολιτική ενίσχυσης της προσβασιμότητας στις Α.Σ.
11. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	• Μαζική εφαρμογή στην πλειοψηφία των ΟΤΑ με συντονισμένη διαδημοτική επιχείρηση.

18. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ & ΠΟΡΩΝ

Η υλοποίηση των Μέτρων που προτείνονται, βάσει της ισχύουσας θεσμικής και νομοθετικής κατανομής αρμοδιοτήτων, θα αναληφθεί από τους κατά περίπτωση αρμόδιους φορείς υπό τον συντονισμό του ΣΑΣΘ, που θα πρέπει να μετεξελιχθεί σε μητροπολιτικό φορέα μεταφορών και κινητικότητας. Η διαδικασία υλοποίησης περιλαμβάνει μία σειρά από στάδια, τα βασικότερα των οποίων είναι:

1. Μελέτη σχεδιασμού του Μέτρου
2. Εγκρίσεις της μελέτης (ή των μελετών, όπου αυτό επιβάλλεται από τη φύση του Μέτρου)
3. Υλοποίηση (κατασκευή, προμήθειες και θεσμικές ενέργειες)
4. Διαχείριση & συντήρηση

Η βασική μας πρόταση είναι ότι **το Φόρουμ Κινητικότητας που λειτουργεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ πρέπει να παραμείνει σαν φορέας προώθησης και ελέγχου της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ**.
Σύμφωνα με την ισχύουσα κατανομή αρμοδιοτήτων, για κάθε Μέτρο η διαδικασία υλοποίησης κατανέμεται μεταξύ του ΣΑΣΘ και των συμπαικτών του στο Σ.Β.Α.Κ. ως εξής:

ΜΕΤΡΟ	***ΦΟΡΕΙΣ***	***ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ***
1.Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου στις συγκοινωνίες	ΣΑΣΘ	Υιθέτηση στρατηγικής εφαρμογής
	ΟΑΣΘ	Διαγωνισμός + υλοποίηση
2.1.Λεωφορειολωρίδες	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτική Ενότητα ή/και ΟΤΑ	Μελέτες + Έγκριση χρήσης οδών
2.2.Προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτική Ενότητα	Μελέτη + Έγκριση + υλοποίηση
	ΟΑΣΘ	Υλοποίηση (στα λεωφορεία)
2.3.Λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Μητροπολιτική Ενότητα ή και ΟΤΑ	Μελέτες + Έγκριση χρήσης οδών + υλοποίηση
	ΟΑΣΘ	Υλοποίηση
3.Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και ενίσχυση χρήσης ΔΑΣ	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός + υλοποίηση
	Μητροπολιτική Ενότητα	Συμμετοχή + υλοποίηση
	ΟΡΘΕ	Συμμετοχή
	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Συμμετοχή + υλοποίηση
4.Προώθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός

