

ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΣΥΝΟΨΗ

Στόχος της Επιτροπής εμπειρογνομόνων [\[1\]](#) που συστήθηκε από το ΥΠΟΜΕΔΙ με υποστήριξη της Εγνατία Οδός ΑΕ, είναι η σύνθεση ενός ενιαίου προκαταρκτικού **Στρατηγικού Σχεδίου** για την ανάπτυξη των Υποδομών Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, το οποίο και θα αποτελέσει την βάση ενός ευρύτερου διαλόγου και διαβούλευσης ώστε να προκύψει το τελικό Σχέδιο.

Στην ουσία στοχεύει στην σύνταξη ενός «**Συναινετικού Πλαισίου Αναφοράς**» για τα μεγάλα έργα Υποδομών Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη. Το πλαίσιο αυτό 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.

Η διαδικασία που ακολουθείται συνδέεται και συνεχίζει τη διαδικασία που άρχισε με την πρώτη μελέτη Στρατηγικού Σχεδιασμού του 2000^[2] και γίνεται σε πλήρη συνεργασία και συνεννόηση με το ΥΠΕΚΑ και τις αρμόδιες πολεοδομικές – χωροταξικές αρχές, στο πλαίσιο και την διαδικασία επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης.

Η έκθεση αποτελεί συνεπώς την αρχή και όχι το τέλος μιας διαδικασίας που θα δώσει στην πόλη ένα συναινετικό Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των Υποδομών Μεταφορών που – επειδή ακριβώς θα τυγχάνει γενικότερης αποδοχής από τους φορείς και οργανισμούς της περιοχής αλλά και την τοπική κοινωνία γενικότερα – θα έχει τις μεγαλύτερες δυνατές πιθανότητες ολοκλήρωσης και λειτουργίας στο μέλλον.

Στα επόμενα δίνεται μία συνοπτική παρουσίαση του προτεινόμενου Σχεδίου με αναφορά στους τρεις πυλώνες που συνθέτουν το σύστημα των Μεταφορών, δηλαδή Δημόσιες Συγκοινωνίες, Οδικές Υποδομές και Στάθμευση.

A. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του όλου συστήματος υποδομών. Η φιλοσοφία πάνω στην οποία βασίζεται η όλη διαμόρφωση του Σχεδίου είναι αυτή που προωθεί και η ΕΕ για την παροχή «βιώσιμης κινητικότητας», δηλαδή η παροχή πλήρους και περιβαλλοντικά συμβατής αυξημένης κινητικότητας στους μετακινούμενους με όλα τα μεταφορικά μέσα, και όχι στα οχήματα.

Για το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών της περιοχής προβλέπεται ένα δίκτυο υποδομών που αποτελείται από: μέσα σε σταθερή τροχιά (Μετρό, προαστιακός, τραμ^[3]), λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα διαρθρωμένες γύρω από αυτά ή και αυτοδύναμες, άλλες γραμμές μαζικής μεταφοράς εφόσον κριθούν αναγκαίες και βιώσιμες (π.χ. θαλάσσια συγκοινωνία).

Σε σχέση με τα μέσα σε σταθερή τροχιά προτείνονται:

1. Επέκταση της υπό κατασκευή γραμμής Μετρό, στο Ανατολικό άκρο της, προς Καλαμαριά, και κατασκευής του αμαξοστασίου στην περιοχή της Μίκρας.
2. Προτείνει να μελετηθούν ώστε να είναι ώριμες «σχεδιαστικά» και «μελετητικά» οι παρακάτω επεκτάσεις της κεντρικής γραμμής του Μετρό:

α. Η επέκταση Ανατολικά μέχρι το αεροδρόμιο (σε «παραλιακή» χάραξη με πιο «ελαφρύ» μέσο που θα εντάσσεται καλλίτερα στον αστικό ιστό και δεν θα δημιουργεί «φράγματα» προσβασιμότητας μεταξύ των δύο πλευρών της γραμμής), με ενδεχόμενη μελλοντική κατάληξη στο Δήμο Θερμαϊκού.

β. Η επέκταση Δυτικά κατά μήκος του άξονα της Λαγκαδά προς Σταυρούπολη και Ευκαρπία μέχρι το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου.

γ. Η επέκταση προς την περιοχή των Δήμων Αμπελοκήπων / Ευόσμου.

δ. Η δημιουργία δεύτερου κλάδου της βασικής γραμμής προς Ανατολικά μέσα από την Τούμπα και Χαριλάου, προς την Πυλαία. Εφόσον γίνει η επέκταση αυτή δεν χρειάζεται να γίνει η μία από τις δύο συνδετήριες γραμμές τραμ που προτάθηκαν στη Γενική Κυκλοφοριακή μελέτη του ΟΡΘΕ το 2000, και προτείνονται και εδώ.

