

Ο προαστιακός - περιφερειακός σιδηρόδρομος θα αποτελέσει ένα νέο, σύγχρονο, εναλλακτικό μέσο δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, το οποίο ενταγμένο στον ολοκληρωμένο και συντονισμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς της Θεσσαλονίκης (Μετρό, Λεωφορεία ΟΑΣΘ, Θαλάσσια συγκοινωνία), θα επιτρέψει τη λήψη και την εφαρμογή μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Στόχος του προαστιακού αποτελεί η εξυπρέτηση των προαστίων της Θεσσαλονίκης αλλά και η σύνδεση των μεγάλων αστικών και περιφερειακών κέντρων της Κεντρικής Μακεδονίας με την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ανέλαβε τη συγκρότηση ομάδας εργασίας από στελέχη των ΣΑΣΘ, ΟΣΕ, ΥΜΑΘ, ΠΚΜ, ΟΡΘΕ, ΤΕΕ/ΤΚΜ και ΑΠΘ με στόχο την διαμόρφωση ενός επιχειρησιακού σχεδίου άμεσης προώθησης και ανάπτυξης του προαστιακού - περιφερειακού σιδηρόδρομου στη ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές μελέτες, τεχνικές εκθέσεις και επιστημονικές εργασίες, που έχουν εκπονηθεί από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, κατέληξε στο "χάρτη πορείας" του προαστιακού σιδηρόδρομου.

Ποιοτικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά

Ο προαστιακός - περιφερειακός σιδηρόδρομος της Θεσσαλονίκης αναμένεται να έχει τα ακόλουθα βασικά ποιοτικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά:

- * Εξυπρέτηση κατά κύριο λόγο των μετακινήσεων

που έχουν σαν βασικό σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση και τις αγορές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την αναψυχή.

- * Χρόνοι διαδρομής μικρότεροι των 60 λεπτών της ώρας, για τον προαστιακό σιδηρόδρομο που εξυπρετεί τις περιοχές επέκτασης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
- * Χρόνοι διαδρομής μικρότεροι των 90 λεπτών της ώρας, για τον περιφερειακό σιδηρόδρομο που συνδεί αστικά κέντρα περιφερειακής εμβέλειας με την πόλη της Θεσσαλονίκης.
- * Συχνότητα δρομολογίων από 30 έως 60 λεπτά της ώρας, σε συνάρτηση με την ζήτηση για μετακινήσεις, τις ώρες αιχμής και την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης.
- * Χωροθέτηση σταθμών σε σχετικά μικρές αποστάσεις (1.000 - 4.000 μ) στην περίπτωση που η σιδηροδρομική σύνδεση διέρχεται από προαστιακό περιβάλλον και υπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης που πρέπει να εξυπηρετηθούν (κατοικία, εκπαίδευση, βιομηχανία, εμπόριο κλπ)
- * Χωροθέτηση σταθμών σε όλους τους κύριους οικισμούς, από τους οποίους διέρχεται η σιδηροδρομική σύνδεση, εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιαστικής ζώνης Θεσσαλονίκης.
- * Εξυπρέτηση ζήτησης μετακινήσεων, που έχουν σαν προέλευση και σαν προορισμό ενδιάμεσους σταθμούς κατά μήκος της προαστιακής - περιφερειακής σύνδεσης.
- * Σύγχρονο και κατάλληλο τροχαίο υλικό (μεγάλος

αριθμός καθισμάτων, υψηλό επίπεδο "δυναμικής" άνεσης).

- * Δρομολόγηση συρμών σε ώρες που απομνημονεύονται εύκολα από τους χρήστες.
- * Ολοκλήρωση, διασύνδεση και συντονισμός με όλα τα μεταφορικά μέσα της πόλης σε ένα ενιαίο λειτουργικό σύστημα, σε επίπεδο σταθμών μετεπιβίβασης δημοσίων συγκοινωνιών, δρομολογίων, τιμολογιακής πολιτικής, χώρων στάθμευσης - μετεπιβίβασης για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα, πληροφόρησης.
- * Προώθηση της αναγνωρισμότητας της νέας προσφερόμενης συγκοινωνιακής υπηρεσίας, με στόχο την κατοχύρωση του προαστιακού - περιφερειακού σιδηροδρόμου ως εναλλακτικού μέσου δημοσίων συγκοινωνιών στη συνείδηση του επιβατικού κοινού. Ο χρήστης πρέπει να αντιλαμβάνεται ότι τα λειτουργικά χαρακτηριστικά (συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία, άνεση, πληροφόρηση) που παρέχει ο προαστιακός σιδηρόδρομος μοιάζουν περισσότερο με τα χαρακτηριστικά του Μετρό και λιγότερο με αυτά του συμβατικού σιδηροδρόμου. Η αναγνωρι-



προαστιακός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης



χάρτης πορείας.....

