



ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΒΛΑΧΟΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

Συγκοινωνιολόγος M.Sc.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Δρ Συγκοινωνιολόγος

ΣΥΜΕΩΝ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Συγκοινωνιολόγος M.Sc.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

Συγκοινωνιολόγος M.Sc.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
 - 2.1. Σύσταση και λειτουργία του Σ.Α.Σ.Θ.
 - 2.2. Σύσταση και λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ.
3. ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Σ.Α.Σ.Θ.
4. ΕΡΓΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
 - 4.1. Δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών Ο.Α.Σ.Θ.
 - 4.2. Δίκτυο Δημοτικών Αστικών Συγκοινωνιών
 - 4.3. Πολιτική Κομίστρου
5. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
 - 5.1. Δράσεις και Πρωτοβουλίες Άμεσης Προτεραιότητας
 - 5.2. Μεσο-μακροπρόθεσμοι Στόχοι και Προοπτικές
6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Αντί προλόγου

Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να διαθέτει έναν οργανισμό εξυπηρέτησης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.Θ.), ο οποίος ουδέποτε αντιμετώπισε οικονομικούς κινδύνους, εργασιακές τριβές και πολιτικούς κλυδωνισμούς. Βρίσκεται, ταυτόχρονα, στη θέση να εξυπηρετείται από το φορέα αυτόν «μονοπωλιακά» με συμβάσεις (οικονομικές συμφωνίες) με το δημόσιο, πράγμα που συχνά αποβαίνει «αναγκαστική» εξυπηρέτηση και διέπεται από στυγνές δικλείδες σε ζητήματα αφ' ενός ανανέωσης στόλου αφ' ετέρου αύξησης αριθμού οχημάτων. Ανανεώνει το στόλο γρήγορα (πράγμα θετικό), αλλά αυξάνει τον στόλο αργά (πράγμα αρνητικό)!

Ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν καλύπτει εύκολα τη νέα ζήτηση νέων οικιστικών ζωνών και συμβάλλει άθελα έτσι σε αύξηση της χρήσης του Ι.Χ. οχήματος. Παρ' όλα αυτά, εξυπηρετεί ικανοποιητικά έναν οικιστικό κορμό ενός εκατομμυρίου ανθρώπων.

Το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί εποπτικό ρόλο ως προς τα συγκοινωνιακά ζητήματα σχεδιασμού μέσω του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (φορέας που ιδρύθηκε μόλις το 2001 ως δημόσια διοικητική αρχή). Ασκεί, επίσης, ουσιαστικό ρόλο στα οικονομικά ζητήματα του Σώματος Ορκωτών Ελεγκτών.

Το Συμβούλιό μας (Σ.Α.Σ.Θ.), του οποίου οι αρμοδιότητες και οι ενέργειες καταγράφονται στο κείμενο που ακολουθεί, χαράσσει τη γραμμή πολιτικής των Δ.Α.Σ. και εποπτείας του Ο.Α.Σ.Θ., ώστε η παροχή του έργου του φορέα να είναι καιρία, ουσιαστική και ταυτόχρονα να εκτείνεται σε όλη την περιοχή ευθύνης του ισότιμα, με αξιόπιστο τρόπο και με την ποιότητα που αξίζει στον επιβάτη του 21^{ου} αιώνα!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΤΟΣΚΑΣ

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος

Πρόεδρος του Σ.Α.Σ.Θ.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Σ.Α.Σ.Θ. αποτελεί ανεξάρτητη δημόσια διοικητική αρχή με αρμοδιότητες σε ζητήματα που αφορούν στο στρατηγικό σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στο Νομό Θεσσαλονίκης. Συστάθηκε και λειτουργεί από τον Ιούλιο του 2001.

Ένας από τους βασικούς λόγους σύστασης του Σ.Α.Σ.Θ. ήταν η αναγκαιότητα για ολοκληρωμένο σχεδιασμό, για ανάληψη πρωτοβουλιών, για συντονισμό και εφαρμογή μέτρων, με στόχο τη βελτίωση των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών. Μέχρι το 2001, η απουσία ενός ενιαίου φορέα σχεδιασμού και διαχείρισης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών είχε ως αποτέλεσμα την αποσπασματική και ελλιπή άσκηση πολιτικής μεταφορών. Το Σ.Α.Σ.Θ. εξασφαλίζει την άσκηση της πολιτικής των μεταφορών στο νομό Θεσσαλονίκης με όρους αξιοπιστίας, διάρκειας, αποτελεσματικότητας και συλλογικότητας στο πλαίσιο συναινετικών διαδικασιών, στις οποίες συμμετέχουν όλοι οι φορείς που έχουν γνώση των τοπικών προβλημάτων και ιδιαιτεροτήτων.

Φορέας εκτέλεσης και εκμετάλλευσης του έργου της αστικής συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.) είναι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.). Ο Ο.Α.Σ.Θ. ιδρύθηκε το 1957, είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και έχει αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της πόλης της Θεσσαλονίκης και των προαστίων της, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται από το ισχύον νομικό πλαίσιο και τις οικονομικές συμφωνίες με το Ελληνικό Δημόσιο.

2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Σύσταση και λειτουργία του Σ.Α.Σ.Θ.

Το Σ.Α.Σ.Θ. συστάθηκε και λειτουργεί με το Νόμο 2898/2001 (Φ.Ε.Κ. 71Α 10-4-2001). Η αποστολή και ο ρόλος του καθορίζονται από τον ιδρυτικό του νόμο, στον οποίο προβλέπονται ιεραρχημένες υποχρεώσεις και προτεραιότητες, με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας. Παράλληλα, ο νόμος διαμορφώ-

νει ένα πλαίσιο αρμοδιοτήτων, που επιτρέπουν στο Σ.Α.Σ.Θ. τη σταδιακή συγκρότηση ολοκληρωμένης πολιτικής στον τομέα των συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Το Συμβούλιο είναι ενδεκαμελές, διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών και έχει τριετή θητεία. Το Σ.Α.Σ.Θ. αποτελείται από:

- Τον εκπρόσωπο του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών, ως πρόεδρο.
- Έναν εκπρόσωπο του Υπουργού Οικονομικών.
- Έναν εκπρόσωπο του Υπουργού Μακεδονίας- Θράκης.
- Έναν εκπρόσωπο του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Μακεδονίας- Θράκης.
- Έναν εκπρόσωπο του Νομαρχιακού Συμβουλίου.
- Δύο εκπροσώπους της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Θεσσαλονίκης.
- Έναν εκπρόσωπο του Κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής.
- Έναν εκπρόσωπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (ΟΡ.ΘΕ.).
- Το Διευθυντή της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης με αναπληρωτή το Διοικητή της Υπηρεσίας Τροχαίας Θεσσαλονίκης.
- Έναν εκπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

Ως αντιπρόεδρος του Συμβουλίου εκλέγεται ένας εκ των εκπροσώπων του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Μακεδονίας- Θράκης.

Στις συνεδριάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου ο Πρόεδρος του Ο.Α.Σ.Θ. (ή ο αντικαταστάτης του) και ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων του Ο.Α.Σ.Θ. Δύναται, επίσης, να καλούνται και να μετέχουν στις συνεδριάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. χωρίς δικαίωμα ψήφου εκπρόσωποι φορέων της Θεσσαλονίκης.

Τα μέλη του Σ.Α.Σ.Θ. έχουν αυτονομία πολιτικής έκφρασης και ατομική ευθύνη. Η διασφάλιση της συλλογικότητας και της αποτελεσματικότητας του συμβουλίου εξασφαλίζεται από τον κανονισμό λειτουργίας του. Με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ. ορίστηκε ο κανονισμός λειτουργίας του, τον οποίο επεξεργάζονται οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου να εγκριθεί με σχετική υπουργική απόφαση. Με τον κανονισμό ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και εκπροσώπησης

του συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του προέδρου, του αντιπροέδρου καθώς και άλλων συλλογικών οργάνων που συγκροτούνται από μέλη του Σ.Α.Σ.Θ.

2.2. Σύσταση και λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ.

Ο Ο.Α.Σ.Θ. είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και ιδρύθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957 (Φ.Ε.Κ. 142Α/6-8-1957) με σκοπό να αποτελέσει το φορέα εκτέλεσης και εκμετάλλευσης της αστικής συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Θ. Η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται αποκλειστικά στον Ο.Α.Σ.Θ. από το Ελληνικό Δημόσιο με συγκεκριμένους όρους και προϋπόθεσεις που καθορίζονται σε σχετική σύμβαση ανάθεσης.

