

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ

Πόρισμα Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ όπως εγκρίθηκε και διαμορφώθηκε με την υπ' αριθ. απόφαση Α241/Σ12/11 της Διοικούσας Επιτροπής.

Μέλη Ομάδας Εργασίας:

Γιαννακού Αθηνά
Κωνσταντινίδης Βασίλης
Μπίλλιας Πάρις
Πέρκα Πετη
Χατζόπουλος Γιάννης

Στην επεξεργασία των απόψεων των φορέων συνέβαλε η
Ζέκα Δήμητρα (Μηχ/κός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης)

Θεσσαλονίκη, Μάιος 2011

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την επεξεργασία του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 2020 (ΕΣΣΥΜ-Θ) συγκροτήθηκε από τον Υφυπουργό ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. κ. Ι. Μαγκριώτη Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, η οποία εργάστηκε με υποστήριξη της Εγνατία Οδός Α.Ε.. Στόχος της Επιτροπής ήταν η συζήτηση, αξιολόγηση και σύνθεση προτάσεων, μελετών και παλαιότερων σχεδιασμών για τη Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιοχή της σε ένα ενιαίο προκαταρκτικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών, το οποίο θα αποτελούσε τη βάση ενός ευρύτερου διαλόγου και διαβούλευσης ώστε να προκύψει το τελικό Σχέδιο.

Στην ουσία, στόχος ήταν η σύνταξη ενός «Συναινετικού Πλαισίου Αναφοράς» για τα μεγάλα έργα Υποδομών Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και εξειδίκευσης, αλλά παράλληλα θα υποβοηθήσει την υλοποίηση έργων «ώριμων» (με την έννοια της γενικότερης αποδοχής και ύπαρξης μελετητικής προετοιμασίας), ώστε να αξιοποιηθούν κονδύλια που είναι άμεσα διαθέσιμα από το ΕΣΠΑ, για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της.

2. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

2.1 Τρόπος διεξαγωγής της διαβούλευσης

Το ΕΣΣΥΜ-Θ παρουσιάστηκε στις 6.9.2010 από τον Υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ κ. Δ. Ρέππα, τον Υφυπουργό κ. Ι. Μαγκριώτη, τους Γενικούς Γραμματείς του Υπουργείου κ.κ. Ι. Οικονομίδα και Σ. Λαμπρόπουλο και από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, που συγκροτήθηκε για τη σύνταξή του.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ανέλαβε το συντονισμό της δημόσιας διαβούλευσης και ταυτόχρονα την υποχρέωση για ένα δημοκρατικό, λεπτομερή και αποτελεσματικό διάλογο, με στόχο την εξασφάλιση της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης επί του ΕΣΣΥΜ-Θ. Στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης το ΤΕΕ/ΤΚΜ απέστειλε το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών στους ακόλουθους φορείς:

- Κόμματα της Ελληνικής Βουλής (Γραφεία Θεσσαλονίκης)
- Βουλευτές Α' και Β' Θεσσαλονίκης
- Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (ΔΙΠΕΧΩ, ΔΕΚΕ, ΔΕΣΕ, ΔΔΕ, Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας, Τμήμα ΠΣΕΑ, Διεύθυνση Δασών, Διεύθυνση Σχεδιασμού, Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή)
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης
- Α' βάρθια Αυτοδιοίκηση (ΟΤΑ Ν. Θεσσαλονίκης, ΟΤΑ πρωτευουσών Νομών, Σύνδεσμος ΟΤΑ, ΤΕΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης, ΤΥΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης)
- Οργανισμοί – ΔΕΚΟ – Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας (ΟΡΘ, ΟΛΘ, ΟΑΣΘ, ΣΑΣΘ, ΔΕΘ, ΗΕΛΕΧΡΟ ΑΕ, ΕΤΒΑ – ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης, ΕΚΕΤΑ, Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας, Διοίκηση Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», ΟΤΕ, ΔΕΗ ΔΠΜ-Θ, ΕΥΑΘ, ΔΕΠΑ, ΕΠΑ Θεσσαλονίκης, ΕΥΔΕ ΑΕΛΜΠΘ, ΕΥΔΕ Α/Δ Β.Ε., ΕΥΔΕ Σ/Α Τμ. Κ. Μακεδονίας)

- Παραγωγικοί – Εργασιακοί – Επιστημονικοί Φορείς (ΕΚΘ, ΣΒΒΕ, ΕΒΕΘ, ΣΕΒΕ, Επαγγελματικό Επιμελητήριο, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, ΑΔΕΔΥ, ΓΕΩΤΕΕ, Οικονομικό Επιμελητήριο, ΔΣΘ, ΙΣΘ, ΕΣΗΕΜΘ, Επιστημονικοί Σύλλογοι, ΙΤΣΑΚ, ΙΓΜΕ)
- Μορφωτικά Ιδρύματα (ΑΠΘ, Πανεπιστήμιο Μακεδονία, ΤΕΙ)
- Φορείς του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (Τροχαία, Ελληνική Αστυνομία, Πυροσβεστική)
- Φορείς του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης (Γ' Σώμα Στρατού, Πολεμική Αεροπορία 113 Π.Μ., Ναυτική Διοίκηση Β. Ελλάδος)
- Εφορείες του Υπουργείου Πολιτισμού
- Υπηρεσίες Υγείας
- Φορείς Μηχανικών

Για τη διευκόλυνση της επεξεργασίας των προτάσεων και απόψεων, το ΤΕΕ/ΤΚΜ πρότεινε στους παραπάνω φορείς την υιοθέτηση της ακόλουθης δομής, χωρίς να είναι απαραίτητη η συμπλήρωση όλων των παραμέτρων:

1. Γενικές Αρχές
2. Συγκοινωνιακές Ρυθμίσεις - Μέσα σταθερής τροχιάς (Προτεραιότητες – Άλλες προτάσεις)
3. Οδικοί άξονες(Προτεραιότητες – Άλλες προτάσεις)
4. Χρηματοδοτήσεις
5. Διαδικασίες υλοποίησης

Επιπλέον, το Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ, ώστε να μπορούν διάφοροι φορείς και οργανώσεις, αλλά και μεμονωμένοι πολίτες να διατυπώσουν προτάσεις και απόψεις.

Την 1^η Νοεμβρίου 2010 πραγματοποιήθηκε σύσκεψη εργασίας, στην οποία συμμετείχαν ο Υπουργός ΥΠΟΜΕΔΙ κ. Δ. Ρέππας, οι Υφυπουργοί κ.κ. Ι. Μαγκριώτης και Σ. Βούγιας, καθώς και οι Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου κ.κ. Ι. Οικονομίδης και Σ. Λαμπρόπουλος. Στη σύσκεψη, εκτός από τη Διοίκηση του ΤΕΕ/ΤΚΜ, συμμετείχαν τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, που επεξεργάστηκε το ΕΣΣΥΜ-Θ, καθώς και στελέχη της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, της «Αττικό Μετρό» και του Ινστιτούτου Μεταφορών και οι πρόεδροι της «Εγνατία Οδός», του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και του ΟΡΘΕ.

Στις 9.12.2010 πραγματοποιήθηκε συνάντηση εργασίας στο ΤΕΕ/ΤΚΜ με στόχο την ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων για τις εξελίξεις, την άμεση ανταλλαγή απόψεων, αλλά και τη σύνθεσή αυτών των διαφορετικών απόψεων. Στη συνάντηση αυτή κλήθηκαν να συμμετάσχουν ο Υπουργός και οι Υφυπουργοί του ΥΠΟΜΕΔΙ, τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για το ΕΣΣΥΜ-Θ, ο Πρόεδρος της Εγνατία Οδός Α.Ε., οι νεοεκλεγμένες διοικήσεις της Περιφερειακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης και όλοι οι αρμόδιοι φορείς της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης. Τελικώς, στη συνάντηση εργασίας παραβρέθηκαν, μεταξύ άλλων, ο Πρόεδρος της Εγνατία Οδός Α.Ε., ο Πρόεδρος του ΟΡΘΕ, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΔΕΘ, οι Δήμαρχοι Θερμαϊκού και Θέρμης, εκπρόσωποι των Δημάρχων Πολίχνης, Εχεδώρου, Τριανδρίας, Σταυρουπόλεως, Μυγδονίας, Καλαμαριάς και Πανοράματος, καθώς και εκπρόσωποι διαφόρων φορέων, πανεπιστημιακοί καθηγητές και μεμονωμένοι πολίτες.

2.2 Υποβληθείσες προτάσεις και συνθετικά αποτελέσματα της διαβούλευσης

Από το σύνολο των φορέων, που κλήθηκαν εγγράφως να γνωμοδοτήσουν για το ΕΣΣΥΜ-Θ, ανταποκρίθηκαν τελικά, υποβάλλοντας γραπτές προτάσεις και παρατηρήσεις, 28 φορείς. Επιπλέον γραπτές προτάσεις και παρατηρήσεις για το ΕΣΣΥΜ-Θ απέστειλαν στο ΤΕΕ/ΤΚΜ 8 μεμονωμένοι πολίτες, καθώς και 2 Ενώσεις πολιτών. Συνεπώς, συνολικά απέστειλαν εγγράφως τις απόψεις τους 38 φορείς ή/και φυσικά πρόσωπα,.

Για την επεξεργασία των γραπτών απόψεων, που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της διαβούλευσης, η Ομάδα Εργασίας ταξινόμησε τους φορείς/φυσικά πρόσωπα που ανταποκρίθηκαν στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (σύνολο 10)
- Δημόσιοι φορείς (σύνολο 6)
- Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου (σύνολο 4)
- Ημι-κυβερνητικοί φορείς (σύνολο 2)
- Επαγγελματικοί σύλλογοι (σύνολο 4)
- Κόμματα – Βουλευτές – Δημόσια πρόσωπα (σύνολο 2)
- Ενώσεις πολιτών (σύνολο 2)
- Μεμονωμένοι πολίτες (σύνολο 8).

Ακόμη, οι προτάσεις και παρατηρήσεις των φορέων/φυσικών προσώπων, που ανταποκρίθηκαν, μελετήθηκαν ως προς 4 βασικά ζητήματα:

- α. Γενικές παρατηρήσεις – συνολική προσέγγιση
- β. Οδικές υποδομές
- γ. Δημόσιες συγκοινωνίες
- δ. Τερματικοί σταθμοί-Χώροι στάθμευσης

Η αναλυτική επεξεργασία των απόψεων των φορέων παρουσιάζεται στο Παράρτημα που παρατίθεται στο τέλος της παρούσας Έκθεσης. Συνοπτικά, από την επεξεργασία αυτή προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Συνολικά γνωμοδότησαν 38 φορείς ή/και φυσικά πρόσωπα, τρία εκ των οποίων δεν γνωμοδότησαν απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο. Από αυτούς τους 3 φορείς ή/και φυσικά πρόσωπα, δύο απέστειλαν δικά τους Σχέδια Δράσης 2006-2015, όπου διατυπώνονται στόχοι και άξονες παρέμβασης στον τομέα των υποδομών – μεταφορών, ενώ ένας απέστειλε ένα κείμενο σχετικά με την αναγκαιότητα Στρατηγικού Σχεδιασμού για την βιώσιμη κινητικότητα και την «έξυπνη» ανάπτυξη στο ΠΣΘ.
- Από τους υπόλοιπους 35 φορείς/φυσικά πρόσωπα, 20 διατύπωσαν γενικές παρατηρήσεις – προτάσεις, 22 διατύπωσαν παρατηρήσεις – προτάσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες, 24 διατύπωσαν παρατηρήσεις – προτάσεις για τις οδικές μεταφορές και 13 διατύπωσαν παρατηρήσεις – προτάσεις για τους τερματικούς σταθμούς – χώρους στάθμευσης.
- 16 φορείς/πρόσωπα δεν γνωμοδότησαν συνολικά για το σχέδιο, αλλά ασκούν κριτική και διατυπώνουν προτάσεις μόνο για ζητήματα που τους αφορούν ή για έργα που (στην περίπτωση των Ο.Τ.Α., κυρίως) βρίσκονται εντός της εδαφικής τους επικράτειας.
- Όσον αφορά τον συνολικό προσανατολισμό του σχεδίου, 10 φορείς/πρόσωπα ασκούν αρνητική κριτική, ενώ οι υπόλοιποι 25 δεν εκφράζουν άποψη. Επιπλέον, 6

φορείς/πρόσωπα εστιάζουν στο γεγονός ότι το ΕΣΣΥΜ-Θ δεν συνδέεται με τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό για την Θεσσαλονίκη. Οι περισσότεροι από τους φορείς, που ασκούν αρνητική κριτική στον συνολικό προσανατολισμό του Σχεδίου, αναφέρουν ότι το Σχέδιο επικεντρώνεται κυρίως στις οδικές μετακινήσεις ενισχύοντας τη χρήση των ΙΧ και τονίζουν ότι θα έπρεπε να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων ΜΜΜ, καθώς και στους ήπιους τρόπους μετακίνησης με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα και τη βιώσιμη πόλη.

- Σχετικά, με την Εξωτερική Περιφερειακή, 23 φορείς/πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, 9 συμφωνούν και 3 αντιδρούν τονίζοντας ότι η υλοποίησή της θα οδηγήσει σε έκρηξη της αστικής κάλυψης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.
- Σχετικά με την Υποθαλάσσια Αρτηρία (τμήμα του Εσ.Ο.Δ.), η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων/προσώπων (29) δεν εκφράζει άποψη, 4 αντιδρούν, κυρίως για περιβαλλοντικούς και οικονομικούς λόγους, και 2 συμφωνούν.
- Όσον αφορά τον σχεδιασμό των υπολοίπων τμημάτων του Εσ.Ο.Δ. (Εσωτερική Περιφερειακή), 26 φορείς/πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, 7 συμφωνούν και διατυπώνουν προτάσεις βελτίωσής τους, ενώ 2 αντιδρούν.
- Για τη ζεύξη του Θερμαϊκού, 26 φορείς/πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, 5 αντιδρούν κυρίως για περιβαλλοντικούς και οικονομικούς λόγους, επισημαίνοντας ότι το έργο είναι ατεκμηρίωτο, ιδιαίτερα φιλόδοξο και στοιχείο μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, και τέλος, 4 συμφωνούν.
- Από το σύνολο των γνωμοδοτήσεων προκύπτει ότι σημαντικός αριθμός φορέων/προσώπων θα επιθυμούσαν να δουν μεγαλύτερη έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τους ήπιους τρόπους μετακίνησης.
- Σχετικά με το τραμ, 23 φορείς/πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, 8 συμφωνούν και διατυπώνουν προτάσεις για την καλύτερη λειτουργία του και 4 αντιδρούν τονίζοντας ότι η λειτουργία του (κυρίως στις πυκνοκατοικημένες περιοχές του ΠΣΘ) θα προκαλέσει πρόσθετα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνία, 24 φορείς – πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, ενώ οι υπόλοιποι 11 συμφωνούν και διατυπώνουν προτάσεις οργάνωσης και λειτουργίας της.
- Τέλος, όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς-χώρους στάθμευσης, 22 φορείς/πρόσωπα δεν εκφράζουν άποψη, ενώ οι υπόλοιποι 13 συμφωνούν και διατυπώνουν επιπλέον προτάσεις για τη χωροθέτηση και τη λειτουργία τους.

Κατά την άποψη της Ομάδας Εργασίας ορισμένα από τα βασικότερα γενικά συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης και των αποτελεσμάτων της είναι τα ακόλουθα:

- Ο αριθμός των φορέων, που γνωμοδότησαν, ήταν περιορισμένος σε σύγκριση με τον αριθμό των φορέων στους οποίους το ΤΕΕ/ΤΚΜ απέστειλε το ΕΣΣΥΜ-Θ. Ο μικρός αυτός αριθμός αφορά όλες τις κατηγορίες φορέων, δηλαδή ΟΤΑ, δημόσιους φορείς, ημικυβερνητικούς φορείς, συλλόγους κλπ.
- Γενικά, ιδιαίτερη θέση στα σχόλια και τις προτάσεις κατέχει η άποψη ότι το ΕΣΣΥΜ-Θ δεν βασίζεται στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε επίπεδο μητροπολιτική

περιοχής, που θα συνέβαλε στον αναγκαίο συντονισμό τόσο των επιμέρους σχεδίων και επεμβάσεων όσο και των δύο βασικών εμπλεκόμενων Υπουργείων.

- Μεγάλο μέρος των απαντήσεων επισημαίνει ότι το ΕΣΣΥΜ-Θ περιορίζεται σε μεγάλα έργα υποδομής, χωρίς να περιλαμβάνει προτάσεις για επεμβάσεις που να προωθούν τους ήπιους τρόπους μετακίνησης και μειώνουν τη χρήση του Ι.Χ. προς την κατεύθυνση την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας και βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης.
- Οι φορείς στο μεγαλύτερο μέρος τους επικεντρώνονται σε ζητήματα, που σχετίζονται με τις δικές τους χωρικές ή τομεακές αρμοδιότητες, χωρίς να ξεκαθαρίζουν αν αποδέχονται συνολικά το προτεινόμενο πλέγμα έργων υποδομής, με ποια ιεράρχηση και με ποιες προτεραιότητες.

3. ΘΕΣΕΙΣ ΤΕΕ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

3.1. Αναγκαιότητα συσχετισμού του ΕΣΣΥΜ-Θ και του Χωρικού Σχεδιασμού

Βασικό μειονέκτημα του σχεδιασμού, που προτείνεται με το ΕΣΣΥΜ-Θ, είναι η έλλειψη συσχετισμού με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο απαραίτητος συντονισμός μέσα σε ένα κοινό πλαίσιο αρχών, στόχων και προτεραιοτήτων για την πόλη και την περιφέρεια της Θεσσαλονίκης. Αυτός ο συντονισμός πρέπει να προδιαγραφεί με σαφή τρόπο και σε δύο επίπεδα:

- Πρώτον, είναι απαραίτητο το ΕΣΣΥΜ-Θ να πηγάζει και να υποστηρίζεται από το σχεδιασμό στο επίπεδο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, έτσι ώστε να ευθυγραμμίζεται με τις αρχές και τους στόχους ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης της μητροπολιτικής περιοχής. Από το υπό διαβούλευση νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης δεν γίνεται σαφές εάν και με ποιο τρόπο τα δύο σχέδια συντονίζονται και κατά πόσο στηρίζονται και υιοθετούν το ίδιο πρότυπο και τις ίδιες αρχές χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης της πόλης. Αυτό αφορά όχι μόνον το επίπεδο των γενικώς διατυπωμένων στόχων, αλλά κυρίως τις προϋποθέσεις για την επίτευξη αυτών των στόχων και για τη βιώσιμη διαχείριση της αστικής ανάπτυξης και της κινητικότητας στο σύνολό τους.
- Δεύτερον, είναι απαραίτητο να συντονίζονται με σαφή και συστηματικό τρόπο οι κρίσιμες επιμέρους δράσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ (όπως π.χ. οι κρίσιμες επιλογές όδευσης για τα μεγάλα οδικά έργα ή τα μέσα μαζικής μεταφοράς) και οι γενικές αρχές του σχεδιασμού των χρήσεων γης και της οικιστικής ανάπτυξης (όπως αυτά προδιαγράφονται τόσο από τις στρατηγικές του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου όσο και από το σχεδιασμό σε επίπεδο Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων). Αυτός ο συντονισμός θα δώσει τη δυνατότητα όχι μόνο καλύτερης σύνδεσης των μεταφορών με το χωρικό σχεδιασμό γενικά, γεγονός που θα συμβάλει στην αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των προτεινόμενων έργων, αλλά και θα επιτρέψει να επανεξεταστούν ορισμένες από τις επιλογές αυτών των σχεδίων, που αναιρούν στρατηγικές όπως η συνεκτική χωρική ανάπτυξη και η βιώσιμη κινητικότητα.

Στο παραπάνω πλαίσιο, τα δύο εμπλεκόμενα Υπουργεία ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΚΑ πρέπει να προχωρήσουν σε αναλυτικότερη μελέτη (ή μελέτες) με σκοπό τον έλεγχο της συμβατότητας του προτεινόμενου από το ΕΣΣΥΜ-Θ μεταφορικού σχεδιασμού και του ισχύοντος, προβλεπόμενου ή υπό μελέτη πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού και θα προτείνει συγκεκριμένες λύσεις και κυρίως διαδικασίες (στο πλαίσιο διαμόρφωσης των απαραίτητων

συμφωνιών και συναινέσεων σε μητροπολιτικό και τοπικό επίπεδο) για την επίτευξη της επιθυμητής συμβατότητας και του επιδιωκόμενου συντονισμού.

3.2. Σχολιασμός Οδικών Υποδομών

3.2.1. Γενικά

Το στρατηγικό Σχέδιο προτείνει δύο (2) δακτυλίους, τον Εσωτερικό (Εσ.Ο.Δ.) και τον Εξωτερικό (Εξ.Ο.Δ.), με συνδετήριους κλάδους (ακτινικές συνδέσεις) μεταξύ αυτών.

Ο Εσ.Ο.Δ θα αποτελείται από την υπάρχουσα Εσωτερική Περιφερειακή Οδό, που τα σημερινά άκρα της (Δυτική Είσοδος – Κόμβος Κ13) θα συνδέονται με υπόγειο ή/και υποθαλάσσιο άξονα στη ΝΔ πλευρά της πόλης. Ο Εσ.Ο.Δ. είναι δυνατόν να διαχωρίζεται σε δύο βρόχους, με σύνδεση της περιοχής της Παλαιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας με τον κόμβο Κατσιμίδη της Εσωτερικής Περιφερειακής.

Ο Εξ.Ο.Δ. θα είναι απομακρυσμένος από την Εσωτερική Περιφερειακή, θα αρχίζει από την περιοχή Ευκαρπίας και -παρακάμπτοντας τους οικισμούς Πεύκων, Ασβεστοχωρίου, Εξοχής, Πανοράματος, Τριαδίου, Σχολαρίου, Τριλόφου και Πλαγιαρίου- θα καταλήγει στο Μεγάλο Έμβολο, με την προοπτική να κατασκευαστεί στο μέλλον η “ζεύξη” του Θερμαϊκού, που θα ολοκληρώνει τη σύνδεση με τον ΠΑΘΕ, τον Κ1 και την Εξωτερική Περιφερειακή.

Οι δύο δακτύλιοι προβλέπεται να επικοινωνούν με επτά (7) ακτινικές συνδέσεις, από τις οποίες κυρίως οι τρεις (ΑΣ4, ΑΣ5 και ΑΣ6) θα δίνουν τη δυνατότητα στους περιφερειακούς οικισμούς να φθάσουν στην Εσωτερική Περιφερειακή και από αυτήν στις κεντρικές περιοχές της πόλης.

Η επιλογή αυτή γίνεται, όπως αιτιολογείται στο Στρατηγικό Σχέδιο, για να λειτουργήσει η Εξωτερική Περιφερειακή κυρίως ως άξονας διαμπερούς κυκλοφορίας, χωρίς να διευκολύνει ιδιαίτερα τις κινήσεις των οχημάτων από την περιφέρεια προς το κέντρο της πόλης, έτσι ώστε αφενός να ενισχυθεί η ζήτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και αφετέρου να υποστηριχθεί ο στόχος της δημιουργίας “συμπαγούς” πόλης, με περιορισμό της επέκτασης των περιοχών κατοικίας.

