ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΈΡΓΩΝ
Π. ΜΕΛΑ 24,
56224, ΕΥΟΣΜΟΣ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

Στάδιο 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

CONSORTIS

Θεσσαλονίκη, 24/05/2023

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΈΡΓΩΝ
Π. ΜΕΛΑ 24,
56224, ΕΥΟΣΜΟΣ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

Στάδιο 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, 24/05/2023

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

CONSORTIS

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάννης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

Δανάη – Άννα Βυζοβίτη

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων και ασκούσα καθήκοντα Αναπληρώτριας Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων, επιβλέπουσα στις Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων (Κατηγορία 10)

Αναστασία Οικονόμου

Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Χωροταξικού Σχεδιασμού & Ρυθμίσεων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων, επιβλέπουσα στις Μελέτες Πολεοδομικές και Ρυμοτομικές (Κατηγορία 2)

Περιεχόμενα

1. Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης 27
1.1. Εισαγωγή 27
1.2. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των ευρωπαϊκών/ εθνικών και περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών 28
1.2.1. Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 28
1.2.2. Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 29
1.2.3. Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 50
1.2.4. Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 57
1.2.5. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου 60
1.2.6. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων 132
1.2.7. Μελέτες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 145
1.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις 154
2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία 155
2.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη 155
2.2. Απασχόληση κατοίκων 156
2.3. Επίπεδο εκπαίδευσης και ηλικιακή κατανομή των κατοίκων 158
2.4. Πλήθος αυτοκινήτων και θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό 159
2.5. Χωροταξία και πολεοδομικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης 162
2.5.1. Γενικά 162
2.5.2. Σημεία ενδιαφέροντος 171
3. Οδικό δίκτυο & οδική υποδομή 178
3.1. Εισαγωγή 178
3.2. Βασικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου 178
3.3. Κυκλοφοριακή οργάνωση 196
4. Μηχανοκίνητη κυκλοφορία 208
4.1. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με αυτόματους μετρητές 208
4.1.1. Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων 208
4.1.2. Ανάλυση αποτελεσμάτων 209
4.1.3. Συμπεράσματα 263
4.2. Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό 264
4.2.1. Γενικά 264
4.2.2. Ανάλυση αποτελεσμάτων 267
4.3. Αποτελέσματα κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε κόμβους 274
5. Ανάλυση έρευνας μετακινήσεων 315
5.1. Ανάλυση Διαδικτυακού Ερωτηματολογίου 315
5.1.1. Ανάλυση Αποτελεσμάτων 315
5.2. Ανάλυση ερωτηματολογίου προέλευσης – προορισμού σε νοικοκυριά 336
5.2.1. Ανάλυση αποτελεσμάτων 336
6. Οργάνωση της στάθμευσης 356

6.1. Εισαγωγή στάθμευσης 356
6.2. Χαρακτηριστικά στάθμευσης 356
7. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) 377
7.1. Εισαγωγή 377
7.2. Τερματικοί σταθμοί 377
7.3. Λεωφορειακές γραμμές και διαδρομές 379
7.4. Στάσεις ΜΜΜ 385
7.5. Λειτουργικά χαρακτηριστικά ΜΜΜ 387
7.6. Επιβατική Κίνηση 388
7.7. Τιμολογιακή Πολιτική 390
8. Υποδομές ήπιας μετακίνησης 393
8.1. Μετακίνηση πεζή και προσβασιμότητα ΑμεΑ 393
8.2. Διατομές πεζών 403
8.3. Υποδομή ποδηλάτου 409
9. Ατυχήματα 410
9.1. Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων 410
9.2. Συμπεράσματα σχετικά με τα ατυχήματα 415
10. Ηλεκτροκίνηση 417
10.1. Προμήθεια εξοπλισμού για δράσεις ηλεκτροκίνησης στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου .417
10.2. Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων 417
11. Νέες εφαρμογές 418
11.1. Ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 418
11.2. Προμήθεια συστημάτων για την ανάπτυξη ευφυών εφαρμογών και συστημάτων έξυπνων πόλεων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 418
12. Αποτίμηση αποτελεσμάτων υφιστάμενης κατάστασης -Ανάλυση πλεονεκτημάτων, προβλημάτων και προοπτικών (SWOT) 420
12.1. Γενικά Συμπεράσματα 420
12.2. Ανάλυση SWOT 423
13. Αποτελέσματα 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης 427
13.1. Προκαταρκτικές ενέργειες 427
13.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών 429
13.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις 436
14. Προσδιορισμός εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας 438
14.1. Προγραμματισμένες βασικές μελλοντικές υποδομές 438
14.2. Διαμόρφωση και αναλυτική περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας 449
14.2.1. Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων 449
14.2.2. Προσεγγίσεις ανάπτυξης εναλλακτικών σεναρίων 450
14.2.3. Τάσεις εξέλιξης του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος 451
14.2.4. Σενάρια αστικής κινητικότητας για τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 455
15. Ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας 484

16. Αξιολόγηση μελλοντικών σεναρίων με τη χρήση του κυκλοφοριακού υποδείγματος προσομοίωσης 489
16.1. Εισαγωγή 489
16.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων 489
16.3. Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης 490
16.4. Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα 492
16.5. Διερεύνηση δηλωμένων προτιμήσεων χρηστών 492
16.6. Μεθοδολογία αξιολόγησης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM 494
16.7. Μεθοδολογία αξιολόγηση μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM 494
16.7.1. Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς 495
16.7.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου 496
16.7.3. Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών 501
Παράρτημα Ι 505
Παράρτημα ΙΙ 506
Παράρτημα ΙΙΙ 511
Παράρτημα IV 517
Παράρτημα V 519

Ευρετήριο Σχημάτων

Σχήμα 1.1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας 27
Σχήμα 1.2: Νέος κυκλικός κόμβος στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου 147
Σχήμα 1.3: Κάποιοι από τους νέους κυκλικούς κόμβους που προβλέπει η μελέτη ανάπλασης ... 148
Σχήμα 1.4: Ανάπλαση σε οδικό τμήμα που προβλέπει η μελέτη 149
Σχήμα 1.5: Σχέδιο γενικής διάταξης χώρου πρασίνου "Χατζησώμου" 150
Σχήμα 1.6: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της οδού. Η συμβολή της οδού Μαιάνδρου με την οδό 25ης Μαρτίου και η διαμόρφωση του πάρκου 151
Σχήμα 1.7: Ενδεικτική απεικόνιση τμήματος της ανάπλασης. Η συμβολή της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου με την οδό Νυμφαίου 152
Σχήμα 1.8: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της υπό μελέτη περιοχής 153
Σχήμα 1.9: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της υπό μελέτη περιοχής 153
Σχήμα 2.1: Στοιχεία απασχόλησης κατοίκων σε απόλυτες τιμές (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 156
Σχήμα 2.2: Ποσοστιαία κατανομή απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 157
Σχήμα 2.3: Ποσοστιαία κατανομή απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 159
Σχήμα 2.4: Ποσοστό νοικοκυριών ανά πλήθος ιδιοκτησίας Ι.Χ. (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 160
Σχήμα 2.5: Πλήθος θέσεων στάθμευσης σε αντιπαραβολή με το πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 161
Σχήμα 2.6: Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 163
Σχήμα 2.7: Θέση της ΔΕ Ευόσμου στο ΠΣΘ 164
Σχήμα 2.8: Περιοχή στρατοπέδου Παπακυριαζή 165
Σχήμα 2.9: Πολεοδομικές ενότητες πρώην Δήμου Ευόσμου (i) 166
Σχήμα 2.10: Πολεοδομικές ενότητες πρώην Δήμου Ευόσμου (ii) 166
Σχήμα 2.11: Θέση της ΔΕ Κορδελιού στο ΠΣΘ 167
Σχήμα 2.12: Χώρος τέως στρατοπέδου Ζιάκα 169
Σχήμα 2.13: Πολεοδομικές Ενότητες στην περιοχή Ελευθερίου Κορδελιού (i) 169
Σχήμα 2.14: Πολεοδομικές Ενότητες στην περιοχή Ελευθερίου Κορδελιού (ii) 170
Σχήμα 2.15: Περιοχή "Διαλογής" Π.Ε. 6 170
Σχήμα 2.16: Βιομηχανικό συγκρότημα Διαβατών 171
Σχήμα 2.17: Νηπιαγωγεία Δ.Ε. Ευόσμου και όρια αυτών 173
Σχήμα 2.18: Νηπιαγωγεία στη Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού και όρια αυτών 173
Σχήμα 2.19: Δημοτικά σχολεία στη Δ.Ε. Ευόσμου και όρια αυτών 174
Σχήμα 2.20: Δημοτικά σχολεία στη Δ.Ε. Ελευθερίου - Κορδελιού και όρια αυτών 175
Σχήμα 2.21: Δευτεροβάθμια εκπαίδευση στη Δ.Ε. Ευόσμου 176
Σχήμα 3.1: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ 179
Σχήμα 3.2: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου και σχέση κίνησης-πρόσβασης 180
Σχήμα 3.3: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου 182
Σχήμα 3.4: Κατανομή του οδικού δικτύου στις διάφορες κατηγορίες λειτουργικής ιεράρχησης 183

Σχήμα 3.5: Beeswarm Plot που απεικονίζει τις μέσες τιμές πλάτους των οδικών αξόνων του οδικού δικτύου 191
Σχήμα 3.6: Αριθμός λωρίδων κίνησης στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης 192
Σχήμα 3.7: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει του αριθμού των λωρίδων κίνησης 193
Σχήμα 3.8: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης 194
Σχήμα 3.9: Κλίσεις εδάφους στην περιοχή μελέτης 195
Σχήμα 3.10: Σηματοδοτούμενοι και κυκλικοί κόμβοι στην περιοχή μελέτης 197
Σχήμα 3.11: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων 198
Σχήμα 3.12: Κατανομή του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με βάση τον αριθμό των κατευθύνσεων 199
Σχήμα 3.13: Θέσεις διαβάσεων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης 200
Σχήμα 3.14: Θέσεις ραμπών στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης 201
Σχήμα 3.15: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (α) 202
Σχήμα 3.16: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (β) 203
Σχήμα 3.17: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (γ) 204
Σχήμα 3.18: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (δ) 205
Σχήμα 3.19: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (ε) 206
Σχήμα 3.20: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες 207
Σχήμα 4.1: Εγκατεστημένος αυτόματος μετρητής κυκλοφορίας 208
Σχήμα 4.2: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις με αυτόματους μετρητές 209
Σχήμα 4.3: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 1 (προς Βορρά) 213
Σχήμα 4.4: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 1 προς οδό Μοναστηρίου (Νότο) 213
Σχήμα 4.5: Δ01 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά 214
Σχήμα 4.6: Δ01 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μοναστηρίου (Νότο) 214
Σχήμα 4.7: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 2 προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή) 216
Σχήμα 4.8: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 2 προς Δύση 216
Σχήμα 4.9: Δ02 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή) 217
Σχήμα 4.10: Δ02 Κατανομή οχημάτων προς Δύση 217
Σχήμα 4.11: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 3 προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή) 219
Σχήμα 4.12: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 3 προς Δύση 219
Σχήμα 4.13: Δ03 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή) 220
Σχήμα 4.14: Δ03 Κατανομή οχημάτων προς Δύση 220
Σχήμα 4.15: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 4 προς Νότο 222
Σχήμα 4.16: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 4 προς Βορρά 222
Σχήμα 4.17: Δ04 Κατανομή οχημάτων προς Νότο 223
Σχήμα 4.18: Δ04 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά 223
Σχήμα 4.19: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 5 προς Νότο 225
Σχήμα 4.20: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 5 προς Βορρά 225
Σχήμα 4.21: Δ05 Κατανομή οχημάτων προς Νότο 226
Σχήμα 4.22: Δ05 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά 226

Σχήμα 4.23: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 6 προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή) 228
Σχήμα 4.24: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 6 προς οδό Επτανήσου (Δύση) 228
Σχήμα 4.25: Δ06 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή) 229
Σχήμα 4.26: Δ06 Κατανομή οχημάτων προς οδό Επτανήσου (Δύση) 229
Σχήμα 4.27: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 7 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Δύση)231
Σχήμα 4.28: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 7 προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή) 231
Σχήμα 4.29: Δ07 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Δύση) 232
Σχήμα 4.30: Δ07 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή) 232
Σχήμα 4.31: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό 28ης Οκτωβρίου (Δύση) 234
Σχήμα 4.32: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Ανατολή) 234
Σχήμα 4.33: Δ08 Κατανομή οχημάτων προς οδό 28ης Οκτωβρίου (Δύση) 235
Σχήμα 4.34: Δ08 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Ανατολή) 235
Σχήμα 4.35: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 9 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Βορρά)237
Σχήμα 4.36: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό Δενδροποτάμου (Νότο) 237
Σχήμα 4.37: Δ09 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Βορρά) 238
Σχήμα 4.38: Δ09 Κατανομή οχημάτων προς οδό Δενδροποτάμου (Νότο) 238
Σχήμα 4.39: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 10 προς οδό Αντ. Τρίτση (Βορρά) 240
Σχήμα 4.40: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 10 προς οδό 25ης Μαρτίου (Νότο) 240
Σχήμα 4.41: Δ10 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αντ. Τρίτση (Βορρά) 241
Σχήμα 4.42: Δ10 Κατανομή οχημάτων προς οδό 25ης Μαρτίου (Νότο) 241
Σχήμα 4.43: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 11 προς ανατολικά 243
Σχήμα 4.44: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 11 προς δυτικά 243
Σχήμα 4.45: Δ11 Κατανομή οχημάτων προς ανατολικά 244
Σχήμα 4.46: Δ11 Κατανομή οχημάτων προς δυτικά 244
Σχήμα 4.47: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 12 προς δυτικά 246
Σχήμα 4.48: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 12 προς ανατολικά 246
Σχήμα 4.49: Δ12 Κατανομή οχημάτων προς δυτικά 247
Σχήμα 4.50: Δ12 Κατανομή οχημάτων προς ανατολικά 247
Σχήμα 4.51: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 13 προς οδό Μεγ. Αλεξάνδρου (δυτικά) 249
Σχήμα 4.52: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 13 προς οδό Παπάγου (ανατολικά) 249
Σχήμα 4.53: Δ13 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μεγ. Αλεξάνδρου (δυτικά) 250
Σχήμα 4.54: Δ13 Κατανομή οχημάτων προς οδό Παπάγου (ανατολικά) 250
Σχήμα 4.55: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 14 προς νότο 252
Σχήμα 4.56: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 14 προς βορρά 252
Σχήμα 4.57: Δ14 Κατανομή οχημάτων προς νότο 253
Σχήμα 4.58: Δ14 Κατανομή οχημάτων προς βορρά 253
Σχήμα 4.59: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 15 προς βορρά 255
Σχήμα 4.60: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 15 προς νότο 255
Σχήμα 4.61: Δ15 Κατανομή οχημάτων προς βορρά 256

Σχήμα 4.62: Δ15 Κατανομή οχημάτων προς νότο 256
Σχήμα 4.63: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 16 προς νότο 258
Σχήμα 4.64: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 16 προς βορρά 258
Σχήμα 4.65: Δ16 Κατανομή οχημάτων προς νότο 259
Σχήμα 4.66: Δ16 Κατανομή οχημάτων προς βορρά 259
Σχήμα 4.67: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 17 προς νότο 261
Σχήμα 4.68: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 17 προς βορρά 261
Σχήμα 4.69: Δ17 Κατανομή οχημάτων προς νότο 262
Σχήμα 4.70: Δ17 Κατανομή οχημάτων προς βορρά 262
Σχήμα 4.71: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες Π-Π Παρά την οδό 265
Σχήμα 4.72: RSS-1 265
Σχήμα 4.73: RSS-2 265
Σχήμα 4.74: RSS-3 266
Σχήμα 4.75: RSS-4 266
Σχήμα 4.76: RSS-5 266
Σχήμα 4.77: RSS-6 266
Σχήμα 4.78: RSS-7 266
Σχήμα 4.79: RSS-8 266
Σχήμα 4.80: RSS-9 267
Σχήμα 4.81: RSS-10 267
Σχήμα 4.82: Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό 267
Σχήμα 4.83: Αριθμός ερωτηματολογίων ανά σταθμό έρευνας 268
Σχήμα 4.84: Σκοπός μετακίνησης 269
Σχήμα 4.85: Συχνότητα μετακίνησης 269
Σχήμα 4.86: Τόπος κατοικίας 270
Σχήμα 4.87: Ζώνες παραγωγής μετακινήσεων 271
Σχήμα 4.88: Ζώνες έλξης μετακινήσεων 272
Σχήμα 4.89: Κυκλοφοριακές ζώνες ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 273
Σχήμα 5.1: Φύλο Συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα 315
Σχήμα 5.2: Ηλικιακές ομάδες συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα 316
Σχήμα 5.3: Αριθμός μελών νοικοκυριού 316
Σχήμα 5.4: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού κάτω των 5 ετών 317
Σχήμα 5.5: Μηνιαίο Οικογενειακό Εισόδημα συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα 317
Σχήμα 5.6: Επίπεδο Εκπαίδευσης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα 318
Σχήμα 5.7: Αντικείμενο Απασχόλησης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα 318
Σχήμα 5.8: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό 319
Σχήμα 5.9: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο κινητήρα και ανά νοικοκυριό 319
Σχήμα 5.10: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 320
Σχήμα 5.11: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης 321

Σχήμα 5.12: Μέσο Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 322
Σχήμα 5.13: Λόγοι επιλογής Μέσου Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 322
Σχήμα 5.14: Συχνότητα Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 323
Σχήμα 5.15: Ώρες Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 324
Σχήμα 5.16: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 325
Σχήμα 5.17: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης 326
Σχήμα 5.18: Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου 326
Σχήμα 5.19: Ελκυστικότητα πεζοδρομίων 327
Σχήμα 5.20: Ποιότητα Διαβάσεων 327
Σχήμα 5.21: Ποιότητα Ραμπών ΑμεΑ 328
Σχήμα 5.22: Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας 328
Σχήμα 5.23: Καταλληλότητα κλίσεων δικτύου για κίνηση πεζών 329
Σχήμα 5.24: Συχνότητα δρομολογίων ΜΜΜ 330
Σχήμα 5.25: Χωρική κάλυψη δικτύου ΜΜΜ (πλήθος στάσεων) 330
Σχήμα 5.26: Επίπεδο προσβασιμότητας στάσεων ΜΜΜ 331
Σχήμα 5.27: Επίπεδο προσβασιμότητας στάσεων ΜΜΜ 331
Σχήμα 5.28: Ασφάλεια συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο 332
Σχήμα 5.29: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο 332
Σχήμα 5.30: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με καλό καιρό 333
Σχήμα 5.31: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με κακές καιρικές συνθήκες 333
Σχήμα 5.32: Σημαντικότερα προβλήματα σχολικών μετακινήσεων 334
Σχήμα 5.33: Προτεραιότητες συστήματος αστικής κινητικότητας 335
Σχήμα 5.34: Φύλο συμμετεχόντων 336
Σχήμα 5.35: Ηλικία συμμετεχόντων 337
Σχήμα 5.36: Ποσοστό ΑμεΑ των συμμετεχόντων 337
Σχήμα 5.37: Κύρια απασχόληση συμμετεχόντων 338
Σχήμα 5.38: Μόνιμα μέλη ανά νοικοκυριό 338
Σχήμα 5.39: Μηνιαίο εισόδημα ανά νοικοκυριό 339
Σχήμα 5.40: Ποσοστό μηνιαίου εισοδήματος που χρησιμοποιείται για τις μετακινήσεις 339
Σχήμα 5.41: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό 340
Σχήμα 5.42: Σκοπός μετακίνησης συμμετεχόντων 341
Σχήμα 5.43: Χρησιμοποιούμενο μέσο μετακίνησης 341
Σχήμα 5.44: Μέσα μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης 344
Σχήμα 5.45: Ημερήσιο πλήθος μετακινήσεων 344
Σχήμα 5.46: Πλήθος μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης 347
Σχήμα 5.47: Ώρες αναχώρησης συνολικών μετακινήσεων 347
Σχήμα 5.48: Ώρες αναχώρησης ανά σκοπό μετακίνησης 350
Σχήμα 5.49: Συνολικός χρόνος οχήματος σε ώρες 351
Σχήμα 5.50: Συνολικός χρόνος περπατήματος σε ώρες 352
Σχήμα 5.51: Συνολικός χρόνος διαδρομής σε ώρες 353

Σχήμα 5.52: Χρήσεις γης στην προέλευση 354
Σχήμα 5.53: Τύπος στάθμευσης 354
Σχήμα 5.54: Τύπος στάθμευσης ανά σκοπό μετακίνησης 355
Σχήμα 6.1: Οι οκτώ (8) υποπεριοχές καταγραφής των χαρακτηριστικών της στάθμευσης 357
Σχήμα 6.2: Οι έξι (6) διαδρομές καταγραφής της εναλλαγής στάθμευσης 358
Σχήμα 6.3: 3 Ισοζύγιο στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές 360
Σχήμα 6.4: Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές 360
Σχήμα 6.5: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 1 361
Σχήμα 6.6: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 2 361
Σχήμα 6.7: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 3 362
Σχήμα 6.8: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 4 362
Σχήμα 6.9: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 5 363
Σχήμα 6.10: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 6 363
Σχήμα 6.11: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 7 364
Σχήμα 6.12: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 8 364
Σχήμα 6.13: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 1 365
Σχήμα 6.14: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 2 366
Σχήμα 6.15: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 3 367
Σχήμα 6.16: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 4 368
Σχήμα 6.17: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 5 369
Σχήμα 6.18: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 6 370
Σχήμα 6.19: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 7 371
Σχήμα 6.20: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 8 372
Σχήμα 6.21: Ισοζύγιο στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές κατά τη διάρκεια των μεταμεσονύκτιων ωρών (00:30-03:00) 373
Σχήμα 6.22: Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές κατά τη διάρκεια των μεταμεσονύκτιων ωρών (00:30-03:00) 373
Σχήμα 6.23: Ενδεικτική διαμόρφωση ενός υπαίθριου χώρου στάθμευσης εκτός οδού παρά το κράσπεδο 375
Σχήμα 6.24 Θέσεις και χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περιοχή μελέτης 376
Σχήμα 7.1: Τερματικός σταθμός Κάτω Ηλιούπολης 378
Σχήμα 7.2: Τερματικός σταθμός Μενεμένης - Κορδελιού 378
Σχήμα 7.3: Τερματικοί σταθμός εντός της περιοχής μελέτης 379
Σχήμα 7.4: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 384

Σχήμα 7.5: Ακτίνες πέριξ στάσεων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 386
Σχήμα 8.1: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου (ποσοστιαία κατανομή) 393
Σχήμα 8.2: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου (χωρική απεικόνιση)..... 394
Σχήμα 8.3: Ποσοστό ύπαρξης η μη ραμπών ΑμεΑ..... 395
Σχήμα 8.4: Χωρική απεικόνιση ύπαρξης η μη ραμπών ΑμεΑ..... 396
Σχήμα 8.5: Ποσοστό ύπαρξης η μη οδηγού τυφλών..... 397
Σχήμα 8.6: Χωρική απεικόνιση ύπαρξης οδηγού τυφλών..... 398
Σχήμα 8.7: Κατάσταση δαπέδου πεζοδρομίου 399
Σχήμα 8.8: Χωρική απεικόνιση ποιότητας δαπέδου πεζοδρομίων 400
Σχήμα 8.9: Φυτεύσεις και ελεύθερο πλάτος..... 401
Σχήμα 8.10: Χωρική απεικόνιση φυτεύσεων..... 402
Σχήμα 8.11: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ3..... 403
Σχήμα 8.12: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ5..... 404
Σχήμα 8.13: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ8..... 405
Σχήμα 8.14: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ9..... 406
Σχήμα 8.15: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ18..... 407
Σχήμα 8.16: Υφιστάμενος ποδηλατόδρομος..... 409
Σχήμα 9.1: Συχνότητα ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021 .. 410
Σχήμα 9.2: Ατυχήματα ανά έτος στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021 411
Σχήμα 9.3: Πλήθος ατυχημάτων ανά έτος..... 412
Σχήμα 9.4: Ατυχήματα ανά είδος στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021..... 412
Σχήμα 9.5: Είδος ατυχημάτων 413
Σχήμα 9.6: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021 414
Σχήμα 9.7: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων 414
Σχήμα 9.8: Σοβαρότητα ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2022 415
Σχήμα 13.1: ΣΒΑΚ: Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό..... 430
Σχήμα 13.2: Ο επικαιροποιημένος κύκλος του ΣΒΑΚ (2019)..... 431
Σχήμα 13.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 432
Σχήμα 14.1: Ο παλαιός σχεδιασμός της κυκλικής γραμμής Μετρό δυτικών προαστίων..... 448
Σχήμα 14.2: Σχέδιο χάραξης Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης..... 449
Σχήμα 14.5: Σενάριο A+B+BAU σε ορίζοντα 5 ετών..... 458
Σχήμα 14.6: Σενάριο BAU σε ορίζοντα 10 ετών..... 463
Σχήμα 14.7: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο A & Σενάριο B) . 464
Σχήμα 14.8: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο A & Σενάριο B) 467
Σχήμα 14.9: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο A & Σενάριο B)..... 469
Σχήμα 14.10: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο A & Σενάριο B)..... 471
Σχήμα 14.11: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών με ταυτόχρονη απεικόνιση των υφιστάμενων γραμμών συγκοινωνίας (Σενάριο A & Σενάριο B) 472
Σχήμα 14.12: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο A & Σενάριο B) 474

Σχήμα 14.13: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)476
Σχήμα 14.14: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)..... 478
Σχήμα 14.15: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)..... 481
Σχήμα 14.16: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών με ταυτόχρονη απεικόνιση των υφιστάμενων γραμμών συγκοινωνίας (Σενάριο Α & Σενάριο Β)..... 482
Σχήμα 16.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ. 491
Σχήμα 16.2: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00..... 496
Σχήμα 16.3: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα..... 499
Σχήμα 16.4: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα..... 499
Σχήμα 16.5: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα 500
Σχήμα 16.6: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα..... 500
Σχήμα 16.7: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα 501

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1.1: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών σχεδίων και στρατηγικών 29
Πίνακας 1.2: Σύνοψη Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) 30
Πίνακας 1.3: Σύνοψη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα 31
Πίνακας 1.4: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 35
Πίνακας 1.5: Σύνοψη Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027 37
Πίνακας 1.6: Σύνοψη Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027» 40
Πίνακας 1.7: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα 42
Πίνακας 1.8: Σύνοψη Προώθησης της Ηλεκτροκίνησης 43
Πίνακας 1.9: Σύνοψη Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027 43
Πίνακας 1.10: Σύνοψη Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών [2014-2025] 47
Πίνακας 1.11: Σύνοψη Εθνικής Στρατηγικής Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών [2015-2025] 49
Πίνακας 1.12: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών 50
Πίνακας 1.13: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019] 51
Πίνακας 1.14: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας 52
Πίνακας 1.15: Εργαλείο Σύνοψης Μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών 57
Πίνακας 1.16: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014) 58
Πίνακας 1.17: Σύνοψη Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης 59
Πίνακας 1.18: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού στην περιοχή παρέμβασης 60
Πίνακας 1.19: Επισκόπηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Ελευθέριου Κορδελιού-Ευόσμου 62
Πίνακας 1.20: Επισκόπηση Επιχειρησιακού Σχεδίου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 66
Πίνακας 1.21: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Ευόσμου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 73
Πίνακας 1.22: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 75
Πίνακας 1.23: Επισκόπηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 79
Πίνακας 1.24: Επισκόπηση Υπηρεσιών Υποστήριξης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου για την Επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων 82
Πίνακας 1.25: Επισκόπηση Έρευνας Συμπεριφοράς Μετακινούμενων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και ανάλυση αποτελεσμάτων αυτής στο πλαίσιο του έργου InnovaSUMP 86
Πίνακας 1.26: Επισκόπηση Μελέτης: Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου «Ο Πράσινος Περίπατος» 88
Πίνακας 1.27: Επισκόπηση Στρατηγικού πλάνου Έξυπνης πόλης 90
Πίνακας 1.28: Επισκόπηση Μελέτης: Δημιουργία Δημοτικού Δικτύου Πράσινων Σημείων στον Δήμο Κορδελιού -Ευόσμου 91

Πίνακας 1.29: Επισκόπηση Μελέτης: Ενίσχυση της Μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου 92
Πίνακας 1.30: Επισκόπηση Μελέτης: Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Πρασινισμός Πάρκου Ελπίδος 94
Πίνακας 1.31: Επισκόπηση Μελέτης: Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης/ Φυτοτεχνική Μελέτη – Μελέτη Εγκατάστασης και Άρδευσης Πρασίνου 96
Πίνακας 1.32: Επισκόπηση Μελέτης: Διαμόρφωση Πυρήνων Τοπικού Αστικού Πρασίνου Άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 97
Πίνακας 1.33: Επισκόπηση Εκπόνησης Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου 99
Πίνακας 1.34: Επισκόπηση Προμήθειας εξοπλισμού, κατασκευής, μεταφοράς και τοποθέτησης στεγάστρων, για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 101
Πίνακας 1.35: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 103
Πίνακας 1.36: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης της οδού 28ης Οκτωβρίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 107
Πίνακας 1.37: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης της οδού 25ης Μαρτίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 112
Πίνακας 1.38: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης χώρου πρασίνου στο 233Ε στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 115
Πίνακας 1.39: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Μαιάνδρου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 117
Πίνακας 1.40: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Μεγ. Αλεξάνδρου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 121
Πίνακας 1.41: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 125
Πίνακας 1.42: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Πολυτεχνείου στη Δημοτική Κοινότητα Ελευθερίου - Κορδελιού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 128
Πίνακας 1.43: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου 132
Πίνακας 1.44: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης 135
Πίνακας 1.45: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά 142
Πίνακας 1.46: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα 143
Πίνακας 2.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Ευόσμου και Δήμου Ελευθερίου-Κορδελιού 155
Πίνακας 2.2: Απασχόληση των κατοίκων κατά τομέα απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 157
Πίνακας 2.3: Απασχόληση κατοίκων κατά κατηγορία επαγγέλματος (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 157
Πίνακας 2.4: Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011) 158
Πίνακας 2.5: Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 158
Πίνακας 2.6: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 160
Πίνακας 2.7: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό 160

Πίνακας 3.1: Πλάτη οδών στο βασικό και τοπικό δίκτυο του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου 183
Πίνακας 4.1: Συνοπτικά αποτελέσματα μετρήσεων με αυτόματους μετρητές 210
Πίνακας 4.2: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες Π-Π παρά την οδό 264
Πίνακας 4.3: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας 274
Πίνακας 6.1: Αποτελέσματα καταγραφών προσφοράς στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές . 359
Πίνακας 6.2: Αποτελέσματα καταγραφών ζήτησης/συσσώρευσης στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές 359
Πίνακας 6.3: Αποτελέσματα καταγραφών εναλλαγής στάθμευσης στις έξι (6) διαδρομές 374
Πίνακας 7.1: Λεωφορειακές γραμμές 379
Πίνακας 7.2: Βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά ΜΜΜ 387
Πίνακας 7.3: Μέση ταχύτητα λεωφορειακών γραμμών εξυπηρέτησης Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου388
Πίνακας 7.4: Επικυρώσεις ανά λεωφορειακή γραμμή για τα έτη 2019 και 2021 389
Πίνακας 7.5: Τύποι κομίστρου 390
Πίνακας 7.6: Τύποι απεριορίστων διαδρομών 391
Πίνακας 7.7: Κατηγορίες δικαιούχων εκπτώσεων και δωρεάν μετακίνησης 392
Πίνακας 8.1: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ3 403
Πίνακας 8.2: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ5 404
Πίνακας 8.3: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ8 406
Πίνακας 8.4: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ9 407
Πίνακας 8.5: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ18 408
Πίνακας 10.1: Προμήθεια εξοπλισμού για δράσεις ηλεκτροκίνησης 417
Πίνακας 12.1: Ανάλυση SWOT 424
Πίνακας 14.1: «Ωρίμανση μελετών – έργων / προσχέδιο» (*Πηγή: Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου*) .. 444
Πίνακας 14.2: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 5 ετών 457
Πίνακας 14.3: Μέτρα μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 5 ετών 459
Πίνακας 14.4: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 5 ετών 459
Πίνακας 14.5: Μέτρα δημοσίων αστικών συγκοινωνιών σε ορίζοντα 5 ετών 460
Πίνακας 14.6: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 10 ετών 461
Πίνακας 14.7: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 10 ετών 465
Πίνακας 14.8: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 10 ετών 468
Πίνακας 14.9: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών 470
Πίνακας 14.10: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 20 ετών 473
Πίνακας 14.11: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 20 ετών 475
Πίνακας 14.12: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 20 ετών 477
Πίνακας 14.13: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών 479
Πίνακας 14.14: Βασικά λειτουργικά στοιχεία των τριών σεναρίων 483
Πίνακας 15.1: Ανάλυση SWOT Σενάριο Χ 485
Πίνακας 15.2: Ανάλυση SWOT Σενάριο Α 485
Πίνακας 15.3: Ανάλυση SWOT Σενάριο Β 487
Πίνακας 16.1: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές 491

Πίνακας 16.2: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα 492
Πίνακας 16.3: Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος 493
Πίνακας 16.4: Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου 493
Πίνακας 16.5: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00 495
Πίνακας 16.6: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου 498
Πίνακας 16.7: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ 503

Εισαγωγή

Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Με την εκτίμηση ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε αστικές περιοχές, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στην υπερβολικά μαζική χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα ¾ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών, ειδικά στις κεντρικές περιοχές, είναι πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο θεωρείται ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα ΣΒΑΚ θεωρούνται ικανά να διαχειριστούν τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, ενώ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκομένων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κ.λπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαία αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μια περιοχή, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου προέκυψε από τη συσσώρευση ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων, άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων, και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης που πρακτικώς πολλαπλασιάστηκαν με την εφαρμογή του Σχεδίου «Καλλικράτης» (2011). Η συνένωση των δύο Δήμων (Ελευθερίου-Κορδελιού & Ευόσμου) και η εντονότατη πληθυσμιακή ανάπτυξη κατά την τελευταία τριακονταετία (η πρώτη φάση ανάπτυξης (δεκαετία του '60) συμπίπτει με την έντονη ανάπτυξη/αστικοποίηση ολόκληρου του Π.Σ.Θ., ενώ η ανάπτυξη των τελευταίων ετών είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο οποίος κατατάσσεται δεύτερος (2ος) μεγαλύτερος πληθυσμιακά Δήμος της ΠΚΜ και σε συνδυασμό του γεγονότος πως ο Δήμος αποτελεί κέντρο αναφοράς τόσο για τη Δυτική Θεσσαλονίκη, όσο και για το Π.Σ.Θ καθώς εντός των διοικητικών του ορίων υφίστανται διοικητικές Υπηρεσίες υπερτοπικής εμβέλειας, τον καθιστά πλέον, ευθέως αντιμέτωπο με μια σειρά θεμάτων που αφορούν στον τρόπο της χωρικής του ανάπτυξης, σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων και αγαθών - πεζή ή με μηχανοκίνητα μέσα – στην έλλειψη συνεχούς πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και στην απευκταία, σε ορισμένες περιπτώσεις, λήψη αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από την Δημοτική Αρχή και τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς. Οι βασικότερες λοιπόν προκλήσεις κινητικότητας που θα κληθεί να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ έγκεινται στα παρακάτω:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού για το σύνολο του ενιαίου Δήμου.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής.
- Ανάγκη βελτίωσης των συνθηκών ασφάλειας και άνεσης για την πεζή μετακίνηση.
- Έλλειψη ολιστικής αντιμετώπισης του προβλήματος στάθμευσης.
- Ζητήματα προσβασιμότητας ΑμεΑ.
- Ανάγκη δημιουργίας κατάλληλων υποδομών για την στροφή προς φιλικούς τρόπους μετακίνησης, ποδήλατο ή πεζή.
- Έλλειψη ικανοποιητικής εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες του ΠΣΘ.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχει ενταχθεί ως συνεχιζόμενη στο νέο «Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2023» και η σύμβαση θα χρηματοδοτηθεί (α) με το ποσό των 105.000,00€ από τη συμμετοχή του Δήμου στο εγκεκριμένο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και ειδικότερα για την πράξη με τίτλο: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (ΣΒΑΚ)» στον Άξονα Προτεραιότητας 4 "Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα" βάσει της υπ' αριθμ.114.9/23.12.2016 (ΑΔΑ:667146Ψ844-ΗΚ0) απόφασης του Ν.Π.Δ.Δ. «Πράσινο Ταμείο» του Υπουργείου Περιβάλλοντος) και (β) με το ποσό 74.269,80€ από ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ (ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΑ) και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201143, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνησή του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου ξεκίνησε στις 15/03/2022 σύμφωνα με την υπ' αρ. 10258/15-03-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ: 22SYMV010209192 2022-03-15 από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα ακολουθηθεί μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα, το έργο θα εκπονηθεί σε τρεις (3) διαδοχικές Φάσεις και εννέα (9) Στάδια, όπως περιγράφεται ακολούθως και σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (ΤΤΔ) της Προκήρυξης:

<u>Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας & Ανάλυσης ΣΒΑΚ</u>

- *ΣΤΑΔΙΟ 1: Δημιουργία Απαιτούμενης Δομής Εργασίας:* Γίνονται οι πρώτες προπαρασκευαστικές διεργασίες αναφορικά με την συγκρότηση της ομάδας εργασίας του Δήμου και την σύνθεση ενός κατάλληλου δικτύου εμπλεκόμενων φορέων. Το εν λόγω βήμα αποτελεί εσωτερική διαδικασία του Δήμου και δεν εμπλέκεται ο Ανάδοχος.
- *ΣΤΑΔΙΟ 2: Καθορισμός Πλαισίου Ανάπτυξης:* Πραγματοποιείται ο χρονοπρογραμματισμός του συνόλου των εργασιών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και των επόμενων σταδίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του. Επίσης, πραγματοποιείται η σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών που θα ενισχύσουν το συνεργατικό σχεδιασμό κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Τέλος κατά το στάδιο αυτό, πραγματοποιείται και η ανασκόπηση - ανάλυση των σχετικών μελετών που αφορούν στους μέχρι σήμερα αναπτυξιακούς στόχους και σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.
- *ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης σε ό,τι αφορά την κινητικότητα*: Στο Στάδιο αυτό εντάσσεται η διεξαγωγή της 1ης Διαβούλευσης, με τη συμμετοχή φορέων, οργανώσεων πολιτών και επιχειρηματιών με στόχο την κατάθεση σχολίων και απόψεων σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας. Επιπλέον πραγματοποιείται η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και η ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος, ενώ θα πραγματοποιηθεί και η ανάπτυξη και προσαρμογή του συγκοινωνιακού προτύπου στην υφιστάμενη κατάσταση.