ΜΕΤΡΟ	***ΦΟΡΕΙΣ***	***ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ***
	ΟΡΘΕ	Έγκριση
	Μητροπολιτική Ενότητα, ΟΤΑ, ΥΠΟΜΕΔΙ, Αττικό Μετρό ΑΕ	Μελέτες, Διαχείριση υλοποίησης, Χρηματοδότηση
5.1.Χώροι μετεπιβίβασης	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Αττικό Μετρό ΑΕ	Μελέτες + Υλοποίηση (στους σταθμούς ΜΣΤ)
	ΟΤΑ	Μελέτες + Υλοποίηση
	ΟΑΣΘ	Υλοποίηση
5.2.Αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	ΟΑΣΘ	Έγκριση + Υλοποίηση
6.Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός
	Εταιρεία Διαχείρισης υλοποίησης, ΥΠΟΜΕΔΙ, ΟΤΑ, ΟΛΘ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Μελέτη + Διαχείριση υλοποίησης
7.Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)	ΣΑΣΘ	Σχεδιασμός + Μελέτες
	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Μελέτες, Υλοποίηση
	ΟΑΣΘ ή ΚΤΕΛ	Υλοποίηση (η υλοποίηση εξαρτάται από το ποιος θα είναι υπεύθυνος ΟΤΑ, ΟΑΣΘ, ΚΤΕΛ)
8.1.Στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ (συλλογικοί χώροι)	ΣΑΣΘ ή/& ΟΤΑ	Μελέτες, Διαχείριση υλοποίησης
	Αττικό Μετρό ΑΕ	Μελέτες, Υλοποίηση (σταθμοί ΜΣΤ)
	Ιδιώτες ΟΤΑ 1ου βαθμού	Υλοποίηση
8.2.Περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Μελέτες+ Υλοποίηση
8.3.Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Μελέτες + Υλοποίηση
	Ιδιώτες	Υλοποίηση + Διαχείριση
9.Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	ΟΡΘΕ + ΟΤΑ 1ου βαθμού	Σχεδιασμός + Μελέτες
	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Μελέτες + Υλοποίηση
10.Ποδηλατόδρομοι	ΟΤΑ 1ου βαθμού	Μελέτες + Υλοποίηση
11.Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	ΣΑΣΘ, Συνεργασία των ΟΤΑ 1ου βαθμού	Σχεδιασμός
	Ιδιώτες	Υλοποίηση
12.Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	Μητροπολιτική Ενότητα + Δήμος Θεσσαλονίκης	Μελέτη + Διαχείριση υλοποίησης

19. Σχεδιο Δρασης & Προϋπολογισμος

Το Σχέδιο Δράσης για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης συνοψίζεται στον παρακάτω πίνακα. Η διαδικασία για την υλοποίηση κάθε μέτρου μπορεί να γίνει με 2 τρόπους: (α) χωριστά για κάθε Μέτρο από τον αντίστοιχο αρμόδιο φορέα, ή (β) μέσα από ενιαία διαδικασία σχεδιασμού για όσα Μέτρα προσφέρονται για το σκοπό αυτό.

Η ενιαία διαδικασία σχεδιασμού, που προτείνεται ως πλέον συμφέρουσα και οικονομική, μπορεί να διεξαχθεί με τον ακόλουθο τρόπο:

Οι διαδικασίες που σημειώνονται με * μπορούν να συγκεντρωθούν στην ενιαία μελέτη σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, η οποία μπορεί να περιλάβει όλα τα σχετικά αντικείμενα (σκιασμένα κελλιά). Η μελέτη αυτή μπορεί να έχει διάρκεια 12-18 μήνες. Η διάρθρωση της μελέτης σε διακριτά αντικείμενα επιτρέπει την τμηματική έγκριση των επί μέρους προτάσεων για κάθε αντικείμενο, με τρόπο ώστε να ακολουθούν είτε οι τεχνικές / κατασκευαστικές μελέτες είτε η σταδιακή υλοποίηση των προτάσεων χωρίς να είναι απαραίτητη η ολοκλήρωση του συνόλου της μελέτης. Μία τέτοια μελέτη πρέπει να ανατεθεί με βάση κατάλληλα διατυπωμένες προδιαγραφές και ανάλογη συγγραφή υποχρεώσεων.

Στην παρούσα φάση ο προϋπολογισμός του συνόλου των Μέτρων δεν είναι προφανώς εφικτός.

ΜΕΤΡΟ	***ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ***	***ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΗΣ***	***ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)***
1.Ενιαίο και ευφυές Σύστημα Κομίστρου	Μελέτη	2013	4-8
	Υλοποίηση	2014	8-12
2.1.Λεωφορειολωρίδες	Σχεδιασμός *	2014	4-6
	Μελέτες (τεχνικές)	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 4-6[13]
	Υλοποίηση	2015 κ.εφ.	Σταδιακά. 4-6[14]
2.2.Προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση	Σχεδιασμός *	2014	2-3
	Μελέτες *	2014	4-8
	Υλοποίηση	2015	4-8
2.3.Λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT)	Σχεδιασμός *	2015	4-6
	Μελέτες *	2015/2016	8-12
	Υλοποίηση	2016/2017	Σταδιακά. 8-16[15]
3.Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών	Σχεδιασμός + υλοποίηση	2013 κ.εφ.	Συνεχώς

