



Εργαστήριο Χωροταξικού Σχεδιασμού

Διδακτική ομάδα: Ελένη Ανδρικοπούλου, Γρηγόρης Καυκαλάς
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

8^η Διάλεξη

Β. Διάγνωση της υπάρχουσας κατάστασης

Το σύστημα μεταφορών

Εισήγηση: Μάγδα Πιτσιάβα



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Άδειες Χρήσης

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
- Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης» έχει χρηματοδοτήσει μόνο τη αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



ΣΚΟΠΟΪ

Η διάλεξη αποτελεί μέρος μιας ενότητας τεσσάρων διαλέξεων που αναφέρονται στη μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης και θέτουν τις βάσεις για τις εργασίες των φοιτητικών ομάδων. Η εργασία που θα επιχειρήσουν στηρίζεται αφενός στα σχετικά κεφάλαια της Μελέτης επικαιροποίησης του ΡΣΘ (Α΄ Στάδιο 2009) και αφετέρου σε βιβλιογραφική έρευνα με κύριο άξονα τα προτεινόμενα διδακτικά συγγράμματα. Οι φοιτητικές ομάδες καλούνται να συμπληρώσουν τη διάγνωση της υπάρχουσας κατάστασης με εκτιμήσεις για τη σημερινή κατάσταση λαμβάνοντας υπόψη και τις συνέπειες της τρέχουσας οικονομικής κρίσης.

Η διάλεξη παρουσιάζει την υπάρχουσα κατάσταση του συστήματος μεταφορών της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα εξετάζεται η διεθνής, διαπεριφερειακή και μητροπολιτική διάσταση, τα προβλήματα και τα βασικά χαρακτηριστικά των μεταφορών, καθώς και οι υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές.



