

ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ
Αύγουστος 2010

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Ορισμός Επιτροπής

Για την επεξεργασία του Γενικού Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών (Master Plan) της Θεσσαλονίκης και με στόχο τον καθορισμό των κυριότερων έργων υποδομής μεταφορών και της προτεραιότητάς τους συγκροτήθηκε από τον Υφυπουργό ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. κ. Ιωάννη Μαγκριώτη άμισθη Επιτροπή Εμπειρογνομόνων αποτελούμενη από τους κ.κ :

- Γιαννόπουλο Γ., Καθηγητή ΑΠΘ, Διευθυντή Ινστιτούτου Μεταφορών ΕΚΕΤΑ
- Καλογήρου Ν., Καθηγητή Τμ. Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ, Πρόεδρο Τμ. Χωροταξίας και Ανάπτυξης ΑΠΘ
- Λαμπρόπουλο Σ., Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ., Γενικό Γραμματέα Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων
- Μουρατίδη Α., Καθηγητή ΑΠΘ, Πρόεδρο της Εγνατία Οδός Α.Ε.
- Μουσιόπουλο Ν., Καθηγητή ΑΠΘ, Κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής
- Παπαϊωάννου Π., Καθηγητή ΑΠΘ, Πρόεδρο του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
- Σταθακόπουλο Π., Καθηγητή ΑΠΘ, Πρόεδρο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης

Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής συμμετείχε ως παρατηρητής ο κ. Αναστάσιος Κονακλίδης, Πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Επισπεύδων των εργασιών της Επιτροπής ορίστηκε ο Γενικός Γραμματέας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων κ. Σέργιος Λαμπρόπουλος, Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ.

Τεχνική και διοικητική υποστήριξη παρείχε η Εγνατία Οδός Α.Ε.

1.2 Στόχοι και Σκεπτικό Επιτροπής

Στόχος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων είναι η συζήτηση, αξιολόγηση και σύνθεση προτάσεων, μελετών, και παλαιότερων σχεδιασμών για τη Θεσσαλονίκη¹ και την ευρύτερη περιοχή της σε ένα ενιαίο προκαταρκτικό **Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών**.

Το σχέδιο αυτό θα αποτελέσει τη βάση μιας διαδικασίας διαβούλευσης και σχεδιασμού. Η διαδικασία θα ξεκινήσει άμεσα με θέση σε διαβούλευση του προκαταρκτικού σχεδίου και θα ολοκληρωθεί με πλήρη μελέτη Σχεδιασμού, η οποία και θα καθορίσει τα τεχνικά, λειτουργικά, και οικονομικά χαρακτηριστικά και στοιχεία των επί μέρους έργων. Η διαδικασία θα οδηγήσει στην επικαιροποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου που διαμόρφωσε η πρώτη μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού του 2000².

Το σκεπτικό στην όλη διαδικασία είναι η σύνθεση ενός πλέγματος έργων υποδομών μεταφορών, που θα συνδέονται μεταξύ τους σε ολοκληρωμένα δίκτυα Μεταφορών / Κυκλοφορίας / Συγκοινωνιών, για την περιοχή. Θα αφορούν σε όλα τα μέσα μεταφοράς, θα είναι συμβατά με τις αρχές και προοπτικές του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης και θα απολαμβάνουν γενικότερης αποδοχής σε τεχνικό και κοινωνικό επίπεδο, ώστε να προωθούνται προς υλοποίηση σε βάθος χρόνου με συστηματικό και μόνιμο τρόπο. Βασικός στόχος είναι επίσης να εξασφαλιστεί με το προτεινόμενο πλέγμα έργων ότι θα γίνουν απτά βήματα, στην κατεύθυνση της επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων, ως προς την ποιότητα αέρα στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, συμβατά και με την απαίτηση για μέγιστη δυνατή εξοικονόμηση ενέργειας του τομέα των μεταφορών. Σε περιπτώσεις έργων που εξυπηρετούν κατ' αρχήν τις προβλεπόμενες ανάγκες, θα προτιμούνται αυτά που συγκεντρώνουν ικανοποιητική «ωριμότητα» (είτε από προηγούμενες μελέτες κάθε είδους, που έχουν γίνει στην περιοχή, είτε από την αξιολόγησή τους ως τέτοια, σύμφωνα με την εμπειρία των μελών της Επιτροπής και της Εγνατία Οδός Α.Ε.).

Επί πλέον, μέσα από τη διαδικασία διαβούλευσης θα επιδιωχθεί το όλο σχέδιο να έχει γενικότερη αποδοχή, ώστε να διαμορφωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα ένα **«Συναινετικό Πλαίσιο Αναφοράς»** για τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών, το οποίο και θα αποτελέσει τη βάση περαιτέρω μελέτης και εξειδίκευσης, αλλά και υλοποίησης έργων στην περιοχή. Το «Συναινετικό Πλαίσιο Αναφοράς» θα διευκολύνει την προώθηση των «ώριμων» (με την έννοια της παραπάνω διαδικασίας) έργων προς άμεση υλοποίηση,

¹ Υπάρχει ήδη μεγάλος αριθμός μελετών και αναλύσεων που έχουν γίνει στο παρελθόν και των οποίων οι παρατηρήσεις και συμπεράσματα προσφέρουν μεγάλη βάση για στοιχεία και χαρακτηριστικά των έργων. Μια ενδεικτική παράθεση αυτών των μελετών φαίνεται στο Παράρτημα 1 του παρόντος.

² «Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης», ΟΡΘΕ 2000.

ώστε να αξιοποιηθούν κονδύλια που είναι διαθέσιμα από το ΕΣΠΑ για την πόλη και την περιοχή της.

Τονίζεται τέλος ότι το παρόν κείμενο αφορά υποδομές μεταφορών και δεν περιγράφει στοιχεία της ακολουθητέας πολιτικής των μεταφορών στην περιοχή. Σε κάθε πάντως περίπτωση οι γενικές αλλά και οι ειδικότερες κατευθύνσεις της ακολουθούμενης πολιτικής και του στρατηγικού σχεδιασμού στην περιοχή της Θεσσαλονίκης ακολουθούν την Κοινοτική πολιτική στα θέματα της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Κινητικότητας των προσώπων. Υπό αυτή την έννοια ενθαρρύνονται τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τα ολοκληρωμένα Συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, καθώς και οι εναλλακτικοί και πράσινοι τρόποι μετακίνησης που συνεισφέρουν στην αποσυμφόρηση της πόλης και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής.

1.3 Φιλοσοφία Σχεδιασμού – Κριτήρια Επιλογής Έργων

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο στρατηγικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης πρέπει να διαμορφωθεί με επίκεντρο τα συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, εστιάζοντας στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στους λοιπούς τρόπους μετακίνησης που δεν βασίζονται στο ΙΧ. Ο θεμελιώδης αυτός στόχος αποτελεί τη βασική προτεραιότητα του σχεδιασμού και συνάδει απόλυτα με την έννοια της «Βιώσιμης Κινητικότητας», που αναφέρεται και στη Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επακόλουθο αυτής της προτεραιότητας είναι η ανάγκη για σταδιακή μείωση της χρήσης του ΙΧ και η παράλληλη αύξηση της ποσότητας και ποιότητας των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, κλπ)³. Οι προτάσεις που γίνονται στα πλαίσια του παρόντος προκαταρκτικού Στρατηγικού Σχεδίου για νέα έργα συγκοινωνιακής υποδομής εκτιμάται ότι συμβάλλουν σημαντικά στους γενικότερους αυτούς στόχους.

Τα έργα οδικής υποδομής είναι βεβαίως απαραίτητα ώστε να εξασφαλισθεί το αναγκαίο επίπεδο χωρητικότητας και εξυπηρέτησης των μετακινουμένων και των ΙΧ οχημάτων τους, σε συνδυασμό πάντα με το δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών. Η Επιτροπή πιστεύει στον ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, που σημαίνει την συμπληρωματικότητα και συνδυασμένη αξιοποίηση όλων των μέσων κατά τρόπο που μεγιστοποιεί τα κοινωνικά και οικονομικά οφέλη, μειώνει τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες και δεν δημιουργεί σημαντικές μειώσεις στην αποδοτικότητα των υπάρχοντων μέσων μετακίνησης. Παράλληλα αναγνωρίζει τη μεγάλη σημασία που έχει στο όλο σύστημα μεταφορών η

³ Η πρόταση για οδικά έργα υποδομών που περιλαμβάνεται στην παρούσα έκθεση δεν αντιστρατεύεται την βασική αυτή θέση, δεδομένου ότι ένα ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο πρέπει να έχει και τις απαραίτητες οδικές υποδομές και κυρίως ολοκληρωμένα τα («ελάχιστα» απαιτούμενα) οδικά δίκτυα.

εξάπλωση των διαφόρων χρήσεων και ιδίως της κατοικίας σε νέες περιοχές και η αλληλεπίδραση αυτών με την αύξηση και την αλλαγή της μορφής των μετακινήσεων.

