

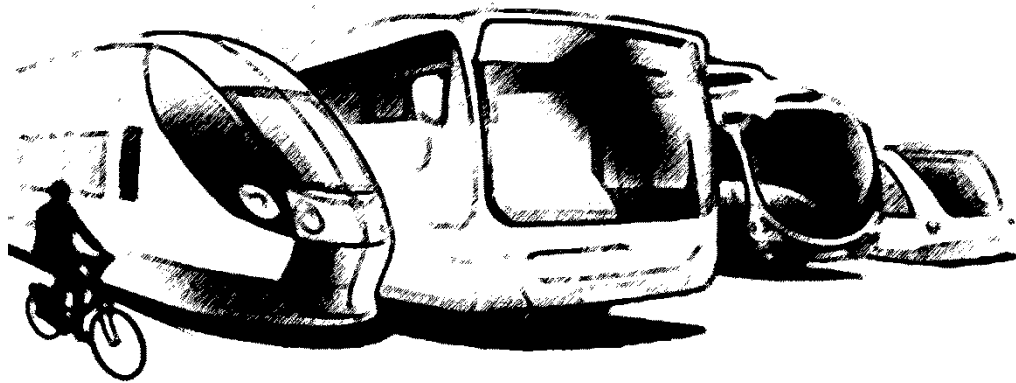


**Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε.**

ΟΣΕΘ  
TheTA

# Στρατηγικός Σχεδιασμός Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης

## ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ



Θεσσαλονίκη 17-09-2019

**Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε.**

Κτίριο Β1, Γαπας & Γαπας, Αγροτεμάχιο 51, 57001 Θέρμη τηλ: 2310-483070 fax: 2310-483071  
[info@oseth.com.gr](mailto:info@oseth.com.gr)

## Εισαγωγή – Αντικείμενο Ομάδας Εργασίας

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελούν σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της κοινωνίας, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των ανθρώπων στις σύγχρονες πόλεις ενώ διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ανάπτυξη όλων των τομέων μιας σύγχρονης κοινωνίας όπως στην υγεία, στην εκπαίδευση, στο εμπόριο και την οικονομία γενικότερα, στην εργασία, στην ασφάλεια, κτλ. Οι δημόσιες συγκοινωνίες σε μεγάλες μητροπολιτικές πόλεις μπορούν να είναι ο γρηγορότερος, ασφαλέστερος και οικονομικότερος τρόπος σύνδεσης με την εργασία, την οικογένεια και τις κοινωνικές δραστηριότητες - διευκολύνοντας της κοινωνική ένταξη και παροχή πρόσθετων ευκαιριών.

Η Περιφερειακή Ενότητα (ΠΕ) Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει ποικίλες χρήσεις και ανάγλυφο καθώς και ακτογραμμή. Οι δημόσιες συγκοινωνίες της βασίζονται εδώ και δεκαετίες αποκλειστικά στο λεωφορείο. Στην παρούσα χρονική στιγμή το συγκεκριμένο μέσο παρουσιάζεται σε μια οριακή κατάσταση αναφορικά με την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Εκτός από την επιτακτική ανάγκη ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του, έχουν προταθεί και έχουν δρομολογηθεί και άλλα μέσα. Βασική επιλογή αποτελεί το μετρό το οποίο βρίσκεται στο στάδιο ολοκλήρωσης της υποδομής του. Η θαλάσσια συγκοινωνία συντελείται σε τουριστική βάση με χαρακτηριστικά επιβατικής, ενώ υπάρχει σχεδιασμός για κατασκευή στάσεων για την ανάπτυξη της. Ο δυτικός αστικός σιδηρόδρομος βρίσκεται σε στάδιο μελέτης. Έχουν εκπονηθεί μελέτες για διαδρομές επίγειων μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ). Παράλληλα πρόσφατα η πόλη κατακλύστηκε από ιδιωτικά μέσα μικρομετακίνησης και συγκεκριμένα ηλεκτρικά πατίνια ενώ τα κοινόχρηστα ποδήλατα δεν απολαμβάνουν ευρείας χρήσης. Οι πολίτες της περιοχής συστηματικά αναδεικνύουν το συγκοινωνιακό και τα μέσα μαζικής μεταφοράς ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα.

Σε αυτό το περιβάλλον ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε (Ν.4482/17) και οργανώθηκε ώστε να συμβάλλει στην «ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας». Αποτελεί βασική αρμοδιότητα και προτεραιότητα του ΟΣΕΘ ο στρατηγικός σχεδιασμός στην περιοχή ευθύνης του. Η στρατηγική αυτή πρέπει να καθορίσει ποια μέσα πρέπει να αναπτυχθούν, σε τι ρόλο και σε τι χρονικό ορίζοντα υλοποιώντας το προαναφερθέν ολοκληρωμένο σύστημα.