Η αρχική σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. είχε ισχύ έως και την 31^η Δεκεμβρίου του 1981 σύμφωνα με την οποία ανατέθηκε στον Ο.Α.Σ.Θ. η εκτέλεση και η εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας σε περιοχή εύρους κύκλου 10 χιλιομέτρων από το Λευκό Πύργο. Η σύμβαση παρατάθηκε για επιπλέον 19 έτη το 1979 (Ν 866/1979, Φ.Ε.Κ. 23Α/ 7-2-1979). Η παράταση της σύμβασης προέβλεπε τη διεύρυνση της αστικής περιοχής και την εξυπηρέτηση περισσότερων περιοχών (Πανόραμα, Ασβεστοχώρι, Εξοχή, Χορτιάτη, Φίλυρο, Ν. Ευκαρπία, Καλοχώρι, Ωραιόκαστρο, Ν. Μαγνησία, Θέρμη, Γεωργική Σχολή, Τριάδι, Περαιά, Ν. Επιβάτες, Αγ. Τριάδα, Μηχανιώνα, Επανομή, Αγγελοχώρι, Σίνδο ΒΙ.ΠΕ.Θ.), με τη δημιουργία δέκα νέων λεωφορειακών γραμμών. Το 2001 παρατάθηκε εκ νέου η σύμβαση εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ. για εννέα επιπλέον έτη έως την 31^η Δεκεμβρίου του 2009 (Ν2898/2001, Φ.Ε.Κ. 71Α 10-4-2001).

Το 2003 (4/8/2003) πραγματοποιήθηκε η τελευταία μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας στο νομό Θεσσαλονίκης. Μετά από εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ. και έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Α-68587/5029, Φ.Ε.Κ. 934Β/ 4/7/2003) εξυπηρετούνται από την αστική συγκοινωνία 15 επιπλέον δήμοι του νομού.

Η οργάνωση και η λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. καθορίζονται από κανονισμούς, οι οποίοι εγκρίνονται με υπουργικές αποφάσεις. Οι κανονισμοί αυτοί είναι:

- Ο Γενικός Οργανισμός του Ο.Α.Σ.Θ. (Α-48604/3804, Φ.Ε.Κ. 1124ΖΒ/28-8-2002), ο

οποίος καθορίζει κάθε θέμα σχετικό με την εσωτερική οργάνωση και συγκρότηση των υπηρεσιών, τις οργανικές θέσεις του προσωπικού, τη λειτουργία των υπηρεσιών, τις αρμοδιότητες και τις δικαιοδοσίες του Γενικού Διευθυντή και κάθε συναφές θέμα, που ανάγεται στην εύρυθμη λειτουργία και διαχείριση του Ο.Α.Σ.Θ.

- Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ. (Α-ΟΙΚ. 48775/3828, Φ.Ε.Κ. 1125Β/28-8-2002), ο οποίος ρυθμίζει τις σχέσεις, τους όρους απασχόλησης, την υπηρεσιακή κατάσταση, την πειθαρχική διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα με το απασχολούμενο προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ.
- Ο Κανονισμός Ωρών Εργασίας και Ανάπαυσης Προσωπικού.
- Ο Κανονισμός Ασφάλειας και Ελέγχου.

Ανώτερο όργανο του Ο.Α.Σ.Θ. είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων. Η διοίκηση στον Ο.Α.Σ.Θ. ασκείται από το διοικητικό συμβούλιο, ενώ η διεύθυνση ασκείται από το γενικό διευθυντή, ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. εκτός εκείνων, που με τον Γενικό Οργανισμό υπάγονται στο διοικητικό συμβούλιο ή στον πρόεδρο αυτού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι εννεαμελές, έχει τριετή θητεία και αποτελείται από:

- Τον Πρόεδρο (εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων).
- Τον Αντιπρόεδρο (εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων).

Πέντε εκπροσώπους των μετόχων (εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων).

- Έναν εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (ορίζεται από το Νομάρχη Θεσσαλονίκης).
- Έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων, μη μετόχων (εκλέγεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ.).

Οι υπηρεσίες του Οργανισμού διαρθρώνονται σε τρία επίπεδα: Διεύθυνση, Τμήμα και Γραφείο. Όλες οι διευθύνσεις, τα τμήματα και τα γραφεία υπάγονται στο Γενικό Διευθυντή, με εξαίρεση το Τμήμα Γραμματείας Διοικητικού Συμβουλίου και Διοίκησης και το Νομικό Σύμβουλο, που υπάγονται απευθείας στον πρόεδρο του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.

Στον Ο.Α.Σ.Θ. έχει ανατεθεί συγκεκριμένο έργο, το οποίο καθορίζεται από την από

30-4-2001 οικονομική συμφωνία (στο πλαίσιο του Ν 2898/2001) καθώς και από την συμπληρωματική οικονομική συμφωνία του 2004 (4-8-2004, μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.). Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει:

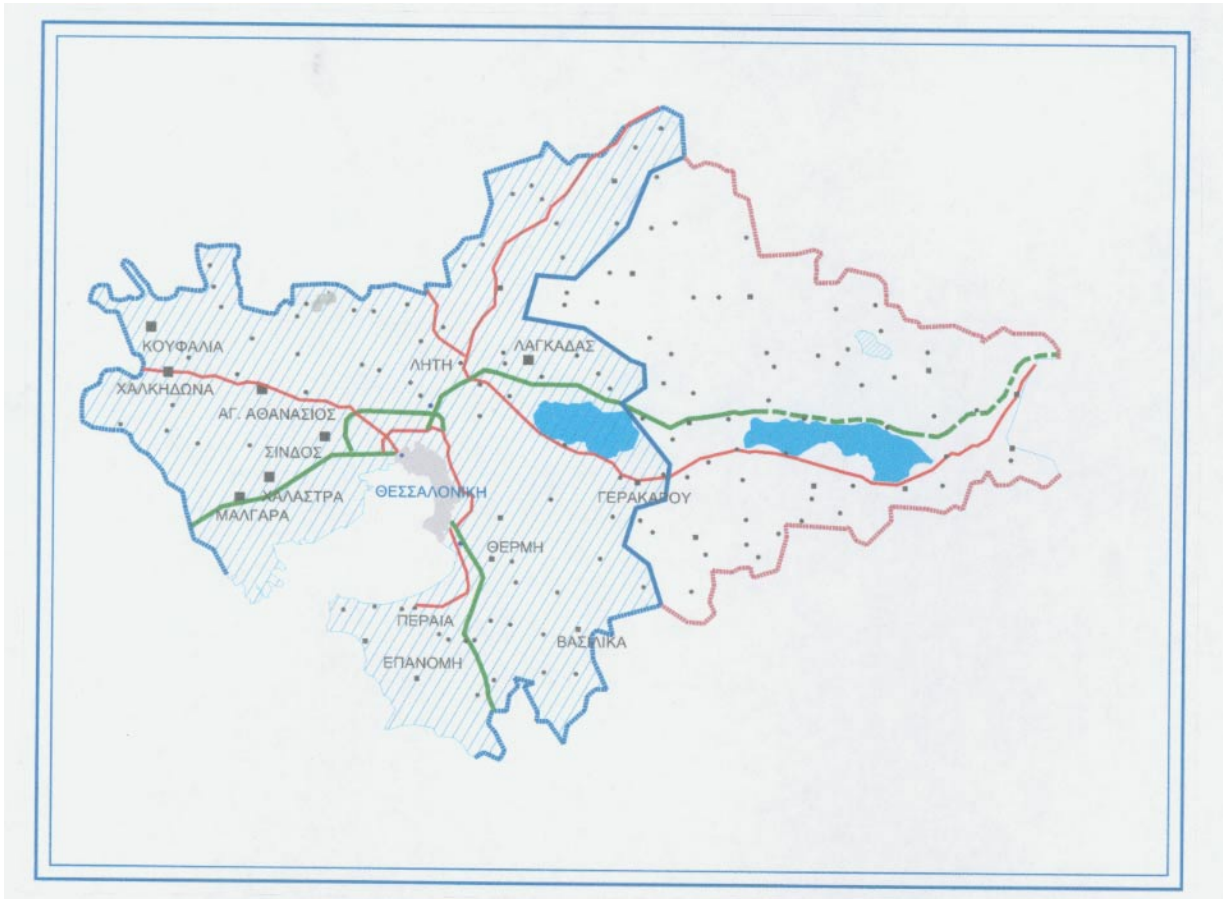
- Την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτό ορίζεται από το σχεδιασμό και τον προγραμματισμό του Σ.Α.Σ.Θ. και σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και τις οικονομικές συμφωνίες.
- Την προμήθεια και εκμετάλλευση του απαιτούμενου τροχαίου υλικού.
- Την κατασκευή και χρήση των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και την επισκευή του τροχαίου υλικού.
- Την είσπραξη και τον έλεγχο είσπραξης του κομίστρου καθώς και την επιβολή προστίμου στους παραβάτες.
- Την εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.

Παράλληλα, ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται να καταθέτει προτάσεις προς το Σ.Α.Σ.Θ. σχετικές με ζητήματα σχεδιασμού, προγραμματισμού και τροποποιήσεων του δικτύου και της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών.

3. ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Σ.Α.Σ.Θ.