Η φιλοσοφία Σχεδιασμού του συνολικού συστήματος βασίζεται σε τρεις βασικές αρχές που έχει προτείνει η Επιτροπή και υιοθετήσει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου:

- Το προτεινόμενο Στρατηγικό Σχέδιο θα πρέπει να στοχεύει στην καλλίτερη εξυπηρέτηση του συνόλου των ατομικών μετακινήσεων στην περιοχή (σε αντιδιαστολή με τις μετακινήσεις οχημάτων) στα πλαίσια παροχής ικανοποιητικής «κινητικότητας» (mobility) σε όλο το κοινωνικό σύνολο. Αυτό σημαίνει ότι οι ημερήσιες μετακινήσεις στην περιοχή θα πρέπει να μπορούν να πραγματοποιούνται με τον πλέον πρόσφορο (για το κοινωνικό σύνολο) τρόπο, με συνδυασμό μεταφορικών μέσων και υποδομών, δηλαδή με μέσα μαζικών μεταφορών, με ήπια μέσα μεταφοράς και με ΙΧ, στο βαθμό που το καθένα είναι εφικτό και κοινωνικά ή περιβαλλοντικά αποδεκτό.
- Να τυγχάνει όσο το δυνατόν ευρύτερης αποδοχής, έχοντας τεθεί υπόψη του κοινού και των φορέων της περιοχής, στα πλαίσια μιας διαδικασίας ανοικτής διαβούλευσης, της οποίας οι προτάσεις θα συζητηθούν, αξιολογηθούν και ενδεχομένως ενταχθούν στο Σχέδιο, και
- Να οριστικοποιηθεί μέσα από μια μελετητική διαδικασία Σχεδιασμού, η οποία θα καθορίσει τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των επί μέρους έργων και η οποία θα λάβει υπόψη της τα πολεοδομικά – χωροταξικά στοιχεία και προτάσεις σε συνδυασμό με την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, δηλαδή θα συνυπάρξει παράλληλα με τον Σχεδιασμό που προωθεί το ΥΠΕΚΑ για τις χρήσεις γης και την ανάπτυξη της πόλης.

Τα κριτήρια, με τα οποία η Επιτροπή συνέθεσε την κατ' αρχήν πρότασή της, είναι τα προτεινόμενα έργα να:

- Συνθέτουν ενιαίο σύνολο στη λογική ολοκλήρωσης «Δικτύου» και «συστήματος κινητικότητας» για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της.
- Εντάσσονται λειτουργικά στο συνολικό Δίκτυο, αλλά ταυτόχρονα να υπάρχει και η ευελιξία μεμονωμένης λειτουργίας τους, δεδομένου ότι λόγω στενότητας κονδυλίων δεν είναι δυνατή η υλοποίηση ολόκληρου του συστήματος ενιαία, αλλά η πλήρης ολοκλήρωσή του μπορεί να απαιτήσει αρκετές δεκαετίες.
- Ανταποκρίνονται στις ανάγκες παροχής αυξημένου επιπέδου κινητικότητας για τους κατοίκους και επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, δηλαδή να εξυπηρετούν με μία λογική αναλογία τις μετακινήσεις τόσο με ΙΧ, όσο και με Δημόσιες Συγκοινωνίες. Η έννοια της «αστικής κινητικότητας» (urban mobility), όπως εννοείται εδώ, έχει οριστεί και μελετηθεί τόσο σε πολλές σχετικές μελέτες και κείμενα της ΕΕ, όσο και σε αρκετά κείμενα και μελέτες του Συλλόγου

Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, του Ινστιτούτου Μεταφορών του ΕΚΕΤΑ, του ΑΠΘ, και άλλων Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων της χώρας.

- Έχουν ένα βαθμό «ωριμότητας», έστω και με τη μορφή αρχικής θεώρησης και ανάλυσής τους από κάποια μελετητική δραστηριότητα.

Σημειώνεται τέλος ότι πολύτιμο βοήθημα στην εργασία της Επιτροπής υπήρξαν οι διάφορες μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς για τα διάφορα μεγάλα έργα στην πόλη (Παράρτημα 1) και κυρίως η *Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης*, που έγινε το 1998 – 2000 από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης και που συνέθεσε το πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο υποδομών μεταφορών της πόλης.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

2.1 Εισαγωγή

Όσον αφορά το δίκτυο των Δημοσίων Συγκοινωνιών, κύριο μέλημα είναι να αρθρωθεί ένα πλήρες δίκτυο με όλα τα μέσα, το οποίο θα βασίζεται στην υλοποιούμενη γραμμή Μετρό με τις επεκτάσεις της προς Ανατολικά και Δυτικά και θα αξιοποιεί τα λεωφορεία και ένα ελαφρύ μέσο σε σταθερή τροχιά, που θα είναι τραμ ή monorail ανάλογα με τις περιβαλλοντικές και λειτουργικές μελέτες που θα γίνουν. Η προοπτική της θαλάσσιας αστικής και περιαστικής συγκοινωνίας μεταξύ των Δήμων Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς και Θερμαϊκού παραμένει, απαιτείται όμως πρώτα ειδική θεώρηση στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Όσον αφορά το βασικό οδικό δίκτυο, κύριο μέλημα της πρότασης είναι να αποκτήσουν η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της δύο πλήρεις οδικούς δακτυλίους με τις απαραίτητες κάθετες συνδέσεις τους, ενώ ταυτόχρονα να εξυπηρετούνται βασικές χρήσεις γης (π.χ. Αεροδρόμιο, Έκθεση, Πανεπιστήμιο, νοσοκομεία, κλπ) και να προφυλάσσεται το κέντρο από διαμπερείς μετακινήσεις.

Σημαντικό είναι επίσης και το θέμα της δημιουργίας / αναβάθμισης των τερματικών σταθμών συγκοινωνιών και χώρων στάθμευσης ΙΧ οχημάτων, όπως είναι τα υπόγεια, επιφανειακά ή πολυώροφα γκαράζ, σε άμεση όμως συνάφεια με το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών (ιδίως το Μετρό) και τους οδικούς δακτυλίους, καθώς και η δημιουργία των λεγόμενων «πολυτροπικών» συγκοινωνιακών κέντρων, όπου συμβάλλουν πολλά μέσα μεταφοράς και επιτρέπουν την μετεπιβίβαση των μετακινούμενων από ένα μέσο σε άλλο.

Στα επόμενα, δίνεται συνοπτική περιγραφή όλων των προτεινόμενων υποδομών στις τρεις παραπάνω κατηγορίες, πάντα στο πνεύμα και τη φιλοσοφία σχεδιασμού που αναφέρθηκε στα προηγούμενα (σκαριφηματικά οι αναφερόμενες υποδομές φαίνονται στο συνοδευτικό του κειμένου αυτού Χάρτη).

2.2 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

2.2.1 Εισαγωγή – η ανάγκη συστηματικής παρακολούθησης και Σχεδιασμού

Το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών της αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης θα πρέπει, όπως προαναφέρθηκε, να αποτελεί τη βάση κάθε σχεδίου παροχής συνολικής «κινητικότητας» στους κατοίκους της περιοχής. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να υπάρχει συνεπής πολιτική μεταφορών που να εμπεριέχει ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πολεοδομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της αστικής περιοχής, τις διαθέσιμες συγκοινωνιακές και λοιπές υποδομές και τα διαθέσιμα συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, καθώς και τις δυνατότητες μετακίνησης με εναλλακτικά μέσα ή τρόπους (ποδήλατο, πλοία, πεζή, κλπ).

Η ύπαρξη ενός θεσμοθετημένου φορέα, που να έχει τις αρμοδιότητες, τη στελέχωση, τους πόρους και τα μέσα και που να μπορεί να εξετάζει και να αντιμετωπίζει συνολικά τα ζητήματα τα σχετικά με τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών, και την κυκλοφορία, είναι μεγάλης σημασίας για την διαμόρφωση και την εφαρμογή στη πράξη ολοκληρωμένων στρατηγικών συγκοινωνιακών σχεδίων (integrated transport master plans). Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει στη Θεσσαλονίκη τέτοιος φορέας και τα (ανεπιθύμητα) αποτελέσματα αυτής της κατάστασης τα βιώνει καθημερινά ο πολίτης της.

Άποψη της Επιτροπής, αλλά και όλων των σχετικών επιστημονικών φορέων (ΑΠΘ, ΤΕΕ/ΤΚΜ, ΙΜΕΤ, ΣΕΣ, κλπ) είναι ότι ένας τέτοιος φορέας είναι άμεσα απαραίτητος για να λειτουργεί ως φορέας σχεδιασμού, συντονισμού, ανάπτυξης των υποδομών και ελέγχου του όλου συστήματος των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Θα πρέπει ακόμη να περιλάβει στις αρμοδιότητές του θέματα πολιτικής μεταφορών, διαχείρισης κινητικότητας, τιμολογιακής πολιτικής Δημοσίων Συγκοινωνιών και στάθμευσης καθώς και παρακολούθησης, τιμολόγησης και διαχείρισης συμφόρησης στην αστική περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Ο φορέας αυτός που θα μπορούσε να αποκαλείται **Οργανισμός Δημοσίων Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – Ο.ΔΗ.ΣΥ.Θ**, ή **Ενιαίος Φορέας Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – Ε.Φ.Α.Σ.Θ**. Θα πρέπει να είναι δημόσιας ιδιοκτησίας και συμφέροντος και να έχει, όπως ήδη αναφέρθηκε, την ευθύνη του Στρατηγικού Σχεδιασμού του όλου συστήματος. Θα πρέπει να αναπτύσσει τις αναγκαίες υποδομές και να αναθέτει, συντονίζει, και ελέγχει την διεξαγωγή των Δημοσίων Συγκοινωνιών στην περιοχή αλλά και να έχει την αρμοδιότητα της διαχείρισης κινητικότητας, με βάση τις σχετικές οδηγίες και κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

2.2.2 Περιγραφή

Το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, στον χρονικό ορίζοντα-στόχο θα πρέπει να δομείται ιεραρχικά ως ακολούθως:

- Γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς, όπως προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, τραμ (ή/και monorail).