Οι βασικές επιλογές του παραπάνω προτεινόμενου οδικού δικτύου είναι ριζικά διαφορετικές από αυτές του σχεδιασμού, που είχε προχωρήσει κατά τα προηγούμενα χρόνια. Η κυριότερη διαφορά είναι ότι η Εξωτερική Περιφερειακή είχε σχεδιασθεί εγγύτερα προς της Εσωτερική, την οποία προσέγγιζε στην περιοχή Κωνσταντινουπολίτικων (κόμβος Κηπούπολης), έτσι ώστε οι περιφερειακοί οικισμοί να έχουν ευχερέστερη επικοινωνία με το κέντρο της πόλης.

Η σημαντική αυτή διαφορά, η οποία αίρεται εν μέρει με την προτεινόμενη ακτινική σύνδεση ΑΣ4 (Πεύκα προς Κωνσταντινουπολίτικα, μέσω σήραγγας Σείχ-Σου), βασίζεται στην προαναφερθείσα επιλογή του περιορισμού των κινήσεων προς το κέντρο της πόλης.

Σημειώνεται, όμως, ότι -πέρα από τον υιοθετούμενο πολεοδομικό στόχο- πρέπει να ληφθεί υπόψη και η πραγματική ζήτηση και κατανομή των κινήσεων σε διαμπερείς (παρακάμψεις του πολεοδομικού συγκροτήματος) και σε κινήσεις επικοινωνίας (εργασίας, εκπαίδευσης,

εμπορίου, αναψυχής) μεταξύ των περιφερειακών οικισμών και του συμπαγούς κέντρου της πόλης.

Δυστυχώς, δεν είναι γνωστό εάν υπάρχει και δεν αναφέρεται καμιά σχετική κυκλοφοριακή μελέτη.

Έτσι η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητο να επισημάνει ότι η υπάρχουσα κυκλοφορία, που αναμένεται να αυξηθεί λόγω των ήδη εγκεκριμένων μεγάλων πολεοδομικών επεκτάσεων, είναι ενδεχόμενο να μην εξυπηρετηθεί από τον νέο σχεδιασμό του Στρατηγικού Σχεδίου και ότι η ανεπάρκεια των έργων θα εκδηλωθεί ακόμη πιο έντονα, εάν δεν προωθηθεί άμεσα η κατασκευή των ακτινικών συνδέσεων.

Ακολουθούν τα σχόλια και οι επισημάνσεις της Επιτροπής επί των προτάσεων για τον Σ.σ. και τον Εξ.Ο.Δ.

Σημειώνεται ότι, στο διάστημα από την αρχική παρουσίαση του Στρατηγικού Σχεδίου μέχρι σήμερα, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. προωθεί δέσμη μελετών για την Εσωτερική και Εξωτερική Περιφερειακή, των οποίων οι χαράξεις δεν είναι ακριβώς γνωστές. Συνεπώς οι παρατηρήσεις της Επιτροπής βασίζονται κυρίως στα γενικά σχέδια του Στρατηγικού Σχεδίου και δευτερευόντως συμπληρώνονται με κάποια στοιχεία, που στηρίζονται στη γενικότερη εμπειρία και στα αποτελέσματα της διαβούλευσης.

3.2.2. Εσωτερικός Οδικός Δακτύλιος

Περιλαμβάνει βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων τμημάτων της Εσωτερικής Περιφερειακής, καθώς και κατασκευή νέων έργων. Συγκεκριμένα:

- **Αναβάθμιση Δυτικού τμήματος από Κ16 (Λαχαναγορά) – Κόμβο Κωνσταντινουπόλεως (Σταυρούπολη)**

Η Επιτροπή θεωρεί θετική την προσπάθεια για αναβάθμιση του δυτικού τμήματος, ώστε να εξασφαλισθεί συνεχής ροή, με τη δημιουργία ανισόπεδων κόμβων ή διαβάσεων, και προτείνει να δοθεί στο έργο άμεση προτεραιότητα.

Έχοντας, όμως, υπόψη τις πολεοδομικές και ιδιοκτησιακές δεσμεύσεις κατά μήκος του δυτικού τμήματος της Εσωτερικής Περιφερειακής, επισημαίνει ότι οι λύσεις που θα δοθούν δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να επιφέρουν μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα κατά τη διάρκεια των εργασιών και -κυρίως- να μην οδηγήσουν σε διαμορφώσεις που περιορίζουν τη σημερινή κυκλοφοριακή ικανότητα, δεδομένου ότι μετά την κατασκευή του Κ16 αναμένεται αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων.

- **Κόμβος Κ5 (Πολίχνη) – Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα)**

Πρόκειται για το πιο επιβαρυσμένο κυκλοφοριακά τμήμα της Εσωτερικής Περιφερειακής. Στο στρατηγικό σχέδιο αναφέρονται δύο διαφορετικά σενάρια. Το πρώτο αφορά την αναβάθμιση αυτού του τμήματος με συνεχή διαπλάτυνση ή επιμέρους βελτιώσεις συγκεκριμένων σημείων και τμημάτων, ενώ το δεύτερο αφορά την κατασκευή νέου υπερυψωμένου κλάδου (Fly-Over) με 2+2 λωρίδες σε μήκος 6,5 χλμ. περίπου.

Το πρώτο σενάριο εκτιμάται από τους συντάκτες του Στρατηγικού Σχεδίου ότι θα επιφέρει μια αύξηση της παροχτευτικής ικανότητας περίπου στο 25- 30%. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το σενάριο αυτό έχει ελάχιστες πιθανότητες υλοποίησης, αφενός επειδή οι διαπλάτυνσεις εμποδίζονται από τους υπάρχοντες κόμβους και αφετέρου επειδή η ενδεχόμενη εκτέλεση τέτοιου έργου θα προκαλούσε κυκλοφοριακή συμφόρηση και ουσιαστική διακοπή της λειτουργίας του πιο κρίσιμου τμήματος της Περιφερειακής.

Το δεύτερο σενάριο, που αφορά την κατασκευή της υπερυψωμένης οδού, αναφέρεται ενδεικτικά, χωρίς κυκλοφοριακά, κατασκευαστικά και οικονομικά στοιχεία. Συνεπώς, η Επιτροπή του ΤΕΕ δεν έχει τα απαραίτητα στοιχεία για τη αξιολόγηση του προτεινόμενου έργου. Για την ασφαλή εκτίμηση των ενδεχόμενων ωφελειών, από άποψη κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης, που θα προκύψουν από την κατασκευή της υπερυψωμένης οδού, πρέπει να είναι γνωστά :

- ο τρόπος και οι θέσεις σύνδεσης της υπερυψωμένης οδού με την Εσωτερική Περιφερειακή, τόσο στην αρχή όσο και στο τέλος,
- η διάταξη των ενδιάμεσων κόμβων,
- η επίδραση του έργου στους υπάρχοντες κόμβους και
- το αναμενόμενο μέγεθος του φόρτου των οχημάτων, που θα προτιμούν τη νέα προσφερόμενη διαδρομή.

Τα παραπάνω ερωτηματικά επιβάλλουν, πριν από την οριστικοποίηση του σχεδιασμού, να συνταχθεί ειδική κυκλοφοριακή μελέτη που να εκτιμήσει την κυκλοφοριακή απόδοση του υπερυψωμένου έργου, αλλά κυρίως να ελέγξει (με μικροπροσομοίωση) τη λειτουργία όλων των επιμέρους κόμβων και σημείων εισόδου-εξόδου, επειδή το ενδεχόμενο της κυκλοφοριακής ανεπάρκειας αυτών θα σημάνει ακύρωση της λειτουργικότητας του Fly-Over και δραματική μείωση της λειτουργικότητας της υπάρχουσας Περιφερειακής.

Πέραν των προηγούμενων παρατηρήσεων υπάρχει προβληματισμός και για το ότι η υπερυψωμένη οδός θα διατηρήσει το μειονέκτημα των έντονων κατά μήκος κλίσεων της υπάρχουσας Περιφερειακής, το οποίο δυσχεραίνει την κυκλοφορία και μειώνει το αίσθημα ασφαλείας των οδηγών.

Επίσης επισημαίνουμε ότι υπάρχει προβληματισμός και για τις ενδεχόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου στον ευαίσθητο χώρο του δάσους του Σείχ Σου, για την πιθανή αισθητική υποβάθμιση της περιοχής εξαιτίας του μεγέθους του έργου, καθώς και για τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία επί της Εσωτερικής Περιφερειακής κατά τη διάρκεια της κατασκευής του.

Σημειώνεται, τέλος, ότι η μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Εσωτερικής Περιφερειακής κατά τη διάρκεια κατασκευής είναι σημαντικό μειονέκτημα και των δύο λύσεων (επιμέρους διαπλάτυνσεις και βελτιώσεις ή κατασκευή υπερυψωμένης οδού) και εκτιμάται ότι -εάν ο σχεδιασμός δεν είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και λεπτομερής- θα προκαλέσει κυκλοφοριακό έμφραγμα στην πόλη.

- **Παράκαμψη του ιστορικού κέντρου από Ν.Δ. πλευρά (Mini Υποθαλάσσια)**

Η οδική παράκαμψη του ιστορικού κέντρου και των πυκνοδομημένων όμορων αστικών επεκτάσεων γίνεται σήμερα μόνον με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό. Το ΕΣΣΥΜ-Θ προτείνει την ολοκλήρωση του Εσωτερικού Δακτυλίου με τη διαμόρφωση δύο βρόχων.

Ο Β.Δ. βρόχος θα “κλείνει” με ένα έργο, που θα συνδέει τη Νέα Δυτική Είσοδο με την περιοχή της Παλαιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας και -μέσω της οδού Καυτανζόγλου- με την οδό Κατσιμίδη και την Εσωτερική Περιφερειακή.

Ο Ν.Α. βρόχος θα σχηματίζεται με ένα έργο που θα συνδέει την περιοχή της Παλαιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας με την οδό Πόντου του Δήμου Καλαμαριάς και εν συνεχεία με τον Κ113 της Εσωτερικής Περιφερειακής.

Τα έργα σύνδεσης της Δυτικής Εισόδου με την Παλαιά Ηλεκτρική Εταιρεία και την περιοχή Καλαμαριάς θα έχουν τη λειτουργία, που προβλεπόταν να έχει το έργο της “Υποθαλάσσιας Αρτηρίας”, το οποίο ματαιώθηκε.

Παρά τις αντιρρήσεις για το προαναφερθέν έργο, έχει καταστεί κοινά αποδεκτή η αναγκαιότητα οδικής παράκαμψης του ιστορικού κέντρου από την πλευρά της θάλασσας, έτσι ώστε να επιτευχθεί η αποσυμφόρησή του, η βελτίωση της ποιότητας ζωής που θα διατηρήσει τον αστικό χαρακτήρα της περιοχής, και η ανάδειξη της ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης. Η αποσυμφόρηση αυτή είναι προϋπόθεση και για την υλοποίηση και του “τολμηρού” προγράμματος ανάπλασης του κέντρου και της οδού Τσιμισκή (περιορισμός Ι.Χ., εξέταση δημιουργίας γραμμής ΤΡΑΜ κ.λπ.), που προτείνει το ΥΠΕΚΑ δια των δράσεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Από όλες τις προηγηθείσες έρευνες και μελέτες έχει διαπιστωθεί ότι η κατασκευή ενός τέτοιου έργου εξαρτάται κυρίως από την τεχνική/κυκλοφοριακή εφικτότητα της σύνδεσης των άκρων του με το επιφανειακό οδικό δίκτυο και από την κοινωνική, περιβαλλοντική και πολεοδομική αποδοχή των συνδέσεων αυτών.

Επίσης, οι παλαιότερες διερευνήσεις έδειξαν ότι η σύνδεση ενός υποθαλάσσιου έργου με την αρχή της οδού Κουντουριώτη (Πλατεία Ελευθερίας) ή με την περιοχή του κόμβου του Δικαστικού Μεγάρου είναι αδύνατη για ανυπέρβλητους τεχνικούς και κυκλοφοριακούς λόγους.

Ακόμη, έχει διαπιστωθεί ότι η οδική σύνδεση της περιοχής Παλαιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας με την Εσωτερική Περιφερειακή (για “κλείσιμο” του Β.Δ. βρόχου) απαιτεί υπόγεια έργα, κατασκευές και ρυθμίσεις κατά μήκος της οδού Καυτανζόγλου από το ύψος της Εγνατίας Οδού (Κ. Καραμανλή) μέχρι την οδό Αγ. Δημητρίου και Κατσιμίδη. Οι επεμβάσεις αυτές συναντούν υπόγεια εμπόδια, καθώς και πολυκατοικίες και περιφερειακές εγκαταστάσεις του Καυτανζογλείου Σταδίου, των οποίων η απαλλοτρίωση ή ο πολεοδομικός-ρυμοτομικός ανασχεδιασμός αποτελούν πολύπλοκα και πιθανόν άλυτα πολεοδομικά και νομικά προβλήματα.

Σημειώνεται, ακόμη, ότι ο Δήμος Καλαμαριάς αντιδρά στην προοπτική ολοκλήρωσης του Ν.Α. βρόχου του εσωτερικού δακτυλίου με αξιοποίηση της οδού Πόντου και διέλευση της διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από τον Δήμο.

Οι παραπάνω επισημάνσεις δείχνουν ότι, στην παρούσα φάση, οι προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ για τα συγκεκριμένα έργα είναι απολύτως ενδεικτικές και ότι πρέπει -οπωσδήποτε– να εκπονηθούν οι κατάλληλες τεχνικές μελέτες για την τεκμηρίωση της εφικτότητας των έργων. Σε κάθε περίπτωση όμως και δεδομένου ότι είναι πιθανή η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ θα πρέπει να προβλεφτεί από τη σύμβαση παραχώρησης, η δυνατότητα υπόγειας διέλευσης της αρτηρίας μέσα από τον χώρο του ΟΛΘ στη θέση του β προβλήτα.

Τα παραπάνω πρέπει να διερευνηθούν άμεσα με κατάλληλες -τουλάχιστον προκαταρκτικές- μελέτες, δεδομένου ότι τα σχέδια ανάπτυξης και αξιοποίησης (και πιθανής εκποίησης;) των χώρων του ΟΛΘ, του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού και της Παλαιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας (επέκταση έργων παραλίας) δεσμεύουν τους διαδρόμους πιθανής διέλευσης του έργου, ενώ επίσης τα προγραμματιζόμενα κυκλοφοριακά έργα στην περιοχή Κατσιμίδα και Εσωτερικής Περιφερειακής (σύνδεση με Fly Over) δημιουργούν πρόσθετες κυκλοφοριακές ή κατασκευαστικές δεσμεύσεις.

- **Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών**

Σε συνδυασμό με τα παραπάνω έργα οι συντάκτες του Στρατηγικού Σχεδίου προτείνουν τη διαπλάτυνση της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών κατά μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, από τον Κ12 μέχρι τον κόμβο Ν. Ρυσίου, καθώς και τη διαπλάτυνση της Εσωτερικής Περιφερειακής κατά μια λωρίδα στην κατεύθυνση προς Καλαμαριά του τμήματος από Κων/πολιτικά έως Κ12 (μετά τον κόμβο Πανοράματος).

Οι διαπλατυνσεις αυτές είναι ιδιαίτερα δυσχερείς, λόγω των τεχνικών προβλημάτων και των δεσμεύσεων γης, που υπάρχουν στην Α.Δ. Πανοράματος, αλλά και λόγω του περιορισμένου πλάτους της ζώνης απαλλοτρίωσης.

3.2.3. Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος

Διαμορφώνεται με σειρά έργων που μεταξύ άλλων είναι:

- **Βόρειο – Ανατολικό τμήμα**

Το τμήμα αυτό αρχίζει από τον κόμβο Ευκαρπίας και οδεύει Β.Α. του πολεοδομικού συγκροτήματος, παρακάμπτοντας τα Πεύκα, το Ασβεστοχώρι και την Εξοχή. Ακολούθως διέρχεται από τον αυχένα Χορτιάτη και, παρακάμπτοντας το Πανόραμα και το Τριάδι, φθάνει ανατολικά μέχρι το Σχολάρι, μέσω Ν. Ραιδεστού και Αγ. Παρασκευής.

Το τμήμα αυτό του Εξ.Ο.Δ. είναι το πιο κρίσιμο, επειδή αφορά άμεσα τα θέματα εξυπηρέτησης του κεντρικού τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος και έχει προτεραιότητα μελέτης και κατασκευής.

Το κύριο πρόβλημα της νέας χάραξης είναι η διαδρομή της σε υψηλό και δυσχερές εδαφικό ανάγλυφο, που οδηγεί σε σχετικά μειωμένη ταχύτητα μελέτης (≤ 90 χλμ./ώρα) και σε μεγάλες κατά μήκος κλίσεις επί πολύ μεγάλα μήκη, οι οποίες θα δημιουργούν προβλήματα στα βαρύτερα οχήματα και θα μειώνουν την ελκυστικότητα της οδού για την ταχεία παράκαμψη του πολεοδομικού συγκροτήματος. Επίσης, η συγκεκριμένη χάραξη, με την αμφίβολη υλοποίηση των ακτινικών συνδέσεων, δεν φαίνεται να απαντά με επιτυχία στο ερώτημα πως θα εξυπηρετούνται οι κινήσεις των κατοίκων των ανατολικών περιοχών προς το κέντρο και τα δυτικά, ιδιαίτερα μετά από τη δόμηση των εγκεκριμένων γιγαντιαίων πολεοδομικών επεκτάσεων, που βρίσκονται σε φάση πολεοδομικών μελετών.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι το ΝΑ τμήμα της χάραξης δεν έχει σαφή χαρακτηριστικά και δεν φαίνεται εάν επιλύει τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί στην περιοχή του Τριαδίου και για τα οποία διατυπώθηκαν ενστάσεις και παρατηρήσεις από τον Δήμο Θέρμης.

- **Νότιο – Νοτιοδυτικό τμήμα**

Το νέο στοιχείο αυτού, πέραν του αναμφισβήτητης χρησιμότητας οδικού άξονα μέχρι το Αγγελοχώρι, αποτελεί η προτεινόμενη “ζεύξη” του Θερμαϊκού Κόλπου από το Αγγελοχώρι έως την απέναντι πλευρά του Θερμαϊκού και η σύνδεση με τον ΠΑΘΕ στον Α.Κ. Αξιού (Χαλάστρας). Η ιδέα αυτής της ζεύξης είναι πολύ παλιά (Ι. Τριανταφυλλίδης 1965-67) και βασίζεται στην προοπτική ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης κατά μήκος του Εξωτερικού Δακτυλίου. Το προτεινόμενο έργο (γέφυρα ή σήραγγα) είναι πολύ μεγάλης κλίμακας και τεράστιου κόστους. Από τα διαθέσιμα και αναφερόμενα στο «Σχέδιο» στοιχεία δεν προκύπτει να έχει γίνει κυκλοφορική εκτίμηση των φόρτων, που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει. Άλλωστε, οι μελλοντικοί αυτοί φόρτοι θα εξαρτηθούν από τους ρυθμούς ανάπτυξης των πολεοδομικών επεκτάσεων, που έρχονται σε αντίθεση με τον αναφερόμενο νέο πολεοδομικό σχεδιασμό, που προτείνει το ΕΣΣΥΜ-Θ και το ΥΠΕΚΑ και το οποίο αποβλέπει σε «συμπαγή» αστικά κέντρα και σε μείωση των ενεργοβόρων μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητα. Συνεπώς, αυτό το πολύ μεγάλο και ακριβό έργο είναι αμφίβολης αναγκαιότητας για τα σημερινά και τα μεσοπρόθεσμα κυκλοφοριακά δεδομένα. Ιδιαίτερα δε στις σημερινές δυσχερείς δημοσιονομικές συνθήκες, που βρίσκεται η πατρίδα μας, φαντάζει ως πολυτέλεια. Πριν ξεκινήσει οποιαδήποτε μελέτη για το συγκεκριμένο έργο είναι απαραίτητο να εκπονηθεί γενική μελέτη σκοπιμότητας, που να τεκμηριώνει με αξιοπιστία την αναγκαιότητα του έργου. Επειδή δε μια τέτοια μελέτη είναι μεγάλου κόστους και πρέπει να βασισθεί σε πολεοδομικές και άλλες αναπτυξιακές επιλογές, που δεν έχουν ακόμη συγκεκριμενοποιηθεί, τονίζεται ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες, οποιαδήποτε μελέτη ή ερευνητική εργασία κρίνεται ως δευτερεύουσας προτεραιότητας. Σημειώνεται ακόμη ότι η δυτική ακτή του κόλπου είναι μια ευαίσθητη οικολογικά περιοχή, η οποία προστατεύεται από τη συνθήκη Ραμσάρ και ανήκει στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών του Ευρωπαϊκού Δικτύου Natura 2000. Συνεπώς, ένα ακόμη στοιχείο, που πρέπει να συνεκτιμηθεί πριν από οποιοσδήποτε ενέργειες είναι και η εφικτότητα κατασκευής του έργου από περιβαλλοντική άποψη.

Πάντως, επειδή δεν μπορεί να αποκλεισθεί η ενδεχόμενη «σκοπιμότητα» του έργου στο απώτερο μέλλον, πρέπει στην παρούσα φάση -με κατάλληλες πολεοδομικές ρυθμίσεις και διοικητικές πράξεις (αναστολών κλπ.)- να διασφαλισθεί η ζώνη διέλευσης του οδικού άξονα προς Αγγελοχώρι.

Τέλος, από τη σύγκριση των τεχνικών προτάσεων για τα δύο τμήματα του Εξ.Ο.Δ., προκύπτει το ερώτημα κατά πόσο είναι συμβατό από τη μια μεριά να προτείνεται μια ορεινή χάραξη, με μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, για το ΒΑ τμήμα, που είναι άμεσης προτεραιότητας για το συμφορημένο πολεοδομικό συγκρότημα, και από την άλλη η ακριβή και φιλόδοξη ζεύξη του Θερμαϊκού.

3.3 Μετρό

Το ΕΣΣΥΜ-Θ προτείνει την κατασκευή ενός πλέγματος γραμμών Μετρό που καλύπτουν σε σημαντικό βαθμό τις ανάγκες του πολεοδομικού συγκροτήματος, ενισχύουν το σύστημα αξιόπιστων Δημόσιων Συγκοινωνιών και την παροχή «βιώσιμης κινητικότητας». Επί πλέον τα έργα του Μετρό συναντούν μεγάλη αποδοχή από τη συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών και δεν διαταράσσουν σημαντικά τη λειτουργία των πόλεων τόσο στη φάση

κατασκευής τους, αλλά κυρίως κατά τη λειτουργίας τους. Προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα του ΜΕΤΡΟ είναι απαραίτητο να αναληφθούν κατάλληλες νομοθετικές και διοικητικές πρωτοβουλίες με σκοπό την υπέρβαση δεσμεύσεων που ισχύουν και επιτρέπουν συνεχείς προσφυγές στα δικαστήρια με αποτέλεσμα την καθυστέρηση ή και ακύρωση των έργων.