[13] Χρόνος για την μελέτη μίας λωρίδας

[14] Χρόνος για την κατασκευή μίας λωρίδας περ. 2 χλμ μήκους

[15] Χρόνος για την κατασκευή μίας γραμμής περ. 10 χλμ μήκους

ΜΕΤΡΟ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΗΣ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)
4.Προώθηση δημιουργίας δικτύου TPAM	Σχεδιασμός συστήματος *	2013	4-8
	Μελέτες υλοποίησης	2014	12-18
	Υλοποίηση	2015/2016	32-36
5.1.Χώροι μετεπιβίβασης	Σχεδιασμός *	2014	4-6
	Μελέτες *	2014	8-12
	Υλοποίηση	2015/2016	Σταδιακά. 12-24[16]
5.2.Αναδιάρθρωση των στάσεων των λεωφορείων	Σχεδιασμός + Μελέτες *	2014	4-8
	Υλοποίηση	Σταδιακά ανάλογα με την υλοποίηση των ΜΣΤ	
6.Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό	Σχεδιασμός + Μελέτες	2013	
	Υλοποίηση	2014	12-18
7.Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (FTS)	Σχεδιασμός + Μελέτες *	2014	8-16
	Υλοποίηση	2015	Σταδιακά. 4-12[17]
8.1.Στάθμευση μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ (συλλογικοί χώροι)	Σχεδιασμός συστήματος *	2014	4-8
	Μελέτες (τεχνικές)	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 8-16[18]
	Υλοποίηση	2015 κ.εφ.	Σταδιακά. 12-18[19]
8.2.Περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης	Μελέτες *	2014	4-8
	Υλοποίηση	2015 κ.εφ.	4-8
8.3.Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	Σχεδιασμός + Μελέτες *	2014	8-12
	Υλοποίηση + Διαχείριση	2015	4-8
9.Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου	Σχεδιασμός συστήματος *	2014	4-8
	Μελέτες (τεχνικές)	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 8-16[20]
	Υλοποίηση	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 4-24[21]
10.Ποδηλατόδρομοι	Σχεδιασμός συστήματος *	2014	4-8

[16] Χρόνος για την υλοποίηση σταθμού μετεπιβίβασης μέσου μεγέθους

[17] Χρόνος για την υλοποίηση μίας τοπικής υπηρεσίας FTS

[18] Χρόνος για τις τεχνικές μελέτες κατασκευής ενός υπόγειου / υπέργειου χώρου στάθμευσης χωρητικότητας 150 – 300 θέσεων

[19] Χρόνος για την υλοποίηση ενός υπόγειου / υπέργειου χώρου στάθμευσης χωρητικότητας 150 – 300 θέσεων

[20] Χρόνος για τις τεχνικές μελέτες κατασκευής ενός πεζόδρομου μήκους 1-2 χλμ.

[21] Χρόνος για την υλοποίηση ενός πεζόδρομου μήκους 500-1000 μέτρων.

ΜΕΤΡΟ	***ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ***	***ΧΡΟΝΟΣ ΕΝΑΡΞΗΣ***	***ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)***
	Μελέτες (τεχνικές)	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 8-12[22]
	Υλοποίηση	2014 κ.εφ.	Σταδιακά. 4-24[23]
11.Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων	Σχεδιασμός *	2013	6-8
	Υλοποίηση	2014 κ.εφ.	4-8
12.Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και έλεγχος προσβασιμότητας	Μελέτη	2015/2016	12-24
	Υλοποίηση	2017/2018	12-18

[22] Χρόνος για τις τεχνικές μελέτες κατασκευής ενός ποδηλατόδρομου μήκους 3-5 χλμ

