

Θεσσαλονίκη, 05/11/2010,  
Αρ. Πρωτ.: 35

**Προς:**

**ΤΕΕ / ΤΚΜ**

**Μ. Αλεξάνδρου 49**

**Τ.Κ. 54643, Θεσσαλονίκη**

α) Γραφείο Προέδρου

Fax: 2310 883110

β) Διοικούσα

γ) Τμήμα Επιστημονικών και Αναπτυξιακών Θεμάτων

τηλ. 2310883124

E-mail: laskarid@central.tee.gr

**Θέμα: Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης για το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020**

Ανταποκρινόμενοι στην πρόσκληση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για συμμετοχή του Περιφερειακού Τμήματος Βόρειας Ελλάδας (ΠΤΒΕ) του ΣΕΜΠΧΠΑ στη διαβούλευση του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη και πριν αναπτύξουμε τις προτάσεις μας για το σχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών -σύμφωνα με την προτεινόμενη από το ΤΕΕ/ΤΚΜ δομή, προς διευκόλυνση της διαδικασίας διαβούλευσης- θα θέλαμε να διατυπώσουμε ορισμένες σκέψεις επί της αρχής για τη διαδικασία κατάρτισης του ΕΣΣΥΜ-Θ και την ουσία της διαβούλευσης.

Το ΕΣΣΥΜ-Θ προτείνει ένα σύνολο έργων υποδομών μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη που εντάσσονται σε τρεις κατηγορίες, ήτοι τις «Δημόσιες Συγκοινωνίες» τις «Οδικές Υποδομές» και τους «Τερματικούς Σταθμούς – Χώρους Στάθμευσης». Στη συνέχεια προχωρά σε μια πρόταση προτεραιοποίησης των έργων σε κάθε τομέα. Δηλαδή η εκροή του Σχεδίου είναι ένας κατάλογος έργων προτεραιότητας.

Δεδομένου αυτού του χαρακτήρα του Σχεδίου, είναι προφανές ότι το αντικείμενο της διαβούλευσης περιορίζεται αποκλειστικά στην επιβεβαίωση ή όχι της κατασκευής προαποφασισμένων έργων, τα οποία είναι ιδιαίτερα δυσδιάκριτο από ποιες κατευθύνσεις πολιτικής προέρχονται, σε ποια στρατηγική βασίζονται και σε ποιο πλαίσιο σχεδιασμού εντάσσονται. Τον ισχυρισμό αυτό ενισχύει και η προτεινόμενη δομή υποβολής των προτάσεων από το ΤΕΕ/ΤΚΜ, ως υπεύθυνο της διαβούλευσης, η οποία αντιστοιχεί στις εκροές του Σχεδίου, δηλαδή τις προτάσεις έργων και την προτεραιοποίησή τους. Συνεπώς, παρά τις αναφορές περί δημοκρατικού διαλόγου και εξασφάλισης της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης, η διαβούλευση περιορίζεται στην επιλογή a-la-carte μεταξύ έργων:

- με την επιβεβαίωση ή πρόταση αλλαγής των έργων προτεραιότητας, ή/και
- με τη διατύπωση προτάσεων έργων που δεν έχουν συμπεριληφθεί στο ΕΣΣΥΜ-Θ.

Η συγκεκριμένη διαδικασία δε φαίνεται να συμβαδίζει με την έννοια του ορθολογικού και συμμετοχικού σχεδιασμού. Παρόλα αυτά, το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ, επιδιώκοντας να συμβάλει εποικοδομητικά στο όλο εγχείρημα, θα προσπαθήσει να αναδείξει τις πραγματικές παραμέτρους του σχεδιασμού.

## 1. Αξιολόγηση της στρατηγικής του ΕΣΣΥΜ-Θ

Το Σχέδιο διαπνέεται από μια μεγαλεπήβολη λογική υποδομών μεταφορών, κυρίως οδικών, αν όχι ξεπερασμένη τότε σίγουρα κατάλληλη για κάποιο άλλο μείγμα κοινωνικοοικονομικών συνθηκών. Το σχέδιο επικεντρώνεται σε βαριές, χρονοβόρες και κοστοβόρες υποδομές, που δε συνάδουν με τις παρούσες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και την τάση που παρατηρείται παγκοσμίως για μείωση των πωλήσεων αυτοκινήτων, στροφή προς εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, μείωση της ζήτησης για προαστιακή κατοικία κλπ. Οι τάσεις αυτές φαίνεται πως δεν αποτελούν παροδικά φαινόμενα του οικονομικού κύκλου<sup>1</sup>, αλλά στοιχεία που ενισχύουν τις αντιλήψεις για αλλαγή προς περισσότερο έξυπνα και βιώσιμα πρότυπα μετακίνησης και κατοικίας<sup>2</sup>. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, ο ΣΑΣΘ και άλλοι φορείς καθώς και μια σειρά από δημοσιεύματα του τύπου καταγράφουν σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου σε άλλοτε μποτιλιαρισμένους οδικούς άξονες της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας και μια αύξηση στις μετακινήσεις με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς<sup>3</sup>.

