

«ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ», «ΠΡΑΣΙΝΕΣ» ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Ζούμε σε μια πόλη όπου πραγματοποιούνται 1,8 εκατ. μετακινήσεις ημερησίως. Σε μια πόλη όπου το αγαπημένο μας μεταφορικό μέσο είναι, δυστυχώς, το ΙΧ (44%), με το λεωφορείο να ακολουθεί...εξ αποστάσεως (27%). Με βάση το «προφίλ» της κινητικότητας στη Θεσσαλονίκη, το ΣΑΣΘ αποφάσισε να συμμετάσχει με συνολική και ολοκληρωμένη πρόταση, στη δημόσια διαβούλευση, που προκήρυξε το υπουργείο Μεταφορών, με στόχο την διαμόρφωση των ελληνικών θέσεων για την «Πράσινη Βίβλο» της ΕΕ.

Οι προτάσεις του ΣΑΣΘ δεν αποτελούν απλό σχέδιο διεκδικήσεων προς την Πολιτεία. «Είναι η ωρίμανση και η υποστήριξη αρχών και στρατηγικών για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στη Θεσσαλονίκη. Επιπλέον, υπακούουν στις πάγιες κατευθύνσεις και οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ενίσχυση των Δημοσίων Συγκοινωνιών», υπογραμμίζεται σε ανακοίνωση του ΣΑΣΘ.

■ Η σημερινή κατάσταση

Στο ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης εκτιμάται ότι πραγματοποιούνται σήμερα περισσότερες από 1,8 εκατ. μετακινήσεις ημερησίως. Η κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο (2000) είναι: 44% ΙΧ, 27% αστικά λεωφορεία, 12% πεζή, 6% δικύκλα, 7% TAXI, 1% επαγγελματικό όχημα, 3% με ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία.

Τα ΙΧ που κυκλοφορούν στο νομό είναι περίπου 360/1.000 άτομα, ενώ εκτιμάται ότι σε λιγότερα από 10 χρόνια θα αυξηθούν σε περίπου 450/1.000 άτομα (ένας στους δύο κατοίκους θα έχει ΙΧ).

Από τα περίπου 300.000 ΙΧ., που κυκλοφορούν αθροιστικά στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, τα 200.000 σταθμεύουν παράνομα (ο αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης στο δρόμο δεν ξεπερνά τις 70.000). Η παράνομη στάθμευση συμβάλλει -σύμφωνα με το ΣΑΣΘ- στη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας στις διασταυρώσεις έως και κατά 70%, επιδεινώνοντας το «φαινόμενο του θερμοκηπίου».

Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στην τελευταία θέση των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων σε επιφάνεια ελεύθερου δημόσιου χώρου/κάτοικο. Παράλληλα, έχει από τις πλέον επιβαρυνμένες περιβαλλοντικά ατμόσφαιρες (ο αριθμός των βλαβερών μικροσωματιδίων είναι μεγαλύτερος του επιτρεπόμενου ορίου -50 μg/κ.μ- για περισσότερο από 200 ημέρες ετησίως).

■ Οι προτάσεις του ΣΑΣΘ

Το ΣΑΣΘ προωθεί την εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου μετακινήσεων, με στόχους την παροχή προτεραιότητας στη κίνηση πεζών και ποδηλάτων και τη βελτίωση-προνομιακή μεταχείριση της συνδυασμένης μετακίνησης MMM, σε συνδυασμό με εναλλακτικές

μορφές μετακίνησης.

Οι βασικές προτεραιότητες για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι:

1. **Δημιουργία Ενιαίου Μητροπολιτικού Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών.** Ο Ενιαίος Φορέας μπορεί είτε να είναι αυτόνομος είτε να αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου Μητροπολιτικού Φορέα, με διευρυμένες αρμοδιότητες (αστικές συγκοινωνίες, διαχείριση κυκλοφορίας, χωροταξική οργάνωση μεταφορών και τερματικών, καθώς και πολεοδομικός σχεδιασμός). Θα διαθέτει ουσιαστικές αρμοδιότητες στη λήψη και στην υλοποίηση των αποφάσεων και η λειτουργία του θα υποστηρίζεται από ικανοποιητική χρηματοδότηση, εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό και κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή.

2. **Εφαρμογή Στρατηγικού Σχεδίου Μετακινήσεων.** Οκτώ χρόνια μετά την ολοκλήρωση της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης Θεσσαλονίκης (2000), είναι επιβεβλημένη η υλοποίηση στρατηγικών μελετών (Γενικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών, Μελέτη Προέλευσης - Προορισμού των Μετακινήσεων), με στόχο τον ορθολογικό σχεδιασμό και την οργάνωση ενός «πολυτροπικού» συστήματος MMM, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες συγκοινωνιακές υποδομές (πχ, Μετρό, δημοτική συγκοινωνία, ανισόπεδο κόμβοι στις παρυφές ή εντός πόλεως, δημοτική αστική συγκοινωνία, υποθαλάσσια, Προαστιακός).