Φάση Β' – Δημιουργία Στρατηγικής ΣΒΑΚ

- *ΣΤΑΔΙΟ 4: Ανάπτυξη Στρατηγικών Πακέτων και αξιολόγηση αυτών:* Πραγματοποιείται η σύνθεση των στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής μελέτης μέσα από την εκτίμηση της κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης της περιοχής μελέτης. Θα διατυπωθούν τρία (3) μελλοντικά σενάρια στρατηγικής λαμβάνοντας υπόψη στρατηγικές προτεραιοτήτων που θα δίνουν έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, τα οποία θα αξιολογηθούν με κατάλληλες μεθόδους και θα τεθούν σε συζήτηση με φορείς και πολίτες.
- *ΣΤΑΔΙΟ 5: Προσδιορισμός Κοινού Οράματος σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς:* Αναπτύσσεται ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, το οποίο και θα κοινοποιηθεί στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, θα προτεραιοποιηθούν τα προβλήματα προς επίλυση.
- *ΣΤΑΔΙΟ 6: Ανάπτυξη Στόχων και Δεικτών παρακολούθησης:* Πραγματοποιείται η σύνθεση των επιμέρους στόχων για την κατά προτεραιότητα επίλυση των προβλημάτων και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού οράματος, οι οποίοι θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Φάση Γ' – Σχεδιασμός Μέτρων

- *ΣΤΑΔΙΟ 7: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων:* Γίνεται ο καθορισμός των εναλλακτικών μέτρων και υποδομών με γνώμονα την εξυπηρέτηση του οράματος και των στόχων που έχουν επιλεχθεί από τον Δήμο. Με τη χρήση του κυκλοφοριακού προτύπου θα πραγματοποιηθεί μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων και υποδομών στο δίκτυο μεταφορών, πριν αυτά παρουσιαστούν στη 2η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2ης Διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις των συμμετεχόντων θα πραγματοποιηθεί η ενσωμάτωση των μέτρων σε ολοκληρωμένα «πακέτα μέτρων», η αξιολόγηση των οποίων θα οδηγήσει στα τελικά πακέτα μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα (5ετία και 10ετία). Για κάθε χρονικό ορίζοντα υπολογίζονται οι αναμενόμενες επιπτώσεις στην κυκλοφορία και στο περιβάλλον, καθώς και οι δείκτες με τους οποίους αυτές θα παρακολουθούνται.
- *ΣΤΑΔΙΟ 8: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης:* Καταρτίζεται ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού για την υλοποίηση των μέτρων, κατ' ουσία η Πρώτη Έκδοση του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των χρονικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας, του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους, της σύμπραξης των φορέων που απαιτείται και των πιθανών χρηματοδοτικών πηγών, καθώς και πιθανούς κινδύνους όπως και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και εφαρμογής κάθε μέτρου.
- *ΣΤΑΔΙΟ 9: Οριστικοποίηση του Σχεδίου ΣΒΑΚ:* Μετά την ευρεία συζήτηση των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ, τελικών υποδομών/μέτρων και πολιτικών καταγράφονται οι απόψεις που αφορούν σε πιθανές συνέργειες φορέων, πολιτών και Δημοτικής Αρχής για την προώθηση και την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Με όλα τα παραπάνω θα εμπλουτιστεί η αρχική έκδοση ΣΒΑΚ και θα οδηγήσουν στην Τελική έκδοση ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η ολοκλήρωση και αυτής της φάσης σηματοδοτεί και το τέλος της Φάσης Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που έχει ως ορόσημο την Υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης και την έναρξη της υλοποίησης του.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα βασιστεί στους κάτωθι στρατηγικούς στόχους:

- Ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας.
- Προώθηση «καθαρών μορφών μετακίνησης», όπως οι μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (ποδηλασία, βάδισμα) η ηλεκτροκίνηση κ.ά.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση της χρήσης των ήπιων και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- Μείωσης της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου.
- Υλοποίηση ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων για την αναδιανομή του δημόσιου χώρου μεταξύ μηχανοκίνητων και μη μέσων μεταφοράς.
- Δημιουργία πλήρους και ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων για πεζούς και ΑμεΑ.
- Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής ή μικτής χρήσης επί του οδοστρώματος ή του πεζοδρομίου.
- Λειτουργική - ως προς τις υποδομές μεταφορών - ενοποίηση των δύο Δημοτικών Ενοτήτων.
- Περιορισμός των φαινομένων αποκλεισμού/διαχωρισμού της συνέχειας του αστικού ιστού (barrier effect) λόγω μεγάλων οδικών αρτηριών (π.χ. περιφερειακή οδός) και σιδηροδρομικών γραμμών που διέρχονται εντός ή στα όρια του Δήμου.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Βελτιστοποίηση του συστήματος Αστικής Συγκοινωνίας και προτάσεων αναφορικά με τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ, για επανακαθορισμό και βελτιστοποίηση των γραμμών, των στάσεων, των αφετηριών με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο ως προς την ποιότητα (ωράριο λειτουργίας, συχνότητες διέλευσης), όσο και σε σχέση με τη χωρική ανάπτυξη (δίκτυο στάσεων, τερματικών σταθμών εντός της περιοχής μελέτης, κ.λπ.).
- Ολικός σχεδιασμός της πολιτικής στάθμευσης (συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, των ταξί, των θέσεων φορτοεκφόρτωσης, των τουριστικών λεωφορείων, κλπ.) και αντιμετώπιση των προβλημάτων παράνομης στάθμευσης με μέτρα αποτροπής αυτής λόγω αδυναμίας επαρκούς αστυνόμευσης.
- Επικαιροποίηση ή και καθορισμός κατάλληλου πλαισίου λειτουργίας που θα διέπει τους ειδικούς παραχωρημένους χώρους στάθμευσης, ταξί, κλπ.
- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν γειτονιές (π.χ. συνδέσεις με Νέα Πολιτεία, στάθμευση κατοίκων και επισκεπτών εμπορικού κέντρου), ρυθμίσεις στα άκρα των πεζοδρόμων (Κορδελιό & Εύοσμος), εισόδους και περιμετρικούς χώρους σχολικών συγκροτημάτων, επικίνδυνα σημεία κλπ..
- Βελτιστοποίηση και καλύτερη ενσωμάτωση μεγάλων και σημαντικών συγκοινωνιακών έργων της κυκλοφοριακής σύνδεσης του Δήμου, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως ο Δυτικός προαστιακός σιδηρόδρομος, η δυτική επέκταση του ΜΕΤΡΟ, κ.ά.
- Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων & τεχνολογιών.
- Διερεύνηση παρεμβάσεων για την καλύτερη λειτουργικότητα του συστήματος αστικής κινητικότητας στα όρια με ειδικές περιοχές και περιοχές εργασίας (Λιμένας Θεσσαλονίκης, Βιομηχανική περιοχή, ΕΛ.ΠΕ. κ.ά.).
- Συνολική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.
- Διαμόρφωση πλαισίου διαχείρισης των εμπορευματικών μεταφορών όπως ωράριο τροφοδοσίας, θέσεων Φ/Ε στις κεντρικές περιοχές αγοράς των τοπικών κέντρων Κορδελιού και Ευόσμου.

- Αξιοποίηση της υφιστάμενης εμπειρίας του Δήμου από ευρωπαϊκά έργα εδαφικής συνεργασίας και ενσωμάτωση καινοτομιών στις διαδικασίες εκπόνησης του Σχεδίου.

Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (15/03/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης έπειτα από την παράταση της τμηματικής προθεσμίας (Φάση Α')[1] ορίζεται σε είκοσι δύο (22) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων-διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 της σύμβασης.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 5 σύμβασης):

- Φάση Α' – ολοκλήρωση σε έντεκα (11) μήνες από την έναρξη ισχύος της σύμβασης.
- Φάση Β' – ολοκλήρωση σε τέσσερις (4) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.
- Φάση Γ' – ολοκλήρωση σε επτά (7) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου απεικονίζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

[1] Σχετ. η με αρ. 454/2022 Απόφαση Οικονομικής Επιτροπής (ΑΟΕ) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (ΑΔΑ:Ω8ΩΣΩΛΒ-Δ99)

		ΔΙΕΡΓΑΣΙΕΣ	ΦΑΣΗ Α											ΦΑΣΗ Β								ΦΑΣΗ Γ					
			1ος μήνας	2ος μήνας	3ος μήνας	4ος μήνας	5ος μήνας	6ος μήνας	7ος μήνας	8ος μήνας	9ος μήνας	10ος μήνας	11ος μήνας	12ος μήνας	13ος μήνας	14ος μήνας	15ος μήνας	16ος μήνας	17ος μήνας	18ος μήνας	19ος μήνας	20ος μήνας	21ος μήνας	22ος μήνας		
			15/03/2022-15/04/2022	15/04/2022-15/05/2022	15/05/2022-15/06/2022	15/06/2022-15/07/2022	15/07/2022-15/08/2022	15/08/2022-15/09/2022	15/09/2022-15/10/2022	15/10/2022-15/11/2022	15/11/2022-15/12/2022	15/12/2022-15/01/2023	15/01/2022-15/02/2023													
		ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ: 15/03/2022																							
Βήμα 1	ΔΕ.1.1	**Προκαταρκτικές Ενέργειες ΣΒΑΚ**																							
Βήμα 2	ΔΕ.2.1	**Καθορισμός Πλαισίου Ανάπτυξης**					Π.2.1																		
	Ε.2.1.α	Αυτοψία και προετοιμασία μεθοδολογίας & καταγραφής																							
	ΔΕ.2.2	**Επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών που αφορούν στην ΠΜ**					Π.2.3																		
	Ε.2.2.α	Επαφές, συζήτηση και διαμόρφωση δικτύου συνεργασίας																							
	Ε.2.2.β	Συλλογή και οργάνωση δεδομένων και πληροφοριών																							
Βήμα 3	ΔΕ.3.1	**Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης**											Π.3.2												
	Ε.3.1.α	Απογραφή οδικού δικτύου, Χρήσεων γης, Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της ΠΜ																							
	Ε.3.1.β	Καταγραφή μετακινήσεων																							
	Ε.3.1.γ	Έρευνα προέλευσης-προορισμού (Π-Π) των μετακινήσεων																							
	Ε.3.1.δ	Απογραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης																							
	Ε.3.1.ε	Καταγραφή του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς																							
	Ε.3.1.στ	Καταγραφή δεδομένων για εναλλακτική μετακίνηση																							
	Ε.3.1.ζ	Καταγραφή ατυχημάτων & προσδιορισμός μελανών σημείων																							
	Ε.3.1.η	Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων της μελέτης																							
	Ε.3.1.θ	Επεξεργασία δεδομένων-Ανάλυση αποτελεσμάτων-Εκτιμήσεις και προβλέψεις																							
	ΔΕ.3.2	**Εκτίμηση της ζήτησης των μετακινήσεων μέσω κυκλοφοριακού προτύπου τεσσάρων βημάτων**												Π.3.3											
		Έγκριση & Παραλαβή Φάσης Α'																							
Βήμα 4	ΔΕ.4.1	**Προσδιορισμός και αξιολόγηση Σεναρίων Μελλοντικών Στρατηγικών Ανάπτυξης της πόλης**															Π.4.1								
	Ε.4.1.α	Προσδιορισμός εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας																							
	Ε.4.1.β	Αξιολόγηση εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας																							
Βήμα 5	ΔΕ.5.1	**Προσδιορισμός Κοινού Οράματος**															Π.5.1								
Βήμα 6	ΔΕ.6.1	**Σύνθεση στόχων και δεικτών παρακολούθησης**																Π.6.1							
		Έγκριση & Παραλαβή Φάσης Β'																							
Βήμα 7	ΔΕ.7.1	**Διαμόρφωση πακέτου μέτρων ΣΒΑΚ**																			Π.7.1				
	Ε.7.1.α	Ανάπτυξη των χρονικών εναλλακτικών σεναρίων																							
	Ε.7.1.β	Αξιολόγηση αποτελεσμάτων διαβούλευσης-Διαμόρφωση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης																							
	Ε.7.1.γ	Επεξεργασία αποτελεσμάτων προσομοίωσης-τελική επαναδιαμόρφωση πρότασης																							
Βήμα 8	ΔΕ.8.1	**Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης ΣΒΑΚ**																						Π.8.1	
Βήμα 9	ΔΕ.9.1	**οριστικοποίηση του Σχεδίου ΣΒΑΚ**																							Π.9.1
	ΔΕ.10	**Ολοκληρωμένο Σχέδιο Επικοινωνίας και Δημοσιότητας για το ΣΒΑΚ**					Π.2.2																		
	Ε.10.1	Δράσεις δημοσιότητας – Προβολή του έργου																							
	Ε.10.2	Δημιουργία ενημερωτικής πλατφόρμας – Πλατφόρμας διαβούλευσης																							
	Ε.10.3	Διοργάνωση συναντήσεων συν-σχεδιασμού																							
		Έγκριση & Παραλαβή Φάσης Γ'																							
	Δ1	**1η Διαβούλευση**					Δ1																		
	Δ2	**2η Διαβούλευση**					Π.3.1																	Π.7.2	Δ2

Δ1: 1η Φάση Διαβούλευσης, Δ2: 2η Φάση Διαβούλευσης,

Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

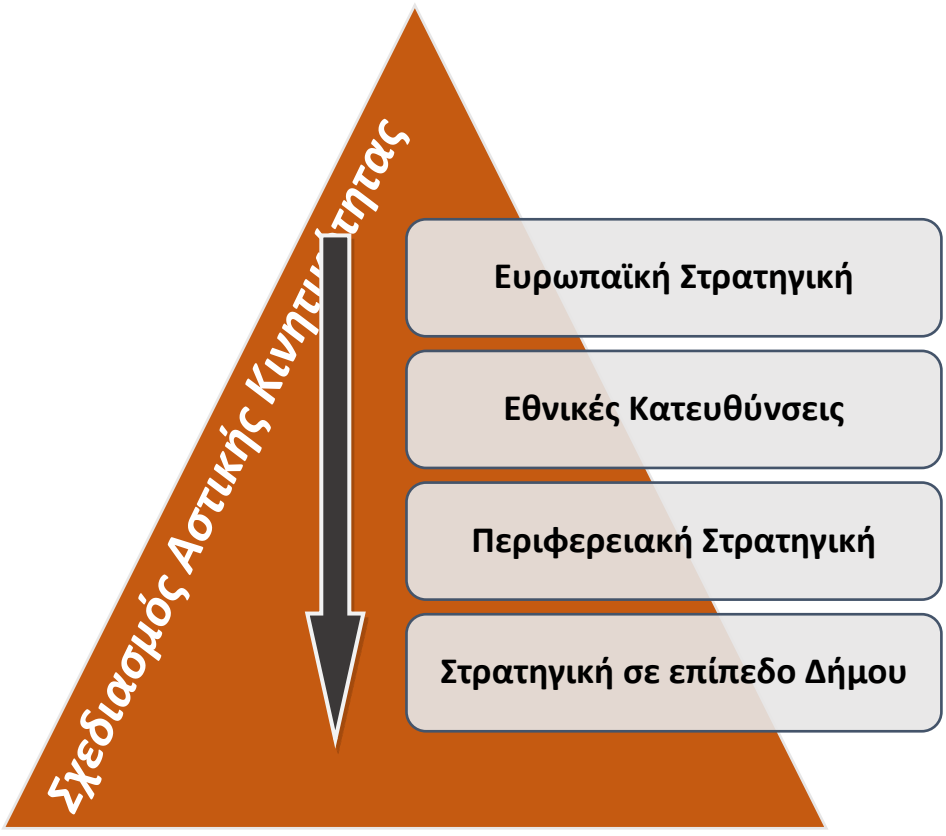
1. Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης

1.1. Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο, καταγράφονται οι μελέτες και τα κείμενα αναπτυξιακού χαρακτήρα, οι ρυθμίσεις των οποίων επηρεάζουν άμεσα η έμμεσα την περιοχή παρέμβασης (διοικητικά όρια Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου) και σχετίζονται με την αστική κινητικότητα. Ειδικότερα, εξετάζονται:

- Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα.
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων.
- Μελέτες Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Στόχος της εν λόγω ανάλυσης είναι η αξιοποίηση κατευθύνσεων επικουρικών για τη βιώσιμη κινητικότητα και η εξασφάλιση της συνέχειας του σχεδιασμού Άλλωστε τα αναπτυξιακά κείμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού ορίζουν τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνιστώσες του χώρου και δεν περιορίζονται μόνο σε θέματα κυκλοφορίας.



Σχήμα 1.1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

1.2. Αξιολόγηση του αντίκτυπου των ευρωπαϊκών/ εθνικών και περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μιας αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιοδήποτε σχεδίου που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό, θα πρέπει να συμμορφώνεται και να επηρεάζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται δηλαδή για κείμενα στρατηγικής – πολιτικής τα οποία έχουν προετοιμαστεί σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, όπως ο Δήμος, η Περιφέρεια, η Κεντρική Διοίκηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων ευρωπαϊκών και εθνικών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.

1.2.1. Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]: Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει παράλληλα να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας, αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση. Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile).
- Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact: Αφορά τη δημιουργία ενός δικτύου (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων και μεταφοράς πρακτικών) μεταξύ των πόλεων που θα επιτρέπει την ανταλλαγή εμπειριών μέσα από προβλήματα και δυσκολίες που έχουν προκύψει και αντιμετωπιστεί καθώς και από επιτυχημένα παραδείγματα λύσεων και πρακτικών εφαρμογών. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των τοπικών αρμοδίων ως προς την εκπόνηση ολοκληρωμένων και συμμετοχικών προσεγγίσεων στην αστική ανάπτυξη. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι πλέον άλλωστε απαραίτητη συνιστώσα οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδιασμού. Τελικό στόχο αποτελεί επομένως η κεφαλαιοποίηση του συνόλου των γνώσεων, για τη συγκέντρωση και διάδοση εμπείρων, πρακτικών σε ένα ευρύ κοινό τοπικών φορέων.
- Πρόγραμμα HORIZON 2020: Το πρόγραμμα αυτό αποσκοπεί στη δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών που αρμόζει σε μια σύγχρονη και ανταγωνιστική Ευρώπη.
- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών. Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο (1/4) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητά χαμηλών ρύπων διαρθρώνεται ως εξής:
    - Βελτιστοποίησή του συστήματος μεταφορών και βελτίωση της αποτελεσματικότητας του.

- Ψηφιακές λύσεις για την κινητικότητα.
- Δίκαιες και αποτελεσματικές τιμές στον τομέα των μεταφορών.
- Προώθηση της πολυτροπικότητας.
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές.
- Αποτελεσματικό πλαίσιο για τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών.
- Ανάπτυξη υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα.
- Διαλειτουργικότητα και τυποποίηση της ηλεκτρικής κινητικότητας.
- Μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών.
- Βελτιώσεις στις δοκιμές των οχημάτων για την επανάκτηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών.
- Η στρατηγική για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020.
- Η στρατηγική για τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν μετά το 2020.
- Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.
- Ενεργειακή Ένωση: σύνδεση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας
- Έρευνα, καινοτομία και ανταγωνιστικότητα.
- Ψηφιακές τεχνολογίες.
- Δεξιότητες.
- Επενδύσεις.
- Δράσεις σε επίπεδο αστικών κέντρων.
- Παγκόσμια δράση για τις διεθνείς μεταφορές.

UITP (Διεθνής Ένωση Δημοσίων Συγκοινωνιών)

- Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]: Αντικείμενο της συγκεκριμένης διάσκεψης ήταν η αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των μετακινήσεων. Ειδικότερα, τέθηκε ο στόχος της αύξηση κατά 200% του συγκεκριμένου μεριδίου έως το 2025, με την υποστήριξη μιας σειράς μέτρων και ενεργειών για την αναβάθμισή τους.

1.2.2. Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των εθνικών σχεδίων και στρατηγικών θα παρουσιαστούν συνοπτικά με τη μορφή του παρακάτω Πίνακα (Πίνακας 1.1).

Πίνακας 1.1: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Για κάθε ένα από τα πεδία του παραπάνω Πίνακα ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του Σχεδίου, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]

Πίνακας 1.2: Σύνοψη Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ)

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]:	
Σύνοψη:	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020.
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας 08: Καθαρές Αστικές Μεταφορές:	*Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας.*
Άξονας 09: Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)	*Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον.* *Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών (υποδομές σταθερής τροχιάς, διαχείριση καυσίμων, συστήματα ελέγχου λεωφορειολωρίδων).*
Άξονας 10: Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις	*Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης.*

Αστικές Περιοχές	*Δράσεις αστικής αναζωογόνησης που μπορούν να συνδυάζονται με Ολοκληρωμένη Χρήση Ενέργειας.* *Ο.Χ.Ε. που προτείνονται από ΠΕΠ.*
Άξονας 12: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου	*Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού/ πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου. Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (διασφάλιση ποιότητας μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, απογραφή και έλεγχος Μεσαίων Πηγών Καύσης, ανανέωση υφιστάμενων Επιχειρησιακών Σχεδίων και εκπόνηση νέων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές).*

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα

Πίνακας 1.3: Σύνοψη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα	
Σύνοψη:	Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας - Πλαισίου για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28». Χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service) και βασική επιδίωξη είναι το ως άνω Σχέδιο να αποτελέσει τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037), με στόχο, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα μεταφορών της χώρας και επιπλέον τον εντοπισμό λύσεων που θα καλύπτουν οργανωτικές και θεσμικές παρεμβάσεις, συμπληρωματικές προς τις προβλεπόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. Η Ελλάδα άλλωστε έχει θέσει ως προτεραιότητα την επαρκή και οικονομικά αποδοτική μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Η προοπτική της ανάπτυξης και προώθησης της πολυτροπικότητας στις μεταφορές αναμένεται να προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις, καθιστώντας την Ελλάδα κέντρο διαμετακόμισης διεθνούς εμβέλειας, γεγονός το οποίο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο σύνολό της. Ειδικότερα, στην τελική έκθεση του Σχεδίου (Ιούνιος 2019), για τον τομέα των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, ορίζονται πέντε (5) Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ): • Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας. • Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός Ε.Ε. • Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών. • Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό. • Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

	Παράλληλα με την εκπλήρωση των ως άνω ΣΣ καθορίζονται και εννέα (9) Στρατηγικοί Πυλώνες (ΣΠ), οι οποίοι ουσιαστικά είναι οι εντοπισμένοι τομείς προτεραιότητας για τις επενδύσεις και την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα, με στόχο την περαιτέρω βελτίωση και ολοκλήρωση του εθνικού συστήματος μεταφορών.
Έτος Εκπόνησης:	2019
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
1. Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών	***Στόχος*** *Ενίσχυση της αποδοτικότητας, ανταγωνιστικότητας, βιωσιμότητας και ασφάλειας του τομέα των μεταφορών μέσω βελτιώσεων στους κανονισμούς, τις χρηματοδοτήσεις και τη διαχείριση δεδομένων.* ***Παρεμβάσεις*** *Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο.* *Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο.* *Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και ΠΕ).* *Αποκατάσταση/ ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα.* *Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών.* *Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών.* *Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου).* *Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: Μ-2: Αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ, μέτρα πρόληψης και εκπαίδευση.* *Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα.* *Αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας - σύνορα με Βουλγαρία.* *Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα.* *Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ.*
2. Βελτίωση της Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας του Άξονα ΠΑΘΕ	***Στόχος*** *Περαιτέρω ανάπτυξη του διαδρόμου ΠΑΘΕ ως βασικού διαδρόμου εγχώριων και διεθνών πολυτροπικών μεταφορών, συνδέοντας τους λιμένες Πειραιά, Πάτρας και Θεσσαλονίκης με αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης.*

	Παρεμβάσεις *Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και εφαρμογή της μεταρρύθμισης υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.* *Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού.* *Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών.*
3. Ενίσχυση της Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας	***Στόχος*** *Βελτίωση της χερσαίας συνδεσιμότητας ώστε να διευρυνθεί το φάσμα των εμπορικών διαδρομών προς, από και μέσα από την Ελλάδα, και να δημιουργηθούν συνέργειες με γειτονικούς συγκοινωνιακούς κόμβους εμπορευματικών μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο.* ***Παρεμβάσεις*** *Βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής προς Βουλγαρία (Αναβάθμιση τμήματος Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας)*
4. Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού	***Στόχος*** *Εφαρμογή δράσεων στον τομέα μεταφορών που θα διευρύνουν και θα επεκτείνουν την προσφορά του τουρισμού.* ***Παρεμβάσεις*** *Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια.* *Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών υδροπλάνων από, προς και ανάμεσα σε νησιά.*
5. Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών	***Στόχος*** *Εξορθολογισμός της σύνδεσης με τα νησιά και πρόταση λύσεων για τη βελτίωση των υπηρεσιών χωρίς αύξηση της κρατικής ενίσχυσης.* ***Παρεμβάσεις*** *Προσαρμογή δρομολογίων εγχώριας ακτοπλοΐας για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής.* *Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων για εγχώρια επιβατική ακτοπλοΐα.* *Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου.* *Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας.* *Εξορθολογισμός θαλάσσιου και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης/ εκσυγχρονισμού του στόλου.*

6. Βελτίωση της Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	***Στόχος*** *Βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω αποτελεσματικής ρύθμισης, επιχειρηματικών κινήτρων και ενοποίησης.* ***Παρεμβάσεις*** *Προώθηση εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφορών και logistics με στόχο την αναδιάρθρωση στόλου ΦΙΧ.* *Προώθηση συνεργασιών στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδα.* *Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα Θεσσαλονίκης.* *Αύξηση χωρητικότητας σε βασικούς λιμένες διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου (Θεσσαλονίκη, Βόλος, Ελευσίνα).* *Υποστήριξη διαφάνειας και ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης.* *Ολοκλήρωση ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων* *Υλοποίηση Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) και Ενιαίας Θυρίδας (SWS) στην Ελλάδα.* *Προώθηση κινήτρων για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη.* *Ολοκλήρωση και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα.* *Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας.* *Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας.* *Αναθεώρηση νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων.*
7. Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	***Στόχος*** *Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των αστικών συστημάτων μεταφορών για την υποστήριξη της ενσωμάτωσης του στρατηγικού μεταφορικού έργου με τοπικές συνδέσεις μεταφορών.* ***Παρεμβάσεις*** *Προώθηση πολυτροπικότητας.* *Ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης για υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών στην Ελλάδα.* *Παροχή πληροφόρησης για υπηρεσίες/κόμιστρα χερσαίων μεταφορών σε πολυτροπικές διαδικτυακές πλατφόρμες.* *Προετοιμασία της μεταρρύθμισης του τομέα των λεωφορείων για προώθηση της πολυτροπικότητας.*

	Ανάπτυξη διατροπικών εισιτηρίων, πρώτα στην Αττική ως πιλοτικό έργο. *Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο.* *Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.*
8. Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης	***Στόχος*** *Ανάπτυξη ενός προγράμματος δράσεων για τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών και την ενίσχυση των επιπέδων κινητικότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής ανάπτυξης σε πιο απομακρυσμένες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας, ιδίως της Πελοποννήσου, της Βορειοδυτικής, Δυτικής και Βορειοανατολικής Ελλάδας.* ***Παρεμβάσεις*** *Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Νέα Πέλλα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι*

Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια

Πίνακας 1.4: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Οδική Ασφάλεια

Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια	
Σύνοψη:	Το εν λόγω Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.
Έτος Εκπόνησης:	2021 (υπό διαβούλευση)
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Όραμα	
Η Ελλάδα με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας υιοθετεί το "Όραμα Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα", θέτοντας τον μακροπρόθεσμο στόχο να εξαλειφθούν οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα έως το 2050.	
Πυλώνες	Μέτρα
Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας	*Μ1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας* *Μ2. Νόμος Οδικής Ασφάλειας* *Μ3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας* *Μ4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας* *Μ5. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας* *Μ6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων*

	M7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας *M8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας* *M9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας*
Συμπεριφορά Χρήστη Οδού	*B1. Επιτήρηση* *B2. Άδειες Οδήγησης* *B3. Εκπαίδευση Οδηγών* *B4. Σχολική Εκπαίδευση* *B5. Εκστρατείες Ενημέρωσης* *B6. Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού* *B7. Χρήση Προστατευτικών Μέσων* *B8. Τηλεματική*
Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία	*I1. Προώθηση ΜΜΜ* *I2. Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας* *I3. Διαχείριση ταχυτήτων* *I4. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας* *I5. Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου* *I6. Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο* *I7. Μεγάλα Έργα Υποδομής* *I8. Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο* *I9. Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας* *I10. Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών* *I11. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία* *I12. Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού* *I13. Επικοινωνία Οχήματος -Οδικής Υποδομής (V2I)* *I14. Κανονισμοί*
Όχημα	*V1. Ανανέωση στόλου οχημάτων* *V2. Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων* *V3. Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας* *V4. Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας* *V5. Κανονισμοί* *V6. Διαχείριση ασφάλειας στόλου*

	V7. Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα
Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα	*P1. Μείωση Χρόνου Επέμβασης* *P2. Ενίσχυση Μονάδων Άμεσης Επέμβασης* *P3. Εκπαίδευση οδηγών στις πρώτες βοήθειες* *P4. Βελτίωση νοσοκομειακής περίθαλψης* *P5. Ανάπτυξη Μητρώου Τραύματος* *P6. Υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων*

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Πίνακας 1.5: Σύνοψη Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	
Σύνοψη:	Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων αυτού για την Προγραμματική περίοδο 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό) και δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων. 1η Εγκύκλιος: Στόχος της 1ης εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021–2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων αυτού. Παράλληλα με την εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της χώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές. Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων. Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων. 2η Εγκύκλιος: Στόχος της 2ης Εγκυκλίου είναι να δοθούν οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 που θα χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, ΕΚΤ+, Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ) και ΕΤΘΑ. Η παρούσα Εγκύκλιος σηματοδοτεί τη συνέχεια της περιόδου προετοιμασίας των Προγραμμάτων 2021-2027, που ξεκίνησε με την 1η Εγκύκλιο.
Έτος Εκπόνησης:	2021
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΣΠ1 Μια Εξυπνότερη Ευρώπη: Προώθηση	*Ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας και της επιχειρηματικής*

καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού (20% των συνολικών πόρων)	*καινοτομίας με την παροχή κινήτρων για αξιοποίηση ερευνητικών αποτελεσμάτων και νέων ιδεών από υφιστάμενες και νεοφυείς επιχειρήσεις.* *Στρατηγική επένδυση στο τουριστικό οικοσύστημα με βάση την εθνική και τις συμπληρωματικές περιφερειακές στρατηγικές για τον τουρισμό.* *Στήριξη της επιχειρηματικής καινοτομίας, της βιομηχανικής μετάβασης, ψηφιακού μετασχηματισμού και της κυκλικής οικονομίας.* *Δημιουργία υποδομών και μηχανισμών στήριξης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας (π.χ. Innovation Agency).*
ΣΠ2 Μια πιο πράσινη Ευρώπη: Προώθησης καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων (27% των συνολικών πόρων)	*Προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης.* *Ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης.* *Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση των οδικών αστικών συγκοινωνιών και μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας.*
ΣΠ3 Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη: Ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών (8% των συνολικών πόρων)	<u>*Οδικές Μεταφορές:*</u> *Ολοκλήρωση/αναβάθμιση υποδομών του βασικού και αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα.* *Διαπεριφερειακές συνδέσεις.* *Ολοκλήρωση των διασυνοριακών συνδέσεων και συνδέσεις με το ΔΟΔ Περιφερειακών αστικών κέντρων.* *Κατασκευή νέων ή/και αναβάθμιση τμημάτων οδικού δικτύου εκτός ΔΟΔ.* *Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας εκτός ΔΟΔ και αξιοποίηση ΤΠΕ και ευφυών συστημάτων μεταφορών.* <u>*Σιδηροδρομικές μεταφορές:*</u> *Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος υψηλής ποιότητας σε όλο τον άξονα του ΠΑΘΕ/Π.* *Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και λειτουργία αναβαθμισμένων συστημάτων ERTMS.* *Υλοποίηση έργων αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου και διασυνοριακών συνδέσεων.* *Ανάπτυξη και αξιοποίηση του προαστιακού δικτύου.* *Αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σύνδεση σιδηροδρομικών κόμβων με δίκτυα μεταφορών.* <u>*Θαλάσσιες μεταφορές:*</u> *Διασύνδεση μεταξύ των νησιών και με την ηπειρωτική χώρα.* *Εξασφάλιση σταθερών, διαρκών και αξιόπιστων συνδέσεων για τις άγονες γραμμές.*