Εθνικός και διεθνής ρόλος της πόλης: διευρωπαϊκοί άξονες και κόμβοι μεταφοράς

Διευρωπαϊκά δίκτυα

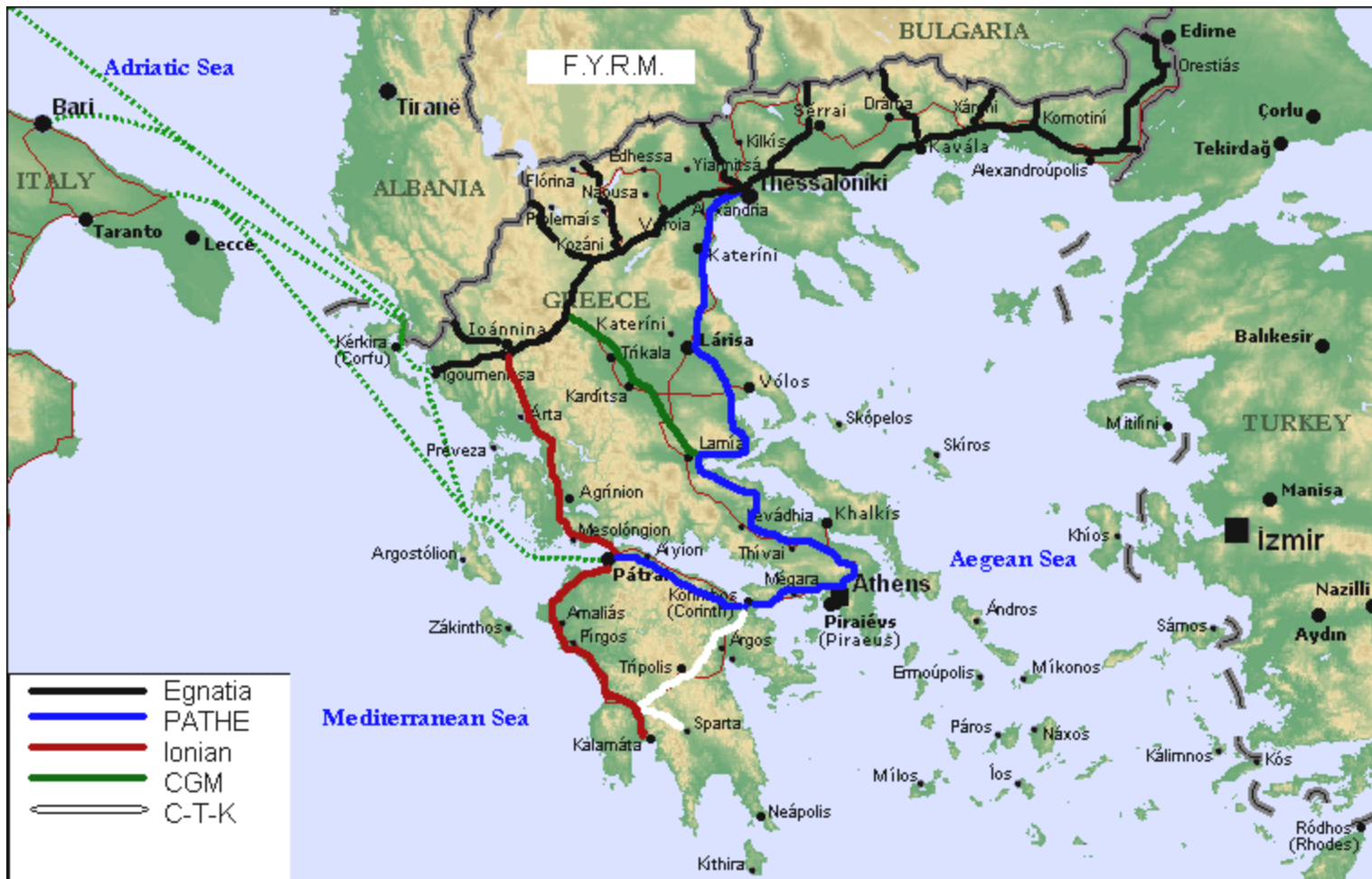
- **ΠΑΘΕ**
- **Εγνατία και Κάθετοι Άξονες** σύνδεσής τους με τους Πανευρωπαϊκούς Άξονες Χ και IV στο χώρο των Βαλκανίων

Η επίδραση αυτού του οδικού συστήματος στην ανάπτυξη της πόλης έχει δύο διαστάσεις:

- α) η διαπεριφερειακή και διακρατική διάσταση αφορά στη θέση της σε έναν ευρύτερο Βαλκανικό και Κεντροευρωπαϊκό χώρο.
- β) η ενδοπεριφερειακή διάσταση: το δίκτυο ΠΑΘΕ-Εγνατία-Κάθετοι Άξονες καλύπτει τους νομούς Κιλκίς, Πιερίας, Σερρών και το νότιο τμήμα του νομού Ημαθίας.



Εθνικός και διεθνής ρόλος της πόλης: διευρωπαϊκοί άξονες και κόμβοι μεταφοράς



Η μητροπολιτική διάσταση

Σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής, η λειτουργική διασύνδεση των διευρωπαϊκών αξόνων με την μεταφορική υποδομή του Π.Σ.Θ., το Λιμάνι, το Αεροδρόμιο και την «έξοδο» προς την Χαλκιδική δημιουργεί ένα **σύνθετο πλέγμα υποδομών** με βασικούς **στόχους**:

- την άμεση διασύνδεση όλων των βασικών κόμβων με στόχο την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών
- τη δυνατότητα ευρύτερης παράκαμψης των αστικών περιοχών
- την άμεση πρόσβαση περιαστικών παραγωγικών δραστηριοτήτων εκτός του Π.Σ.Θ
- την αποσυμφόρηση κατά το δυνατόν της εσωτερικής κυκλοφορίας.