- Λεωφορειακές γραμμές κορμού στην αστική και στις περιαστικές ή υπεραστικές περιοχές.
- Λοιπές τροφοδοτικές ή τοπικές λεωφορειακές γραμμές καθώς και ειδικές γραμμές.
- Άλλες γραμμές μαζικής μεταφοράς, όπως για παράδειγμα θαλάσσια συγκοινωνία.

Είναι ευνόητο ότι οι υποδομές των μέσων σταθερής τροχιάς, οι οποίες είναι δαπανηρές και απαιτούν μεγάλο χρόνο κατασκευής, θα υλοποιούνται σταδιακά. Επομένως, μέχρι την υλοποίηση της κάθε μίας υποδομής μέσου σταθερής τροχιάς, οι δημόσιες συγκοινωνίες θα εκτελούνται από λεωφορειακές γραμμές. Είναι επίσης ευνόητο ότι με κάθε παράδοση τέτοιας υποδομής θα αναδιαρθρώνεται σε μικρό ή μεγαλύτερο βαθμό ο χάρτης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, επηρεάζοντας και το όλο σύστημα αστικών μεταφορών.

Από το ανωτέρω σύστημα σε ότι αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς ήδη υλοποιείται η πρώτη βασική γραμμή του Μετρό Θεσσαλονίκης μήκους 9,4 χλμ, ενώ έχει δρομολογηθεί και βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης η προέκτασή της προς Καλαμαριά με τερματικό σταθμό στη Μίκρα. Εξετάζονται επίσης από τον αρμόδιο φορέα κατασκευής, την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, οι προεκτάσεις προς Σταυρούπολη / Ευκαρπία, προς Αμπελοκήπους / Εύοσμο και προς Αεροδρόμιο. Ακόμη σε πρώτο στάδιο διερεύνησης βρίσκονται η δημιουργία δεύτερου σκέλους της βασικής γραμμής του Μετρό προς την Πυλαία μέσα από την Τούμπα και Χαριλάου, καθώς και η επέκταση προς Ελευθέριο-Κορδελιό / Σίνδο (ΤΕΙ, ΔΕΘ).

Σε σχέση με το δίκτυο μέσων σε σταθερή τροχιά, η Επιτροπή:

1. Επισημαίνει την ανάγκη άμεσης επέκτασης της υπό κατασκευή γραμμής, στο Ανατολικό άκρο της, προς Καλαμαριά, και κατασκευής του αμαξοστασίου στην περιοχή της Μίκρας.
2. Προτείνει να μελετηθούν ώστε να είναι ώριμες «σχεδιαστικά» και «μελετητικά» οι παρακάτω επεκτάσεις της κεντρικής γραμμής του Μετρό και προς τα δύο άκρα της. Οι επεκτάσεις αυτές κατά σειρά προτεραιότητας (με κριτήριο κυρίως την ευκολία κατασκευής αλλά και τις προοπτικές για γενικότερες αναπλάσεις και ανάπτυξη των αντίστοιχων περιοχών) είναι:
 - a. Η επέκταση Ανατολικά μέχρι το Αεροδρόμιο (σε «παραλιακή» χάραξη – ιδετε επόμενα), με ενδεχόμενη μελλοντική κατάληξη στο Δήμο Θερμαϊκού.
 - b. Η επέκταση Δυτικά κατά μήκος του άξονα της Λαγκαδά προς Σταυρούπολη και Ευκαρπία μέχρι το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου
 - c. Η επέκταση προς την περιοχή των Δήμων Αμπελοκήπων / Ευόσμου.
 - d. Η δημιουργία δεύτερου κλάδου της βασικής γραμμής προς Ανατολικά μέσα από την Τούμπα και Χαριλάου προς την Πυλαία, ώστε να καλυφθούν ικανοποιητικά οι πυκνοδομημένες περιοχές του διαμερίσματος αυτού του

Δήμου Θεσσαλονίκης και μέρος της Πυλαίας. Η επέκταση αυτή υποκαθιστά την μία προταθείσα γραμμή τραμ από την Γενική Κυκλοφοριακή μελέτη του ΟΡΘΕ το 2000.

Όλες οι παραπάνω επεκτάσεις, με εξαίρεση την επέκταση προς ανατολικά στην Τούμπα και Χαριλάου, που θα πρέπει να γίνει υπόγεια, δεν είναι αναγκαίο να υλοποιηθούν όλες ως γραμμές Μετρό στη μορφή που αυτό κατασκευάζεται σήμερα, αλλά με πιο «ελαφρύ» μέσο που θα εντάσσεται καλλίτερα στον αστικό ιστό και δεν θα δημιουργεί «φράγματα» προσβασιμότητας μεταξύ των δύο πλευρών της γραμμής. Τέτοιες μορφές είναι, κατά σειρά προτίμησης, το σύγχρονο επιφανειακό τραμ και κάποιας μορφής monorail (σε επίπεδο +1). Για τις περιοχές της Δυτικής Θεσσαλονίκης προτείνεται σαφώς η πρώτη μορφή (επιφανειακό τραμ) λόγω περιβαλλοντικών κυρίως κριτηρίων. Για την επέκταση προς το Αεροδρόμιο, θα μπορούσε να εξετασθεί και η περίπτωση monorail. Πάντως κατ' αρχήν η Επιτροπή θα προτιμούσε και πάλι μια ήπια επιφανειακή ανάπτυξη του μέσου, και μάλιστα κοντά στην παραλία ώστε σε συνδυασμό με την κατασκευή οδικής αρτηρίας να αξιοποιηθεί η παραλιακή ζώνη μεταξύ Καλαμαριάς και Αεροδρομίου. Σημειώνεται ότι η ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου στην περιοχή αυτή συνεπάγεται και τη δυνατότητα σημαντικής συγχρηματοδότησης έργων υποδομής από εν δυνάμει ιδιώτες επενδυτές που θα θελήσουν να αναπτύξουν δραστηριότητες εκεί.

Σε κάθε περίπτωση η επιλογή του καταλληλότερου μέσου θα είναι απόρροια ολοκληρωμένης μελέτης στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού, όπου θα ληφθεί υπόψη η αρνητική επίδραση της αναγκαίας μετεπιβίβασης μεταξύ των δύο μέσων. Ακόμη, η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη για επίτευξη ταχείας και άνετης σύνδεσης μεταξύ του Αεροδρομίου Μακεδονία και του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, και επίπεδο εξυπηρέτησης που θα την κάνει προτιμητέα από την μετακίνηση με ταξί ή ιδιωτικό μέσο.

3. Σε συνδυασμό με τις επεκτάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς θα πρέπει να μελετηθούν και αναπτυχθούν σε στρατηγικά επιλεγμένα σημεία, τερματικοί σταθμοί με τη μορφή **ολοκληρωμένων πολυτροπικών συγκοινωνιακών κέντρων**, όπου θα επιτυγχάνεται η εύκολη μετεπιβίβαση από μέσο σε μέσο (συμπεριλαμβανομένων και των ιδιωτικών μέσων). Η δημιουργία αυτών των κέντρων είναι σημαντικό από κάθε άποψη να συνδυασθεί με αναπλάσεις των περιοχών, οι οποίες θα έχουν πολλαπλασιαστικά θετικά αποτελέσματα. Τα προφανή σημεία για τέτοια πολυτροπικά κέντρα μετεπιβίβασης είναι:
 - a. Ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός στα Δυτικά της πόλης,
 - b. Η περιοχή της Μίκρας, Ανατολικά, σε συνδυασμό με την επέκταση της γραμμής του Μετρό προς Αεροδρόμιο με επιφανειακό τραμ.
 - c. Η περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου (σε συνδυασμό με την επέκταση του Μετρό προς εκεί).

Ενδεχομένως θα εντοπισθούν, από την προβλεπόμενη μελέτη Σχεδιασμού, και άλλα σημεία.

4. Κρίνει ότι πρέπει να εξεταστεί κατά προτεραιότητα, το όλο θέμα της σύνδεσης και εξυπηρέτησης «σημειακών» μεγάλων αναπτύξεων από το σύστημα των ΔΣ, όπως π.χ. της περιοχής Σίνδου και της περιοχής των ΤΕΙ / νέων χώρων της Έκθεσης Θεσσαλονίκης με το κέντρο με γραμμή σε σταθερή τροχιά, ή του νέου Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, κοκ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι κάτι τέτοιο είναι σκόπιμο να γίνει μέσω κατά προτεραιότητα με χρήση μέσων σε σταθερή τροχιά π.χ. πάνω σε υπάρχουσες γραμμές του ΟΣΕ (ή προαστιακού σιδηροδρόμου) ή από κλάδους του Μετρό.
5. Υποστηρίζει την κατασκευή των δύο συνδετήριων γραμμών τραμ που πρότεινε η *Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης* του 2000, για τη Δυτική περιοχή Θεσσαλονίκης και για την Ανατολική (Βόρεια της σημερινής υπό κατασκευή γραμμής Μετρό). Η σκοπιμότητα της δεύτερης αυτής γραμμής συναρτάται από την υλοποίηση ή μη της προτεινόμενης επέκτασης της γραμμής του Μετρό προς Πυλαία μέσα από την Τούμπα και Χαριλάου και θα πρέπει να εξετασθεί σε συνδυασμό με δυνατότητα περαιτέρω επέκτασής και σύνδεσης της με το τμήμα Μίκρα – Αεροδρόμιο. Ακόμη αναφέρεται προς διερεύνηση και η συχνά προτεινόμενη γραμμή τραμ στο κέντρο της Θεσσαλονίκης στην οδό Τσιμισκή ή στη Λεωφόρο Νίκης, είτε στη λογική συνδετήριας γραμμής στο εντός των τειχών τμήμα είτε κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου.
6. Επισημαίνει τη σκοπιμότητα προαστιακών σιδηροδρομικών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης με τα μεγάλα αστικά κέντρα της Κεντρικής Μακεδονίας.