[23] Χρόνος για την υλοποίηση ενός ποδηλατόδρομου μήκους 1-5 χλμ

20. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

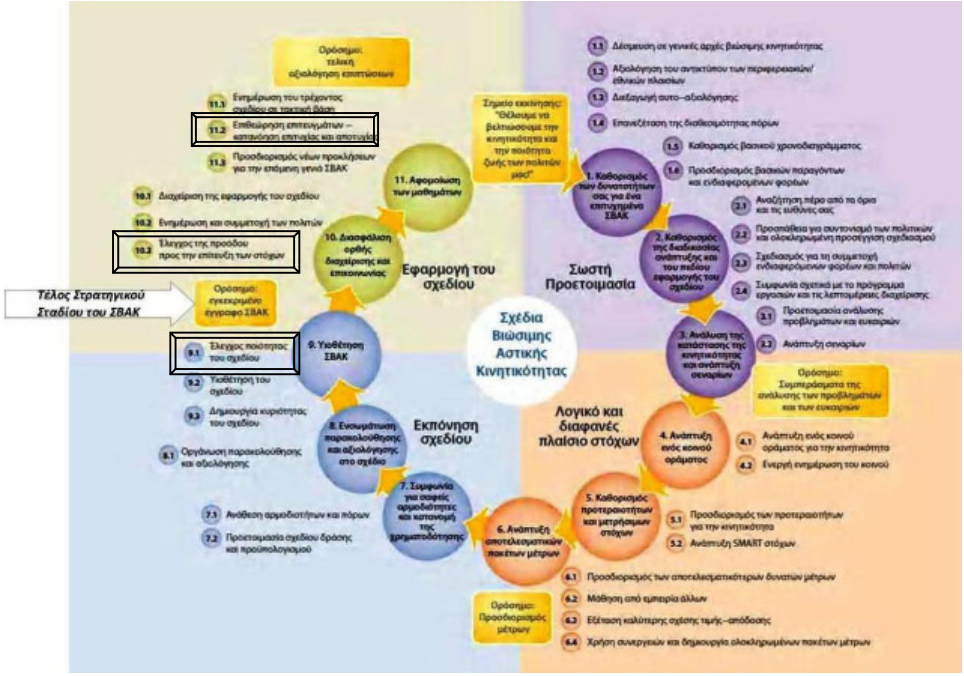
Η εργασία που γίνεται και ολοκληρώνεται στο πλαίσιο του έργου ATTAC (Βήματα 1 – 9) αντιστοιχεί στο στρατηγικό σκέλος του ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης **πρέπει να συνεχιστεί μέχρι να ολοκληρωθεί το σύνολο της διαδικασίας** των 11 βημάτων που προβλέπουν οι κοινοτικές προδιαγραφές.

Οι **προτάσεις μας** για τη συνέχεια του ΣΒΑΚ πέραν του έργου ATTAC είναι οι ακόλουθες:

- Το **Φόρουμ Κινητικότητας** παραμένει και μετά τη λήξη του έργου ATTAC σαν 'Κοινοβούλιο' του ΣΒΑΚ, δηλ. διευρυμένο όργανο **παρακολούθησης** και προώθησης του ΣΒΑΚ, σε συνεργασία με το Συμβούλιο του ΣΑΣΘ. Το Φ.Κ. να συνέρχεται κάθε 6 μήνες.
- Δημιουργία **Γραφείου / Μονάδας ΣΒΑΚ εντός του ΣΑΣΘ** που θα **αξιολογεί** την πρόοδο υλοποίησης του ΣΒΑΚ (εκτελεστικό όργανο). Η πρόταση αυτή συναρτάται και με την μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ σε Μητροπολιτικό Φορέα Αστικών Μεταφορών της Θεσσαλονίκης.
- Ανάληψη από την **Ομάδα Ποιότητας των Δημόσιων Συγκοινωνιών** (2012-2013) που δημιουργήθηκε στο ΣΑΣΘ των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών για τον **έλεγχο υλοποίησης των Μέτρων Δημόσιων Συγκοινωνιών** που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.
- Διεξαγωγή **τακτικών ερευνών συμπεριφοράς** (στάσεων και προθέσεων) σχετικά με τα βασικά Μέτρα που προτείνει το ΣΒΑΚ, με στόχο την **αξιολόγηση** του Σχεδίου, την εμβάθυνση του σχεδιασμού τους και, τελικά, την ωρίμανση των έργων / παρεμβάσεων που οδηγούν στην υλοποίηση των Μέτρων αυτών.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ είναι διαδικασία καίριας σημασίας, επειδή αποτελεί το αντικείμενο τριών από τις 9 Δράσεις που έπονται του σχεδιαστικού σκέλους του Στρατηγικού Σχεδίου, και συγκεκριμένα των Δράσεων 9.1: Ελεγχος ποιότητας του Σχεδίου, 10.3: Ελεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων και 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.