3. Τερματικοί σταθμοί με τη μορφή *ολοκληρωμένων πολυτροπικών συγκοινωνιακών κέντρων*, όπου θα επιτυγχάνεται η εύκολη μετεπιβίβαση από μέσο σε μέσο (συμπεριλαμβανομένων και ΙΧ) στα σημεία: Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός στα Δυτικά της πόλης, περιοχή της Μίκρας σε συνδυασμό με την επέκταση της γραμμής του Μετρό προς Αεροδρόμιο, περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου, ίσως και σε άλλα σημεία που θα εντοπισθούν.

4. Σύνδεση της περιοχής Σίνδου (περιοχή ΤΕΙ / Έκθεσης) με το κέντρο μέσω της υπάρχουσας χάραξης της γραμμής του ΟΣΕ (γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου ή τέταρτος κλάδος του Μετρό).

5. Μελέτη των δύο συνδετήριων γραμμών τραμ που πρότεινε η *Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης* του 2000, για τη Δυτική περιοχή Θεσσαλονίκης και για την Ανατολική (Βόρεια της σημερινής υπό κατασκευή γραμμής Μετρό) – η τελευταία εφόσον δεν γίνει επέκταση της σημερινής γραμμής Μετρό από το Παπάφειο προς Τούμπα και Χαριλάου.

6. Προαστιακές σιδηροδρομικές συνδέσεις Θεσσαλονίκης με τα μεγάλα αστικά κέντρα της Κεντρικής Μακεδονίας.

Το υπόλοιπο σύστημα μαζικών Δημοσίων Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να καλυφθεί από λεωφορειακές γραμμές κατάλληλα αρθρωμένες, ώστε να συμπληρώνουν και τροφοδοτούν τα μέσα σε σταθερή τροχιά. Η δημιουργία εκτεταμένου και αυστηρά αστυνομικού δικτύου λεωφορειολωρίδων θεωρείται από την Επιτροπή πρωταρχικής σημασίας για την πληρότητα του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Σε συνδυασμό με τις υποδομές που προτείνονται, θεωρείται αναγκαία και η δημιουργία φορέα σχεδιασμού, συντονισμού, και ανάπτυξης των υποδομών και ελέγχου του όλου συστήματος των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

B. ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Το στρατηγικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης απαρτίζεται από τον Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕσΟΔ), τον Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕξΟΔ), τμήματα των διερχομένων κύριων εθνικών οδικών αξόνων (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, κάθετοι άξονες), τους συνδετήριους κλάδους (ακτινικές συνδέσεις) μεταξύ των 2 Δακτυλίων (μερικοί των οποίων συμπίπτουν με τμήματα των αξόνων της προηγούμενης κατηγορίας), το λοιπό βασικό οδικό δίκτυο της αστικής περιοχής και το δίκτυο αυτοκινητοδρόμου που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις πρωτεύουσες των νομών της Κεντρικής Μακεδονίας.

Εσωτερικός οδικός δακτύλιος

Ο **Εσωτερικός Οδικός Δακτύλιος – ΕσΟΔ** (παρουσιάζεται με μωβ χρώμα στον επισυναπτόμενο χάρτη) αρθρώνεται με δύο «λοβούς» αποτελούμενους από:

1. Βορειο-Ανατολικά, από την υπάρχουσα Εσωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (από Κόμβο Κ5 Πολίχνη - Κ10 Κωνσταντινουπόλιν).

2. Ανατολικά, από την υπάρχουσα Εσωτερική Περιφερειακή (κόμβος Κ10 Κων/πολίτικα – Κ12 – κόμβο Φοίνικα) και συνέχεια μέσω Νέας Κρήνης σύνδεση με Νοτιο-Δυτική παράκαμψη κέντρου.

3. Νοτιο-Δυτικά, από κλάδο ο οποίος θα πρέπει να μελετηθεί (με βάση και τις εμπειρίες και περιβαλλοντικές δεσμεύσεις που προέκυψαν από την διαδικασία υλοποίησης της λεγόμενης «υποθαλάσσιας»), και ο οποίος θα αποτελείται από 2 τμήματα:

Α. Τμήμα Α: Δυτικής εισόδου – περιοχή οδού Κανταντζόγλου – σύνδεση με Περιφερειακή μέσω Κατσιμίδη, και

Β. Τμήμα Β: επέκταση έως Καλαμαριά και σύνδεση, μέσω οδών Καπ. Γκόννη / Πόντου, με το προαναφερθέν ανατολικό τμήμα στο (2) παραπάνω.

