

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΧΑΡΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



- Δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών για τη σύνδεση περιοχών με το κέντρο της πόλης.
- Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών 24ωρης λειτουργίας για την εξυπηρέτηση του αεροδρομίου και των ΚΤΕΛ
- Δημιουργία «κάθετων» λεωφορειακών γραμμών, προς την παραλιακή ζώνη της πόλης
- Επεκτάσεις υφιστάμενων γραμμών για την εξυπηρέτηση σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. Νοσοκομείο Παπαγεωργίου και «Ζώνη Καινοτομίας» δυτικά και ανατολικά της πόλης αντίστοιχα)
- Ενίσχυση δρομολογίων των γραμμών που αντιμετωπίζουν προβλήματα καθυστερήσεων, με τη χρησιμοποίηση νέων λεωφορείων
- Ενοποίηση επιλεγμένων λεωφορειακών γραμμών με κατάλληλη αναδιάρθρωση των στάσεων, με στόχο την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των επιβατών.
- Τηλεματικής.
- Αναμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής, για την ενίσχυση της χρήσης των Μ.Μ.Μ., που να περιλαμβάνει:
- Δημιουργία ενιαίου εισιτηρίου πολλαπλών μετεπιβιβάσεων χρονικής διάρκειας δύο (2) ωρών.
- Δημιουργία ημερήσιου εισιτηρίου, χρονικής διάρκειας 24 ωρών από την ώρα της πρώτης ακύρωσής του, για την εξυπηρέτηση του πολίτη.
- Δωρεάν εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες (AMEA) με την προμήθεια μικρών λεωφορείων (mini-buses), που θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση AMEA. Τα λεωφορεία αυτά, θα εξυπηρετούν δωρεάν τους επιβάτες κατόπιν τηλεφωνικής κλήσης και σε συντονισμό με ανάλογες υπηρεσίες που ήδη προσφέρονται (π.χ. Λευκό TAXI, Δημοτική υπηρεσία εξυπηρέτησης AMEA κλπ.).
- Τονίζουμε επίσης ότι τα λεωφορεία που θα προμηθεύεται εφερέχει ο Ο.Α.Σ.Θ. Θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές για τη επιβίβαση-αποβίβαση ηλικιωμένων και AMEA.
- Επέκταση του δικτύου λεωφορειολωρίδων, με διπλασιασμό του υφιστάμενου μήκους του, ώστε να φτάσει τα 20 χλμ, για την καλύτερη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών. Η λειτουργία των λεωφορειολωρίδων να συνοδευτεί από συστηματική αστυνόμευσή τους, καθώς και από μέτρα για την τήρηση των ωραρίων φορτοεκφόρτωσης. Πιο συγκεκριμένα οι επεκτάσεις πρέπει να αφορούν τις οδούς:
- Μοναστηρίου (από το ύψος του Νέου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού μέχρι τη Λεω-

φόρο Δενδροποτάμου) και στις δύο κατευθύνσεις - είναι βασική είσοδος και έξοδος της πόλης

- Βασιλίσσης Όλγας (από την οδό Αιγαίου μέχρι την οδό Θεμιστοκλή Σοφούλη)
- Εθνικής Αντίστασης (από την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι την οδό Αιγαίου - Δήμος Καλαμαριάς)
- Λεωφόρος Στρατού (από Αλ. Παπαναστασίου μέχρι τον κόμβο της Πλατείας Χ.Α.Ν.Θ. και αντίστροφα)
- Οδός Αγγελάκη (από την Πλατεία της Χ.Α.Ν.Θ. μέχρι την Πλ. Συντριβανίου)
- Οδός Γ. Παπανδρέου (από Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι την οδό Θεμ. Σοφούλη)

- Μέτρα διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των αστικών λεωφορείων, για την αντιμετώπιση των καθυστερήσεων και των προβλημάτων μειωμένης συχνότητας των δρομολογίων μέσω:
 - Της αποτελεσματικότερης αστυνόμευσης με κάμερες των λεωφορειολωρίδων με αυστηρή εφαρμογή του άρθρου 52 του Κ.Ο.Κ. (με απαγόρευση κυκλοφορίας των TAXI και άλλων οχημάτων εξαιρουμένων των δικύκλων).
 - Της βελτίωσης της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που αφορά στην κίνηση των λεωφορείων (σήμανση κατά Κ.Ο.Κ., κυρίως σε στροφές, τερματικούς και στάσεις)
 - Της αξιοποίησης των εφαρμογών τηλεματικής, για την καλύτερη διαχείριση του στόλου των λεωφορείων και την ενημέρωση των επιβατών.