Το Σ.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο, αποφασίζει για κάθε ζήτημα σχετικό με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στο νομό Θεσσαλονίκης. Παράλληλα ελέγχει την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. με δυνατότητα επιβολής προστίμου σε περίπτωση παραβάσεων και γνωμοδοτεί για τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ. Το Σ.Α.Σ.Θ. επιλαμβάνεται των ζητημάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων του, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν παραπομπών και εισηγήσεων των Υπουργείων Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών ή Μακεδονίας -Θράκης, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, της Τ.Ε.Δ.Κ. ή του Δημάρχου Θεσσαλονίκης και του Ο.Α.Σ.Θ.

Η περιοχή ευθύνης του Σ.Α.Σ.Θ. - περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ. παρουσιάζεται στο σχέδιο 1.



Σχέδιο 1: Περιοχή ευθύνης Σ.Α.Σ.Θ.

Το Σ.Α.Σ.Θ. στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, εφαρμόζοντας μία βήμα προς βήμα προσέγγιση ανέλαβε και υλοποίησε πρωτοβουλίες και δράσεις, που προβλέπονταν από τον ιδρυτικό του νόμο, αλλά και κρίθηκαν αναγκαίες από τη διάγνωση των καθημερινών προβλημάτων.

Οι βασικοί άξονες δράσης του Σ.Α.Σ.Θ. συνοψίζονται παρακάτω:

Κάλυψη της ζήτησης μετακινήσεων και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης

- ο Μελέτη και επιχειρησιακή εφαρμογή της επέκτασης της περιοχής εκτέλεσης της αστικής συγκοινωνίας σε 15 επιπλέον Δήμους του Νομού Θεσσαλονίκης.
- ο Εφαρμογή του μέτρου της δωρεάν μετεπιβίβασης στους σταθμούς μετεπιβίβασης του Ο.Α.Σ.Θ.

Βελτίωση της ποιότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης

- ο Ανάθεση, επίβλεψη και παρακολούθηση μελέτης σκοπιμότητας και μελέτης εφαρμογής για την επέκταση των Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων (Ε.Λ.Λ.) σε συνεργασία

με τον ΟΡ.ΘΕ.

- ο Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας και εισήγηση προς το Υ.ΜΕ για την αύξηση του συνολικού αριθμού των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.
- ο Κατάρτιση, σε συνεργασία με τον Ο.Α.Σ.Θ., σχεδίου οργάνωσης, λειτουργίας και εξυπηρέτησης ΑμεΑ, με δύο ειδικά διασκευασμένα οχήματα και εισήγηση προς το Υ.ΜΕ. για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης (Α75442/6521/26-1-2005).
- ο Επεξεργασία και έγκριση - με σχετική απόφαση - του Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) του Ο.Α.Σ.Θ.

Πρώθηση αποδοτικής λειτουργίας του δικτύου λεωφορείων

- ο Σχεδιασμός και επίβλεψη κατασκευής πέντε σταθμών μετεπιβίβασης λεωφορειακών γραμμών Ο.Α.Σ.Θ.
- ο Τροποποιήσεις χαράξεων γραμμών για καλύτερη κάλυψη συνοικιών και χρήσεων γης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
- ο Ενίσχυση αξιοπιστίας, με αύξηση των συχνοτήτων σε προβληματικές γραμμές και αύξηση του συνολικού αριθμού δρομολογημένων οχημάτων του Ο.Α.Σ.Θ.
- ο Αξιολόγηση λειτουργίας του δικτύου των Ε.Λ.Λ. και της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών.
- ο Καταγραφή κυκλοφοριακών προβλημάτων σε κόμβους και σε οδικά τμήματα του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών και διατύπωση προτάσεων άμεσης βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- ο Αγορά και εγκατάσταση φωτογραφικών μηχανών αυτόματης καταγραφής των παραβιάσεων στις Ε.Λ.Λ. (χρηματοδότηση από κοινού με τον Ο.Α.Σ.Θ.)
- ο Αγορά πέντε ειδικών γερανοφόρων οχημάτων και παραχώρησή τους στην Τροχαία Θεσσαλονίκης (χρηματοδότηση από κοινού με τον Ο.Α.Σ.Θ.).
- ο Χρηματοδότηση έργων αστικής οδοποιίας για τη διάνοιξη/βελτίωση των οδών διέλευσης των αστικών λεωφορείων.

Βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς επιβατών

- ο Έλεγχος καθαριότητας και αισθητικής των οχημάτων και των υποδομών.

Πρώθηση νέων τεχνολογιών και εναλλακτικών πηγών ενέργειας

- ο Προσπάθεια εκσυγχρονισμού του τύπου και του τρόπου διαχείρισης του στόλου Ο.Α.Σ.Θ., με ανάθεση και επίβλεψη μελέτης στο πλαίσιο της πρώθησης της διερεύνησης χρήσης των εναλλακτικών πηγών ενέργειας και τεχνολογιών, για τη βελτίωση της ενεργειακής και περιβαλλοντικής συμπεριφοράς του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης (Τμήμα Χημικών Μηχανικών Α.Π.Θ., Δεκέμβριος 2003)

Πρώθηση μακροπρόθεσμης στρατηγικής ανάπτυξης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

- ο Έναρξη διαβουλεύσεων με τους φορείς, που εμπλέκονται στο σχεδιασμό της πολιτικής μεταφορών στη Θεσσαλονίκη για τον καθορισμό του πλαισίου και των αρμοδιοτήτων ενός Ενιαίου Φορέα Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού.
- ο Υποστήριξη σε πολιτικό και τεχνικό επίπεδο των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν οι περιφερειακοί δήμοι του πολεοδομικού συγκροτήματος για τη σύσταση και λειτουργία δημοτικής-διαδημοτικής αστικής συγκοινωνίας. Ανάθεση εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας σε τέσσερις δήμους.
- ο Συμμετοχή και συντονισμός των τοπικών φορέων στην επικαιροποίηση της μελέτης σκοπιμότητας του μετρό Θεσσαλονίκης.
- ο Ανάληψη πρωτοβουλίας για τη συγκρότηση ομάδας εργασίας για τη διερεύνηση της προοπτικής λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου. Σύνταξη «Χάρτη Πορείας» για την πρώθηση και ανάπτυξη του Προαστιακού - Περιφερειακού Σιδηροδρόμου στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ., Ο.Σ.Ε., Υ.ΜΑ.Θ., Τ.Ε.Ε., ΟΡ.ΘΕ., Α.Π.Θ., Φεβρουάριος 2005).

4. ΕΡΓΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη εξυπηρετούνται από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών, οι οποίες σχεδιάζονται από το Σ.Α.Σ.Θ. και εκτελούνται από τον Ο.Α.Σ.Θ. Το δίκτυο συμπληρώνουν λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες εκτελούνται από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού υπό την εποπτεία του Σ.Α.Σ.Θ., όσον αφορά στα

λειτουργικά χαρακτηριστικά των γραμμών.

4.1. Δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών Ο.Α.Σ.Θ.

Το δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει 68 λεωφορειακές γραμμές και εκτείνεται σε απόσταση 50 χιλιομέτρων, περίπου, περιμετρικά της πόλης. Το δίκτυο αποτελείται από τις καθαρά αστικές γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν το Π.Σ.Θ. και τις περιαστικές γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν τους δήμους και τις κοινότητες που συνορεύουν με το Π.Σ.Θ. Η μορφή του δικτύου είναι κυρίως ακτινωτή με πόλους τους σταθμούς μετεπιβίβασης στις παρυφές της πόλης και το ευρύτερο εμπορικό κέντρο.

Οι καθαρά αστικές γραμμές διακρίνονται:

- α) στις κύριες γραμμές (γραμμές κορμοί) οι οποίες διέρχονται από τους κύριους οδικούς άξονες και συνδέουν τους σταθμούς μετεπιβίβασης μεταξύ τους ή με το ευρύτερο κέντρο της πόλης.
- β) στις απλές αστικές γραμμές, οι οποίες διαχέονται στο τοπικό οδικό δίκτυο και εξυπηρετούν τους δήμους του Π.Σ.Θ., συνδέοντάς τους κυρίως με το εμπορικό κέντρο. Κάποιες από τις γραμμές αυτές, όπου το οδικό δίκτυο και η γεωγραφική θέση το επιτρέπουν, καταλήγουν σε σταθμούς μετεπιβίβασης και λειτουργούν τροφοδοτικά στις κύριες γραμμές.
- γ) στις εγκάρσιες γραμμές, οι οποίες συνδέουν περιοχές του Π.Σ.Θ. μεταξύ τους χωρίς να διέρχονται από το ευρύτερο κέντρο της πόλης.