Προβλήματα και ιδιαιτερότητες των μεταφορών στη Θεσσαλονίκη

- Ταχύς Ρυθμός Ανάπτυξης (Πληθυσμός, Επιφάνεια, Κυκλοφορούντα Οχήματα, Κινητικότητα)
- Αύξηση Ζήτησης Μεγαλύτερης από Προσφορά
- Έλλειψη χώρου για Ανάπτυξη Υποδομής, Κίνησης & Στάθμευσης (έλλειψη περιφερειακών χώρων στάθμευσης)
- Λειτουργία ενός Μ.Μ.Μ.
- Υστέρηση σε χρήση Νέων Τεχνολογιών Αιχμής για πλήρη Αξιοποίηση Υφιστάμενης Υποδομής (Διαχείριση Κυκλοφορίας)
- Περιορισμένη ευαισθητοποίηση του πολίτη για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς
- Συνεχής Αύξηση Προβλημάτων λόγω Ανεπαρκούς Αντιμετώπισης (Πολυαρχία, ανυπαρξία συντονισμού φορέων)



Εμπλεκόμενοι φορείς στις μεταφορές

- **Υπουργεία** (ΥΠΟΜΕΔΙ, ΥΠΕΚΑ, ΥΔΤ)
- **Περιφέρειες** (Διευθύνσεις Δημοσίων Έργων, Ελέγχου Κατασκευής Έργων και Ελέγχου Συντήρησης Έργων)
- **Τοπική Αυτοδιοίκηση** (Νομαρχία- Δήμοι / Κοινότητες)

Κρατικά Ελεγχόμενοι Φορείς:

- **ΣΑΣΘ** (Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσ/νίκης)
- **ΟΑΣΘ** (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσ/νίκης)
- **ΟΡΘΕ** (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Θεσ/νίκης) Περιβάλλοντος
- **ΚΤΕΛ / ΟΣΕ**
- **Σύνδεσμοι TAXI**

Άλλοι Φορείς:

- **Πανεπιστήμια**
- **ΣΕΣ** (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων)
- **ΙΜΕΤ** (Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών)



Χαρακτηριστικά ΠΣΘ και Ευρύτερης Περιοχής

- Έκταση: 1100 km² περίπου
- Πληθυσμός: 950.000 (2001)
- Μήκος οδικού δικτύου: 4.500 km
- Μετακινήσεις ημερήσιες: 1.650.000 (1999)/2000000(2010) *
- Ετήσιος ρυθμός αύξησης κυκλοφορίας: 5%
- Αριθμός ΙΧ: περίπου 360.000 (έναντι 145.000 το 1988)
- Χρήση Αστικών Συγκοινωνιών: 27.5% (1999 με πτώση 25% από 1988) και 21.0%(2010) *
- Στάθμευση: έλλειμμα 10.000 θέσεων λειτουργικής στάθμευσης στο κέντρο

Πηγή: *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (ΓΜΜΚ) για το πολεοδομικό συγκρότημα και την περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης*

* Εκτίμηση



Κυκλοφοριακά στοιχεία

Χρήση μέσων μετακίνησης στη Θεσσαλονίκη (%)

Μέσο Μετακίνησης	1999*	2010**
I.Χ.	40,60%	50-52%
Δ.Α.Σ.	27,50%	19-21%
Ταξί	4,20%	3-6%
Λεωφορείο	3,20%	2-4%
Δίκυκλο	6%	6-10%
Πεζή	18,50%	15-20%

Πηγή: Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (ΓΜΜΚ) για το πολεοδομικό συγκρότημα και την περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης

* Εκτίμηση



Χαρακτηριστικά ΠΣΘ και Ευρύτερης Περιοχής



Υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές

Αστικό οδικό δίκτυο

Από Δυτικά: Δυτική Είσοδος – Κουντουριώτη – Λ.Νίκης – Μ.Αλεξάνδρου – Ανθέων – Αδριανουπόλεως, Μοναστηρίου – Εγνατία – Ν. Εγνατία, Αγίου Δημητρίου