Δεδομένου ότι τα διάφορα μέσα μεταφοράς χρησιμοποιούν διαφορετικές τεχνολογίες με διαφορετικά χαρακτηριστικά όσον αφορά στη χρηστικότητα, στις απαιτήσεις υποδομής, στα κόστη κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης αλλά και στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, παρέχουν διαφορετικά πλεονεκτήματα και υπόκεινται σε διαφορετικούς περιορισμούς.

Έτσι, ως πρώτο βήμα στη στρατηγική κατεύθυνση ο ΟΣΕΘ επεξεργάζεται μια αντικειμενική, πολυκριτήρια μεθοδολογία αξιολόγησης και σύγκρισης των διαφόρων μέσων μεταφοράς για την περιοχή ευθύνης του. Οι άξονες αξιολόγησης αφορούν την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα τους αλλά και τη δυνατότητα τους να συμβάλλουν στο να παρέχονται ποιοτικές υπηρεσίες με ασφάλεια (ελκυστικότητα) σε όλους υπό οποιεσδήποτε συνθήκες (ανθεκτικότητα). Έτσι οι άξονες αξιολόγησης αφορούν:

- την κοινωνία
- το περιβάλλον
- την οικονομία
- την λειτουργία σε έκτακτες καταστάσεις και
- την ελκυστικότητα

για τις συνθήκες και απαιτήσεις που ισχύουν για την ΠΕ Θεσσαλονίκης. Τα κριτήρια με βάση τα οποία θα αξιολογηθούν τα μέσα ως προς την καταλληλότητα τους για την περιοχή ευθύνης αφορούν στους παραπάνω άξονες και αποτέλεσαν αντικείμενο ομάδας εργασίας που συστήθηκε για το σκοπό αυτό.

Με απώτερο στόχο τον καθορισμό σεναρίων συνδυασμένων πολυτροπικών μεταφορών για την ΠΕ Θεσσαλονίκης που να συμπεριλαμβάνουν «μίγμα» μέσων μεταφοράς και λαμβάνοντας υπόψη το όραμα του ΟΣΕΘ για «Βιώσιμες και ελκυστικές μετακινήσεις για όλους», όπως αυτό αποτυπώνεται στο πενταετές στρατηγικό σχέδιο του φορέα, έγινε αρχική καταγραφή των κριτηρίων για την αξιολόγηση των μέσων μαζικής μεταφοράς όπως παρουσιάζονται στο πίνακα παρακάτω. Η προσέγγιση διενεργήθηκε από ομάδα εργασίας με συντονιστή το συγκοινωνιολόγο Σάμουελ Σάλεμ, υπό την επίβλεψη του διευθύνοντα συμβούλου Ιωάννη Τσιωνά και τη συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας για την εγκυρότητα της.

## Αρχική προσέγγιση για τα κριτήρια αξιολόγησης

Άξονας	ΑΑ	Κριτήριο
Κοινωνία	1	<u>Εφικτότητα</u> επέκτασης της γεωγραφικής κάλυψης
	2	<u>Δυνατότητα</u> επέκτασης της γεωγραφικής κάλυψης
	3	Κόστος χρήση
	4	Εξυπηρέτηση ειδικές κατηγορίες μετακινούμενων
	5	Κατάληψη κοινόχρηστου χώρου
Περιβάλλον	1	Εκπομπή ρύπων
	2	Συνολικό ενεργειακό αποτύπωμα
	3	Ενεργειακή απόδοση
	4	Ηχορύπανση
	5	Αισθητική ρύπανση
Οικονομία	1	Κόστος επένδυσης
	2	Κόστος λειτουργίας
Ανθεκτικότητα	1	Λειτουργία σε φυσικές καταστροφές/ακραίες συνθήκες που περιορίζονται σε τοπικό επίπεδο - μικρής εμβέλειας
	2	Λειτουργία σε φυσικές καταστροφές/ακραίες συνθήκες που επηρεάζουν μεγάλη έκταση περιοχής
	3	Λειτουργία σε προοδευτικές/σταδιακές πιέσεις
Ελκυστικότητα	1	Οδικά Ασφάλεια
	2	Ασφάλεια από παραβατικότητα
	3	Χρόνος μετακίνησης
	4	Άνεση
	5	Αξιοπιστία
	6	Δυνατότητα προσαρμογής της εξυπηρέτησης για την αντιμετώπιση των αιχμών

Επόμενα βήματα είναι η εγκυροποίηση (validation) των επιλεγέντων κριτηρίων με διαδικασίες δημοσιότητας και εργαστηρίων. Μετά την οριστικοποίηση των κριτηρίων θα γίνει η απόδοση βαρών (σημαντικότητας) σε καθένα από αυτά. Έτσι προκύπτει ένα αντικειμενικό, στρατηγικό εργαλείο το οποίο με τη βαθμολόγηση των μέσων ανά κριτήριο θα παρέχει διαρκή αξιολόγηση για κάθε μέσο και θα επιτρέπει τη διατύπωση προτάσεων για τα μελλοντικά μέσα μεταφοράς που να αποδίδουν το μέγιστο ως προς τους άξονες αξιολόγησης και τις ανάγκες του επιβατικού κοινού.