Οι περιαστικές γραμμές διακρίνονται:

- α) στις περιαστικές γραμμές σύνδεσης με το Π.Σ.Θ., οι οποίες στο σύνολό τους συνδέονται με κάποιο σταθμό μετεπιβίβασης και λειτουργούν τροφοδοτικά στο δίκτυο των αστικών γραμμών. Οι γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν περιοχές πλησίον του Π.Σ.Θ., καταλήγουν απευθείας στο ευρύτερο κέντρο της πόλης.
- β) στις τοπικές γραμμές, οι οποίες συνδέουν οικισμούς και δημοτικά διαμερίσματα μεταξύ τους και με το διοικητικό τους κέντρο. Οι γραμμές αυτές συνδέονται με τις περιαστικές γραμμές σύνδεσης με το Π.Σ.Θ. και λειτουργούν τροφοδοτικά προς αυτές.

Στο δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λειτουργούν οι παρακάτω σταθμοί μετεπιβίβασης:

- ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ στη δυτική είσοδο της πόλης στο σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων.
- Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός.
- Ανατολικός Σταθμός ΙΚΕΑ στην ανατολική Θεσσαλονίκη (Λ. Γεωργικής Σχολής).
- Σταυρούπολης, στη βορειοδυτική είσοδο της πόλης.
- Διασταύρωση Χορτιάτη.
- Νέας Ελβετίας (οδός Παπαναστασίου).

Το συνολικό μήκος του δικτύου προσεγγίζει τα 960.820 χλμ. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, εκτελούνται 5.748 δρομολόγια ημερησίως. Το Σάββατο και την Κυριακή ο αριθμός των δρομολογίων μειώνεται κατά 9% περίπου. Η μέση προγραμματισμένη συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών είναι 15 λεπτά στις αστικές γραμμές και 29 λεπτά στις περιαστικές. Ετησίως διανύονται 40.000.000 οχηματοχιλιόμετρα περίπου, εκ των οποίων το 92% διανύονται στα προγραμματισμένα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών. Η μεταφορική ικανότητα του συστήματος, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, είναι της τάξης των 380.000.000 επιβατών ετησίως. Οι μεταφερόμενοι επιβάτες προσεγγίζουν τις 135.000.000 και η μέση πληρότητα του συστήματος είναι της τάξης του 35%. Το σύνολο των λεωφορειακών γραμμών παρουσιάζεται στον πίνακα 1. Η μεταφορική ικανότητα και η μέση επιβατική κίνηση ανά λεωφορειακή γραμμή παρουσιάζετα στον πίνακα 2.

Το δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών εξυπηρετείται από 536 θερμικά λεωφορεία, εκ των οποίων τα 289 είναι κανονικά (12 μέτρων, 100 θέσεων), τα 225 είναι αρθρωτά (18 μέτρων, 160 θέσεων) και 22 μικρολεωφορεία (45 θέσεων). Ο Ο.Α.Σ.Θ., για να ανταποκριθεί στον προγραμματισμό, δρομολογεί ημερησίως 505 λεωφορεία (94% του συνόλου του στόλου), αριθμός που υπερβαίνει κατά 6,7% τον αριθμό των λεωφορείων, που οφείλει να δρομολογεί βάσει της ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας (473 οχήματα). Το στόλο του Ο.Α.Σ.Θ. συμπληρώνουν δύο ειδικά διασκευασμένα οχήματα μεταφοράς ΑμεΑ. Τα οχήματα αυτά έχουν δυνατότητα μεταφοράς τεσσάρων αναπηρικών αμαξιδίων και τεσσάρων συνοδών.

Το σύνολο του δικτύου εξυπηρετείται από 2.000 στάσεις περίπου.

Πίνακας 1: Λεωφορειακές Γραμμές Ο.Α.Σ.Θ. (Στοιχεία 2004)

Αρ. Γρ.	Όνομασία Γραμμής	ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			ΜΕΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ		
		ΚΑΘ	ΣΑΒ	ΚΥΡ	ΚΑΘ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
1	Σταθμός ΚΤΕΛ-Ν.Σ.Σ.	15	15	10	16	16	13,5
2	Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ (ΜΕΣΩ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ - ΕΓΝΑΤΙΑΣ)	10	10		13,5	17	19,5
3	Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ (ΜΕΣΩ ΟΛΓΑΣ-ΤΣΙΜΙΣΚΗ)	4	4		6	7	10,5
4	ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ	73	73	73	81	81	81
5	ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	6	6	5	8	8	8
6	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	8	8	8	9,5	9,5	14
7	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ	10	11		14,5	16	16
8	Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	10	11		14,5	16	16
9	Ν.Σ.Σ. - ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ	12	18	18	17	21,5	21,5
10	ΧΑΡΙΛΑΟΥ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	5	5	8	6,5	7,5	12
11	ΠΥΛΑΙΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	6	10	10	11,5	13,5	12
12	ΚΑΤΩ ΤΟΥΜΠΑ - Π. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	6	6	7	7,5	9	10
14	ΑΝΩ ΤΟΥΜΠΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	5	5	6	6,5	8,5	9,5
15	ΣΑΡΑΝΤΑ ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ	6	6	8	9,5	10,5	12
16	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	9	9	8	11,5	11,5	10,5
17	ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	7	9	9	9,5	11	11,5
18	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ/ΚΟΡΔΕΛΙΟ - ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	30	30	30	30	30	30
19	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ - ΚΟΡΔΕΛΙΟ	7	8	10	10	11,5	14
20	ΜΕΝΕΜΕΝΗ -ΕΡΜΟΥ	6	7	9	8	8,5	11,5
21	ΕΥΟΣΜΟΣ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	8	9	10	12	13	13
22	ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΑΚΡΟΠΟΛΗ/ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	7	7	10	9,5	9,5	12,5
24	ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΧΙΛΙΑ ΔΕΝΔΡΑ	18	18	18	21	21	21
25	ΝΕΑΠΟΛΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	4	6	8	6	8	10,5
26	ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	6	6	10	8,5	8,5	13
27	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ	7	9	12	9,5	12,5	16,5
28	ΣΥΚΙΕΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7	7	7	9	10	9,5
29	ΠΟΛΙΧΝΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	8	8	8	10	10	9,5
30	ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - ΑΠΟΘΗΚΗ	8	9	10	12,5	12,5	14
31	ΒΟΥΛΓΑΡΗ - ΚΤΕΛ	5	5	7	7	7,5	9,5
32	ΚΑΤΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	5	6	5	7,5	8	7,5
33	ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10	10	12	13,5	13,5	15
34	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ	7	10	9	9,5	12	11,5
35	ΜΕΤΕΩΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10	10	15	12,5	12,5	18
37	Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΚΡΥΟΝΕΡΙ	10	13	15	15	18	22,5
38	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΝΕΑ ΕΥΚΑΡΠΙΑ	10	10	13	15	15	16
39	ΚΗΦΙΣΙΑ - ΝΕΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ	7	8	10	9,5	12	11,5
40	Ν.Σ.Σ. - ΚΑΛΟΧΩΡΙ	12	14	14	15	16	16
41	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ	20	20	20	21,5	21,5	21,5
42	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ	35	35	35	65,5	65,5	61
51	Ν.Σ.Σ. - ΣΙΝΔΟΣ	11	11	16	14	14	21,5
52	ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ - Τ. Ε. Ι.	5	40	40	9,5	47	47

53	ΤΟΠΙΚΟ ΣΙΝΔΟΥ	17	35	35	20	35	35
54	Ν.Σ.Σ. - ΙΩΝΙΑ	10	10	16	13	17,5	21
55	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ	50	50	50	64	64	64
56	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ	12	12	15	14	14	18
57	ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ - ΕΡΜΟΥ	8	9	15	12,5	14,5	19
58	ΠΑΝΟΡΑΜΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	8	9	15	12,5	14,5	19
60	ΟΙΚΙΣΜΟΣ Ν.751 - ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	20	20	20	24	24	24
61	ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΧΟΡΤΙΑΤΗ	10	10	10	14	14	14
64	ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ - ΦΙΛΥΡΟ	15	15	15	23	23	23
66	ΧΑΡΙΛΑΟΥ - ΘΕΡΜΗ	12	12	15	13	13	17
67	Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΤΡΙΑΔΙ	15	15	20	17,5	17,5	22,5
69	Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ	15	15	15	17,5	17,5	22
72	Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ	10	10		13	13	14,5
76	Ν. ΚΡΗΝΗ - ΑΓΓΕΛΟΧΩΡΙ	35	35	35	54	54	54
77	ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ	60	60	60	61	61	61
78	Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
80	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΑΛΓΑΡΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
81	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΟΥΦΑΛΙΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
82	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
83	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΑΓΚΑΔΑΣ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
84	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
85	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
86	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΓΕΡΑΚΑΡΟΥ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
87	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΒΑΣΙΛΙΚΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
88	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΕΣΗΜΕΡΙ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
89	ΞΗΡΟΧΩΡΙ - ΑΚΡΟΠΟΤΑΜΟΣ (συγχωνεύτηκε με την 81)	25	25	25	34,5	34,5	34,5
90	ΚΟΥΦΑΛΙΑ - ΜΑΛΓΑΡΑ	25	25	25	34,5	34,5	34,5
91	Τ.Ε.Ε. ΛΑΓΚΑΔΑ - ΑΝΑΛΗΨΗ	45	45	45	59	59	59
	Συνολικό Δίκτυο	15	16	18	20	21	23