Το τμήμα Α παραπάνω με την προτεινόμενη σύνδεσή του μέχρι τον κόμβο Κατσιμίδη της υπάρχουσας Περιφερειακής δημιουργεί τους δύο «λοβούς» του Εσωτερικού Δακτύλιου που προαναφέρθηκαν. Το τμήμα αυτό είναι και το επιθυμητό να γίνει το ταχύτερο δυνατό, λόγω της συνεισφοράς που θα έχει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της οδού Νίκης και της δυνατότητας πεζοδρόμησης (ή μετατροπής της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας) αλλά και γενικότερης ανάπλασης της γύρω περιοχής του κέντρου της πόλης. Η άμεση κατασκευή του θα πρέπει όμως να επιτρέπει την επέκτασή του στο μέλλον προς Καλαμαριά ώστε να ολοκληρωθεί το νότιο τμήμα του ΕσΟΔ.

4. Δυτικά, από το υπάρχον τμήμα μεταξύ των κόμβων Κ16 (περιοχή Καλοχωρίου) και Κ5.

Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος

Ο **Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος – ΕξΟΔ** (ο οποίος παρουσιάζεται με κίτρινο χρώμα στον επισυναπτόμενο χάρτη) διαμορφώνεται με σειρά έργων, που αποτελούνται από:

1. Βόρειο-Ανατολικό τμήμα: Το Τμήμα αυτό ξεκινάει από τον κόμβο Ευκαρπίας (ο οποίος θα πρέπει να συνδεθεί και με την Εγνατία Οδό με νέο οδικό τμήμα μέχρι τον κόμβο Γηροκομείου), συνδέεται με την Εσωτερική Περιφερειακή στον κόμβο Κ5 (Πολίχνη), συνεχίζει προς Πεύκα, Ασβεστοχώρι, Εξοχή, σε νέα χάραξη Δυτικά των οικισμών, συνεχίζει πίσω από τον ορεινό όγκο Χορτιάτη προς το Τριάδι και ολοκληρώνεται Ανατολικά μέχρι το Σχολάρι μέσω Νέας Ραιδεστού και Αγ. Παρασκευής.

2. Ανατολικό / Νοτιο-Ανατολικό τμήμα: από το Σχολάρι – Τρίλοφο - Μηχανιώνα – Αγγελοχώρι, και σύνδεση με τη ζεύξη Θερμαϊκού.

3. Νότιο – Νοτιοδυτικό τμήμα: Ζεύξη του Θερμαϊκού, από Αγγελοχώρι έως την απέναντι πλευρά του Θερμαϊκού, και σύνδεση με Ε.Ο. Θεσ/νίκης - Κατερίνης στο ύψος του Α/Κ Αξιού.

4. Δυτικό τμήμα: Από Α/Κ με Ε.Ο. στον κόμβο Αξιού έως τον κόμβο Κ2 σύνδεσης με το υπάρχον τμήμα της Εξωτερικής Περιφερειακής (στην περιοχή Ν. Μαγνησία – Διαβατά) – συνέχεια στο υπάρχον τμήμα μέχρι τον κόμβο Ευκαρπίας.

Ακτινικές Συνδέσεις

Οι ακτινικές συνδέσεις (ΑΣ) που παρουσιάζονται με πράσινο χρώμα στον χάρτη είναι οι ακόλουθες^[4]:

1. ΑΣ 1: Κόμβος Κ1 με Κόμβο Κ16 (Δυτική Θεσ/νίκη).

2. ΑΣ 2: Οδός Πόντου από κόμβο με ΕσΟΔ (Σ. Βενιζέλου) έως ΕξΟΔ.

3. ΑΣ 3: Οδός Λαγκαδά από κόμβο ΕσΟΔ έως ΕξΟΔ.
4. ΑΣ 4: Σύνδεση από ΕξΟΔ στο ύψος του πέρατος του οικισμού Πεύκων, έως Κόμβο με ΕσΟΔ στα Κων/πολίτικα. Η χάραξη θα γίνει με τούνελ κάτω από το Σέιχ-Σου[5].
5. ΑΣ 5: Από κόμβο Κ11(Α) του ΕσΟΔ προς Τριάδι (Α/Κ Τριαδίου ΕξΟΔ). Πρόκειται για την οδό Θέρμης – Γαλάτιστας.
6. ΑΣ 6: Ε.Ο. Θεσ/κης – Μουδανιών, από κόμβο Κ12 (ΕσΟΔ) έως Α/Κ ΕξΟΔ στη Νέα Ραιδεστό, και από Α/Κ Αεροδρομίου έως Α/Κ Α13 Σχολαρίου.
7. ΑΣ 7: Σύνδεση αεροδρομίου με Εξωτερική Περιφερειακή (μέσω κόμβου με Ε.Ο. Θεσ/κης – Μουδανιών, και σύνδεση σε κόμβο Ν. Ραιδεστού).