Τα παραπάνω δεδομένα δε φαίνεται να λαμβάνονται υπόψη στο ΕΣΣΥΜ-Θ το οποίο δόθηκε σε διαβούλευση. Αντίθετα το ΕΣΣΥΜ-Θ συγκεντρώνει προτάσεις είτε προγενέστερων μελετών είτε αυταπόδεικτων χρόνιων «αιτημάτων» της πόλης, που στην καλύτερη περίπτωση βασίζονται σε δεδομένα και στατιστικά στοιχεία της προηγούμενης δεκαετίας, τα οποία δεν ήταν όμως σε θέση να προβλέψουν τις αλλαγές στις τάσεις που επέφερε το σημείο καμψής της χρηματοοικονομικής – και όχι μόνο – κρίσης. Επιπλέον απουσιάζει η εξέταση περισσότερο «έξυπνων» λύσεων. Για παράδειγμα, αντί να επιδιώκεται η μεγιστοποίηση της χρησιμοποίησης της υπάρχουσας χωρητικότητας των οδικών υποδομών και η υλοποίηση περιορισμένων αλλά υψηλής αποδοτικότητας παρεμβάσεων, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση σε μια μεγάλης κλίμακας επέκταση των οδικών υποδομών με χαρακτήρα περιαστικών αυτοκινητοδρόμων, στα πρότυπα περιοχών ραγδαίας προαστιοποίησης και αστικής εξάπλωσης, προτύπων που πλέον βαδίζουν προς τη δύση τους. Επίσης, στα έργα προτεραιότητας μέσω σταθερής τροχιάς δεν αναδεικνύονται με σαφήνεια<sup>4</sup> οι λύσεις μαζικής μετακίνησης χαμηλού κόστους αλλά υψηλής αποτελεσματικότητας, όπως συστήματα ελαφρού σιδηροδρόμου<sup>5</sup>, έναντι των επεκτάσεων του μετρό. Τέλος, αντί, να δίνεται προτεραιότητα στην προσαρμογή στις νέες συνθήκες με την άμεση και αποτελεσματική ικανοποίηση του βασικού δικαιώματος των πολιτών για κινητικότητα, **μόνο το 40%** του

---

<sup>1</sup> Florida R., 2010, The Great Reset: How New Ways of Living and Working Drive Post-Crash Prosperity, Harper

<sup>2</sup> Εδαφική Ατζέντα της Ε.Ε. και Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις. Συμβούλιο Υπουργών, Μάιος 2007.

<sup>3</sup> Ενδεικτικά: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=202189>,  
<http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=61136>

<sup>4</sup> τουλάχιστον σε λεκτικό επίπεδο.

<sup>5</sup> Ακόμα και η πρωτεύουσα της αυτοκίνησης, το Ντιτρόιτ, βασισμένο μέχρι σήμερα μόνο στα λεωφορεία, επιλέγει πλέον συστήματα LRT.

συνολικού κόστους κατευθύνεται στις υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ποσοστό το οποίο είναι πλασματικά προσαυξημένο (βλ. παρακάτω στην ενότητα «Χρηματοδότηση»).

## 2. Αξιολόγηση των γενικών αρχών του ΕΣΣΥΜ-Θ

Ως γενικές αρχές του ΕΣΣΥΜ-Θ αναφέρονται οι εξής:

- i. Εστίαση στα συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, επίκεντρο τα μέσα μαζικής μεταφοράς και λοιποί τρόποι μετακίνησης που δε βασίζονται στο Ι.Χ.*
- ii. Ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός*
- iii. 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.*
- iv. Λογική ολοκλήρωσης «Δικτύου» και «συστήματος κινητικότητας» για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της.*

Το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ συμφωνεί με τις βασικές αρχές και τη φιλοσοφία του σχεδιασμού όπως αποτυπώνονται στο κεφ.1.3. της έκθεσης. Όμως αυτές ακυρώνονται στη πράξη:

- με την φανερά αναλυτικότερη περιγραφή των έργων οδικών υποδομών σε σχέση με τις υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,
- με την αναλογία (τουλάχιστον) 60-40 της χρηματοδότησης υπέρ των οδικών υποδομών,
- με τη σαφώς υψηλότερη προτεραιοποίηση των οδικών έργων στο χρονοδιάγραμμα της έκθεσης,
- με την εφαρμογή, εν τέλει, της θεωρίας των ιεραρχικών δικτύων.
- με την καταλυτική επικράτηση της «σκιάδους» αρχής της απορρόφησης των πόρων του ΕΣΠΑ μέσω της προτεραιότητας σε «ώριμα» έργα, έναντι της ποιότητας του σχεδιασμού.