Πηγή: Ο.Α.Σ.Θ., 2004

Πίνακας 2: Ετήσια μεταφορική ικανότητα και μέση επιβατική κίνηση λεωφορειακών γραμμών (Στοιχεία 2003)

Αρ. Γρ	Ονομασία Γραμμής	Μεταφορική Ικανότητα	Επιβάτες	Μέση Πληρότητα
1	ΚΤΕΛ - Ν.Σ.Σ	9.728.657	1.586.751	16%
2	Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ.Σ. (μέσω Εγνατίας)	7.513.435	4.178.743	56%
3	Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ.Σ.	16.558.261	10.169.884	61%
4	ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ	695.684	56.585	8%
5	ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	13.974.096	6.359.755	46%
6	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ-ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10.643.662	4.761.141	45%
7	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ	5.290.386	2.226.121	42%

8	Α.Σ. ΙΚΕΑ -ΚΤΕΛ	5.083.995	1.940.238	38%
9	ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ - Ν. Σ.Σ.	3.291.612	335.917	10%
10	ΧΑΡΙΛΑΟΥ - Ν.Σ.Σ.	16.871.988	9.483.713	56%
11	ΠΥΛΑΙΑ - Ν.Σ.Σ.	6.015.030	3.231.857	54%
12	ΚΑΤΩ ΤΟΥΜΠΑ - Π.Σ.Σ.	14.196.658	4.614.566	33%
14	ΑΝΩ ΤΟΥΜΠΑ - Ν.Σ.Σ.	16.103.491	8.275.835	51%
15	40 ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ	2.897.923	1.415.034	49%
16	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	2.345.076	545.688	23%
17	ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - Ν.Σ.Σ.	7.145.125	2.771.182	39%
18	ΚΟΡΔΕΛΙΟ - ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	2.265.292	619.330	27%
19	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ - Ν.Σ.Σ.	9.908.781	2.478.949	25%
20	ΜΕΝΕΜΕΝΗ - ΕΡΜΟΥ	8.535.264	2.144.507	25%
21	ΕΥΟΣΜΟΣ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ	5.663.702	1.813.485	32%
23	ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	6.041.812	1.727.501	29%
24	ΧΙΛΙΑ ΔΕΝΔΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	3.077.884	426.005	14%
25	ΝΕΑΠΟΛΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10.508.950	3.382.232	32%
26	ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7.959.999	2.057.616	26%
27	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ	12.373.078	4.411.620	36%
28	ΣΥΚΙΕΣ - ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	7.536.344	1.966.807	26%
29	ΠΟΛΙΧΝΗ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ	6.871.626	1.934.188	28%
30	ΑΠΟΘΗΚΗ - ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ	5.413.280	2.265.511	42%
31	ΒΟΥΛΓΑΡΗ - ΚΤΕΛ	18.292.224	8.465.351	46%
32	ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ	14.036.663	5.429.840	39%
33	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	5.468.850	2.270.429	42%
34	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ	6.824.528	2.866.469	42%
35	ΜΕΤΕΩΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	5.178.154	1.263.510	24%
37	ΚΡΥΟΝΕΡΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.182.192	1.313.012	31%
38	ΕΥΚΑΡΠΙΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.681.399	1.274.730	27%
39	ΚΗΦΙΣΙΑ - ΠΛ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	6.825.820	3.166.747	46%
40	ΚΑΛΟΧΩΡΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.329.304	646.611	15%
41	ΝΕΑΠΟΛΗ ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ	2.252.149	225.650	10%
42	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ	820.769	60.700	7%
50	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ	1.630.090	29.893	2%
51	ΣΙΝΔΟΣ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.664.147	1.205.807	26%

52	ΑΤΕΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	8.943.418	2.408.615	27%
53	ΤΟΠΙΚΟ ΣΙΝΔΟΥ	706.284	66.927	9%
54	ΙΩΝΙΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.897.557	1.517.030	31%
55	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ -ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ	258.272	35.093	14%
56	ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	4.657.216	1.976.729	42%
57	ΧΟΡΤΙΑΤΗ - ΕΡΜΟΥ	5.068.928	1.889.934	37%
58	ΠΑΝΟΡΑΜΑ-ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	5.373.888	2.377.945	44%
60	ΟΙΚΙΣΜΟΣ Ν.751 - ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2.150.524	177.051	8%
61	ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ- ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	4.381.721	347.029	8%
64	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΦΙΛΥΡΟ	2.121.976	533.027	25%
66	ΘΕΡΜΗ - ΧΑΡΙΛΑΟΥ	5.406.210	1.164.072	22%
67	ΤΡΙΑΔΙ -ΙΚΕΑ	4.330.884	476.640	11%
69	ΕΠΑΝΟΜΗ -ΙΚΕΑ	5.820.905	918.246	16%
70	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΕΠΑΝΟΜΗ	159.354	11.518	7%
71	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ- ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ	196.280	26.153	13%
72	ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΙΚΕΑ	10.672.161	2.971.530	28%
76	ΑΓΓΕΛΟΧΩΡΙ - ΙΚΕΑ	1.517.516	172.201	11%
77	ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ	1.027.624	128.169	12%
78	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΤΕΛ	2.739.118	615.978	22%
79	ΙΚΕΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	168.016	7.309	4%
80	ΜΑΛΓΑΡΑ	867.316	79.582	9%
81	ΚΟΥΦΑΛΙΑ	1.762.688	183.153	10%
82	ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	316.072	25.856	8%
83	ΛΑΓΚΑΔΑΣ	1.075.068	162.236	15%
84	ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ	250.657	52.715	21%
85	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	320.824	37.279	12%
86	ΛΑΓΚΑΔΙΚΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	366.496	41.194	11%
87	ΒΑΣΙΛΙΚΑ	189.740	66.638	35%
88	ΜΕΣΗΜΕΡΙ	343.724	42.470	12%
89	ΞΗΡΟΧΩΡΙ -ΑΚΡΟΠΟΤΑΜΟΣ	237.480	21.948	9%
90	ΚΟΥΦΑΛΙΑ - ΜΑΛΓΑΡΑ	394.296	34.357	9%
91	Τ.Ε.Ε. ΛΑΓΚΑΔΑ - ΑΝΑΛΗΨΗ	398.588	49.072	12%
	ΣΥΝΟΛΟ	380.818.181	134.017.206	35%

Πηγή: Ο.Α.Σ.Θ. - 2003

4.2. Δίκτυο Δημοτικών Αστικών Συγκοινωνιών

Στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Θ. λειτουργεί ή έχει προγραμματιστεί να λειτουργήσει δημοτική αστική συγκοινωνία, χωρίς κόμιστρο, σε τέσσερις δήμους. Ο σχεδιασμός έγινε από τους Ο.Τ.Α., βάσει των τοπικών αναγκών αλλά και σύμφωνα με τα όσα ορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις περί εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τους Ο.Τ.Α. Η εκτέλεση της συγκοινωνίας ανατέθηκε στους δήμους, με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. Τα βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά του δικτύου των δημοτικών αστικών συγκοινωνιών παρουσιάζονται στον πίνακα 3:

Πίνακας 3: Λειτουργικά χαρακτηριστικά του δικτύου των Δημοτικών Αστικών Συγκοινωνιών

ΔΗΜΟΣ	Αριθμός Οχημάτων	Πλήθος Λ. Γραμμών	Μέση Συχνότητα	Δρομολόγια / ημέρα
Ευόσμου	4 μικρολεωφορεία 25 θέσεων	2 κυκλικές	30 λεπτά	15
Εχεδώρου	2 μικρολεωφορεία 19 και 33 θέσεων	1 κυκλική	50 λεπτά	16
Νεάπολης	2 μικρολεωφορεία 47 θέσεων	1 κυκλική με δύο κλάδους	40 λεπτά	16-20
Πυλαίας	2 μικρολεωφορεία	2	50 - 120 λεπτά	6-7

4.3. Πολιτική Κομίστρου

Στο δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λειτουργεί σύστημα τιμολόγησης με βάση την απόσταση μετακίνησης. Το δίκτυο είναι χωρισμένο ως ακολούθως:

- α) Αστική περιοχή: περιοχή προ της επέκτασης των αστικών συγκοινωνιών του 2003.
- β) Ζώνη Α: έως 21 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη.
- γ) Ζώνη Β: αποστάσεις μεγαλύτερες των 21 χιλιομέτρων από τη Θεσσαλονίκη.

Η τιμολόγηση με βάση την απόσταση μετακίνησης (Ζώνες Α και Β) ισχύει μόνο για τις περιοχές που εντάχθηκαν στην αστική συγκοινωνία το 2003.

Οι τύποι εισιτηρίων και καρτών είναι:

- Βασικό εισιτήριο (ένας τύπος για κάθε ζώνη).