Έργα προτεραιότητας

Ως έργα προτεραιότητας, δεδομένων των περιορισμένων πόρων και με βάση συγκεκριμένα κριτήρια επιλογής, προτείνονται από την Επιτροπή:

Έργα Αναβάθμισης του Σημερινού Εσωτερικού Δακτυλίου, κατά πρώτο λόγο

1. Αναβάθμιση του Δυτικού τμήματος του ΕσΟΔ από τον κόμβο Κ16 (Λαχαναγοράς) έως τον κόμβο Κωνσταντινουπόλεως (Σταυρούπολη).
2. Αναβάθμιση του ΒΑ τμήματος (με εκτιμώμενη αύξηση της παροχευτικής ικανότητας περίπου στο 25%-30%).

Νέα έργα στη λογική της δημιουργίας και ολοκλήρωσης των 2 Δακτυλίων και των συνδετήριών τους με προτεραιότητα στα εξής:

1. Έναρξη κατασκευής του Εξωτερικού Δακτυλίου και της Ακτινικής Συνδετήριου ΑΣ4, με υλοποίηση των παρακάτω νέων έργων:

I. Τμήμα του ΕξΟΔ (Εξωτερική Περιφερειακή Οδός) που θα συνδέει την Εγνατία Οδό στο ύψος του Γηροκομείου με το τμήμα Κ4-Κ5 στην περιοχή της Ευκαρπίας.

II. Τμήμα του ΕξΟΔ από τον κόμβο Κ5 της Εσωτερικής Περιφερειακής μέχρι το ύψος του οικισμού Πεύκα.

III. Ακτινική Σύνδεση 4 (ΑΣ 4) που θα ξεκινάει από το παραπάνω σημείο του ΕξΟΔ και θα συνδέεται πάλι με τον ΕσΟΔ στον κόμβο των Κων/πολίτικων, διασχίζοντας (στο μεγαλύτερο μήκος του σε σήραγγα) το Σέιχ-Σου.

IV. Αναβάθμιση του τμήματος του ΕσΟΔ από Κόμβο Κων/πολίτικων μέχρι το τέλος του (κόμβος Κ12) με διαπλάτυνση κατά 1+1 λωρίδα + ΛΕΑ.

2. Ολοκλήρωση του Νοτιο-Δυτικού κλάδου της Εσωτερικής Περιφερειακής, στη μορφή που προτείνεται στα προηγούμενα (σημείο 3 Α και Β περιγραφής ΕσΟΔ παραπάνω). Η Επιτροπή δέχεται ότι η υλοποίηση του έργου αυτού θα απαιτήσει μια σειρά μελετών και διαδικασιών, περισσότερο χρονοβόρων, ιδίως μετά τη γνωστή κατάληξη του έργου της λεγόμενης «υποθαλάσσιας» αρτηρίας. Με αυτά τα δεδομένα κρίνεται σκόπιμο να προηγηθεί μία ουσιαστική έρευνα για τη βιωσιμότητα και τη λειτουργική ένταξη του έργου στον ιστό της πόλης που θα διερευνήσει τις επιπτώσεις των εναλλακτικών λύσεων σε επίπεδο περιβαλλοντικού αστικού σχεδιασμού στους κόμβους εισόδου-εξόδου, στην περιοχή του ιστορικού κέντρου, στη νέα παραλία και στην Καλαμαριά. Επειδή όμως, όπως σημειώθηκε παραπάνω, το έργο θα έχει ουσιαστική συνεισφορά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της οδού Νίκης και τη γενικότερη ανάπλαση

της γύρω περιοχής του κέντρου της πόλης, οι απαραίτητες μελέτες και διαδικασίες πρέπει να υλοποιηθούν εντός πολύ σύντομου χρονοδιαγράμματος.

Γ. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, με προτεραιότητα στις παρυφές των κεντρικών περιοχών της πόλης, αποτελεί τόσο για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες, όσο και για την κυκλοφορία την ενδεδειγμένη πολιτική γιατί ενθαρρύνει τη μετεπιβίβαση και χρήση των Δημοσίων Συγκοινωνιών και γενικά την ισορροπημένη χρήση των οδικών υποδομών.