Το ΠΤΒΕ – ΣΕΜΠΧΠΑ θεωρεί απαραίτητο να αναθεωρηθεί το περιεχόμενο του προτεινόμενου σχεδίου, ώστε να εξασφαλιστεί η ελάχιστη απαραίτητη εσωτερική συνοχή του με τις γενικές αρχές που τίθενται από το ίδιο. Επιπλέον στις **γενικές αρχές** του ΕΣΣΥΜ-Θ θεωρούμε ότι είναι αναγκαίο και σκόπιμο να περιληφθούν οι εξής:

- I. Οι Χωρικές Προτεραιότητες για την Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιοχή όπως προκύπτουν – ή θα προκύψουν – από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το Περιφερειακό Πλαίσιο και την αναθεώρησή του, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και την αναθεώρησή του, το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και την αναθεώρησή του.
- II. Η αρχή της συμπαγούς πόλης και του περιορισμού της αστικής διάχυσης.
- III. Η αρχή της πολυκεντρικής οργάνωσης των αστικών περιοχών.
- IV. Η αρχή των σύνθετων ευέλικτων δικτύων μεταφορών.
- V. Η αλλαγή της αναλογίας των μετακινήσεων μεταξύ Ι.Χ. και ΜΜΜ υπέρ των τελευταίων.
- VI. Η προσπάθεια για αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτών προς τον περιορισμό της χρήσης Ι.Χ.

Επιπρόσθετα το ΕΣΣΥΜ-Θ θέτει ορισμένα κριτήρια βάσει των οποίων γίνεται η πρόταση για τα έργα και την προτεραιοποίησή τους. Το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ συμφωνεί με αυτά τα κριτήρια αλλά και σε αυτήν την περίπτωση ακυρώνονται στην πράξη. Το μόνο κριτήριο που φαίνεται να ακολουθείται με συνέπεια είναι αυτό του βαθμού "ωριμότητας" το οποίο σημειωτέον είναι το λιγότερο σαφές και αξιόπιστο. Σύμφωνα με το ίδιο το ΕΣΣΥΜ-Θ η ωριμότητα ορίζεται **έστω** με τη μορφή **αρχικής** θεώρησης και ανάλυσης του έργου από κάποια μελετητική δραστηριότητα<sup>6</sup>.

### 3. Δημόσιες Συγκοινωνίες

Όσον αφορά τις προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν στον τομέα των Δημοσίων Συγκοινωνιών θα θέλαμε να επισημάνουμε τα εξής:

- i. Θα πρέπει να υπάρξει στροφή στα Ποιοτικά Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών - ΠΣΑΣ (σύγχρονο Τραμ/Τροχιόδρομος, ελαφρύς σιδηρόδρομος, περιαστικός/προαστιακός σιδηρόδρομος). Εκτός από τις άμεσες θετικές επιπτώσεις στην κινητικότητα, το περιβάλλον και την ενεργειακή αποδοτικότητα, αυτά τα ποιοτικά συστήματα συγκοινωνιών ασκούν σημαντικές έμμεσες αλλά μετρήσιμες θετικές επιδράσεις στην πράσινη οικονομία και την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, τη συνοχή, την αστική αναζωογόνηση και την κλιματική αλλαγή. Τα ΠΣΑΣ μπορούν να αποτελέσουν καταλύτη για αειφόρο ανάπτυξη, παρέχοντας επίσης νέες ευκαιρίες απασχόλησης και δημιουργώντας συνθήκες πολλαπλασιαστή.
- ii. Η «περιαστική» και η «λοιπή περιοχή» της Θεσσαλονίκης δεν προβλέπεται να εξυπηρετηθούν με μέσα σταθερής τροχιάς, ενώ η «ραχοκοκαλιά» του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών - το σύστημα των «γραμμών Μετρό ή άλλων μέσων σταθερής τροχιάς» - περιορίζεται στο ΠΣΘ. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη των τελευταίων 2 δεκαετιών και τις τάσεις πληθυσμιακής εξέλιξης των δήμων της "περιαστικής" και "λοιπής περιοχής" της Θεσσαλονίκης, κρίνεται ότι το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς είναι χωρικά ανεπαρκές και μη ολοκληρωμένο.
- iii. Η παραθαλάσσια χάραξη του μέσου σταθερής τροχιάς μεταξύ Καλαμαριάς - αεροδρομίου πρέπει να γίνει με αυστηρά περιβαλλοντικά κριτήρια και σε συμβατότητα με τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των παράκτιων περιοχών της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης από τον ΟΡΘΕ και το ΥΠΕΚΑ.
- iv. Δε γίνεται επαρκής αναφορά στον Προαστιακό-Περιφερειακό σιδηρόδρομο, που εντάσσεται στις προτάσεις για τα μεγάλα έργα υποδομής του ΥΠΕΚΑ στο πρόγραμμα «Θεσσαλονίκη 2012» και στα πορίσματα της Διατμηματικής Επιτροπής των Περιφερειακών Τμημάτων του ΤΕΕ για τη Σιδηροδρομική Εγνατία.

---

<sup>6</sup> Ειδικότερα, δεν προκύπτει σαφής υψηλότερη ωριμότητα των οδικών έργων έναντι των έργων Δημοσίων Συγκοινωνιών. Σύμφωνα με τις παρουσιάσεις και τα χρονοδιαγράμματα, σε όλα τα οδικά έργα αναφέρεται η απαίτηση μελέτης και υπολογίζονται οι αντίστοιχοι χρόνοι, ενώ και στο κείμενο του ΕΣΣΥΜ-Θ αναφέρονται σημαντικές απαιτήσεις υποστηρικτικών μελετών.