	Παρεμβάσεις σε επιλεγμένα λιμάνια εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ. *Εγκατάσταση συστημάτων και εφαρμογών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την εξυπηρέτηση των χρηστών.* *Χρήση καθαρών καυσίμων.* *Εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων.* *Λειτουργική διαχείριση των λιμένων.* *Εναέρια κυκλοφορία.* *Επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης ασφάλειας.* *Σύστημα SESAR.* *<u>ΑμεΑ:</u>* *Ισότιμη πρόσβαση σε ΑμεΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας.*
ΣΠ5 Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της (Προώθηση βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης, μέσω της στήριξης τοπικών πρωτοβουλιών (6% των συνολικών πόρων)	*<u>Βιώσιμη Ανάπτυξη</u>* *Διασφάλιση ποιοτικών συνθηκών διαβίωσης.* *Επενδύσεις υποδομών προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας.* *Εφαρμογή ολιστικών παρεμβάσεων.* *Ολοκληρωμένες χωρικές επενδύσεις.* *<u>Εφαρμόσιμες περιοχές με:</u>* *Αναπτυξιακή υστέρηση, μείωση πληθυσμού και ύπαρξη σημαντικών εμποδίων ανάπτυξης.* *΄Υπαρξη περιορισμένων διασυνδέσεων.* *΄Υπαρξη προϋποθέσεων για ανάπτυξη δικτύων οικονομικών δραστηριοτήτων.* *΄Υπαρξη αξιόλογων πολιτιστικών και φυσικών πόρων.* *<u>Αστικές περιοχές</u>* *Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε αστικές περιοχές.* *<u>Ως αστικές περιοχές νοούνται:</u>* *Αστικές περιοχές με πρόβλεψη για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις από Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια Οικιστικές ενότητες ή πόλεις που αναπτύσσονται σε μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες με πληθυσμό > 50.000 κατοίκους.* *Πόλεις-έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων που δεν καλύπτονται από τα παραπάνω, με σημαίνοντα λειτουργικό ρόλο αστικού κέντρο.*
Ειδικός στόχος Δίκαιη Μετάβαση: Στοχευμένες δράσεις για την απεξάρτηση από το λιγνίτη στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας, τη Μεγαλόπολη και τα νησιά (7% των συνολικών πόρων)	*Καθαρή ενέργεια* *Βιώσιμος τουρισμός*

Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

Πίνακας 1.6: Σύνοψη Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»	
Σύνοψη:	Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027: Ενέργεια: Οι επιλογές πολιτικής στον τομέα της Ενέργειας αφορούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, κατοικιών και υποδομών επιχειρήσεων, στη βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς, στην προώθηση της αυτονομίας με αξιοποίηση ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή, ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης, στη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση και ψύξη, στην ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας, στην ηλεκτροκίνηση, στην αξιοποίηση εγχωρίων ενεργειακών πηγών και ενίσχυση της διασύνδεσης μεταξύ τους ή με το ηπειρωτικό σύστημα. Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές): Έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα στηρίζεται στην αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του, στο σχεδιασμό με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων καθώς και σε σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης. Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή: Για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και την αντιμετώπιση των επιπτώσεών της επιδιώκεται η βελτίωση της ενημέρωσης, η αύξηση της ικανότητας παρακολούθησης των σχετικών παραμέτρων, η ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών και η αποτελεσματικότερη προστασία πληθυσμού και οικοσυστημάτων. Τα ανωτέρω θα επιτευχθούν κυρίως μέσω του εκσυγχρονισμού των θεσμών παρακολούθησης, την ενίσχυση των δεξιοτήτων, την αποτελεσματικότερη εκπόνηση σχεδίων και μελετών διαχείρισης κινδύνου και την ενίσχυση των υποδομών προστασίας.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1: «Ενεργειακή απόδοση – Προώθηση ΑΠΕ – Ενεργειακές Υποδομές»	*Επιλογή Πολιτικής 5* *Ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, αναβάθμιση υφιστάμενων δικτύων μεταφοράς και διανομής, ανάπτυξη ολοκληρωμένων κέντρων*

(Πολυταμειακός, ΕΤΠΑ/ Ταμείο Συνοχής)	*ενεργειακού ελέγχου.* *<u>Ειδικός Στόχος</u>* *Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης.* *<u>Σημαντικές παρεμβάσεις υλοποιούμενες στον ΑΠ1</u>* *Ενεργειακή ασφάλεια και διασύνδεση.* *Παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.*
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2: «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή» (ΕΤΠΑ)	*<u>Επιλογή Πολιτικής 8</u>* *Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και αντιμετώπιση των επιπτώσεών της:* *<u>Ειδικός Στόχος</u>* *Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές.* *<u>Σημαντικές παρεμβάσεις υλοποιούμενες στον ΑΠ2</u>* *Παρακολούθηση των επιδράσεων της κλιματικής αλλαγής στους οικοτόπους και ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών.* *Προστασία πράσινων υποδομών για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.* *Καταγραφή της κλιματικής αλλαγής και αξιολόγηση της επίδρασης του Αστικού Περιβάλλοντος στην κλιματική αλλαγή.*
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3: «Αστική Αναζωογόνηση» (ΕΤΠΑ)	*<u>Επιλογή Πολιτικής 9</u>* *Προστασία και αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος με έμφαση στην αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του.* *<u>Ειδικός Στόχος</u>* *Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης.* *<u>Σημαντικές παρεμβάσεις υλοποιούμενες στον ΑΠ3</u>* *Αστική αναζωογόνηση και ενίσχυση πράσινων υποδομών σε αστικές περιοχές και βελτίωση της προσβασιμότητας.* *Παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές.* *Παρακολούθηση και έλεγχος θορύβου σε αστικές περιοχές.* *Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων και μπλε υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης, στην λογική της δημιουργίας συνεχών δικτύων και της ενσωμάτωσης των αστικών κενών.* *Ενίσχυση της προσβασιμότητας και της βιώσιμης κινητικότητας στο δομημένο περιβάλλον.* *Ενίσχυση της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας (χωροθέτηση κέντρων συνδυασμένης αποθήκευσης και διανομής).*

	Δημιουργία θυλάκων αστικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας σε σχέση με τις κεντρικές λειτουργίες των πόλεων. *Προώθηση «έξυπνων» εφαρμογών στον δημόσιο χώρο και στα κτίρια με στόχο την μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και της αειφόρου διαχείρισης των φυσικών πόρων.* *Λειτουργική διασύνδεση χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων.* *Ένταξη ποδηλατικών διαδρομών και τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας στον αστικό ιστό.* *Παρακολούθηση της επίδρασης του αστικού περιβάλλοντος. στη διαφοροποίηση του οικοσυστήματος και στη δημιουργία μικροκλίματος.* *Προώθηση δημιουργίας συστημάτων αστικού πρασίνου για την ενίσχυση παροχής οξυγόνου.*

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.)

Πίνακας 1.7: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	
Σύνοψη:	Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων. Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.
Έτος Εκπόνησης:	2019
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου	*ΠΠ.1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών.* *ΠΠ.1.8: Αστικές Βιοκλιματικές Αναπλάσεις και Έξυπνες πόλεις.*
Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας ΑΠΕ	*ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.*
Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης	*ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων.*

Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού	*ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας.*
Έρευνα Καινοτομία και Ανταγωνιστικότητα	*ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές.* *ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας.*

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Πίνακας 1.8: Σύνοψη Προώθησης της Ηλεκτροκίνησης

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	
Σύνοψη:	Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο (Ν. 4710/2020) στοχεύει στην επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων και η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Προώθηση της ηλεκτροκίνησης	*Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο.* *Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης.* *Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α.* *Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.* *Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ.* *Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.* *Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια.* *Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια.* *Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους όπου στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης.* *Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια.*

Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Πίνακας 1.9: Σύνοψη Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Σύνοψη:	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027. Βασική στόχευση του ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Ε.Ε.. Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως: Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii). Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii). Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii). Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv).
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας Προτεραιότητας 1 (Ταμείο Συνοχής) – Ανάπτυξη/ Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου	*<u>Ο Άξονας θα περιλαμβάνει:</u>* *Έργα για την ολοκλήρωση του βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, σε συνέργεια με το CEF II, την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του και την ολοκλήρωση της προσαρμογής του στο ERTMS.* *Έργα σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με ΒΙ.ΠΕ., με εμπορευματικά κέντρα της χώρας.* *Έργα αναβάθμισης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και κατασκευή νέων κλάδων (ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία και διακλαδώσεων με τους λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης) σύμφωνα με την ιεράρχηση του αρμόδιου Υπουργείου Πολιτικής ΥΠΥΜΕ.* *Επιδιώκεται η αξιοποίηση των πόρων Ταμείου Συνοχής για την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας του Πολυτροπικού Διαδρόμου Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου (Orient/East-Med Corridor) και τη σιδηροδρομική διασύνδεση της χώρας με τους κόμβους μεταφορών της Κεντρικής Ευρώπης.* *<u>Ειδικοί Στόχοι</u>* *Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου,*

	ασφαλούς και διατροπικού ΔΕΔ-Μ. *Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα.*
Άξονας Προτεραιότητας 2 (ΕΤΠΑ) – Ανάπτυξη/ Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου	*Ο ΑΠ 2 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 1, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.*
Άξονας Προτεραιότητας 3 (Ταμείο Συνοχής) - Ανάπτυξη / Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου	*<u>Ο Άξονας θα περιλαμβάνει:</u>* *Έργα ολοκλήρωσης τμημάτων του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της ηπειρωτικής χώρας που έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται κατά την ΠΠ 2014-2020.* *Νέα έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της ηπειρωτικής χώρας, με έμφαση στην ολοκλήρωση – όπου απαιτείται – διασυνοριακών συνδέσεων και σε έργα λειτουργικής διασύνδεσης του υφιστάμενου αναλυτικού δικτύου.* *Νέα έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της νησιωτικής χώρας, με έμφαση στις μεγάλες νησιωτικές περιφέρειες.* *Οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας.* *Ευφυή συστήματα οδικών μεταφορών.* *Έργα βελτίωσης της συνδεσιμότητας των Περιφερειών με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.* *Παρεμβάσεις παθητικής και ενεργητικής οδικής ασφάλειας εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ.* *Επιδιώκεται η αξιοποίηση των πόρων Ταμείου Συνοχής για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης περιοχών της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας, την άρση της απομόνωσης, τη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών, τη βελτίωση των επίπεδων οδικής ασφάλειας.* *<u>Ειδικοί Στόχοι</u>* *Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροπικού ΔΕΔ-Μ.* *Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα.*
Άξονας Προτεραιότητας 4 (ΕΤΠΑ) - Ανάπτυξη /	*Ο ΑΠ 4 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με*

Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου	*τον ΑΠ 3, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.*
Άξονας Προτεραιότητας 5 (Ταμείο Συνοχής) - Θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές και ασφάλεια ναυσιπλοΐας / αεροναυτιλίας	*<u>Ο Άξονας θα περιλαμβάνει:</u>* *Έργα λιμενικών υποδομών του Διευρωπαϊκού Δικτύου με σκοπό την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών .* *Βελτίωση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.* *Παρεμβάσεις ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συστημάτων/ μέσων έρευνας και διάσωσης.* *Παρεμβάσεις ασφάλειας της αεροναυτιλίας, μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.* *Οι παρεμβάσεις θα συνδυαστούν με προώθηση της χρήσης καθαρών καυσίμων, την εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων για την περιβαλλοντική διαχείριση και παρακολούθηση των λιμένων, καθώς και τη λειτουργική διαχείριση των υπηρεσιών τους.* *Στόχος είναι η βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα, σύμφωνα με τις ανάγκες επανασχεδιασμού των ακτοπλοϊκών / εμπορευματικών μεταφορών, με γνώμονα τις θαλάσσιες λεωφόρους στην Μεσόγειο και την ανάγκη μεγαλύτερης εμπλοκής των εθνικών μεταφορών στο διευρωπαϊκό δίκτυο.* *<u>Ειδικοί Στόχοι</u>* *Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροπικού ΔΕΔ-Μ Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα.*
Άξονας Προτεραιότητας 6 (ΕΤΠΑ) - Θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές και ασφάλεια ναυσιπλοΐας / αεροναυτιλίας	*Ο ΑΠ 6 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 5, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.*
Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας	*<u>Στον Άξονα περιλαμβάνονται:</u>* *Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις).* *Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον.* *Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα.* *Επιδιώκεται η συνέχιση/ υλοποίηση έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας με*

	υλοποίηση παρεμβάσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον. *<u>Ειδικός Στόχος</u>* *Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.*
Άξονας Προτεραιότητας 8 (ΕΤΠΑ) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας	*Ο ΑΠ 8 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 7, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.*
Άξονας Προτεραιότητας 9 (Ταμείο Συνοχής) – Τεχνική Βοήθεια	*Στον Άξονα περιλαμβάνονται δράσεις που στοχεύουν στην έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων που πρόκειται να υλοποιηθούν από το Πρόγραμμα, στην αποτελεσματική υλοποίησή τους μέσω της παροχής τεχνικών συμβουλευτικών υπηρεσιών, στην στήριξη των εμπλεκόμενων στο Πρόγραμμα Υπουργείων και των Υπηρεσιών τους (Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), στην στήριξη των Φορέων-Δικαιούχων στο πλαίσιο των δράσεων που πρόκειται να υλοποιήσουν, στην αποτελεσματική πληροφόρηση του κοινού – των δυνητικών δικαιούχων - των κοινωνικών εταίρων - των επιχειρήσεων, και στη διάχυση των καλών πρακτικών αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους.*
Άξονας Προτεραιότητας 10 (ΕΤΠΑ) – Τεχνική Βοήθεια	*Ο ΑΠ 10 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 9, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.*

<u>Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών [2014-2025]</u>

Πίνακας 1.10: Σύνοψη Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών [2014-2025]

Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών [2014-2025]	
Σύνοψη:	Το ΣΠΕΜ, καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας για την περίοδο 2014 - 2025, εκπονήθηκε υπό την ευθύνη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (ΕΔΑ Μεταφορών) ως Αρχής Σχεδιασμού και εγκρίθηκε με τη με αρ. 2031/Φ.97/28.11.2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υπ.Υ.Με.Δι. Η 1η αναθεωρημένη έκδοση του ΣΠΕΜ 2014 -2025, εκπονήθηκε υπό την ευθύνη της Επιτελικής Δομής ΕΣΠΑ Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΕΔΥΜΕΤ/ΥΠΥΜΕ) και εγκρίθηκε με τη με αρ. πρωτ. ΕΔΥΜΕΤ 783 /07.06.2019 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η 1η αναθεώρηση του ΣΠΕΜ παρουσιάζει την πορεία εφαρμογής του (μετά την παρέλευση τριετίας από την έναρξη της εφαρμογής του) και περιλαμβάνει κατάλληλες προσαρμογές των δράσεων, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τρόπο ώστε να καλύπτονται κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα: • Αποτύπωση της πορείας εφαρμογής των έργων του ΣΠΕΜ με επίκαιρα χρονοδιαγράμματα, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν αναθεωρήσεις. • Επικαιροποίηση των προτεραιοτήτων πολιτικής του ΣΠΕΜ όπου κρίθηκε απαραίτητο, ώστε να εκφραστεί η τρέχουσα πολιτική του ΥΠΥΜΕ • Ένταξη έργων εθνικής ή/και περιφερειακής εμβέλειας, τα οποία έχουν ήδη κριθεί

	απαραίτητα από τους συναρμόδιους φορείς σε στρατηγικό επίπεδο ή/και ένταξη νέων έργων, που ζητήθηκαν και καλύπτουν τα σχετικά κριτήρια.
Έτος Εκπόνησης:	2019 (1η Αναθεώρηση)
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ)

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα ΔΕΔ-Μ.	
Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας.	
Ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας, μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.	*Λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων.* *Ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών στους ήδη υπάρχοντες λιμένες και αεροδρόμια για την ενδυνάμωση των συνδυασμένων μεταφορών και σύνδεση αυτών με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.* *Διαμόρφωση ολοκληρωμένου πλαισίου εξυπηρέτησης των κατοίκων των νησιών μέσα από τη διερεύνηση στοχευμένων λύσεων (μεταφορικό ισοδύναμο, ενδεχόμενη αναμόρφωση δικτύου ακτοπλοΐας με λύσεις hub & spoke κλπ.).* *Βελτίωση της σύνδεσης της ενδοχώρας κάθε Περιφέρειας με τα εθνικά και διεθνή εμπορικά, παραγωγικά και αστικά κέντρα.* *Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.* *Μείωση χρόνου μετακίνησης των ευπαθών γεωργικών προϊόντων.*
Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης.	
Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προαγωγή βιώσιμης αστικής κινητικότητας.	*Λήψη μέτρων με στόχο τη μείωση της συνολικά χρησιμοποιούμενης ενέργειας στις μεταφορές και την προώθηση πηγών ενέργειας που συνδέονται με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές άνθρακα.* *Εφαρμογή του εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών (ΚΥΑ οικ.77226/1/2017 - ΦΕΚ 3824/Β/31-10-2017).* *Ολοκλήρωση ηλεκτροκίνησης στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και εισαγωγή της στο μέγιστο εφικτό βαθμό*

	και στο αναλυτικό δίκτυο. *Περιβαλλοντική βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας.* *Λήψη μέτρων και πραγματοποίηση επενδύσεων στα αεροδρόμια της χώρας για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία τους, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία από τον θόρυβο.* *Προώθηση επενδύσεων αστικών μαζικών μεταφορών.* *Διαμόρφωση πρόσφορων συνδέσεων με ΜΜΜ μεταξύ των αστικών πληθυσμιακών συγκεντρώσεων και των χώρων συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων, σε συνάρτηση και με τις ευρύτερες εξελίξεις σε επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές (λιμένες, εμπορευματικά κέντρα κλπ).* *Δράσεις και έργα υποστήριξης μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο στα (μεγάλα ιδίως) αστικά συγκροτήματα.* *Ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στη χωροθέτηση εγκαταστάσεων.*
Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ, Intelligent Transport Systems / ITS) και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα.	*Ανάπτυξη συστημάτων για την παροχή πληροφοριών σε απευθείας σύνδεση και σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους εμπλεκόμενους στη μεταφορική διαδικασία.* *Συντονισμός υπηρεσιών μεταξύ όλων των επιβατικών μέσων* *μεταφορών.*
Διασφάλιση της χωρικής συνοχής, μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών.	*Άρση της απομόνωσης και ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ορεινές, παραμεθόριες, απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών (λιμένων, αεροδρομίων,* *Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μεταφορών των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ).*

Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025

Πίνακας 1.11: Σύνοψη Εθνικής Στρατηγικής Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών [2015-2025]

Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025	
Σύνοψη:	Τον Οκτώβριο 2012, εκδόθηκε «Σχέδιο Δράσης για τιςΕυφυείς Μεταφορές στην Ελλάδα» από το Υπουργείο Ανάπτυξης,Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών, κατ' εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, η οποία προβλέπει την σύνταξη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την διευκόλυνση της ανάπτυξης των εφαρμογών ΕΣΜ. Στο κείμενο αυτό παρουσιάζονται οι μέχρι τότε υλοποιημένες δράσεις ΕΣΜ στη χώρα οργανωμένες σε 4 τομείς προτεραιότητας:

	I. Βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις. II. Αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών. III. Εφαρμογές ITS σχετικά με την οδική ασφάλεια και την προστασία. IV. Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή μεταφορών. Σε συνέχεια αυτού το 2015 εκδόθηκε ένα δεύτερο κείμενο με τίτλο «Εθνική Στρατηγική Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών» το οποίο υλοποιεί κατ' ουσία την προβλεπόμενη στο Σχέδιο Δράσης του 2012 Εθνική Στρατηγική, παρέχοντας κατευθύνσεις για την εφαρμογή των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στην Ελλάδα.
Έτος Εκπόνησης:	2015
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Όραμα: «Ας φανταστούμε ένα μεταφορικό σύστημα όπου τα ατυχήματα είναι σπάνια, η κυκλοφορία ρέει ομαλά, ακόμη και κατά τις ώρες αιχμής, οι χρόνο ταξιδίου είναι αξιόπιστοι, η πληροφόρηση για τις μετακινήσεις είναι παντού διαθέσιμη, εύκολα προσβάσιμη και ακριβής, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η σπατάλη καυσίμου λόγω συμφόρησης ανήκουν στο παρελθόν.	-
Οδική Ασφάλεια – Μείωση Τροχαίων Ατυχημάτων	-
Ανάπτυξη εφαρμογών ITS για τη σύνδεση με αγροτικές, απομακρυσμένες και νησιώτικες περιοχές (Rural ITS)	-
Πληροφόρηση & Σχεδιασμός Πολυτροπικών Επιβατικών Μετακινήσεων	-
Ενημέρωση επιβατών στα κέντρα αστικής κινητικότητας	-
Ενοποιημένα συστήματα πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών σε αστικό και υπεραστικό / διεθνές επίπεδο	-
Ενίσχυση της έρευνας και της επιχειρηματικότητας	-

1.2.3. Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών θα παρουσιαστούν συνοπτικά με τη μορφή του παρακάτω Πίνακα σύμφωνα με τα οριζόμενα σε προηγούμενο παραδοτέο.

Πίνακας 1.12: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου

Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Για κάθε ένα από τα πεδία του παραπάνω Πίνακα ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του Σχεδίου, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]

Πίνακας 1.13: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε στις 17.12.2014 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελεί το βασικό προγραμματικό και χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο υποστηρίζει την αναπτυξιακή πολιτική στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την περίοδο 2014-2020. Το εγκεκριμένο πρόγραμμα έχει συνολικό προϋπολογισμό 947,1 εκ. ευρώ. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση των αναγκών και προβλημάτων καθώς και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και πλεονεκτημάτων της περιφέρειας για την ανάδειξή της σε δυναμικό ανταγωνιστικό πόλο διεθνούς εμβελείας. Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για την προγραμματική περίοδο 2014- 2020 είναι: *«Η ανάδειξη της Κεντρικής Μακεδονίας σε δυναμικό αναπτυξιακό πόλο διεθνούς εμβέλειας με διακριτή ταυτότητα, ανταγωνιστική και καινοτόμο παραγωγική βάση, ποιοτικό περιβάλλον, ισχυρή κοινωνική και χωρική συνοχή».*
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας Προτεραιότητας 1, Περιβάλλον και ποιότητα ζωής: Στον πλαίσιο του συγκεκριμένου άξονα	*Ειδικότερα, ο συγκεκριμένος άξονας περιέχει παρεμβάσεις που αφορούν ενδεικτικά:*

συμπεριλαμβάνονται μέτρα και δράσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τη βελτίωση των περιφερειακών υποδομών, την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας	*τη διαχείριση των αποβλήτων,* *την αειφόρο διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων,* *την εξασφάλιση ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών και προϊόντων,* *τη βελτίωση του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών συνθηκών,* *τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ανάπλαση των υφιστάμενων τοπικών υποδομών,* *τον εκσυγχρονισμό των υποδομών προσπελασιμότητας και την αναβάθμιση δικτύων μεταφορών,* *την προώθηση νέων ενεργειακών τεχνολογιών.*

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 1.14: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 485 Δ /20-08-2020) στοχεύει: • Στην προώθηση του διεθνούς και διαπεριφερειακού ρόλου της Κεντρικής Μακεδονίας, μέσω κατάλληλων χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, καθοριστική σημασία έχει η ενίσχυση του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης, με παράλληλη ανάδειξη του διακριτού ρόλου των λοιπών αστικών κέντρων της Περιφέρειας. • Στην προώθηση της εδαφικής συνοχής της Περιφέρειας, και στο πλαίσιο αυτό στον περιορισμό των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων και την ενίσχυση της χωρικής ολοκλήρωσης, ενδο- και δια- περιφερειακά. • Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, και την συμβολή των χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. • Στην προστασία, αξιοποίηση και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων της Περιφέρειας. • Στην ενσωμάτωση της προστασίας του φυσικού και αγροτικού περιβάλλοντος και του τοπίου σε όλες τις επιμέρους πολιτικές με χωρική διάσταση, και τη σταθμισμένη παράλληλη επίτευξη του παρόντος με τους προηγούμενους γενικούς στόχους. • Στον χωρικό συντονισμό των πολιτικών και προγραμμάτων εθνικού και περιφερειακού επιπέδου που επηρεάζουν τον περιφερειακό χώρο. • Στο συντονισμό και καθοδήγηση των υποκείμενων χωρικών σχεδίων και των αδειοδοτικών διαδικασιών με χωρική διάσταση.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας/ ΥΠΕΚΑ

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ανάκτηση του επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας σαφώς άνω του 75% του μέσου όρου της ΕΕ, στόχος δύσκολος γιατί ισοδυναμεί με ανατροπή των τάσεων, αλλά που αποτελεί βασική πολιτική επιλογή. Ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού μέσα από στοχευμένες επενδύσεις που αξιοποιούν τα συγκριτικά και ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα, με υιοθέτηση και αξιοποίηση καινοτομίας και με αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της. Ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός των επιχειρηματικών υποδομών και αξιοποίηση όλων των μεγάλων έργων υποδομής που υλοποιούνται. Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και διασύνδεση των επιχειρήσεων της Περιφέρειας με ολοκληρωμένα διεθνή συστήματα παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών, σε κάθε τομέα, ώστε να οδηγηθεί σε κλαδική και τεχνολογική ολοκλήρωση και σε αναβάθμιση του παραγωγικού της συστήματος. Απεξάρτηση του αγροτικού τομέα από τις ενισχύσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών και αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας και των δυνατοτήτων της νέας ΚΑΠ. Ανάδυση τομέων και δικτύων στη βιομηχανία και αντιστροφή της αποβιομηχάνισης, μέσα από την αναβάθμισή της προς κλάδους υψηλότερης προστιθέμενης αξίας, αναβάθμιση των «παραδοσιακών» κλάδων προς υψηλότερη προστιθέμενη αξία και δημιουργία προϋποθέσεων για σχηματισμό μιας κατά το δυνατόν ολοκληρωμένης κλαδικής διάρθρωσης της βιομηχανίας της Περιφέρειας, με ισχυρή συνιστώσα 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης. Επικέντρωση του τουρισμού στην υψηλής ποιότητας ζήτηση μέσα από την ποιοτική αναβάθμιση (εμπλουτισμός - διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος, σύνδεσή του με δίκτυα «εναλλακτικού» τουρισμού, άμβλυνση της εποχικότητας, σύνδεση με τον πολιτισμό και τους περιβαλλοντικούς πόρους). Ένταξη εμπορίου και συνοδευτικών υπηρεσιών στο παραγωγικό σύστημα, με επέκταση των δικτυώσεων βιομηχανίας - εμπορίου - υπηρεσιών και με ενίσχυση των προωθητικών υπηρεσιών προς επιχειρήσεις και των υπηρεσιών ανάπτυξης-υιοθέτησης καινοτομίας. Ενδυνάμωση του ρόλου της Περιφέρειας στον ενεργειακό	*Κατ' αντιστοιχία, οι προοπτικές και στόχοι για το χωρικό αναπτυξιακό πρότυπο είναι:* *Μεγαλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης (σε διεθνή και εθνική κλίμακα).* *Ανάδειξη του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών, και ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας ως πύλης εισόδου των Βαλκανίων.* *Αναμόρφωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, με συμβατότητα με το λοιπό χωρικό σχεδιασμό.* *Αξιοποίηση της τάσης επιστροφής στη γεωργία και αναδιάρθρωσή της προς την κατεύθυνση της εξωστρεφούς και πολυλειτουργικής βιώσιμης γεωργίας.* *Ανασυγκρότηση της μεταποίησης και ανάδειξη δυναμικών τομέων και δικτυώσεων/σχηματισμών.* *Περαιτέρω αξιοποίηση ορυκτών και ενεργειακών πόρων, ιδίως για ορυκτούς πόρους εθνικής σημασίας.* *Ανάπτυξη νέων και βελτιστοποίηση υφιστάμενων μορφών τουρισμού και διασύνδεση τους με το κυρίαρχο πρότυπο* *Αναπροσανατολισμός των χωρικών σχεδίων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης.* *Προστασία και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού πλεονεκτήματος με βάση τη βελτιστοποίηση του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού αποτελέσματος.*

χάρτη μέσω της υλοποίησης των μεγάλων ενεργειακών έργων και αξιοποίησης τους με παράλληλα έργα και υπηρεσίες. Προστασία της βιοποικιλότητας και ενίσχυση των οικοσυστημικών υπηρεσιών που συνδέονται με την τοπική απασχόληση και οικονομία με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον.	
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος Κατευθύνσεις για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης Κατευθύνσεις για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης	*<u>Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος.</u>* *Αντικατάσταση των προτύπων μετακίνησης στις αστικές περιοχές και ανάπτυξη βιώσιμων και λειτουργικών ΜΜΕ. Για την εξειδίκευση μέτρων θα πρέπει να εκπονηθούν μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας και μελέτες προστασίας από τον θόρυβο σε όλες τις πόλεις της Περιφέρειας, άνω των 25.000 κατοίκων.* *<u>Κατευθύνσεις για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης</u>* *Διασφάλιση της μη λειτουργίας παράνομων ή μη ελεγχόμενων ως προς την τήρηση αυστηρών όρων προστασίας δραστηριοτήτων αναψυχής (μπιτς-μπαρ, αναψυκτήρια, υπαίθρια καφέ) στις προστατευόμενες υγροτοπικές περιοχές στην τουριστική ζώνη της Χαλκιδικής - Θερμαϊκού (Αγ. Μάμας, Έλη Φώκιας, Επανομή, Αλ. Κίτρους) καθώς και καθορισμός συγκεκριμένων κανόνων και περιορισμών για την πρόσβαση πεζών και οχημάτων προκειμένου να μην προκαλείται υποβάθμιση τους.* *Κατά την εκπόνηση υποκείμενων χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων και εφαρμογών, να προβλέπονται τα εξής, σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτόκολλου για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου.* *Ο προσδιορισμός και οριοθέτηση, εκτός των προστατευόμενων ζωνών, ανοικτών περιοχών στις οποίες η αστική ανάπτυξη και άλλες δραστηριότητες είναι περιορισμένες ή, όπου είναι απαραίτητο, απαγορευμένες.* *Ο περιορισμός της γραμμικής επέκτασης της αστικής ανάπτυξης και της δημιουργίας νέας υποδομής μεταφορών κατά μήκος της ακτής.* *Η ενθάρρυνση του αειφόρου παράκτιου τουρισμού με τον οποίο διατηρούνται τα παράκτια οικοσυστήματα, οι φυσικοί πόροι, η πολιτιστική κληρονομιά και τα τοπία.* *Η λήψη των απαραίτητων μέτρων για να ρυθμιστούν ή, εάν είναι απαραίτητο, να απαγορευθούν οι δραστηριότητες που μπορούν να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στους υγροτόπους και τις εκβολές ποταμών και ρεμάτων.* *<u>Κατευθύνσεις για την Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης</u>*

Κατά προτεραιότητα προώθηση και εφαρμογή στον κεντρικό αστικό πυρήνα της ειδικών παρεμβάσεων, όπως ΣΟΑΠ ή αναπλάσεις και αναμορφώσεις, με απώτερο στόχο την επανάκτηση της ελκυστικότητας του αστικού χώρου ως χώρου κατοικίας και ζωής. Στο πλαίσιο αυτό, προτεραιότητα έχουν η αξιοποίηση των ιστορικών αγορών του κέντρου της πόλης και του παράκτιου μετώπου.

Κατά προτεραιότητα προώθηση και εφαρμογή ειδικής ρύθμισης (πλήρους κανονιστικού πλαισίου) στο σύνολο των ενδιάμεσων, εκτός σχεδίου, περιοχών κεντρικών λειτουργιών της Χωρικής Ενότητας, μεταξύ του κεντρικού αστικού πυρήνα και των περιμετρικών αστικών συγκεντρώσεων (από Πυλαία έως Θέρμη και έως Περαία-Αγία Τριάδα-Μηχανιώνα), με σκοπό την επιβολή ειδικών όρων, μορφολογικών κανόνων δόμησης, και ρυθμίσεων για την κατ' ελάχιστον εξασφάλιση υποδομών κυκλοφορίας, τεχνικών υποδομών και φύτευσης. Η ιδιωτική πολεοδόμηση θα πρέπει να ενθαρρυνθεί στο σύνολο της περιοχής.

Στρατηγικός ανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου, από την περιοχή του Εθνικού Πάρκου έως και την Επανομή, με σκοπό την προστασία του, την αποκατάσταση και ανάδειξή του, την εξασφάλιση της συνέχειας και προσβασιμότητάς του, και με μέριμνα για τη μη διατάραξη της φυσικής ακτογραμμής. Προώθηση επιμέρους πολεοδομικού χαρακτήρα παρεμβάσεων (ανάπλασης ή/και αναμόρφωσης) μεταξύ Καλαμαριάς και περιοχής αεροδρομίου για τη δημιουργία ζώνης πρασίνου και ήπιας αναψυχής. Μέριμνα για τη διατήρηση ναυταθλητικών δραστηριοτήτων ή/και σχετικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως η ναυπηγοεπισκευή αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής, στη χερσαία ή θαλάσσια ζώνη, με σεβασμό στο οικοσύστημα του Θερμαϊκού κόλπου.

Προώθηση μεγάλων εμβληματικών αναπλάσεων που θα συνδυάζουν, κατά περίπτωση, κοινωφελείς λειτουργίες, πολιτιστικές λειτουργίες, χώρους σε κοινή χρήση, και ενδεχομένως και άλλες δραστηριότητες, όπως η ανάπλαση της ΔΕΘ σε συνδυασμό με τη διατήρηση της εκθεσιακής δραστηριότητας, η δημιουργία Μουσείου Ολοκαυτώματος σε χώρο συνδεόμενο με την ιστορική μνήμη (π.χ. Σιδηροδρομικός Σταθμός) , και η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης.

Ενιαίος πολεοδομικός ανασχεδιασμός των δυτικών περιοχών της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, με σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας του αστικού ιστού και την εξασφάλιση κεντρικών λειτουργιών και ελεύθερων δημόσιων χώρων, σε συνδυασμό με τοπικές αναπλάσεις, περιμετρικά, για την προστασία των οικιστικών εκτάσεων.