Είναι προφανές ότι η διαδικασία παρακολούθηση θα βασίζεται στην καταγραφή της εξέλιξης των δεικτών που αντιστοιχούν στους στόχους SMART, ενώ η διαδικασία αξιολόγησης θα βασίζεται στη σύγκριση των πραγματικών τιμών των δεικτών SMART με τις τιμές – στόχο κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.



21. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Η έγκριση του ΣΒΑΚ από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΑΣΘ αποτελεί την τελική πράξη της διετούς διαδικασίας εκπόνησης του Σχεδίου και, παράλληλα, την 'πράξη υιοθέτησης' του Σχεδίου. Αυτό επιτεύχθηκε τον Φεβρουάριο του 2014.

Το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης πρέπει να περιλάβει συνολικά 11 Βήματα, 9 των οποίων αποτελούν το στρατηγικό σκέλος του Σχεδίου που εκπονείται στο πλαίσιο του έργου ATTAC. Το Βήμα 9 είναι το καταληκτικό βήμα του στρατηγικού σκέλους του Σχεδίου. Σύμφωνα με την μεθοδολογία:

Το Βήμα 9 αφορά στην υιοθέτηση του ΣΒΑΚ από συγκεκριμένο φορέα ή όργανο, που θα αναλάβει τις απαραίτητες εγκρίσεις και την προώθηση της υλοποίησης. Ο φορέας αυτός θα πρέπει, κατά τεκμήριο, να είναι η μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ σε Μητροπολιτικό Φορέα Αστικών Μεταφορών.

- **Δράση 9.1: Ελεγχος ποιότητας του Σχεδίου**

Ο έλεγχος της ποιότητας αποτελεί πράξη συλλογικής ευθύνης, η οποία όμως πρέπει να ξεκινήσει με την πρωτοβουλία του ΣΑΣΘ που διεκδικεί την κυριότητα του ΣΒΑΚ. Ο συλλογικός έλεγχος θα βασιστεί σε διαβούλευση που σκόπιμο είναι να διεξαχθεί στο πλαίσιο του Φόρουμ Κινητικότητας. Η τεχνική υποστήριξη της διαδικασίας ελέγχου ποιότητας θα πρέπει να αναληφθεί από Γραφείο ΣΒΑΚ που θα δημιουργηθεί στο ΣΑΣΘ αμέσως μετά τη λήξη του έργου ATTAC (βλ. εδάφιο 16 παραπάνω).

- **Δράση 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου**

Η υιοθέτηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνει από το σύνολο των φορέων που συμμετέχουν στο Φόρουμ Κινητικότητας, εφόσον (α) οι περισσότεροι από αυτούς είναι και αρμόδιοι ή συναρμόδιοι για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των προτεινόμενων Μέτρων, και (β) πολλοί από τους συμμετέχοντες στο Φόρουμ Κινητικότητας γνωμοδοτούν για τα Μέτρα βάσει της κείμενης νομοθεσίας.