Μέσα από τις πολλές προτάσεις και μελέτες για χώρους στάθμευσης εκτός οδού, η Επιτροπή προτείνει την κατά προτεραιότητα προώθηση των παρακάτω έργων που συγκεντρώνουν σχετική «ωριμότητα» και / ή αυξημένη σημασία και χρησιμότητα:

1. Υπόγειος χώρος της οδού Ανθέων.
2. Περιοχή Στρατοπέδου Καρατάσου / Νοσοκομείου Παπαγεωργίου, σε συνδυασμό και με τον τερματικό σταθμό γραμμής Μετρό και Λεωφορείων (δημιουργία πολυτροπικού συγκοινωνιακού κέντρου ως ανωτέρω).
3. Χώρος στρατοπέδου Παύλου Μελά .
4. Χώρος περιοχής Λαχανόκηπων μεταξύ οδού Γιαννιτσών και οδού 26^{ης} Οκτωβρίου.
5. Πλατεία Χημείου, ΑΠΘ.
6. Περιοχή οδού Μ. Ψελλού, Ν. Ελβετία (κοντά στον σταθμό του Μετρό).
7. Θέατρο Γης σε συνδυασμό με επέκταση γραμμών ΟΑΣΘ ή ειδικά λεωφορεία.
8. Περιοχή Μίκρας (Δ. Καλαμαριάς).

Τέλος, απαραίτητο συμπλήρωμα των υποδομών στάθμευσης είναι η άμεση ολοκλήρωση - υλοποίηση ενός **Ενιαίου Σχεδίου Στάθμευσης** για το Δήμο Θεσσαλονίκης και τους άλλους Δήμους, καθώς και η δημιουργία ενός σύγχρονου και αποδοτικού συστήματος παρακολούθησης και επιβολής των απαγορεύσεων στάθμευσης στο πλευρό του δρόμου.

ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Συνιστώνται 3 άμεσες ενέργειες που μπορεί να γίνουν παράλληλα, δεδομένου ότι οι χρόνοι που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση της κάθε μιας εκτιμάται ότι θα δώσουν τη δυνατότητα «διορθώσεων» και «επεμβάσεων» στις αρχικές μορφές των έργων αν αυτό κριθεί αναγκαίο από κάποιο από τα άλλα παράλληλα στάδια:

Α) Θέση σε διαδικασία διαβούλευσης της έκθεσης και του προτεινόμενου Σχεδίου.

Β) Ώμηση προώθηση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και των μελετών Στρατηγικού Σχεδιασμού για να οριστικοποιηθεί το προτεινόμενο Σχέδιο μέσα από πλήρη μελέτη Σχεδιασμού με εξειδίκευση – αξιολόγηση - και ποσοτικοποίηση όλων των μεγεθών, και εναλλακτικών μορφών συγκοινωνιακών υποδομών και συστημάτων στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης.

Γ) Προώθηση – ανάθεση μελετών που θα αφορούν κρίσιμα έργα προτεραιότητας ώστε να διακριβωθούν τα ακριβή τεχνικά και οικονομικά τους στοιχεία, για:

- ü τις επιφανειακές βελτιώσεις στο Βορειοανατολικό τμήμα του ΕσΟΔ.
- ü την έναρξη κατασκευής του ΕξΟΔ από κόμβο Κ5 του ΕσΟΔ, έως τον οικισμό Πεύκα και της Ακτινικής Σύνδεσης 4 από Πεύκα έως τον κόμβο των Κων/πολίτικων του ΕσΟΔ.
- ü την υλοποίηση του Νοτιο-Δυτικού τμήματος του ΕσΟΔ και συγκεκριμένα: του Τμήματος Α' (Δυτική είσοδος – Κατσιμίδα – σύνδεση με Βορειο-ανατολικό τμήμα ΕσΟΔ), και του Τμήματος Β' μέχρι Καλαμαριά και σύνδεση προς Μίκρα.
- ü τους δύο ανισόπεδους κόμβους στο Δυτικό τμήμα του ΕσΟΔ (αναβάθμιση τμήματος Κ16 – Κ5).

[1] Η σύνθεση της Επιτροπής και το όλο πλέγμα λειτουργίας της φαίνονται στην πλήρη έκθεση.

[2] «Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης», ΟΡΘΕ 2000.

[3] Πιθανόν και monorail.

[4] Πέρα από τα νέα έργα θα πρέπει να μελετηθούν βελτιώσεις στις συνδετήριες οδούς με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό, όπως π.χ. η οδός Κατσιμίδα που θα παραλαμβάνει και τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο στα πλαίσια της δημιουργίας των δύο «λοβών».

[5] Υπάρχει σχετική μελέτη από την Εγνατία Οδό ΑΕ, για μια παραπλήσια χάραξη.