Από Ανατολικά: Εθν. Αντίστασης – Β. Όλγας – Β. Γεωργίου – Τσιμισκή – Πολυτεχνείου – Δυτική Είσοδος, Ν. Εγνατία – Εγνατία – Μοναστηρίου, Αγ. Δημητρίου – Κασσάνδρου – Αγ. Δημητρίου

Από Β.Δ. και αντίστροφα: Λαγκαδά – Κωνσταντινουπόλεως

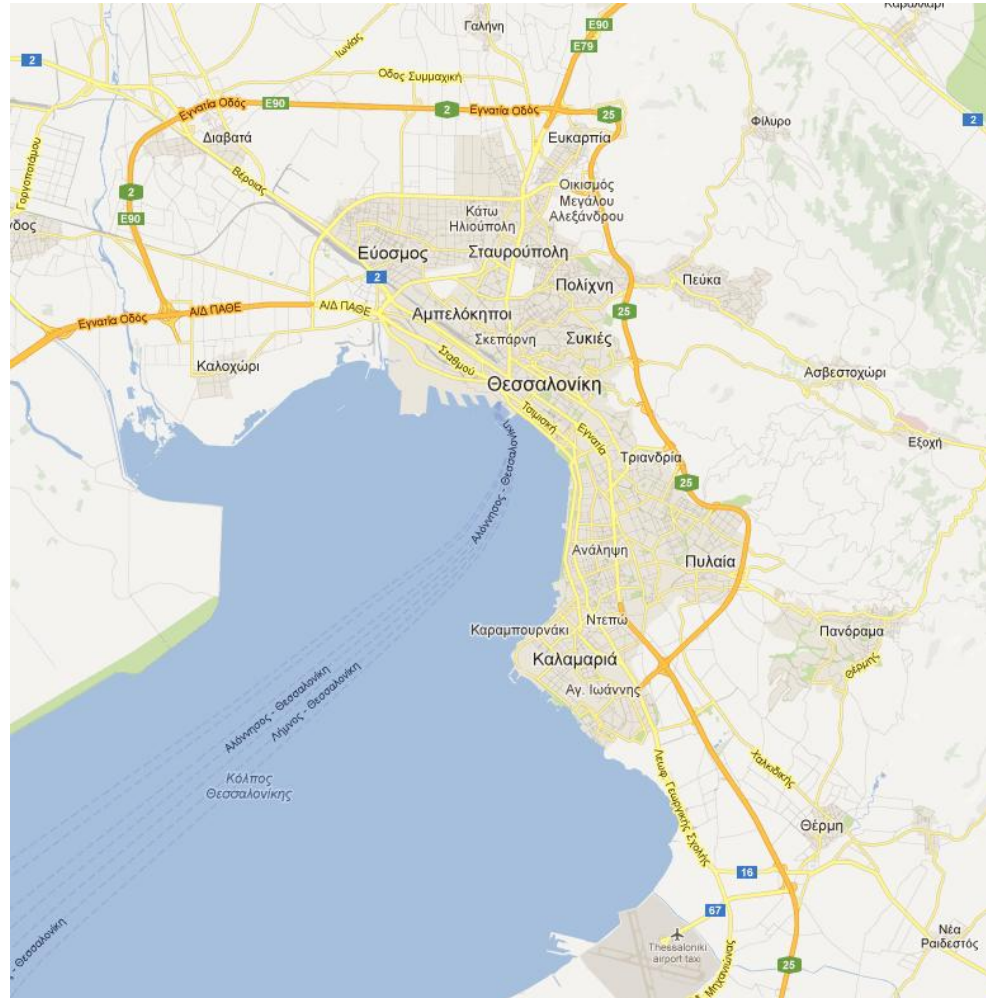
Την πόλη παρακάμπτει η **Εσωτερική και η Ανατολική Περιφερειακή Οδός** (από τον ΠΑΘΕ στον κόμβο της Λαχαναγοράς έως τον κόμβο Κ13 με την οδό Εθν. Αντίστασης στην περιοχή του Φοίνικα Καλαμαριάς). Έχει κατασκευασθεί **τμήμα της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού** από τον ΠΑΘΕ μέχρι την ΕΟ Θεσσαλονίκης Καβάλας, που αποτελεί τμήμα της Εγνατίας Οδού.



Υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές



Υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές

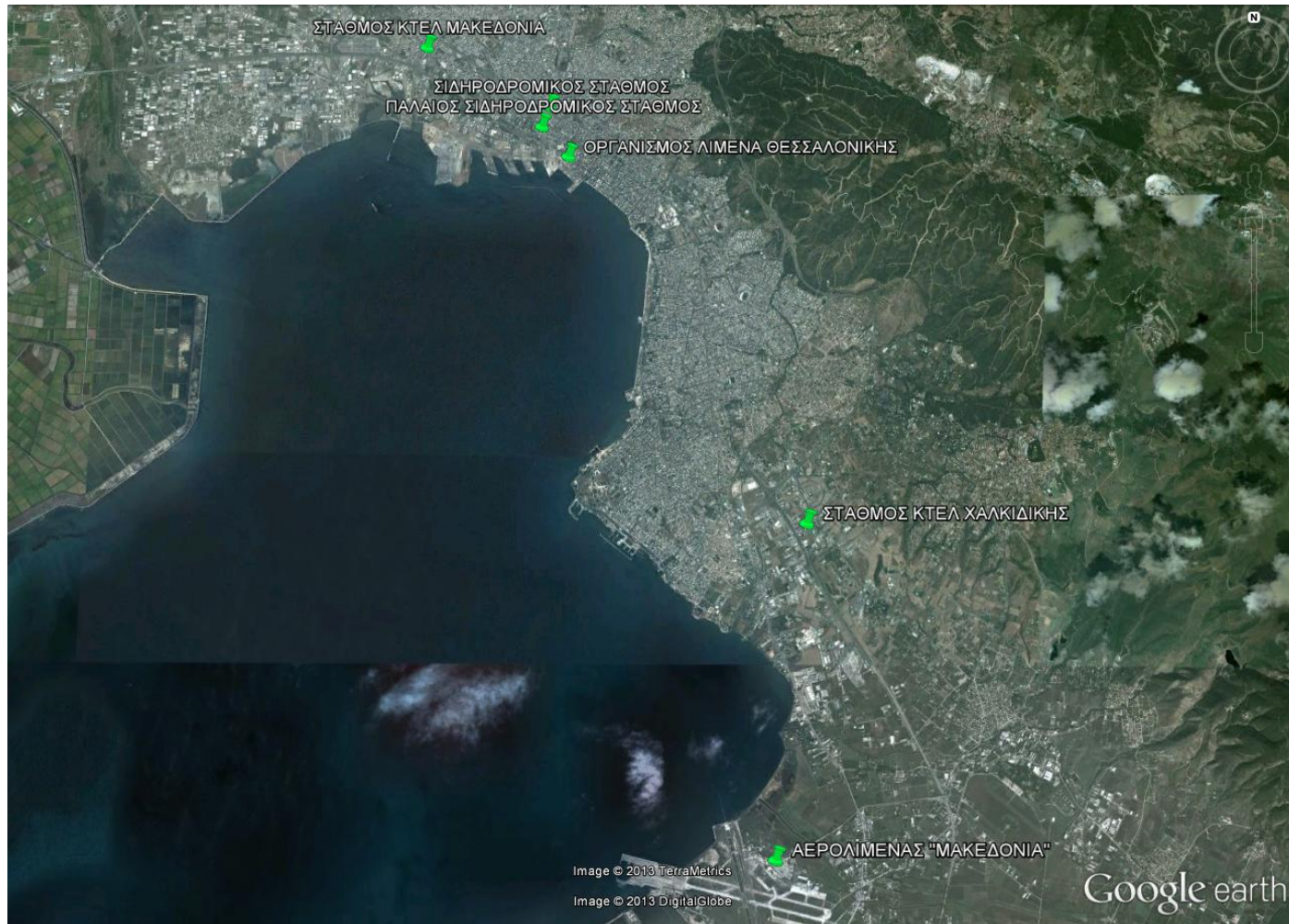


Υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές

- **Δύο τερματικοί σταθμοί ΚΤΕΛ:** Σταθμός ΚΤΕΛ “Μακεδονία” στη δυτική είσοδο και ΚΤΕΛ Χαλκιδικής
- **Σιδηροδρομικό δίκτυο:** Ο σιδηροδρομικός σταθμός λειτουργεί αποκλειστικά ως επιβατικός σταθμός. Εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιούνται μέσω του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού.
- **Κρατικός αερολιμένας Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”:** βρίσκεται στην ανατολική είσοδο της πόλης και λειτουργεί ως επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός
- **Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ):** αποτελεί τη θαλάσσια πύλη των Βαλκανίων (από το 1995 λειτουργεί Ελεύθερη Ζώνη)
- **Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων**