### Άλλες Προτάσεις

- i. Εξασφάλιση συνδέσεων μεταξύ των σημαντικότερων πόλων της πόλης με ΜΜΜ ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης. Συνδυασμός πόλων με κόμβους συγκοινωνιών ή σταθμούς μετεπιβίβασης. (πχ. ΚΤΕΛ – Σιδηροδρομικός Σταθμός – Λιμάνι – Αεροδρόμιο, Πανεπιστήμια – ΤΕΙ, χώροι επαγγελματικής εγκατάστασης – ΒΕΠΕ – ΔΕΘ - ζώνη καινοτομίας – συγκεντρώσεις κτιρίων γραφείων, Δημόσιες Υπηρεσίες – Νοσοκομεία, Αγορές – Εμπορικά Κέντρα).
- ii. Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς στα προάστια και στις προς πολεοδόμηση περιοχές, ταυτόχρονα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό τους. Ανάλογες περιπτώσεις ανάπτυξης μέσων σταθερής τροχιάς έχουμε στην Κοπεγχάγη και στη Στοκχόλμη όπου η πολιτική για την αστική αιφορία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον προσανατολισμό προς το σιδηρόδρομο. Η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου μπορεί να συνδυάζεται με την προώθηση νέων μορφών χωρικής ανάπτυξης και κυρίως με την πολυκεντρική ανάπτυξη σε επίπεδο περιφέρειας<sup>7</sup>.
- iii. Ενσωμάτωση της δημοτικής και διαδημοτικής συγκοινωνίας, με εξασφάλιση των δικτυακών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων πολεοδομικών κέντρων. όπως κάθετες συνδέσεις εντός του ΠΣΘ και σύνδεση μεταξύ περιφερειακών κέντρων.
- iv. Εξέταση της δημιουργίας μέσου σταθερής τροχιάς προς Χαλκιδική παράλληλα με τη μελέτη διαπλάτυνσης της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών.
- v. Εξέταση της δυνατότητας λειτουργίας του μετρό και επιφανειακά ως μοντέρνου τραμ, ώστε να μην απαιτείται ιδιαίτερη λωρίδα κυκλοφορίας<sup>8</sup>.
- vi. Διερεύνηση της σκοπιμότητας και σύγκριση του κόστους - οφέλους μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων μέσων σταθερής τροχιάς σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος.
- vii. Βελτίωση του Επιπέδου Εξυπηρέτησης των υφιστάμενων ΜΜΜ και συγκεκριμένα των λεωφορείων.
- viii. Ενσωμάτωση στο σχεδιασμό των υποδομών και εναλλακτικών μέσων μετακινήσεων όπως διαδρόμων πεζής μετακίνησης και πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και υποδομών σημείων ενοικίασης-στάθμευσης ποδηλάτων, θαλάσσια συγκοινωνία και συνδέσεις με υπόλοιπα μέσα μετακίνησης. Π.χ. στην κατασκευή του υπάρχοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων δεν εξετάστηκε η συνύπαρξη με τα λεωφορεία και σε ορισμένες περιπτώσεις δε μπορεί να κατασκευαστεί λεωφορειολωρίδα γιατί σημαντικό τμήμα του οδοστρώματος έχει καταληφθεί από τον ποδηλατόδρομο.  
Δίκτυο πεζοδρόμων αρχικά στο ιστορικό κέντρο και εν συνεχεία διασύνδεση αυτού, μέσω ακτινωτών αξόνων για πεζούς, με τα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα και τους περιφερειακούς δήμους.  
Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων παράλληλα με το δίκτυο πεζοδρόμων με ταυτόχρονη προώθηση μέτρων ενθάρρυνσης της χρήσης του ποδηλάτου.

---

<sup>7</sup> Γιαννακού Α. και Νάτσινας Θ., (2005) «Προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο στην Κεντρική Μακεδονία και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης», στο 2ο Διεθνές Συνέδριο Ανάπτυξης Σιδηροδρομικών Μεταφορών: Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, σελ. 295-304.

<sup>8</sup> Για παράδειγμα στο Dortmund.

- ix. Εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ.
- x. Οργάνωση εκστρατείας ενημέρωσης του κοινού, ώστε να ευαισθητοποιηθεί για το δικαίωμά του στη κινητικότητα και να αλλάξει συμπεριφορά έναντι των ΜΜΜ και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.
- xi. Κίνητρα στους πολίτες για τη χρήση των ΜΜΜ μέσω νέων υποδομών συστημάτων τιμολόγησης, όπως εφαρμογή συστήματος SMART CARD. Η εμπειρία του εξωτερικού δείχνει ότι πέραν της δημιουργίας ενός φορέα ΜΜΜ, είναι σημαντική και η καθιέρωση κοινών τιμολογίων και εισιτηρίων σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον απαιτείται τιμολογιακός συντονισμός μεταξύ χώρων στάθμευσης – ΟΑΣΘ (ή άλλου φορέα) με διαφορετική αντιμετώπιση χώρων στάθμευσης στις παρυφές του κέντρου (κάτοικοι) και στην περιφέρεια (σύνδεση με Μετρό).
- xii. Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας - εγκατάσταση και λειτουργία κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας για όλο το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Έξυπνα τεχνολογικά συγκοινωνιακά συστήματα π.χ. για την απόδοση προτεραιότητας στους σηματοδότες στα ΜΜΜ (λεωφορεία κινούμενα σε λεωφορειολωρίδες και επίγεια μέσα σταθερής τροχιάς).