Κατά προτεραιότητα ανάδειξη και ένταξη στο αστικό

	περιαστικό περιβάλλον των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και μνημείων, κατά προτίμηση σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό των ελεύθερων χώρων (υπαρχόντων και νέων όπως είναι τα παραχωρημένα Στρατόπεδα) και των χώρων πρασίνου. *Ενιαίος φυσικός σχεδιασμός και ανασύνταξη των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου εντός της ΜΠΘ και σύνδεσή τους με τους χώρους προστασίας φυσικού περιβάλλοντος στις όμορες ζώνες. Στο πλαίσιο αυτό, προωθούνται επιμέρους παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση: α) της θεσμοθέτησης, προστασίας και διαχείρισης του περιαστικού δάσους (Σέιχ-Σου), β) της τοπικής, περιβαλλοντικής εξυγίανσης και της ανάδειξης όλων των ρεμάτων, ως στοιχείου διατήρησης της αστικής οικολογίας.* *Χωροθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικής εγκατάστασης για την εξυπηρέτηση της Βόρειας Ελλάδας και της ευρύτερης περιοχής της.* *Ενδυνάμωση της σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τα δύο (2) Εθνικά Πάρκα της Περιφερειακής Ενότητας και των Εθνικών Πάρκων στην Περιφέρεια, αλλά και ανάδειξη αυτών ως περιοχών έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος και πρωτογενούς παραγωγής. Γενικότερα, εφαρμογή πολιτικής πρασίνου ως πολιτική πρώτης προτεραιότητας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και του φαινομένου της αστικής νησίδας θερμότητας, από το τοπικό, έως το αστικό/μητροπολιτικό/περιφερειακό επίπεδο.* *Λαμβανομένης υπόψη της ύπαρξης πολλών Δήμων εντός της ΜΠΘ, είναι αναγκαία η πρόβλεψη ειδικού σχεδιαστικού εργαλείου για το συντονισμό των επιμέρους σχεδίων του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού.* *Η εκπόνηση - υλοποίηση γενικής μελέτης κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής αναδιοργάνωσης στο σύνολο της ΜΠΘ.* *Κεντρικός στόχος θα πρέπει να είναι η ενίσχυση του ρόλου ήπιων μέσων μεταφοράς και των βιώσιμων εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (με πύκνωση, βελτίωση και δημιουργία αποκλειστικών διαδρόμων των σχετικών δικτύων εναλλακτικών μέσων) και ο περιορισμός της χρήσης των Ι.Χ. ώστε ο κυκλοφοριακός φόρτος στο οδικό δίκτυο να βρίσκεται εντός της ικανότητάς του.* *Στα πλαίσια της ενίσχυσης των ήπιων μέσων, προώθηση της ολοκλήρωσης της κατασκευής του μετρό, ταυτόχρονα με την εξέταση της σκοπιμότητας δημιουργίας νέων μέσων: (δημιουργία τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία, σύστημα λεωφορειοδρόμων (BRT, «bus rapid transit»).* *Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης σε άμεση σύνδεση με τον επιθυμητό στόχο κυκλοφοριακής φόρτισης*

	του οδικού δικτύου και κατανομής της ζήτησης μετακινήσεων στα μέσα ώστε να αποτελεί ένα μέσο ελέγχου της κυκλοφοριακής φόρτισης των δικτύων. *Ενθάρρυνση της κατασκευής χώρων στάθμευσης στους κόμβους των δικτύων των εναλλακτικών μέσων.* *Κατάστρωση και προώθηση ειδικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.* *Οργάνωση της διανομής και τροφοδοσίας εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις της στη διεξαγωγή της γενικής κυκλοφορίας στα δίκτυα. Ταυτόχρονα, μελέτη και ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς εμπορευμάτων για τη μείωση της κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των αστικών περιοχών.* *Κάλυψη των σημαντικών ελλείψεων σε έργα υποδομής: κάλυψη της ελλειμματικής σιδηροδρομικής και οδικής σύνδεσης του λιμένος Θεσσαλονίκης, κάλυψη σύνδεσης του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης με μέσο σταθερής τροχιάς.* *Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την πληροφόρηση των χρηστών του μεταφορικού συστήματος και ενίσχυση των δυνατοτήτων παρέμβασης μηχανισμών και κέντρων ελέγχου για τη διαχείριση της καθημερινής κυκλοφορίας και των έκτακτων γεγονότων.*

1.2.4. Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών θα παρουσιαστούν συνοπτικά με τη μορφή του παρακάτω Πίνακα σύμφωνα με τα οριζόμενα σε προηγούμενο παραδοτέο.

Πίνακας 1.15: Εργαλείο Σύνοψης Μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Για κάθε ένα από τα πεδία του παραπάνω Πίνακα ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του Σχεδίου, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014)

Πίνακας 1.16: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014)	
Σύνοψη:	Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης εκπονήθηκε από το ΣΑΣΘ τον Απρίλιο του 2014 και αποτελεί ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο για βιώσιμες αστικές μεταφορές και αποτελεί το πρώτο του είδους του στην Ελλάδα, βασισμένο σε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ΣΒΑΚ για τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης αναγνωρίζει τις δημόσιες συγκοινωνίες ως το βασικό πυλώνα για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης.
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	ΣΑΣΘ

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Στη Θεσσαλονίκη αξίζει ένα σύγχρονο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών που θα συνδέσει τους ανθρώπους με την πόλη. Η σύνδεση με την πόλη δεν περιορίζεται στην παροχή άνετης, γρήγορης, ασφαλούς και προσιτής μετακίνησης, αλλά επεκτείνεται στην διασφάλιση υψηλής ποιότητας στο φυσικό, δομημένο και κοινωνικό περιβάλλον. Οι αστικές μεταφορές αποτελούν προϊόν συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων υπό τον συντονισμό ενός Ενιαίου Φορέα Μεταφορών & Κινητικότητας που σχετίζονται με την πόλη με στόχο ένα ενιαίο σύστημα αστικών και περιαστικών μεταφορών & μετακινήσεων που να συνδέει πολίτες, δραστηριότητες και περιοχές με τρόπους που να στηρίζουν την οικονομία, το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής με αναβάθμιση της λειτουργίας και της εικόνας της πόλης	<u>Μέτρα:</u> *Ενιαίο και Ευφυές Σύστημα Κομίστρου.* *Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT).* *Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ.* *Προώθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ.* *Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης, αναδιάρθρωση των στάσεων και πληροφόρηση χρηστών.* *Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό.* *Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (Flexible Transport Systems) & Ταξί.*

	Ενιαία πολιτική στάθμευσης. *Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου.* *Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων.* *Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων.* *Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και Έλεγχος Οδικής Πρόσβασης.*

Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης

Πίνακας 1.17: Σύνοψη Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης

Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης	
Σύνοψη:	Η ΣΒΑΑ της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης εγκρίθηκε στις 26/06/2017 από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (ΕΥΔ) του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Εν συνεχεία, ορίστηκε η Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης ως Ενδιάμεσος Φορέας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κεντρική Μακεδονία» 2014-2020 με την υπ' αρ. απόφαση 3411 (ΦΕΚ 2457/ Β' / 19.07.2017), με την οποία της ανατέθηκαν καθήκοντα και αρμοδιότητες για την αξιολόγηση και επιλογή των Πράξεων της ΣΒΑΑ. Η Στρατηγική Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της Θεσσαλονίκης, είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την αειφόρο αστική ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης για την περίοδο 2014-2020, η οποία χρηματοδοτείται από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020 της Κεντρικής Μακεδονίας με συνολικό προϋπολογισμό περίπου 84,3 εκατ. Ευρώ, από τα οποία τα 68,3 εκατ. Ευρώ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και 16 εκατ. Ευρώ από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Σημαντικό επίτευγμα της ΣΒΑΑ αποτελεί η εγκατάσταση ενός μοντέλου μητροπολιτικής διοίκησης με την συνεργασία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και πιο συγκεκριμένα της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης και των Δήμων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
Έτος Εκπόνησης:	2017
Επισπεύδων Φορέας	Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης

Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας 3: Θεσσαλονίκη πράσινη και ανθεκτική	<u>Ειδικός στόχος</u> *Ειδικός Στόχος 3.2. Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και μικροκλίματος (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 6e).* <u>Κατηγορίες Παρέμβασης</u> *3.2.1 Αποκατάσταση - αξιοποίηση αποδεσμευμένων από οχλούσες χρήσεις ελεύθερων χώρων για ενίσχυση αστικού πρασίνου και προώθηση δημιουργίας χώρων μητροπολιτικού πρασίνου.* *3.2.2 Δημιουργία - αναβάθμιση πυρήνων πρασίνου επιπέδου Πολεοδομικής ενότητας ή/ και Πράσινων διαδρόμων.*

	3.2.3 Αναβάθμιση πυρήνων τοπικού αστικού πρασίνου. *3.2.4 Έργα για Πράσινα Δώματα και Κάθετους Κήπους.* *3.2.5 Ενίσχυση οικολογικής συνείδησης κατοίκων και προώθηση περιβαλλοντικού εθελοντισμού.* Ειδικός στόχος *Ειδικός Στόχος 3.3. Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 4e).* Κατηγορίες Παρέμβασης: *3.3.1 Δράσεις για πολυτροπικές αστικές μεταφορές και προώθησή τους.* *3.3.2 Ανάπτυξη συστήματος ποδηλατοδρόμων.* *3.3.3 Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων διαχείρισης κινητικότητας.*
Άξονας 4.: Θεσσαλονίκη αποτελεσματική	Ειδικός στόχος *Ειδικός Στόχος 4.2. Ενδυνάμωση της Δημόσιας Διοίκησης και των Δημόσιων Υπηρεσιών (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 6e).* Κατηγορίες Παρέμβασης: *4.2.1 Συστήματα ενίσχυσης δημόσιας διακυβέρνησης.* *4.2.2 Ενίσχυση δικτύων παρακολούθησης και παρατηρητηρίων αστικών προκλήσεων.*

1.2.5. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου

Το περιεχόμενο των σχεδίων/ μελετών για την περιοχή παρέμβασης αναλύεται και ομαδοποιείται στις ακόλουθες τρεις (3) ενότητες (**Πίνακας 1.18**):

(1) Ταυτότητα Μελέτης,

(2) Περιεχόμενο Μελέτης και

(3) Πλαίσιο Αξιολόγησης

Πίνακας 1.18: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού στην περιοχή παρέμβασης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	
	2	Τίτλος	
	3	Αντικείμενο	

	4	Έτος εκπόνησης	
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	
	3	Ταυτότητα δεδομένων	
	4	Συμπεράσματα μελέτης	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	
	8	Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΊΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	

Για κάθε ένα από τα πεδία του παραπάνω Πίνακα ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Ταυτότητα Μελέτης:**
    - Κατηγορία: Η γενική κατηγορία στην οποία εντάσσεται το έγγραφο (π.χ. στρατηγικό σχέδιο, τεχνική μελέτη, δημοτική απόφαση κ.λπ.).
    - Τίτλος: Ο τίτλος της μελέτης (αναλυτικά).
    - Αντικείμενο: Το αντικείμενο το οποίο εξετάζει το έγγραφο (π.χ. μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, περιβάλλον κ.λπ.).
    - Έτος εκπόνησης: Έτος εκπόνησης και διάρκεια υλοποίησης.
    - Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής: Η γεωγραφική περιοχή, η οποία εξετάζεται και στην οποία εφαρμόζονται οι προτεινόμενες δράσεις.

- **Περιεχόμενο Μελέτης:**
    - Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης: Το πλαίσιο εντός του οποίου λήφθηκε η απόφαση για την εκπόνηση της μελέτης (π.χ. ανήκει σε ένα γενικότερο σχεδιασμό του αντίστοιχου φορέα; ποιες ήταν οι ανάγκες που διατυπώνονται για την υλοποίηση της μελέτης).
    - Μέθοδοι/εργαλεία υλοποίησης: Περιληπτική αναφορά των σταδίων της μεθοδολογίας/ροής εκπόνησης της μελέτης καθώς και αναφορά των εργαλείων που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση (π.χ. έρευνες, λογισμικά κ.λπ.).
    - Ταυτότητα δεδομένων: Αναφορά δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν για τις ανάγκες της μελέτης. Περιγραφή της διαδικασίας των μετρήσεων, όπου

διενεργήθηκαν. Περιγραφή των αντικειμένων των δεδομένων και των χρονικών περιόδων που αυτά αναφέρονται, καθώς και των περιοχών/ζωνών λήψης τους.

- Συμπεράσματα μελέτης: Περίληψη συμπερασμάτων μελέτης.
- Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι: Περίληψη των προτεινόμενων δράσεων/παρεμβάσεων της μελέτης ή/και των στόχων που θέτει.
- Χρηματοδότηση παρεμβάσεων: Αναφορά διαδικασίας χρηματοδότησης και προτεινόμενων πηγών χρηματοδότησης.
- Δίκτυο εμπλεκομένων: Αναφορά φορέων και των αντικειμένων ενασχόλησής τους, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης της μελέτης.
- Στάδιο υλοποίησης: Καταγραφή δράσεων οι οποίες έχουν υλοποιηθεί έως τη χρονική στιγμή συμπλήρωσης του Πίνακα. Αναφορά αιτιών που ευθύνονται για την πιθανή καθυστέρηση στην υλοποίηση της μελέτης.

- **Πλαίσιο Αξιολόγησης:**

  - Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης: Αξιολόγηση των συμπερασμάτων/ δράσεων της μελέτης και τεκμηριωμένη διαπίστωση αναφορικά με τη συμφωνία αυτών με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
  - Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων: Διαπίστωση του βαθμού στον οποίο οι προτεινόμενοι στόχοι/παρεμβάσεις συμφωνούν/διαφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.
  - Αξιοποίηση δεδομένων: Καταγραφή δεδομένων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Ελευθέριου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.19: Επισκόπηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Ελευθέριου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Ελευθέριου Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Η αποτύπωση των συνολικών εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και η πρόταση μέτρων για την μείωσή τους ώστε ο Δήμος να συμβάλει στην επίτευξη της ενεργειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να λειτουργεί ως καλό παράδειγμα για τους δημότες.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2014
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Ελευθέριου Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ΣΥΜΦΩΝΟ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ (ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ) για μείωση εκπομπών CO_2 κατά 20% μέχρι το 2020, αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και προώθηση των ΑΠΕ.

	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	Υπολογισμός του αποτυπώματος του διοξειδίου του άνθρακα του Κορδελιού-Ευόσμου με έτος αναφοράς το 2010 και με την χρήση πρότυπων συντελεστών εκπομπών σύμφωνα με τις αρχές της IPCC. Συλλογή στοιχείων για την ολική απογραφή της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων CO2 στους εξής τομείς: δημοτικά κτίρια, τριτογενής τομέας, κατοικίες, δημοτικός φωτισμός, μεταφορές και παραγωγή τοπικής ενέργειας από ΑΠΕ Σχεδιασμός μέτρων για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών CO_2 μέχρι το 2020. Σύσταση Ενεργειακού Γραφείου για τον συντονισμό, υλοποίηση και παρακολούθηση του ΣΔΑΕ, την εξεύρεση χρηματοδότησης από προγράμματα και προσκλήσεις και την υποστήριξη στην υποβολή των σχετικών προτάσεων. Επιπλέον, το Ενεργειακό Γραφείο θα παρέχει πληροφόρηση στους πολίτες και στις επιχειρήσεις σε θέματα σχετικά με συστήματα εξοικονόμησης και διαχείρισης ενέργειας, χρήσης ΑΠΕ, για χρηματοδοτικά εργαλεία καθώς και για δράσεις ευαισθητοποίησης της τοπικής κοινωνίας για θέματα σχετικά με την κατανάλωση ενέργειας.
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δημογραφικά και οικονομικά δεδομένα. Περιβαλλοντικά δεδομένα. Χρήσεις Γης. Κλιματικά δεδομένα. Δεδομένα μεταφορικών δικτύων και υποδομών (οδικό δίκτυο, σιδηρόδρομος, ΜΜΜ, στάθμευση, κυκλοφοριακά δεδομένα, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης). Δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρική ενέργεια, καύσιμα. Κτιριακό απόθεμα. Κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές ρύπων ανά τομέα δραστηριότητας.
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Οι κυριότερες πηγές εκπομπών CO_2 και οι βασικές μορφές ενέργειας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου είναι η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και πετρελαίου σε κτίρια κατοικιών και στα κτίρια τριτογενούς τομέα και η κατανάλωση βενζίνης στις ιδιωτικές εμπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου αυτές αποτελούν και τις κύριες κατηγορίες χρήσεων γης στις οποίες θα πρέπει να κατευθυνθούν οι δράσεις του ΣΔΑΕ.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	<u>Στόχοι:</u> Βελτίωση του τρόπου διαχείρισης της ενέργειας σε τοπικό επίπεδο μέσα από έναν ολοκληρωμένο ενεργειακό σχεδιασμό σε επίπεδο Δήμου ώστε να επιτυγχάνεται η μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων, η δημιουργία ευνοϊκότερου αστικού περιβάλλοντος και η αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης, η ευαισθητοποίηση και αλλαγή της συμπεριφοράς των πολιτικών για την αποδοτική χρήση της ενέργειας. Αναδρομική θερμομόνωση υφιστάμενων κτιρίων και αντικατάσταση κουφωμάτων και λοιπές παρεμβάσεις Συντήρηση και σωστή ρύθμιση και τοποθέτηση θερμοστατικών αυτοματισμών και

			ρυθμιστικών διατάξεων όπου απαιτείται καθώς και αντικατάσταση καυστήρων και καθαρισμός και συντήρηση λεβητών. Σύνδεση ιδιωτικών κατοικιών με δίκτυο φυσικού αερίου Ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για τη βελτίωση της ενεργειακής συμπεριφοράς τους και την ορθολογική χρήση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και του εξοπλισμού γραφείων με στόχο την μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας. Βιοκλιματικές αναπλάσεις (δενδροφυτεύσεις, χρήση ψυχρών υλικών κ.α.) δημόσιων ανοιχτών χώρων Δημιουργία Ενεργειακού Γραφείου με σκοπό: - την ενημέρωση των πολιτών για θέματα σχετικά με την ενέργεια, - την καταγραφή των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των δημοτικών κτιρίων και - την τήρηση αρχείου με τις ενεργειακές καταναλώσεις τους, τα στοιχεία του οποίου θα επεξεργάζονται για την εξαγωγή συγκριτικών αποτελεσμάτων, - τον χρονικό και οικονομικό προγραμματισμό για τις αναγκαίες παρεμβάσεις προκειμένου να επιτευχθεί η προγραμματισμένη εξοικονόμηση ενέργειας, - την εξεύρεση χρηματοδότησης για δράσεις εξοικονόμησης ενέργειας, - το συντονισμό δράσεων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των δημοτικών υπαλλήλων και των δημοτών. Δημιουργία ιστοσελίδας στην οποία θα περιέχονται πληροφορίες για όλα τα θέματα σχετικά με την εξοικονόμηση ενέργειας όπως το ΣΔΑΕ του Δήμου, χρηματοδοτικά εργαλεία για πολίτες και επιχειρήσεις σχετικά με την ενέργεια, τεχνολογίες και συστήματα για την εξοικονόμηση ενέργειας, οδηγίες για ορθολογική επιλογή και χρήση ηλεκτρολογικού και λοιπού εξοπλισμού, οικολογική οδήγηση, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, πιστοποιήσεις και ενεργειακά σήματα κ.λπ. Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης στον δήμο και στα σχολεία (Ημέρα Περιβάλλοντος, εκδηλώσεις «Πράσινης Συνείδησης» κ.λ.π.) Προώθηση των Επιχειρήσεων Ενεργειακών Υπηρεσιών και της δυνατότητας αξιοποίησης του μηχανισμού της Χρηματοδότησης από Τρίτους Ολοκληρωμένο σχέδιο εξοικονόμησης και διαχείρισης ενέργειας στο δημοτικό φωτισμό με την επιλογή οδών για την αναβάθμιση του υφιστάμενου φωτισμού μέσω της αντικατάστασης παλιών φωτιστικών σωμάτων με νέα που λειτουργούν με LED. <u>ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</u> Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας με οχήματα που θα χρησιμοποιούν το φυσικό αέριο ή το υγραέριο ως καύσιμο. Δημιουργία γραφείου κίνησης για την εκπαίδευση των οδηγών του δημοτικού στόλου στην οικολογική οδήγηση και τη σωστή ενεργειακή διαχείριση στις μεταφορές. Επίσης το γραφείο κίνησης θα συνεργάζεται με άλλους φορείς μεταφορών όπως ο Ο.Α.Σ.Θ. για να προάγει θέματα εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.

			Εκπαίδευση των δημοτών με στόχο την αύξησης της χρήσης των ΜΜΜ του ποδηλάτου και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Ενημέρωσή τους για τα οφέλη της οικολογικής οδήγησης και την αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων. Λειτουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής για την εκπαίδευση των νέων γενιών στην οικολογική οδήγηση. Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών με χρήση έντυπου υλικού και διαδικτυακών εφαρμογών για τα οφέλη από την αντικατάσταση παλαιών οχημάτων με νέα χαμηλότερης κατανάλωσης και εκπομπών ρύπων. <u>ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ</u> Σύνδεση των υπό έγκριση ιδιωτικών φωτοβολταϊκών συστημάτων Μηχανισμός ενημέρωσης για τρέχοντα χρηματοδοτικά προγράμματα από το Ενεργειακό Γραφείο των ιδιωτών για θέματα ΑΠΕ. <u>ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ - ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ</u> Προμήθεια και τοποθέτηση κάδων ανακύκλωσης μπαταριών, ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών, οργανικών υλικών κ λοιπών υλικών (αλουμίνιο, πλαστικό, γυαλί) σε όλα τα δημοτικά κτίρια και σε κεντρικά σημεία του δήμου. Δράσεις ευαισθητοποίησης με σκοπό την περιβαλλοντική εκπαίδευση. <u>ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΣΗΣ</u> Συνεργασία με την σχολική κοινότητα για την εφαρμογή προγράμματος ενεργοποίησης και ευαισθητοποίησης για θέματα σχετικά με το περιβάλλον. Συνεργασία με το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης για την ενίσχυση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης στα σχολεία. Συνεργασία με μεγάλες βιομηχανίες της περιοχής για την αντιμετώπιση τεχνολογικών καταστροφών.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πρόγραμμα «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ» ΕΣΠΑ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Δημοτικές επιχειρήσεις Τοπικά και περιφερειακά ενεργειακά γραφεία Οικονομικοί εταίροι (τράπεζες κ.λπ.) Εμπορικά και τεχνικά επιμελητήρια Παράγοντες μεταφορών Κατασκευαστικές εταιρείες

			Μη κυβερνητικές οργανώσεις Πανεπιστήμια Εμπειρογνώμονες
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Κύριος στόχος του ΣΔΑΕ είναι η βιώσιμη διαχείριση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων και η αναβάθμιση του υφιστάμενου αστικού ιστού, μέσα από τη μείωση της εκπομπής ρύπων CO_2 και την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Ως εκ τούτου βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τις αρχές του ΣΒΑΚ .
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Οι δράσεις που αφορούν την αστική κινητικότητα είναι η αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων με νέα οχήματα με καθαρότερα καύσιμα καθώς και η εκπαίδευση στην οικολογική οδήγηση και στην υιοθέτηση καλών πρακτικών στον τομέα των μεταφορών. Επίσης, η οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης των ΜΜΜ καθώς και εναλλακτικών και ήπιων τρόπων μετακίνησης όπως το ποδήλατο και οι πεζή μετακινήσεις συνάδουν απόλυτα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και δράσεις όπως η δημιουργία και λειτουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, τα οποία θα εκπαιδεύουν τις νέες γενιές στις καλές πρακτικές και στην εδραίωση κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής συνείδησης.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Όλες οι παραπάνω δράσεις βρίσκονται σε απόλυτη συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς προωθούν τις ήπιες μορφές μετακίνησης και την ορθολογικότερη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Στην μελέτη περιλαμβάνονται δεδομένα που αναφέρονται στο έτος 2010 και ως εκ τούτου είναι αρκετά παλιά για να αξιοποιηθούν, καθώς αναμένεται να έχουν επέλθει αρκετές μεταβολές με την πάροδο τόσων χρόνων.

Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.20: Επισκόπηση Επιχειρησιακού Σχεδίου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Ανάλυση και αξιολόγηση του εξωτερικού και εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου (πλεονεκτήματα, αδυναμίες προοπτικές ανάπτυξης) και καθορισμός των Αξόνων, Μέτρων, Στόχων, του Οράματος, της Στρατηγικής και των προοπτικών ανάπτυξης του Δήμου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2016
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης**	Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006)

		μελέτης	Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης
	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	Ακολουθήθηκαν οι διαδικασίες που περιγράφονται από τον Οδηγό Κατάρτισης Επιχειρησιακών Προγραμμάτων Ο.Τ.Α. της Ε.ΕΤ.Α.Α. και συγκεκριμένα τα εξής βήματα: Βήμα 1: Προετοιμασία και Οργάνωση Βήμα 2: Συνοπτική Περιγραφή και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης Βήμα 3: Καθορισμός της στρατηγικής του Δήμου – Κατάρτιση Στρατηγικού Σχεδίου Βήμα 4: Έγκριση του Στρατηγικού Σχεδίου και υλοποίηση των διαδικασιών διαβούλευσης Βήμα 5: Κατάρτιση Επιχειρησιακού Σχεδίου Βήμα 6: Χρονικός και Οικονομικός Προγραμματισμός δράσεων του ΕΠ Βήμα 7: Προσδιορισμός δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης Βήμα 8: Έγκριση του Επιχειρησιακού Προγράμματος και τελικές ενέργειες
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δημογραφικά και πολεοδομικά στοιχεία Κτηριακό απόθεμα και χρήσεις γης Στοιχεία αστικών αναπλάσεων και πεζοδρόμων Κυκλοφοριακά δεδομένα και δεδομένα στάθμευσης
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου: • παρουσιάζει προβλήματα από τη μη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με τις χρήσεις γης λόγω του γεγονότος ότι δεν έχει ολοκληρωθεί η τροποποίηση του ΓΠΣ που θα ρυθμίζει θέματα σχετικά με την περιοχή των ΕΛΠΕ και άλλα θέματα κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων καθώς και χώρων πρώην στρατοπέδων, • παρουσιάζει πληθυσμιακή αύξηση και αποτελεί πόλο έλξης νέου πληθυσμού, • πλήττεται από φαινόμενα οικονομικής και κοινωνικής κρίσης, • εμφανίζει υψηλά ποσοστά ανεργίας, χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του και χαμηλά εισοδήματα, • στην οικονομική δραστηριότητα επικρατεί ο τριτογενής τομέας και ο Δήμος έχει ενεργή συμμετοχή μέσω του προγράμματος ‘‘Smart Specialization’’ στην έξυπνη εξειδίκευση, • χαρακτηρίζεται από υψηλή πυκνότητα αστικού ιστού, • διαθέτει δίκτυο που είναι αρκετά παλιό σε αντίθεση με το δίκτυο αποχέτευσης που έχει βελτιωθεί σημαντικά, ενώ παρουσιάζονται προβλήματα στο ελλειπές δίκτυο ομβρίων, • διαθέτει ικανοποιητικές υπηρεσίες καθαριότητας και πρόγραμμα ανακύκλωσης, ωστόσο παρά τις δράσεις που έχουν γίνει δεν έχει αναπτυχθεί σε υψηλό βαθμό το αίσθημα προστασίας του περιβάλλοντος, • χαρακτηρίζεται από έλλειψη πρασίνου και όπου υπάρχουν πάρκα χρήζουν άμεσης παρέμβασης για εξυγίανση, ενώ παρατηρείται και μεγάλη

			ατμοσφαιρική ρύπανση εξαιτίας και των βιομηχανιών που λειτουργούν στα νοτιοανατολικά του Δήμου, • διαθέτει οδικό δίκτυο που εμφανίζει αρκετά υψηλούς φόρτους, πολλαπλές κινήσεις, υψηλές ταχύτητες, ελλείψεις σε σήμανση και σηματοδότηση και απαιτεί σημαντικές βελτιώσεις στα οδοστρώματα, έργα ισόπεδων και ανισόπεδων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, • χαρακτηρίζεται από έλλειψη χώρων στάθμευσης με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται βασικοί οδικοί άξονες από τα σταθμευμένα οχήματα και απαιτείται η δημιουργία νέων υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης, • δεν εξυπηρετείται ικανοποιητικά από το υφιστάμενο σύστημα λεωφορειακών γραμμών και δεν διαθέτει ικανοποιητική σύνδεση με τους όμορους δήμους, • δεν διαθέτει εναλλακτικές μορφές μετακίνησης όπως τα μέσα σταθερής τροχιάς. • προβλήματα στη λειτουργία των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων ενώ όσον αφορά τις πεζή μετακινήσεις σχεδιάζεται η υλοποίηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων περιπατητικών διαδρομών, • έχει ξεκινήσει διάφορες δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας με κυριότερη την εκπόνηση ΣΒΑΚ και τη δημιουργία Γραφείου Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού – Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Υλοποιεί επίσης διάφορες εκπαιδευτικές ενέργειες και δράσεις όπως κέντρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, επίσκεψη στο Δημαρχείο.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	ΑΞΟΝΑΣ 1: Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής <u>Μέτρο 1.1: Φυσικό Περιβάλλον</u> Ειδικοί Στόχοι: 1.1.1: Μείωση ρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος 1.1.2: Προστασία και ενίσχυση του περιαστικού πρασίνου 1.1.3: Βιώσιμη αξιοποίηση πόρων 1.1.4: Ενεργοποίηση κοινωνίας – αξιοποίηση εθελοντισμού <u>Μέτρο 1.2: Χωροταξικός Σχεδιασμός – Αειφόρος ανάπτυξη</u> Ειδικοί Στόχοι: 1.2.1: Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού 1.2.2: Οργάνωση χρήσεων γης <u>Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον</u> Ειδικοί Στόχοι: 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου 1.3.3: Ανάδειξη και αναβάθμιση αστικού πρασίνου <u>Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές</u>

Ειδικοί Στόχοι:

1.4.1: Συντήρηση – αναβάθμιση δικτύων (ύδρευση – αποχέτευση)

1.4.2: Βελτίωση οδοποιίας

1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων

1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ

Μέτρο 1.5: Διαχείριση υδάτων

Ειδικοί Στόχοι:

1.5.1: Βελτίωση ποιότητας ύδατος

1.5.2: Ορθολογική διαχείριση – επαναχρησιμοποίηση

Μέτρο 1.6: Διαχείριση στερεών αποβλήτων

Ειδικοί στόχοι:

1.6.1.: Μείωση παραγόμενου όγκου απορριμμάτων

1.6.2: Ορθολογική διαχείριση με έμφαση στη διαλογή στην πηγή

1.6.3: Προώθηση ανακύκλωσης, οικιακής κομποστοποίησης

Μέτρο 1.7: Διαχείριση ενέργειας

Ειδικοί στόχοι:

1.7.1: Αξιοποίηση ΑΠΕ

1.7.2: Εισαγωγή / επέκταση ΦΑ

1.7.3: Εξοικονόμηση Ενέργειας

Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές

Ειδικοί Στόχοι:

1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας

1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης

1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ

1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ

ΑΞΟΝΑΣ 2: Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός & Νεολαία

Μέτρο 2:1 Κοινωνική Συνοχή και Ισότητα

Ειδικοί Στόχοι:

2.1.1: Κοινωνική ενσωμάτωση ειδικών ομάδων πληθυσμού

2.1.2: Διευκόλυνση της πρόσβασης ευπαθών ομάδων στην εργασία

Μέτρο 2.2: Παιδεία

Ειδικοί Στόχοι:

2.2.1: Βελτίωση συνθηκών εκπαίδευσης

2.2.2: Βελτίωση επιπέδου εκπαίδευσης

2.2.3: Προώθηση εκπαίδευσης και δια βίου μάθηση

Μέτρο 2.3: Κοινωνική Πρόνοια – Υγεία

Ειδικοί Στόχοι:

2.3.1: Εκσυγχρονισμός δομών και προγραμμάτων υγείας, πρόληψης, περίθαλψης

2.3.2: Υποστήριξη Γ' Ηλικίας

2.3.3: Υποστήριξη βρεφών – παίδων – εφήβων

Μέτρο 2.4: Αθλητισμός

Ειδικοί Στόχοι:

2.4.1: Ενίσχυση και εκσυγχρονισμός αθλητικής υποδομής

2.4.2:Προώθηση μαζικού και ατομικού αθλητισμού

2.4.3. Διεκδίκηση/ διοργάνωση αθλητικών γεγονότων

2.4.4 Υποστήριξη Συλλόγων

Μέτρο 2.5: Πολιτισμός

Ειδικοί Στόχοι:

2.5.1: Ανάδειξη πολιτιστικής ταυτότητας

2.5.2: Προστασία πολιτιστικών πόρων

2.5.3: Οργάνωση εκδηλώσεων / Θεσμών

2.5.4: Υποστήριξη Συλλόγων

Μέτρο 2.6: Νεολαία

Ειδικοί Στόχοι:

2.6.1: Δημιουργία Κέντρου Νεολαίας

2.6.2: Δράσεις Νεολαίας (μέσω Προγραμμάτων)

Μέτρο 2.7: Κοινωνία των πολιτών

Ειδικοί Στόχοι:

2.7.1: Ενίσχυση συμμετοχικότητας και εθελοντικής δράσης

2.7.2: Προώθηση Συλλογικών Δράσεων

ΑΞΟΝΑΣ 3: Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

Μέτρο 3.1: Απασχόληση

Ειδικοί Στόχοι:

3.1.1: Ενίσχυση δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού

			3.1.2: Αντιμετώπιση ανεργίας – ενίσχυση απασχόλησης 3.1.3: Ανάπτυξη Δομών προώθησης απασχόλησης <u>Μέτρο 3.2: Επιχειρηματικότητα και κοινωνική οικονομία</u> Ειδικοί Στόχοι: 3.2.1: Βελτίωση ελκυστικότητας για επιχειρήσεις 3.2.2: Προώθηση καινοτομίας και κοινωνικής οικονομίας 3.2.3: Ανάπτυξη επιχειρηματικών Δομών 3.2.4: Διαμόρφωση συνθηκών ανάπτυξης αστικού τουρισμού – τουρισμού πόλης ΑΞΟΝΑΣ 4: Διοικητική ικανότητα – Εσωτερική Ανάπτυξη Δήμου <u>Μέτρο 4.1: Εξυπηρέτηση του Πολίτη</u> Ειδικοί Στόχοι: 4.1.1: Ποιοτική και ποσοτική βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών 4.1.2: Αναβάθμιση ψηφιακής υποδομής 4.1.3: Ενίσχυση της Ασφάλειας και Προστασίας του Πολίτη <u>Μέτρο 4.2: Εσωτερική Οργάνωση και Λειτουργία</u> Ειδικοί Στόχοι: 4.2.1: Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός συστημάτων 4.2.2: Ενίσχυση συνεργειών υπηρεσιών και Νομικών Προσώπων <u>Μέτρο 4.3: Ανθρώπινο δυναμικό</u> Ειδικοί Στόχοι: 4.3.1: Βελτίωση ικανοτήτων προσωπικού <u>Μέτρο 4.4: Οικονομική διαχείριση</u> Ειδικοί Στόχοι: 4.4.1: Αύξηση Εσόδων 4.4.2: Μείωση δαπανών 4.4.3: Αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας <u>Μέτρο 4.5: Εξωτερική Ανάπτυξη</u> Ειδικοί Στόχοι: 4.5.1: Κεφαλαιοποίηση Υφιστάμενων Συνεργασιών 4.5.2: Επέκταση διαδημοτικής συνεργασίας 4.5.3: Ανάπτυξη διακρατικών συνεργασιών – συμμετοχή σε δίκτυα
	6	**Χρηματοδότηση**	Ίδια μέσα

		παρεμβάσεων	ΠΕΠ ΚΜ ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΣΑΤΑ Χορηγίες ΠΕΠ Άξονας 9 και 10 Γενική Γραμματεία Αθλητισμού ΔΗ.ΚΕ.ΚΕ CREATIVE EUROPE ERASMUS ΕΠ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΕΠ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ Ο.Α.Ε.Δ. Εθνικοί πόροι Μηνιαίες Συνδρομές Πωλήσεις υπηρεσιών και αγαθών, εισιτήρια ΕΣΠΑ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου και υπηρεσίες του
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Το εν λόγω σχέδιο εναρμονίζεται πλήρως με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς οι στόχοι που θέτει και τα μέτρα και οι δράσεις που προτείνει για την επίτευξή τους καλύπτουν τους τρεις (3) πυλώνες βιωσιμότητα (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα).
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Οι στόχοι δράσεις που σχετίζονται με την βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι: • η εκπόνηση ΣΒΑΚ, • το πρόγραμμα InnovaSUMP, • η προμήθεια κοινόχρηστων ποδηλάτων, • η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών και η κατασκευή ποδηλατοδρόμου στη συμβολή των οδών Μαιάνδρου και Ευφροσύνης, • η ενδοδημοτική αστική συγκοινωνία με '»καθαρά'» οχήματα, • η βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης και της εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ, • η βελτιστοποίηση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ, • η δημιουργία Γραφείου Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού – Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Στόχος όλων των παραπάνω δράσεων είναι η ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές κινητικότητας, στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής

			και άρα βρίσκονται σε πλήρη εναρμόνιση με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, πολεοδομικά χαρακτηριστικά του Δήμου, στοιχεία οδικού δικτύου, χώρων πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων, δημοτικών κτηρίων και υποδομών, οικονομικά στοιχεία, πηγές χρηματοδότησης.

Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Ευόσμου Δ. Κορδελιού-Ευόσμου Στάδιο Β - Πρόταση

Πίνακας 1.21: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Ευόσμου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Ρυθμιστικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου / Δ.Ε. Ευόσμου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου/ Στάδιο Β' - Πρόταση**
	3	**Αντικείμενο**	Η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει τις τελικές προτάσεις του Β Σταδίου της μελέτης όπως διαμορφώθηκε μετά την σύνταξη εναλλακτικών προτάσεων στην Α' φάση, τις παρατηρήσεις του τέως Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, και του διαδόχου Τμ. Μητροπολιτικού Σχεδιασμού, όπως και τις σχετικές αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων του παλαιότερου και νεώτερου Δήμου και αλλεπάλληλες διαδικασίες δημοσιοποίησης στο κοινό και τους φορείς. Μετά από την αλλαγή του Θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με το Σχέδιο Καλλικράτης, το υπό Τροποποίηση ΓΠΣ αναφέρεται πλέον στην Δημοτική Ενότητα Ευόσμου του νέου Καλλικρατικού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
	4	**Έτος εκπόνησης**	2019
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ν.4447/2016 Χωρικός Σχεδιασμός, ν.4495/2017 Δομημένο Περιβάλλον, ΦΕΚ 354 2016 SEVESO III, ν 4479/2017 ΦΕΚ 3568 Β 2017 Αθλητικές Εγκαταστάσεις, Π.Δ.59/ΦΕΚ 114 Α 2018 Χρήσεις γης, ΠΔ 90/ΦΕΚ 162/2018
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	α. Δημιουργία ψηφιακού υποβάθρου β. Εξασφάλιση συμβατότητας ανάμεσα στο ΓΠΣ και τα Πολεοδομικά Διατάγματα γ. Καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης δ. Καταγραφή των χαρακτηριστικών της δόμησης ε. Καταγραφή της νέας κατάστασης της μεταφορικής υποδομής στ. Έλεγχος των υλοποιημένων κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες καταγραφές) και δευτερογενή

	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Δεν αναφέρονται
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	• Κεφ.- Π 1. ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ Ο.Τ.Α. *Προκρινόμενο πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης του ΟΤΑ. σε σχέση με το ευρύτερο περιβάλλον.* • Κεφ.- Π 2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥ ΕΥΟΣΜΟΥ. *Χωρικές ρυθμίσεις σε όλη την έκταση του ΟΤΑ.* *Καθορισμός των γενικών και των ειδικών χρήσεων γης* *Καθορισμός των κανονιστικών ρυθμίσεων στις περιοχές που θα χαρακτηριστούν ως Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης (ΠΟΑ) και Περιοχές Περιορισμού και Ελέγχου της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.).* *Κατευθύνσεις των βασικών δικτύων υποδομής της περιοχής* • Κεφ.-Π.3. ΓΕΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ *Πολεοδομική οργάνωση και ρύθμιση των οικισμών, συμπεριλαμβανομένων και των προς πολεοδόμηση περιοχών,*
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Δεν αναφέρεται
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Ο ειδικότερος στόχος των ρυθμίσεων ή και παρεμβάσεων είναι η ορθολογική κατανομή και συσχέτιση των χρήσεων γης σε πολεοδομικό επίπεδο, ο καθορισμός αποδεκτών ορίων ανάπτυξης, η βελτίωση της τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, η βελτίωση της λειτουργικότητας και της μορφής του οικιστικού ιστού και της φυσιογνωμίας των οικισμών, η βελτίωση των συνθηκών ζωής και κατοικίας και η εξασφάλιση των όρων και υποδομών για πρόληψη και ελαχιστοποίηση των συνεπειών από φυσικές καταστροφές (σεισμοί, πλημμύρες, θεομηνίες, κλπ). Συνεπώς η βιώσιμη ανάπτυξη.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	• Απαιτείται επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και την αναβάθμισή τους όπως αυτές θα προκύψουν μέσα από στοχευόμενες κυκλοφοριακές μελέτες. • Ανασχεδιασμούς παραπλεύρων οδών και συνδέσεων της Εσωτερικής Περιφερειακής όπως κατασκευάστηκαν από την αρμόδια Εγνατία Οδό, με το αστικό δίκτυο αλλά και μικροτροποποιήσεις του ιεραρχημένου δικτύου. • Όπου είναι δυνατόν επεκτείνονται οι παράπλευροι της Εσωτερικής Περιφερειακής εκατέρωθεν σε όλο το πρόσωπο του ΟΤΑ επ' αυτής, και σημειώνονται ως υφιστάμενες πλέον οι παλαιότερα προτεινόμενες συλλεκτήριοι στο τμήμα της Νέας Πολιτείας πάνω από την εσωτερική Περιφερειακή, σημειώνεται ως συλλεκτήρια η περιβάλλουσα την Νέα Πολιτεία οδός. Επανεξετάζεται επίσης ο ρόλος των οδών που εκβάλλουν στην Εσωτερική Περιφερειακή όπως Σμύρνης, Ιθάκης, Μαιάνδρου, Μακρυγιάννη, 25ης Μαρτίου και ορισμένων άλλων. • Υπάρχουν επίσης προτάσεις σύνδεσης (εισόδου-εξόδου από την Εγνατία οδό) με την Εξωτερική Περιφερειακή, καθώς και ο προτεινόμενος από την Γενική Μελέτη

			Μεταφορών & Κυκλοφορίας του ΠΣΘ και της ΠΖΘ, άξονας στην εκτός σχεδίου περιοχή που ξεκινάει από την οδό Λαγκαδά και φθάνει στο γειτονικό Κορδελιό. Η οδός αυτή θα είναι κατά κάποιο τρόπο υποβοηθητική και παράλληλη της Εγνατίας οδού καθώς και της εσωτερικής Περιφερειακής οδού και θα επιτρέπει την κίνηση Ανατολής-Δύσης χωρίς να χρειάζεται να καταφεύγει κανείς είτε στην εσωτερική είτε στην εξωτερική περιφερειακή. Οι τελευταίες αυτές ρυθμίσεις επεκτείνονται σε περισσότερους από έναν ΟΤΑ, δεν έχουν μπει σε τροχιά σχεδιασμού και υλοποίησης. • Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε όλες τις περιοχές τόσο επίγειων όσο και υπόγειων κάτω από τους διαθέσιμους κοινόχρηστους χώρους. ώστε να καλυφθούν τα σταθερότυπα αλλά κυρίως να βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης και διαβίωσης των κατοίκων του Δήμου. • Κρίνεται απαραίτητη η απαρέγκλιτη εφαρμογή των διατάξεων του Π.Δ. 350/96 (ΦΕΚ 230 Α'/17-9-96) σε όλες τις νέες πολεοδομικές ενότητες, αλλά και στον υφιστάμενο οικιστικό ιστό της περιοχής Ευόσμου στις περιπτώσεις ανέγερσης νέων κτισμάτων. Σύμφωνα με το εν λόγω Π.Δ. καθορίζονται τα ελάχιστα και μέγιστα τ. μ. επιφανείας κτιρίου ανά θέση στάθμευσης, ανάλογα με τη χρήση κάθε κτιρίου. Προτείνεται η εφαρμογή του Π.Δ. στις πολεοδομικές ενότητες του πρώην Δήμου Ευόσμου να αντιστοιχεί στα ελάχιστα όρια τ.μ. επιφανείας του κτιρίου ανά θέση στάθμευσης. • Ορισμένοι μεγάλοι χώροι στάθμευσης στην έκταση του στρατ. Παπακυριαζή θα ήταν ιδιαιτέρως χρήσιμοι • Προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων. • Σύνδεση των απομονωμένων υποδομών κυκλοφορίας ποδηλάτων ώστε να δημιουργηθεί ενιαίο δίκτυο, αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών και επανασχεδιασμός όπου απαιτείται.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι δράσεις που προτείνονται για την κινητικότητα συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Οι δράσεις για την κινητικότητα αποτελούν χρήσιμα στοιχεία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Κορδελιού Δ. Κορδελιού-Ευόσμου Στάδιο Β - Πρόταση

Πίνακας 1.22: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Ρυθμιστικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου / Στάδιο Β' - Πρόταση**
	3	**Αντικείμενο**	Η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει τις τελικές προτάσεις του Β Σταδίου της μελέτης

			όπως διαμορφώθηκε μετά την σύνταξη εναλλακτικών προτάσεων στην Α' φάση, τις παρατηρήσεις του τέως Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, και του διαδόχου Τμ. Μητροπολιτικού Σχεδιασμού, όπως και τις σχετικές αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων του παλαιότερου και νεώτερου Δήμου και αλλεπάλληλες διαδικασίες δημοσιοποίησης στο κοινό και τους φορείς. Μετά από την αλλαγή του Θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με το Σχέδιο Καλλικράτης, το υπό Τροποποίηση ΓΠΣ αναφέρεται πλέον στην Δημοτική Ενότητα Ευόσμου του νέου Καλλικρατικού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
	4	**Έτος εκπόνησης**	2019
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ν.4447/2016 Χωρικός Σχεδιασμός, ν.4495/2017 Δομημένο Περιβάλλον, ΦΕΚ 354 2016 SEVESO III, ν 4479/2017 ΦΕΚ 3568 Β 2017 Αθλητικές Εγκαταστάσεις, Π.Δ.59/ΦΕΚ 114 Α 2018 Χρήσεις γης, ΠΔ 90/ΦΕΚ 162/2018
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	α-Δημιουργία ψηφιακού υποβάθρου β.-Έλεγχος συμβατότητας ανάμεσα στο ΓΠΣ και τα Πολεοδομικά Διατάγματα γ. Καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης δ. Καταγραφή της νέας κατάστασης της μεταφορικής υποδομής ε. -Έλεγχος των υλοποιημένων κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων στ. Επανακαθορισμός του ορίου του ΓΠΣ σε σχέση με γειτονικούς ΟΤΑ, στην περιοχή των ΕΛ.ΠΕ, της Δ.Ε. Ευόσμου και της Μενεμένης ζ. Καταγραφή των τάσεων πληθυσμιακής εξέλιξης και έλεγχος του πληθυσμού κορεσμού
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες καταγραφές) και δευτερογενή
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Δεν αναφέρονται
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	• Κεφ.- Π 1. ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ Ο.Τ.Α. *Προκρινόμενο πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης του ΟΤΑ. σε σχέση με το ευρύτερο περιβάλλον.* • Κεφ.- Π 2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ *Χωρικές ρυθμίσεις σε όλη την έκταση του ΟΤΑ.* *Καθορισμός των γενικών και των ειδικών χρήσεων γης* *Καθορισμός των κανονιστικών ρυθμίσεων στις περιοχές που θα χαρακτηριστούν ως Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης (ΠΟΑ) και Περιοχές Περιορισμού και Ελέγχου της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.).* *Κατευθύνσεις των βασικών δικτύων υποδομής της περιοχής*

			• Κεφ.-Π.3. ΓΕΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ *Πολεοδομική οργάνωση και ρύθμιση των οικισμών, συμπεριλαμβανομένων και των προς πολεοδόμηση περιοχών,*
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Δεν αναφέρεται
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Ο ειδικότερος στόχος των ρυθμίσεων ή και παρεμβάσεων είναι η ορθολογική κατανομή και συσχέτιση των χρήσεων γης σε πολεοδομικό επίπεδο, ο καθορισμός αποδεκτών ορίων ανάπτυξης, η βελτίωση της τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, η βελτίωση της λειτουργικότητας και της μορφής του οικιστικού ιστού και της φυσιογνωμίας των οικισμών, η βελτίωση των συνθηκών ζωής και κατοικίας και η εξασφάλιση των όρων και υποδομών για πρόληψη και ελαχιστοποίηση των συνεπειών από φυσικές καταστροφές (σεισμοί, πλημμύρες, θεομηνίες, κλπ). Συνεπώς η βιώσιμη ανάπτυξη.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	• Στις περιοχές εντός σχεδίου πόλης και στις υπό ένταξη και υπό ανάπτυξη περιοχές κρίνεται αναγκαία η εξασφάλιση οδικού δικτύου με επαρκή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, καθώς και η αποτελεσματική οργάνωση της στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή η απρόσκοπτη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας. • Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου στις Πολεοδομικές Ενότητες 1 έως 4 της περιοχής παλαιού σχεδίου του Δήμου Ελευθερίου Ν. Κορδελιού τροποποιείται κυρίως στο επίπεδο συλλεκτήριων οδών: Ελεύθεροι λεωφόροι: Εσωτερική Περιφερειακή, Μοναστηρίου στις διασυνδέσεις, τους κόσμους και τις εξόδους-εισόδους Αρτηρίες: Οι διαδοχικοί οδοί Σ. Λούη και Μ. Ανδρονίκου, Φ. Φλώρου από την Εσωτερική Περιφερειακή (προτεινόμενος σηματοδοτούμενος κόμβος), Σ. Βενιζέλου μετά την Μοναστηρίου προς τον κόμβο Λαχαναγοράς, Η (προβλεπόμενη) οδός που συνδέει τη Μοναστηρίου με την Εσωτερική Περιφερειακή μέσα από την περιοχή της 5ης Π.Ε. υποβαθμίζεται σε απλή συλλεκτήρια οδό διότι εμπίπτει στην ζώνη επικινδυνότητας των ΕΛΠΕ. Συλλεκτήριοι: Α. Παπανδρέου, Βερμίου-Α.Παπάγου, Κατσαντώνη-Μ.Ανδρόνικου, Αθ. Διάκου, 28ης Οκτωβρίου, Δημοκρατίας και 3ης Σεπτεμβρίου, Σ. Λούη, Σκρα, Παπαφλέσσα-Φλώρου, Εθν. Αντίστασης, Μ. Αλεξάνδρου • Ειδική κυκλοφοριακή μελέτη για τον υπό κατασκευή υπόγειο χώρο στάθμευσης 160 θέσεων στη διασταύρωση των οδών Κρήτης και Α. Παπανδρέου και την εξασφάλιση αριθμού θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με βάση την πολιτική χρήσεων γης • Κατασκευή ολοκληρωμένου κόμβου στο σημείο συνάντησης της Εσωτερικής Περιφερειακής με την Μοναστηρίου • Κρίνεται απαραίτητη η απαρέγκλιτη εφαρμογή των διατάξεων του Π.Δ. 350/96 (ΦΕΚ 230 Α'/17-9-96) σε όλες τις νέες πολεοδομικές ενότητες, αλλά και στον υφιστάμενο οικιστικό ιστό της περιοχής Ευόσμου στις περιπτώσεις ανέγερσης νέων κτισμάτων. Σύμφωνα με το εν λόγω Π.Δ. καθορίζονται τα ελάχιστα και μέγιστα τ. μ. επιφανείας κτιρίου ανά θέση στάθμευσης, ανάλογα με τη χρήση

			κάθε κτιρίου. Προτείνεται η εφαρμογή του Π.Δ. στις πολεοδομικές ενότητες του πρώην Δήμου να αντιστοιχεί στα ελάχιστα όρια τ.μ. επιφανείας του κτιρίου ανά θέση στάθμευσης. • Προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων. • Σύνδεση των απομονωμένων υποδομών κυκλοφορίας ποδηλάτων ώστε να δημιουργηθεί ενιαίο δίκτυο, αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών και επανασχεδιασμός όπου απαιτείται. • Κατασκευή ενός συνεχόμενου δικτύου πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων που θα διατρέχει όλη την περιοχή της ΔΕ Ελευθερίου Κορδελιού • Εξέταση δυνατότητας υπογειοποίησης του Σιδηροδρομικού Δικτύου σε όλο, η μέρος του μήκους του που διασχίζει τον πολεοδομικό ιστό ως τους σταθμούς. • Ολοκλήρωση των συλλεκτήριων οδών εκατέρωθεν της Ζώνης των σιδηροδρομικών γραμμών και οριακά του στρ. Ζιάκα, οι οποίες σήμερα είναι διανοιγμένες και υλοποιημένες μόνο κατά τμήματα. • Προτείνεται ο ορισμός της Ζώνης πέραν των ακραίων συλλεκτήριων των εκατέρωθεν τμημάτων των οικισμών, ως περιοχή Ειδικής μελέτης με ιδιαίτερη χρήση μεταφορικών υποδομών, με χώρους στάθμευσης, πρασίνου, πολιτισμού και αθλητισμού. • Υπόγειες ή εν ανάγκη και ισόγειες διαβάσεις οχημάτων που θα συνδέουν τις Πολεοδομικές Ενότητες 1 έως 4 της περιοχής παλαιού σχεδίου του πρώην Δήμου Ελευθερίου Ν. Κορδελιού με την περιοχή της 6ης Π.Ε. στην συνέχεια των οδών Σιάτιστας και Μιαούλη ώστε να αποσυμφορηθεί ο κόμβος «Μυτιληνάκια». • Υπόγειες ή εν ανάγκη και ισόγειες διαβάσεις πεζών που θα συνδέουν τις Πολεοδομικές Ενότητες 1 έως 4 της περιοχής παλαιού σχεδίου του πρώην Δήμου Ελευθερίου Ν. Κορδελιού με την περιοχή της 6ης Π.Ε. στην συνέχεια των οδών Α. Παπανδρέου (προς στρ. Ζιάκα) και στην άλλη άκρη της περιοχής Διαλογής όπου ήδη υπάρχει μια άτυπη σύνδεση. • Κατασκευή στην Ζώνη των σιδηροδρομικών γραμμών, γραμμής στάσεων Μέσων σταθερής τροχιάς (προαστιακός ή και Μετρό), όπως και αναγκαίων χώρων στάθμευσης σε ένα σχήμα Park and Ride • Ολοκληρωμένος Κόμβος Μαζικών Συγκοινωνιών και Κυκλοφορίας στην περιοχή Διαλογής. • Σε ότι αφορά τη μεταφορική υποδομή της 6ης Π.Ε. προτείνεται η διατήρηση της κεντρικής οδού Εμ. Παππά, ως συλλεκτήριας οδό. Για την επίλυση του προβλήματος σύνδεσης της Π.Ε. με την οδό Μοναστηρίου, προτείνεται η δημιουργία μιας συλλεκτηρίου οδού νότια του σταθμού διαλογής του ΟΣΕ και παράλληλα προς τις σιδηροδρομικές γραμμές. Επίσης, προτείνεται η διατήρηση της σύνδεσης της περιοχής με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό, μέσω παράπλευρης οδού, που καταλήγει στον ισόπεδο κόμβο των φυλακών Διαβατών. Για την εξυπηρέτηση της ειδικότερης κίνησης πεζών και δίκυκλων, προτείνεται η κατασκευή άνω διάβασης (πεζογέφυρας) πάνω από τη ζώνη διαλογής του ΟΣΕ.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι δράσεις που προτείνονται για την κινητικότητα συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Οι δράσεις για την κινητικότητα αποτελούν χρήσιμα στοιχεία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.23: Επισκόπηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Το Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) συντάσσεται για την κάλυψη των αναγκών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπεται να κυκλοφορούν/σταθμεύουν στον Δήμο, με χρονικό ορίζοντα πενταετίας.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2022
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Νόμος 4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Στάδιο 1: Ανάλυση και χαρτογράφηση της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, υφιστάμενοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης, θέσεις στάθμευσης ταξί/ τουριστικών λεωφορείων/ ΑμεΑ/ οχημάτων τροφοδοσίας & Διερεύνηση σεναρίων χωροθέτησης σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης Ηλεκτρικών Οχημάτων και τεκμηρίωση της βέλτιστης χωροθέτησης αυτών Στάδιο 2: Συμμετοχικές διαδικασίες - διαβούλευση Στάδιο 3: Ολοκλήρωση – εφαρμογή του Σ.Φ.Η.Ο. (π.χ. χρονικός προγραμματισμός, δυνατότητες χρηματοδότησης, πολιτική κινήτρων, προδιαγραφές)
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (ερωτηματολόγιο-διαβούλευση, αυτοψίες) & Δευτερογενή
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Ως αποτέλεσμα των παραδοτέων προέκυψε ένα σύνολο 70 σημείων στα οποία πρόκειται να εγκατασταθούν σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Τα εν λόγω σημεία αντιστοιχούν σε συνολικά 103 θέσεις φόρτισης (διεπαφές-πρίζες) εκ των οποίων: • 4 σταθμοί ταχυφόρτισης DC με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για σταθμούς των ταξί για τις ανάγκες των επαγγελματιών ταξί. • 30 σταθμοί φόρτισης AC με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για οχήματα ΙΧ. • 2 σταθμοί φόρτισης AC με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες φόρτισης των οχημάτων φορτοεκφορτώσεων του Δήμου. • 1 σταθμός φόρτισης AC με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες φόρτισης ΑμεΑ. • 27 σταθμοί φόρτισης AC με 2 διεπαφές φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες φόρτισης των ΙΧ. • 3 σταθμοί φόρτισης AC με 2 διεπαφές φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες

			φόρτισης IX και ΑμεΑ. Επιπλέον έχει προβλεφθεί η χωροθέτηση 3 σταθμών φόρτισης μικροκινητικότητας για φόρτιση ηλεκτρικών δίκυκλων. Οι σταθμοί αυτοί αντιστοιχούν σε 6 (εκ των 103) διεπαφές φόρτισης ως: • 3 σταθμοί φόρτισης μικροκινητικότητας με 2 διεπαφές φόρτισης
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Προτάσεις χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πράσινο Ταμείο
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	• Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου • Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης • ΔΕΔΔΗΕ Διεύθυνση Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας • Ιδιοκτήτες επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο • Εκπρόσωποι τουριστικών καταλυμάτων και εταιριών ενοικιάσεως οχημάτων στον Δήμο
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Υπό Έγκριση
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Το ΣΦΗΟ υιοθετεί τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς το αντικείμενο του που είναι η ηλεκτροκίνηση αποτελεί εργαλείο προς την βιώσιμη ανάπτυξη, δεδομένου ότι μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα ζωής στις πόλεις με πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	<u>Προτεινόμενα σημεία φόρτισης:</u> • ΟΔΟΣ ΓΑΝΥΜΗΔΗ - ΕΞΩ ΑΠΟ ΠΑΡΚΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ - ΕΞΩ ΑΠΟ ΧΩΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΙΩΝΙΑΣ - ΚΑΘΕΤΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ Ι.ΤΣΙΜΙΣΚΗ - ΕΞΩ ΑΠΟ 25ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΤΖΑΒΕΛΛΑ - ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ: 1 θέση • ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΟΔΩΝ Π.ΜΕΛΑ & ΤΖΑΒΕΛΛΑ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΕΞΩ ΑΠΟ ΚΑΤΑΣΤΑΣΤΗΜΑ ΕΣΤΙΑΣΗΣ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 55 (ΑΝΟΔΟΣ): 1 θέση • ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΙΟΣ ΚΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ - ΘΕΣΗ ΓΙΑ ΑμεΑ: 1 θέση • ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΙΟΣ ΚΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ – ΣΤΟ ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΤΡΟΥΛΑΣ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ 11: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΑΡΥΑΤΙΔΩΝ (ΣΤΟ ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΓΡΑ): 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ - Ο.Τ. ΚΕΝΤΡΟΥ ΥΓΕΙΑΣ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΕΡΜΙΟΝΗΣ – ΕΞΩ ΑΠΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΥΠΕΡΑΓΟΡΑΣ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΨΑΡΩΝ - ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ Ο.Τ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: 2 θέσεις • ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ Χ.ΤΕΓΟΠΟΥΛΟΥ - ΠΑΤΡΩΝ – ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΥ (ΑΠΟ ΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΥ (ΕΝΤΟΣ

13Μ ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ 16 ΝΟΤΙΑ ΣΤΙΣ ΝΟΤΙΕΣ ΘΕΣΕΙΣ): 2 θέσεις

- ΟΔΟΣ ΣΜΥΡΝΗΣ 2 - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ: 2 θέσεις
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΗ ΙΩΣΗΦ & ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ Π.ΜΕΛΑ 24 - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ: 2 θέσεις
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΟΔΟ ΤΖΑΒΕΛΛΑ (ΔΙΠΛΑ ΣΤΟ ΠΙΛΑΡ): 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 40 - ΘΕΣΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΩΝΟΣ 12: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΜΟΥΣΩΝ 84 - ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ 23 - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ ΜΟΥΣΩΝ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΣΠΥΡΟΥ ΛΟΥΗ 19: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΘΑΛΕΙΑΣ – ΠΛΑΤΕΙΑ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΗ ΤΡΙΤΣΗ 30: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΗ ΤΡΙΤΣΗ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΠΟΛΥΖΩΙΔΗ & ΣΟΛΩΜΟΥ ΣΟΛΩΜΟΥ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΗ ΤΡΙΤΣΗ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΗ ΤΡΙΤΣΗ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Γ.ΘΕΟΤΟΚΑ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΗ ΤΡΙΤΣΗ 102: 1 θέση
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ - ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ: 1 θέση
- ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΘΕΤΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΧΑΡΙΤΩΝ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 43 - ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΞΩ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΕΛΙΑΣ 1 - ΠΑΡΚΟ ΑΙΑΝΤΑ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΒΟΛΒΗΣ - ΕΞΩ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - Ο.Τ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: 1 θέση
- ΠΑΡΚΟ ΑΙΑΝΤΑ – 2Η ΠΑΡΟΔΟΣ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝΟΣ 25: 1 θέση
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΗΠΕΔΟΥ "ΔΟΞΑ ΕΛΠΙΔΑΣ": 2 θέσεις
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΗΠΕΔΟΥ "ΔΟΞΑ ΕΛΠΙΔΑΣ": 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΜΑΒΙΛΗΣ 3: 1 θέση
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΘΕΟΤΟΚΟΠΟΥΛΟΥ & ΚΟΣΜΑ ΑΙΤΩΛΟΥ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΨΑΡΩΝ - ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ Ο.Τ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: 2 θέσεις
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ: 2 θέσεις
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΛΩΡΟΥ - ΕΣΟΧΗ ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΛΩΡΟΥ 20: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ: 1 θέση
- ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ - Ο.Τ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: 2 θέσεις
- ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: 2 θέσεις

			• ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 14 - ΠΑΡΚΟ ΜΕ ΜΝΗΜΕΙΟ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 35 - ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΜΕΛΙΝΑΣ ΜΕΡΚΟΥΡΗ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗ 34: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 74: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ - ΕΞΩ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΡΩΜΥΛΙΑΣ 53 - ΕΞΩ ΑΠΟ ΑΝΟΙΧΤΟ ΘΕΑΤΡΑΚΙ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ - ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: 2 θέσεις • ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΟΔΩΝ ΑΡΓΟΝΑΥΤΩΝ – ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΣΠΥΡΟΥ ΛΟΥΗ 19: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ: 2 θέσεις • ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ Γ.ΙΩΑΝΝΟΥ & 23ης ΙΟΥΛΙΟΥ 1974: 2 θέσεις • ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ Γ.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΚΑΡΕΛΗ ΖΩΗΣ: 1 θέση • ΟΔΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ - ΕΞΩ ΑΠΟ 24ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΕΥΟΣΜΟΥ: 2 θέσεις • ΟΔΟΣ ΜΟΥΣΩΝ – ΘΕΣΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ: 1 θέση
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία, καθώς σκοπός του ΣΦΗΟ είναι, μεταξύ άλλων,η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	• Καταγραφή πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του Δήμου • Χαρτογραφικό υλικό • Πρόταση χωροθέτησης των σταθμών φόρτισης • Πληθυσμιακά δεδομένα • Φορείς

Υπηρεσίες Υποστήριξης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου για την Επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων

Πίνακας 1.24: Επισκόπηση Υπηρεσιών Υποστήριξης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου για την Επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τοπικό Σχέδιο Δράσης
	2	**Τίτλος**	**Υπηρεσίες Υποστήριξης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου για την Επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων**
	3	**Αντικείμενο**	Η βέλτιστη διαχείριση των στερεών αποβλήτων που παράγονται στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με συγκεκριμένους στόχους και δράσεις για τα επόμενα έτη.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2022
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙ[ΕΧΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης**	Εθνικός Σχεδιασμός Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ)

		μελέτης	
	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (συλλογή στοιχείων για τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου, χρήσεις γης, σημεία ενδιαφέροντος, για τα ποιοτικά και τα ποσοτικά χαρακτηριστικά των παραγόμενων αποβλήτων του Δήμου και για την υφιστάμενη διαχείριση απορριμμάτων). Αξιολόγηση των συλλεχθέντων δεδομένων διαχείρισης αποβλήτων. Εντοπισμός των κύριων αναγκών σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί. Κοστολόγηση δράσεων, εκτίμηση εσόδων και πρόβλεψη χρηματοδότησης .
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Νομοθεσία σχετική με τα απόβλητα Πληθυσμιακά στοιχεία Σημεία ενδιαφέροντος παραγωγής αποβλήτων Ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία αποβλήτων (ποσότητες, σύσταση, είδος αποβλήτων, δρομολόγια) Στοιχεία διαχείρισης αποβλήτων (δρομολόγια αποκομιδής, προσωπικό, υφιστάμενες υποδομές, κόστη)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Τα κύρια συμπεράσματα της μελέτης συνοψίζονται στα εξής: • Το μεγαλύτερο ποσοστό των ΑΣΑ καταλήγει σε ΧΥΤΑ. • Παρατηρείται υστέρηση στην εφαρμογή προγραμμάτων ΔσΠ. • Διαπιστώνεται παλαιότητα ορισμένων οχημάτων και ελλείψεις προσωπικό και σε κάδους και εξοπλισμό. • Οι δημότες δεν συμμετέχουν στην ανακύκλωση και απουσιάζει η οργανωμένη ενημέρωση και γι' αυτό θα πρέπει να οργανωθούν δράσεις ευαισθητοποίησης και ανταποδοτικότητας για τους πολίτες σε θέματα ανακύκλωσης. • Διαπιστώνονται δυσκολίες στην αποκομιδή και διαχείριση συγκεκριμένων ρευμάτων αποβλήτων (π.χ. ογκωδών). • Θα πρέπει αν βρεθεί λύση για τα απόβλητα πρασίνου και τα οργανικά απόβλητα. • Διαπιστώνεται η ανάγκη οργάνωσης των λειτουργιών της Δ/σης Καθαριότητας και η προώθηση πρακτικών ορθής διαχείρισης αποβλήτων, σύμφωνα με το είδος τους (ανακύκλωση, κομποστοποίηση) μέσω της εφαρμογής ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης για την ανάπτυξη υποδομών ΔσΠ και κομποστοποίησης. • Απαιτείται η δημιουργία Πράσινων Σημείων. • Θα πρέπει να ενισχυθεί η πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων και η επαναχρησιμοποίηση μέσω ενημερωτικών προγραμμάτων/ εκστρατειών, δημιουργία ΚΔΕΥ, κτλ. • Απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για την υλοποίηση των κατευθύνσεων του ΕΣΔΑ, του ΠΕΣΔΑ και των στόχων του ΤΣΔΑ του Δήμου και η αξιοποίηση χρηματοδοτικών ευκαιριών από προγράμματα. • Θα πρέπει να γίνουν ενέργειες για τη μείωση κόστους διαχείρισης αποβλήτων και βελτιστοποίησης προγραμμάτων αποκομιδής μέσω νέων τεχνολογιών και για την ενίσχυση της κυκλικής οικονομίας.
	5	**Προτεινόμενες**	<u>Στόχοι:</u>

		δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Γενικός Στόχος 1: Ελαχιστοποίηση των παραγόμενων αποβλήτων με την εφαρμογή δράσεων πρόληψης και επαναχρησιμοποίησης. Προώθηση της οικιακής κομποστοποίησης. Γενικός Στόχος 2: Ανάπτυξη εκτεταμένων προγραμμάτων Διαλογής στην Πηγή για τη μείωση των σύμμεικτων αποβλήτων που μεταφέρονται προς ανάκτηση και ταφή. Πλήρης ανάπτυξη ΔσΠ βιοαποβλήτων. Ενίσχυση του δικτύου συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών, πέραν αυτών που υπάγονται στα ΣΕΔ με γωνιές ανακύκλωσης, λειτουργία πράσινων σημείων (σταθερό, κινητά), κτλ. Γενικός Στόχος 3: Ενίσχυση της Εναλλακτικής Διαχείρισης των ειδικών ρευμάτων αποβλήτων & συμβασιοποίηση με νέα ΣΕΔ. Γενικός Στόχος 4: Εκσυγχρονισμός και καλύτερη οργάνωση της υπηρεσίας καθαριότητας. Ανάπτυξη δεικτών απόδοσης και έξυπνων συστημάτων για την παρακολούθηση υπηρεσιών διαχείρισης ΑΣΑ. Γενικός Στόχος 5: Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών. Κοινοποίηση δεικτών απόδοσης διαχείρισης ΑΣΑ, σχεδιασμός κινήτρων. Δράσεις Πρόληψης – Επαναχρησιμοποίησης υλικών: Ενίσχυση της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων και της επαναχρησιμοποίησης. Εφαρμογή της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων στην εκπαίδευση. Μείωση αποβλήτων τροφίμων και προώθηση δωρεών τροφίμων. Προαγωγή της επαναχρησιμοποίησης. Κέντρα Δημιουργικής Επαναχρησιμοποίησης Υλικών (ΚΔΕΥ). Προώθηση εθελοντικών συμφωνιών για πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων. Δημιουργία δικτύου επαναχρησιμοποίησης και επιδιόρθωσης. Δημιουργία γειτονιών μηδενικών αποβλήτων. Δράσεις διαχείρισης αποβλήτων σε επίπεδο Δήμου: Δράσεις διαχείρισης Βιοαποβλήτων (οικιακή και δημοτική κομποστοποίηση, δίκτυο καφέ κάδων, συλλογή και επεξεργασία αποβλήτων πρασίνου).