- Μειωμένο εισιτήριο (φοιτητών, σπουδαστών, μαθητών, πολυτέκνων).
- Νυκτερινό εισιτήριο.
- Μηνιαίες, εξαμηνιαίες και ετήσιες κάρτες απεριορίστων διαδρομών (διαφορετικές για κάθε ζώνη).

Με δεύτερη ακύρωση του ίδιου εισιτηρίου είναι δυνατή η μετεπιβίβαση σε άλλη γραμμή (προς την ίδια κατεύθυνση) στους σταθμούς μετεπιβίβασης και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου για επιλεγμένες λεωφορειακές γραμμές. Οι χρήστες των τοπικών λεωφορειακών γραμμών δύνανται να μετεπιβιβάζονται και δεύτερη φορά με τρίτη ακύρωση του ίδιου εισιτηρίου.

5. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Το Σ.Α.Σ.Θ., σε συνεργασία με το Υ.ΜΕ., τον Ο.Α.Σ.Θ. και φορείς της πόλης, αναλαμβάνει πρωτοβουλίες, θέτει στόχους και προωθεί δράσεις προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

5.1. Δράσεις και Πρωτοβουλίες Άμεσης Προτεραιότητας

5.1.1. Αύξηση του στόλου των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.

Το υφιστάμενο δίκτυο του Ο.Α.Σ.Θ χαρακτηρίζεται από ενδογενείς αδυναμίες και ελλείψεις σχεδιασμού και λειτουργίας, οι οποίες συνοψίζονται στα παρακάτω τρία σημεία:

- Η ραγδαία οικιστική και πολεοδομική ανάπτυξη σε ορισμένες περιοχές της Θεσσαλονίκης έχει δημιουργήσει νέους πόλους παραγωγής και έλξης μετακινήσεων. Το επιβατικό κοινό ζητά την κάλυψη της ζήτησης, με τη δημιουργία νέων συνδέσεων μεταξύ των περιοχών του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, οι οποίες δεν εξυπηρετούνται σήμερα.
- Η υψηλή πλήρωση των οχημάτων σε πολλές βασικές λεωφορειακές γραμμές, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής, δημιουργεί προβλήματα συνωστισμού και σημαντική ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Συχνά, η μεταφορά των επιβατών εγγίζει τα επίπεδα κορεσμού.

- Ορισμένες λεωφορειακές γραμμές χαρακτηρίζονται από χαμηλή συχνότητα, η οποία εάν συνδυαστεί με τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που αντιμετωπίζει η πόλη, οδηγεί σε μεγάλους χρόνους αναμονής των επιβατών στους τερματικούς σταθμούς και τις στάσεις.

Κατά συνέπεια, αποτελεί άμεση προτεραιότητα η ενίσχυση του υφιστάμενου στόλου του Ο.Α.Σ.Θ. έτσι, ώστε να καταστεί δυνατός ο επανασχεδιασμός του δικτύου και της λειτουργίας των λεωφορειακών γραμμών, με στόχο την εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ποιότητας μεταφοράς επιβατών και την κάλυψη των νέων αναγκών.

5.1.2. Αξιολόγηση του συστήματος αστικών μεταφορών

Το Σ.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το νόμο σύστασης και λειτουργίας του, είναι αρμόδιο για τη συγκρότηση συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης της παρεχόμενης υπηρεσίας στους χρήστες του δικτύου των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

Σε αυτή την κατεύθυνση το Σ.Α.Σ.Θ. οφείλει: α) να αναπτύξει και να εφαρμόσει μία μεθοδολογία συστηματικής συλλογής, καταγραφής και επεξεργασίας πληροφοριών και δεδομένων και β) να διαμορφώσει ένα σύστημα δεικτών παρακολούθησης του δικτύου των αστικών λεωφορειών σε επίπεδο επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού, με στόχο την αναβάθμιση και ανάπτυξη του μέσου.

Γενικότερα, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός παρατηρητηρίου αστικών μεταφορών για όλα τα μέσα, που θα λειτουργούν στον μέλλον στη Θεσσαλονίκη, και θα έχει ως στόχους:

- Τη συστηματική συγκέντρωση, καταγραφή και επεξεργασία πληροφοριών σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία έργων, υποδομών και δικτύων μεταφορών.
- Τη διαμόρφωση εξειδικευμένων κριτηρίων και δεικτών με τους οποίους θα αποτιμώνται και θα αξιολογούνται οι θετικές και οι αρνητικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών. Παράλληλα, οι δείκτες θα επιτρέπουν τη συγκριτική πολυκριτηριακή αξιολόγηση εναλλακτικών πολεοδομικών ή κυκλοφοριακών σεναρίων ανάπτυξης της πόλης.
- Τη σύνταξη εκθέσεων, ερευνών και γνωμοδοτήσεων για την υποστήριξη στη λήψη

των αποφάσεων από τους αρμόδιους φορείς του δημοσίου και της τοπικής αυτοδιοίκησης, καθώς και την υποβοήθηση δράσεων ιδιωτών, που σχετίζονται με την αναπτυξιακή διαδικασία.

Στο πλαίσιο αυτό το Σ.Α.Σ.Θ. έχει ξεκινήσει τη διαδικασία συγγραφής των τεχνικών προδιαγραφών για την εκπόνηση ειδικής μελέτης με στόχο την υλοποίηση και εφαρμογή ενός συστήματος παρακολούθησης δεικτών αξιολόγησης του παραγόμενου έργου του Ο.Α.Σ.Θ. (Εκκίνηση τον Μάιο του 2005).

Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών

Εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών με τη δημιουργία νέων λεωφορειακών συνδέσεων και ανασχεδιασμό υφιστάμενων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπονται:

- Δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών για τη σύνδεση περιοχών με το κέντρο της πόλης, καθώς και για την εξυπηρέτηση περιφερειακών κινήσεων.
- Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών 24ωρης λειτουργίας για την εξυπηρέτηση του αεροδρομίου της πόλης (Σταθμός ΚΤΕΛ- Αεροδρόμιο).
- Δημιουργία «κάθετων» λεωφορειακών γραμμών προς την παραλιακή ζώνη της πόλης.
- Επεκτάσεις υφιστάμενων γραμμών για την εξυπηρέτηση σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. Νοσοκομείο Παπαγεωργίου και «Ζώνη Καινοτομίας» δυτικά και ανατολικά της πόλης αντίστοιχα).
- Ενίσχυση δρομολογίων των γραμμών, που αντιμετωπίζουν προβλήματα καθυστέρησης (με τη δρομολόγηση των νέων λεωφορείων).
- Ενοποίηση επιλεγμένων λεωφορειακών γραμμών με κατάλληλη αναδιάρθρωση των στάσεων, με στόχο την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των επιβατών.

Επέκταση δικτύου ειδικών λωρίδων λεωφορείων (Ε.Λ.Λ.)

Ανάληψη πρωτοβουλίας σε συνεργασία με τους αρμόδιους Ο.Τ.Α. για τη σταδιακή επέκταση του δικτύου των Ε.Λ.Λ., με στόχο το διπλασιασμό του υφιστάμενου μή-

κους του. Οι Ε.Λ.Λ., σύμφωνα με την εκπονηθείσα μελέτη, θα επεκταθούν σταδιακά στις οδούς:

- Βασιλίσσης Όλγας (από την οδό Αιγαίου μέχρι την οδό Θεμιστοκλή Σοφούλη).
- Εθνικής Αντίστασης (από την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι την οδό Αιγαίου – Δήμος Καλαμαριάς).
- Αγγελάκη (από την πλατεία της Χ.Α.Ν.Θ. μέχρι την πλατεία Συντριβανίου).
- Μοναστηρίου (από το ύψος του νέου επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού μέχρι τη λεωφόρο Δενδροποτάμου) και στις δύο κατευθύνσεις – είναι βασική είσοδος και έξοδος της πόλης.
- Λεωφόρο Στρατού (από Αλ. Παπαναστασίου μέχρι τον κόμβο της πλατείας Χ.Α.Ν.Θ. και αντίστροφα).
- Γ. Παπανδρέου (από Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι την οδό Θεμ. Σοφούλη).

Η λειτουργία των λεωφορειολωρίδων θα συνοδεύεται από συστηματική αστυνόμευσή τους με χρήση μέσων οπτικού ελέγχου των παραβάσεων, καθώς και από μέτρα για τα ωράρια φορτοεκφόρτωσης στις λεωφορειολωρίδες.

Τιμολογιακή πολιτική

Η συνύπαρξη δύο διαφορετικών συστημάτων τιμολόγησης (αστικό και ζώνης επέκτασης) έχει δημιουργήσει ορισμένες ανισότητες τιμολόγησης. Το Σ.Α.Σ.Θ., σε συνεργασία με το Υ.ΜΕ., στο οποίο ανήκει η αποφασιστική αρμοδιότητα, διερευνά τρόπους εφαρμογής ενός νέου ενιαίου συστήματος τιμολόγησης (π.χ. χρονική ισχύς εισιτηρίου), που θα επιλύσει συνολικά τα όποια επιμέρους προβλήματα.