#### **4. Οδικές Υποδομές**

Αναφορικά με τις οδικές υποδομές και τις προτεραιότητες που προτείνονται δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθούν αν δεν υπάρχουν σημαντικά στοιχεία, όπως φόρτοι, ατυχήματα, κλπ. Για να υπάρξει η δυνατότητα ουσιαστικής γνωμοδότησης θα πρέπει να δημοσιευθούν στοιχεία σχετικά με τις μελέτες σκοπιμότητας, με τις προβλέψεις για τις μελλοντικές επεκτάσεις των έργων προς περιοχές που δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον αρχικό σχεδιασμό, με την ύπαρξη νέων κυκλοφοριακών μετρήσεων λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα σημερινά δεδομένα και χαρακτηριστικά της πόλης, όσο και του γενικότερου οικονομικού κλίματος. Τα όποια έργα προτείνονται θα πρέπει να έχουν το χαρακτήρα ολοκληρωμένης παρέμβασης με στόχο τη μείωση των ατυχημάτων, την αποσυμφόρηση του κέντρου και την αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μεταφορική ικανότητα που θα εξασφαλίζουν τη συνεχή και ασφαλή ροή των οχημάτων. Ταυτόχρονα θα πρέπει να προνοούν την ομαλή κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τη δημιουργία ικανού αριθμού νόμιμων θέσεων στάθμευσης και τις αξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης για πεζούς και ποδηλάτες.

Βρισκόμαστε σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης και επομένως θα πρέπει οι στόχοι του ΕΣΣΥΜ-Θ να είναι ρεαλιστικοί, ώστε να μην επαναληφθούν λάθη του παρελθόντος. Για παράδειγμα, η ζεύξη του Θερμαϊκού είναι ένα έργο το οποίο απαιτεί μεγάλο κόστος και επιπλέον για να είναι αποδοτικό θα πρέπει να ολοκληρωθούν μια σειρά άλλων χωρικών παρεμβάσεων στρατηγικού χαρακτήρα.

Αυτό που φαίνεται να αγνοείται στις προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ για τις οδικές υποδομές είναι το φαινόμενο της γέννησης νέων μετακινήσεων που επιφέρει η κατασκευή κάθε νέας υποδομής, αποτυγχάνοντας έτσι, εν μέρει, να επιλύσει τα προβλήματα για τα οποία αρχικά σχεδιάστηκε. Επιπλέον η υλοποίηση των σχετικών κλάδων ΕΣΟΔ και ΕΞΟΔ θα οδηγήσει σε έκρηξη της αστικής κάλυψης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης λόγω των μεταβολών των ισοχρόνων στις ζώνες ημερησίων μετακινήσεων.

## 5. Στάθμευση

Αναφορικά με τη Στάθμευση, θα πρέπει να εξεταστεί αν οι χώροι που προτείνονται και που υπάρχουν στην παλιά Κυκλοφοριακή Μελέτη προσφέρουν τα οφέλη που πρόσφεραν πριν από 10 χρόνια. Ο χαρακτήρας της πόλης έχει αλλάξει και αλλάζει συνεχώς. Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης θα πρέπει να εντάσσεται σε γενικότερες στρατηγικές και προγράμματα ανάπλασης και να έχει σα γνώμονα τη συνέργια πολεοδομικού - χωρικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών. Λόγω της συνέργιας αυτής, επάγεται ότι εκτός από τους περιφερειακούς οργανωμένους χώρους στάθμευσης, θα πρέπει οργανωμένοι χώροι στάθμευσης να υπάρχουν και εντός του ιστορικού κέντρου για τους παρακάτω λόγους, πάντα με αποφυγή της κατασκευής επιφανειακών χώρων οι οποίοι καταναλώνουν αστική γη εις βάρος άλλων λειτουργιών ή χρήσης πρασίνου:

- Δεδομένου ότι από το ΥΠΕΚΑ (Θεσσαλονίκη 2012) προβλέπονται εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και αστικές αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης, οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (υπόγειοι ή πολυόροφοι) είναι απαραίτητοι στο ιστορικό κέντρο, προκειμένου να αποδεσμευτεί κοινόχρηστος χώρος που καταλαμβάνεται από την παρόδια στάθμευση και να αποδοθεί στις ήπιες μορφές κυκλοφορίας ή να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να εξεταστεί το παράδειγμα της Βαρκελώνης με την κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης σε τοπικούς υπαίθριους χώρους-πλατείες, αδιέξοδων οδών, οδών τοπικής σημασίας που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για παρόδια στάθμευση, με παράλληλες εργασίες αστικού σχεδιασμού και αστικού εξοπλισμού στις απελευθερωμένες επιφάνειες.
- Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εντός του ιστορικού κέντρου μπορεί να συμβάλλει και στη συγκράτηση της κατοικίας σε αυτό, που είναι βασικός στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης.
- Η ραγδαία αύξηση των διαπεριφερειακών μετακινήσεων οχημάτων προς την Θεσσαλονίκη λόγω της Εγνατίας Οδού<sup>9</sup>, αλλά και η αύξηση των διακρατικών μετακινήσεων οχημάτων προς την πόλη<sup>10</sup>, αποτελούν ευκαιρίες για την τόνωση των επισκέψεων στο κέντρο της πόλης από τις υπόλοιπες περιφέρειες και τις Βαλκανικές χώρες, ενισχύοντας τη μητροπολιτική εικόνα της Θεσσαλονίκης. Συνεπώς θα πρέπει να υπάρξουν προβλέψεις για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης στο κέντρο και για αυτές τις κατηγορίες επισκεπτών.

## 6. Χρηματοδότηση

Όσο αφορά στο κόστος των υποδομών βασική παρατήρηση είναι η ανατροπή των γενικών αρχών και της φιλοσοφίας του σχεδιασμού που υιοθετεί το ΕΣΣΥΜ-Θ με την **αντιστοιχία μόνο του 40%** του συνολικού κόστους σε υποδομές Δημοσίων Συγκοινωνιών. Αναλογία που στην πράξη είναι σημαντικά μικρότερη εφόσον το κόστος των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών παρουσιάζεται **πλασματικά προσαυξημένο** καθώς:

---

<sup>9</sup> Παρατηρητήριο - Εγνατία Οδός Α.Ε. (2009), Δελτίο Αποτελεσμάτων  
[http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs\\_2009/TRA14\\_factsheet\\_2009.pdf](http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs_2009/TRA14_factsheet_2009.pdf)

<sup>10</sup> Fourkas V. and Yiannakou A. (2010), "Trans-border movements in northern Greece: seeking for spatial interactions", The 2010 European Conference of the Association for Borderland Studies - The multifaceted economic and political geographies of internal and external EU Borders. 23-25 September 2010 Veria, Greece

- στη βασική γραμμή του Μετρό συνυπολογίζεται το κόστος της υπο κατασκευή, εξασφαλισμένης χρηματοδότησης και ενταγμένης πρώτης γραμμής.
- σε όλες τις επεκτάσεις της βασικής γραμμής Μετρό προϋπολογίζεται κόστος κατασκευής υπόγειου σιδηροδρόμου (100εκ.€/χλμ.) ενώ αναφέρεται σαφώς στο ΕΣΣΥΜ-Θ ότι προτεραιότητα στις περισσότερες από αυτές είναι η υλοποίηση με “ελαφρύ” μέσο (1/4 κόστους ανά χλμ.).
- συνυπολογίζεται το κόστος κατασκευής της ανατολικής γραμμή τραμ η οποία είναι εναλλακτική της επέκτασης του Μετρό προς Τούμπα – Χαριλάου - Πυλαία.

Συνεπώς το κόστος των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών του ΕΣΣΥΜ-Θ μπορεί να εκτιμηθεί περισσότερο προς τα επίπεδα του 1,5εκ.€. έναντι 4,7εκ.€ για οδικές υποδομές. Το συνολικό κόστος των οδικών υποδομών είναι ακόμα υψηλότερο εάν συνυπολογιστούν οι αρνητικές εξωτερικότητες στο περιβάλλον, στη χρήση ενέργειας και στο κοινωνικό σύνολο. Η διαμορφωμένη κατάσταση για τη χρηματοδότηση των υποδομών Μέσων Μαζική Μεταφοράς είναι ιδιαίτερα δυσχερής για τη Θεσσαλονίκη. Συνολικά στα πλαίσια του ΕΣΠΑ, εξασφαλισμένη χρηματοδότηση υπάρχει μόνο για την κατασκευή των 9,5χλμ της βασικής γραμμής του Μετρό (955 εκ. € δημόσια δαπάνης) από το ΕΠ Μακεδονίας - Θράκης.

Πρόταση του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι στα πλαίσια της αναθεώρησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων του ΕΣΠΑ να δοθεί προτεραιότητα στην ανακατονομή πόρων προς τις υποδομές Δημοσίων Συγκοινωνιών μέσω σταθερής τροχιάς και ιδιαίτερα των χαμηλότερου κόστους ελαφρών μέσων ώστε να ολοκληρωθεί εγκαίρως η “ραχοκοκαλιά” του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Επικουρικά, η χρηματοδότηση των υποδομών Δημοσίων Συγκοινωνιών μπορεί και πρέπει να συνδυαστεί με επιπρόσθετους πόρους που προσφέρουν τα νέα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΤΕπ.