3.4. Κατασκευή τραμ – Θαλάσσια συγκοινωνία

Το ΕΣΣΥΜ-Θ υποστηρίζει την κατασκευή των δύο «κυκλικών» γραμμών **TPAM**, που πρότεινε η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης το 2000. Παράλληλα, παρά τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατά την ενδιάμεση συζήτηση επί του Στρατηγικού Σχεδίου, ο Υφυπουργός Μεταφορών προωθεί ήδη προκαταρκτική διερεύνηση της σκοπιμότητας κατασκευής γραμμής TPAM δια του κέντρου της πόλης (μέσω της οδού Τσιμισκή).

Επί των παραπάνω προτάσεων και ενεργειών σημειώνονται τα εξής:

Οι σημερινές δυσμενείς δημοσιονομικές συνθήκες της χώρας, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στον τομέα των κινητήρων των λεωφορείων, που εξασφαλίζουν πολύ χαμηλές εκπομπές ρύπων, και με τις οικονομικές δυσκολίες στο έργο του ΜΕΤΡΟ, καθιστούν τη διάθεση πόρων για τη μελέτη και κατασκευή συμπληρωματικού δικτύου γραμμών TPAM ιδιαίτερα προβληματική.

Είναι, επίσης, γνωστό ότι η εγκατάσταση και λειτουργία σε μια πόλη **δύο** μεταφορικών μέσων σε σταθερή τροχιά, με διαφορετικά οχήματα και ανεξάρτητα αμαξοστάσια, που απαιτούν μεγάλους χώρους και υψηλές δαπάνες εγκαταστάσεων, αποτελεί ιδιαίτερα δαπανηρή λύση, που μπορεί να τεκμηριωθεί μόνον εφόσον υπάρχει σημαντική ζήτηση, που να τα καθιστά βιώσιμα. Η διάθεση πόρων για μια διερεύνηση, της οποίας το μητρώο μετακινήσεων και η εκτίμηση της ζήτησης θα ανατραπούν μόλις λειτουργήσει το Μετρό, είναι άσκοπη δαπάνη. Τα ελάχιστα -έστω- χρήματα για τις αβέβαιες αυτές διερευνήσεις θα μπορούσαν να διατεθούν για τις μελέτες του Μετρό ή άλλων ρεαλιστικά υλοποιήσιμων συγκοινωνιακών έργων. Άλλωστε, η μελέτη και κατασκευή δικτύου γραμμών TPAM στη Θεσσαλονίκη είναι έργο δυσχερές, με πολύ μακρύ χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, που δεν μπορεί -υπό τις παρούσες συνθήκες- να έχει προτεραιότητα ιεράρχησης.

Είναι, βέβαια, από όλους αποδεκτό ότι το TPAM αποτελεί ένα πολύ εξυτηρητικό και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς, το οποίο μπορεί επίσης να συνδυαστεί και με σημαντικές πολεοδομικές αναπλάσεις (πεζοδρομήσεις κλπ.). Εφόσον μπορέσουν να διασφαλιστούν πόροι, πέραν αυτών που απαιτούνται για τις κρίσιμες ανάγκες της χώρας, εάν μπορεί να γίνει μια **πραγματικά αξιόπιστη εκτίμηση της ζήτησης και της βιωσιμότητας ενός τέτοιου μέσου** και εάν αποφασιστεί, εγκριθεί και καλυφθεί νομικά και διαδικαστικά μια πολιτική αστικών συγκοινωνιών (συνοδευόμενη από κατάλληλες πολεοδομικές ρυθμίσεις) με συνδυασμό Μετρό, TPAM και λεωφορείων, όλοι θα χαιρέτιζαν αυτήν την προοπτική. Εάν, όμως, δεν υπάρχουν αυτές οι προϋποθέσεις, τότε η συζήτηση γύρω από αυτό το έργο έχει απλώς αποπροσανατολιστικό χαρακτήρα και αναλώνει άσκοπα τους ελάχιστους διαθέσιμους πόρους.

Τα ίδια, ίσως και δυσμενέστερα, ισχύουν για τη **θαλάσσια αστική συγκοινωνία**. Δεν είναι τυχαίο ότι όλες οι προσπάθειες, που έχουν γίνει μέχρι σήμερα για χρηματοδότηση του έργου, έχουν αποβεί άκαρπες, λόγω της αναμενόμενης μικρής επιβατικής ζήτησης και του μεγάλου κόστους κατασκευής, που έχουν τα λιμενικά και τα υποστηρικτικά χερσαία έργα

(προβλήτες, αποβάθρες, σταθμοί, χώροι Park and ride κλπ.). Πρέπει επιτέλους να σημειωθεί και να τονιστεί με ειλικρίνεια ότι η περιορισμένη συχνότητα των δρομολογίων και οι δυσχέρειες των μετεπιβιβάσεων δεν καθιστούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες ελκυστικές και βιώσιμες για «αστικές» μετακινήσεις και ότι η αναβίωση των ευχάριστων θαλάσσιων συγκοινωνιών στον κόλπο της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να εξετασθεί **μόνον** για μεγάλες μετακινήσεις (π.χ. μεταξύ κέντρου και ΝΑ ακτής) ή/και για δρομολόγια αναψυχής.

Επειδή, όπως γίνεται και με το TPAM, έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες για επανάληψη των άγονων μελετών βιωσιμότητας του έργου, πρέπει να σημειωθεί ότι, πριν από την αξιολόγηση του χαρακτήρα αναψυχής και του ρομαντισμού, που μπορούν να έχουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, πρέπει να ελεγχθεί αυστηρά η σκοπιμότητά τους από οικονομοτεχνική άποψη και να μη δημιουργηθεί μια ακόμη ζημιογόνα επιχείρηση κοινής ωφέλειας. Επισημαίνεται δε ότι, όπως αναφέρεται έμμεσα στο Στρατηγικό Σχέδιο και στις εξαγγελίες για τις προωθούμενες μελέτες, υπάρχει πρόθεση να διαχωριστούν οι δαπάνες των λιμενικών και υποστηρικτικών εγκαταστάσεων από τις λοιπές δαπάνες λειτουργίας, ώστε το έργο να εμφανιστεί πλασματικά βιώσιμο. Αυτό θα μπορούσε, ίσως, να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επενδυτών, οι οποίοι -όμως- θα διακινδυνεύσουν μόνον τη δρομολόγηση σκαφών, την οποία θα μπορούν να διακόψουν εάν δεν υπάρξει επαρκής ζήτηση, ενώ το δημόσιο θα έχει επιβαρυνθεί με τις δαπάνες των άχρηστων πλέον μόνιμων έργων.

3.5. Τερματικοί σταθμοί – Χώροι στάθμευσης

Η τεκμηρίωση της σκοπιμότητας και αναγκαιότητας κατασκευής Σταθμών Αυτοκινήτων γίνεται με σαφή και πλήρη περιγραφή στο ΕΣΣΥΜ-Θ.

Συμπληρωματικά επισημαίνεται ότι η κατασκευή περιφερειακών Σταθμών, συνδυαζόμενων με στάσεις ή τέρματα μέσω μαζικής μεταφοράς (Μετρό & Λεωφορεία), θα ενισχύσει τη λειτουργία των ΜΜΕ και θα αποσυμφορήσει κυκλοφοριακά τις κεντρικές περιοχές της πόλης. Αντίστοιχα, η κατασκευή Σταθμών σε κεντρικά (στρατηγικά) σημεία του αστικού ιστού θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής, θα αναχαιτίσει την τάση μεταφοράς της κατοικίας στην περιφέρεια και στις επεκτάσεις της πόλης, θα βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας στους διαμπερείς αστικούς οδικούς άξονες και θα περιορίσει την φόρτιση των περιφερειακών δακτυλίων, στους οποίους καταφεύγουν αναγκαστικά οι οδηγοί, λόγω της συμφόρησης στις αστικές αρτηρίες.

Η υλοποίηση ενός προγράμματος κατασκευής Σταθμών Αυτοκινήτων εξαρτάται από οικονομικές παραμέτρους (κόστος γης και κατασκευής, σε συνδυασμό με τα προσδοκώμενα έσοδα λειτουργίας), από πολεοδομικές συνθήκες (πυκνότητα δόμησης, έλλειψη ελεύθερων χώρων, δεσμεύσεις ΓΠΣ και περιβαλλοντικών διατάξεων), καθώς και από τις διατάξεις και διαδικασίες που διέπουν την χωροθέτηση, κατασκευή και λειτουργία / εκμετάλλευση των Σταθμών.

Πριν αναφερθούν οι προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, γίνεται ένας σύντομος σχολιασμός των προτάσεων του ΕΣΣΥΜ-Θ:

1. Το ΕΣΣΥΜ-Θ αναφέρεται στις «υπάρχουσες» μελέτες χωροθέτησης Σταθμών. Σημειώνεται, όμως, ότι η αποτυχία στην υλοποίηση των υπαρχουσών μελετών ή Προγραμμάτων οφείλεται σε βασικές τους ελλείψεις και αδυναμίες, όπως η υπόδειξη χώρων χωρίς να έχουν επαρκώς εξετασθεί :
 - το ιδιοκτησιακό καθεστώς,
 - η προσπελασιμότητα,

- οι δεσμεύσεις από αρχαιολογικές παραμέτρους ή υπόγεια δίκτυα,
- ειδικοί περιοριστικοί παράγοντες (όπως π.χ. το “πανεπιστημιακό άσυλο” για τον Σταθμό Πλατείας Χημείου ΑΠΘ) κ.λπ.

Συνεπώς, η επανάπαυση στα επανειλημμένα ατελή ερευνητικά προγράμματα πανεπιστημιακών ομάδων πρέπει να αντικατασταθεί από ένα σχέδιο πρακτικών δράσεων με την εκπόνηση ρεαλιστικών τεχνικο-οικονομικών μελετών.

2. Οι περισσότεροι από τους Σταθμούς, που προτείνονται στο ΕΣΣΥΜ-Θ, είναι περιφερειακοί Σταθμοί χωροθετούμενοι σε Στρατόπεδα ή ελεύθερους χώρους ασαφούς ιδιοκτησίας (π.χ. Περιοχή Ν.Σ.Σ., Μίκρα, Νοσ. Παπαγεωργίου, έναντι θεάτρου Γης, περιοχή Λαχανοκήπων, περιοχές Γηροκομείου και Ευκαρπίας κ.λπ.). Επιπλέον η “σκοπιμότητά” τους (feasibility) εξαρτάται καθοριστικά από την κατασκευή βασικών γραμμών ΜΜΜ, η οποία δεν αναμένεται να έχει συντελεσθεί πριν από 4 και πλέον χρόνια.
Επομένως οι προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ μπορούν να ληφθούν υπόψη ως σύσταση για ένα μακροχρόνιο πρόγραμμα χωροθέτησεων, απαλλοτριώσεων και θέσπισης διατάξεων, που θα εξασφαλίσουν χώρους στις αναφερόμενες περιοχές, παρά ως ένα πρόγραμμα αναγκαίων έργων.
3. Οι προτεινόμενοι “κεντρικοί” Σταθμοί (π.χ. Πλατεία Χημείου ΑΠΘ, ΔΕΘ, ΟΛΘ κ.λπ.) βρίσκονται σε θέσεις με τεράστια ιδιοκτησιακά και διαδικαστικά προβλήματα. Συνεπώς και για τις θέσεις αυτές ισχύουν οι παρατηρήσεις της παραπάνω παραγρ. 1.
4. Το ΕΣΣΥΜ-Θ δεν περιλαμβάνει προτάσεις Σταθμών για στρατηγικές θέσεις του αστικού ιστού (Πλατείες Ελευθερίας και Αριστοτέλους, έναντι Δικαστικού Μεγάρου, Παλαιά Λαχαναγορά, περιοχή ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΠΑΛΛΑΣ κ.λπ.), που θα εξυπηρετήσουν τους κατοίκους και τις λειτουργικές ανάγκες του κέντρου και θα υποστηρίξουν τη δημιουργία “συμπαγούς” πόλης, στόχο τον οποίο υιοθετεί το ΕΣΣΥΜ-Θ με τον τρόπο επαναχάραξης της Εξωτερικής Περιφερειακής, καθώς και με άλλες επιλογές.
5. Τέλος σημειώνεται ότι είναι ορθή η πρόταση για σύνταξη ενός Σχεδίου Στάθμευσης και η εφαρμογή μέτρων ελέγχου της παρόδιας στάθμευσης.

Μετά τα παραπάνω το ΤΕΕ/ΤΚΜ, εκτιμώντας ότι η κατασκευή και βιώσιμη λειτουργία Σταθμών αυτοκινήτων εξαρτάται:

- α. Από τη διαθεσιμότητα χώρων
- β. Από την ευκολία χωροθέτησης και αδειοδότησης και
- γ. Από την οικονομική βιωσιμότητα,

προτείνει τα ακόλουθα:

1. Διοικητικές – νομοθετικές ενέργειες: Αναθεώρηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου με στόχους την ανάθεση αποκλειστικών αρμοδιοτήτων στους Δήμους, την απλοποίηση των πολεοδομικών διαδικασιών χωροθέτησης σταθμών, τον περιορισμό των δεσμεύσεων, που ισχύουν για χώρους κοινόχρηστου πρασίνου και πλατείες, καθώς και των διατάξεων που επιτρέπουν συνεχείς προσφυγές που ακυρώνουν την κατασκευή υπόγειων Σταθμών.
2. Την ανάθεση μελετών χωροθέτησης και οικονομικής βιωσιμότητας Σταθμών Αυτοκινήτων, με απαίτηση πλήρων τεχνικών, νομικών και οικονομικών ελέγχων των εξεταζόμενων και προτεινόμενων χώρων.
3. Την αναθεώρηση/συμπλήρωση του αναπτυξιακού νόμου, ώστε να περιλαμβάνει και την “στήριξη - επιδότηση” φορέων ή επιχειρήσεων για την κατασκευή Σταθμών αυτοκινήτων.

4. Την ενεργοποίηση των Δήμων για τη σύνταξη και τήρηση προγραμμάτων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό, έτσι ώστε να εμπεδωθεί ένα αίσθημα συμμόρφωσης στη νομιμότητα και να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα των Σταθμών αυτοκινήτων, γεγονός που θα προσελκύσει επενδυτικά κεφάλαια για την κατασκευή των έργων.

Τέλος, σημειώνεται ότι η δέσμευση χώρων σε στρατηγικές θέσεις του πολεοδομικού συγκροτήματος (ΟΛΘ, ΔΕΘ, Μίκρα, Στρατόπεδο Γκόνου κ.λπ.) πρέπει να προβλεφθεί και από τα αναπτυξιακά σχέδια, που εκπονούν οι ιδιοκτήτες των χώρων ή οι αρμόδιοι φορείς. Συνεπώς καθίσταται απαραίτητος ο συντονισμός και η εναρμόνιση των ενεργειών όλων των φορέων, πράγμα που είναι επίσης απαραίτητο και για τη διασφάλιση διαδρόμων διέλευσης οδικών αξόνων ή ΜΜΜ. Ο συντονισμός αυτός πρέπει να εξασφαλισθεί με την ενεργοποίηση ενός αρμόδιου φορέα (π.χ. Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου) ή με τη συγκρότηση ενός ειδικού συντονιστικού οργάνου με ευρείες και καθοριστικής ισχύος αρμοδιότητες.

3.6 Προτεραιότητες έργων

Η επιτροπή συμφωνεί με τον στόχο του ΕΣΣΥΜ-Θ για συγκοινωνιακό σχεδιασμό με επίκεντρο τα συστήματα των Δημόσιων Συγκοινωνιών, εστιάζοντας στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για αυτό το λόγο θεωρεί ως πρώτη προτεραιότητα την ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του Μετρό και των επεκτάσεών του. Δεδομένης της σημαντικής καθυστέρησης των εργασιών της βασικής γραμμής, θα πρέπει να εξετασθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης αυτών των έργων από τα υπάρχοντα κονδύλια του ΥΠΟΜΕΔΙ, κατά προτεραιότητα και πριν από οποιοδήποτε άλλο μεγάλο έργο προκρίνει το Υπουργείο.

Δεύτερη προτεραιότητα θέτει την κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων, και ειδικότερα στο κέντρο και στις άμεσες παρυφές του, ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο της πόλης από την κυκλοφορία των ΙΧ.

Σε ό,τι αφορά τις οδικές υποδομές θεωρούμε ότι η ολοκλήρωση του Εσωτερικού Οδικού δακτυλίου είναι η βασική προτεραιότητα. Για αυτό απαιτείται η αναβάθμιση του Δυτικού τμήματος από Κ16 (Λαχαναγορά) – Κόμβο Κωνσταντινουπόλεως (Σταυρούπολη), καθώς επίσης και η αναβάθμιση του πιο επιβαρυσμένου τμήματος του Εσ.Ο.Δ. Κόμβος Κ5 (Πολίχνη) – Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα). Η αναβάθμιση του παραπάνω τμήματος θα πρέπει να συνδυαστεί και με τη διαπλάτυνση του τμήματος από Κωνσταντινουπολίτικα έως Κ12.

Η κατασκευή του Εξ.Ο.Δ. είναι ένα έργο με μακρύ ορίζοντα ολοκλήρωσης. Το τμήμα του Εξ.Ο.Δ. που αρχίζει από τον κόμβο Ευκαρπίας και καταλήγει στην Αγ. Παρασκευή, είναι το πιο κρίσιμο, επειδή αφορά άμεσα τα θέματα εξυπηρέτησης του κεντρικού τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος και έχει προτεραιότητα μελέτης και κατασκευής.

Η κατασκευή του παραπάνω τμήματος θα πρέπει να μελετηθεί μετά την ολοκλήρωση της μελέτης αναβάθμισης του Εσ.Ο.Δ., ιδιαίτερα του τμήματος Κ5 (Πολίχνη) – Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα) και μετά την **ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών, που θα καταστήσουν βέβαιη την υλοποίησή του**. Γιατί σε περίπτωση που δεν καταστεί εφικτή η αναβάθμιση του παραπάνω τμήματος για λόγους τεχνικούς, κυκλοφοριακούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς ή άλλους, είναι σκόπιμο να εξεταστεί μια λύση χάραξης του Εξ.Ο.Δ. εγγύτερα στο πολεοδομικό συγκρότημα.

3.7 Συμπεράσματα - Παρατηρήσεις

Το έργο της Εξωτερικής Περιφερειακής θεωρείται αναγκαίο, συνδυαζόμενο -όμως- με τις αναγκαίες συνδέσεις του με την Εσωτερική Περιφερειακή. Πάντως, η λειτουργικότητα και ο βαθμός αποδοχής του έργου θα εξαρτηθούν από τα τελικά και ακριβή χαρακτηριστικά της

χάραξής του, που πρέπει να γίνουν αποδεκτά από περιβαλλοντική άποψη, καθώς και από τους οικισμούς που εξυπηρετούνται ή επηρεάζονται από το έργο.

Το έργο της Ζεύξης του Θερμαϊκού είναι πολύ μακροπρόθεσμο και το μόνο που πρέπει να περιληφθεί στο Σχέδιο είναι η άμεση εφαρμογή κατάλληλου πολεοδομικού σχεδιασμού στη Ν.Α. Θεσσαλονίκη, ώστε να παραμείνει ελεύθερος ο διάδρομος της μελλοντικής χάραξης του Ν.Α. και Ν. σκέλους της Εξωτερικής Περιφερειακής μέχρι την περιοχή Αγγελοχωρίου.

Ο Β.Δ. βρόχος του εσωτερικού δακτυλίου, που ολοκληρώνεται με την παράκαμψη του ιστορικού κέντρου μπορεί να λειτουργήσει ως στοιχείο αποσυμφόρησης και αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου.

Τα στοιχεία κόστους των έργων είναι απολύτως ενδεικτικά. Υπάρχει προβληματισμός για την αξιοπιστία τους, εφόσον τα έργα προτείνονται με μορφή απλών “γραμμών”. Επιπλέον δεν υπάρχουν στοιχεία για το εάν οι διατιθέμενες πιστώσεις -εφόσον κάποιο έργο δεν γίνεται «συναινετικά» αποδεκτό ή δεν είναι άμεσα ώριμο για υλοποίηση- θα μπορούσαν να μεταφερθούν από ένα έργο σε άλλο, π.χ. από την Εξωτερική Περιφερειακή στο έργο του ΜΕΤΡΟ.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των έργων περιορίζονται σε ενδεικτικούς άξονες χάραξης και δεν προσφέρονται για ουσιαστικό σχολιασμό για συγκεκριμένες παρατηρήσεις και για ενδεχόμενες βελτιωτικές προτάσεις, ούτε εκ μέρους αυτών που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκλησης διαβούλευσης, ούτε εκ μέρους του ΤΕΕ

Από όλα τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι τα έργα και οι επεμβάσεις, που προτείνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο, θα είναι εφικτές μόνον εάν συντρέξουν πολλές άλλες τεχνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές και νομικές προϋποθέσεις. Συνεπώς το Στρατηγικό Σχέδιο δεν πρέπει να θεωρηθεί ως μια ανακοίνωση και δέσμευση για πρόγραμμα επεμβάσεων, αλλά μόνον ως ένας κατάλογος επιθυμητών στόχων, που πρέπει να διερευνηθούν και να μελετηθούν σε βάθος, ώστε να προσδιοριστούν και να επιλυθούν τα ποικίλα οικονομοτεχνικά και λοιπά προβλήματα, που θα προκύψουν, και να αναδειχθούν τα έργα που θα είναι πραγματικά «σκόπιμα» και υλοποιήσιμα.

Για την **αξιόπιστη διερεύνηση της εφικτότητας** των έργων πρέπει να σημειωθεί ότι απαιτείται η εκπόνηση μελετών τουλάχιστον σε επίπεδο Προμελέτης. Επισημαίνεται, χαρακτηριστικά, ότι -λόγω της θέσης των έργων στον αστικό, περιαστικό και δασικό χώρο- απαιτούνται τεχνικές διερευνήσεις και μελέτες με ακρίβεια και λεπτομέρειες «μελέτης εφαρμογής» και δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν -όπως προτείνει το Στρατηγικό Σχέδιο- με ερευνητικά προγράμματα ή προκαταρκτικές μελέτες, που είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσουν σε εκτεταμένες αναθεωρήσεις ή και ματαιώσεις έργων, αφού όμως θα έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος και θα έχουν σπαταληθεί πόροι χωρίς αποτέλεσμα.