Το υπόλοιπο σύστημα μαζικών Δημοσίων Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να καλυφθεί από λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα αρθρωμένες, ώστε να συμπληρώνουν και τροφοδοτούν τα μέσα σε σταθερή τροχιά. Η δημιουργία εκτεταμένου και αυστηρά αστυνομουμένου δικτύου λεωφορειολωρίδων θεωρείται από την Επιτροπή πρωταρχικής σημασίας για την πληρότητα του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Όσον αφορά τα θαλάσσια μέσα (αστικής) μαζικής συγκοινωνίας, η μέχρι σήμερα εμπειρία στην υλοποίηση και προώθησή τους με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια ήταν αρνητική. Η θαλάσσια αστική συγκοινωνία θα πρέπει συνεπώς να αξιολογηθεί, μετά από συνολική θεώρησή της, στα πλαίσια ολοκληρωμένου σχεδιασμού του θαλασσίου μετώπου από Καλαμαριά μέχρι Αεροδρόμιο, με βάση κοινωνικο-οικονομικά κριτήρια και χρηματοοικονομικούς όρους.

Η δρομολόγηση θαλάσσιας σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με επιλεγμένες περιοχές της Χαλκιδικής, ιδίως το καλοκαίρι, κρίνεται επιθυμητή. Θα συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της κινητικότητας προς Χαλκιδική, θα ελαφρύνει τα οδικά δίκτυα της περιοχής, και είναι πολύ πιθανόν να είναι συμφέρουσα και ανταποδοτική, ώστε να προκαλέσει το ενδιαφέρον ιδιωτών επενδυτών.

2.2.3 Προτεραιότητες έργων Δημοσίων Συγκοινωνιών

Οι προτεραιότητες των έργων Δημοσίων Συγκοινωνιών ακολουθούν μια σειρά από κριτήρια (τα οποία ισχύουν και στην περίπτωση των οδικών έργων). Όπως προαναφέρθηκε, τα έργα Δημοσίων Συγκοινωνιών κρίνονται γενικά ως πρώτης προτεραιότητας, λόγω της μεγάλης σημασίας του όλου συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών στην παροχή «βιώσιμης κινητικότητας».

Τα κριτήρια αυτά είναι:

- Η διαμόρφωση με κάθε νέο έργο ενός πληρέστερου κατά το δυνατόν ολοκληρωμένου δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών, με ραχοκοκαλιά που θα αποτελείται από γραμμές Μετρό ή άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, και το υπόλοιπο δίκτυο, από λεωφορειακές γραμμές, είτε κορμού είτε τροφοδοτικής μορφής είτε συμπληρωματικής μορφής.
- Να δημιουργούνται προϋποθέσεις για διασύνδεση με το δίκτυο των οδικών μεταφορών, και κυρίως σε θέσεις, όπου υπάρχουν ή μπορούν να κατασκευασθούν πολυτροπικοί συγκοινωνιακοί σταθμοί και χώροι στάθμευσης και μετεπιβίβασης (park & ride).
- Να υπάρχει (με τη λειτουργία των νέων έργων) ουσιαστική κυκλοφοριακή ανακούφιση σε τμήματα με ιδιαίτερα κυκλοφοριακά προβλήματα.
- Να μην διαταράσσεται (κατά το δυνατόν) η σημερινή κυκλοφοριακή λειτουργία του συστήματος.
- Να είναι εφικτή η σε σύντομο χρονικό διάστημα υλοποίηση των έργων, κυρίως από πλευράς αναγκαίων διαδικασιών μελέτης και διαγωνισμών.

Ως έργα προτεραιότητας Δημοσίων Συγκοινωνιών με βάση τα παραπάνω κριτήρια (αλλά χωρίς σειρά προτίμησης) θεωρούνται:

- Η επέκταση του Μετρό προς Καλαμαριά.
- Η επέκταση του Μετρό προς Αεροδρόμιο και η πρόβλεψη για συνέχιση προς Δήμο Θερμαϊκού.
- Η δημιουργία πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου στη Μίκρα Καλαμαριάς.
- Η επέκταση του Μετρό προς Σταυρούπολη και Ευκαρπία και η δημιουργία πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου στην περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου.
- Η επέκταση του Μετρό προς Αμπελοκήπους και Εύοσμο και η ενδεχόμενη επέκταση προς Σίνδο (ΔΕΘ).

- Η επέκταση της γραμμής του Μετρό προς την Πυλαία μέσα από την Τούμπα και Χαριλάου.
- Η κατασκευή νέων Λεωφορειολωρίδων σε πολλούς δήμους της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης.
- Ο προαστιακός σιδηρόδρομος προς Σίνδο και προς τις πόλεις δορυφόρους της Θεσσαλονίκης δεδομένου ότι οι υποδομές υπάρχουν (γραμμές) και η λειτουργία του έχει αξιολογηθεί θετικά σε σειρά μελετών.

Τέλος σημειώνεται η ανάγκη να διερευνηθεί η παραχώρηση ειδικών λωρίδων για λεωφορεία ή και οχήματα υψηλής πλήρωσης σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, ώστε να αξιοποιείται καλύτερα αυτή η κατηγορία υποδομών.

Μεγάλης σημασίας είναι επίσης να προωθηθούν οι απαραίτητες μελέτες για όλα τα βασικά έργα του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών που προαναφέρθηκαν, ώστε να καταστούν «ώριμα» για χρηματοδότηση και υλοποίηση σε σύντομο χρονικό διάστημα.

2.3 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

2.3.1 Περιγραφή

Το στρατηγικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, δηλαδή οι οδικές εκείνες υποδομές της περιοχής, που θα εξυπηρετούν μετακινήσεις μεγάλου μήκους και αριθμού, θα αποτελέσει αντικείμενο Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Θα εξασφαλισθεί έτσι η ένταξή του στο χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό του ευρύτερου χώρου, στο πλαίσιο μιας βιώσιμης πόλης.

Το προτεινόμενο δίκτυο απαρτίζεται από:

1. Τον **Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο - ΕσΟΔ**
2. Τον **Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο - ΕξΟΔ**
3. Τα τμήματα των κύριων εθνικών οδικών αξόνων (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός) που διέρχονται από την περιοχή του στρατηγικού σχεδίου (περιλαμβανομένων και των Καθέτων Αξόνων της Εγνατίας Οδού).
4. Τους συνδετήριους κλάδους (ακτινικές συνδέσεις) μεταξύ των δύο Δακτυλίων, μερικοί εκ των οποίων συμπίπτουν με τμήματα των αξόνων της προηγούμενης κατηγορίας.
5. Το λοιπό βασικό οδικό δίκτυο της αστικής περιοχής -πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδοί - (ασχέτως σε ποιον φορέα υπάγεται).

6. Το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις πρωτεύουσες των νομών της Κεντρικής Μακεδονίας.

Η παρούσα έκθεση της Επιτροπής αναφέρεται κυρίως στους δύο (2) Δακτυλίους και στους συνδετήριους αυτών κλάδους, δεδομένου ότι τα υπόλοιπα στοιχεία του δικτύου είναι δεδομένα και ήδη σε μεγάλο βαθμό διαμορφωμένα.

2.3.1.1 Εσωτερικός οδικός δακτύλιος

Ο **Εσωτερικός Οδικός Δακτύλιος – ΕσΟΔ** (παρουσιάζεται με μωβ χρώμα στον επισυναπτόμενο χάρτη) αρθρώνεται με δύο «λοβούς» όπως περιγράφεται παρακάτω:

1. Βορειο-Ανατολικά, από την υπάρχουσα Εσωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (από Κόμβο Κ5 Πολίχνη - Κ10 Κωνσταντινουπόλινικα). Η πλευρά αυτή έχει σήμερα την μεγαλύτερη ανάγκη αναβάθμισης λόγω των αυξημένων κυκλοφοριακών της φόρτων.
2. Ανατολικά, από την υπάρχουσα Εσωτερική Περιφερειακή (κόμβος Κ10 Κων/πολίτικα – Κ12 – κόμβος Φοίνικα) και συνέχεια μέσω Νέας Κρήνης σύνδεση με Νοτιο-Δυτική παράκαμψη κέντρου. Η ολοκλήρωση του κλάδου αυτού, από το σημείο της σημερινής σύνδεσης με τον δρόμο προς Φοίνικα – Αεροδρόμιο και μετά, θα πρέπει να μελετηθεί.
3. Νοτιο-Δυτικά, από κλάδο ο οποίος θα πρέπει να μελετηθεί (με βάση και τις εμπειρίες και περιβαλλοντικές δεσμεύσεις που προέκυψαν από την διαδικασία υλοποίησης της λεγόμενης «υποθαλάσσιας»), να κατασκευαστεί μέσα στη θάλασσα και ο οποίος θα αποτελείται από 2 τμήματα:
 - A. Τμήμα Α: Δυτικής εισόδου – περιοχή οδού Καυταντζόγλου – σύνδεση με Περιφερειακή οδό μέσω Κατσιμίδα, και
 - B. Τμήμα Β: επέκταση έως Καλαμαριά και σύνδεση, μέσω οδών Καπ. Γκόννη / Πόντου, με το προαναφερθέν ανατολικό τμήμα στο (2), παραπάνω.