Ειδικότερα προτείνεται να γίνει χρήση των νέων ευκαιριών που παρουσιάζονται μέσω της πρωτοβουλίας JESSICA, οι μηχανισμοί εφαρμογής της οποίας θα πρέπει να είναι ενεργοποιημένοι το αργότερο έως τον Ιανουάριο του 2011. Επομένως, είναι μια ευκαιρία πολλά από τα έργα που προτείνονται για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης να σχεδιαστούν βάση αυτής της πρωτοβουλίας, η οποία έχει ως στόχο την προώθηση βιώσιμων επενδύσεων, με έμφαση στην αστική αναζωογόνηση. Μέσα από νέες διαδικασίες, τα κράτη – μέλη έχουν την επιλογή να χρησιμοποιήσουν μέρος της κοινοτικής χρηματοδότησης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία για να κάνουν ανταποδοτικές επενδύσεις σε έργα που αποτελούν μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Ένα σύστημα σταθερής τροχιάς, όπως το Τραμ, αποτελεί ένα κατεξοχήν επιλέξιμο έργο για αυτή την πρωτοβουλία. Επίσης, στα πλαίσια της μετεγκατάστασης της ΔΕΘ και των λοιπών παρεμβάσεων που προτείνονται από το ΥΠΕΚΑ, μπορεί να ενταχθούν και έργα λοιπών αστικών αναπλάσεων που σε συνδυασμό με τις αστικές συγκοινωνίες θα συμβάλλουν στην αστική αναζωογόνηση. Η ίδια λογική μπορεί να εφαρμοστεί και στις επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών προς ανατολικά και δυτικά.

Συνολικά αποτελεί ευκαιρία για πρωτοπορία στην πόλη η συγκέντρωση κεφαλαίων και από άλλες πηγές πέρα του ΠΔΕ και των κοινοτικών πόρων, όπως ιδιωτικές συμμετοχές και δάνεια, για τη χρηματοδότηση υποδομών αυξημένης ποιότητας σχεδιασμού και ανταποδοτικά.



## **7. Αξιολόγηση της διαδικασίας του σχεδιασμού**

Στο ΕΣΣΥΜ-Θ, ακολουθείται μια ιδιόμορφη λογική σχεδιασμού. Αντί να ακολουθείται η πορεία από το γενικό επίπεδο προς το ειδικό και τα μέσα υλοποίησής του, δηλαδή τα έργα, δημιουργείται πρώτα ένα «καλάθι» έργων από το οποίο στη συνέχεια γίνεται προσπάθεια να εξαχθεί κάποιο σχέδιο. Σύμφωνα με τις προτάσεις του Σχεδίου η διαδικασία του σχεδιασμού είναι η εξής:

<b>1.α.</b>	Δημιουργείται κατάλογος έργων με βάση παλαιότερες προτάσεις
<b>1.β.</b>	Τίθεται σε διαβούλευση ο κατάλογος έργων
<b>1.γ.</b>	Ελέγχεται η συμβατότητά του με κατευθύνσεις του Ρ.Σ.Θ.
<b>2.α.1.</b>	Εκπονούνται Μελέτες Σκοπιμότητας για τα έργα
<b>2.α.2.</b>	Εκπονούνται Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα
<b>2.α.3.</b>	Εκπονούνται Μελέτες Τεχνικής Εφικτότητας για τα έργα
<b>2.β.1.</b>	Εκπονείται Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Σχέδιο
<b>2.β.2.</b>	Επικαιροποιείται η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη
<b>2.β.3.</b>	Εκπονούνται Τεχνικές Υποστηρικτικές Μελέτες
<b>3.α.</b>	Εκπονούνται Αναλύσεις Κόστους - Οφέλους για τα έργα
<b>3.β.</b>	Συντάσσεται το τελικό ΣΣΥΜ-Θ
<b>4.α.</b>	Καταρτίζεται Πρόγραμμα Χρηματοδότησης
<b>4.β.</b>	Καταρτίζεται Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης

Με αυτή τη λογική διαδικασίας σχεδιασμού δημιουργούνται μια σειρά από αντιφάσεις έως και προβλήματα στην κατάρτιση του Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών Υποδομών για τη Θεσσαλονίκη<sup>11</sup>. Το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ εντοπίζει τα κυριότερα από αυτά:

- Εκπονείται ένα Στρατηγικό Σχέδιο, η στρατηγική του οποίου δεν αποτελεί σημείο εκκίνησης, αλλά θα προσδιοριστεί σε κάποιο άλλο στάδιο.
- Υποσκελίζεται η πολιτική μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη αφού πρώτα αποφασίζονται τα έργα που θα κατασκευασθούν και μετά αποφασίζονται οι γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της πολιτικής.
- Ελέγχεται η συμβατότητα του καταλόγου των έργων με τις κατευθύνσεις του Ρ.Σ.Θ., το οποίο ακόμα δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα και δεν έχει περάσει από διαδικασία διαβούλευσης που θα οριστικοποιήσει τις κατευθύνσεις αυτές.

---

<sup>11</sup> Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι υιοθετείται η στρατηγική της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης του 2000, σημείο εκκίνησης θα έπρεπε να ήταν η αξιολόγησή της, με βάση τα νέα δεδομένα.