Θεσσαλονίκη, Μάιος 2011

Η ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΟ ΣΣΥΜ

Γιαννακού Αθηνά

Κωνσταντινίδης Βασίλης

Μπίλλιας Πάρις

Πέρκα Πέτη

Χατζόπουλος Γιάννης

Στην επεξεργασία των απόψεων των φορέων συνέβαλε η

Ζέκα Δήμητρα (Μηχ/κός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΨΕΩΝ-ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ**

Ι. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΨΕΩΝ-ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑ ΦΟΡΕΑ

<u>Ο.Τ.Α.</u>	
1.	ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ
	<p>1.1 Γενικές Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Να ληφθούν υπόψη από το ΕΣΣΥΜ-Θ οι προτάσεις του Δήμου Καλαμαριάς (στα πλαίσια της υπό εκπόνηση μελέτης Αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε συνδυασμό και με την πρόσφατη Κυκλοφοριακή Μελέτη) που αφορούν κρίσιμα συγκοινωνιακά θέματα. Με την εκ νέου ιεράρχηση του οδικού δικτύου του, ο Δήμος Καλαμαριάς στοχεύει στην αποτροπή, κατά το μέγιστο δυνατό τρόπο, της χρήσης του Ι.Χ. και στην αποτροπή συνθηκών νέων διαμπερών μετακινήσεων των Ι.Χ. μέσω της οικιστικής περιοχής της Καλαμαριάς. Ιδιαίτερο βάρος δίνεται στο χαρακτήρα ορισμένων εσωτερικών οδών, όπως η οδός Πόντου και η επέκτασή της. <p>1.2. Δημόσιες συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Στα πλαίσια της δημιουργίας «πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου», προτείνεται η χωροθέτηση Μαρίνας για την εξυπηρέτηση της θαλάσσιας υπεραστικής συγκοινωνίας (η οποία θα μπορεί να συνδυασθεί με το Μετρό), στην περιοχή του τερματικού σταθμού του Μετρό στη Μίκρα. <p>1.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η εναλλακτική πρόταση του νότιου τμήματος του Εσ.Ο.Δ. έως την Καλαμαριά με σύνδεση με την οδό Καπετάν Γκόνη και Πόντου, έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τον σχεδιασμό του Δήμου και δεν μπορεί να προωθηθεί, καθώς δεν είναι δυνατόν να διαρραγεί η οικιστική περιοχή του Δήμου με νέες διαμπερείς κινήσεις. Προτείνεται ως πιο πρόσφορη λύση η σύνδεση με τις οδούς Ανθέων – Ανδρέα Παπανδρέου – Ανδριανουπόλεως και Εθνικής Αντίστασης – Βασιλίσσης Όλγας.
2.	ΔΗΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ
	<p>2.1 Γενικές Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Δεν τεκμηριώνεται καθόλου και δεν γίνεται αναφορά σε άλλες δυνατότητες μετακίνησης (πέρα από τις οδικές) με μικρή εξαίρεση όσες ήδη υπάρχουν ή κατασκευάζονται (Μετρό, γραμμές ΟΣΕ). - Λαμβάνεται ως δεδομένος ο τρόπος ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και δεν αναφέρονται καν δυνατότητες μείωσης των μετακινήσεων (εργασία στον χώρο κατοικίας, μετακινήσεις υπηρεσιών κλπ.) - Αναφέρονται μόνο έργα (οδών ή χώρων στάθμευσης) τα οποία απευθύνονται στο Ι.Χ. <p>2.2. Δημόσιες συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Καθώς η ΕΠΟ 27 αποτελεί ήδη «φράγμα» για όλη την περιοχή από Φοίνικα έως Ν. Μηχανιώνα, προτείνεται η δημιουργία ενός μέσου σταθερής τροχιάς, κατά προτίμηση τύπου τραμ, είτε στον άξονά της είτε εκατέρωθεν αυτής. - Έλλειψη ολοκληρωμένης πρότασης για τη θαλάσσια συγκοινωνία, παρά την ύπαρξη δυο τεκμηριωμένων προτάσεων (πρόταση ΟΡΘΕ και πρόταση Δήμου Μηχανιώνας σε συνεργασία με την Νομαρχία Θεσσαλονίκης) σχετικά με αυτήν. <p>2.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Παρά τη μεγάλη σπουδαιότητα του έργου (από τεχνικής και οικονομικής σκοπιάς)

	<p>της μελλοντική ζεύξης του Θερμαϊκού, απουσιάζουν παντελώς στοιχεία και αναφορές σε μελέτες σχετικά με την εξυπηρετούμενη κίνηση και το μέγεθός της, την οικονομική βιωσιμότητα, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις (καθώς ξεκινά από περιοχή εντός της συνθήκης RAMSAR και καταλήγει βόρεια του Αγγελοχωρίου σε μια περιοχή μοναδικής ομορφιάς και ακαταλληλότητας). Επιπλέον, η προτεινόμενη χάραξη της οδού μετά τη γέφυρα ρυμοτομεί όλο το νότιο τμήμα του οικισμού της Ν. Κερασιάς το οποίο είναι ήδη πλήρως δομημένο.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το τμήμα του Εξ.Ο.Δ. από Ν. Μηχανιώνα, Τρίλοφο, Σχολάρι αναφέρεται μόνο σε συνδυασμό με την ζεύξη του Θερμαϊκού και παραλείπεται από τα έργα προτεραιότητας, παρόλο που αποτελεί αυτόνομο έργο, το οποίο θα ανακουφίσει την κυκλοφορία του νέου (Καλλικρατικού) Δήμου Θερμαϊκού και κυρίως του λιμένα της Ν. Μηχανιώνας και είναι ήδη ενταγμένο σε ευρωπαϊκά προγράμματα. - Πρόταση για διαπλάτυνση της ΕΠΟ 27 και επέκτασή της έως το λιμάνι της Ν. Μηχανιώνας, καθώς και σύνδεσή της με την οδό προς Τρίλοφο. 	
3.	ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	
	<p>3.1 Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να στηρίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα «ελάχιστων» απαιτούμενων οδικών υποδομών και στους ήπιους τρόπους μετακίνησης, δηλαδή στη μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο, που θα συνδυάζονται αρμονικά με στόχο τη Βιώσιμη Πόλη και τη Βιώσιμη Κινητικότητα. - Προώθηση των μετακινήσεων πεζή που μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ύπαρξη ολοκληρωμένου δικτύου ασφαλών πεζο-διαδρόμων, είτε αυτοί είναι πεζοδρόμοι, είτε είναι πεζοδρόμια ικανού πλάτους, ελεύθερα εμποδίων καθ' ύψος και κατά μήκος, για την άνετη, ασφαλή και ελεύθερη κυκλοφορία πεζών και ιδιαίτερα των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ατόμων. - Προώθηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων σε συνδυασμό με το δίκτυο πεζοδρόμων και με το Δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών για την συνδυασμένη χρήση τους. <p>3.2 Δημόσιες Συγκοινωνίες - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Δημιουργία Φορέα σχεδιασμού, ανάπτυξης υποδομών και ελέγχου του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. - Βελτιστοποίηση του μεταφορικού έργου των λεωφορειακών γραμμών ώσπου να ολοκληρωθεί το δίκτυο Μετρό. Η βελτιστοποίηση αυτή θα επιτευχθεί με αύξηση του στόλου, τη βελτίωση της συχνότητας, τη δημιουργία νέων γραμμών και τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων. - Υλοποίηση, χωρίς άλλες καθυστερήσεις, της πρώτης γραμμής Μετρό, καθώς και της επέκτασής της τόσο ανατολικά προς Καλαμαριά όσο και δυτικά προς Σταυρούπολη. Η επέκταση προς τη Σταυρούπολη – Ευκαρπία πρέπει να είναι υπόγεια, καθώς η πρόταση του επιφανειακού τραμ στην οδό Λαγκαδά θα έχει αρκετά κυκλοφοριακά προβλήματα αλλά και δεν υπάρχει κάποιος πολιτιστικός (π.χ. μνημεία) ή φυσικός παράγοντας (π.χ. θαλάσσιο μέτωπο) που θα καθιστούσε ελκυστική μία διαδρομή με το τραμ. - Μελέτη και επέκταση του Μετρό μέχρι το αεροδρόμιο, καθώς και μελέτη για τη δημιουργία κλάδων προς Αμπελόκηπους και Εύοσμο και προς Πυλαία (μέσω Τούμπας και Χαριλάου). - Δημιουργία συνδετήριων γραμμών (είτε είναι υπόγειο Μετρό είτε επιφανειακό τραμ) 	

που θα αρθρώνονται με το προτεινόμενο δίκτυο Μετρό.

- Λειτουργία Προαστιακού Σιδηρόδρομου προς Σίνδο και άλλες γειτονικές πόλεις.

3.3 Οδικές Υποδομές - Προτάσεις

- Εκ νέου ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου της αστικής περιοχής και καθορισμός της κυκλοφοριακής λειτουργίας (μονόδρομος, αμφίδρομος, με ή χωρίς στάθμευση κλπ.) και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (πλάτος δρόμου, λωρίδες κυκλοφορίας).
- Έργα αναβάθμισης του βασικού οδικού δικτύου με στόχο την καλύτερη λειτουργία του, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά και της αισθητικής αναβάθμισης, καθώς ένα τακτοποιημένο οδικό δίκτυο είναι και αισθητικά αναβαθμισμένο.
- Άμεση υλοποίηση του τμήματος της οδού Λαγκαδά από το ύψος των οδών Δαβάκη – Ακριτών έως την οδό Αγίου Δημητρίου (απαλλοτριώσεις, μελέτες, κατασκευή).
- Άμεση αναβάθμιση του Δυτικού τμήματος του Εσ.Ο.Δ. από τον κόμβο Κ16 Λαχαναγοράς έως τον κόμβο Κωνσταντινουπόλεως (Σταυρούπολη).
- Διαμόρφωση ανισόπεδων κόμβων ή κάτω διαβάσεων στο δυτικό τμήμα του Εσ.Ο.Δ., έτσι ώστε να καταργηθούν οι φωτεινοί σηματοδότες και η κυκλοφορία των οχημάτων να έχει μία συνεχή ροή. Προτείνεται η δημιουργία κάτω διάβασης στην αερογέφυρα Σταυρούπολης (κόμβος Κωνσταντινουπόλεως), η κατασκευή κόμβου στην Ιθάκης με πλήρη όμως σύνδεση της οδού Μακρυγιάννη και η μελέτη-κατασκευή απλής άνω διάβασης στην οδό Παλαιολόγου.
- Μελέτη βελτίωσής του βορειοανατολικού τμήμα του Εσ.Ο.Δ. και κάποιων εισόδων - εξόδων για την αντιμετώπιση των δυσλειτουργιών που παρουσιάζει.
- Αναβάθμιση του άξονα Κατσιμίδα – Καυταντζόγλου του Εσ.Ο.Δ., έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην κυκλοφοριακή λειτουργία την οποία καλείται να αναλάβει.
- Η πρόταση για το υποθαλάσσιο τμήμα του Εσ.Ο.Δ. θα πρέπει να μελετηθεί πλήρως (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Κυκλοφοριακή Μελέτη, Μελέτη κατασκευής, οικονομοτεχνικές μελέτες, τεχνικές υποστηρικτικές μελέτες, πρόγραμμα χρηματοδότησης, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης κ.λ.π.), ώστε να λυθούν εξ αρχής οποιαδήποτε διαδικαστικά θέματα μπορούν να υπάρξουν. Σε κάθε περίπτωση, όταν αυτή μελετηθεί, θα πρέπει να φτάνει έως την Καλαμαριά και να ολοκληρώνει τον Εσ.Ο.Δ. Επίσης, αν τελικά υλοποιηθεί το υποθαλάσσιο τμήμα του Εσ.Ο.Δ., θα πρέπει να πεζοδρομηθεί το παραλιακό μέτωπο της πόλης (οδός Νίκης) και να αναπλαστεί η γύρω περιοχή.
- Να μελετηθούν πλήρως έργα όπως η ζεύξη του Θερμαϊκού ή οι χαράξεις στο βορειοανατολικό τμήμα του Εξ.Ο.Δ.
- Να δημιουργηθούν οι προτεινόμενες ακτινικές συνδέσεις μεταξύ των δύο οδικών δακτυλίων. Στις προτεινόμενες ακτινικές συνδέσεις στο Δυτικό τμήμα εκτός των συνδέσεων ΑΣ1, ΑΣ2 και ΑΣ3 προτείνεται, επιπλέον, μια νέα σύνδεση στο ύψος του Εύοσμου (θα μπορούσε να είναι η οδός Μαιάνδρου ή η οδός Σμύρνης ανάλογα με το που βρίσκεται ο υπό μελέτη ανισόπεδος κόμβος στο ύψος του Εύοσμου).

3.4 Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις

- Στα σημεία άρθρωσης του οδικού δικτύου και του δικτύου Μ.Μ.Μ. θα πρέπει να δημιουργηθούν πολυτροπικά συγκοινωνιακά κέντρα για την μετεπιβίβαση των μετακινούμενων και χώροι στάθμευσης οχημάτων.
- Ως πολυτροπικό συγκοινωνιακό κέντρο, προτείνεται επιπλέον ο χώρος του Τερματικού Σταθμού Σταυρούπολης, καθώς σ' αυτόν καταλήγουν πολλές λεωφορειακές γραμμές από πιο μακρινές περιοχές της Θεσσαλονίκης και από το γειτονικό Δήμο Ωραιοκάστρου. Επίσης, προτείνεται να διέλθει το Μετρό από αυτόν τον σταθμό και να δημιουργηθεί και χώρος στάθμευσης οχημάτων.

	<ul style="list-style-type: none"> - Άμεση υλοποίηση ενός Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης σε όλο το ΠΣΘ. - Πρόταση για μελέτη μελλοντικής δημιουργίας χώρων στάθμευσης Βαρέων Οχημάτων, καθώς αυτά δεν θα πρέπει να εισέρχονται στον αστικό ιστό πέρα από το έργο της τροφοδοσίας, πόσο μάλλον να σταθμεύουν σε αυτόν. 	
4.	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ	
	<p>4.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Από το χρονικό προγραμματισμό των χρηματοδοτήσεων προκύπτει με σαφήνεια ότι προτεραιότητα δίνεται στα οδικά έργα με στόχο την απορρόφηση κονδυλίων, ανεξάρτητα της σημασίας που έχουν για τη σταδιακή ολοκλήρωση των οδικών δακτυλίων και των αποτελεσμάτων που μπορούν να έχουν στη βελτίωση της κυκλοφορίας. Η θεαματική αποσυμφόρηση του δικτύου και η βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσα από την προώθηση των έργων των Μέσων σταθερής τροχιάς και ευρύτερων ολοκληρωμένων αναπλάσεων. - Το πλάνο χρηματοδότησης προτείνεται να δίνει άμεση προτεραιότητα σε μελέτες και έργα που αφορούν στην ανάπτυξη των νέων γραμμών του Μετρό και των άλλων επιφανειακών Μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ ή monorail), καθώς και της θαλάσσιας συγκοινωνίας για μία νέα σχέση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπό της. <p>4.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Θετική κρίνεται η επέκταση των Μέσων σταθερή τροχιάς στα όρια του Δήμου Πυλαίας με νέα γραμμή επέκτασης του Μετρό έως τον παλιό οικισμό της Πυλαίας και με την ανάπτυξη γραμμής τραμ ή άλλου επιφανειακού Μέσου σταθερής τροχιάς κυρίως στην εκτός σχεδίου περιοχή. Προτείνεται η ανάπτυξη της γραμμής αυτής προς το αεροδρόμιο μέσα από τα όρια του Δήμου να μπει σε πρώτη προτεραιότητα καθώς αφορά στο σύνολο των κατοίκων του Π.Σ.Θ. - Πλήρης αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών για την καλύτερη υποστήριξη των νέων συνδέσεων με Μέσα σταθερής τροχιάς - Η νέα γραμμή επιφανειακού Μέσου σταθερής τροχιάς προς το Αεροδρόμιο να συνδυαστεί με παρεμβάσεις ολοκληρωμένης ανάπλασης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και με συνεχείς ποδηλατοδρόμους που θα το συνδέσουν με την ήδη μελετημένη ζώνη αναψυχής - ποδηλατόδρομου της περιφερειακής τάφρου (Μελέτη ΟΡΘΕ) και του νέου πάρκου Ελαιορέματος (έργο Δήμου Πυλαίας υπό δημοπράτηση) - Πρόβλεψη για σταθμό θαλάσσιας συγκοινωνίας στην περιοχή του ρέματος Φλώριδας (IKEA) σε συνδυασμό με την προγραμματιζόμενη από το Δήμο Πυλαίας Μαρίνα σκαφών αναψυχής στα πλαίσια ολοκληρωμένης ανάπλασης της παραλιακής ζώνης <p>4.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η προτεινόμενη αναβάθμιση της Ανατολικής Περιφερειακής Οδού, από τον κόμβο K-10 έως και τον προτεινόμενο κόμβο K-11A πρέπει να περιλαμβάνει την αναβάθμιση των ίδιων των κόμβων K-11 και K-10, καθώς και την εγκατάσταση ηχοπετασμάτων επί της οδού σε όλο το μήκος των κατοικημένων περιοχών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. - Οι χαράξεις των συνδέσεων ΑΣ5 προς Πανόραμα και ΑΣ4 προς Πεύκα είναι απαραίτητο να γίνουν αποκλειστικά με τούνελ καθώς το μεγαλύτερο μέρος τους γίνεται σε επαφή ή μέσα από το υπό προστασία Δάσος-Πάρκο ή μέσα από περιοχή οικιστικά κατάλληλη, έτσι ώστε να περιοριστεί η περιβαλλοντική όχληση. 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Ένταξη της Λεωφόρου Γεωργικής Σχολής και της οδού Μ. Αντύπα, λόγω του πλάτους τους, στις ακτινικές συνδέσεις με τον Εσ.Ο.Δ. και ανάπτυξη συνδετήριας που θα συνδέει την Ε.Ο. Θεσ-νίκης-Μουδανιών με τη Λεωφόρο Γεωργικής Σχολής. <p>4.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση σταθμού επιβατών στην περιοχή που θα κατασκευαστεί το αμαξοστάσιο του Μετρό της κύριας γραμμής και εγγύς του κόμβου Κ-12, ο οποίος μπορεί να συνδυαστεί με λεωφορεία και με τον προτεινόμενο χώρο στάθμευσης ώστε να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό εργαζομένων και λοιπών χρηστών. 	
5.	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ	
	<p>5.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες– Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση της γραμμής του Μετρό μέχρι τον Καλλικράτειο Δήμο Θερμαϊκού. - Επέκταση της θαλάσσιας συγκοινωνίας μέχρι τον Καλλικράτειο Δήμο Θερμαϊκού. <p>5.2. Οδικές υποδομές– Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Σύνδεση του υφιστάμενου Αεροδρομίου με την εξωτερική περιφερειακή. - Ζεύξη Αγγελοχωρίου – Καλοχωρίου. 	
6.	ΔΗΜΟΣ ΜΥΓΔΟΝΙΑΣ	
	<p>6.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Καθώς η επέκταση του Μετρό προς την Ευκαρπία και το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, αλλά και προς την Σίνδο στο πλαίσιο της μετεγκατάστασης της ΔΕΘ, αποτελούν έργα πρώτης προτεραιότητας, να εξεταστεί η δυνατότητα περαιτέρω επέκτασής του σε περιαστικές περιοχές της Θεσσαλονίκης όπως είναι η Μυγδονία, το Ωραιόκαστρο και η Καλλιθέα. - Καθώς η επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου προς την Σίνδο και προς άλλες πόλεις δορυφόρους της Θεσσαλονίκης εντάσσεται στη γενικότερη στρατηγική του Υπουργείου, να εξεταστεί η δυνατότητα της επέκτασής του στην Καλλιθέα, δεδομένου ότι οι υποδομές των γραμμών υπάρχουν. <p>6.2. Οδικές υποδομές - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Υπόγεια διασύνδεση των άκρων της Γαλήνης στη περιοχή του Ωραιοκάστρου για τη διευκόλυνση του μεταφορικού έργου τόσο του οικιστικού συνόλου όσο και της βιοτεχνικής δράσης. - Βελτίωση όλου του οδικού συμπλέγματος των βιοτεχνικών περιοχών Καλλιθέας, Ωραιοκάστρου και Μυγδονίας. - Λειτουργική οδική διασύνδεση των περιοχών του Δήμου στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης της Θεσσαλονίκης και της προστασίας του περιβάλλοντος με έμφαση στον ορεινό όγκο. - Κατασκευή του οδικού συνδετηρίου άξονα της Μυγδονίας με την Εγνατία Οδό στο ύψος της διασταύρωσης με τις Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Κιλκίς και Θεσσαλονίκης – Σερρών μέσω του κόμβου Λαγκαδά – Λαγυνών. - Διαπλάτυνση, ηλεκτροφωτισμός και διασφάλιση της προσπελασιμότητας της 4^{ης} Επαρχιακής οδού Μελισσοχωρίου –Ωραιοκάστρου. <p>6.3. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Έμφαση στη χωροθέτηση και κατασκευή τερματικού σταθμού γραμμής Μετρό και 	

	<p>Λεωφορείων στη περιοχή του Στρατοπέδου Καρατάσσου / Νοσοκομείο Παπαγεωργίου.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Σημαντικός είναι ο τερματικός σταθμός στο χώρο της περιοχής Λαχανόκηπων μεταξύ της οδού Γιαννιτσών και της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου. - Εξέταση της σκοπιμότητας για τη δημιουργία πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου στη περιοχή των ορίων Σίνδου - Καλλιθέας – Ωραιοκάστρου, ενόψει λειτουργίας της ΔΕΘ. 	
7.	ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	
	<p>7.1. Οδικές υποδομές - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προτάσεις έργων βελτίωσης της Παλαιάς Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Κιλκίς. 	
8.	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
	<p>Ο Δήμος Θεσσαλονίκης δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά έστειλε το Σχέδιο Δράσης 2006-2015 του Δήμου Θεσσαλονίκης όπου, μεταξύ άλλων, διατυπώνονται οι στόχοι και οι άξονες παρέμβασης στον τομέα των υποδομών μεταφορών:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μέτρο 1.2. Συγκοινωνιακά μητροπολιτικά έργα: Ζεύξη Θερμαϊκού, Ανατολική εξωτερική περιφερειακή, Κάθετες συνδέσεις εσωτερικής – εξωτερικής περιφερειακής, οδικά έργα ανατολικού και δυτικού ΠΣΘ, κατασκευή και επέκταση υποθαλάσσιας αρτηρίας, κατασκευή και επέκταση της βασικής γραμμής Μετρό, Μέσα σταθερής τροχιάς, θαλάσσια αστική συγκοινωνία, προαστιακός σιδηρόδρομος, αναδιάρθρωση αστικών συγκοινωνιών. - Μέτρο 1.3. Συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις: κατασκευή κόμβων και ανισόπεδων διαβάσεων, αναβάθμιση οδικών αξόνων, δημιουργία γραμμών μικρών και ευέλικτων λεωφορείων, κατασκευή χώρων στάθμευσης, κατασκευή – ανακατασκευή πεζοδρομίων και οδοστρωμάτων, κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, χάραξη ποδηλατοδρόμων, πρόγραμμα ανάπτυξης πεζοδρόμων). 	
9.	ΔΗΜΟΣ ΕΧΕΔΩΡΟΥ	
	<p>9.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Για την ουσιαστική συμβολή της διαδικασίας της «ανοικτής διαβούλευσης» στον συνολικό σχεδιασμό συστήματος μεταφορών πρέπει να θεσμοθετηθεί το επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης. - Διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης στον Δήμο, όπως προέκυψαν από πρόσφατη Κυκλοφοριακή Μελέτη, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και τα κριτήρια της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων. <p>9.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κατασκευή νέου σιδηροδρομικού δικτύου, επιγείου και υπογείου, εντός της εδαφικής περιφέρειας του Δήμου. <p>9.3. Οδικές υποδομές - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προτάσεις που αφορούν την κατασκευή, αναβάθμιση και βελτίωση οδών, κόμβων και διαβάσεων, εντός της εδαφικής περιφέρειας του Δήμου. 	