Το ενιαίο σύστημα τιμολόγησης θα πρέπει να έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Να είναι κατανοητό και εύχρηστο για τους επιβάτες και παράλληλα να διέπεται από διαφάνεια και δικαιοσύνη.
- Να καθιστά τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο ελκυστικές για τους πολίτες.
- Να διασφαλίζει την αναλογική τιμολόγηση για όλους τους τύπους εισιτηρίων (απλής διαδρομής, μηνιαίες και ετήσιες κάρτες).
- Να παρέχει τη δυνατότητα συλλογής στατιστικών στοιχείων για την επιβατική κίνηση, που θα προκύπτουν από την αγορά και την ακύρωση των εισιτηρίων.

- Να προάγει τη διατροφικότητα μεταξύ των διαφορετικών μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό, τραμ, προαστιακό σιδηρόδρομο, θαλάσσια συγκοινωνία).

Φυσικό Αέριο στον Ο.Α.Σ.Θ.

Το Σ.Α.Σ.Θ., στο πλαίσιο της προώθησης της διερεύνησης χρήσης των εναλλακτικών πηγών ενέργειας και τεχνολογιών, προτίθεται να αναθέσει την εκπόνηση μελέτης με αντικείμενο τις προοπτικές, τους όρους και τις προϋποθέσεις της ενδεχόμενης χρήσης του φυσικού αερίου (Φ.Α.) ως καυσίμου στον Ο.Α.Σ.Θ. Η μελέτη αποτελεί το επόμενο στάδιο της έρευνας, η οποία πραγματοποιήθηκε από το Τμήμα Χημικών Μηχανικών του Α.Π.Θ., για λογαριασμό του Σ.Α.Σ.Θ. (Δεκέμβριος 2003) και ανέδειξε το Φ.Α. ως την πλέον ενδεδειγμένη λύση για την πόλη της Θεσσαλονίκης βάσει κριτηρίων, όπως η διαθεσιμότητά του, η χρέωσή του, το κόστος των οχημάτων, η ωριμότητα της τεχνολογίας, η ελληνική εμπειρία (Ο.Α.Σ.Α.) κ.ά.

Το Σ.Α.Σ.Θ. θα καθορίσει τις τεχνικές προδιαγραφές για την εκπόνηση της μελέτης. Με την ολοκλήρωση της μελέτης θα έχουν απαντηθεί συγκεκριμένα ζητήματα, όπως οι συνιστώσες που αφορούν στο κόστος της επένδυσης, το λειτουργικό κόστος (καύσιμα, συντήρηση, προσωπικό κ.λπ.), η τοποθεσία και οι προδιαγραφές του σταθμού πλήρωσης, οι ανάγκες αμαξοστασίου, ο χρόνος υλοποίησης του εγχειρήματος. Επιπροσθέτως, η μελέτη θα αναζητήσει πιθανές πηγές χρηματοδότησης.

Εφαρμογή της τηλεματικής

Ολοκλήρωση της εγκατάστασης και λειτουργίας συστήματος τηλεματικής για την καλύτερη διαχείριση του στόλου των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και την ενημέρωση των επιβατών. Στο πλαίσιο αυτό με πρωτοβουλία του Ο.Α.Σ.Θ.:

- Βρίσκεται σε εξέλιξη πρόγραμμα εξοπλισμού του κέντρου ελέγχου του Ο.Α.Σ.Θ. (υπολογιστές, κεντρικά δίκτυα, κεντρικό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης δυναμικών δεδομένων καθώς και βάση δεδομένων στατικών και δυναμικών στοιχείων κυκλοφορίας των λεωφορείων).
- Εγκαθίσταται σύστημα τηλεματικής για τον εντοπισμό και διαχείριση της κυκλοφορίας των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ., καθώς και σύστημα πληροφόρησης των επιβατών

εντός των λεωφορείων και σε 200 στάσεις, κατά μήκος των κεντρικών οδικών αρτηριών και σε επιλεγμένες περιφερειακές και κεντρικές στάσεις.

Συμπληρωματικά μέτρα και έργα

- Διατήρηση και αναβάθμιση της ιστοσελίδας που διατηρεί ο Ο.Α.Σ.Θ. στο διαδίκτυο, καθώς και δημιουργία ιστοσελίδας του Σ.Α.Σ.Θ. για την παροχή πληροφοριών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Αναβάθμιση της υπηρεσίας παροχής πληροφοριών μέσω του πληροφοριακού κέντρου του Ο.Α.Σ.Θ. (185) για όλες τις ημέρες της εβδομάδας.
- Παραγωγή ενημερωτικού υλικού αναβαθμισμένης ποιότητας (και πιθανότατα σε πλέον της μίας γλώσσας) και διανομή του σε αφετηρίες - τέρματα, στάσεις και εντός των λεωφορείων, για την καλύτερη ενημέρωση του επιβατικού.
- Λειτουργική αναβάθμιση του Κέντρου Ρύθμισης Κυκλοφορίας (ΚΕ.Ρ.ΚΥ.) του Ο.Α.Σ.Θ. (παράλληλα με την έναρξη του έργου της τηλεματικής στον Ο.Α.Σ.Θ.), με στόχο την παρακολούθηση της δρομολόγησης σε πραγματικό χρόνο και την αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών και διαχείριση της ζήτησης του επιβατικού κοινού.

5.2. Μεσο-μακροπρόθεσμοι στόχοι και προοπτικές

Ενιαίος μητροπολιτικός φορέας σχεδιασμού των μεταφορών

Η πόλη καλείται να προωθήσει άμεσα τις αναγκαίες υποδομές μεταφορών αλλά και τους μηχανισμούς συντονισμού των τοπικών φορέων, που θα διασφαλίσουν μία υψηλής στάθμης εξυπηρέτηση και θα συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη. Προς αυτή την κατεύθυνση το Σ.Α.Σ.Θ., σε συνεργασία με το Υ.ΜΕ. και τους τοπικούς φορείς, οφείλει να συμβάλει καθοριστικά στη δημιουργία ενός ενιαίου, μητροπολιτικού φορέα σχεδιασμού των μεταφορών.

Ο ενιαίος φορέας θα έχει στόχους και δραστηριότητες, όπως τη διαμόρφωση πολιτικής μεταφορών και το συντονισμό των φορέων για την προώθηση και την υλοποίηση των συγκοινωνιακών έργων και παρεμβάσεων, που προβλέπονται από τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας, αλλά και από κάθε μελέτη, που έχει διαδημοτικό και

περιφερειακό ενδιαφέρον. Στην ίδια κατηγορία εντάσσονται ενέργειες υποστήριξης των εμπλεκόμενων φορέων για το βέλτιστο συντονισμό τους στο πλαίσιο ενός ορθολογικού σχεδιασμού των αστικών συγκοινωνιών.

Πρώθηση ενός συνδυασμένου συστήματος αστικών μεταφορών

Το στοίχημα για τις αστικές συγκοινωνίες είναι να προσελκύσουν τους χρήστες του Ι.Χ., προσφέροντας ανταγωνιστικές και ποιοτικές υπηρεσίες. Τα επόμενα χρόνια οι δημόσιες συγκοινωνίες θα μπορούν να γίνουν ένα ελκυστικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, που θα απευθύνεται σε όλους τους πολίτες και θα περιλαμβάνει το λεωφορείο, το μετρό, το τραμ, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και τη θαλάσσια συγκοινωνία.

Μετρό Θεσσαλονίκης

Οι τελικές διαδικασίες (β' φάση διαγωνισμού) για την ανάθεση κατασκευής του έργου έχουν ξεκινήσει (κήρυξη αναδόχου στα τέλη Ιουλίου 2005, έναρξη κατασκευής το Νοέμβριο και ολοκλήρωση (με τις επεκτάσεις) το 2012 περίπου). Μετά την ολοκλήρωσή του εκτιμάται ότι θα εξυπηρετούνται ημερησίως περισσότερες από 220.000 μετακινήσεις (περίπου το 10% των φόρτων μετακινήσεων αιχμής στην αστική ζώνη της Θεσσαλονίκης). Με την έναρξη της κατασκευής του μετρό, το Σ.Α.Σ.Θ. θα προγραμματίσει τις απαραίτητες προσαρμογές στα δρομολόγια των λεωφορείων για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των επιβατών και την αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων στην κυκλοφορία. Παράλληλα, θα σχεδιαστεί και η αναδιάρθρωση του δικτύου των λεωφορείων με βάση τη λειτουργία του μετρό.

Προαστιακός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης

Ο προαστιακός-περιφερειακός σιδηρόδρομος θα αποτελέσει ένα νέο, σύγχρονο, εναλλακτικό μέσο δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, το οποίο ενταγμένο στον ολοκληρωμένο και συντονισμένο συγκοινωνιακό σχεδιασμό όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς της Θεσσαλονίκης (μετρό, λεωφορεία Ο.Α.Σ.Θ., θαλάσσια συγκοινωνία) θα επιτρέψει τη λήψη και την εφαρμογή μέτρων αποθάρρυνσης της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Στόχος του προαστιακού αποτελεί η εξυπηρέτηση των προαστίων της Θεσσαλονίκης αλλά

και η σύνδεση των μεγάλων αστικών και περιφερειακών κέντρων της Κεντρικής Μακεδονίας με την πόλη της Θεσσαλονίκης.