Το τμήμα Α, παραπάνω, με την προτεινόμενη σύνδεσή του μέχρι τον κόμβο Κατσιμίδα της υπάρχουσας Περιφερειακής οδού δημιουργεί τους δύο «λοβούς» του Εσωτερικού Δακτυλίου που προαναφέρθηκαν. Το Τμήμα αυτό είναι και το επιθυμητό να γίνει το ταχύτερο δυνατό, λόγω της ουσιαστικής συνεισφοράς που θα έχει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της οδού Νίκης και της δυνατότητας πεζοδρόμησης (ή μετατροπής της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας) αλλά και γενικότερης ανάπλασης της γύρω περιοχής του κέντρου της πόλης. *Η άμεση κατασκευή του θα πρέπει όμως να επιτρέπει την επέκτασή του, στο μέλλον, προς Καλαμαριά ώστε να ολοκληρωθεί το νότιο τμήμα του ΕσΟΔ.*

Εναλλακτικά, με την επέκταση προς Καλαμαριά, που αναφέρεται στην παραπάνω παράγραφο, θα μπορούσε να μελετηθεί η απευθείας σύνδεση (υποθαλάσσια) της Δυτικής Εισόδου με την Καλαμαριά.

Σε κάθε περίπτωση, η προβλεπόμενη νέα μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού της πόλης (και η ανάλυση της όλης λειτουργίας του Εσωτερικού Δακτυλίου που θα γίνει σε αυτήν) θα δείξει και το πόσο κυκλοφοριακά επωφελές θα είναι αυτό, για την συνολική κυκλοφοριακή λειτουργία του κέντρου και των 2 οδικών δακτυλίων.

4. Δυτικά, από το υπάρχον τμήμα, μεταξύ των κόμβων Κ16 (Λαχαναγορά) και Κ5, το οποίο χρειάζεται αναβάθμιση, ώστε να εξασφαλισθεί συνεχής ροή, με τη δημιουργία ανισόπεδων κόμβων ή διαβάσεων (ίδτετε επόμενα).

2.3.1.2 Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος

Ο **Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος – ΕξΟΔ** (ο οποίος παρουσιάζεται με κίτρινο χρώμα στον επισυναπτόμενο χάρτη) διαμορφώνεται με σειρά έργων, που αποτελούνται από:

1. Βόρειο-Ανατολικό τμήμα: Το Τμήμα αυτό ξεκινάει από τον κόμβο Ευκαρπίας (ο οποίος θα πρέπει να συνδεθεί και με την Εγνατία Οδό με νέο οδικό τμήμα μέχρι τον κόμβο Γηροκομείου), συνδέεται με την Εσωτερική Περιφερειακή στον κόμβο Κ5 (Πολίχνη), συνεχίζει προς Πεύκα, Ασβεστοχώρι, Εξοχή, σε νέα χάραξη Δυτικά των οικισμών, συνεχίζει πίσω από τον ορεινό όγκο Χορτιάτη προς το Τριάδι και ολοκληρώνεται Ανατολικά μέχρι το Σχολάρι, μέσω Νέας Ραιδεστού και Αγ. Παρασκευής.
2. Ανατολικό / Νοτιο-Ανατολικό τμήμα: από το Σχολάρι – Τρίλοφο - Μηχανιώνα – Αγγελοχώρι, στο ύψος του οποίου συνδέεται με τη ζεύξη Θερμαϊκού.
3. Νότιο – Νοτιοδυτικό τμήμα: Ζεύξη του Θερμαϊκού, από Αγγελοχώρι έως απέναντι πλευρά του Θερμαϊκού, και σύνδεση με Ε.Ο. Θεσ/κης - Κατερίνης στο ύψος του Α/Κ Αξιού.
4. Δυτικό τμήμα: Από Α/Κ με Ε.Ο. στον κόμβο Αξιού έως τον κόμβο Κ2 σύνδεσης με το υπάρχον τμήμα της Εξωτερικής Περιφερειακής (στην περιοχή Ν. Μαγνησία – Διαβατά) – συνέχεια στο υπάρχον τμήμα μέχρι τον κόμβο Ευκαρπίας.

2.3.1.3 Ακτινικές Συνδέσεις

Οι ακτινικές συνδέσεις (ΑΣ) που παρουσιάζονται με πράσινο χρώμα στον χάρτη είναι οι ακόλουθες⁴:

1. ΑΣ 1: Κόμβος Κ1 με Κόμβο Κ16 (Δυτική Θεσ/νικη).
2. ΑΣ 2: Οδός Πόντου από κόμβο με ΕσΟΔ (Σ. Βενιζέλου) έως ΕξΟΔ.

⁴ Πέρα από τα νέα έργα θα πρέπει να μελετηθούν βελτιώσεις στις συνδετήριες οδούς με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό, όπως π.χ. η οδός Κατσιμίδα που θα παραλαμβάνει και τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο στα πλαίσια της δημιουργίας των δύο «λοβών».

3. ΑΣ 3: Οδός Λαγκαδά από κόμβο Εσωτ. Δακτυλίου έως Εξωτ. Δακτύλιο.
4. ΑΣ 4: Σύνδεση από Εξ. Δακτύλιο στο ύψος του πέρατος του οικισμού Πεύκων, έως Κόμβο με Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο στα Κων/πολίτικα. Η χάραξη θα γίνει με σήραγγα κάτω από το Σείχ-Σου με 2+2 λωρίδες (+ΛΕΑ)⁵.
5. ΑΣ 5: Από κόμβο Κ11(Α) του Εσωτ. Δακτυλίου προς Τριάδι (Α/Κ Τριαδίου Εξωτερικού Δακτυλίου). Πρόκειται για την οδό Θέρμης – Γαλάτιστας.
6. ΑΣ 6: Ε.Ο. Θεσ/νίκης – Μουδανιών, από κόμβο Κ12 (ΕσΟΔ) έως Α/Κ Α11 ΕξΟΔ στη Νέα Ραιδεστό, και από Α/Κ Αεροδρομίου έως Α/Κ Α13 Σχολαρίου.
7. ΑΣ 7: Σύνδεση Αεροδρομίου με Εξωτερική Περιφερειακή (μέσω κόμβου με Ε.Ο. Θεσ/νίκης – Μουδανιών, και σύνδεση σε κόμβο Ν. Ραιδεστού).

2.3.2 Προτεραιότητες οδικών έργων

2.3.2.1 Κριτήρια Επιλογής

Το σύνολο των οδικών Δακτυλίων και των εγκάρσιων συνδέσμων τους που περιγράφηκε παραπάνω αποτελούν ένα λογικό σύνολο Οδικών υποδομών για την πόλη, που έχει μελετηθεί στα πλαίσια αρκετών μελετών στο παρελθόν και μπορεί να θεωρηθεί ως «γενικότερης αποδοχής» και τεκμηρίωσης (πάντα όμως υπό την αίρεση της οριστικής ανάλυσής του από την προαναφερθείσα μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών Μεταφορών).

Στα πλαίσια όμως της άμεσης αξιοποίησης κονδυλίων, διαθέσιμων από το σημερινό ΕΣΠΑ, και λόγω των γνωστών διαδικασιών απορρόφησης των κονδυλίων αυτών, ζητήθηκε από την Επιτροπή να προτείνει προτεραιότητες για οδικά έργα που θα μπορούσαν να προχωρήσουν κατά προτεραιότητα προς υλοποίηση στα πλαίσια και των περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων χρηματοδότησης της παρούσας συγκυρίας.

Για την επιλογή αυτή η Επιτροπή έθεσε τα ακόλουθα κριτήρια:

- 1) Να υπάρχει (με τη λειτουργία των νέων έργων) ουσιαστική λειτουργική αναβάθμιση του σημερινού συστήματος σε τμήματα με ιδιαίτερα κυκλοφοριακά προβλήματα.
- 2) Να διαμορφώνεται με τα έργα αυτά κατά το δυνατόν σε μεγαλύτερο βαθμό «λειτουργία δικτύου», δηλαδή να εντάσσονται τα έργα στη λογική της δημιουργίας των ευρύτερων συνδέσεων και δικτύων που διαμορφώνονται στην

⁵ Υπάρχει σχετική μελέτη από την Εγνατία Οδό ΑΕ, για μια παραπλήσια χάραξη.

περιοχή στο συνολικό πλαίσιο του Στρατηγικού Σχεδίου που περιγράφηκε παραπάνω.

- 3) Να μην διαταράσσεται (κατά το δυνατόν) η σημερινή κυκλοφοριακή λειτουργία του συστήματος,
- 4) Να είναι εφικτή η σε σύντομο χρονικό διάστημα υλοποίηση των έργων κυρίως από πλευράς αναγκαίων διαδικασιών μελέτης και διαγωνισμών, και τέλος
- 5) Να λαμβάνεται μέριμνα για το περιβάλλον και ειδικότερα να προκύπτει ουσιαστική βελτίωση σε ότι αφορά την ποιότητα αέρα στην δομημένη (κυρίως) Θεσσαλονίκη.

2.3.2.2 Πρόταση έργων προτεραιότητας

Με βάση τα παραπάνω κριτήρια η Επιτροπή προτείνει μια σειρά έργων τα οποία ταξινομούνται και εξειδικεύονται ως εξής:

A. Έργα αναβάθμισης και βελτίωσης του σημερινού ΕσΟΔ,

B. Νέα έργα στη λογική της (έναρξης) δημιουργίας και ολοκλήρωσης των 2 Δακτυλίων και των συνδετήριών τους που περιγράφηκε παραπάνω.