	<p>9.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ορισμένα δρομολογημένα έργα, όπως ο Νέος Εμπορευματικός Σταθμός στο Στρατόπεδο Γκόνου οδηγούν σε προτάσεις δημιουργίας οδικών αξόνων που μελλοντικά θα επιτείνουν τα προβλήματα (κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, πολεοδομικά, χωροταξικά). - Πρόταση για εναλλακτική χωροθέτηση εμπορευματικού σταθμού. - Πρόταση για σταθμό προαστιακού (ή μετρό) Διαβατών – Ν. Μαγνησίας και Καλοχωρίου. 	
10.	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ	
	<p>Ο Δήμος Θέρμης, στα πλαίσια της διαβούλευσης, απέστειλε την υπ' αριθμ. 55/2010 απόφαση του Δ.Σ. Θέρμης σχετικά με τη χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής, όπως αυτή είχε προταθεί παλαιότερα από την Εγνατία Οδό.</p> <p>10.1. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαφωνία με τη πρόταση της Εγνατίας Οδού Α.Ε. για τη χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής. Η προταθείσα χάραξη διέρχεται ή γεινιάζει άμεσα με οικισμούς του Δήμου, αγνοεί και πλήττει τις υφιστάμενες και σχεδιαζόμενες χρήσεις γης και δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις στη χωρική συνοχή του Δήμου, στο φυσικό περιβάλλον, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων σε πολλές περιοχές του Δήμου, στον οικισμό Τριαδίου, αλλά και στο αγρόκτημα Θέρμης και Ν. Ραιδεστού. Το μόνο τμήμα με το οποίο ο Δήμος συμφωνεί είναι αυτό που διέρχεται από το αγρόκτημα του Δ.Δ. Ταγαράδων και συνδέεται ορθολογικά με την ΕΟ Μουδανίων. - Σχετικά με την Εθνική Οδό Κ11 – Θέρμη – Γαλάτιστα: το τμήμα Κ11-Θέρμης πρέπει να επανασχεδιαστεί, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες χρήσεις γης στην περιοχή, ως οδός τοπικής εξυπηρέτησης, το τμήμα από την οδό Θέρμης – Πανοράματος έως το Τριάδι, μετά την προώθηση της Εξωτερικής Περιφερειακής στερείται σκοπιμότητας και δεν χρειάζεται να κατασκευαστεί, ενώ το τμήμα Τριάδι – Γαλάτιστα αποτελεί Εθνική Οδό ύψιστης σημασίας και αξίας για όλη την περιοχή και την ευρύτερη περιφέρεια. - Προτείνεται κοινή χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής και του δρόμου Τριάδι – Γαλάτιστα σε όλο το μήκος τους στο Δήμο Θέρμης και ταυτόχρονη εξασφάλιση της χρηματοδότησης του τμήματος μετά το Δήμο Θέρμης και μέχρι τη Γαλάτιστα 	
<u>ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</u>		
1.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ	
	<p>1.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το Στρατηγικό Σχέδιο οφείλει να υλοποιηθεί με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα, την ποιότητα ζωής και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του πολίτη στο σύγχρονο αστικό κέντρο. Έμφαση πρέπει να δοθεί στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, στις συγκοινωνίες, καθώς και στη δημιουργία νέων οδικών αξόνων που πληρούν τις σχετικές προδιαγραφές ή στην αναδιαμόρφωση και βελτιστοποίηση των ήδη υπαρχόντων. Επιπλέον, πρέπει να εστιάζει στη φιλικότητα των δρόμων προς τους πεζούς και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, με στόχο την ασφαλέστερη και πιο άνετη μετακίνησή τους. <p>1.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών κρίνεται 	

	<p>καθοριστική για την αποσυμφόρηση, ιδιαίτερα του κέντρου της πόλης. Το Δίκτυο αυτό πρέπει να βασίζεται στις υπόγειες γραμμές Μετρό, οι οποίες μελλοντικά θα επεκταθούν προς Καλαμαριά, Εύοσμο και Αμπελοκήπους και υποστηρικτικά στα λεωφορεία.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η δημιουργία τραμ κρίνεται ατελέσφορη, καθώς αυτό θα κάνει ακόμα πιο ασφυκτικό το κέντρο και τους ήδη συμφορημένους κεντρικούς άξονες της Θεσσαλονίκης, δεδομένου του χώρου που θα καταλάβει και με γνώμονα το γεγονός πως πρόκειται για ένα κατεξοχήν δυσκίνητο μέσο που στερείται ευελιξίας. - Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην εξυπηρέτηση του πολίτη με τη σύνδεση κομβικών σημείων όπως π.χ. Πανεπιστήμια, ΤΕΙ, αεροδρόμια, αρχαιολογικοί χώροι, ΚΤΕΛ, ΟΣΕ κ.λ.π. καθώς και στη δημιουργία κεντρικών σταθμών μετεπιβίβασης και διασύνδεσης διάφορων μέσων μεταφοράς. <p>1.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η δημιουργία Εσωτερικού και Εξωτερικού δακτυλίου, όπως περιγράφεται στο Σχέδιο κρίνεται απολύτως αναγκαία στα πλαίσια της αναβάθμισης του οδικού δικτύου του Ν. Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, όμως, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη δημιουργία οδικών αξόνων που θα εξασφαλίζουν τη συνεχόμενη ροή των οχημάτων, η οποία δεν θα διακόπτεται από ενδεχόμενη σηματοδότηση ή από άλλους κόμβους. - Η διευκόλυνση της κίνησης από τον Ανατολικό προς τον Δυτικό τομέα της πόλης καθιστά μη αναγκαίο το σχέδιο δημιουργίας υποθαλάσσιας αρτηρίας. <p>1.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Δημιουργία ενός Οργανωμένου Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης, τόσο για τον Δήμο Θεσσαλονίκης όσο και για τους λοιπούς Δήμους που αντιμετωπίζουν παρόμοιο πρόβλημα. - Απαραίτητη θεωρείται η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά, οι οποίοι θα αποτελούν ταυτόχρονα και σταθμούς επιβίβασης σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. 	
2.	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	
	<p>2.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Σύνταξη αναλυτικών προδιαγραφών σχεδιασμού (δημόσιες συγκοινωνίες, οδικές υποδομές) για την πρόληψη της τρωτότητας του οδικού δικτύου ή αστοχίας των συγκοινωνιών, έναντι γεωφυσικών, κλιματικών ή τεχνολογικών κινδύνων. - Διαχείριση αστικής κυκλοφορίας, ώστε από μια φυσική ή τεχνολογική καταστροφή να εξασφαλίζεται η όσο το δυνατόν απρόσκοπτη διέλευση των πυροσβεστικών οχημάτων και των άλλων δυνάμεων άμεσης επέμβασης. - Πρόβλεψη εναλλακτικών διαδρομών, μέσα από τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων, τη σύνταξη μελετών, χαρτών επικινδυνότητας των αστικών οδικών δικτύων σε σχέση με το περιβάλλον, δημιουργία σεναρίων ανάλογα με τον κίνδυνο και μηχανισμό παρακολούθησης και αναθεώρησης. - Δυνατότητα συνεχούς παρακολούθησης και καταγραφής της οδικής κυκλοφορίας και της χωρο - χρονικής διακύμανσης των διαφόρων φυσικών ή τεχνολογικών απειλών μέσω κατάλληλων συστημάτων και άλλου τεχνολογικού εξοπλισμού. - Συνεργασία διαφόρων φορέων στην προετοιμασία και εφαρμογή σχεδίων έκτακτης ανάγκης με στόχο την ελαχιστοποίηση κάθε φύσεως απειλών. 	
3.	Ε.Υ.Δ.Ε. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ	
	3.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Προτάσεις	

	<ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση της κεντρικής γραμμής του Μετρό ανατολικά μέχρι το αεροδρόμιο. - Σχεδιασμός και υλοποίηση θαλάσσιας αστικής σύνδεσης του αεροδρομίου με τους Δήμους Καλαμαριάς, Θερμαϊκού και Θεσσαλονίκης. - Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και επαρκούς δικτύου με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς για ταχεία και άνετη σύνδεση του αεροδρομίου με τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και τον σταθμό των ΚΤΕΛ στη Δυτική Θεσσαλονίκη. <p>3.2. Οδικές υποδομές - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Αναβάθμιση του Εσ.Ο.Δ. βορειοανατολικά (από κόμβο Κ5 Πολίχνη - Κ10 Κωνσταντινουπολίτικα - Κ12 Φοίνικα), ανατολικά (από κόμβο Κ10 Κωνσταντινουπολίτικα - Κ12 Φοίνικα) και νοτιοδυτικά. - Σύνδεση του αεροδρομίου με την Εξωτερική Περιφερειακή Οδό και την Εγνατία Οδό. - Διαπλάτυνση τμήματος του Εσ.Ο.Δ. από Κωνσταντινουπολίτικα έως Κ12 (μετά τον κόμβο Πανοράματος) κατά 1 λωρίδα στην κατεύθυνση προς Καλαμαριά, ώστε να βοηθηθούν εκτός των άλλων και οι κινήσεις από και προς το αεροδρόμιο. - Κατασκευή νέων συνδέσεων και αναβαθμίσεων στους ήδη υπάρχοντες οδικούς άξονες που οδηγούν στην Ανατολική και Κεντρική Μακεδονία για προφύλαξη του κέντρου της πόλης από διαμπερείς μετακινήσεις. 	
4.	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «Γ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ»	
	<p>4.1. Οδικές υποδομές – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Να υπάρξει ειδική πρόβλεψη για δημιουργία οδού πρόσβασης στο Νοσοκομείο Παπανικολάου από τον Εσ. Ο.Δ., καθώς η εύκολη πρόσβαση βοηθά στην καλύτερη παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες. 	
5.	Α.Π.Θ. – ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
	<p>5.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός των Υποδομών Μεταφορών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στο ίδιο πλαίσιο με τον γενικότερο Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό της ευρύτερης αστικής περιοχής. Αντιθέτως, όμως, το Στρατηγικό Σχέδιο των Υποδομών Μεταφορών που ετοιμάζεται από το ΥΠΟΜΕΔΙ και το Σχέδιο Στρατηγικού Χαρακτήρα έργων και παρεμβάσεων για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης που ανακοίνωσε το ΥΠΕΚΑ, παρουσιάζουν διαφορετικές αρχές και προτεραιότητες. Επιπλέον, και οι δυο παραπάνω κεντρικές πρωτοβουλίες, αν και αναφέρονται στην ανάγκη συμβατότητας με το Επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, αδυνατούν να εξειδικεύσουν με σαφήνεια τον τρόπο επίτευξης αυτής της συμβατότητας. - Το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο των Υποδομών Μεταφορών δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τα παραπάνω, καθώς και την επερχόμενη διοικητική αναδιάρθρωση με τον Καλλικράτη, ενώ φαίνεται να προκαταλαμβάνει σε πολλές περιπτώσεις την απαραίτητη ουσιαστική προσπάθεια ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού, καθώς προχωράει στην εξειδίκευση πολύ συγκεκριμένων έργων και μελετών. - Παρά την αρχική διατύπωση μιας φιλοσοφίας σχεδιασμού με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (προτεραιότητα στα ΜΜΜ και τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης) και την αποθάρρυνση του ΙΧ, το Στρατηγικό Σχέδιο είναι κυρίως προσανατολισμένο προς τη διευκόλυνση του αυτοκινήτου. Ενδεικτικά αναφέρονται η μη ενσωμάτωση ήπιων μορφών μετακίνησης και δικτύων, η χωρίς τεκμηρίωση αναφορά σε έργα μεγάλης κλίμακας και υψηλού κόστους (παράκαμψη του ιστορικού κέντρου από την πλευρά της θάλασσας, ζεύξη Θερμαϊκού), καθώς και 	

	<p>η απουσία σύνδεσης της προσφοράς των υποδομών μεταφοράς με τις τάσεις ανάπτυξης της πόλης, τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων και τελικά την γένεση των αναγκών και της ζήτησης.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προτείνεται να μην υιοθετηθούν αποσπασματικές θεωρήσεις που δεν αντιμετωπίζουν όλες τις παραμέτρους αλλά να επιχειρηθεί μια ουσιαστική υποστήριξη της μητροπολιτικής διακυβέρνησης με αξιοποίηση όλων των δυνάμεων που διαθέτει η πόλη. Για παράδειγμα, η μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης διαθέτει δυο σημαντικούς επιτελικούς φορείς: τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος και το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών, οι οποίοι είναι στελεχωμένοι με ικανά και έμπειρα στελέχη που θα μπορούσαν και θα έπρεπε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους να αναλάβουν την πρωτοβουλία σύνταξης ενός στρατηγικού σχεδίου με την απαραίτητη διάρκεια και με πρόβλεψη εκτενούς διαβούλευσης με τους πολίτες και τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς. - Το ζητούμενο είναι ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα για τις διάφορες φάσεις υλοποίησης των έργων συνολικά και όχι κατά σύστημα μεταφορών, όπου θα υπεισέρχονται όλοι οι παράγοντες με σαφή προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικών Μεταφορών. 	
6.	Γ' ΣΩΜΑ ΣΤΡΑΤΟΥ	
	<p>6.1. Οδικές υποδομές – Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η γενική χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής μαζί με τους κάθετους άξονες σύνδεσης της με την Εσωτερική Περιφερειακή, επηρεάζουν μέρος των Στρατιωτικών Εγκαταστάσεων του Γ'ΣΣ και επομένως πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την εκτέλεση των έργων. - Να διαπλατυνθεί και να ασφαλοστρωθεί ο αγροτικός δρόμος που οδηγεί στο Πολεμικό Στρατηγείο του Σώματος στην περιοχή του Ασβεστοχωρίου. - Να ληφθούν υπόψη στη Μελέτη προέκτασης της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού, προς τα ανατολικά (Καλαμαριά), οι επιπλέον κυκλοφοριακές ανάγκες που θα προκύψουν από τη δημιουργία Στρατιωτικού Πρατηρίου στο στρατόπεδο Νταλίπη. - Να μελετηθεί και εκτιμηθεί, συναρτήσει του μήκους και του βάθους του Θερμαϊκού κόλπου, εάν η κατασκευή γέφυρας για τη ζεύξη του, ενδείκνυται έναντι υποθαλάσσιας ζεύξης αυτού, ώστε σε ενδεχόμενη καταστροφή της γέφυρας σε περίοδο επιχειρήσεων, να μην αποκοπεί η πρόσβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. <p>6.2. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Να προβλεφθούν στις υπόγειες εγκαταστάσεις των πολυτροπικών κέντρων (εφόσον προβλέπονται τέτοιες), οι κατάλληλες υποδομές σε παροχή νερού, επικοινωνιών και αυτόνομης ηλεκτροδότησης με ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε καιρό επιχειρήσεων ή έκτακτης ανάγκης ως Κέντρα Επιχειρήσεων. 	
<u>ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ</u>		
1.	Ο.Α.Σ.Θ.	

	<p>1.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Συνεχής παρακολούθηση της υφιστάμενης υποδομής, ειδικά σε πολυσύχναστες διαδρομές (π.χ. κέντρο Θεσσαλονίκης), όπως και στις περιαστικές περιοχές (π.χ. επαρχιακό οδικό δίκτυο). - Βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, ειδικά στους περιφερειακούς Δήμους, σε αρκετά σημεία των οποίων είναι προβληματική η διέλευση των λεωφορείων λόγω παράνομης στάθμευσης. - Μετατροπή του ΣΑΣΘ σε Μητροπολιτικό Φορέα στην περιοχή Θεσσαλονίκης με σαφείς στόχους, αρμοδιότητες και μέσα, χωρίς εμπλοκές σειράς συναρμόδιων φορέων. Έτσι θα υπάρχει μόνο ένας φορέας αρμόδιος για θέματα σχεδιασμού, προγραμματισμού, εποπτείας και ελέγχου όλων των ΜΜΜ. <p>1.2. Οδικές υποδομές – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, ειδικά στους περιφερειακούς Δήμους, σε αρκετά σημεία των οποίων είναι προβληματική η διέλευση των λεωφορείων λόγω παράνομης στάθμευσης. - Δημιουργία και ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων μετά από μελέτη, όμως, που θα εξετάζει την εμπλοκή τους με την υπόλοιπη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και ιδιαίτερα στα σημεία προσέγγισής τους στις στάσεις των λεωφορειακών γραμμών. <p>1.3. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κατασκευή ενός σύγχρονου και πολυχρηστικού σταθμού στον χώρο του υφιστάμενου σιδηροδρομικού σταθμού, με ασφαλείς και ποιοτικές υπηρεσίες προς τους εξυπηρετούμενους πολίτες, από και προς όλα τα Μέσα Μεταφοράς. - Δημιουργία χώρων στάθμευσης μακριά από το ιστορικό κέντρο, πλησίον των σταθμών μετεπιβίβασης του ΟΑΣΘ ή σε περιμετρικούς οδικούς άξονες απ' τους οποίους διέρχονται βασικές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ. - Στους μελλοντικούς σταθμούς μετεπιβίβασης του ΟΑΣΘ να προβλέπονται χώροι στάθμευσης όχι μόνο Ι.Χ.Ε., αλλά και άλλων φιλικών προς το περιβάλλον και την κατανάλωση ενέργειας μέσων, όπως τα δίκυκλα και τα ποδήλατα. 	
2.	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΕΛΤΑ ΑΞΙΟΥ – ΛΟΥΔΙΑ - ΑΛΙΑΚΜΟΝΑ	
	<p>2.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Οποιαδήποτε και αν είναι η επιλογή για την εξέλιξη της πόλης της Θεσσαλονίκης, είναι απαραίτητο να προκαθοριστούν οι δυνατότητες ποιοτικής αναβάθμισης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής και γι' αυτό κρίνεται απαραίτητο να συμπεριληφθεί στον σχεδιασμό και το Εθνικό Πάρκο Δέλτα Αξιού – Λουδία – Αλιάκμονα. <p>2.2. Οδικές υποδομές – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μέρος των σχεδιαζόμενων υποδομών φαίνεται να κατασκευάζεται εντός του Εθνικού Πάρκου Δέλτα Αξιού – Λουδία – Αλιάκμονα, το οποίο αποτελεί σημαντικό πυρήνα βιοποικιλότητας και παρέχει μερικές από τις πλέον πολύτιμες υπηρεσίες στις τοπικές κοινωνίες και στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. - Η προτεινόμενη δημιουργία οδού και γέφυρας εντός του Εθνικού Πάρκου, προκειμένου να επιτευχθεί η ζεύξη με το Αγγελοχώρι, αναμένεται να επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στο οικοσύστημα, ενώ αντίκειται στο καθεστώς προστασίας της περιοχής, η οποία προστατεύεται από τη διεθνή Σύμβαση Ραμσάρ για τους υγροτόπους, από την ελληνική νομοθεσία (Ν. 1650/1986, Ν.2742/92, ΚΥΑ 2659- 	

	14/05/2009), αλλά και από την ευρωπαϊκή νομοθεσία (Οδηγία 79/409/ΕΟΚ για τα Πουλιά, Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για την Προστασία των Οικοτόπων). Η περιοχή ανήκει στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών του Ευρωπαϊκού Δικτύου Natura 2000.	
3.	ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.)	
	3.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις - Ανάγκη για προώθηση των σχετικών προτεινόμενων μελετών, ώστε να οριστικοποιηθεί η μορφή του ΕΣΣΥΜ-Θ και να προωθηθεί η υλοποίηση των έργων που προτείνει.	
4.	ΤΟΠΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
	4.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις - Προέχει η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης ώριμων και απαραίτητων έργων που έχουν καθυστερήσει, όπως είναι το Μετρό και οι επεκτάσεις του, ο Εσωτερικός Περιφερειακός δακτύλιος με την παράκαμψη του κέντρου και οι ανισόπεδο κόμβοι στο δυτικό τμήμα, η Εξωτερική Περιφερειακή, τα υπόγεια παρκινγκ κ.α.	
<u>ΗΜΙΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</u>		
1.	ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. (ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΒΙ.ΠΕ. – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)	
	1.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες – Προτάσεις - Επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου μέχρι το κέντρο της περιοχής της ΒΙ.ΠΕ.Θ. (τερματικός σταθμός) για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εργαζομένων. 1.2. Οδικές υποδομές – Προτάσεις - Άμεση διάνοιξη και σύνδεση της ενωτικής οδού Σίνδου με την παλιά Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Εδέσσης, για την διέξοδο των μεταφορών προς Βορρά και προς Δυτικά της ΒΙ.ΠΕ.Θ. - Διαπλάτυνση της οδού Γοργοποτάμου (που διαχωρίζει την Α' και Β' Φάση της ΒΙ.ΠΕ.Θ.) από την πόλη της Σίνδου μέχρι την παλαιά Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Εδέσσης. - Βελτίωση και ασφαλιτοποίηση της οδού που οδηγεί από το νοτιανατολικό άκρο της ΒΙ.ΠΕ.Θ. (οδός 10Α) στην οδό Πόντου και την εσωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης (περιοχή Β' ΚΤΕΟ) - Σε περίπτωση δημιουργίας εμπορευματικού αεροδρομίου στην περιοχή της Αλεξάνδρειας Ημαθίας, να προβλεφθεί σύνδεσή του με τη ΒΙ.ΠΕ.Θ., ώστε να διευκολύνονται οι εγκατεστημένες επιχειρήσεις και η διακίνηση προϊόντων.	
2.	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
	Το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά έστειλε μια μελέτη της Αναπτυξιακής Εταιρείας Ε.Ε.Θ. «Ο Σύμβουλος του Επαγγελματία» για τη Θεσσαλονίκη, όπου αποτυπώνεται η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών της πόλης γενικά, και διατυπώνονται ειδικότερες προτάσεις για τις αστικές και περιαστικές οδικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες, τις αεροπορικές συγκοινωνίες και το σιδηροδρομικό δίκτυο.	
<u>ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ</u>		
1.	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΣΕ	

	<p>1.1. Δημόσιες Συγκοινωνίες – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Σύνδεση του προβλήτα του ΟΛΘ με το στρατόπεδο Γκόνου, το οποίο θα αποτελέσει το εμπορευματικό κέντρο της Β. Ελλάδας. Η χάραξη του έργου θα ξεκινήσει από την περιοχή της Πιρίτσας, την οδό Πόντου, θα φτάσει στον Κ16 (απαιτείται πρόβλεψη σιδηροδρομικής διάβασης στην κατασκευή του) και από εκεί ακολουθώντας την πορεία της υπάρχουσας οδογέφυρας να φτάσει στον ΟΛΘ. - Σύνδεση του Ν.Σ.Σ. με την ΒΙΠΕΘ και το ΑΤΕΙ καθώς και την νέα θέση της ΗΕΛΕΧΡΟ. - Δημιουργία σιδηροδρομικού σταθμού στο αερολιμένα «Μακεδονία», στον τερματικό σταθμό του μετρό και δίκτυο σιδηροδρόμου στα παράλια της Χαλκιδικής μέχρι τα Ν. Μουδανιά και την Νικήτη. - Προαστιακός προς Έδεσσα και Σέρρες ηλεκτροκινούμενος. - Νέα σιδηροδρομική γραμμή προς Λαγκαδά και Ασπροβάλτα παράλληλα με την Εγνατία οδό. 	
<p>2.</p>	<p>ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ</p>	
	<p>2.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. - Στα έργα προτεραιότητας μέσω σταθερής τροχιάς δεν αναδεικνύονται με σαφήνεια οι λύσεις μαζικής μετακίνησης χαμηλού κόστους αλλά υψηλής αποτελεσματικότητας, όπως συστήματα ελαφρού σιδηροδρόμου, έναντι των επεκτάσεων του Μετρό. - 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 συνολικού κόστους κατευθύνεται στις υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ποσοστό το οποίο είναι πλασματικά προσαυξημένο. - Προτείνεται στα πλαίσια της αναθεώρησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων του ΕΣΠΑ να δοθεί προτεραιότητα στην ανακατανομή πόρων προς τις υποδομές Δημόσιων 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. - Προτείνεται στις γενικές αρχές του ΕΣΣΥΜ-Θ να περιληφθούν 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.