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

- Εξυπηρέτηση, κατά κύριο λόγο, των μετακινήσεων που έχουν ως βασικό σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση και τις αγορές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την αναψυχή.
- Χρόνοι διαδρομής μικρότεροι των 60 λεπτών της ώρας για τον προαστιακό σιδηρόδρομο, που εξυπηρετεί τις περιοχές επέκτασης του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
- Χρόνοι διαδρομής μικρότεροι των 90 λεπτών της ώρας για τον περιφερειακό σιδηρόδρομο, που συνδέει αστικά κέντρα περιφερειακής εμβέλειας με την πόλη της Θεσσαλονίκης.
- Συχνότητα δρομολογίων από 30 έως 60 λεπτά της ώρας, σε συνάρτηση με τη ζήτηση για μετακινήσεις, τις ώρες αιχμής και την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης.
- Χωροθέτηση σταθμών σε σχετικά μικρές αποστάσεις (1.000-4.000 χλμ.), στην περίπτωση που η σιδηροδρομική σύνδεση διέρχεται από προαστιακό περιβάλλον και υπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, που πρέπει να εξυπηρετηθούν (κατοικία, εκπαίδευση, βιομηχανία, εμπόριο κ.λπ.).
- Χωροθέτηση σταθμών σε όλους τους κύριους οικισμούς, από τους οποίους διέρχεται η σιδηροδρομική σύνδεση, εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος και της περιαστικής ζώνης Θεσσαλονίκης.
- Εξυπηρέτηση ζήτησης μετακινήσεων, που έχουν ως προέλευση και ως προορισμό ενδιάμεσους σταθμούς κατά μήκος της προαστιακής-περιφερειακής σύνδεσης.
- Σύγχρονο και κατάλληλο τροχαίο υλικό (μεγάλος αριθμός καθισμάτων, υψηλό επίπεδο «δυναμικής» άνεσης).
- Ολοκλήρωση, διασύνδεση και συντονισμό με όλα τα μεταφορικά μέσα της πόλης σε ένα ενιαίο λειτουργικό σύστημα, σε επίπεδο σταθμών μετεπιβίβασης δημοσίων συγκοινωνιών, δρομολογίων, τιμολογιακής πολιτικής, χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβα-

σης για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα, πληροφόρησης.

- Προώθηση της αναγνωρισιμότητας της νέας προσφερόμενης συγκοινωνιακής υπηρεσίας, με στόχο την κατοχύρωση του προαστιακού-περιφερειακού σιδηροδρόμου ως εναλλακτικού μέσου δημοσίων συγκοινωνιών στη συνείδηση του επιβατικού κοινού. Ο χρήστης πρέπει να αντιλαμβάνεται ότι τα λειτουργικά χαρακτηριστικά (συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία, άνεση, πληροφόρηση), που παρέχει ο προαστιακός σιδηρόδρομος μοιάζουν περισσότερο με τα χαρακτηριστικά του μετρό και λιγότερο με αυτά του συμβατικού σιδηροδρόμου.

Θαλάσσια αστική συγκοινωνία

Το έργο της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας προωθείται στην παρούσα φάση για δημοπράτηση από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Έχουν ήδη ολοκληρωθεί η κυκλοφοριακή και οικονομοτεχνική μελέτη και η προμελέτη των έργων υποδομής (προβλήτες, λιμενικές κατασκευές). Έχει ήδη εγκριθεί από τον Ο.ΘΕ. η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και προωθείται η έκδοση σχετικής απόφασης χωροθέτησης από την Περιφέρεια. Στόχος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας είναι να δημοσιευτεί, το συντομότερο δυνατόν, η προκήρυξη για τη δημοπράτηση του έργου. Το έργο θα υλοποιηθεί με αυτοχρηματοδότηση έναντι παραχώρησης εκμετάλλευσης. Το κόστος της επένδυσης (χερσαία υποδομή, λιμενικά έργα και πλοία) εκτιμάται σε 42 εκ. ευρώ και θα αναληφθεί σε μεγάλο ποσοστό από τον ανάδοχο.

Οι βασικές αιτίες, που καθιστούν αναγκαία και ελκυστική τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία είναι οι εξής :

- Η ραγδαία αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων στους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης και ιδιαίτερα στον άξονα Κέντρο από/προς την Καλαμαριά, λόγω της μεγάλης αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων και της προτίμησης του Ι.Χ. έναντι των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Η σημαντική οικιστική ανάπτυξη των ανατολικών προαστίων, τα οποία έχουν μετατραπεί σε περιοχές μόνιμης κατοικίας. Το κέντρο βάρους της πόλης αρχίζει να μετατοπίζεται ανατολικά προς τους Δήμους Θερμαϊκού, Επανομής και Μηχανιώνας, με αποτέλεσμα την αύξηση των μετακινήσεων προς/από το κέντρο της πόλης.

Η θαλάσσια συγκοινωνία θα μπορούσε να προσφέρει γρήγορες, άνετες και αξιόπιστες μετακινήσεις στις συγκεκριμένες διαδρομές, να συμβάλει στη μείωση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος από τις εκπομπές ρύπων των Ι.Χ. αυτοκινήτων και να προωθήσει την τουριστική προβολή και ανάπτυξη όλου του πολεοδομικού συγκροτήματος.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το συγκοινωνιακό και κυκλοφοριακό πρόβλημα στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης βρίσκονται σε μία κρίσιμη καμπή. Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης συμβάλλει ουσιαστικά, στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του συγκοινωνιακού χάρτη της πόλης, στην άμεση προώθηση και υλοποίηση συγκοινωνιακών έργων και παρεμβάσεων που έχουν ωριμάσει στη συνείδηση των τοπικών φορέων και των πολιτών. Ο συγκοινωνιακός χάρτης θα αποτελέσει μια ολοκληρωμένη πρόταση για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των μετακινούμενων, την ενίσχυση της αξιοπιστίας και την αύξηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών.

Ο ορθολογικός σχεδιασμός και η βελτίωση της οργάνωσης, της λειτουργίας και της διαχείρισης των αστικών συγκοινωνιών ειδικότερα αλλά και γενικότερα του συστήματος μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, περνάει μέσα από την εφαρμογή καθημερινών μέτρων και δράσεων, που δίνουν προτεραιότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες και σέβονται τον πολίτη και το περιβάλλον. Οι παρακάτω άξονες δράσεις σκιαγραφούν ακριβώς τα βασικά συγκοινωνιακά προβλήματα της πόλης στα οποία το ΣΑΣΘ προσπαθεί να απαντήσει μέσα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και σε συνεργασία με τους φορείς και της υπηρεσίες της πόλης, προτού οι κυκλοφορικές συνθήκες γίνουν μη αναστρέψιμες.

Ενίσχυση των μαζικών μέσων μεταφοράς

Δημιουργία ενός αξιόπιστου συνδυασμένου συστήματος συγκοινωνιών με την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και τον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί με την επέκταση των λεωφορειολωρίδων, τη δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών και κυρίως με την κατασκευή των μέσων σταθερής τροχιάς.

Οργάνωση και διαχείριση στάθμευσης

Ελεγχόμενη αύξηση και ορθολογική διαχείριση της προσφοράς στάθμευσης, με στόχο όχι την ανεξέλεγκτη ικανοποίηση των αναγκών για στάθμευση αλλά την ικανοποίηση της ζήτησης, ώστε να υπάρχει μία ισορροπημένη χρήση μαζικών μέσων και επιβατικών αυτοκινήτων. Στόχος είναι η προστασία του κέντρου της πόλης από την είσοδο μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων και η αποτροπή της ανεξέλεγκτης μακροχρόνιας στάθμευσης.

Βελτίωση του οδικού δικτύου

Διευκόλυνση και διοχέτευση των διαμπερών μετακινήσεων εκτός των κεντρικών περιοχών του πολεοδομικού συγκροτήματος

Σχεδιασμός και διασφάλιση της ποιότητας αστικών μεταφορών

Συνεχής παρακολούθηση και διασφάλιση της ποιότητας εξυπηρέτησης των αστικών συγκοινωνιών και της κυκλοφορίας.

Συντονισμός και έλεγχος της κυκλοφορίας

Δημιουργία συνεργασίας και συμπληρωματικότητας των διαφορετικών μέσων μεταφοράς (πεζοί, λεωφορεία, Ι.Χ.) στο πλαίσιο ενός συνδυασμένου και ρυθμιζόμενου συστήματος μεταφορών στην πόλη που αξιοποιεί προηγμένες τεχνολογίες τηλεματικής και «ευφυή συστήματα μεταφορών».