			Δράσεις διαχείρισης ανακυκλώσιμων υλικών και λοιπών αποβλήτων (ανάπτυξη δικτύου γωνιών ανακύκλωσης, κινητών Πράσινων Σημείων, επιβράβευση δημοτών, διαδίκτυο των πραγμάτων, μέτρα ασφαλείας). Δράσεις διαχείρισης Ανακυκλώσιμων Υλικών Συσκευασίας. Δράσεις διακριτής συλλογής χαρτιού, γυαλιού ογκωδών αποβλήτων, ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, μπαταριών, επικίνδυνων αποβλήτων, βρώσιμων ελαίων και λιπών, αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων, κλωστϋφαντουργικών προϊόντων και υποδημάτων). Δράσεις διαχείρισης οχημάτων τέλους κύκλου ζωής, μεταχειρισμένων ελαστικών. Οργάνωση συστήματος διαχείρισης και ελέγχου. Εφαρμογή συστήματος «Πλήρωνω όσο πετάω» ή «Ανταμείβομαι όσο Ανακυκλώνω». Διαχείριση υπολειμματικών σύμμεικτων . Εκστρατεία ευαισθητοποίησης – ενημέρωσης πολιτών.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΕΣΠΑ 2014-2020 Προτεραιότητα 3 Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ) Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα ΕΣΠΑ 2021-2027 Άξονας 4 Πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης» Πράξη «Διαχείριση Βιοαποβλήτων Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας Δράσεις περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2019 ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ ΙΙ Άξονας Προτεραιότητας «Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς» του Ε.Π «Κεντρική Μακεδονία 2014 -2020
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου ΦΟΣΔΑ Πολίτες
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Το ΤΣΔΑ προωθεί την ορθολογική διαχείριση και επεξεργασία των αποβλήτων πάσης φύσεως και ως εκ τούτου συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος που αποτελεί σημαντική συνιστώσα της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Δεν υπάρχει κάποια δράση που να σχετίζεται με την αστική κινητικότητα.
	3	**Σύγκρουση/**	Οι προτεινόμενες δράσεις στοχεύουν στην προστασία και βελτίωση του αστικού

		συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	περιβάλλοντος γενικότερα μέσα από την ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και ως εκ τούτου εναρμονίζονται με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Εκτός από τα πληθυσμιακά στοιχεία δεν υπάρχουν άλλα στοιχεία που να μπορούν να αξιοποιηθούν.

<u>Διεξαγωγή Έρευνας Συμπεριφοράς Μετακινούμενων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και ανάλυση αποτελεσμάτων αυτής στο πλαίσιο του έργου InnovaSUMP</u>

Πίνακας 1.25: Επισκόπηση Έρευνας Συμπεριφοράς Μετακινούμενων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και ανάλυση αποτελεσμάτων αυτής στο πλαίσιο του έργου InnovaSUMP

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Έκθεση Ανάλυσης
	2	**Τίτλος**	**Διεξαγωγή Έρευνας Συμπεριφοράς Μετακινούμενων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και ανάλυση αποτελεσμάτων αυτής στο πλαίσιο του έργου InnovaSUMP**
	3	**Αντικείμενο**	Η δημιουργία ερωτηματολογίων, η συμπλήρωση και συλλογή τους για τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων/μετακινούμενων των πολιτών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, η επεξεργασία και ανάλυσή τους και η κατάλληλη οπτικοποίηση των αποτελεσμάτων με χρήση διαγραμμάτων και χαρτών.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Δεκέμβριος 2020- Φεβρουάριος 2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Ευρωπαϊκό Έργο InnovaSUMP
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Εφαρμογή ζωνικού συστήματος και καθορισμός πλαισίου δειγματοληψίας Καθορισμός του αριθμού των απαιτούμενων ερωτηματολογίων Διαμόρφωση των ερωτηματολογίων δηλωμένης και αποκαλυπτόμενης προτίμησης και δημιουργία και διαδικτυακής έκδοσής του Διεξαγωγή των ερευνών μέσω τηλεφωνικών συνεντεύξεων και διαδικτύου Ανάλυση ερωτηματολογίων αποκαλυπτόμενης προτίμησης και ερωτηματολογίων δηλωμένης προτίμησης Ανάπτυξη μαθηματικού υποδείγματος επιλογής μέσου Επεξεργασία και αξιολόγηση αποτελεσμάτων μαθηματικού υποδείγματος
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δημογραφικά στοιχεία (πλήθος μελών ανά νοικοκυριό, τύπος κατοικίας, ιδιοκτησία οχημάτων, εισόδημα, δαπάνες για μετακινήσεις, φύλο, ηλικία, απασχόληση, μετακινούμενων) Στοιχεία σχετικά με την κινητικότητα (κατανομή πόρων ανά τομέα κινητικότητας, ιεράρχηση προβλημάτων σχετικά με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την στάθμευση,

			την ασφάλεια πεζών, τα πεζοδρόμια, τους ποδηλατόδρομους κλπ) Στοιχεία σχετικά με τις μετακινήσεις μαθητών (ασφάλεια, προβλήματα) Χαρακτηριστικά καταγεγραμμένων μετακινήσεων (σκοπός μετακίνησης, κατανομή ανά μέσο, μέσο μετακίνησης ανά σκοπό, τύπος μετακίνησης, προέλευση – προορισμός μετακίνησης, τύπος στάθμευσης, διάρκεια μετακίνησης ανά μέσο)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Οι ερωτώμενοι δείχνουν σαφή προτίμηση στην χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου και η κρίσιμη παράμετρος για να μειωθεί η προτίμηση αυτή είναι η αύξηση του λειτουργικού κόστους μέσω της εφαρμογής τιμολόγησης της στάθμευσης στην περιοχή του Δήμου. Όσον αφορά τα ΜΜΜ, οι ερωτώμενοι δείχνουν σαφέστατα μικρότερη προτίμηση, με κρίσιμο παράγοντα για την αύξησή της τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τέλος, όσον αφορά το ποδήλατο, η δημιουργία ασφαλών και ορθολογικά σχεδιασμένων ποδηλατοδρόμων μπορεί να λειτουργήσει ευεργετικά στην προώθησή της χρήσης του.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Δεν υπάρχουν σαφώς προτεινόμενες δράσεις, ωστόσο από τα αποτελέσματα της έρευνας προτείνονται εμμέσως: • Η εφαρμογή τιμολόγησης της στάθμευσης με σκοπό την μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου. • Η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών των ΜΜΜ. • Η δημιουργία ασφαλών και ορθά σχεδιασμένων ποδηλατοδρόμων.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	INTERREG EUROPE
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Πολίτες – Ερωτώμενοι
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	-
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Η έρευνα έχει στόχο να συγκεντρώσει δεδομένα που σχετίζονται απόλυτα με την αστική κινητικότητα και να αποκαλύψει τις προτιμήσεις των μετακινούμενων, ώστε αυτές να αποτελέσουν χρήσιμο εργαλείο για την διαμόρφωση προτάσεων σχετιζόμενων με την βιώσιμη αστική κινητικότητα.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι παρεμβάσεις που προκύπτουν από τα αποτελέσματα της έρευνας βρίσκονται σε απόλυτη συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς συμβάλλουν στον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου και στην προώθηση των ΜΜΜ και των ήπιων μορφών μετακίνησης όπως το ποδήλατο
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Όλα τα δεδομένα της έρευνας είναι απόλυτα συναφή και χρήσιμα στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ γιατί σχετίζονται απόλυτα με την κινητικότητα αφού αποκαλύπτουν τις περιοχές έλξης και γένεσης μετακινήσεων, το πλήθος, τον σκοπό, το μέσο και τις ώρες αιχμής των μετακινήσεων.

Μελέτη: Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου. «Ο Πράσινος Περίπατος»

Πίνακας 1.26: Επισκόπηση Μελέτης: Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου «Ο Πράσινος Περίπατος»

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Μελέτη Masterplan
	2	**Τίτλος**	**Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου. «Ο Πράσινος Περίπατος»**
	3	**Αντικείμενο**	Η διασύνδεση του εμπορικού κέντρου ή των ψυχαγωγικών ζωνών με τις γειτονιές της πόλης διαμέσου παρεμβάσεων αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, δημιουργίας νέων πράσινων σημείων και ενσωμάτωσης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας όπως είναι οι ποδηλατόδρομοι, οι πεζόδρομοι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. *Πηγή: https://www.voria.gr/article/enas-prasinos-peripatos-pou-tha-dosi-anasa-zois-se-kordelio-ke-evosmo*
	4	**Έτος εκπόνησης**	Ιούνιος 2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν αναφέρεται
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Επισήμανση των πολυσύχναστων σημείων της πόλης που διαθέτουν ήδη πεζόδρομους και ποδηλατόδρομους. Επισήμανση των χώρων πρασίνου και πάρκων και καταγραφή των χώρων προσέλκυσης πεζών. Διαμόρφωση ενός μέγιστου δυνατού δακτυλίου που θα διατρέχει τους μεγάλους χώρους πρασίνου και πάρκων και θα συνδέει τους πολυσύχναστους χώρους συγκροτώντας έναν εκτεταμένο περίπατο, λαμβάνοντας υπόψη τις σχεδιαζόμενες αναπλάσεις.
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Διαδρομές Πράσινου περιπάτου και μήκος τους
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	-
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Αύξηση και αναβάθμιση πεζοδρομίων. Πεζοδρομήσεις τμημάτων ή δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Ενσωμάτωση παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας για πεζούς και άτομα με κινητικές δυσκολίες (διαβάσεις, ράμπες, τοπικές διαπλατύνσεις). Ενσωμάτωση δικτύου ποδηλατοδρόμου. Κατευθύνσεις για την ενιαία αντιμετώπιση του σχεδιασμού, αλλά και για θεσμικά ζητήματα διαχείρισης και λειτουργίας του δημόσιου και κοινόχρηστου χώρου.

	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πρόγραμμα «Αντ. Τρίτσης»
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Η μελέτη στοχεύει στη συνολική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου υιοθετεί απόλυτα τις αρχές βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Γενικός Στόχος 1: Ποσοτική ανάκτηση δημόσιου χώρου Ειδικοί στόχοι: Βέλτιστη αξιοποίηση και εστιασμένη αύξηση του δημόσιου χώρου. Αύξηση του χώρου που αποδίδεται σε πεζούς και ποδηλάτες. Αξιοποίηση ιδιωτικών ακάλυπτων χώρων. Γενικός Στόχος 2: Ποιοτική ανάκτηση δημόσιου χώρου. *Ειδικοί Στόχοι:* Βελτίωση αισθητικής δημόσιου χώρου. Ανάδειξη της διαχρονικής ιστορικότητας. Βελτίωση των χαρακτηριστικών του φυσικού περιβάλλοντος και ενίσχυση της ανθεκτικότητας έναντι της κλιματικής αλλαγής. Γενικός Στόχος 3: Λειτουργική ανάκτηση δημόσιου χώρου Ειδικοί Στόχοι: Στήριξη της πολυλειτουργικότητας και συμμετοχικότητας της πόλης μέσω της αναβάθμισης των επιμέρους λειτουργιών στην κατεύθυνση της αυξημένης περιβαλλοντικής συμμόρφωσης και δυναμικής εξισορρόπησης των χρήσεων γης. Ενθάρρυνση χρήσης των ΜΜΜ. Προσαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την ισόρροπη και ομαλή εξυπηρέτηση των χρήσεων γης και τη γενικευμένη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών. Ενίσχυση του αισθήματος ασφάλειας και αποφυγή αποκλεισμού ευπαθών κοινωνικών ομάδων.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι γενικές παρεμβάσεις που προτείνονται συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Επειδή πρόκειται για προμελέτη δεν υπάρχουν δεδομένα προς αξιοποίηση εκτός από την απλή επισήμανση ορισμένων διαδρομών που προορίζονται για πράσινες διαδρομές.

Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης

Πίνακας 1.27: Επισκόπηση Στρατηγικού πλάνου Έξυπνης πόλης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης**
	3	**Αντικείμενο**	Η ανάπτυξη και χρήση νέων τεχνολογικών μέσων που θα βελτιώσουν τη διαχείριση και λειτουργικότητα του αστικού περιβάλλοντος.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2022
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Ελλάδα 2.0 Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σε υποδομές έξυπνης πόλης Αιτήματα χρηματοδότησης ή ενταγμένα έργα για δράσεις έξυπνης πόλης στα πλαίσια άλλων προγραμμάτων και προσκλήσεων Σχέδιο δράσεων έξυπνης πόλης στο πλαίσιο του στρατηγικού πλάνου
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το σχέδιο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Στόχοι όλων των προτεινόμενων έργων είναι η ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η ενίσχυση της ασφάλειας του κοινού, η παρακολούθηση και σωστή διαχείριση των περιβαλλοντικών παραμέτρων της περιοχής παρέμβασης, η εξοικονόμηση και πιο αποτελεσματική διαχείριση όλων των φυσικών πόρων, η βέλτιστη διαχείριση των αστικών απορριμμάτων, η μείωση της εκπομπής ρύπων, η συλλογή και διάθεση δεδομένων, η διασύνδεση και λειτουργικότητα των πλατφορμών με ασφάλεια και η ασφάλεια των δεδομένων.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Υποέργο 1: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Παρακολούθηση Μετρήσεων με Χρήση Αισθητήρων Υποέργο 2: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Ανίχνευση Διάβρωσης σε Κτήρια Υποέργο 3: Ασύρματο δίκτυο IoT Υποέργο 4: Δημοτικό Ασύρματο Δίκτυο WiFi Υποέργο 5: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για Πλατφόρμες Υποέργο 6: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων e-Government Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα Υποέργο 8: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Υγεία
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Χρηματοδοτικά προγράμματα (ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ ΙΙ, Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη), Ταμείο Συνοχής
	7	**Δίκτυο**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

		εμπλεκόμενων	
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Μια έξυπνη πόλη με τη βοήθεια των ψηφιακών τεχνολογιών αποσκοπεί στην καλύτερη χρήση των πόρων της, αλλά και στην μείωση των εκπομπών ρύπων, τα οποία αποτελούν αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα Σύστημα έξυπνης σηματοδότησης Σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών Σύστημα διαχείρισης σημείων για ΑμεΑ Σύστημα καταμέτρησης οχημάτων και αξιολόγησης ροών κυκλοφορίας Έξυπνα παγκάκια Urban σε κεντρικά σημεία του Δήμου (wi-fi, θήρες USB, αισθητήρες μέτρησης περιβαλλοντικών παραμέτρων, κτλ)
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι δράσεις που προτείνονται για την κινητικότητα συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Οι έξυπνες δράσεις για την κινητικότητα αποτελούν χρήσιμα στοιχεία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

<u>Μελέτη: Δημιουργία Δημοτικού Δικτύου Πράσινων Σημείων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.28: Επισκόπηση Μελέτης: Δημιουργία Δημοτικού Δικτύου Πράσινων Σημείων στον Δήμο Κορδελιού -Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Μελέτη Σκοπιμότητας
	2	**Τίτλος**	**Δημιουργία Δημοτικού Δικτύου Πράσινων Σημείων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης διαχείρισης των αποβλήτων στον Δήμο και διαμόρφωση αναλυτικού σχεδίου δράσης για την ανάπτυξη των απαραίτητων υποέργων.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Σεπτέμβριος 2020
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Ελλάδα 2.0 Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία**	• Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σε υποδομές έξυπνης πόλης • Αιτήματα χρηματοδότησης ή ενταγμένα έργα για δράσεις έξυπνης πόλης στα πλαίσια άλλων προγραμμάτων και προσκλήσεων • Σχέδιο δράσεων έξυπνης πόλης στο πλαίσιο του στρατηγικού πλάνου

		υλοποίησης	
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δευτερογενή δεδομένα
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Δεν αναφέρονται
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Γωνιές Ανακύκλωσης: Οι Γωνιές Ανακύκλωσης θα αποτελούν ελεύθερους μονίμως προσβάσιμους χώρους από τους πολίτες, χωρίς περίφραξη ή οποιεσδήποτε κατασκευές. Θα γειτνιάζουν με τον δρόμο που χρησιμοποιούν τα οχήματα συλλογής. Δημοτικό Δίκτυο Πράσινων Σημείων: Θα αποτελείται από 1 σύστημα διακριτής συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών – Κινητό Πράσινο Σημείο και 15 Γωνιές Ανακύκλωσης (κάθε μια μικρότερη των 50 τ.μ.), 3 έξυπνους οικίσκους διακριτής συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών και 12 έξυπνες νησίδες διακριτής συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών. Αποκεντρωμένο Δίκτυο
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΕΣΠΑ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Το Δημοτικό Δίκτυο Πράσινων Σημείων αναμένεται να δημιουργήσει τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικο-οικονομικά οφέλη, οπότε διέπετε από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Οι Γωνιές Ανακύκλωσης θα γειτνιάζουν με τον δρόμο που χρησιμοποιούν τα οχήματα συλλογής και θα είναι μονίμως προσβάσιμες σε όλους τους πολίτες.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι παρεμβάσεις δεν σχετίζονται άμεσα με το ΣΒΑΚ.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Οι Γωνιές Ανακύκλωσης θα είναι μονίμως προσβάσιμες σε όλους τους πολίτες επομένως θα αποτελεί μια δραστηριότητα που θα έλκει μετακινήσεις και επομένως θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Μελέτη: Βιώσιμη Μικροκινητικότητα μέσω Συστήματος Κοινοχρήστων Ποδηλάτων σε Δήμους της χώρας

Πίνακας 1.29: Επισκόπηση Μελέτης: Ενίσχυση της Μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Έκθεση
	2	**Τίτλος**	**Ενίσχυση της Μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Περιγράφεται η προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2022
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» στον Άξονα Προτεραιότητας 14 «ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ (ΤΣ) Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις».
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Περιγραφή αντικειμένου Τεχνικές προδιαγραφές Εξοπλισμού και Λογισμικού Περιγραφή υπηρεσιών Δράσεις δημοσιότητας Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Ενδεικτικός Προϋπολογισμός Συγγραφή υποχρεώσεων Πίνακες Συμμόρφωσης
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Η εν λόγω υπηρεσία έχει ως σκοπό την πληρέστερη δυνατή ενημέρωση και ευαισθητοποίηση και τη μέγιστη δυνατή ενεργοποίηση όλων των εν δυνάμει ωφελούμενων αλλά και της κοινής γνώμης γενικότερα αναφορικά με τους στόχους και τα αναμενόμενα αποτελέσματα της πράξης στην περιοχή παρέμβασης.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η εν λόγω προμήθεια περιλαμβάνει: • Ποδήλατα • Συσκευές φόρτισης • Πακέτα λογισμικού διαχείρισης συστημάτων • Υπηρεσίες εγκατάστασης εξοπλισμού επεξεργασίας πληροφοριών • Υπηρεσίες εκπαίδευσης στον τομέα της πληροφορικής • Υπηρεσίες ανάπτυξης λογισμικού διαχείρισης εγκαταστάσεων • Υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης • Υπηρεσίες διαχείρισης εγκαταστάσεων

			• Υπηρεσίες διαχείρισης στόλου οχημάτων • Υπηρεσίες προώθησης • Υπηρεσίες διαφημιστικής εκστρατείας
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» στον Άξονα Προτεραιότητας 14 «ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ (ΤΣ)», ο οποίος συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής.
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Η μικροκινητικότητα αποτελεί στοιχείο της βιώσιμης κινητικότητας και συνεπώς της βιώσιμης ανάπτυξης
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	66 Ηλεκτρικά Ποδήλατα Πόλης, Ειδικής Σχεδίασης για Κοινόχρηστα Συστήματα Μίσθωσης, με "Εξυπνη" Κλειδαριά IoT (4G/GPS) 71 θέσεις κλειδώματος/φόρτισης ποδηλάτου
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Μεθοδολογία ανάπτυξης της μικροκινητικότητας στον Δήμο. Ο αριθμός των ποδηλάτων και των θέσεων που θα προμηθευτεί ο Δήμος.

Μελέτη: Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Πρασινισμός Πάρκου Ελπίδος

Πίνακας 1.30: Επισκόπηση Μελέτης: Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Πρασινισμός Πάρκου Ελπίδος

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή
	2	**Τίτλος**	**Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Πρασινισμός Πάρκου Ελπίδος**
	3	**Αντικείμενο**	Η παρούσα Αρχιτεκτονική Μελέτη αφορά τον ανασχεδιασμό του Πάρκου Ελπίδος της Δημοτικής Ενότητας Ευόσμου του δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Το πάρκο περικλείεται, ΝΑ από την οδό Δενδροποτάμου, ΝΔ από τις σιδηροδρομικές γραμμές και ΒΔ από τις οδούς Αγαμέμνονος, Ανδρόνικου και Αριστοτέλους. Βρίσκεται στο όριο του δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Έχει εμβαδόν πάρκου ως σύνολο 14.978,79 τ.μ. Χωρίζεται σε 6 τμήματα: Ε1 = χώρος πρασίνου 3045,49 τμ. Ε2= χώρος αθλητικών εγκαταστάσεων 4290,80 τμ. Ε3= χώρος πολιτιστικού κέντρου 1428,92 τμ. Ε4= πάρκο 4718,20 τμ. Ε5= πάρκο 1067,53 τμ. Ε6= πάρκο 427,85τμ.

	4	**Έτος εκπόνησης**	Νοέμβριος 2020
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 6 - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΞ06 - Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Περιγραφή αντικειμένου Αρχιτεκτονική Πρόταση Γενική περιγραφή τεχνικών εργασιών (Οικοδομικών, Φυτοτεχνικών, Ηλεκτρομηχανολογικών)
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή δεδομένα (φωτογραφίες από αυτοψίες στην περιοχή) Δευτερογενή δεδομένα
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Η εν λόγω υπηρεσία έχει ως σκοπό την πληρέστερη δυνατή ενημέρωση και ευαισθητοποίηση και τη μέγιστη δυνατή ενεργοποίηση όλων των εν δυνάμει ωφελούμενων αλλά και της κοινής γνώμης γενικότερα αναφορικά με τους στόχους και τα αναμενόμενα αποτελέσματα της πράξης στην περιοχή παρέμβασης.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Στο γραμμικό αυτό πάρκο στα όρια του δήμου Κορδελιού-Ευόσμου προτείνεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αστικού πρασίνου και χώρων αναψυχής και άθλησης. <u>Η μελέτη περιλαμβάνει:</u> • Βιοκλιματική προσέγγιση στο σχεδιασμό για βελτίωση του μικροκλίματος με τη δημιουργία συνθηκών θερμικής, οπτικής, ακουστικής άνεσης. • Προσβασιμότητα στο χώρο αυτό σε ΑΜΕΑ και σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. • Δημιουργία δραστηριοτήτων άθλησης για παιδιά και ενήλικες πολίτες. • Δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής. • Αναβάθμιση της αίσθησης ασφάλειας στους επισκέπτες όλων των ηλικιών • Άμεση σχέση της περιοχής ανάπλασης με τον αστικό ιστό που αναπτύσσεται στην βόρεια πλευρά του πάρκου. • Δυνατότητα χρήσης των χώρων και για συμπληρωματική εκπαίδευση από τα γύρω σχολεία όλων των βαθμίδων.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ)
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Ναι, καθώς το κύριο ζητούμενο είναι η δημιουργία πράσινης υποδομής που θα καταστήσει την περιοχή επισκέψιμη και φιλική στους κατοίκους της γειτονιάς αλλά και σε όλους τους κατοίκους των γύρω δήμων.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής**	Αύξηση της κινητικότητας στην περιοχή λόγω της ανάπλασης

		κινητικότητας	
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Παρεμβάσεις ανάπλασης

Μελέτη: Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης/ Φυτοτεχνική Μελέτη – Μελέτη Εγκατάστασης και Άρδευσης Πρασίνου

Πίνακας 1.31: Επισκόπηση Μελέτης: Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης/ Φυτοτεχνική Μελέτη – Μελέτη Εγκατάστασης και Άρδευσης Πρασίνου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Έκθεση Εργασιών
	2	**Τίτλος**	**Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης** **Φυτοτεχνική Μελέτη – Μελέτη Εγκατάστασης και Άρδευσης Πρασίνου**
	3	**Αντικείμενο**	Η φυτοτεχνική μελέτη – μελέτη εγκατάστασης και άρδευσης πρασίνου, αποτελεί τμήμα της «Διαμόρφωσης του πάρκου Σμύρνης». Η περιοχή προς ανάπλαση, το πάρκο Σμύρνης, περιβάλλεται και οριοθετείται από τις οδούς Παπαναστασίου, Παπαφλέσσα, Σιατίστης και Πάγκαλου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Οκτώβριος 2020
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 6 - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΞ06 - Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Περιγραφή περιοχής Τεχνική περιγραφή έργων και εργασιών Οικονομοτεχνικά στοιχεία Σχέδια φυτεύσεων και άρδευσης
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Προμέτρηση και προϋπολογισμός εργασιών Σχέδια, φωτογραφίες
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Η συγκεκριμένη μελέτη αφορά την αισθητική αναβάθμιση της εξεταζόμενης περιοχής μέσω του «πρασινοσμού» του Πάρκου Σμύρνης.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Σκοπός της φυτοτεχνικής μελέτης είναι η αισθητική αναβάθμιση του τοπίου, μέσω της απομάκρυνσης της υπάρχουσας βλάστησης, της εγκατάστασης χλοοτάπητα, νέων δένδρων, θάμνων και ποωδών φυτών και τέλος της κατασκευής ενός

			αποτελεσματικού συστήματος άρδευσης.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ)
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Ναι, καθώς το κύριο ζητούμενο είναι η αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Αύξηση της κινητικότητας στην περιοχή λόγω της ανάπλασης.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι στόχοι/παρεμβάσεις δεν σχετίζονται άμεσα με το ΣΒΑΚ
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Σχέδια ανάπλασης

Μελέτη: Διαμόρφωση Πυρήνων Τοπικού Αστικού Πρασίνου Άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.32: Επισκόπηση Μελέτης: Διαμόρφωση Πυρήνων Τοπικού Αστικού Πρασίνου Άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή - Προδιαγραφές Οικοδομικών, Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών και Εργασιών Πρασίνου
	2	**Τίτλος**	**Διαμόρφωση Πυρήνων Τοπικού Αστικού Πρασίνου Άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Αφορά την πρόταση ανάπλασης του χώρου, που βρίσκεται στο Ο.Τ. 755, μεταξύ των οδών Αναγεννήσεως και 19ης Μαΐου, άνωθεν της Α' Εσωτερικής Περιφερειακής στη Δημοτική Ενότητα Ευόσμου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου. Έχει συνολικό εμβαδό 1.360,00 τ.μ. και βόρεια ορίζεται από την οδό Αναγεννήσεως δυτικά και ανατολικά ορίζεται από πεζόδρομους (οδός Ανεξαρτησίας) και νότια από την οδό 19ης Μαΐου. Ο χώρος πρασίνου, καταλαμβάνει 720,20 τ.μ. Ο χώρος της παιδικής χαράς καταλαμβάνει τα υπόλοιπα 640 τ.μ.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Απρίλιος 2018
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 6 - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΞ06 - Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων

	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	Περιγραφή οικοδομικών εργασιών Περιγραφή σκυροδέματος και επιστρώσεων Περιγραφή ηλεκτρομηχανολογικών εργασιών Περιγραφή εργασιών πρασίνου Περιγραφή και πρόγραμμα εργασιών Περιγραφή εργασιών άρδευσης και συντήρησης πρασίνου
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Το έργο θα αναβαθμίσει το χώρο αυτό και θα συμβάλλει σημαντικά στην προσβασιμότητα και στην ασφάλεια των πολιτών, στην αύξηση του πρασίνου και στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Ο χώρος έχει περιμετρικά παλιά κράσπεδα, τα οποία θα αντικατασταθούν με καινούργια και στην πλευρά της οδού Αναγεννήσεως έχει κατασκευασθεί ένα μικρό πεζοδρόμιο, χωρίς καμία άλλη διαμόρφωση στο σύνολό του.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	<u>Οι εργασίες επιγραμματικά είναι οι εξής:</u> Καθαίρεση κατασκευών από οπλισμένο σκυρόδεμα (τμήμα πεζοδρομίου στην οδό Αναγεννήσεως). Αποξήλωση των παλιών περιμετρικών κρασπέδων. Εκσκαφές - επιχώσεις. Διαμόρφωση – ισοπέδωση χώρου Κατασκευή βάσης 3 Α 10 εκ. Τοποθέτηση κρασπέδων. Κατασκευή τοιχίων από σκυρόδεμα για την τοποθέτηση περίφραξης και την δημιουργία διαδρόμου. Επίστρωση δαπέδων με τσιμεντόπλακες. Επίστρωση με κεραμικό δάπεδο. Κατασκευή τριών (3) ραμπών Α.Μ.Ε.Α. Κατασκευή δικτύου ηλεκτροφωτισμού. Τοποθέτηση φωτιστικών. Εγκατάσταση δικτύου άρδευσης. Φύτευση
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΕΤΠΑ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Η αύξηση του πρασίνου, η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής και η προσπάθεια αποφυγής δημιουργίας θερμικής αστικής νησίδας είναι δράσεις που εκπροσωπούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Κατασκευή τριών (3) ραμπών Α.Μ.Ε.Α.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Στοιχεία προσβασιμότητας

<u>Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.33: Επισκόπηση Εκπόνησης Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνικό Δελτίο Έργου Φάκελος Έργου
	2	**Τίτλος**	**Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Θα εκπονηθούν οι απαιτούμενες μελέτες για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, χώρων πρασίνου και χώρων στάθμευσης σε περιοχή άνωθεν την Περιφερειακής οδού, η οποία ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά (δεν περιλαμβάνεται η οδός Ακαδήμου). Πρόκειται για: Τοπογραφική μελέτη, Ειδική Αρχιτεκτονική μελέτη, Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, Φυτοτεχνική μελέτη, μελέτη Οδοποιίας, Περιβαλλοντική μελέτη, ΣΑΥ- ΦΑΥ και τεύχη δημοπράτησης
	4	**Έτος εκπόνησης**	2020-2023
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Πρόσκληση ΑΤ09 του Προγράμματος «Αντώνης Τρίτσης» με τίτλο «Ωρίμανση έργων και δράσεων για την υλοποίηση του Προγράμματος»

	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Δεν αναφέρονται
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Οι μελέτες που θα εκπονηθούν θα εξασφαλίσουν τις απαραίτητες υποδομές μίας ταχέως αναπτυσσόμενης περιοχής, προκειμένου να παρέχονται οι απαραίτητες συνθήκες λειτουργικότητας και ασφάλειας για την κίνηση πεζών και οχημάτων, καθώς και οι απαραίτητες υποδομές ανοιχτών δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Αναβάθμιση της εικόνας της οικιστικής περιοχής, ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων με την υιοθέτηση αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού στο αστικό περιβάλλον. Διαμόρφωση κατάλληλων χώρων πρασίνου. Επίλυσης της προσβασιμότητας, μέσω της δημιουργίας ενός περιβάλλοντος κίνησης και παραμονής για όλους. Πέρα από τα επαρκή πλάτη των πεζοδρομίων και διαμόρφωση ραμπών για την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου, θα προβλεφθεί επαρκής χώρος δίπλα από τα παγκάκια για στάση και θα οριστεί οδηγός όδευσης τυφλών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Υπό εκπόνηση
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Η καινοτομία του έργου συνίσταται στην υιοθέτηση των αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού, των αρχών σχεδιασμού για μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων καθώς και μιας σύγχρονης αρχιτεκτονικής προσέγγισης του αστικού χώρου. Επομένως υιοθετεί αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	**Ειδική Αρχιτεκτονική Μελέτη** Θα διαμορφωθούν κατάλληλα τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι και θα δημιουργηθεί δίκτυο πεζών. Θα προβλεφθεί κατάλληλο πλάτος πεζοδρομίων για την άνετη κίνηση των πεζών και θα δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην εύκολη προσβασιμότητα και χρήση από άτομα με ειδικές ανάγκες και ηλικιωμένους. Θα προβλεφθεί η δημιουργία ραμπών για ευκολότερη και ασφαλέστερη κίνηση των πεζών. Θα προβλεφθεί επίσης κατάλληλη οργάνωση της στάθμευσης των οχημάτων σε εσοχές κατά μήκος των οδών και στους προβλεπόμενους χώρους στάθμευσης. **Μελέτη Οδοποιίας** Η ταχύτητα μελέτης και το όριο ταχύτητας θα είναι 50χλμ/ώρα εκτός από τα οδικά

			τμήματα που θα έχει οριστεί διαφορετικά.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες παρεμβάσεις

Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων, για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.34: Επισκόπηση Προμήθειας εξοπλισμού, κατασκευής, μεταφοράς και τοποθέτησης στεγάστρων, για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Έκθεση – Τεχνικό Δελτίο Έργου
	2	**Τίτλος**	**Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων, για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου**
	3	**Αντικείμενο**	Αφορά στην αναβάθμιση 47 υφιστάμενων στάσεων που βρίσκονται σε κεντρικές περιοχές του Δήμου και έχουν την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Οκτώβριος 2020
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Πρόγραμμα Φιλόδημος ΙΙ
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Δεν αναφέρονται
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου θα τοποθετηθούν 6 στέγαστρα τύπου Α, 32 τύπου Β και 9 τύπου Γ.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Οι τύποι των στεγάστρων που μπορούν να επιλεγούν είναι (3) τρεις: Τύπος Α Τύπος Β Τύπος Γ ανάλογα με το πλάτος του πεζοδρομίου όπου θα τοποθετηθούν

			Τύπος Α (τεμ. 6): Το στέγαστρο θα έχει πλάτος ≥ 1,20 μέτρα και θα τοποθετηθεί σε πεζοδρόμιο πλάτους ≥ 2,70 μέτρων. Η οπίσθια όψη (πλάτη) θα είναι από διαφανές αντιβανδαλιστικό, άθραυστο πλαίσιο, το αριστερό (όπως παρατηρείται από τον δρόμο) κάθετο προς την γραμμή του πεζοδρομίου τμήμα θα είναι πλήρως καλυμμένο από πλαίσιο, ενώ το δεξιό κάθετο τμήμα θα είναι καλυμμένο κατά πλάτος κατά το ήμισυ από διαφανές αντιβανδαλιστικό, άθραυστο πλαίσιο. Το στέγαστρο θα έχει κάθισμα τουλάχιστον τριών θέσεων, σταθερό ή ανακλινόμενο. **Τύπος Β (τεμ. 32)** Το στέγαστρο θα έχει πλάτος από 1,00 έως 1,19 μέτρα και θα τοποθετηθεί σε πεζοδρόμιο πλάτους από 1,80 έως 2,69 μέτρων. Θα υπάρχει μόνο οπίσθια όψη (πλάτη) πλήρως κλειστή από διαφανές πλαίσιο. Αριστερά και δεξιά το στέγαστρο θα είναι τελείως ανοιχτό (για την ελεύθερη διακίνηση των πεζών). Ο τύπος αυτός μπορεί να εξοπλιστεί μόνο με ανακλινόμενο κάθισμα. **Τύπος Γ (τεμ. 9)** Το στέγαστρο θα έχει πλάτος από 1,00 έως 1,19 μέτρα και θα τοποθετηθεί σε πεζοδρόμιο πλάτους από 1,60 έως 1,79 μέτρα. Στον τύπο αυτό των στεγάστρων δεν θα τοποθετηθεί οπίσθια όψη (πλάτη) ούτε αριστερό και δεξιό τμήμα (θα είναι τελείως ανοιχτά για την ελεύθερη διακίνηση των πεζών). Στον τύπο αυτό απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε καθίσματος.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	1. Υπουργείο Εσωτερικών 2. Ίδιοι πόροι
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Εγκρίθηκε η χρηματοδότηση
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Το κάθε στέγαστρο θα φέρει φωτοβολταϊκό σύστημα. Θα πρέπει να διαθέτει ενεργειακή αυτονομία επαρκή για την λειτουργία του φωτισμού, της φόρτισης των smart συσκευών καθώς και οποιασδήποτε άλλης συσκευής που θα είναι εγκατεστημένη στη στάση.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Τα στέγαστρα θα πρέπει να μην παρεμποδίζουν την κυκλοφορία πεζών, ατόμων με ειδικές ανάγκες κλπ την ορατότητα των διερχόμενων από την οδό οδηγών οχημάτων, καθώς και την ορατότητα των επιβατών.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Χρήσιμο δεδομένο, το οποίο όμως δεν αναφέρεται, θα ήταν η ονομασία το στάσεων στις οποίες πρόκειται να τοποθετηθούν τα στέγαστρα και οι οποίες όπως αναφέρει η τεχνική έκθεση έχουν την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα.