2.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις

- Στροφή προς τα Ποιοτικά Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών – ΠΣΑΣ (σύγχρονο Τραμ/Τροχιόδρομος, ελαφρύς σιδηρόδρομος, περιαστικός/προαστιακός σιδηρόδρομος), τα οποία μπορούν να αποτελέσουν καταλύτη για αειφόρο ανάπτυξη, παρέχοντας επίσης και νέες ευκαιρίες απασχόλησης.
- 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 μόνο στο ΠΣΘ.
- 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.
- Δε γίνεται επαρκής αναφορά στον Προαστιακό-Περιφερειακό σιδηρόδρομο, που εντάσσεται στις προτάσεις για τα μεγάλα έργα υποδομής του ΥΠΕΚΑ στο πρόγραμμα Θεσσαλονίκη 2012».
- Εξασφάλιση συνδέσεων μεταξύ των σημαντικότερων πόλων της πόλης με ΜΜΜ ικανοποιητικού επιπέδου εξυπηρέτησης. Συνδυασμός πόλων με κόμβους συγκοινωνιών ή σταθμούς μετεπιβίβασης.
- Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς στα προάστια και στις προς πολεοδόμηση περιοχές, ταυτόχρονα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό τους.
- 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 περιαστικών κέντρων.
- Εξέταση της δημιουργίας μέσου σταθερής τροχιάς προς Χαλκιδική παράλληλα με τη μελέτη διαπλάτυνσης της Ν.Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών.
- Εξέταση της δυνατότητας λειτουργίας του Μετρό και επιφανειακά ως μοντέρνου τραμ, ώστε να μην απαιτείται ιδιαίτερη λωρίδα κυκλοφορίας.
- Διερεύνηση της σκοπιμότητας και σύγκριση του κόστους - οφέλους μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων μέσων σταθερής τροχιάς σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος.
- Βελτίωση του Επιπέδου Εξυπηρέτησης των υφιστάμενων ΜΜΜ και συγκεκριμένα των λεωφορείων.
- 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.
- Εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης των μετακινήσεων των ΑμΕΑ.
- Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας - εγκατάσταση και λειτουργία κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας για όλο το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης.

2.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις - Προτάσεις

- 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

	<p>μαζικής μεταφοράς, τη δημιουργία ικανού αριθμού νόμιμων θέσεων στάθμευσης και τις αξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης για πεζούς και ποδηλάτες.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - Στις προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ για τις οδικές υποδομές αγνοείται 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. - Η υλοποίηση των σχετικών κλάδων Εσ.Ο.Δ. και Εξ.Ο.Δ. θα οδηγήσει σε έκρηξη της αστικής κάλυψης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης λόγω των μεταβολών των ισοχρόνων στις ζώνες ημερησίων μετακινήσεων. <p>2.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης θα πρέπει να εντάσσεται σε γενικότερες στρατηγικές και προγράμματα ανάπτυξης και να έχει γνώμονα τη συνέργεια πολεοδομικού - χωρικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών. Λόγω της συνέργειας 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. 	
<p>3.</p>	<p>ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ</p>	
	<p>3.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Θα έπρεπε να προηγηθεί η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών (κυκλοφοριακού φόρτου και προέλευσης-προορισμού) ως πρώτο στάδιο, προτού ανακοινωθεί ένα τόσο σημαντικό και μεγαλεπήβολο πλάνο το οποίο τροποποιεί ριζικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.). Το παραπάνω αναφερθέν στάδιο είναι απαραίτητο διότι η ολοκλήρωση του μας δίνει την πλήρη εικόνα της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας και ανταποδοτικότητας των ανακοινωθέντων έργων. Επιπλέον έχοντας υπόψη μας την μεγάλη συρρίκνωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, όποια από τα προτεινόμενα έργα είναι σημαντικά από κυκλοφοριακής απόψεως αλλά δεν είναι ανταποδοτικά (άρα δεν θα προσελκύσουν το ενδιαφέρον των ιδιωτών για είναι προφανές ότι δεν θα εκτελεστούν ποτέ. - Δεν είναι ξεκάθαρο αν οι δημιουργοί του ΕΣΣΥΜ-Θ έλαβαν πλήρως υπόψη τους την κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε πριν από περίπου 10 χρόνια ή το υπό αναθεώρηση Ρυθμιστικό Σχέδιο που εκπονεί ο ΟΡΘΕ. <p>3.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η μελέτη προτείνει η επέκταση του μέσου σταθερής τροχιάς ανατολικά μέχρι το Αεροδρόμιο να γίνει με κάποιο ελαφρύ υπέργειο μέσο (τραμ ή monorail). Αυτή η επιλογή όμως θα δημιουργεί πρόβλημα μετεπιβίβασης στους επιβάτες και θα αυξάνει το χρόνο ταξιδιού από και προς το Αεροδρόμιο. Ο Σύλλογος προτείνει ως βέλτιστη λύση για την επέκταση προς τα ανατολικά ένα υπέργειο Μετρό, το οποίο θα έχει συνεχή δρομολόγια ως το κέντρο του ΠΣΘ, ταχύτατα και χωρίς μετεπιβιβάσεις. - Η προτεινόμενη ανατολική οδευση του μέσου σταθερής τροχιάς πλησίον στην παραλία δεν είναι η βέλτιστη γιατί οι παράλιες περιοχές είναι αραιοκατοικημένες και 	

	<p>δεν υπάρχουν πόλοι συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Επιπλέον, η παράλια όδευση του μέσου επιβαρύνει την παράλια ζώνη και δημιουργεί φράγμα στην προσπέλασή της. Ο Σύλλογος προτείνει, η όδευση του μέσου να γίνει πλησίον της οδού Φοίνικας – Αεροδρόμιο, όπου υπάρχουν περισσότεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Οι προτεινόμενες γραμμές τραμ στο μεγαλύτερο τμήμα τους διέρχονται από στενές οδούς σε πυκνοκατοικημένες περιοχές του ΠΣΘ και σίγουρα θα δημιουργήσουν πρόσθετα προβλήματα στο ήδη οξυμμένο ζήτημα της στάθμευσης και της κυκλοφορίας. <p>3.3. Οδικές υποδομές – Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η οδική αρτηρία ΑΣ5 απαιτεί μεγάλη προσοχή στη μελέτη της καθώς στο παρελθόν ο σχεδιασμός της συνάντησε πολλά προβλήματα λόγω απαλλοτριώσεων και αρχαιολογικών ευρημάτων στην περιοχή. - Η μετατροπή της Τσιμισκή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, δεν πρέπει να συζητηθεί μέχρι να ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η πρώτη γραμμή του Μετρό και να αποδοθεί η Εγνατία σε κυκλοφορία, γιατί θα οδηγήσει σε κυκλοφοριακό στραγγαλισμό. 	
4.	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
	<p>4.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το σχέδιο πρέπει να είναι συνολικό και να αντιμετωπίζει τις επιμέρους παραμέτρους σχεδιασμού, υπό το πρίσμα της συνολικής εξυπηρέτησης και της αλληλένδετης συνύπαρξης του συνόλου των μέτρων και των έργων. Για το λόγο αυτό θα πρέπει από την αρχή να καθοριστεί το πλαίσιο υλοποίησης των έργων αποκλείοντας τις «πρόχειρες» λύσεις, αυτές δηλαδή που δεν έχουν μελετηθεί στη λεπτομέρειά τους και μπορεί τελικά να ακυρωθούν στην πράξη. - Ο συνολικός σχεδιασμός πρέπει να γίνει μακριά από τοπικιστικές ή άλλες σκοπιμότητες. - Πρέπει να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες και η ιεράρχηση αυτή να γίνει απολύτως σεβαστή από όλους. Ένα master plan αυτού του μεγέθους είναι αδύνατον, ειδικά στη σημερινή οικονομική κατάσταση, να πραγματοποιηθεί άμεσα στο σύνολό του. - Όλες οι Υπηρεσίες θα πρέπει να συμπλεύσουν στην υλοποίηση του έργου και να ενταχθούν στη λογική της κοινοποίησης και της συζήτησης όλων των μελλοντικών έργων που θα προγραμματίσουν, από το στάδιο του σχεδιασμού, ώστε να διαπιστώνεται κάθε φορά τόσο η σκοπιμότητά τους αλλά κυρίως η δυνατότητα ένταξής τους στον γενικότερο κεντρικό σχεδιασμό. <p>4.2. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κατανοητή και μέσα στο πλαίσιο του αναμενόμενου η λογική με την οποία σχεδιάστηκε η εξωτερική περιφερειακή οδός. Η προοπτική της ζεύξης παρόλο που φαντάζει λίγο μεγαλόπνοη, εντασσόμενη στην έννοια του δακτυλίου, που αποτελεί την κεντρική ιδέα της χάραξης, αποκτά νόημα και γίνεται «φιλικότερη». - Κατά την πορεία των έργων θα παρουσιαστούν πολλά και διαφορετικά προβλήματα, για τα οποία θα πρέπει να υπάρχει διαρκής ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων ώστε να είναι όλοι έτοιμοι να αντιδράσουν άμεσα. Τα προβλήματα αυτά μπορεί να αφορούν σε απαλλοτριώσεις και δεσμεύσεις γης που θα απαιτηθούν, σε μικροαλλαγές χαράξεων που θα προκύψουν κατά τη σύνταξη των οριστικών μελετών καθώς και σε δεκάδες άλλες απρόβλεπτες αιτίες. - Οι ενέργειες για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του σχεδίου, η οποία αποτελεί την πλέον χρονοβόρα από όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις, πρέπει να ξεκινήσουν το ταχύτερο δυνατόν. Για να γίνει αυτό απαιτούνται: α) σωστός αρχικός σχεδιασμός και 	

	<p>β) τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών με «ευλαβική» προσήλωση.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Στο θέμα των υποδομών θα πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία, δεδομένου ότι ως υποδομές είναι συνήθως υπόγειες και αφανείς και δεν αντιμετωπίζονται επαρκώς κατά το στάδιο του συνολικού σχεδιασμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ζήτημα των υδραυλικών έργων και ειδικότερα των αντιπλημμυρικών στη ζώνη των συγκοινωνιακών έργων, καθώς πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ο “εγκλεισμός” της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης από μία περιφερειακή οδό, συνεπάγεται και αλλαγή της τοπικής μορφολογίας ρεμάτων. 	
<u>ΕΝΩΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ</u>		
1.	ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ	
	<p>1.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Εντελώς αδικαιολόγητη έλλειψη ενδιαφέροντος στο ΣΣΜΥΘ για τις μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο και τις υποδομές τους. <p>1.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Άμεσος σχεδιασμός (και σταδιακή υλοποίηση) ενός (τουλάχιστον στρατηγικού) Ολοκληρωμένου Πλαισίου Αστικής Βιώσιμης Αναγέννησης και Κινητικότητας, δηλαδή ενός πλαισίου αναφοράς για τον συνδυασμό των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των λοιπών τρόπων μετακίνησης στο ΠΣΘ που δεν βασίζονται στο ΙΧ, με παράλληλα προγράμματα και δράσεις διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, αλλά και προγράμματα αστικής αναγέννησης και μικρών η μεγαλύτερων αναπλαστικών προσπαθειών και παρεμβάσεων στο ΠΣΘ. <p>1.3. Οδικές υποδομές - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μελλοντικός σχεδιασμός και σταδιακή υλοποίηση ενός βασικού, υπερτοπικού δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Θ. Όλοι οι περιφερειακοί-παραλιακοί-διαδημοτικοί πεζοδρόμοι – ποδηλατοδρόμοι που θα διατρέχουν το ΠΣΘ, θα ενώνονται στην Κεντρική Περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης με δίκτυο, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, ρυθμίσεις και συνδέσεις που πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά με ειδική μελέτη λόγω της πολυπλοκότητας των κινήσεων στην περιοχή αυτή. 	
2.	ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ	
	<p>2.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το ΣΣΜΥΘ δεν περιλαμβάνει καμία στρατηγική και κανένα συνολικό σχεδιασμό για τις υποδομές των μεταφορών στην πόλη. Αποτελεί απλά έναν κατάλογο προτεινόμενων έργων χωρίς καν ιεράρχηση προτεραιοτήτων, με παντελή απουσία πολιτικής άποψης για την πορεία των μεταφορών στην πόλη, πρόταση στρατηγικής για αυτό το στόχο, ή το πλαίσιο σχεδιασμού που θα έπρεπε να ακολουθηθεί. - Το ΣΣΜΥΘ δεν αναφέρεται διόλου στις κατευθύνσεις της στρατηγικής για την αειφόρο συμπαγή πόλη, που αποτελεί το μοντέλο περιβαλλοντικής ανάπτυξης του αστικού χώρου που προωθείται και από την ευρωπαϊκή στρατηγική καθώς και το μοντέλο της βιώσιμης μετακίνησης που υποστηρίζει τις παραπάνω κατευθύνσεις. - Το ΣΣΜΥΘ πρέπει κατ’ αρχήν να συμπεριλάβει στις προθέσεις του όλα τα κεκτημένα που διαμορφώθηκαν από τη δράση των κινήσεων πολιτών με αντικείμενο τα θέματα μετακινήσεων, συγκοινωνιών & υποδομών που υποστηρίζουν τη λειτουργία της πόλης. 	

	<p>2.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Απαιτείται συνολική αναδιάρθρωση του μοντέλου των αστικών συγκοινωνιών που θα περιλαμβάνουν τα σημερινά μέσα σε συνδυασμό με την εισαγωγή πυκνής ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας στους κάθετους προς τη θάλασσα δρόμους, την αναβίωση του τραμ στο θαλάσσιο μέτωπο, την ενίσχυση του σιδηροδρόμου μέσα στην πόλη με αφητηρία το λιμάνι και την εισαγωγή της θαλάσσιας συγκοινωνίας για προσπέλαση στο κέντρο. <p>2.3. Οδικές υποδομές – Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η αναφορά στο έργο της mini υποθαλάσσιας (τμήμα του Εσ.Ο.Δ.) που περιλαμβάνει το ΣΣΜΥΘ αποτελεί κατάφωρη περιφρόνηση της συλλογικής θέσης της πόλης, αλλά και προφανή απαξίωση της διαδικασίας με την οποία ακυρώθηκε παλαιότερα η χάραξη αυτού του έργου λόγω της ουσιαστικής αδυναμίας κατασκευής των εισόδων της σήραγγας στην περιοχή του λιμανιού που προστατεύεται συνολικά σαν ιστορικός τόπος. Η μεγάλη περιβαλλοντική υποβάθμιση/ ρύπανση του πυθμένα του λιμανιού της πόλης όπου εγκαθίστανται οι κατασκευές της υποθαλάσσιας, αποτελεί την άλλη πραγματική πλευρά της αδυναμίας κατασκευής του έργου στην ίδια θέση όπως προτείνεται. Δεν έχει λοιπόν σημασία η μικρή ή μεγάλη υποθαλάσσια στο συγκεκριμένο σημείο, εφόσον τα ορύγματα των λωρίδων πρόσβασης –ράμπες- για την κάθοδο θα έχουν τα ίδια μεγέθη με τα παλιά και απορρίφθηκαν τεχνικά και θεσμικά μόλις χθες. - Σχεδιασμός ενός αυτόνομου ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων με πλατιά σκιασμένα πεζοδρόμια και ευπρόσωπα κτηριακά σύνολα χωρίς την οπτική ρύπανση της διαφήμισης. <p>2.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η Θεσσαλονίκη έχει ένα από τα μικρότερα ποσοστά πρασίνου ανά κάτοικο στην Ευρώπη και βιώνει μία άνευ προηγουμένου περιβαλλοντική υποβάθμιση. Στο πλαίσιο αυτό η αφαίρεση του ζωτικού χώρου δύο στρατοπέδων- Γκόνη & Καρατάσου- από το ισοζύγιο πρασίνου της πόλης, που προβλέπονται στο ΣΣΜΥΘ για ανάπτυξη ενός Εμπορευματικού Κέντρου και ενός Πολυτροπικού Συγκοινωνιακού Κέντρου, καταδεικνύει την απόσταση του προτεινόμενου σχεδιασμού από τη φιλοσοφία αειφορικού προγραμματισμού που έχει ανάγκη η πόλη. - Για απεγκλωβισμό της πόλης από την παρόδια και παράνομη στάθμευση προτείνεται η δημιουργία υπόγειων και υπέργειων χώρων για τις απόλυτα αναγκαίες θέσεις στάθμευσης σε όλες τις γειτονιές και όχι μόνο περιμετρικά του κέντρου, έτσι ώστε να απελευθερωθεί ο δημόσιος χώρος και να αποκτήσει πάλι νόημα το περπάτημα στην πόλη. 	
<u>ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ</u>		
1.	ΧΑΡΙΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ (Αρχιτέκτονας - Πολεοδόμος)	
	<p>1.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Όπως φαίνεται από το πρόγραμμα χρηματοδότησης και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, με το Στρατηγικό Σχέδιο προκρίνεται ένα νέο μη βιώσιμο σύστημα υποδομών μεταφορών - τόσο από πλευράς λειτουργικότητας όσο και από πλευράς διαχείρισης - συντήρησης - το οποίο δίνει έμφαση στο οδικό δίκτυο και ενθαρρύνει τη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. - Στο προτεινόμενο σχέδιο δεν προτείνεται κανενός είδους ολοκληρωμένος 	