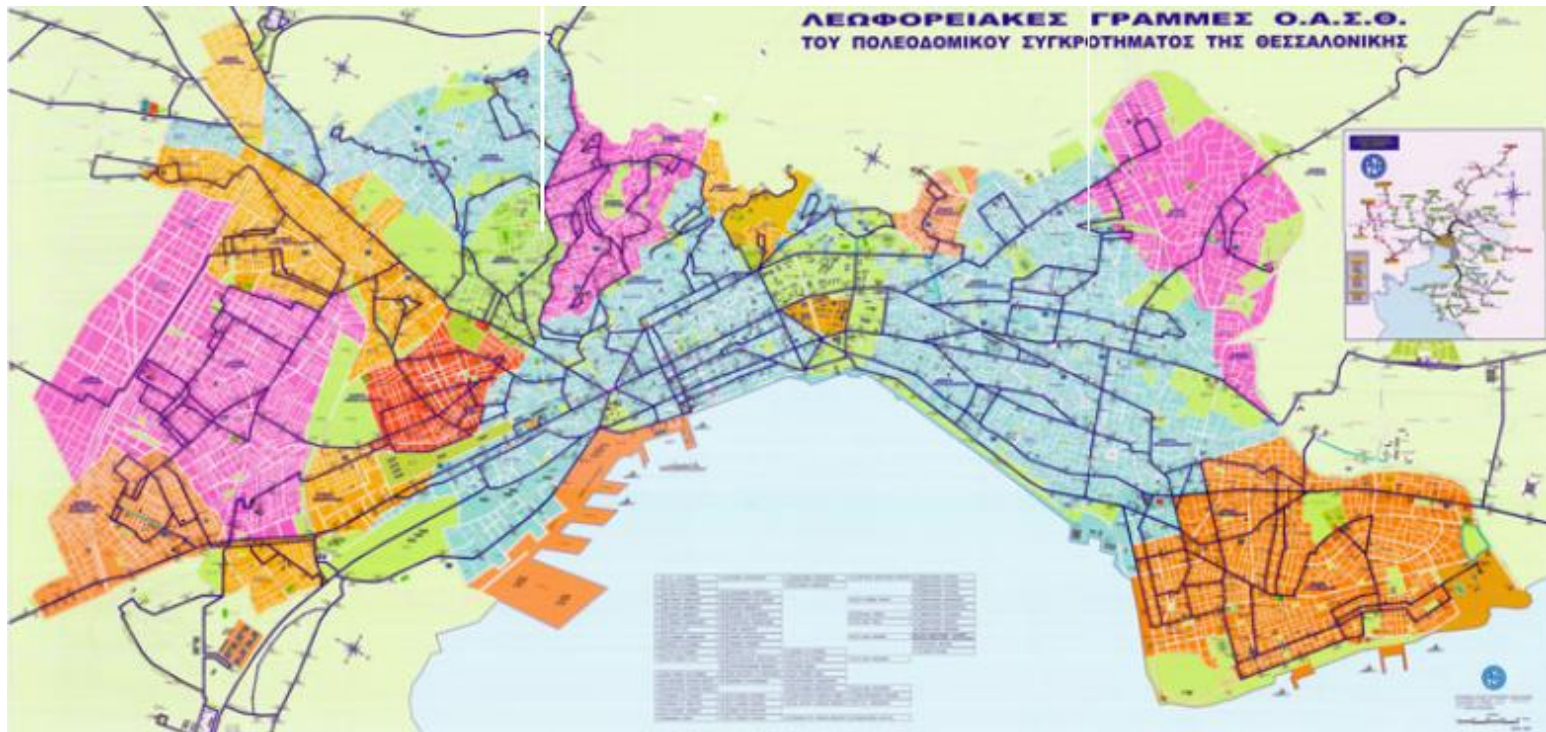


Υφιστάμενες συγκοινωνιακές υποδομές



Υπάρχουσα Κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες

- **Ο.Α.Σ.Θ.:**
 - 618 λεωφορεία
 - 167.000.000 επιβάτες ετησίως
 - 83 λεωφορειακές γραμμές



Βασικές διαπιστώσεις για το σύστημα μεταφορών

- Στρατηγική θέση στο κομβικό σημείο των δύο βασικών αναπτυξιακών αξόνων της χώρας, ΠΑΘΕ και Εγνατία και σύνδεση με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα X και IV
- Αποτελεί σιδηροδρομικό κόμβο των βασικών εθνικών γραμμών
- Το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (χαρακτηριζόμενο ως διεθνές) βρίσκεται στην νοτιοανατολική ζώνη και είναι κυρίως επιβατικό (τρίτο μετά τα αεροδρόμια Αθηνών και Ηρακλείου. Κρίσιμη θεωρείται η βελτίωση της σύνδεσής του με το σύστημα Δ.Σ (κυρίως με μέσο σε σταθερή τροχιά)
- Ο αριθμός των καθημερινών μετακινήσεων στο ΠΣΘ και την Περιαστική ζώνη είναι 2000000 (από αυτές μόνο οι 550000 με ΔΣ)



Βασικές διαπιστώσεις για το σύστημα μεταφορών

- Η Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (Μ.Η.Κ) κυμαίνεται από 50000 έως 90000 οχήματα/ημέρα στις διαμήκεις κεντρικές αρτηρίες (Εγνατία, Τσιμισκή), από 15000 έως 30000 στους κάθετους άξονες του κέντρου (Αγίας Σοφίας, Βενιζέλου, Ι. Δραγούμη) και φτάνει μέχρι 110000 στην Εσωτερική Περιφερειακή.
- Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου αυξήθηκε σημαντικά από 177 αυτοκίνητα/1000 κατοίκους το 1989 σε 253 το 1999 και 430 περίπου σήμερα.
- Στις κεντρικές περιοχές της πόλης το 50% των οχημάτων σταθμεύουν παράνομα.



Βιβλιογραφικές αναφορές

- Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου «Το σύστημα μεταφορών μιας αναδυόμενης μητρόπολης: τάσεις ανάπτυξης και ανισότητες πρόσβασης» στο βιβλίο Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης, Ν. Παπαμίχος (επιμ.) **Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο. Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών**, εκδόσεις Κριτική, 2008.
- *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (ΓΜΜΚ) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα και Την Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης*, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ / Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2001





Τέλος Μαθήματος

Επεξεργασία: Τάσιου Στεφάνια
Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2015



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