Έργα Αναβάθμισης του Σημερινού Εσωτερικού Δακτυλίου

Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται:

1. *Αναβάθμιση του Δυτικού τμήματος* του ΕσΟΔ από τον κόμβο Κ16 (Λαχαναγοράς) έως τον κόμβο Κωνσταντινουπόλεως (Σταυρούπολη). Βελτιώσεις στο τμήμα αυτό έχουν ήδη μελετηθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου αλλά υπογραμμίζονται ιδιαίτερα τα έργα:
 - a. Διαμόρφωση Ανισόπεδων Κόμβων ή Κάτω Διαβάσεων στις επιλεγμένες (από το Υπουργείο) θέσεις των σημερινών ισόπεδων κόμβων στο τμήμα αυτό, και
 - b. Μετατροπή του Κ16 (Λαχαναγορά) σε ανισόπεδο κόμβο, με παράλληλη σύνδεση με Νέο Εμπορευματικό Σταθμό – στρατόπεδο Γκόνου (έργο ήδη δρομολογημένο).
2. *Αναβάθμιση του ΒΑ τμήματος* (με εκτιμώμενη αύξηση της παροχρεωτικής ικανότητας περίπου στο 25%-30%) που θα μπορούσε να επέλθει με βελτίωση συγκεκριμένων προβληματικών σημείων και τμημάτων ως ακολούθως (τα επόμενα αποτελούν ενδεικτική πρόταση – το Υπουργείο πρέπει να μελετήσει και υλοποιήσει τις σχετικές προτεραιότητες):

- a. Διαπλάτυνση τμήματος από Κόμβο Κατσιμίδη έως Κόμβο Επταπυργίου κατά μία λωρίδα στην κατεύθυνση προς Καβάλα (δυτικά), ώστε να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα στην κυκλοφορία που παρατηρείται και εντείνεται λόγω της έντονης ανωφέρειας.
- b. Διαπλάτυνση τμήματος από Κων/πολίτικα έως Κ12 (μετά τον κόμβο Πανοράματος) κατά 1 λωρίδα στην κατεύθυνση προς Καλαμαριά, ώστε να βοηθηθούν εκτός των άλλων και οι κινήσεις πλέξης που λαμβάνουν χώρα στην έξοδο προς τη Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών. Η διαπλάτυνση αυτή θα ενταχθεί στην γενικότερη διαπλάτυνση του τμήματος, και προς τις δύο κατευθύνσεις, που αναφέρεται στα επόμενα σε σχέση με τα έργα ριζικής αναβάθμισης της χωρητικότητας ολόκληρου του Βορειο-Ανατολικού τμήματος της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού.
- c. Δημιουργία δύο λωρίδων εισόδου (λωρίδες επιτάχυνσης) από Πανόραμα (Ελαιώνες) προς κέντρο πόλης (δυτικά) που θα σβήνουν πριν την υπάρχουσα σήραγγα.
- d. Διαμόρφωση κανονικών λωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης στους κόμβους της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού (δεν είναι δυνατές χωρίς αλλαγή ορισμένων τεχνικών έργων).

Σε συνδυασμό με τα ανωτέρω ενδείκνυται και η διαπλάτυνση:

- a. της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών κατά 1 λωρίδα και στους δύο κλάδους της από τον Κ12 μέχρι τους κόμβους Θέρμης και Αεροδρομίου (από 3+3 σε 4+4) και στη συνέχεια μέχρι τον κόμβο Ν. Ρυσίου και Ταγαράδων (από 2+2 σε 3+3). Σε συνδυασμό με αυτό το έργο θα πρέπει να μελετηθούν και οι κατάλληλες κυκλοφοριακές διευθετήσεις σε σημαντικές εξόδους / εισόδους σε παρακείμενες αναπτύξεις.
- b. της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών, κατά 1 λωρίδα, από κόμβο Ν. Ρυσίου και Ταγαράδων έως κόμβο με παλαιά οδό Τριλόφου – Ν. Μουδανιών μετά την Καρδιά στην κατεύθυνση προς Ν. Μουδανιά (ανωφέρεια).

Οι παραπάνω βελτιώσεις αποτελούν επιφανειακές «σημειακές» βελτιώσεις που προτείνονται για άμεση ανακούφιση της υπάρχουσας κατάστασης. Υπόψη της Επιτροπής τέθηκε και μια πιο ριζοσπαστική αναβάθμιση για το ίδιο τμήμα, που περιλαμβάνει κατασκευή γένου «υπερυψωμένου» κλάδου με 2+2 λωρίδες πάνω από την υπάρχουσα περιφερειακή (flyover) στο επίπεδο +1, σε μήκος περίπου 6,5 χλμ (από τον κόμβο των Κων/πολίτικων Ανατολικά έως περίπου τον κόμβο Κ5 Δυτικά).

Η Επιτροπή αντιμετώπισε το προτεινόμενο αυτό έργο ως έργο βελτίωσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας του ΕσΟΔ, που θα πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση

με τις επιφανειακές βελτιώσεις, και δεν θα πρέπει να καθυστερήσει την δημιουργία ή να μειώσει τη σημασία και προτεραιότητα των έργων υποδομής, που συνθέτουν το βασικό οδικό δίκτυο του προτεινόμενου Στρατηγικού σχεδίου (ίδτετε επόμενο υποκεφάλαιο).

Νέα έργα στη λογική της δημιουργίας και ολοκλήρωσης των δύο (2) Δακτυλίων και των συνδετήριών τους

1. Στην κατηγορία αυτή προτεραιότητα δίνεται στην έναρξη κατασκευής του Εξωτερικού Δακτυλίου και της Ακτινικής Συνδετήριου ΑΣ4 με υλοποίηση των παρακάτω νέων έργων:

- I. Πρώτου τμήματος του Εξωτερικού Δακτυλίου (Εξωτερική Περιφερειακή Οδός) που θα συνδέει την Εγνατία Οδό στο ύψος του Γηροκομείου με το τμήμα Κ4-Κ5 στην περιοχή της Ευκαρπίας
- II. Πρώτου τμήματος στα Δυτικά, του Εξωτερικού Δακτυλίου (στη χάραξη του όπως προτείνεται στα προηγούμενα) από τον κόμβο Κ5 της Εσωτερικής Περιφερειακής μέχρι περίπου το ύψος του οικισμού Πεύκα (μήκος περίπου 4 χλμ).
- III. Της Ακτινικής Σύνδεσης 4 (ΑΣ 4) που θα ξεκινάει από το παραπάνω σημείο του ΕξΟΔ και θα συνδέεται πάλι με τον ΕσΟΔ στον κόμβο των Κων/πολίτικων, διασχίζοντας (στο μεγαλύτερο μήκος του σε σήραγγα) το Σείχ-Σου. Ο κλάδος αυτός έχει μελετηθεί σε μια λίγο διαφοροποιημένη μορφή από την Εγνατία Οδός Α.Ε.
- IV. Αναβάθμιση του τμήματος του σημερινού Εσωτερικού Δακτυλίου από Κόμβο Κων/πολίτικων μέχρι το τέλος της (κόμβος Κ12) με διαπλάτυνση κατά 1+1 λωρίδα + ΛΕΑ (αναφέρθηκε ήδη μερικώς ως βελτίωση στα έργα αναβάθμισης του σημερινού ΕσΟΔ).

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι με την κατασκευή των I, II, III και IV παραπάνω επιτυγχάνεται:

- Η (έστω και κατά ένα μικρό τμήμα της) έναρξη κατασκευής του Εξωτερικού Δακτυλίου.
- Η δημιουργία ενός νέου άξονα, που συνδέει την Ανατολική Θεσσαλονίκη και το Αεροδρόμιο με την Δυτική περιοχή της πόλης και την Εγνατία Οδό.
- Ο άξονας αυτός διατρέχει μια περιοχή που διαχωρίζεται ορογραφικά από το κυρίως πολεοδομικό συγκρότημα. Συνεπώς μπορεί να αναμένεται ότι η ρύπανση από τα αυτοκίνητα που θα κινούνται στον άξονα αυτό δεν θα έχει άξια λόγου επιβαρυντική επίδραση στην ποιότητα αέρα της πόλης.

- Η παροχή μιας εναλλακτικής διεξόδου προς το συμφορημένο σήμερα Βορειο-Ανατολικό τμήμα του ΕσΟΔ, η οποία αναμένεται και να ανακουφίσει κυκλοφοριακά το τμήμα αυτό ώστε να μην χρειάζονται ριζικές λύσεις βελτίωσης του πέρα από τις επιφανειακές που προαναφέρθηκαν.

2. *Ολοκλήρωση του Νοτιο-Δυτικού κλάδου της Εσωτερικής Περιφερειακής*, στη μορφή που προτείνεται στα προηγούμενα δηλαδή:

- ✓ Τμήμα Α: Δυτικής εισόδου – Καυταντζόγλου – σύνδεση με Περιφερειακή μέσω Κατσιμίδα, και
- ✓ Τμήμα Β: επέκταση (σε συνέχεια του προηγούμενου τμήματος, ή απ' ευθείας από τον προβλήτα 1) έως Καλαμαριά και σύνδεση, μέσω οδών Καπ. Γκόνη / Πόντου, με το ανατολικό τμήμα του ΕσΟΔ.