	<p>σχεδιασμός υποδομών για τη χρήση του ποδηλάτου στον αστικό και περιαστικό χώρο, τη στιγμή μάλιστα που οι ποδηλάτες πολίτες της πόλης έχουν αυξηθεί ραγδαία τον τελευταίο χρόνο με την απόδοση στο κοινό μόνο ενός περιορισμένης ανάπτυξης ποδηλατοδρόμου.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Οι ποδηλατόδρομοι και οι στρατηγικές αναπλάσεις (αρμοδιότητας ΥΠΕΚΑ) έπρεπε να εμφανίζονται στο προτεινόμενο σχέδιο αφού αυτό έχει ενιαίο χαρακτήρα. - Προσβλητικό για τους πολίτες, είναι ότι στο προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του στρατηγικού σχεδίου η διερεύνηση και προώθηση γραμμών μέσω σταθερής τροχιάς (εκτός του μετρό) μετατίθεται χρονικά στο έτος 2018. 	
2.	ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΑΛΛΑΡΑΣ (Φοιτητής ΔΠΘ)	
	<p>2.1. Δημόσιες συγκοινωνίες – Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Προτάσεις για την πορεία της γραμμής 78 του τραμ και τη σύνδεση της με το μετρό για το τμήμα ΚΤΕΛ - Μίκρα και για το τμήμα Μίκρα - ΚΤΕΛ. Επίσης η γραμμή αυτή να επεκταθεί από ΚΤΕΛ προς Κορδελιό και να αντικαταστήσει την εκεί κυκλική γραμμή 19. - Όλα τα λεωφορεία που κινούνται στη Μοναστηρίου να τερματίζουν στα ΚΤΕΛ, ενώ όλα τα λεωφορεία που κινούνται στις οδούς Τσιμισκή, Βασ. Όλγας και Μ. Αλεξάνδρου να τροποποιηθούν ώστε να συνδέουν τις περιοχές τους με το Μετρό ή τραμ. - Η γραμμή του Τραμ για ΚΤΕΛ - Επταπύργιο προβλέπεται ανεπιτυχής καθώς περνάει από περιοχές χωρίς πυκνή δόμηση και επιπλέον δεν βολεύει ικανοποιητικά την Πολίχνη και τις Συκιές. Επίσης, για αυτούς που θα θέλουν να πάνε στο Επταπύργιο από το κέντρο θα είναι μεγάλος κύκλος να πάρουν Μετρό μέχρι Παύλου Μελά και τραμ. Αντί για αυτή τη γραμμή προτείνεται τραμ: στον Εύοσμο που θα συνδέει τους σταθμούς Μετρό Ευόσμου και Σταυρούπολης, από το σταθμό Νεάπολη προς τα Πεύκα και στην οδό Παπάφη, αντί για τη Διογένης που έχει προταθεί (σε περίπτωση που δεν γίνει Μετρό στην Τούμπα-Χαριλάου). - Στο δίκτυο Μετρό που έχει ανακοινωθεί αντί να επεκταθεί η γραμμή από Ευκαρπία στο Παπαγεωργίου, είναι πιο χρήσιμο να γίνει ο κλάδος Μενεμένη-ΚΤΕΛ, ώστε να υπάρχει η γραμμή ΚΤΕΛ-ΝΣΣ-Αεροδρόμιο. - Στη γραμμή για Αεροδρόμιο είτε είναι υπέργεια είτε επίγεια να μην απαιτείται μετεπιβίβαση από τη Μίκρα, αλλά να συνεχίζει κανονικά το Μετρό (όπως συμβαίνει και στην Αθήνα). Ο κλάδος που θα συνεχίζει για Περαιά καλύτερα να είναι συνέχεια της γραμμής για το Αεροδρόμιο ώστε να μην υπάρχουν δύο γραμμές από Μίκρα. - Γραμμή Μετρό που θα ξεκινάει από το σταθμό Πανεπιστήμια, θα διέρχεται από Τούμπα – Χαριλάου και θα συνεχίζει προς Καλαμαριά. - Ο σταθμός Σχολές στον Εύοσμο καλύτερα να βρίσκεται στη Νέα Πολιτεία (πχ στο γήπεδο του Αία). - Να συνδέεται με το Μετρό το Διεθνές Πανεπιστήμιο και η Θέρμη. 	
3.	Θ. ΒΡΑΚΑΣ (Αρχιπλοίαρχος – Επιθεωρητής Εμπορικών Πλοίων)	
	<p>3.1 Γενικές παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Που είναι το εξαγγελμένο από Δήμο Θεσσαλονίκης public cycling? <p>3.2. Δημόσιες συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Που είναι η αστική συγκοινωνία με Αεροδρόμιο - ΟΣΕ - ΚΤΕΛ, έχοντας ως αφετηρία το Λιμάνι? - Γιατί ο προαστιακός δεν φτάνει στο λιμάνι? 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Το τραμ όπως προβάλλεται δεν ταιριάζει στα νέα δεδομένα της Θεσσαλονίκης. - Πρόταση για περιαστική θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης από λιμάνι Θεσσαλονίκης - Μέγαρο Μουσικής – Καλαμαριά (Μαρίνα Αρετσούς) - Ν. Επιβάτες, καθώς η τεχνογνωσία για τύπους πλοίων – λιμάνια υπάρχει. Ποιος όμως θα επενδύσει σε υποδομές και ποιο εταιρικό σχήμα θα διαχειριστεί το project? - Επιτακτική ανάγκη καταρχήν κατασκευής λιμενικού έργου στο Μέγαρο Μουσικής, το οποίο θα συνδυαστεί και με στάση παράκτιας συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. - Σύμφωνα με την υπάρχουσα λιμενική υποδομή προτείνεται ως καταλληλότερη θέση καταφυγής για κατασκευή Μαρίνας, ΒΔ του Μεγάλου Μουσικής, με την προσθήκη πλωτών κυματοθραυστών, για προστασία από Ν-ΝΔ και ΒΔ ανέμους. Η περίπτωση του 1 προβλήτα έχει ιδιαιτερότητες και κρίνεται δευτερευόντως, καθώς θα έχει επίπτωση στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας στην είσοδο του Λιμένος. - Οι μικρές παρεμβάσεις (πλωτές εξέδρες –κυματοθραύστες) που πρέπει να γίνουν στις σκάλες επιβίβασης/αποβίβασης μπορούν /επιβάλλεται να καλυφθούν από Ο.Λ.Θ., Ο.Τ.Α. και Π.Κ.Μ. <p>3.3. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Να επανεξεταστεί το θέμα της πρότασης για πλωτά parking, κυρίως στην περιοχή του Μεγάλου Μουσικής. 	
4.	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΤΣΑΚΟΥ (Υπάλληλος ΣΑΣΘ)	
	<p>4.1. Δημόσιες συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση της υπό κατασκευή γραμμής Μετρό προς το Δ. Καλαμαριάς και κατασκευή αμαξοστασίου στην περιοχή Μίκρα του Δ. Καλαμαριάς. - Ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα των λεωφορειολωρίδων (απομάκρυνση ΤΑΞΙ για τη γρήγορη και σωστή διέλευση των οχημάτων του Ο.Α.Σ.Θ.) και των χώρων στάθμευσης. - Όσον αφορά στη δημιουργία φορέα σχεδιασμού, συντονισμού και ανάπτυξης των υποδομών και ελέγχου, δεν είναι τόσο θέμα φορέα όσο γενικότερης παιδείας και κοινής λογικής (ειδικά σε θέματα στάθμευσης, τροφοδοσίας καταστημάτων και λεωφορειολωρίδων). 	
5.	ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΑΣΗΣ (Πολιοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Δήμου Ν. Υόρκης)	
	<p>5.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ένα πρόγραμμα κοινόχρηστων αυτοκίνητων (car share) θα ήταν μια ουσιαστική βελτίωση στο προτεινόμενο Σχέδιο. Ιδιαίτερα οι σπουδαστές του ΑΠΘ θα ωφεληθούν από ένα χώρο κοινόχρηστων αυτοκίνητων στην ευρύτερη περιοχή της σχολής. <p>5.2. Δημόσιες συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ένα Μετρό που διατρέχει όλες τις γειτονίες ενός πολιοδομικού συγκροτήματος έχει μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας στο μετριασμό της χρήσης Ι.Χ. από τους πολίτες. Η Θεσσαλονίκη έχει το πλεονέκτημα ότι έχει μικρές αποστάσεις και εύκολα περπατάει κανείς από ένα σημείο της πόλης σε άλλο. Στη Νέα Υόρκη όταν σχεδιάζεται μια νέα γραμμή μετρό ή στάση πάντα χρησιμοποιείται μία κυκλική περιοχή με ακτίνα (radius) 0,25 μίλι (~402 μέτρα). Στο κέντρο πρέπει να υπάρχει πάνω από μία επιλογή μέσα στην ακτίνα, δηλαδή το δίκτυο πρέπει να είναι πλεονάζον, ώστε να διευκολύνονται οι μετακινήσεις. <p>5.3. Οδικές υποδομές – Προτάσεις</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Πρέπει να υπάρχει κανόνας για κάθε νέο δρόμο που δημιουργούν οι Δήμοι στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) να προσθέτουν ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμια. <p>5.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης – Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Καλύτερα να υπάρχει διπλή ή πολλαπλή χρήση λειτουργίας για τέτοιους χώρους, όχι μόνο για αισθητικούς λόγους αλλά και για ψυχαγωγικούς ή και εμπορικούς λόγους. Με αυτόν τον τρόπο τα οικόπεδα στην ευρύτερη περιοχή αποκτούν μεγαλύτερη αξία. 	
6.	ΧΡΥΣΑ ΛΑΣΚΑΡΙΔΟΥ (Στέλεχος ΤΕΕ)	
	<p>6.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ο Γ. Γραμματέας Γιάννης Οικονομίδης είχε δηλώσει εξ αρχής ότι τα έργα που είναι ώριμα (έχουν εξασφαλισμένα κονδύλια) προχωρούν ανεξαρτήτως διαλόγου και μέχρι το Μάρτιο θα δημοπρατηθούν, ούτως ή άλλως, κάτι που έχει πλέον αποδειχτεί από τις κινήσεις της Εγνατία ΑΕ. Για τα υπόλοιπα έργα δεν υπάρχει χρονοδιάγραμμα παρά ο γενικός ορίζοντας του 2020, ενώ η χρηματοδότησή τους, σύμφωνα με το σχέδιο του Γ. Γραμματέα ΣΔΙΤ επαφίεται στην πιθανότητα υψηλότερων ΠΔΕ των επόμενων χρόνων, νέων ΕΣΠΑ κλπ. - Βασικό ερώτημα: Γιατί ο διάλογος οφείλει να τελεσφορήσει μέχρι τέλους του έτους και πριν την κατάθεση του Ρυθμιστικού; 	
7.	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΧΡΙΣΤΟΓΛΟΥ (Αγρονόμος – Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Μεταφορών)	
	<p>7.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Θα έπρεπε να προηγηθεί η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών (κυκλοφοριακού φόρτου και προέλευσης-προορισμού) ως πρώτο στάδιο, προτού ανακοινωθεί ένα τόσο σημαντικό και μεγαλεπήβολο πλάνο το οποίο τροποποιεί ριζικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.). Το παραπάνω αναφερθέν στάδιο είναι απαραίτητο διότι η ολοκλήρωση του μας δίνει την πλήρη εικόνα της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας και ανταποδοτικότητας των ανακοινωθέντων έργων. Επιπλέον έχοντας υπόψη μας την μεγάλη συρρίκνωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, όποια από τα προτεινόμενα έργα είναι σημαντικά από κυκλοφοριακής απόψεως αλλά δεν είναι ανταποδοτικά (άρα δεν θα προσελκύσουν το ενδιαφέρον των ιδιωτών για είναι προφανές ότι δεν θα εκτελεστούν ποτέ. - Δεν είναι ξεκάθαρο αν οι δημιουργοί του ΕΣΣΥΜ-Θ έλαβαν πλήρως υπόψη τους την κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε πριν από περίπου 10 χρόνια ή το υπό αναθεώρηση Ρυθμιστικό Σχέδιο που εκπονεί ο ΟΡΘΕ. <p>7.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η μελέτη προτείνει η επέκταση του μέσου σταθερής τροχιάς ανατολικά μέχρι το Αεροδρόμιο να γίνει με κάποιο ελαφρύ υπέργειο μέσο (τραμ ή monorail). Αυτή η επιλογή όμως θα δημιουργεί πρόβλημα μετεπιβίβασης στους επιβάτες και θα αυξάνει το χρόνο ταξιδιού από και προς το Αεροδρόμιο. Ο Σύλλογος προτείνει ως βέλτιστη λύση για την επέκταση προς τα ανατολικά ένα υπέργειο Μετρό, το οποίο θα έχει συνεχή δρομολόγια ως το κέντρο του ΠΣΘ, ταχύτατα και χωρίς μετεπιβιβάσεις. - Η προτεινόμενη ανατολική όδευση του μέσου σταθερής τροχιάς πλησίον στην παραλία δεν είναι η βέλτιστη γιατί οι παράλιες περιοχές είναι αραιοκατοικημένες και δεν υπάρχουν πόλοι συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Επιπλέον, η παράλια όδευση του μέσου επιβαρύνει την παράλια ζώνη και δημιουργεί φράγμα στην προσπέλασή 	

	<p>της. Ο Σύλλογος προτείνει, η όδευση του μέσου να γίνει πλησίον της οδού Φοίνικας – Αεροδρόμιο, όπου υπάρχουν περισσότεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Οι προτεινόμενες γραμμές τραμ στο μεγαλύτερο τμήμα τους διέρχονται από στενές οδούς σε πυκνοκατοικημένες περιοχές του ΠΣΘ και σίγουρα θα δημιουργήσουν πρόσθετα προβλήματα στο ήδη οξυμένο ζήτημα της στάθμευσης και της κυκλοφορίας. <p>7.3. Οδικές υποδομές – Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η οδική αρτηρία ΑΣ5 απαιτεί μεγάλη προσοχή στη μελέτη της καθώς στο παρελθόν ο σχεδιασμός της συνάντησε πολλά προβλήματα λόγω απαλλοτριώσεων και αρχαιολογικών ευρημάτων στην περιοχή. - Η μετατροπή της Τσιμισκή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, δεν πρέπει να συζητηθεί μέχρι να ολοκληρωθεί και λειτουργήσει η πρώτη γραμμή του Μετρό και να αποδοθεί η Εγνατία σε κυκλοφορία, γιατί θα οδηγήσει σε κυκλοφοριακό στραγγαλισμό. 	
8.	ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ (Αρχιτέκτονας – Πολεοδόμος)	
	<p>Ο κ. Αγγελίδης δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά έστειλε ένα κείμενο σχετικά με την αναγκαιότητα Στρατηγικού Σχεδιασμού για την βιώσιμη κινητικότητα και την «έξυπνη» ανάπτυξη στο ΠΣΘ.</p>	
<u>ΚΟΜΜΑΤΑ – ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ</u>		
1.	ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΛΑ.Ο.Σ.)	
	<p>1.1. Δημόσιες συγκοινωνίες – Προτάσεις και προτεραιότητες</p> <ul style="list-style-type: none"> - Άμεση αποπεράτωση και παράδοση σε λειτουργία της βασικής γραμμής του Μετρό Ν.Σ.Σ. – Βούλαρη. - Με την παράδοση της ανωτέρω γραμμής, άμεση έναρξη εργασιών της 2ης γραμμής προς Καλαμαριά με τερματικό σταθμό στην Μίκρα. - Παράλληλη μελέτη για επέκταση σε επιφανειακή τροχιά (προαστιακός) στην κατεύθυνση Μίκρα– Αεροδρόμιο Μακεδονία. - Νέα μελέτη για επέκταση του προαστιακού στην κατεύθυνση Αεροδρόμιο Μακεδονία - Χαλκιδική (προς Ν. Μουδανιά - τερματικός). - Παράλληλη μελέτη για επέκταση 3ης γραμμής Μετρό από Βαρδάρη προς Σταυρούπολη - Νικόπολη. - Νέα μελέτη για επέκταση σε προαστιακό στην κατεύθυνση Νικόπολη – Λαγκαδάς – Ασπροβάλτα - Σταυρός. - Λειτουργία τραμ μόνο εντός του ιστορικού κέντρου. - Ίδρυση δημοτικής επιχείρησης με την κυκλοφορία μίνι λεωφορείων εντός του ιστορικού κέντρου. Οι συγκοινωνίες του ΟΑΣΘ θα πραγματοποιούνται πλέον εκτός του οριοθετημένου ιστορικού κέντρου με τροποποίηση όλων των δρομολογίων που θα περιλαμβάνουν περιοχές κυρίως εκτός του πυκνοδομημένου ιστού της νέας πόλεως της Θεσσαλονίκης. - Άμεση έναρξη θαλάσσιας συγκοινωνίας, με επαναπροσδιορισμό εκ νέου του σχεδίου με μικρά πλοία για την ταχεία μετακίνηση επιβατών από τη νοτιοανατολική περιοχή της Θεσσαλονίκης στο κέντρο και με λιγότερες στάσεις (για να είναι βιώσιμη). Η βασική γραμμή της θαλάσσιας συγκοινωνίας θα είναι: Λιμάνι - Παραλία Καλαμαριάς με ενδιάμεσες στάσεις και να διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης από Δ. Καλαμαριάς προς παραλία Δήμου Θερμαϊκού. 	

	<p>1.2. Οδικές υποδομές – Προτάσεις και προτεραιότητες</p> <ul style="list-style-type: none"> - Άμεση έναρξη υλοποίησης εξωτερικής περιφερειακής στο 1ο τμήμα δυτικά, από Α6 (Ευκαρπία) μέχρι το ύψος του οικισμού Πεύκα (Ρετζίκι). - Διερεύνηση σύνδεσης του Κ5 με Εξωτερική Περιφερειακή. - Ακτινική σύνδεση 4 (ΑΣ4) από Πεύκα μέχρι κόμβο Κων/πολίτικα. - Αναβάθμιση του τμήματος της Εσωτερικής Περιφερειακής από κόμβο Κων/πολίτικα μέχρι Κ12. Άμεση κατασκευή ΛΕΑ σε όλο το μήκος και στα δύο ρεύματα. - Άμεση έναρξη μελετών για το τμήμα Εξωτερικής Περιφερειακής από Πεύκα προς Πανόραμα. - Ανατολικά Ν.Α. τμήμα από Σχολάρι προς Τρίλοφο – Μηχανιώνα – Αγγελοχώρι με σύνδεση Α/Κ προς Χαλκιδική και αεροδρόμιο. - Νότιο – Ν.Δ. τμήμα με ζεύξη του Θερμαϊκού Αγγελοχώρι – ΠΑΘΕ. Ίσως είναι το τελευταίο τμήμα του Εξ.Ο.Δ. το οποίο να μην είναι απαραίτητο στο παρόν στρατηγικό σχέδιο Υποδομών – Μεταφορών Ν. Θεσσαλονίκης. - Υποθαλάσσια αρτηρία από το τέλος της δυτικής εισόδου στα δικαστήρια, μέσω του λιμανιού και μέχρι το τέλος της παλιάς παραλίας. - Μελέτη για εναλλακτική λύση κατασκευής πλωτής οδικής αρτηρίας αντί της υποθαλάσσιας, με σύνδεση από Λιμάνι μέχρι περίπου περιοχή Ποσειδωνίου αθλητικού κέντρου και έξοδος μέσω οδού Μ. Κάλλας προς Γκόννη και στην συνέχεια οδός Πόντου σε Δ. Καλαμαριάς - Διαπλάτυνση Λεωφόρου Νίκης στην παλιά παραλία. - Δακτύλιος στην περιοχή του ιστορικού κέντρου όπου και θα επεκταθεί το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και θα γίνουν και πεζοδρομήσεις. - Αρχαιολογικός Περίπατος που θα περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις με τη δημιουργία χώρων πρασίνου και τη διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου κοινοχρήστων χώρων. <p>1.3. Χώροι στάθμευσης - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Χώροι στάθμευσης κοντά στους τερματικούς σταθμούς του Μετρό, στην περιοχή οδού Μ. Ψελλού – Ν. Ελβετία (βασική γραμμή), στην περιοχή του αθλητικού κέντρου Μίκρας (νέα γραμμή) σε συνδυασμό με την γραμμή λεωφορείων του ΟΑΣΘ και την θαλάσσια συγκοινωνία μέσω του προτεινόμενου σταθμού επιβίβασης-μετεπιβίβασης για τα караβάκια και στην περιοχή Ν. Σ. Σταθμού (τερματικός στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου). - Υπόγειος χώρος στην οδό Ανθέων που θα εξυπηρετεί κυρίως τον πυκνοδομημένο αστικό ιστό της περιοχής, καθώς και την θαλάσσια συγκοινωνία μέσω του προτεινόμενου σταθμού επιβίβασης-μετεπιβίβασης για τα караβάκια, - Περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου σε συνδυασμό με τον τερματικό σταθμό γραμμής Μετρό και Λεωφορείων. - Χώρος στρατοπέδου Παύλου Μελά. - Χώρος μεταξύ των οδών Γιαννιτσών και 26ης Οκτωβρίου στην περιοχή Λαχανόκηπων. - Περιοχή οδού Μ. Ψελλού /Ν .Ελβετία, κοντά στον σταθμό του Μετρό. - Περιοχή Θεάτρου Γης σε συνδυασμό με την γραμμή λεωφορείων του ΟΑΣΘ. 	
2.	ΟΙΚΟΛΟΓΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ	

2.1. Γενικές Παρατηρήσεις – Προτάσεις

- Οι στόχοι που παρουσιάζονται στα πρώτα κεφάλαια του ΕΣΣΥΜ-Θ αναιρούνται στα επόμενα κεφάλαια, τα οποία διαπραγματεύονται κυρίως μεγάλης κλίμακας επέκταση των οδικών αξόνων και του Μετρό, χρονοβόρες και πολυδάπανες υποδομές που βασίζονται σε ξεπερασμένα πρότυπα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι νέες αντιλήψεις και οι αρχές της συμπαγούς πόλης και του περιορισμού της αστικής επέκτασης, η στροφή στα νέα ευέλικτα δίκτυα μεταφοράς, ο περιορισμός της χρήσης του ΙΧ και η στροφή στα ΜΜΜ για την ικανοποίηση του δικαιώματος των πολιτών για κινητικότητα.
- Το ΕΣΣΥΜ-Θ συνθέτει προτάσεις, μελέτες και παλαιότερους σχεδιασμούς που έχουν ήδη προαποφασισθεί ή βρίσκονται σε στάδιο υλοποίησης, χωρίς να έχουν τεθεί σε δημόσια διαβούλευση, και, επιπλέον, βασίστηκαν σε δεδομένα και παραδοχές που πιθανότατα δεν ισχύουν σήμερα.
- Το ΕΣΣΥΜ-Θ προηγείται του νέου ρυθμιστικού σχεδίου της Θεσσαλονίκης, του συνολικότερου δηλαδή χωρικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής, με κίνδυνο να μην εναρμονίζονται οι κατευθύνσεις και οι στόχοι των δύο σχεδίων.
- Δεν υπάρχει Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

2.2. Δημόσιες Συγκοινωνίες - Παρατηρήσεις – Προτάσεις

- Στις προτάσεις του ΕΣΣΥΜ-Θ για τις δημόσιες συγκοινωνίες δεν υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία τεκμηρίωσης και δεν υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας και σύγκριση του κόστους - οφέλους μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων μέσω σταθερής τροχιάς σε επίπεδο Πολεοδομικού Συγκροτήματος.
- Στα προτεινόμενα ως έργα προτεραιότητας αναφέρονται μόνο οι επεκτάσεις του Μετρό.
- Δε γίνεται επαρκής αναφορά και δεν δίνεται η δέουσα βαρύτητα στον Προαστιακό-Περιφερειακό σιδηρόδρομο, παρόλο που εντάσσεται στις προτάσεις για τα μεγάλα έργα υποδομής του ΥΠΕΚΑ στο πρόγραμμα Θεσσαλονίκη 2012».
- Εφαρμογή περιοριστικών μέτρων στην κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων (πεζοδρομήσεις κλπ), με παροχή προτεραιότητας ή και αποκλειστικότητας διέλευσης στα ΜΜΜ, απαγόρευση στάθμευσης σε κρίσιμα τμήματα του Βασικού Οδικού Δικτύου, δημιουργία ασφαλών και οργανωμένων χώρων στάθμευσης ΙΧ, ποδηλάτων και δικύκλων για μετεπιβίβαση στα μέσα σταθερής τροχιάς κλπ).
- Αναδιάρθρωση του συστήματος Δημόσιων Συγκοινωνιών με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς (Μετρό, Προαστιακός), παράλληλο δίκτυο τραμ που θα συμπληρώνει το Μετρό, δημιουργία παράκτιας θαλάσσιας συγκοινωνίας, μέτρα αποθάρρυνσης των διαμπερών και ακτινικών μετακινήσεων με ΙΧ, κλπ.
- Πρόβλεψη για χρήση της υπό κατασκευή γραμμής του Μετρό και από προαστιακούς συρμούς, που θα διασχίζουν υπόγεια την πόλη ώστε να καταστεί δυνατή η επέκταση του προαστιακού και στη Χαλκιδική.
- Μεταφορά ποδηλάτου σε όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς περιλαμβανόντος υπό όρους και το Μετρό.
- Αξιοποίηση της τεχνολογίας για την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης (έξυπνες στάσεις, τηλεματική).
- Επέκταση και αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων, δημιουργία λεωφορειολωρίδων αντίθετης ροής («contra flow»), απαγόρευση εισόδου των ταξί στις λεωφορειολωρίδες.
- Εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ.

2.3. Οδικές υποδομές - Παρατηρήσεις - Προτάσεις

- Έργα όπως η Εξωτερική Περιφερειακή και η υποθαλάσσια αρτηρία δεν εξυπηρετούν

	<p>τα συμφέροντα της πόλης. Μάλιστα, η υλοποίηση της Εξωτερικής Περιφερειακής θα οδηγήσει σε υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και κοινωνική αναστάτωση στους οικισμούς από τους οποίους διέρχεται, σε υποβάθμιση του Σείχ Σου και των δασικών και αναδασωτέων εκτάσεων, καθώς και σε δυσμενή και δύσμορφη αστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση πόλης φιλικής προς το περπάτημα και το ποδήλατο με χαμηλά όρια ταχύτητας σε όλους τους τοπικούς δρόμους, διασφάλιση των δικαιωμάτων των πεζών, πλήρη και ασφαλή δίκτυα ποδηλατοδρόμων, μεταφορά ποδηλάτου σε όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς περιλαμβάνοντας υπό όρους και το Μετρό. - 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. <p>2.4. Τερματικοί σταθμοί - Χώροι στάθμευσης - Παρατηρήσεις - Προτάσεις</p> <ul style="list-style-type: none"> - Δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης, οι οποίοι εκτός από την εξασφάλιση επιπλέον θέσεων, αποθαρρύνουν τη χρήση των ΙΧ στο κέντρο και προωθούν τις συνδυασμένες μεταφορές με τη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών στάθμευσης, εφόσον βέβαια λαμβάνονται υπόψη η εναρμόνιση των χώρων στάθμευσης με τις χρήσεις γης και όχι μόνο η διαθεσιμότητα του χώρου. 	
--	---	--

II. ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΟΡΕΑ

Ο.Τ.Α.

- Συνολικά γνωμοδότησαν 10 Δήμοι, ένας εκ των οποίων, ο Δήμος Θεσσαλονίκης, δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά απέστειλε το δικό του Σχέδιο Δράσης 2006-2015 όπου διατυπώνονται στόχοι και άξονες παρέμβασης στον τομέα των υποδομών μεταφορών.
- Από τους υπόλοιπους 9 Δήμους, 3 Δήμοι διατύπωσαν παρατηρήσεις για τα 4 ζητήματα (γενικές παρατηρήσεις, οδικές υποδομές, δημόσιες συγκοινωνίες, τερματικοί σταθμοί-χώροι στάθμευσης), 2 Δήμοι διατύπωσαν παρατηρήσεις μόνον για τις οδικές μεταφορές, 3 Δήμοι τοποθετήθηκαν για 3 από τα 4 ζητήματα και 1 Δήμος τοποθετήθηκε για 2 από τα 4 ζητήματα. Όλοι οι Δήμοι διατύπωσαν προτάσεις για τις οδικές υποδομές, οι 7 από τους 9 για τις δημόσιες συγκοινωνίες και 4 από τους 9 για τους τερματικούς σταθμούς-χώρους στάθμευσης.
- Ένα Δήμος (Δήμος Καλαμαριάς) ζητά να ληφθούν υπόψη από το Στρατηγικό Σχέδιο οι προτάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού που αφορούν την περιοχή του Δήμου.
- Δύο Δήμοι (Μηχανιώνα και Πυλαία) επισημαίνουν ότι το Στρατηγικό Σχέδιο δίνει προτεραιότητα κυρίως σε οδικά έργα που ενισχύουν τη χρήση του ΙΧ. Επιπλέον, ο Δήμος Μηχανιώνας θεωρεί ανύπαρκτη την τεκμηριωμένη ανάλυση και αναφορά σε άλλες δυνατότητες μετακίνησης (πέρα από τις οδικές) με μικρή εξαίρεση τις ήδη υπάρχουσες ή τις υπό κατασκευή.
- Δύο Δήμοι (Σταυρούπολη και Πυλαία) τονίζουν ότι ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός πρέπει να στηρίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα MMM.
- Ένας Δήμος (Δήμος Σταυρούπολης) προτείνει απευθείας την προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζοδρόμοι, ποδηλατόδρομοι) με στόχο τη βιώσιμη πόλη και τη βιώσιμη κινητικότητα.