- **Δράση 9.3: Δημιουργία κυριότητας του Σχεδίου**

Μετά την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, τα μέλη του Φόρουμ Κινητικότητας θα πρέπει να ορίσουν τον φορέα – 'κύριο' του Σχεδίου. Αυτός ο φορέας θα είναι, λογικά, το ΣΑΣΘ στην προοπτική μετεξέλιξής του σε Μητροπολιτικό Φορέα Αστικών Μεταφορών. Ο 'κύριος' του Σχεδίου θα είναι επιφορτισμένος με την εκπόνηση όλων των Δράσεων που απομένουν μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Ο ορισμός του 'κυρίου' του ΣΒΑΚ σκόπιμο είναι να επικυρωθεί και από το αρμόδιο κυβερνητικό όργανο ή φορέα ή από την Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Βασικό βήμα που ολοκληρώνει το στρατηγικό Σκέλος είναι ο καθορισμός του 'κυρίου του έργου', δηλαδή του φορέα που θα επωμισθεί τη διαδικασία υλοποίησης του Σχεδίου, όπως προδιαγράφεται στα Βήματα 10 και 11 της μεθοδολογίας.

Η διετής ενασχόληση της Ομάδας Εργασίας με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ αφενός υπαγορεύει τη διατύπωση των βασικών γραμμών που συνθέτουν τα Βήματα 10 και 11 τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν ώστε το Σχέδιο να θεωρείται ολοκληρωμένο σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές κατευθύνσεις, και, αφετέρου, έδωσε τη δυνατότητα στην ομάδα μελέτης να διατυπώσει προτάσεις βελτίωσης της τρέχουσας μεθοδολογίας, τις οποίες και καταθέσαμε στο έργο ELTISPlus στο πλαίσιο της σχετικής διαβούλευσης.

❖ ΒΗΜΑ 10: ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΡΘΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Με την έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ ξεκινά η διαδικασία υλοποίησης του Σχεδίου. Η διαδικασία πρέπει να είναι ταυτόχρονα ευέλικτη και αποτελεσματική, γεγονός που προϋποθέτει ορθή διαχείριση και κατάλληλη επικοινωνία τόσο με τους φορείς όσο και με τους πολίτες.

- **Δράση 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου**

Η ορθή υλοποίηση απαιτεί την αποτελεσματική επίτευξη των στόχων του σχεδίου και την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων διαχείρισης για την επίβλεψη της όλης προσπάθειας και τη διαχείριση των κινδύνων. Αυτό απαιτεί, με τη σειρά του, συμφωνίες του 'κυρίου' του ΣΒΑΚ με όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων. Ακόμη, είναι απαραίτητη η κατάστρωση προγράμματος για τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση της

επίτευξης των στόχων παράλληλα με τη διαχείριση των απρόβλεπτων γεγονότων / καταστάσεων (*contingency plan*).

➢ **Δράση 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών**

Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών είναι μια απαίτηση απαραίτητη μόνο κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ αλλά κατά τη διαδικασία υλοποίησης του σχεδίου, ώστε να γίνεται ενημέρωση του κοινού για την πρόοδο του έργου. Βασικοί στόχοι είναι (α) να επιβεβαιωθεί η αποδοχή των μέτρων, (β) να ευαισθητοποιηθεί και ενημερωθεί το κοινό για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς από την εφαρμογή των μέτρων, και (γ) να ενισχυθεί η αποδοχή των μέτρων. Σκόπιμη είναι και η επισήμανση της επίτευξης συγκεκριμένων ορόσημων (λ.χ. η ολοκλήρωση κατασκευής ενός Μέτρου) με κατάλληλα σχεδιασμένες ανοιχτές εκδηλώσεις.

➢ **Δράση 10.3: Ελεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων**

Με την υλοποίηση των μέτρων πρέπει να εφαρμοστούν συστηματικά τα επιλεγμένα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης και να ελεγχθεί πόση πρόοδος έχει σημειωθεί για την επίτευξη των στόχων. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα χρειαστούν στην "αναπροσαρμογή" των πακέτων των μέτρων προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους πιο αποτελεσματικά και μέσα στα όρια του διαθέσιμου προϋπολογισμού.

❖ **ΒΗΜΑ 11: ΑΦΟΜΟΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ**

Η διαδικασία υλοποίησης παρέχει σημαντικά μαθήματα ως προς την αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Είναι λοιπόν αναγκαίο να αναλυθεί διεξοδικά και με διαφάνεια η συνολική διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ στη βάση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης της υλοποίησης των Μέτρων συγκριτικά με την επίτευξη των στόχων SMART.