- Εισάγονται σε διαβούλευση προτάσεις για έργα τα οποία δεν έχουν ελεγχθεί/αξιολογηθεί για τη σκοπιμότητά τους και τις επιπτώσεις τους. Είναι πρόσφατο το αποτυχημένο παράδειγμα της υποθαλάσσιας αρτηρίας και θα πρέπει να αποφευχθούν παρόμοιες λανθασμένες πρακτικές σχεδιασμού.
- Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων θα έπρεπε να εκπονείται παράλληλα και να συμμετέχει στη διαβούλευση αφού αυτός είναι και ο θεσμικός της ρόλος.
- Η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη και οι τεχνικές υποστηρικτικές μελέτες έπονται της επιλογής των έργων. Δεν είναι κατανοητό τότε με ποιο τρόπο επιλέγονται τα έργα, με βάση ποια δεδομένα, σε ποια λογική υπακούουν και ποιους στόχους εξυπηρετούν.

Γνώμη του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι ότι η διαδικασία του σχεδιασμού πρέπει και επιβάλλεται να ξεκινήσει από τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη Θεσσαλονίκη όπου θα αναπτύσσεται και η πολιτική μεταφορών. Η στρατηγική της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης πρέπει να αναπτυχθεί σε απόλυτη συνάρτηση με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο και το πρόγραμμα Θεσσαλονίκη 2012. Η εξειδίκευση της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης θα γίνει με τη μελέτη της σκοπιμότητας, εφικτότητας και επιπτώσεων των εναλλακτικών τεχνικών λύσεων, ώστε να καταλήξει σε ένα Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών.

Συνεπώς απαιτούνται άμεσα τεχνικές υποστηρικτικές μελέτες που θα παρέχουν την αναγκαία πληροφόρηση για τις μετακινήσεις και τα κυκλοφοριακά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, ενώ στη διαβούλευση θα πρέπει να δοθεί η στρατηγική της Κυκλοφοριακής Μελέτης, παράλληλα με τη ΣΜΠΕ.

Επιπλέον το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ προτείνει την εκπόνηση μιας ανεξάρτητης εκ των προτέρων αξιολόγησης του ΕΣΣΥΜ-Θ, με όρους συνάφειας, συνοχής, αποτελεσματικότητας, επιπτώσεων, διαδικασιών, συστήματος δεικτών, μηχανισμών υλοποίησης και παρακολούθησης. Σε αυτή θα πρέπει να περιληφθεί και η αξιολόγηση των διαδικασιών ώστε να αντληθούν εμπειρίες και γνώσεις, που με την σειρά τους θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε άλλη διαδικασία.

## **8. Εφαρμογή του Σχεδίου**

Όσο αφορά το μηχανισμό υλοποίησης του Σχεδίου, το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ εντοπίζει ως βασικό πρόβλημα την υιοθέτηση για άλλη μια φορά στην περιοχή της Θεσσαλονίκης ενός **σχεδίου ad-hoc χαρακτήρα**. Αυτή η απουσία μιας θεσμικής βάσης του σχεδιασμού οδηγεί σε σημαντικές ασάφειες όσον αφορά τη δέσμευση των φορέων να τον ακολουθήσουν. Αναπάντητα παραμένουν προς το παρόν ερωτήματα για βασικές προβλέψεις όπως ποιος θα αναλάβει την ενεργοποίηση του ΕΣΣΥΜ-Θ, ποιος θα έχει την ευθύνη υλοποίησης και συντονισμού, ποιος θα το παρακολουθεί.

Γνώμη του ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ είναι ότι ο σχεδιασμός και προγραμματισμός του τομέα των μεταφορών και συγκοινωνιών αποτελεί βασική αναπτυξιακή αρμοδιότητα της νέας Αυτοδιοικητικής Περιφέρειας. Ο Ν.3852/2010 προβλέπει τις συγκεκριμένες μητροπολιτικές λειτουργίες για τη Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης. Παράλληλα η οργάνωση και ανάπτυξη των συγκοινωνιακών και μεταφορικών υποδομών αποτελούν βασικό εργαλείο του χωρικού σχεδιασμού για την υλοποίηση των στόχων του. Σε αυτό το πλαίσιο ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης εκπόνησε την Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη του 2000

που συνέθεσε το πρώτο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών. Με αυτά τα δεδομένα και χτίζοντας σε αυτήν την εμπειρία είναι απαραίτητη η ενίσχυση του ΟΡΘΕ και των αρμόδιων Διευθύνσεων της αυτοδιοικητικής Περιφέρειας με κατάλληλα καταρτισμένα στελέχη και ειδικό επιστημονικό προσωπικό, ώστε να εργαστούν από κοινού και αποτελεσματικά στο χωρικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό των μεταφορών της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Για το ΠΤΒΕ-ΣΕΜΠΧΠΑ,

**Η Ομάδα Εργασίας**

- *Νίκος Κουτσομάρκος, Συντονιστής*
- *Πολύκαρπος Καρκαβίτσας*
- *Σεσίλ Κούτρα*
- *Θάνος Παπαϊωάννου*
- *Άγγελος Σανόπουλος*
- *Σωκράτης Σεϊτανίδης*

Για το Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας,  
Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης /  
Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας

Ο Πρόεδρος της Δ.Ε.

Ο Γραμματέας

Γιώργος Μπάκης

Νίκος Κουτσομάρκος