- Ένας Δήμος (Δήμος Μηχανιώνας) επισημαίνει τις ενδεχόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη Ζεύξη του Θερμαϊκού.
- Ένας (Δήμος Σταυρούπολης) κάνει προτάσεις (για τις Δημόσιες συγκοινωνίες, τις οδικές υποδομές και τους τερματικούς σταθμούς – χώρους στάθμευσης) που αφορούν το σύνολο της Θεσσαλονίκης και όχι μόνο την εδαφική του περιφέρεια. Οι προτάσεις και οι κριτικές των υπολοίπων Δήμων αφορούν έργα και επεμβάσεις εντός των εδαφικών τους ορίων. Για παράδειγμα, ο Δήμος Καλαμαριάς ασκεί κριτική στην πρόταση του Εσ.Ο.Δ. αλλά μόνο για το τμήμα του που διέρχεται από την οδό Κ. Γκόνη και Πόντου και προτείνει διαφορετική χάραξη, ενώ ο Δήμος Θέρμης ασκεί κριτική στην πρόταση της Εξωτερικής Περιφερειακής για το τμήμα της που διέρχεται εντός της εδαφικής του περιφέρειας.
- Τέσσερις Δήμοι (Καλαμαριάς, Μηχανιώνας, Πυλαίας και Θερμαϊκού) φαίνεται να συμφωνούν με τη δημιουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας και κάνουν προτάσεις για αυτή.
- Ένας Δήμος (Δήμος Εχεδώρου) επισημαίνει ότι για την ουσιαστική συμβολή της διαδικασίας της «ανοικτής διαβούλευσης» στον συνολικό σχεδιασμό συστήματος μεταφορών πρέπει να θεσμοθετηθεί το επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης.

ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

- Συνολικά γνωμοδότησαν 6 δημόσιοι φορείς, 1 από τους οποίους διατύπωσε προτάσεις και για τα 4 ζητήματα, 2 επικεντρώθηκαν στις γενικές παρατηρήσεις, 1 διατύπωσε προτάσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις οδικές υποδομές, 1 διατύπωσε προτάσεις για τις οδικές υποδομές και τους τερματικούς σταθμούς – χώρους στάθμευσης και 1 μόνον για τις οδικές υποδομές.
- Ένας οργανισμός (Α.Π.Θ.) κάνει αναφορά στην ανάγκη συμβατότητας του Στρατηγικού Σχεδιασμού των Υποδομών Μεταφορών με τον γενικότερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης αστικής περιοχής (Επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, ΥΠΕΚΑ: Σχέδιο Στρατηγικού Χαρακτήρα έργων και παρεμβάσεων για τη μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης). Επίσης, επισημαίνει ότι το Στρατηγικό Σχέδιο δίνει προτεραιότητα κυρίως σε οδικά έργα που ενισχύουν τη χρήση του ΙΧ.
- Μία υπηρεσία (Διεύθυνση Τροχαίας) και ένας οργανισμός (Α.Π.Θ.) κάνουν αναφορά στη βιώσιμη κινητικότητα και τονίζουν ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στα ΜΜΜ και στους ήπιους τρόπους μετακίνησης. Επίσης, η Διεύθυνση Τροχαίας κρίνει τη δημιουργία τραμ ατελέσφορη και το σχέδιο δημιουργίας υποθαλάσσιας αρτηρίας μη αναγκαίο.
- Δυο Υπηρεσίες (Διεύθυνση Τροχαίας και ΕΥΔΕ Αεροδρομίων) κάνουν προτάσεις (για τις Δημόσιες συγκοινωνίες, τις οδικές υποδομές και τους τερματικούς σταθμούς – χώρους στάθμευσης) και τονίζουν την αναγκαιότητα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών, καθώς και της άμεσης επέκτασης των μελλοντικών γραμμών του Μετρό. Επίσης, συμφωνούν με τη δημιουργία Εσ.Ο.Δ. και Εξ.Ο.Δ. και κάνουν προτάσεις σχετικά με αυτούς.
- Μία υπηρεσία (η Πυροσβεστική Υπηρεσία) κάνει προτάσεις που αφορούν την ασφαλή κυκλοφορία, σε περιπτώσεις κινδύνου, καταστροφών.
- Μία υπηρεσία (Νοσοκομείο Παπανικολάου) κάνει προτάσεις που αφορούν αποκλειστικά την εξυπηρέτησή της.
- Ένας φορέας (Γ' Σώμα Στρατού) προτείνει να μελετηθεί και εκτιμηθεί, συναρτήσει του μήκους και του βάθους του Θερμαϊκού κόλπου, εάν η κατασκευή γέφυρας για τη ζεύξη του, ενδείκνυται έναντι υποθαλάσσιας ζεύξης αυτού, ώστε σε ενδεχόμενη καταστροφή της γέφυρας σε περίοδο επιχειρήσεων, να μην αποκοπεί η πρόσβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, κάνει επισημάνσεις και προτάσεις που αφορούν αποκλειστικά την αρμοδιότητα και την εξυπηρέτησή του.

ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

- Συνολικά γνωμοδότησαν 4 Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, 1 από τα οποία διατύπωσε προτάσεις για 3 ζητήματα (δημόσιες συγκοινωνίες, οδικές υποδομές και τερματικοί σταθμοί - χώροι στάθμευσης), 1 διατύπωσε γενικές παρατηρήσεις καθώς και παρατηρήσεις - προτάσεις για τις οδικές υποδομές και 2 διατύπωσαν γενικές παρατηρήσεις.
- Ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (ΟΑΣΘ) κάνει προτάσεις που αφορούν κυρίως τις αστικές συγκοινωνίες.
- Ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (Φορέας Διαχείρισης Δέλτα Αξιού - Λουδία – Αλιάκμονα) κάνει λόγο για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της Ζεύξης του Θερμαϊκού.
- Ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (ΤΕΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης) επισημαίνει ότι προέχει η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης ώριμων και απαραίτητων έργων που έχουν καθυστερήσει, όπως είναι το Μετρό, ο Εσωτερικός Περιφερειακός δακτύλιος, η Εξωτερική Περιφερειακή, τα υπόγεια παρκινγκ κ.α.
- Ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (ΕΚΕΤΑ) επισημαίνει την αναγκαιότητα προώθησης των σχετικών προτεινόμενων μελετών, ώστε να οριστικοποιηθεί η μορφή του ΕΣΣΥΜ-Θ και να υλοποιηθούν τα έργα που προτείνονται από αυτό.

ΗΜΙΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

- Συνολικά γνωμοδότησαν 2 ημικυβερνητικοί φορείς, ένας εκ των οποίων, το Επαγγελματικό Επιμελητήριο, δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά απέστειλε μια μελέτη για τη Θεσσαλονίκη, της Αναπτυξιακής Εταιρείας Ε.Ε.Θ. «Ο Σύμβουλος του Επαγγελματία» όπου διατυπώνονται ειδικότερες προτάσεις για τις αστικές και περιαστικές οδικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες, τις αεροπορικές συγκοινωνίες και το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Ο άλλος φορέας (ΕΤΒΑ - ΒΙΠΕ) διατύπωσε προτάσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις οδικές υποδομές, οι οποίες αφορούν αποκλειστικά την εξυπηρέτηση της ΒΙΠΕΘ..

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ

- Συνολικά γνωμοδότησαν 4 επαγγελματικοί σύλλογοι, 1 από τους οποίους διατύπωσε παρατηρήσεις - προτάσεις για τα 4 ζητήματα (γενικές παρατηρήσεις, οδικές υποδομές, δημόσιες συγκοινωνίες, τερματικοί σταθμοί-χώροι στάθμευσης), 1 διατύπωσε προτάσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις οδικές υποδομές, 1 διατύπωσε γενικές παρατηρήσεις - προτάσεις καθώς και παρατηρήσεις - προτάσεις για τις οδικές υποδομές και 1 μόνον για τις οδικές υποδομές.
- Ένας σύλλογος (Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ) κάνει προτάσεις αποκλειστικά για τις σιδηροδρομικές δημόσιες συγκοινωνίες.
- Ένας σύλλογος (Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης) επισημαίνει ότι το Στρατηγικό Σχέδιο δίνει προτεραιότητα κυρίως σε οδικά έργα και αναφορικά με τη ζεύξη του Θερμαϊκού και τους κλάδους Εσ. Ο.Δ. και Εξ. Ο.Δ. φαίνεται να μη συμφωνεί. Επίσης, κάνει αναφορά στην ανάγκη συμβατότητας του Στρατηγικού Σχεδιασμού των Υποδομών - Μεταφορών με τον γενικότερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης αστικής περιοχής (Επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, κ.α.).
- Ένας σύλλογος (Σύλλογος Διπλωματούχων Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών Βορείου Ελλάδος) ασκεί κριτική και κάνει προτάσεις κυρίως για τα μέσα σταθερής τροχιάς.

- Ένας σύλλογος (Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Θεσσαλονίκης) επισημαίνει ότι κατά την πορεία των οδικών έργων θα παρουσιαστούν διάφορα προβλήματα τα όποια θα πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα και προτείνει να δοθεί, ταυτόχρονα, σημασία και στο θέμα των υποδομών (υδραυλικά έργα, κλπ). Αναφορικά με τη ζεύξη του Θερμαϊκού και τον Εξ. Ο.Δ. φαίνεται να συμφωνεί.

ΕΝΩΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

- Συνολικά γνωμοδότησαν 2 Ενώσεις Πολιτών, μια από τις οποίες διατύπωσε παρατηρήσεις - προτάσεις και για τα 4 ζητήματα (γενικές παρατηρήσεις, οδικές υποδομές, δημόσιες συγκοινωνίες, τερματικοί σταθμοί-χώροι στάθμευσης) και η άλλη τοποθετήθηκε για τα 3 από τα 4 ζητήματα.
- Η Ένωση για τα Δικαιώματα των Πεζών ασκεί κριτική στην παντελή έλλειψη ενδιαφέροντος στο Σχέδιο για τις μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο και τις υποδομές τους, ενώ οι Πολίτες κατά της Υποθαλάσσιας επισημαίνουν ότι το Σχέδιο αγνοεί παντελώς τις κατευθύνσεις της στρατηγικής για την αειφόρο συμπαγή πόλη, δεν περιλαμβάνει κανένα συνολικό σχεδιασμό για τις υποδομές των μεταφορών στην πόλη και αποτελεί στην ουσία έναν κατάλογο προτεινόμενων έργων χωρίς καν ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Επιπλέον, οι Πολίτες κατά της Υποθαλάσσιας διαφωνούν κάθετα με το υποθαλάσσιο τμήμα του Εσ. Ο.Δ. καθώς και με τη δημιουργία Εμπορευματικού – Πολυτροπικού Συγκοινωνιακού Κέντρου στους χώρους δύο στρατοπέδων (Γκόνη και Καρατάσσου), τονίζοντας ότι οι χώροι αυτοί πρέπει να χαρακτηριστούν ως χώροι πρασίνου.
- Και οι 2 Ενώσεις Πολιτών (Ένωση για τα Δικαιώματα των Πεζών και Πολίτες κατά της Υποθαλάσσιας) προτείνουν την συνολική αναδιάρθρωση του μοντέλου των δημοσίων συγκοινωνιών, τον άμεσο σχεδιασμό ενός πλαισίου αναφοράς για τον συνδυασμό των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των λοιπών τρόπων μετακίνησης στο ΠΣΘ που δεν βασίζονται στο ΙΧ και τον μελλοντικό σχεδιασμό ενός βασικού, αυτόνομου ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων.

ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ

- Συνολικά έστειλαν απόψεις 8 πολίτες, ένας από τους οποίους (Γ. Αγγελίδης) δεν γνωμοδότησε απευθείας για το Στρατηγικό Σχέδιο, αλλά έστειλε ένα κείμενο σχετικά με την αναγκαιότητα Στρατηγικού Σχεδιασμού για την βιώσιμη κινητικότητα και την «έξυπνη» ανάπτυξη στο ΠΣΘ.
- Τέσσερις πολίτες ασκούν κριτική και κάνουν προτάσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες, κυρίως για τα μέσα σταθερής τροχιάς.
- Ένας πολίτης (Θ. Βράκας) θέτει ερωτήματα και ασκεί κριτική στο σχεδιασμό των δημοσίων συγκοινωνιών. Επιπλέον, τονίζει τη χρησιμότητα της θαλάσσιας συγκοινωνίας και κάνει προτάσεις για αυτή.
- Ένας πολίτης (Ι. Νάσης) προτείνει να υπάρχει κανόνας για κάθε νέο δρόμο που δημιουργούν οι Δήμοι στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) να προσθέτουν ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμια και όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης να υπάρχει δυνατότητα διπλής ή πολλαπλής χρήσης τους. Επίσης, για τη βελτίωση του Σχεδίου προτείνει την μελέτη ενός προγράμματος κοινοχρήστων αυτοκινήτων (car share).
- Ένας πολίτης (Χ. Χριστοδούλου) επισημαίνει ότι με το Στρατηγικό Σχέδιο προκρίνεται ένα νέο μη βιώσιμο σύστημα υποδομών μεταφορών - τόσο από πλευράς λειτουργικότητας όσο και από πλευράς διαχείρισης - συντήρησης - το οποίο δίνει έμφαση στο οδικό δίκτυο και ενθαρρύνει τη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Επίσης, επισημαίνει ότι δεν προτείνεται κανενός είδους ολοκληρωμένος σχεδιασμός υποδομών για τη χρήση του ποδηλάτου στον αστικό και περιαστικό χώρο και τονίζει ότι θα έπρεπε ποδηλατόδρομοι και στρατηγικές

αναπλάσεις (αρμοδιότητας ΥΠΕΚΑ) να εμφανίζονται στο προτεινόμενο σχέδιο μιας και αυτό έχει ενιαίο χαρακτήρα.

ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΟΜΜΑΤΑ –ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

- Συνολικά γνωμοδότησε 1 πολιτικό κόμμα και 1 Βουλευτής.
- Ο Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ. Α. Κολοκοτρώνης συμφωνεί με τις προτάσεις (για τις δημόσιες συγκοινωνίες, την οδική υποδομή και τους τερματικούς σταθμούς – χώρους στάθμευσης) του Στρατηγικού Σχεδίου τις οποίες και αναφέρει και επιπλέον, κάνει προτάσεις για τη θαλάσσια συγκοινωνία, το τραμ και τον προαστιακό.
- Το πολιτικό κόμμα Οικολόγοι Πράσινοι διατύπωσε παρατηρήσεις - προτάσεις για τα 4 ζητήματα (γενικές παρατηρήσεις, οδικές υποδομές, δημόσιες συγκοινωνίες, τερματικοί σταθμοί-χώροι στάθμευσης) του Στρατηγικού Σχεδίου. Κυρίως, ασκεί κριτική στις μεγάλες επεκτάσεις του Μετρό και των οδικών αξόνων, διαφωνεί με την Εξωτερική Περιφερειακή και την υποθαλάσσια αρτηρία και επισημαίνει ότι δεν δίνεται η δέουσα βαρύτητα στον προαστιακό σιδηρόδρομο. Για τη βελτίωση του Σχεδίου προτείνει την αναδιάρθρωση του συστήματος Δημόσιων Συγκοινωνιών με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, παράλληλο δίκτυο τραμ, δημιουργία παράκτιας θαλάσσιας συγκοινωνίας, κλπ.

Θεσσαλονίκη, Μάιος 2011

Η ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΟ ΣΣΥΜ

Γιαννακού Αθηνά
Κωνσταντινίδης Βασίλης
Μπίλλιας Πάρις
Πέρκα Πέτη
Χατζόπουλος Γιάννης

Στην επεξεργασία των απόψεων των φορέων συνέβαλε η
Ζέκα Δήμητρα (Μηχ/κός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης)

**ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ
ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΗΚΑΝ**

Α/Α	ΤΥΠΟΣ ΦΟΡΕΑ	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ			ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ			ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ - ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
			Μέσα σταθερής τροχιάς	Θαλάσσια συγκοινωνία	Λοιπά	Εσ. Ο.Δ.	Εξ. Ο.Δ.	Λοιπά	
	1. Ο.Τ.Α.								
1	- Δήμος Καλαμαριάς	•		•		•			
2	- Δήμος Μηχανιώνας	•	•	•			•	•	
3	- Δήμος Σταυρούπολης	•	•		•	•	•	•	•
4	- Δήμος Πυλαίας	•	•	•	•	•		•	•
5	- Δήμος Θερμαϊκού		•	•			•	•	
6	- Δήμος Μυθονίας		•					•	•
7	- Δήμος Καλλιθέας							•	
8	- Δήμος Θεσσαλονίκης								
9	- Δήμος Εχεδώρου	•	•					•	•
10	- Δήμος Θέρμης						•	•	
	2. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ								
11	- Διεύθυνση Τροχαίας	•	•		•	•	•		•
12	- Πυροσβεστική Υπηρεσία	•							
13	- Ε.Υ.Δ.Ε. Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος		•	•	•	•		•	
14	- Γενικό Νοσοκομείο Παπανικολάου							•	
15	- Α.Π.Θ. - Επιτροπή Βιώσιμης Κινητικότητα ΑΠΘ	•				•	•		
16	Γ' Σώμα Στρατού					•	•	•	•
	3. ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ								
17	- Ο.Α.Σ.Θ.				•			•	•
18	-Φορέας Διαχείρισης Δέλτα Αξιού	•					•		
19	-ΕΚΕΤΑ	•							
20	-ΤΕΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης	•							
	4. ΗΜΙΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ								
21	- Ε.Τ.Β.Α. - Β.Ι.Π.Ε.		•					•	
22	- Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης								
	5. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ								
23	- Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ		•		•				
24	- ΣΕΜΠΧΠΑ - ΠΤΒΕ	•	•	•	•	•	•	•	•
25	- ΣΔΑΤΜΒΕ		•					•	
26	- ΣΠΜΘ	•					•		
	6. ΚΟΜΜΑΤΑ - ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ - ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ								
27	- Άγγελος Κολοκοτρώνης (ΛΑ.Ο.Σ.)		•	•	•	•	•	•	•
28	-Οικολόγοι Πράσινοι	•	•	•	•	•	•	•	•

	7. ΕΝΩΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ								
29	- Ένωση για τα δικαιώματα των πεζών	•			•			•	
30	- Πολίτες κατά της υποθαλάσσιας	•	•	•	•	•		•	•
	8. ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ								
31	- Χάρις Χριστοδούλου	•							
32	- Ιωάννης Γαλαρας		•		•				
33	- Θ. Βράκας	•	•	•	•				•
34	- Ευαγγελία Κατσάκου		•		•				
35	- Ιωάννης Νάσης	•	•					•	•
36	- Χρύσα Λασκαρίδου	•							
37	- Γεώργιος Χριστογλου		•					•	
38	- Γιάννης Αγγελίδης								
	ΣΥΝΟΛΟ	20	20	10	14	11	12	21	13

**ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ (ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ, ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ, ΖΕΥΞΗ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΤΡΑΜ)**

Α/Α	ΤΥΠΟΣ ΦΟΡΕΑ	ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΘΗΡΙΑ			ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ			ΖΕΥΞΗ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ			ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ			ΤΡΑΜ			ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ		
		Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη	Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη	Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη	Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη	Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη	Ναι	Όχι	Δεν εκφράζει άποψη
1. Ο.Τ.Α.																			
1	- Δήμος Καλαμαριάς			•			•			•	•				•				•
2	- Δήμος Μηχανιώνας			•	•			•			•			•				•	
3	- Δήμος Σταυρούπολης	•*			•			•*					•	•				•	
4	- Δήμος Πυλαίας			•			•			•	•			•				•	
5	- Δήμος Θερμαϊκού			•	•			•		•	•				•				•
6	- Δήμος Μυδονίας			•			•			•			•		•				•
7	- Δήμος Καλλιθέας			•			•			•			•		•				•
8	- Δήμος Θεσσαλονίκης			•			•			•			•		•				•
9	- Δήμος Εχεδώρου			•			•			•			•		•				•
10	- Δήμος Θέρμης			•	•					•			•		•				•
2. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ																			
11	- Διεύθυνση Τροχαίας		•		•					•			•		•			•	
12	- Πυροσβεστική Υπηρεσία			•			•			•			•		•				•
13	- Ε.Υ.Δ.Ε. Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος			•	•					•	•				•				•
14	- Γενικό Νοσοκομείο Παπανικολάου			•			•			•			•		•				•
15	- Α.Π.Θ. - Επιτροπή Βιώσιμης Κινητικότητας		•				•		•				•		•			•	
16	Γ' Σώμα Στρατού			•	•			•					•		•				•
3. ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ																			
17	- Ο.Α.Σ.Θ.			•			•			•			•		•				•
18	-Φορέας Διαχείρισης Δέλτα Αξιού			•			•		•				•		•				•
19	-ΕΚΕΤΑ			•			•			•			•		•				•
20	-ΤΕΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης			•	•					•			•		•				•
4. ΗΜΙΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ																			
21	- Ε.Τ.Β.Α. - Β.Ι.Π.Ε.			•			•			•			•		•				•
22	- Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης			•			•			•			•		•				•
5. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ																			
23	- Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ			•			•			•			•		•				•
24	- ΣΕΜΠΧΠΑ - ΠΤΒΕ			•	•				•			•		•				•	
25	- ΣΔΑΤΜΒΕ			•			•			•			•		•				•

26	- ΣΠΜΘ																		
	6. ΚΟΜΜΑΤΑ - ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ - ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΩΠΑ																		
27	- Άγγελος Κολοκοτρώνης (ΛΑ.Ο.Σ.)	•							•										•
28	-Οικολόγοι Πράσινοι		•							•									•
	7. ΕΝΩΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ																		
29	- Ένωση για τα δικαιώματα των πεζών																		
30	- Πολίτες κατά της υποθαλάσσιας		•																•
	8. ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ																		
31	- Χάρις Χριστοδούλου																		
32	- Ιωάννης Γαλαρας																		•
33	- Θ. Βράκας																		•
34	- Ευαγγελία Κατσάκου																		•
35	- Ιωάννης Νάσης																		•
36	- Χρύσα Λασκαρίδου																		•
37	- Γεώργιος Χρίστογλου																		•
38	- Γιάννης Αγγελίδης																		•
	ΣΥΝΟΛΟ	2	4	32	9	3	26	4	5	29	11	0	27	8	4	26	0	10	28

* με την προϋπόθεση πλήρους μελέτης