Μελέτη: Ανάπλαση των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου

Πίνακας 1.35: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ, ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ, ΣΙΑΤΙΣΤΗΣ, ΜΕΛ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Καραολή & Δημητρίου στη Δ.Ε Ευόσμου, η ανάπλαση των οδών Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης στη Δ.Ε. Κορδελιού και η κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Δεν αναφέρονται
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	ΜΕΡΟΣ Α Ανάπλαση των οδών Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης Οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες: • Κίνηση πεζών • Στάθμευση οχημάτων • Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες • Προσθήκη πρασίνου • Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών

			ΜΕΡΟΣ Β Ανάπλαση της οδού Καραολή & Δημητρίου και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. <u>Στόχοι της μελέτης είναι:</u> • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού Καραολή & Δημητρίου και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδοφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. • Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός των δύο διευρύνσεων που βρίσκονται κατά μήκος της οδού, στη συμβολή με τις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Αγ. Μηνά, ώστε να ενσωματωθούν λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθούν αναβαθμισμένες στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	ΟΗ αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	ΜΕΡΟΣ Α Ανάπλαση των οδών Εθν. Αντιστάσεως, Αθ. Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης

Κίνηση πεζών

Σε όλο το μήκος των οδών της περιοχής μελέτης επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,20 μ., εκτός από ορισμένες περιοχές όπου αυτό είναι ανέφικτο εξαιτίας της γεωμετρίας του πεζοδρομίου ή /και των περιφράξεων που καταλαμβάνουν μέρος των πεζοδρομίων έξω από τις Ρυμοτομικές Γραμμές.

Στάθμευση οχημάτων

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό. Η οργάνωση των θέσεων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, γιατί το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία.

Για να οριοθετηθούν καλύτερα οι ζώνες στάθμευσης σε σχέση με το οδόστρωμα, προτείνεται η διάστρωσή τους με ειδική δαπεδόστρωση με τσιμεντένιους κυβόλιθους.

Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου

Προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων

Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες. Οι ανισοσταθμίες που δημιουργούνται από αυτόν το χειρισμό θα γεφυρώνονται μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ώστε να μην ανακόπτεται σε καμία περίπτωση η συνεχής κίνηση πεζών επί του πεζοδρομίου

Περιοχές φύτευσης - καθιστικά

Δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης, έτσι ώστε να αποτρέπεται τόσο η ανεξέλεγκτη άνοδος των οχημάτων στα πεζοδρόμιο, όσο και η κάθοδος των πεζών στο δρόμο. Τα παρτέρια συνδυάζονται κάποιες φορές με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος των οδών, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων, για την πλήρωση των κενών στις υπάρχουσες δενδροστοιχίες αλλά και την δημιουργία νέων. Σε κάθε περίπτωση το ύψος της φύτευσης δεν θα ξεπερνά το 1,5μ. από την τελική στάθμη του οδοστρώματος.

Δαπεδοστρώσεις

Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά, οι τελικές επιστρώσεις που

προτείνονται είναι ένας συνδυασμός τσιμεντόπλακας και διαχωριστικών φιλέτων από τσιμεντένιους κυβόλιθους. Ανεξάρτητα από την δαπεδόστρωση κάθε περιοχής, θα υπάρξει διαφοροποίηση των δαπέδων στις περιοχές των παρτεριών – καθιστικών, των ραμπών ΑΜΕΑ, καθώς και στη λωρίδα κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης, ώστε να επιτευχθεί η αντιληπτική διαφοροποίηση των λειτουργιών, αλλά και για λόγους ασφαλέστερης κίνησης των πεζών.

Σήμανση

Οι πινακίδες οδικής ή πληροφοριακής σήμανσης του Δήμου θα αποξηλωθούν και θα επανατοποθετηθούν σε θέσεις που θα προσδιορίσει η Επίβλεψη. Οι πινακίδες οι οποίες είναι σε κακή κατάσταση, θα αντικατασταθούν από νέες. Επιπλέον, θα τοποθετηθούν και νέες πινακίδες σήμανσης.

ΜΕΡΟΣ Β

Ανάπλαση της οδού Καραολή & Δημητρίου και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου

Κίνηση πεζών

Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ., εκτός από ορισμένες περιοχές όπου αυτό είναι ανέφικτο εξαιτίας της γεωμετρίας του πεζοδρομίου ή /και των κτιρίων που καταλαμβάνουν μέρος των πεζοδρομίων έξω από τις Ρυμοτομικές Γραμμές.

Στάθμευση

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία.

Προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε ποσοστό τουλάχιστον 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης

Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου

Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων.

Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες. Οι ανισοσταθμίες που δημιουργούνται από αυτόν το χειρισμό θα γεφυρώνονται μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ώστε να μην ανακόπτεται σε καμία περίπτωση η συνεχής κίνηση πεζών

			επί του πεζοδρομίου. <u>Περιοχές φύτευσης</u> Προτείνεται η δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δημιουργούνται χώροι καθιστικών (parklets), στις ζώνες που δημιουργούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων, στις δύο μεγάλες διευρύνσεις στη συμβολή με τις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Αγ. Μηνά, καθώς και σε άλλα σημεία διευρύνσεων του πεζοδρομίου. Τα παρτέρια συνδυάζονται σε πολλά σημεία με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος της οδού, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων, για την πλήρωση των κενών στις υπάρχουσες δενδροστοιχίες αλλά και την δημιουργία νέων. <u>Καθιστικά</u> Σε αρκετά σημεία κατά μήκος των πεζοδρομίων δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, τύπου parklet, σε συνδυασμό με παρτέρια, φυτεύσεις και δέντρα. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Γενικά εφαρμόζονται πέντε βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένει ‘‘εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου <u>Σήμανση</u> Οι πινακίδες οδικής ή πληροφοριακής σήμανσης του Δήμου θα αποξηλωθούν και θα επανατοποθετηθούν σε θέσεις που θα προσδιορίσει η Επίβλεψη. Οι πινακίδες οι οποίες είναι σε κακή κατάσταση, θα αντικατασταθούν από νέες. Επιπλέον, θα τοποθετηθούν και νέες πινακίδες σήμανσης, σύμφωνα με την μελέτη.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

<u>Μελέτη: Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.36: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης της οδού 28ης Οκτωβρίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ**

			ΕΥΟΣΜΟΥ
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού 28 ης Οκτωβρίου του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Με δεδομένη την σημασία της οδού λόγω της θέσης της στο κέντρο του δήμου, του ρόλου της ως συνδετήρια σημαντικών οδών, καθώς και των ειδικών χρήσεων σε αυτή, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με σημαντικό αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, ζώνη αστικού εξοπλισμού , ζώνη φυτεύσεων) και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. <u>Στόχοι της μελέτης είναι:</u> • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. • Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδοφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. • Η πρόβλεψη για περιορισμένες θέσεις στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της.

			• Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός των διευρύνσεων που βρίσκονται στη συμβολή με την οδό Κύπρου, εκατέρωθεν αυτής, ώστε να ενσωματωθούν λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθούν αναβαθμισμένες στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Οι αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Προβλέπεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με νέα χάραξη η οποία εξασφαλίζει κατά το δυνατό σταθερό πλάτος οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού στην περιοχή μελέτης. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται κατά 0,75μ. εκατέρωθεν σε όλο το μήκος της οδού. Προκύπτει πλάτος οδοστρώματος 6,5μ. Το καθαρό πλάτος του οδοστρώματος που προκύπτει είναι ανάλογο της κυκλοφοριακής κίνησης και της λειτουργίας της οδού. Παράλληλα, η νέα χάραξη, περιλαμβάνει την εξομάλυνση των ανισοσταθμιών, την κατάργηση των εμποδίων και την εφαρμογή νέων δαπεδοστρώσεων που θα ενοποιούν αντιληπτικά τη ζώνη κίνησης. Ο σχεδιασμός των πεζοδρομίων έχει λάβει υπόψη τη σημερινή χρήση των ισογείων των κτισμάτων, καθώς και την ανάγκη προσέγγισης τροχοφόρων στο εσωτερικό των ιδιοκτησιών. Ωστόσο, θεωρείται απαραίτητη η πλήρης απομάκρυνση διαφόρων κατασκευών, οχημάτων καθώς και προϊόντων από το πεζοδρόμιο (προσωρινή στάση-στάθμευση οχημάτων, έκθεση προϊόντων κ.λπ.), για να καταστεί εφικτή η λειτουργική αναβάθμισή του. Οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες: • Κίνηση πεζών • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ • Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες • Προσθήκη πρασίνου • Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών • Βιοκλιματική αναβάθμιση

- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης

Κίνηση πεζών

Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ. Προϋπόθεση όμως, για να λειτουργήσει σωστά αυτή η ζώνη πεζών είναι να απομακρυνθούν ή να μετακινηθούν περιφράξεις όλων των τύπων και ελαφριές κατασκευές καταστημάτων που είναι εγκατεστημένα επί του πεζοδρομίου, όπως επίσης διαφημιστικές επιγραφές επιχειρήσεων. Για το λόγο αυτό προτείνεται η καθαίρεση/ απομάκρυνσή τους ή η ελεγχόμενη και κατόπιν αδείας του Δήμου επιλεκτική τοποθέτησή τους σε αυστηρά περιορισμένα σημεία.

Στάθμευση οχημάτων

Δεν είναι εφικτό, λόγω έλλειψης του απαιτούμενου πλάτους, να δημιουργηθούν παρόδιες περιοχές στάθμευσης. Δημιουργούνται μόνο σε ένα σημείο της οδού, όπου το πλάτος είναι ικανό, δύο θέσεις εν εσοχή, για φορτοεκφόρτωση.

Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου

Προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων.Η προσέγγιση οχημάτων στο εσωτερικό των ιδιοκτησιών είναι εφικτή με την κατάργησή τους τοπικά, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες

Δεδομένης της επιθυμίας του Κυρίου του Έργου να ληφθεί υπόψη η υφιστάμενη οργάνωση χρήσεων στην περιοχή, διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες. Οι ανισοσταθμίες που δημιουργούνται από αυτόν το χειρισμό θα γεφυρώνονται μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ώστε να μην ανακόπτεται σε καμία περίπτωση η συνεχής κίνηση πεζών επί του πεζοδρομίου. Οι θέσεις όπου διαμορφώνονται αυτές οι επιμέρους ράμπες σχετίζονται με τις ανάγκες των ιδιοκτησιών, όπως αυτές ισχύουν σήμερα. Πιθανή αλλαγή στις χρήσεις των παράπλευρων ιδιοκτησιών θα σημαίνει και ανάγκη αναθεώρησής των θέσεών τους.

Περιοχές φύτευσης

Δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δημιουργούνται χώροι καθιστικών, στις ζώνες που δημιουργούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων, στις διευρύνσεις στη συμβολή με την οδό Κύπρου, καθώς και σε άλλα σημεία διευρύνσεων του πεζοδρομίου. Τα παρτέρια συνδυάζονται σε πολλά σημεία με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος της οδού, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων, για την πλήρωση των κενών στις υπάρχουσες δενδροστοιχίες αλλά και την δημιουργία νέων. Οι δενδροδόχοι θα πληρωθούν με υλικό που τους καθιστά

			βατούς από τους πεζούς και δεν είναι απαραίτητα τα κράσπεδα περιμετρικά της δενδροδόχου. <u>Καθιστικά</u> Σε αρκετά σημεία κατά μήκος των πεζοδρομίων δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, τύπου parklet, σε συνδυασμό με παρτέρια, φυτεύσεις και δέντρα. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται τέσσερα βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘’εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου. Στο σύνολο της πρότασης εμπεριέχεται και αντικατάσταση ή συμπλήρωση της ασφάλτου των οδών της περιοχής μελέτης ή των κάθετων σε αυτές, όπου αυτό απαιτηθεί. <u>Αστικός εξοπλισμός</u> Προτείνεται επαναπροσδιορισμός, εμπλουτισμός και οργάνωση της τοποθέτησης του αστικού εξοπλισμού της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, τα αντικείμενα που περιλαμβάνονται στον προτεινόμενο εξοπλισμό είναι : • Δοχεία μικροαπορριμμάτων. • Κάδοι απορριμμάτων και ανακύκλωσης και ειδικά πετάσματα για την αισθητική αναβάθμισή τους • Φωτιστικά οδικού φωτισμού. • Στάσεις λεωφορείων. • Σχάρες απορροής. • Κολωνάκια αποτροπής στάθμευσης. <u>Σήμανση</u> Οι πινακίδες οδικής ή πληροφοριακής σήμανσης του Δήμου θα αποξηλωθούν και θα αντικατασταθούν από νέες. Επιπλέον, θα τοποθετηθούν και νέες πινακίδες σήμανσης, σύμφωνα με την μελέτη. Όσον αφορά στις ιδιωτικές διαφημιστικές πινακίδες, σε πολλές περιπτώσεις το μέγεθος και η θέση τους δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην κίνηση των πεζών και για το λόγο αυτό προτείνεται, η προσεκτική αποξήλωσή τους, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται στη δημοπράτηση η επανατοποθέτησή τους.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

<u>Μελέτη: Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.37: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης της οδού 25ης Μαρτίου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου και η κατασκευή έξι κυκλικών κόμβων επί της οδού, στις συμβολές της οδού με τις οδούς Νυμφαίου, Σμύρνης, Μακεδονομάχων, Ολυμπιάδος, Εθν. Αντίστασης και Παπάγου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Με δεδομένη την σημαντικότητα της υπόψη οδού, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με μεγάλο αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. <u>Στόχοι της μελέτης είναι:</u> • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδοφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ			• Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται στη συμβολή με την οδό Τσαλή, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Οι αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες: • Κίνηση πεζών • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ • Οργανωμένη στάθμευση οχημάτων • Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες • Προσθήκη πρασίνου • Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών • Βιοκλιματική αναβάθμιση • Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης <u>Κίνηση πεζών</u> Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ. Υψομετρική διευθέτηση των ανισοσταθμιών θα γίνει εκτός από τις διαβάσεις και όπου αλλού είναι απαραίτητο κατά μήκος των πεζοδρομίων, λαμβάνοντας, πάντα όμως, υπόψη την ορθή σχέση των ισογείων των κτιρίων με τα πεζοδρόμια. Προϋπόθεση όμως, για να λειτουργήσει σωστά αυτή η ζώνη πεζών είναι να απομακρυνθούν ή να μετακινηθούν περιφράξεις όλων των τύπων και ελαφριές κατασκευές καταστημάτων που είναι

εγκατεστημένα επί του πεζοδρομίου, όπως επίσης διαφημιστικές επιγραφές επιχειρήσεων. Για το λόγο αυτό προτείνεται η καθαίρεση/ απομάκρυνσή τους ή η ελεγχόμενη και κατόπιν αδείας του Δήμου επιλεκτική τοποθέτησή τους σε αυστηρά περιορισμένα σημεία.

Στάθμευση οχημάτων

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία. Επιπλέον προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης. Για να οριοθετηθούν καλύτερα οι ζώνες στάθμευσης σε σχέση με το οδόστρωμα, προτείνεται η διάστρωσή τους με ειδική δαπεδόστρωση με τσιμεντένιους κυβόλιθους .

Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου

Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων. Η προσέγγιση οχημάτων στο εσωτερικό των ιδιοκτησιών είναι εφικτή με την κατάργησή τους τοπικά, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Επίσης στις περιοχές των κυκλικών κόμβων θα τοποθετηθούν κολωνάκια στις θέσεις που καθορίζονται από τη μελέτη.

Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες. Οι ανισοσταθμίες που δημιουργούνται από αυτόν το χειρισμό θα γεφυρώνονται μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ώστε να μην ανακόπτεται σε καμία περίπτωση η συνεχής κίνηση πεζών επί του πεζοδρομίου.

Περιοχές φύτευσης

Δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δημιουργούνται χώροι καθιστικών, στις ζώνες που δημιουργούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων, στις διευρύνσεις στη συμβολή με την οδό Κύπρου, καθώς και σε άλλα σημεία διευρύνσεων του πεζοδρομίου. Τα παρτέρια συνδυάζονται σε πολλά σημεία με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος της οδού, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων, για την πλήρωση των κενών στις υπάρχουσες δενδροστοιχίες αλλά και την δημιουργία νέων. Οι δενδροδόχοι θα πληρωθούν με υλικό που τους καθιστά βατούς από τους πεζούς και δεν είναι απαραίτητα τα κράσπεδα περιμετρικά της δενδροδόχου.

Καθιστικά

Σε αρκετά σημεία κατά μήκος των πεζοδρομίων δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, τύπου parklet, σε συνδυασμό με παρτέρια, φυτεύσεις και δέντρα.

Δαπεδοστρώσεις

Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης

			των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται τέσσερα βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘’εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου. Στο σύνολο της πρότασης εμπεριέχεται και αντικατάσταση ή συμπλήρωση της ασφάλτου των οδών της περιοχής μελέτης ή των κάθετων σε αυτές, όπου αυτό απαιτηθεί. <u>Αστικός εξοπλισμός</u> Προτείνεται επαναπροσδιορισμός, εμπλουτισμός και οργάνωση της τοποθέτησης του αστικού εξοπλισμού της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, τα αντικείμενα που περιλαμβάνονται στον προτεινόμενο εξοπλισμό είναι : • Δοχεία μικροαπορριμμάτων. • Κάδοι απορριμμάτων και ανακύκλωσης και ειδικά πετάσματα για την αισθητική αναβάθμισή τους • Φωτιστικά οδικού φωτισμού. • Στάσεις λεωφορείων. • Σχάρες απορροής. • Κολωνάκια αποτροπής στάθμευσης. <u>Σήμανση</u> Οι πινακίδες οδικής ή πληροφοριακής σήμανσης του Δήμου θα αποξηλωθούν και θα αντικατασταθούν από νέες. Επιπλέον, θα τοποθετηθούν και νέες πινακίδες σήμανσης, σύμφωνα με την μελέτη. Όσον αφορά στις ιδιωτικές διαφημιστικές πινακίδες, σε πολλές περιπτώσεις το μέγεθος και η θέση τους δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην κίνηση των πεζών και για το λόγο αυτό προτείνεται, η προσεκτική αποξήλωσή τους, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται στη δημοπράτηση η επανατοποθέτησή τους.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

<u>Μελέτη: Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.38: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης χώρου πρασίνου στο 233Ε στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΧΩΡΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ Ο.Τ. 233Ε ΤΗΣ Δ.Ε. ΕΥΟΣΜΟΥ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η δημιουργία χώρου πρασίνου στην περιοχή «Χατζησώμου» στον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου

	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών • Φυτοτεχνική διαμόρφωση
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Ο βασικός σκοπός είναι η δημιουργία ενός πάρκου το οποίο θα εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες των κατοίκων, θα λειτουργεί ως πνεύμονας πρασίνου, ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, χώρος περιπάτου και χαλάρωσης, χώρος κοινωνικής επαφής και κοινωνικοποίησης, καθώς και χώρος άθλησης (περπάτημα, ποδήλατο κ.α.).
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία περιπατητικών διαδρομών και διαφορετικών πυρήνων λειτουργίας εντός ενός «πράσινου» υποβάθρου. Το σχέδιο περιλαμβάνει την κατασκευή περιφραγμένης παιδικής χαράς, αναψυκτήριου, διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου, χώρων ήπιας άθλησης και ανάπτυξης σωματικών ικανοτήτων, χώρων παιχνιδιού, μικρού χώρου εκδηλώσεων και χώρους καθιστικών και ξεκούρασης. Επιμέρους στόχοι της μελέτης είναι: • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο σύνολο των περιπατητικών διαδρομών. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. Οι νέες παρεμβάσεις επιλύουν την προσβασιμότητα, δημιουργώντας ένα περιβάλλον κίνησης και παραμονής για όλους. Πέρα από τα επαρκή πλάτη των διαδρομών για την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου, προβλέπεται επαρκής χώρος δίπλα από τα καθιστικά για στάση καθώς και η μη ύπαρξη ανισοσταθμιών στα δάπεδα. Επιπλέον, εξασφαλίζεται ισόπεδη πρόσβαση στο χώρο της παιδικής χαράς και προτείνεται η τοποθέτηση παιχνιδιών κατάλληλα για χρήση και από ΑΜΕΑ. Παράλληλα στην περιοχή του αναψυκτήριου δημιουργείται χώρος υγιεινής (WC) κατάλληλος για χρήση από ΑΜΕΑ. • Η δημιουργία εκτάσεων πρασίνου και δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. • Εφαρμογή περιοχών εδαφοκάλυψης υψηλής υδροπερατότητας και εφαρμογή οργανωμένων φυτεύσεων. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού του χώρου πρασίνου. Προβλέπεται εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κλπ. • Ενίσχυση του αισθήματος ασφάλειας μέσω της εξασφάλισης επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, αλλά και της περιμετρικής περίφραξης του

			χώρου. • Ενίσχυση της φυσικής ασφάλειας των χρηστών των παιχνιδιών εντός και εκτός της παιδικής χαράς με τη χρήση πιστοποιημένων παιχνιδιών και δαπέδων ασφαλείας ανάλογα με το ύψος πιθανής πτώσης.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Οι αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	<u>Κίνηση πεζών και ποδηλάτου</u> Σε όλη την έκταση του χώρου πρασίνου προτείνεται η δημιουργία δικτύου διαδρομών κίνησης πεζών. Οι διαδρομές μπορούν να χρησιμοποιούνται και από ποδηλάτες με σκοπό την αναψυχή. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται μια περιμετρική επίπεδη διαδρομή μήκους 265 μ. περίπου, με πλάτος 2,00 μ. Η διαδρομή, εκτός από την χρήση της ως χώρος περιπάτου, διαθέτει ικανό μήκος ώστε να χρησιμοποιείται για αθλητικές δραστηριότητες (τρέξιμο, γρήγορο περπάτημα κλπ). Για το λόγο αυτό διαθέτει δύο κλάδους με εντονότερη κλίση, οι οποίοι προσφέρουν στους αθλούμενους την επιλογή διαφορετικών επιπέδων δυσκολίας. Για την είσοδο στο πάρκο και τη σύνδεση των επιμέρους χώρων μεταξύ τους και με την περιμετρική διαδρομή προτείνεται η δημιουργία διαδρομών με καμπύλη χάραξη. Οι διαδρομές αυτές διαθέτουν πλάτος κατ' ελάχιστο 1,5 μ. ενώ σε σημεία που ίσως απαιτηθεί η πρόσβαση οχήματος, το πλάτος φτάνει τα 3 μ. Το σύνολο των διαδρομών οριοθετείται με βυθισμένα χυτά κράσπεδα από σκυρόδεμα και επιστρώνεται με φυσικό χωμάτινο δάπεδο από κουρασάνι.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

<u>Μελέτη: Ανάπλαση οδού Μαιάνδρου της Δ.Ε. Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.39: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Μαιάνδρου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ

	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη Δ.Κ. Εύοσμου και συγκεκριμένα το τμήμα της οδού που περιλαμβάνεται, από τη διασταύρωση με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως τη διασταύρωση με την οδό Αντώνη Τρίτση, πριν τον κόμβο Εύοσμου - Μαιάνδρου της εσωτερικής περιφερειακής οδού, Θεσσαλονίκης.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν αναφέρεται
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών • Φυτοτεχνική διαμόρφωση
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Με δεδομένη την σημαντικότητα της υπόψη οδού, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με μεγάλο αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάσης και ανάπαυσης, περιοχές στάθμευσης οχημάτων) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. Στόχοι της μελέτης είναι: • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της απόδοσης στο πεζοδρόμιο των χώρων και επιφανειών που καταλαμβάνονται από κατασκευές και περιφράξεις, οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα ρυμοτομία. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων.

			• Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. Πρόβλεψη για εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κλπ.. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Στη διάβαση πεζών που δημιουργείται για τη διάσχιση της οδού για την εξυπηρέτηση του σχολικού συγκροτήματος των Νηπιαγωγείων, όπως και σε όλες τις διαβάσεις πεζών της οδού, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Δημοτικοί πόροι
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	ΟΗ αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Προβλέπεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με νέα χάραξη η οποία εξασφαλίζει κατά το δυνατό σταθερό πλάτος οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού στην περιοχή μελέτης. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται κατά 1,00-1,20μ. εκατέρωθεν της οδού, και προκύπτει πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Το καθαρό πλάτος του οδοστρώματος που προκύπτει είναι ανάλογο της κυκλοφοριακής κίνησης και της λειτουργίας της οδού. Με την χάραξη αυτή δημιουργούνται, όπου είναι εφικτό, παρόδιες περιοχές στάθμευσης, διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις των οδών ικανές να δεχθούν την κατασκευή ραμπών ΑΜΚ και εξασφαλίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος της ζώνης κίνησης των πεζών στα πεζοδρόμια. Οι διαπλατύνσεις που δημιουργούνται στις διασταυρώσεις με κάθετες οδούς επιτελούν ταυτόχρονα πολλαπλούς κρίσιμους στόχους: • Αποτρέπουν την παράνομη και επικίνδυνη στάθμευση στις γωνίες, η οποία δυσχεραίνει το οπτικό πεδίο για έλεγχο οδικής ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων. • Αυξάνουν τον ζωτικό χώρο για τους πεζούς και μειώνουν το πλάτος διάσχισης του οδοστρώματος από τους πεζούς. • Δημιουργούνται χώροι κατάλληλοι για ανάπτυξη καθιστικών και φυτεύσεων. • Οριοθετούν τις οργανωμένες θέσεις στάθμευσης.

Γενικά, οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες:

- Κίνηση πεζών
- Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ
- Οργανωμένη στάθμευση οχημάτων
- Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες
- Προσθήκη πρασίνου
- Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών
- Βιοκλιματική αναβάθμιση
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης

<u>Κίνηση πεζών</u>

Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ.

<u>Στάθμευση οχημάτων</u>

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία. Επιπλέον προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης.

<u>Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου</u>

Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων.

<u>Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες</u>

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες

<u>Περιοχές φύτευσης</u>

Προτείνεται η δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δημιουργούνται χώροι καθιστικών (parklets), στις ζώνες που δημιουργούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων, στο πάρκο ανάμεσα των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, καθώς και σε άλλα σημεία διευρύνσεων του πεζοδρομίου. Τα παρτέρια συνδυάζονται σε πολλά σημεία με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος της οδού, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων.

			<u>Καθιστικά</u> Σε αρκετά σημεία κατά μήκος των πεζοδρομίων δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, τύπου parklet, σε συνδυασμό με παρτέρια, φυτεύσεις και δέντρα. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται πέντε βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘‘εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

<u>Μελέτη: Ανάπλαση οδού Μεγ. Αλεξάνδρου της Δ.Ε. Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου</u>

Πίνακας 1.40: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Μεγ. Αλεξάνδρου στη Δημοτική Κοινότητα Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου σε όλο το μήκος της, δυτικά, από τη συμβολή της με την οδό Μουσών μέχρι τη συμβολή της με την οδό Καραολή και Δημητρίου, ανατολικά.
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν αναφέρεται
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών • Φυτοτεχνική διαμόρφωση
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Με δεδομένη την σημαντικότητα της υπόψη οδού, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με μεγάλο αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του

			κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης οχημάτων) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. Στόχοι της μελέτης είναι: • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της απόδοσης στο πεζοδρόμιο των χώρων και επιφανειών που καταλαμβάνονται από κατασκευές και περιφράξεις, οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα ρυμοτομία. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων. • Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. Πρόβλεψη για εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κλπ.. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Στη διάβαση πεζών που δημιουργείται για τη διάσχιση της οδού για την εξυπηρέτηση του σχολικού συγκροτήματος των Νηπιαγωγείων, όπως και σε όλες τις διαβάσεις πεζών της οδού, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών.
	6	**Χρηματοδότηση**	Δημοτικοί πόροι

		παρεμβάσεων	
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Οι αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Προβλέπεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με νέα χάραξη η οποία εξασφαλίζει κατά το δυνατό σταθερό πλάτος οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού στην περιοχή μελέτης. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται κατά 1,00-1,20μ. εκατέρωθεν της οδού, και προκύπτει πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Το καθαρό πλάτος του οδοστρώματος που προκύπτει είναι ανάλογο της κυκλοφοριακής κίνησης και της λειτουργίας της οδού. Με την χάραξη αυτή δημιουργούνται, όπου είναι εφικτό, παρόδιες περιοχές στάθμευσης, διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις των οδών ικανές να δεχθούν την κατασκευή ραμπών ΑΜΚ και εξασφαλίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος της ζώνης κίνησης των πεζών στα πεζοδρόμια. Οι διαπλατύνσεις που δημιουργούνται στις διασταυρώσεις με κάθετες οδούς επιτελούν ταυτόχρονα πολλαπλούς κρίσιμους στόχους: • Αποτρέπουν την παράνομη και επικίνδυνη στάθμευση στις γωνίες, η οποία δυσχεραίνει το οπτικό πεδίο για έλεγχο οδικής ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων. • Αυξάνουν τον ζωτικό χώρο για τους πεζούς και μειώνουν το πλάτος διάσχισης του οδοστρώματος από τους πεζούς. • Δημιουργούνται χώροι κατάλληλοι για ανάπτυξη καθιστικών και φυτεύσεων. • Οριοθετούν τις οργανωμένες θέσεις στάθμευσης. Γενικά, οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες: • Κίνηση πεζών • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ • Οργανωμένη στάθμευση οχημάτων • Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες • Προσθήκη πρασίνου • Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών • Βιοκλιματική αναβάθμιση • Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης <u>Κίνηση πεζών</u> Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ.

			<u>Στάθμευση οχημάτων</u> Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία. Επιπλέον προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης. <u>Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου</u> Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων. <u>Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες</u> Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες <u>Περιοχές φύτευσης</u> Προτείνεται η δημιουργία παρτεριών με χαμηλή φύτευση (γρασίδι και θάμνοι) στις περιοχές που δημιουργούνται χώροι καθιστικών (parklets), στις ζώνες που δημιουργούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων, στο πάρκο ανάμεσα των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, καθώς και σε άλλα σημεία διευρύνσεων του πεζοδρομίου. Τα παρτέρια συνδυάζονται σε πολλά σημεία με καθιστικούς πάγκους ώστε τα προτεινόμενα σημεία στάσης των πεζών να περιβάλλονται από πράσινο που θα λειτουργεί σαν φράγμα της οπτικής και ηχητικής όχλησης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Εκτός από παρτέρια, προτείνεται η φύτευση δέντρων κατά μήκος της οδού, όπου αυτό επιτρέπεται από τα πλάτη των πεζοδρομίων. <u>Καθιστικά</u> Σε αρκετά σημεία κατά μήκος των πεζοδρομίων δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, τύπου parklet, σε συνδυασμό με παρτέρια, φυτεύσεις και δέντρα. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται πέντε βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘’εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

Μελέτη: Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.41: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΣΤΡ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΚΑΙ ΜΟΥΣΩΝ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν αναφέρεται
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών • Φυτοτεχνική διαμόρφωση
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με μεγάλο αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (Ζώνη κίνησης οχημάτων, ζώνη πρασίνου, ζώνες κίνησης πεζών, ποδηλάτου, ζώνη παρτεριού-διαχωρισμού ποδηλατόδρομου από παρακείμενη ζώνη) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. Στόχοι της μελέτης είναι: • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της απόδοσης στο πεζοδρόμιο των χώρων και επιφανειών που καταλαμβάνονται από κατασκευές και περιφράξεις, οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα ρυμοτομία.

			• Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων. • Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. Πρόβλεψη για εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κλπ.. • Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Στη διάβαση πεζών που δημιουργείται για τη διάσχιση της οδού για την εξυπηρέτηση του σχολικού συγκροτήματος των Νηπιαγωγείων, όπως και σε όλες τις διαβάσεις πεζών της οδού, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Δημοτικοί πόροι
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	ΟΗ αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Προβλέπεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με νέα χάραξη η οποία εξασφαλίζει κατά το δυνατό σταθερό πλάτος οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού στην περιοχή μελέτης. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται κατά 1,00-1,20μ. εκατέρωθεν της οδού, και προκύπτει πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Το καθαρό πλάτος του οδοστρώματος που προκύπτει είναι ανάλογο της κυκλοφοριακής κίνησης και της λειτουργίας της οδού. Με την χάραξη αυτή δημιουργούνται, όπου είναι εφικτό, παρόδιες περιοχές στάθμευσης, διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις των οδών ικανές να δεχθούν την κατασκευή ραμπών ΑΜΚ και εξασφαλίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος της ζώνης κίνησης των πεζών στα πεζοδρόμια. Οι διαπλατύνσεις που δημιουργούνται στις διασταυρώσεις με κάθετες οδούς επιτελούν ταυτόχρονα πολλαπλούς κρίσιμους στόχους:

- Αποτρέπουν την παράνομη και επικίνδυνη στάθμευση στις γωνίες, η οποία δυσχεραίνει το οπτικό πεδίο για έλεγχο οδικής ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων.
- Αυξάνουν τον ζωτικό χώρο για τους πεζούς και μειώνουν το πλάτος διάσχισης του οδοστρώματος από τους πεζούς.
- Δημιουργούνται χώροι κατάλληλοι για ανάπτυξη καθιστικών και φυτεύσεων.
- Οριοθετούν τις οργανωμένες θέσεις στάθμευσης.