3. **Ανάπτυξη νέων μέσων μαζικής μεταφοράς (MMM) και βελτίωση των συγκοινωνιακών υποδομών.** Η μεσοπρόθεσμη λειτουργία του Μετρό και η προοπτική ανάπτυξης προαστιακού σιδηρόδρομου πρόκειται να τροποποιήσουν ριζικά τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα. Η διαλειτουργικότητα και ο συντονισμός μεταξύ όλων αυτών των δικτύων αποτελούν σημαντικές προϋποθέσεις για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία ενός συστήματος συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών. Οι σταθμοί μετεπιβίβασης αποτελούν «κομβικά σημεία» για την επιτυχία των νέων συγκοινωνιακών δικτύων.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η ανάπλαση και ποιτική αναβάθμιση του τερματικού σταθμού λεωφορείων στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό σε κόμβο συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών (ΟΣΕ-ΜΕΤΡΟ-ΟΑΣΘ) και, βέβαια, η αναζήτηση αντίστοιχης λύσης τερματικού χώρου στα νοτιοανατολικά του συγκροτήματος.

Παράλληλα, πρέπει να δρομολογηθεί η έγκαιρη αναζήτηση, μελέτη και κατασκευή σταθμών στάθμευσης-μετεπιβίβασης περιμετρικά του κέντρου της πόλης και στην άμεση ζώνη επιρροής των τερματικών σταθμών Μετρό και λεωφορείων ΟΑΣΘ, υπό το πρίσμα της προβλεπόμενης επέκτασης του δικτύου Μετρό προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη. Οι χώροι park&ride θα πρέπει να παραδοθούν ταυτόχρονα με τη έναρξη λειτουργίας του μετρό.

4. **Αναδιάρθρωση και ενίσχυση του δικτύου λεωφορειακών γραμμών.** Οι στόχοι του σχεδίου ανα-

διάρθρωσης είναι οι εξής: κάλυψη της ζήτησης μετακινήσεων, βελτίωση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού καθώς και επίτευξη της συμπληρωματικότητας με το Μετρό. Οι βασικοί άξονες του σχεδίου είναι: σταδιακός διπλασιασμός του μήκους των λεωφορειολωρίδων (από 11 χλμ σήμερα) εντός διετίας, περαιτέρω αύξηση και αναδιάρθρωση του στόλου των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, καθορισμός ωραρίων φορτοεκφορτώσεων εκτός των ωραρίων λειτουργίας των γραμμών του ΟΑΣΘ, κ.ά.

5. **Μέτρα υπέρ των Μέσων Δημόσιας Συγκοινωνίας.** Προτείνονται παρεμβάσεις προνομιακής μεταχείρισης της λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας, όπως: επέκταση του δικτύου λεωφορειολωρίδων και παραχώρηση προτεραιότητας στα λεωφορεία στους φωτεινούς σηματοδότες. Επιπλέον, πρέπει να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες των νέων τεχνολογιών (π.χ. τηλεματική) σε όλα τα στάδια (στρατηγικό σχεδιασμό, προγραμματισμό δρομολογίων, διαχείριση στόλου /προσωπικού, πληροφόρηση επιβατικού κοινού, τιμολόγηση, έλεγχο κυκλοφορίας και αστυνόμευση).

Επίσης προτείνονται:

α. Δημιουργία **Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας** και διαχείρισης οδικής κυκλοφορίας και αστικών συγκοινωνιών με τη συνεργασία όλων των αρμόδιων (ΣΑΣΘ, Περιφέρεια, ΟΑΣΘ, Τροχαία κ.λ.π.).

β. Καθιέρωση **ενιαίου συστήματος τιμολόγησης** για την ανάπτυξη συνδυασμένου συστήματος επιβατικών μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη. Η καθιέρωση ηλεκτρονικού «έξυπνου» εισιτηρίου για ΟΑΣΘ, Μετρό και μελλοντικά και Προαστιακό Σιδηρόδρομο θα καταστήσει τη δημόσια συγκοινωνία ελκυστικότερη.

γ. Λειτουργία **«Κέντρων Διαχείρισης Κινητικότητας»**, που θα λειτουργούν ως πηγή πληροφόρησης και ενημέρωσης σχετικά με ζητήματα, που αφορούν στη λειτουργία των δικτύων συγκοινωνιών και την οργάνωση της μετακίνησης. Ήδη το ΣΑΣΘ προωθεί την πιλοτική λειτουργία τέτοιου Κέντρου στο Δήμο Καλαμαριάς. Η εμπειρία που θα αποκτηθεί μπορεί να εφαρμοστεί και για τη δημιουργία ανάλογων Κέντρων στο Δήμο Θεσσαλονίκης και στο αεροδρόμιο «Μακεδονία».

6. **Ήπιες εναλλακτικές μορφές μετακίνησης.** Ο στρατηγικός στόχος είναι η αύξηση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο σε όλες τις περιοχές της πόλης, τόσο μεμονωμένα όσο και σε συνδυασμό με τη χρήση των MMM. Κάτι τέτοιο προϋποθέτει σειρά από μέτρα και δράσεις όπως: επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο, απόδοση στους πεζούς των δημόσιων χώρων στις πλατείες με απομάκρυνση τραπεζοκαθισμάτων και άλλων παράνομων εγκαταστάσεων, δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων σε διασύνδεση με το δίκτυο πεζοδρόμων, ανεμπόδιση μετακίνηση των ΑμεΑ, κ.ά.

7. **Εναλλακτικές μορφές ενέργειας στις δημόσιες συγκοινωνίες.** Προτείνεται η σταδιακή αντικατάσταση των θερμικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ από οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο. Η ανάγκη χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας προκύπτει και από μελέτη του ΣΑΣΘ. ■