4. ΕΝΔΟΔΗΜΟΤΙΚΕΣ - ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Να διοθούν κίνητρα τους Ο.Τ.Α. για την ανάπτυξη ενδοδημοτικών - διαδημοτικών συγκοινωνιών προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες μετακινήσεων σε επίπεδο γειτονιάς των δήμων με τη δρομολόγηση «τοπικών» λεωφορειακών γραμμών που θα εξυπηρετούν περιοχές του οικείου δήμου ή και άλλων όμορων δήμων και να μεταφέρουν τους επιβάτες σε κεντρικές στάσεις των λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. Ο σχεδιασμός και οι όροι λειτουργίας (δρομολόγια, συχνότητες, κ.λ.π.) των δημοτικών ή διαδημοτικών γραμμών, θα καθορίζονται με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ., ώστε να εξασφαλίζεται η τροφοδοτική και συμπληρωματική λειτουργία τους προς τις γραμμές του Ο.Α.Σ.Θ.

5. ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Όσον αφορά το ΚΤΕΛ, απαιτείται επανασχεδιασμός των υπεραστικών γραμμών ώστε το νέο δίκτυο να αποτελεί λειτουργική συνέχεια του δικτύου

ου της αστικής συγκοινωνίας και, άρα, διεξαγωγή καλύτερης εξυπηρέτησης εκ μέρους του ΚΤΕΛ κυρίως προς την επαρχία και τον Δήμο Λαγκαδά από δήμους εκτός περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ.

B. ΜΕΤΡΑ ΜΕΣΟ-ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Με την ολοκλήρωση του ΜΕΤΡΟ εκτιμάται ότι θα εξυπηρετούνται ημερησίως περισσότερες από 220.000 μετακινήσεις. Στη φάση κατασκευής του έργου, το ΣΑΣΘ αφού συμπεριλάβει στο σχεδιασμό του και το επιφανειακό Μέσο Σταθερής Τροχιάς θα πρέπει να εκπονήσει νέο Συγκοινωνιακό Χάρτη προκειμένου με την έναρξη λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ, ο Ο.Α.Σ.Θ. να προσαρμόσει τα δρομολόγια των λεωφορείων του για υποστηρικτική και τροφοδοτική λειτουργία τους από και προς τους σταθμούς ΜΕΤΡΟ αλλά και τη γενικότερη συνεργασία των φορέων.

Θα πρέπει επίσης να προχωρήσει άμεσα ο σχεδιασμός και η μελέτη των επεκτάσεων του ΜΕΤΡΟ Ανατολικά και Δυτικά του (Καλαμαριά, Σταυρούπολη, Εύοσμο κτλ), προκειμένου να δημοπρατηθούν σύντομα και να κατασκευασθεί ένα έργο λειτουργικό και βιώσιμο.

2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Όσον αφορά τη μεσο-μακροπρόθεσμη διαχείριση της στάθμευσης προτείνονται:

- Η κατασκευή υπόγειων και υπαίθριων χώρων στάθμευσης σύμφωνα με το Ενιαίο Σχέδιο Στάθμευσης σε τουλάχιστον 15 σημεία της πόλης (υπενθυμίζεται ότι συνολικά έχουν χωροθετηθεί περί τους 34 χώρους στάθμευσης).
- Η διερεύνηση εφικτότητας κατασκευής υπόγειων χώρων στάθμευσης, κοντά στους προβλεπόμενους, από την προμελέτη του Μετρό Θεσσαλονίκης, χώρους τερματικών ή και περιφερειακών σταθμών του συστήματος.
- Οι Δήμοι του πολεοδομικού συγκροτήματος και ιδιαίτερα ο Δήμος Θεσσαλονίκης θα πρέπει να αξιοποιεί το θεσμικό πλαίσιο επιδότησης της κατασκευής θέσεων στάθμευσης στις αναπλάσεις πλατειών και πάρκων καθώς επίσης και στις διαμορφώσεις των σχολικών αυλών.

3. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης των πολιτών και να διευκολύνει την πρόσβαση σε περιοχές εκτός των ορίων της πόλης όπως το αεροδρόμιο αλλά και σημαντικές πόλεις της Κεντρικής Μακεδονίας.

Πιο συγκεκριμένα σε πρώτη φάση και με χρονικό ορίζοντα την τριετία προτείνονται οι συνδέσεις από Θεσσαλονίκη προς:

- Σύνδο - Άδενδρο - Πλατύ - Αλεξάνδρεια - Βέροια - Νάουσα - Σκύδρα - Έδεσσα
 - Σύνδο - Τ.Ε.Ι.Θ. (και σύνδεση με την προγούμενη)
 - Σύνδο - ΒΙ.ΠΕ. - Αγχίαλο - Αγ. Αθανάσιο - Γέφυρα - Πολύκαστρο - Ειδομένη (μελέτη σκοπιμότητας)
 - Πλατύ - Κατερίνη - Λεπτοκαρυά - Πλαταμώνα (μελέτη σκοπιμότητας)
 - Κιλκίς-Σέρρες
- Σε δεύτερη φάση προτείνεται η δημιουργία γραμμής προς:
- Αερολιμένα - ΝΑ προάστια - Ν. Μουδανιά - Χαλκιδική

συνέχεια στη σελίδα 6