➢ **Δράση 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος Σχεδίου σε μόνιμη βάση**

Η ενημέρωση (επικαιροποίηση) του ΣΒΑΚ πρέπει να γίνει με την ακόλουθη διαδικασία: (α) Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν επετεύχθησαν ή θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο, (β) Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, (γ) Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση σε πολιτικό επίπεδο

➢ **Δράση 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας**

Ανασκόπηση των επιτευγμάτων του ΣΒΑΚ σημαίνει την αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων επιπτώσεων στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα (συμβολή στο όραμα), όσο και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας σχεδιασμού & προγραμματισμού ώστε να προσδιοριστεί ο βαθμός επιτυχίας της ανάπτυξης του Σχεδίου, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο των γνώσεων και εμπειριών, το οποίο, με τη σειρά του, αποτελεί μια καλή βάση για τον επόμενο κύκλο προγραμματισμού.

➢ **Δράση 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ**

Η εμπειρία από χώρες όπου τα ΣΒΑΚ ήταν υποχρεωτικά (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία) δείχνει ότι κάθε κύκλος σχεδιασμού βοηθά στο να βελτιωθεί η γνώση και η τεχνογνωσία σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της επόμενης φάσης σχεδιασμού. Μια πρώτη ανάλυση των προκλήσεων με το νέο ΣΒΑΚ μπορεί να επηρεάσει το σχεδιασμό του και να κλείσει το κύκλο μεταξύ του παρόντος και του νέου σχεδίου. Βασικοί στόχοι είναι (α) να προετοιμαστεί η ομάδα έργου για την επόμενη περίοδο σχεδιασμού, και (β) να απεικονιστούν οι εμπειρίες στον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού ενσωματώνοντας τις νέες προκλήσεις.

❖ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Με πρωτοβουλία των στελεχών της Ομάδας Εργασίας διατυπώθηκαν προτάσεις για εμπλουτισμό της διαδικασίας εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., στο πλαίσιο της σχετικής διαβούλευσης, ενώ διατυπώνεται και η γενικότερη πρόταση που θεωρούμε ότι θα βελτιώσει σημαντικά τη διαδικασία υλοποίησης του ΣΒΑΚ στις δεδομένες συνθήκες και συγκυρία.

Οι προτάσεις αυτές αφορούν στα ακόλουθα ζητήματα:

- ☞ Ενσωμάτωση παραμέτρων σχετικά με την συμπεριφορά μετακινουμένων στον στρατηγικό σχεδιασμό. Ερευνες συμπεριφοράς των χρηστών και αναλύσεις των αποκρίσεων σε νέα συστήματα και μέτρα. Ερευνες ποιότητας των αστικών συγκοινωνιών και αντίστοιχες 'θεματικές' έρευνες (ανά χωρική ενότητα κ.λπ.)
- ☞ Ολοκληρωμένη προσέγγιση τιμολόγησης και χρηματοδότησης μέσων αστικών μεταφορών. Διασύνδεση των μέτρων που συνεπάγονται έσοδα με την χρηματοδότηση άλλων μέτρων χωρίς έσοδα, όπως λ.χ. χρήση των εσόδων από μέτρα τιμολόγησης της συμφόρησης για χρηματοδότηση μέτρων βιώσιμης κινητικότητας όπως επενδύσεις σε Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες (ΔΑΣ).
- ☞ Ενιαίος σχεδιασμός για βιώσιμη κινητικότητα επισκεπτών και αειφορία του τουρισμού. Ενταξη των επισκεπτών / τουριστών στη διαδικασία σχεδιασμού με στόχο την βιώσιμη τουριστική προσπελασιμότητα της πόλης.

Αποτίμηση και επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου και της κατανομής αρμοδιοτήτων στο σύστημα αστικών μεταφορών.

Προώθηση Ενιαίας Αρχής Σχεδιασμού και Διαχείρισης Αστικών Μεταφορών & Κινητικότητας