Η Επιτροπή δέχεται ότι η υλοποίηση του έργου αυτού θα απαιτήσει μια σειρά μελετών και διαδικασιών, περισσότερο χρονοβόρων από εκείνες που θα απαιτηθούν για το προαναφερθέν προτεινόμενο έργο άμεσης εφαρμογής, ιδίως μετά τη γνωστή κατάληξη του έργου της λεγόμενης «υποθαλάσσιας» αρτηρίας. Με αυτά τα δεδομένα κρίνεται σκόπιμο να προηγηθεί μία ουσιαστική έρευνα για τη βιωσιμότητα και τη λειτουργική ένταξη του έργου στον ιστό της πόλης, που θα διερευνήσει τις επιπτώσεις των εναλλακτικών λύσεων σε επίπεδο περιβαλλοντικού αστικού σχεδιασμού στους κόμβους εισόδου-εξόδου, στην περιοχή του ιστορικού κέντρου, στη νέα παραλία και στην Καλαμαριά. Επειδή όμως, όπως σημειώθηκε παραπάνω, το έργο θα έχει ουσιαστική συνεισφορά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της οδού Νίκης και τη γενικότερη ανάπλαση της γύρω περιοχής του κέντρου της πόλης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι απαραίτητες μελέτες και διαδικασίες πρέπει να υλοποιηθούν εντός πολύ συντόμου χρονοδιαγράμματος.

2.4 Τερματικοί Σταθμοί – Χώροι Στάθμευσης

Η δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, με προτεραιότητα στις παρυφές των κεντρικών περιοχών της πόλης, αποτελεί τόσο για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες όσο και την κυκλοφορία την ενδεδειγμένη πολιτική γιατί ενθαρρύνει την ισορροπημένη χρήση των οδικών υποδομών και ενθαρρύνει τη μετεπιβίβαση και χρήση των Δημοσίων Συγκοινωνιών. Έτσι η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις περιοχές ή τα συγκεκριμένα σημεία εκτιμάται ότι θα έχει ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στην αστική κινητικότητα της Θεσσαλονίκης.

Μέσα από τις πολλές προτάσεις και μελέτες για χώρους στάθμευσης εκτός οδού⁶, η Επιτροπή παραθέτει τον παρακάτω Πίνακα με σειρά έργων που έχουν «ωριμότητα» (με

⁶ Πέραν των αναφερομένων στο κυρίως κείμενο αναφέρθηκαν στην Επιτροπή και θέσεις στις περιοχές:

1. Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ
2. Γεωργικής Σχολής (Δ. Πυλαίας και -κυρίως- Δ. Θέρμης),

την έννοια που της έχει δοθεί γενικότερα στην Έκθεση αυτή) αλλά και σημαντικότητα ως προς τις επιπτώσεις τους. Εννοείται ότι οι υποδομές αυτές στάθμευσης θα πρέπει να μελετηθούν κατά προτεραιότητα ώστε να μπορούν να υλοποιηθούν σύντομα και με διάφορα σχήματα χρηματοδότησης:

1. Υπόγειος χώρος της οδού Ανθέων (έχει μελετηθεί και είναι το πιο ώριμο ίσως έργο στάθμευσης αυτή την περίοδο).
2. Περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου, όπου προτείνεται να χωροθετηθεί τερματικός σταθμός γραμμής Μετρό και Λεωφορείων (δημιουργία πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου)
3. Χώρος στρατόπεδου Παύλου Μελά (χώρος ιδιαίτερα χρήσιμος - χωροθετημένος από τον Ν. 2947/2001),
4. Χώρος περιοχής Λαχανοκήπων μεταξύ οδού Γιαννιτσών και οδού 26^{ης} Οκτωβρίου
5. Πλατεία Χημείου, ΑΠΘ.
6. Περιοχή οδού Μ. Ψελλού, Ν. Ελβετία (κοντά στον σταθμό του Μετρό)
7. Θέατρο Γης (Κατσιμίδα) σε συνδυασμό με επέκταση γραμμών ΟΑΣΘ ή με ειδικά λεωφορεία.
8. Περιοχή Μίκρας (Δ. Καλαμαριάς).
9. Χώροι, εφόσον εξευρεθούν, κατά μήκος του Εσωτερικού και Εξωτερικού Δακτυλίου, όπου θα μπορούσαν να καταλήγουν γραμμές του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Οι παραπάνω χώροι μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των «συγκοινωνιακών» υποδομών της Θεσσαλονίκης, στην ανάπτυξη νοοτροπίας χρήσης των ΜΜΜ, και της μη εισόδου των ΙΧ οχημάτων στο κέντρο. Εννοείται ότι στον κατάλληλο χρόνο θα πρέπει να αναθεωρηθεί και το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών ώστε να υπάρχει η δυνατότητα λεωφορειακής σύνδεσης των προτεινόμενων σταθμών στάθμευσης σε συνδυασμό με το τέλος στάθμευσης και χωρίς κόμιστρο. Παράλληλα, πρέπει να ενισχυθεί και να βελτιωθεί από τους δήμους το μέτρο της δημιουργίας της κατάλληλης σήμανσης και της κατάλληλης τιμολόγησης των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού στους αντίστοιχους χώρους στην περιοχή του κάθε Δήμου.

Απαραίτητο συμπλήρωμα των υποδομών στάθμευσης πρέπει να είναι και η άμεση ολοκλήρωση - υλοποίηση ενός **Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης** για το Δήμο Θεσσαλονίκης (ή τουλάχιστον την κεντρική του περιοχή) και τους άλλους Δήμους, καθώς και η δημιουργία ενός σύγχρονου και αποδοτικού συστήματος παρακολούθησης και επιβολής των απαγορεύσεων στάθμευσης στο πλευρό του δρόμου.

-
3. Πατριαρχικού και περιοχής Κοιμητηρίων (Δ. Θέρμης),
 4. Ευκαρπία και την περιοχή Γηροκομείου δυτικά (π. κοιν. Ευκαρπίας και Δ. Ωραιοκάστρου),
 5. Διάφοροι χώροι του ΟΣΕ δυτικότερα του Ν.Σ. Σταθμού και τμήματα των στρατοπέδων στους δήμους Εύοσμου, Αμπελοκήπων, Μενεμένης, Εχεδώρου, περιοχές κοντά στο σταθμό των ΚΤΕΛ .

Τέλος, η ύπαρξη και δημιουργία υποδομών για τερματικούς σταθμούς εμπορευματικών Μεταφορών των γνωστών Εμπορευματικών Κέντρων είναι επίσης μια αναγκαιότητα για τη Θεσσαλονίκη που θα πρέπει να σταθμιστεί προσεκτικά σε σχέση με τις υφιστάμενες ήδη τέτοιες υποδομές (ιδιωτών) και τη ζήτηση σε βάθος χρόνου. Το εμπορευματικό Κέντρο που προωθείται για τον χώρο του Στρατοπέδου Γκόνη είναι μια θετική και αποδεκτή προοπτική ιδίως αν συνδυαστεί με τους χώρους του ΟΛΘ σε μια κοινή πρωτοβουλία ΟΣΕ / ΟΛΘ.

3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Για την προώθηση των προτάσεών της και την υλοποίηση των σχετικών έργων, η Επιτροπή επιθυμεί να επαναλάβει και τονίσει ότι το έργο της και η παρούσα έκθεση αποτελούν την αρχή και όχι το τέλος μιας διαδικασίας. Υπάρχει ανάγκη να γίνουν άμεσα και συστηματικά βήματα σε μια διαδικασία υλοποίησης, που θα γίνει συναινετικά και συστηματικά, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς και οργανισμούς της περιοχής, την τοπική κοινωνία και τον τεχνικό κόσμο της περιοχής.

Κατά τη γνώμη μας υπάρχουν τρεις ενέργειες που πρέπει να προωθηθούν παράλληλα, δεδομένου ότι οι χρόνοι που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση της κάθε μιας εκτιμάται ότι θα δώσουν τη δυνατότητα «διορθώσεων» και «επεμβάσεων» στις αρχικές μορφές των έργων αν αυτό κριθεί αναγκαίο από κάποιο από τα άλλα παράλληλα στάδια:

- A) Θέση σε διαδικασία διαβούλευσης της παρούσας Έκθεσης και του προτεινόμενου από αυτήν Σχεδίου ώστε να προκύψει το αναφερόμενο στην εισαγωγή, «**Συναινετικό Πλαίσιο Αναφοράς**» για τον **Στρατηγικό Σχεδιασμό Υποδομών Μεταφορών** της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης που θα ακολουθήσει.
- B) Άμεση προώθηση των μελετών Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών Μεταφορών και της ΣΜΠΕ (Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) για την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης. Όπως ήδη αναφέρθηκε οι μελέτες αυτές θα οριστικοποιήσουν – εξειδικεύσουν – αξιολογήσουν - και ποσοτικοποιήσουν όλα τα μεγέθη, και εναλλακτικές μορφές και συνδυασμούς συγκοινωνιακών υποδομών και συστημάτων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης. Απαιτείται ένας αριθμός τεσσάρων έως πέντε (4-5) συμβάσεων για παροχή υπηρεσιών συμβούλου και εκπόνηση των συνδεδεμένων μελετών Σχεδιασμού όπως «έρευνα των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων και συλλογή στοιχείων φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας και άλλες εξειδικευμένες έρευνες με χρήση ερωτηματολογίων», «ανάπτυξη καταλλήλων μαθηματικών μοντέλων Σχεδιασμού», «Διαμόρφωση – αξιολόγηση των Δικτύων και έργων του Σχεδίου». Οι προδιαγραφές των μελετών και των συμβάσεων αυτών είναι πρακτικά έτοιμες, απαιτείται μόνο μια μικρή αναμόρφωση και προσαρμογή στα νέα δεδομένα που ισχύουν. Εκτιμώμενος χρόνος εκπόνησης, μετά την ανάθεση, 12-15 μήνες.

Τα παραπάνω είναι ουσιαστικά αντικείμενο του ΣΑΣΘ και με την ευρύτερη έννοια του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ, απαιτείται όμως συνεργασία με τον ΟΡΘΕ σε θέματα χρήσεων γης και πολεοδομικών δεδομένων. Με τα σημερινά δεδομένα και με τη μη ύπαρξη Διαχειριστικής επάρκειας στο ΣΑΣΘ, οι σχετικοί διαγωνισμοί θα μπορούσαν να προκηρυχθούν και να παρακολουθούνται από την ΕΟΑΕ με την συνδρομή του ΣΑΣΘ (και του ΟΡΘΕ).

- Γ) Προώθηση – ανάθεση ορισμένων εξειδικευμένων μελετών που θα αφορούν κρίσιμα (προτεινόμενα) έργα προτεραιότητας ώστε να διακριβωθούν τα ακριβή τεχνικά και οικονομικά τους στοιχεία και να συνταχθούν οι απαραίτητες προδιαγραφές για την προκήρυξη των διαγωνισμών κατασκευής τους. Οι παραπάνω μελέτες πρέπει να είναι σε επίπεδο μελέτης αναγνώρισης και θεωρούνται απαραίτητες για την ωρίμανση των έργων και την εξασφάλιση της βέλτιστης αξιοποίησης της υπάρχουσας χρηματοδότησης. Τα έργα για τα οποία (κατ' ελάχιστον) πρέπει να προωθηθούν αυτές οι μελέτες είναι:
1. Τα έργα επιφανειακών βελτιώσεων στο Βορειοανατολικό τμήμα του ΕσΟΔ (Κ5 έως Κ12).
 2. Τα έργα έναρξης του ΕξΟΔ που αναφέρονται στα σημεία I – IV παραπάνω.
 3. Η υλοποίηση του Νοτιο-Δυτικού τμήματος του ΕσΟΔ όπως περιγράφηκε στο 2.3.1.1/3 παραπάνω και συγκεκριμένα: του Τμήματος Α' (Δυτική είσοδος – Κατσιμίδα – σύνδεση με Βορειο-Ανατολικό τμήμα ΕσΟΔ), και του Τμήματος Β' μέχρι Καλαμαριά και σύνδεση προς Μίκρα (τόσο σαν επέκταση του προηγούμενου Τμήματος Α' όσο και σαν νέα (υποθαλάσσια) χάραξη απ' ευθείας από τη Δυτική είσοδο προς Καλαμαριά).
 4. Οι δύο ανισόπεδοι κόμβοι στο Δυτικό τμήμα του ΕσΟΔ (αναβάθμιση τμήματος Κ16 – Κ5).

Θεσσαλονίκη, Αύγουστος 2010

Η Επιτροπή

1. Γ. Γιαννόπουλος
2. Ν. Καλογήρου
3. Σ. Λαμπρόπουλος
4. Α. Μουρατίδης

5. Ν. Μουσιόπουλος

6. Π. Παπαϊωάννου

7. Π. Σταθακόπουλος

Παράρτημα Ι

Πίνακας κυριοτέρων Συγκοινωνιακών και Κυκλοφοριακών Μελετών Μεγάλων Έργων Θεσσαλονίκης

1. "Έρευνα Χαρακτηριστικών των Μετακινήσεων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και στην Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης", που ανατέθηκε στην Ερευνητική Ομάδα Μεταφορών του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ. το 1987 από τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης.
2. "Έρευνα για την σκοπιμότητα και τα επιθυμητά χαρακτηριστικά μέσου μαζικής μεταφοράς σε σταθερή τροχιά στην πόλη της Θεσσαλονίκης" που ανατέθηκε στην Ερευνητική Ομάδα Μεταφορών του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ. το 1987 από τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης.
3. «Λειτουργικά Χαρακτηριστικά και Εκμετάλλευση του Μετρό Θεσσαλονίκης, Προμελέτης Μετρό Θεσσαλονίκης», Δήμος Θεσσαλονίκης, 1989
4. «Χάραξη Μετρό Θεσσαλονίκης, Προμελέτης Μετρό Θεσσαλονίκης», Δήμος Θεσσαλονίκης, 1990
5. «Προκαταρκτική Μελέτη Δικτύου Ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Θεσσαλονίκης», Δήμος Θεσσαλονίκης, 1990
6. «Αμαξοστάσιο Μετρό Θεσσαλονίκης, Προμελέτης Μετρό Θεσσαλονίκης», Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., 1991
7. "Κυκλοφοριακή μελέτη πεζοδρόμησης τμημάτων οδών στην κεντρική περιοχή Θεσσαλονίκης και στην περιοχή του ιστορικού – εμπορικού κέντρου, Λαδάδικα Θεσσαλονίκης", ΟΡΘΕ, 1992
8. "Κυκλοφοριακή μελέτη περιοχής μεταξύ των οδών Εγνατίας – Αγγελάκη – Ν.Γερμανού – Π.Μελά - Π.Π.Γερμανού", Δήμος Θεσσαλονίκης, 1994
9. «Οικονομοτεχνική Μελέτη Έργων Ανάπτυξης Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης», Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, 1995
10. "Διερεύνηση δυνατοτήτων για Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις με στόχο την περιβαλλοντική ανάπλαση του εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης", Ερευνητικό Έργο που ανατέθηκε στον Τομέα Συγκοινωνιών και Οργάνωσης από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, 1995.

11. “Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Διεθνούς Αεροδρομίου “ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ” Θεσσαλονίκης”, έργο που ανατέθηκε από την ΥΠΑ στον Τομέα Συγκοινωνιών και Οργάνωσης, 1995.
12. “Έρευνά Κατάρτισης Οικονομικού και Οργανωτικού Σχεδιασμού, Ανάπτυξης Πολιτικής Στάθμευσης του Κρατικού Αερολιμένα “ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ” Θεσσαλονίκης”, έργο που ανατέθηκε από την ΥΠΑ στον Τομέα Συγκοινωνιών και Οργάνωσης, 1998, (Κύριος Ερευνητής)
13. “Μελέτη Υποθαλάσσιας Αρτηρίας παράκαμψης του κέντρου της Θεσσαλονίκης”, που ανατέθηκε σε Κοινοπραξία Γραφείων Μελετών από την Περιφερειακή Διεύθυνση Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, Θεσσαλονίκη 1996
14. “Προκαταρκτικής μελέτη για την Εκτίμηση της Επιβατικής κίνησης του Μετρό Θεσσαλονίκης, Κοινοπραξία ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, Θεσσαλονίκη.
15. “Ειδική Κυκλοφοριακή Μελέτη της Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης“, Θεσσαλονίκη 1996-97
16. “Ένιαίο Σχέδιο Πολιτικής Στάθμευσης Δήμου Θεσσαλονίκης”, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης – Εργ Συγκοινωνιακής τεχνικής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, για λογαριασμό του Δήμου Θεσσαλονίκης, 1996 – 98
17. **Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας ΠΣΘ και ΠΖΘ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, 1998-2000**
18. «Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας», ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΜΕΠ, 1998
19. Κοινωνικο-οικονομικής Ανάλυση και Πολυκριτηριακή Ανάλυση του έργου της “Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης“, Θεσσαλονίκη 1999.
20. Αναδιάρθρωση Λεωφορειακών Γραμμών Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, 2000

21. Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου για την «Υποβοήθηση της ΕΥΔΕ/ΟΑΠ για την συμπλήρωση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής μελέτης της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης με Έρευνα Δηλωμένων Προτιμήσεων», ΥΠΕΧΩΔΕ, 2003
22. «Σκοπιμότητα, εφικτότητα και εφαρμογή Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων σε σημαντικούς άξονες του Π.Σ.Θ.», ΟΡ.ΘΕ. – Σ.Α.Σ.Θ., Μάιος 2003
23. Ανάθεση μελέτης από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ με τίτλο «Παράμετροι Σχεδιασμού του Μετρό Θεσσαλονίκης στα πλαίσια της Γενικής Ανασκόπησης και Διαμόρφωσης ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης του Μετρό Θεσσαλονίκης», 2003
24. Ανάθεση από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ για την «Παροχή Τεχνικών Υπηρεσιών - Εκπόνηση Μελέτης Τεχνικής Αξιολόγησης για το Μετρό Θεσσαλονίκης (Κυκλοφοριακή και Οικονομική Μελέτη)» 2004-2005
25. Παροχή Υπηρεσιών για την «Αναθεώρηση – Επικαιροποίηση Προβλέψεων Κυκλοφορίας και Εσόδων της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης», ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ/ΕΥΔΕ-ΟΑΠ, 2005
26. «Μελέτη Σκοπιμότητας Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης Α' Φάση», ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, 2007
27. ΟΡΘΕ, Μελέτη «Επικαιροποίησης Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 2007-2009
28. «Ανάθεση Καθηκόντων Συμβούλου για την υποστήριξη της Διεύθυνσης Μελετών της ΕΟΑΕ, στην εκπόνηση της Β' Φάσης της Μελέτης Σκοπιμότητας καθώς και της μελέτης κυκλοφοριακής ανάλυσης λειτουργίας σε όλο το μήκος της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης», ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ, 2009