Γενικά, οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες:

- Κίνηση πεζών
- Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ
- Οργανωμένη στάθμευση οχημάτων
- Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες
- Προσθήκη πρασίνου
- Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών
- Βιοκλιματική αναβάθμιση
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης

<u>Κίνηση πεζών</u>

Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ.

<u>Στάθμευση οχημάτων</u>

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία. Επιπλέον προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης.

<u>Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου</u>

Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων.

<u>Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες</u>

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες

<u>Μετατροπή οδού Μουσών σε οδό με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας</u>

<u>Περιοχές φύτευσης / υδροπερατών δαπεδοστρώσεων</u>

Η υφιστάμενη κεντρική περιοχή της νησίδας με χώμα και γρασίδι, διατηρείται ως

			βασική σχεδιαστική αρχή. Βασική πρόθεση της πρότασης είναι να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η ζώνη αυτή βασικό χαρακτηριστικό της οποίας στην υφιστάμενη κατάσταση είναι η υδροπερατή επίστρωση (χώμα) και η ύπαρξη μεγάλων δέντρων. Στην μελέτη προτείνεται η δημιουργία μίας ζώνης πρασίνου με βασικό χαρακτηριστικό την υδροπερατή δαπεδόστρωση στο μεγαλύτερο τμήμα της, η οποία επιτυγχάνεται είτε με χώμα και γρασίδι, είτε με χωμάτινο δάπεδο είτε με χυτό δάπεδο που αφήνει ζώνες κενών με χώμα και γρασίδι. Η ζώνη αυτή έχει πλάτος 4,50-5,00μ. Εντός της ζώνης αυτής οργανώνονται χώροι εκθεμάτων, κήποι με φυτά που οργανώνονται σε σχήμα έλλειψης (κήπος με τριανταφυλλιές και κήπος με αρωματικά φυτά) χώροι καθιστικών και υδάτινα στοιχεία. Μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας δημιουργείται παρτέρι με φυτά συνολικού πλάτους 0.70 εκ. <u>Καθιστικά</u> Σε αρκετά σημεία κατά μήκος της περιοχής ανάπλασης δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, Τα περισσότερα καθιστικά τοποθετούνται οργανώνονται εντός της ζώνης πρασίνου με σκοπό η ζώνη αυτή να αποδοθεί ως ζωτικός χώρος στους πεζούς και να αξιοποιηθεί ως χώρος καθιστικού- ανάπαυσης και συναναστροφής. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται πέντε βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘’εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

Μελέτη: Ανάπλαση οδού Πολυτεχνείου στη Δημοτική Κοινότητα Ελευθερίου Κορδελιού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Πίνακας 1.42: Επισκόπηση Μελέτης Ανάπλασης οδού Πολυτεχνείου στη Δημοτική Κοινότητα Ελευθερίου - Κορδελιού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Τεχνική Περιγραφή Έργου
	2	**Τίτλος**	**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ- ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ**
	3	**Αντικείμενο**	Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου της Δ.Κ. Ελευθέριου- Κορδελιού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
	4	**Έτος εκπόνησης**	2021

	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Δεν αναφέρεται
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	• Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης • Πρόταση • Αναλυτική περιγραφή εργασιών • Φυτοτεχνική διαμόρφωση
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Δεν προκύπτει από το κείμενο
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Με δεδομένη την σημαντικότητα της υπόψη οδού, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με μεγάλο αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας». Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος της οδού, και η αισθητική και λειτουργική της αναβάθμιση με τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης περιοχές στάθμευσης οχημάτων) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. Στόχοι της μελέτης είναι: • Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο. • Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της απόδοσης στο πεζοδρόμιο των χώρων και επιφανειών που καταλαμβάνονται από κατασκευές και περιφράξεις, οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα ρυμοτομία. • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. • Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων. • Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων. • Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης. • Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της. • Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. Πρόβλεψη για εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κλπ..

			• Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. • Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής. • Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Στη διάβαση πεζών που δημιουργείται για τη διάσχιση της οδού για την εξυπηρέτηση του σχολικού συγκροτήματος των Νηπιαγωγείων, όπως και σε όλες τις διαβάσεις πεζών της οδού, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών.
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Δημοτικοί πόροι
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε η μελέτη
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	ΟΗ αναπλάσεις έχουν ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Προβλέπεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με νέα χάραξη η οποία εξασφαλίζει κατά το δυνατό σταθερό πλάτος οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού στην περιοχή μελέτης. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται κατά 1,00-1,20μ. εκατέρωθεν της οδού, και προκύπτει πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Το καθαρό πλάτος του οδοστρώματος που προκύπτει είναι ανάλογο της κυκλοφοριακής κίνησης και της λειτουργίας της οδού. Με την χάραξη αυτή δημιουργούνται, όπου είναι εφικτό, παρόδιες περιοχές στάθμευσης, διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις των οδών ικανές να δεχθούν την κατασκευή ραμπών ΑΜΚ και εξασφαλίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος της ζώνης κίνησης των πεζών στα πεζοδρόμια. Οι διαπλατύνσεις που δημιουργούνται στις διασταυρώσεις με κάθετες οδούς επιτελούν ταυτόχρονα πολλαπλούς κρίσιμους στόχους: • Αποτρέπουν την παράνομη και επικίνδυνη στάθμευση στις γωνίες, η οποία δυσχεραίνει το οπτικό πεδίο για έλεγχο οδικής ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων. • Αυξάνουν τον ζωτικό χώρο για τους πεζούς και μειώνουν το πλάτος διάσχισης του οδοστρώματος από τους πεζούς. • Δημιουργούνται χώροι κατάλληλοι για ανάπτυξη καθιστικών και φυτεύσεων. • Οριοθετούν τις οργανωμένες θέσεις στάθμευσης. Γενικά, οι παράμετροι που καθόρισαν την προτεινόμενη διαμόρφωση επί των πεζοδρομίων είναι οι ακόλουθες: • Κίνηση πεζών • Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ • Οργανωμένη στάθμευση οχημάτων • Είσοδος οχημάτων στις ιδιοκτησίες • Προσθήκη πρασίνου

- Προσθήκη περιοχών στάσης – καθιστικών
- Βιοκλιματική αναβάθμιση
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης

Κίνηση πεζών

Σε όλο το μήκος της οδού επιδιώχθηκε να εξασφαλιστεί μία ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών επί του πεζοδρομίου, με προσθήκη ραμπών ομαλής μετάβασης για ΑΜΚ στα σημεία ανισοσταθμιών (διασταυρώσεις δρόμων) και προτείνεται η εφαρμογή λωρίδας ειδικής πλακόστρωσης (ειδικά ανάγλυφα πλακίδια) για διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με προβλήματα όρασης. Το πλάτος της διαδρομής των πεζών κυμαίνεται ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου. Κατά κανόνα εξασφαλίζεται πλάτος κίνησης μεγαλύτερο από 1,50 μ.

Στάθμευση οχημάτων

Διαμορφώνονται περιοχές θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων εν εσοχή κατά μήκος των οδών, όπου αυτό είναι εφικτό και σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων είναι πάντοτε παράλληλη στο δρόμο, καθώς το πλάτος των πεζοδρομίων δεν επαρκεί για στάθμευση υπό γωνία. Επιπλέον προβλέπονται ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης, όπως επίσης και θέσεις φορτοεκφόρτωσης.

Παρεμπόδιση στάθμευσης τροχοφόρων επί του πεζοδρομίου

Για την παρεμπόδιση της αυθαίρετης κατάληψης του πεζοδρομίου από οχήματα προτείνεται η ρυθμική τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων.

Είσοδος τροχοφόρων στις παράπλευρες ιδιοκτησίες

Διαμορφώνονται τοπικά υποβαθμίσεις στη στάθμη των πεζοδρομίων (ράμπες) για την δυνατότητα εισόδου οχημάτων στις ιδιοκτησίες

Μετατροπή οδού Μουσών σε οδό με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας

Περιοχές φύτευσης / υδροπερατών δαπεδοστρώσεων

Η υφιστάμενη κεντρική περιοχή της νησίδας με χώμα και γρασίδι, διατηρείται ως βασική σχεδιαστική αρχή. Βασική πρόθεση της πρότασης είναι να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η ζώνη αυτή βασικό χαρακτηριστικό της οποίας στην υφιστάμενη κατάσταση είναι η υδροπερατή επίστρωση (χώμα) και η ύπαρξη μεγάλων δέντρων. Στην μελέτη προτείνεται η δημιουργία μίας ζώνης πρασίνου με βασικό χαρακτηριστικό την υδροπερατή δαπεδόστρωση στο μεγαλύτερο τμήμα της, η οποία επιτυγχάνεται είτε με χώμα και γρασίδι, είτε με χωμάτινο δάπεδο είτε με χυτό δάπεδο που αφήνει ζώνες κενών με χώμα και γρασίδι. Η ζώνη αυτή έχει πλάτος 4,50-5,00μ. Εντός της ζώνης αυτής οργανώνονται χώροι εκθεμάτων, κήποι με φυτά που οργανώνονται σε σχήμα έλλειψης (κήπος με τριανταφυλλιές και κήπος με αρωματικά φυτά) χώροι καθιστικών και υδάτινα στοιχεία.

Μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας δημιουργείται παρτέρι με φυτά συνολικού πλάτους 0.70 εκ.

Καθιστικά

			Σε αρκετά σημεία κατά μήκος της περιοχής ανάπλασης δημιουργούνται χώροι διαμόρφωσης καθιστικών, Τα περισσότερα καθιστικά τοποθετούνται οργανώνονται εντός της ζώνης πρασίνου με σκοπό η ζώνη αυτή να αποδοθεί ως ζωτικός χώρος στους πεζούς και να αξιοποιηθεί ως χώρος καθιστικού- ανάπαυσης και συναναστροφής. <u>Δαπεδοστρώσεις</u> Οι δαπεδοστρώσεις που προτείνονται θα χρησιμοποιηθούν σαν εργαλείο διάκρισης των διαφορετικών λειτουργικών περιοχών. Γενικά εφαρμόζονται πέντε βασικά υλικά δαπεδόστρωσης. Το βασικό υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων που εφαρμόζεται είναι τσιμεντοκυβόλιθοι που περιέχουν ψυχρά υλικά (cool materials) διαστάσεων 10χ20εκ. τοποθετημένοι ‘‘εν ξηρώ’’ σε υπόστρωμα άμμου λατομείου. <u>Σήμανση</u> Οι πινακίδες οδικής ή πληροφοριακής σήμανσης του Δήμου θα αποξηλωθούν. Οι πινακίδες θα αντικατασταθούν από νέες. Επιπλέον, θα τοποθετηθούν και νέες πινακίδες σήμανσης, σύμφωνα με την μελέτη.
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τομείς με του οποίους ασχολείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Αξιοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στα μέτρα του ΣΒΑΚ

1.2.6. Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

<u>Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου</u>

Πίνακας 1.43: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου**
	3	**Αντικείμενο**	Είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης
	4	**Έτος εκπόνησης**	2020
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Ωραιοκάστρου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις. Νόμος 4784 - ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021

	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	**Μεθοδολογία** • Προετοιμασία εκπόνησης (Σύσταση και εκπαίδευση ομάδας έργου, Διαμόρφωση πρωτοκόλλου επικοινωνίας, Επιλογή εμπλεκόμενων φορέων, Καθορισμό περιοχής παρέμβασης, Καθορισμό απαιτούμενων δεδομένων, Αξιολόγηση υφιστάμενου σχεδιασμού) • Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών • Ανάπτυξη οράματος, στόχων και μέτρων • Οριστικό ΣΒΑΚ – Παρακολούθηση και αξιολόγηση **Εργαλεία υλοποίησης** • Εργαλείο αποτίμησης των υφιστάμενων πολιτικών αστικής κινητικότητας • Πρωτογενείς έρευνες στην εξεταζόμενη περιοχή • Ερωτηματολόγια
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες μετρήσεις, ερωτηματολόγια) Δευτερογενή (διεθνής βιβλιογραφία)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Το ΣΒΑΚ Δ. Ωραιοκάστρου καταλήγει σε τρία πακέτα μέτρων για την κινητικότητα. Το πρώτο αφορά την κυκλοφορία, την οδική ασφάλεια και την διαχείριση της στάθμευσης, το δεύτερο τα ήπια μέσα μεταφοράς και το τρίτο τις συλλογικές μετακινήσεις.
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	Προτεραιότητα 1- Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στον Δήμο Α.1) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις από & προς τους γειτονικούς Α.2) Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις προς τη Μητροπολιτική Περιοχή Α.3) Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των Δημοσίων Συγκοινωνιών Α.4) Εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των μαθητών σε σχολεία Προτεραιότητα 2-Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας των Ι.Χ. Β.1) Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευσης της Στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα» Β.2) Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς Β.3) Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά του κέντρου Β.4) Περιορισμός της παράνομης στάθμευσης Προτεραιότητα 3-Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας Γ.1) Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και στα σημεία ενδιαφέροντος για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών Γ.2) Μείωση των Ατυχημάτων Γ.3) Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και

			Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός του Ωραιοκάστρου Γ.4) Εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των πεζών κατά μήκος των διαδρομών σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος και των σχολικών διαδρομών. Γ.5) Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πράσινο Ταμείο
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Ωραιοκάστρου, πολίτες, φορείς
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υιοθετούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς αποτελούν σχέδια που λαμβάνουν υπόψιν το περιβάλλον την οικονομία και τη κοινωνία και επικεντρώνονται στο άνθρωπο (ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός).
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	Πακέτο μέτρων 1: Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, ενίσχυση οδικής ασφάλειας και διαχείριση στάθμευσης 1.1 Διαχείριση κινητικότητας-Ρυθμίσεις 1.1.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου 1.1.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας εντός των οικισμών 1.1.3 Ελεγχόμενη στάθμευση στους οικισμούς 1.1.4 Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας 1.2 Βελτίωση υποδομών 1.2.1. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό δίκτυο 1.2.2 Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης 1.2.3 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο Πακέτο μέτρων 2: Ενίσχυση μετακινήσεων με περπάτημα και ποδήλατο και αναβάθμιση δημόσιου χώρου 2.1 Διαχείριση κινητικότητας-Ρυθμίσεις 2.1.1 Σχολικές διαδρομές (περπάτημα με παρέα στο σχολείο) 2.2 Βελτίωση υποδομών 2.2.1 Ανάπλαση δημόσιων χώρων 2.2.2 Ανάπλαση-Διαμόρφωση κύριων οδικών αξόνων 2.2.3 Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων 2.2.4 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)

			2.2.5 Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σχολείων και αθλητικών εγκαταστάσεων με το κέντρο του Δήμου 2.2.6 Πεζοδρόμηση-διαμόρφωση οδικών τμημάτων περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας 2.2.7 Διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων Πακέτο μέτρων 3: Ενίσχυση συλλογικών μετακινήσεων 3.1 Διαχείριση κινητικότητας-Ρυθμίσεις 3.1.1 Δημιουργία διαδρομής δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη του Ωραιοκάστρου (γραμμή mini-bus) 3.2 Βελτίωση υποδομών 3.2.1 Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα 3.2.2 Δημιουργία στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Εξέταση των μέτρων που πρόκειται πιθανώς να επηρεάσουν την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης

Πίνακας 1.44: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	**1**	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης**
	3	**Αντικείμενο**	Είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης
	4	**Έτος εκπόνησης**	2018
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις. Νόμος 4784 - ΦΕΚ

			40/A/16-3-2021
	2	**Μέθοδοι/** **Εργαλεία υλοποίησης**	Το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμπελοκήπων–Μενεμένης περιλαμβάνει, σύμφωνα και με την προβλεπόμενη Τεχνική του Περιγραφή τα ακόλουθα 5 στάδια: • Σ1. Καθορισμός Στόχων: Έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των βασικών στόχων (ποιοτικών και ποσοτικών), οι οποίοι και θα πρέπει να επιτευχθούν με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. • Σ2. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης: Έχει σκοπό την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε ότι αφορά την προσφορά σε υποδομές και τη ζήτηση για μετακινήσεις. • Σ3. Καθορισμός και έλεγχος σεναρίων: Διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης λαμβάνοντας υπόψη το κοινό όραμα, τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που εντοπίσθηκαν στο προηγούμενο στάδιο • Σ4. Εκτίμηση επιπτώσεων και αξιολόγηση σεναρίων: Έχει ως αντικείμενο την εξειδίκευση των προτεινόμενων μέτρων για κάθε εναλλακτικό σενάριο, καθώς και τη συνολική αξιολόγηση του κάθε σεναρίου, που έχει προταθεί στο προηγούμενο στάδιο. • Σ5. Διαμόρφωση Σχεδίου Υλοποίησης: Έχει ως αντικείμενο τη διαμόρφωση του σχεδίου υλοποίησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία του Σχεδίου δράσης, την κοστολόγηση των προτεινόμενων μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα και τη σύνταξη της τελικής έκδοσης του ΣΒΑΚ.
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες μετρήσεις, ερωτηματολόγια) Δευτερογενή (διεθνής βιβλιογραφία)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	Το ΣΒΑΚ Δ. Αμπελοκήπων – Μενεμένης καταλήγει σε 8 άξονες προτεραιότητας οι οποίες αναλύονται σε δράσεις ανάλογα με τον χρόνο υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος, μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης).
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	**Στρατηγικοί Στόχοι:** • Οικονομική αποδοτικότητα: Βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης των υφιστάμενων υποδομών με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση του οδικού δικτύου κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών. Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. • Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κλπ.). • Προσβασιμότητα: Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και μείωση του φαινομένου αποκοπής περιοχών του Δήμου (barrier effect) λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ. • Ασφάλεια: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και εξάλειψη από το οδικό δίκτυο τυχόν «μελανών σημείων», δηλαδή σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων με μεγάλη συχνότητα ή σοβαρότητα. • Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής. **Άξονες Προτεραιότητας:**

			• Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας • Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης • Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα • Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές • Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πράσινο Ταμείο
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης, πολίτες, φορείς
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	**1**	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υιοθετούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς αποτελούν σχέδια που λαμβάνουν υπόψιν το περιβάλλον, την οικονομία και τη κοινωνία και επικεντρώνονται στον άνθρωπο (ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός).
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	**<u>Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας</u>** **Βελτίωση οδικών υποδομών** *Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)* Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων *Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)* Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων *Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)* Διάνοιξη τμημάτων του οδικού δικτύου **Κυκλοφοριακή Οργάνωση** *Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)* Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο Καθοδηγητική πληροφοριακή σήμανση για τους οδηγούς ΙΧ από και προς την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το βασικό οδικό δίκτυο *Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)* Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το σύνολο του οδικού δικτύου

Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης του Δήμου

Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης

Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης

Χωροθέτηση ενός (1) επιπλέον αποκλειστικού χώρου στάθμευσης ΤΑΞΙ στη ΔΕ Αμπελοκήπων και ενός (1) στη ΔΕ Μενεμένης έπειτα από συζήτηση με τους αρμόδιους φορείς

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο βασικό οδικό δίκτυο

Διάθεση όλων των νόμιμων θέσεων παρά την οδό στις τοπικές οδούς για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων όλο το 24ωρο με χρήση κάρτας κατοίκου

Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Πρόβλεψη θέσεων στάσης γύρω από σχολεία

Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου

Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων στις κεντρικές περιοχές των ΔΕ Αμπελοκήπων και Μενεμένης

Καθοδηγητική σήμανση για τους χώρους στάθμευσης δικύκλων

Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης σε κεντρικές οδούς της ΔΕ Αμπελοκήπων και μία (1) θέση στη ΔΕ Μενεμένης. Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο

του οδικού δικτύου

Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης

Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου

Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Λειτουργία πινακίδων VMS

Καταγραφή, έλεγχος και διευθέτηση της λειτουργίας των δημόσιας χρήσης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Δημιουργία χώρων στάθμευσης

Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα

Βελτίωση Υποδομών ΑμεΑ

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Προσβασιμότητα σε δημοτικά κτίρια

Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ

Ηχητικές διατάξεις σε φωτεινούς σηματοδότες

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ (2025)

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Δημιουργία ραμπών και οδηγών όδευσης τυφλών

Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές

Προώθηση ΔΑΣ

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Αστυνόμευση για την αποτροπή διπλοσταθμευμένων οχημάτων και οχημάτων στις γωνίες των ΟΤ που παρεμποδίζουν την ομαλή πορεία των λεωφορείων του ΟΑΣΘ Πύκνωση δρομολογίων ΟΑΣΘ

Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη σημαντικότητα της χρήσης ΔΑΣ

Τροποποίηση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 60΄

Το σύνολο των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ και της δημοτικής αστικής συγκοινωνίας να είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ

Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα)

Λειτουργία πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 30΄ (2030)

Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ σε συνάρτηση με τη λειτουργία του μετρό και του Δυτικού προαστιακού

Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων ΟΑΣΘ από ηλεκτρικά οχήματα

Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες

Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Θέσεις φορτοεκφόρτωσης

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών

<u>Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς</u>

<u>Βελτίωση υποδομών πεζών</u>

Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου Διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας

Αντικατάσταση μεταλλικής πεζογέφυρας που συνδέει την οδό Καλλιθέας με την

οδό Μοναστηρίου διερχόμενη πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Διαπλάτυνση πεζοδρομίων (2030)

Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων

Bike sharing

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, στα πλαίσια ανάπλασης κεντρικών οδών

Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων

Καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατόδρομων

Διερεύνηση επέκτασης συστήματος bike sharing

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων

Δημιουργία υποδομών bike and ride

<u>Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος</u>

Αναβάθμιση αστικών υποδομών

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Αναβάθμιση των παιδικών χαρών

Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Αναπλάσεις δημοσίου χώρου

Περιορισμός πλάτους οδών

Βελτίωση επιπέδου δημόσιου φωτισμού

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Βελτίωση επιπέδου δημόσιου φωτισμού

Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Αμπελοκήπων

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Μενεμένης

			<u>Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας</u> *Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)* **Αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου** Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού **<u>Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών</u>** **«Έξυπνες» εφαρμογές** *Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)* Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες. Σύστημα Τηλεελέγχου-Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού Προμήθεια πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης *Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)* Επέκταση πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης *Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)* Επέκταση πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Εξέταση των μέτρων που πρόκειται πιθανώς να επηρεάσουν την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

<u>Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά</u>

Πίνακας 1.45: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	**1**	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά**
	3	**Αντικείμενο**	Το ΣΒΑΚ αποτελεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για τον Στρατηγικό Σχεδιασμό του Δήμου Παύλου Μελά, με όλους τους τρόπους μεταφοράς και έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες, το περπάτημα και το ποδήλατο.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Η εκπόνηση του ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2021.
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Παύλου Μελά
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	**1**	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Νόμος 4784 - ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021/ Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και

			Μεταφορών και άλλες διατάξεις.
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Στα πλαίσια της μελέτης μεταξύ άλλων θα πραγματοποιηθούν: • Αναγνώριση προβλημάτων κινητικότητας με όλα τα μέσα. • Σύνθεση και αξιολόγηση σεναρίων κινητικότητας. • Διαμόρφωση οράματος για το μέλλον. • Διαμόρφωση συστήματος μετρήσιμων στόχων. • Επιλογή βέλτιστου σεναρίου. Διαμόρφωση τελικού πακέτου μέτρων και πολιτικών για την κινητικότητα.
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες μετρήσεις, ερωτηματολόγια) Δευτερογενή (διεθνής βιβλιογραφία)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	-
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	-
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πράσινο Ταμείο
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Παύλου Μελά, πολίτες, φορείς
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Υπο εκπόνηση
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΞΙΟΠΟΊΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υιοθετούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς αποτελούν σχέδια που λαμβάνουν υπόψη το περιβάλλον την οικονομία και τη κοινωνία και επικεντρώνονται στο άνθρωπο (ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός).
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	-
	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Όταν θα ολοκληρωθεί η εκπόνηση του ΣΒΑΚ, εξέταση των μέτρων που πρόκειται πιθανώς να επηρεάσουν την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα

Πίνακας 1.46: Επισκόπηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	**Κατηγορία**	Στρατηγικό Σχέδιο
	2	**Τίτλος**	**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα**
	3	**Αντικείμενο**	Ο Δήμος Δέλτα έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το οδικό δίκτυο του Δήμου.
	4	**Έτος εκπόνησης**	Η εκπόνηση του ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2021.
	5	**Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής**	Δήμος Δέλτα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	**Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης**	Νόμος 4784 - ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021/ Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.
	2	**Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης**	Το έργο θα εκπονηθεί σε τρία διαδοχικά Στάδια, όπως περιγράφεται στο ΤΤΔ της προκήρυξης: Το 1ο Στάδιο έχει σκοπό την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και την ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος. Επιπλέον, στο 1ο Στάδιο εντάσσονται η 1η και η 2η Φάση Διαβούλευσης φορέων και οργανώσεων πολιτών με σκοπό τον εντοπισμό προβλημάτων και την ανάπτυξη του κοινού οράματος ενώ θα υπάρξουν και δράσεις που αφορούν την ενεργή ενημέρωση του κοινού για το κοινό όραμα και την αναγκαιότητα εκπόνησης της μελέτης. Το 2ο Στάδιο έχει σκοπό τη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας, την αξιολόγηση τους μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου που θα αναπτυχθεί για τις ανάγκες της μελέτης και τον ορισμό των μετρήσιμων στόχων. Στο 2ο στάδιο εντάσσεται και 3η Φάση Διαβούλευσης με σκοπό να καταγραφεί και να ληφθεί υπόψη η γνώμη φορέων και πολιτών σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας έτσι ώστε να επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και να διαμορφωθεί το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης. Στο 3ο Στάδιο έχει ως σκοπό την εξειδίκευση των προτεινόμενων μέτρων βάσει καλών πρακτικών από άλλες χώρες προσαρμοσμένων στις ειδικές συνθήκες της περιοχής μελέτης και των διαθέσιμων χρηματικών πόρων, την προετοιμασία του Σχεδίου δράσης, την προετοιμασία του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης και θα οδηγήσει στη σύνταξη της τελικής έκδοσης του ΣΒΑΚ. Στο στάδιο αυτό εντάσσεται και η 4η Φάση Διαβούλευσης φορέων και πολιτών με σκοπό την παρουσίαση – ενημέρωση για το Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ. Σε αυτό εντάσσεται και μια ανοιχτή εκδήλωση σε φορείς και πολίτες με σκοπό την παρουσίαση – ενημέρωση για την τελική έκδοση του ΣΒΑΚ με απώτερο στόχο την ενίσχυση της αποδοχής για την υλοποίηση του Σχεδίου.
	3	**Ταυτότητα δεδομένων**	Πρωτογενή (επιτόπιες μετρήσεις, ερωτηματολόγια) Δευτερογενή (διεθνής βιβλιογραφία)
	4	**Συμπεράσματα μελέτης**	-
	5	**Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι**	-
	6	**Χρηματοδότηση παρεμβάσεων**	Πράσινο Ταμείο
	7	**Δίκτυο εμπλεκόμενων**	Δήμος Δέλτα, πολίτες, φορείς
	8	**Στάδιο υλοποίησης**	Υπό εκπόνηση
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	**Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης**	Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υιοθετούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς αποτελούν σχέδια που λαμβάνουν υπόψη το περιβάλλον την οικονομία και τη κοινωνία και επικεντρώνονται στο άνθρωπο (ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός).
	2	**Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας**	-

	3	**Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων**	Συμφωνία
	4	**Αξιοποίηση δεδομένων**	Όταν θα ολοκληρωθεί η εκπόνηση του ΣΒΑΚ, εξέταση των μέτρων που πρόκειται πιθανώς να επηρεάσουν την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.

1.2.7. Μελέτες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου έχει πραγματοποιηθεί σειρά μελετών που άπτονται συγκοινωνιακών ζητημάτων και θα επηρεάσουν τις συνθήκες κινητικότητας στην περιοχή σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, ανάλογα και με το μέγεθος παρέμβασης κάθε μελέτης. Οι βασικότερες από αυτές τις μελέτες, και οι οποίες βρίσκονται σε ώριμο επίπεδο, αφορούν αναπλάσεις σε διάφορους (συνήθως κεντρικούς) οδικούς άξονες. Τα έργα προς πραγματοποίηση είναι:

- Ανάπλαση των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελίνας Μερκούρη και Κρήτης, και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου.
- Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών.
- Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου-Κορδελιού.
- Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.

Ανάπλαση των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελίνας Μερκούρη και Κρήτης, και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου

Γενικός στόχος του έργου είναι η ανάπλαση της περιοχής μελέτης και η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του τμημάτων των συγκεκριμένων οδών. Η αισθητική αναβάθμιση και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής.

Με δεδομένη την σημαντικότητα των υπόψη οδών, είναι φανερό ότι το έργο θα αποτελέσει μία παρέμβαση με σημαντικό αντίκτυπο για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Δήμου και θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, προσδίδοντάς της στοιχεία μιας νέας «ταυτότητας».

Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η απόδοση των πεζοδρομίων στους πεζούς, η αποκατάσταση της συνέχειας της διαδρομής κατά μήκος των οδών, και η αισθητική και λειτουργική τους αναβάθμιση με τη

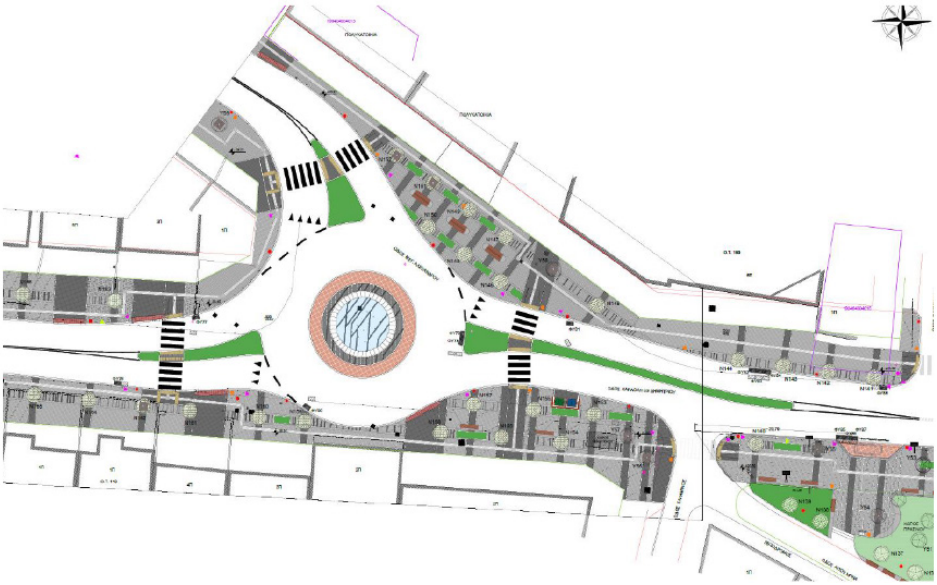
δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιμέρους λειτουργικών αναγκών της περιοχής.

Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας των υλικών και του αστικού εξοπλισμού. Στόχοι της μελέτης είναι:

- Η εξασφάλιση της συνεχούς και άνετης κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο.
- Η απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, χωρίς να θίγεται λειτουργικά ο οδικός χώρος. Ο στόχος επιτυγχάνεται μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και της απόδοσης στο πεζοδρόμιο των χώρων και επιφανειών που καταλαμβάνονται από κατασκευές και περιφράξεις, οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα ρυμοτομία.
- Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ. Οι νέες παρεμβάσεις επιλύουν την προσβασιμότητα, δημιουργώντας ένα περιβάλλον κίνησης και παραμονής για όλους. Πέρα από τα επαρκή πλάτη των πεζοδρομίων για την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου, προβλέπεται και επαρκής χώρος δίπλα από τα παγκάκια και στις στάσεις λεωφορείων για στάση. Ακόμα, προβλέπονται επαρκείς θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, στο σύνολο του μήκους της οδού και ορίζεται οδηγός όδευσης τυφλών με κατάλληλες πλάκες στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
- Η εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα κατά τη διάσχιση της οδού Καραολή & Δημητρίου και των κάθετων οδών, με στόχο την αποτροπή ατυχημάτων.
- Η έντονη ενίσχυση του πρασίνου και των δενδοφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εκτεταμένων δενδροφυτεύσεων.
- Η οριοθέτηση της στάθμευσης των οχημάτων σε καθορισμένες θέσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, όπως και θέσεων φορτοεκφόρτωσης.
- Η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού και η εξασφάλιση ενός κοινού και αναγνωρίσιμου ύφους κατά μήκος της.
- Η εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ποιότητας και αποτελεσματικότητας του αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων. Πρόβλεψη για εγκατάσταση επαρκών καθιστικών, κάδων μικροαπορριμμάτων κ.λπ. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απόδοση ικανού πλάτους σε αυτά μέσω της αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους μέχρι την ρυμοτομική γραμμή, επιτρέπει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή καθιστικών χώρων, είτε σε οργανωμένες ενότητες χώρων καθιστικών είτε τοποθετημένα γραμμικά κατά μήκος της οδού.
- Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας.
- Ο ανασχεδιασμός των δύο διευρύνσεων που βρίσκονται κατά μήκος της οδού, στη συμβολή με τις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Αγ. Μηνά, ώστε να ενσωματωθούν λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθούν αναβαθμισμένες στους κατοίκους της περιοχής.
- Η εξασφάλιση συνθηκών θερμικής άνεσης των πεζών και η συμβολή στην μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Τα παραπάνω εξασφαλίζονται μέσω εφαρμογής κατάλληλων υλικών επιστρώσεων (ψυχρά υλικά). Τα ψυχρά υλικά έχουν την ιδιότητα να απορροφούν μικρότερες ποσότητες ηλιακής ακτινοβολίας και συνεπώς να αναπτύσσουν μικρότερες επιφανειακές θερμοκρασίες με ευεργετική επίδραση στις μικροκλιματικές συνθήκες.

Επιπλέον τον στόχο αυτόν εξυπηρετεί η εφαρμογή επιφανειών με χώμα και παρτεριών, τα οποία αυξάνουν τις υδροπερατές επιφάνειες καθώς και φυτεύσεων που παρέχουν επαρκή σκιασμό κατά τη θερινή περίοδο και συμβάλλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος μέσω της εξατμισοδιαπνοής. Επιπλέον, σε αστική κλίμακα, η εφαρμογή φύτευσης συμβάλλει στον περιορισμό του φαινομένου της θερμικής νησίδας, ενώ η υποβάθμιση της θερμοκρασίας αέρα ελαττώνει τις ενεργειακές απαιτήσεις για κλιματισμό στο εσωτερικό των κτιρίων και έχει ευεργετικές συνέπειες στο ενεργειακό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα των κτιρίων και της περιοχής. Επιπλέον, η επίδραση της βλάστησης είναι ιδιαιτέρως σημαντική στον έλεγχο του θορύβου και της ηχορύπανσης.

- Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Βασική παρέμβαση για την εξυπηρέτηση αυτού του στόχου αποτελεί η δημιουργία νέου ισόπεδου κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου, με κατάργηση του φωτεινού σηματοδότη στο σημείο αυτό. Η εφαρμογή κυκλικών κόμβων αποτελεί βασικό εργαλείο σχεδιασμού, στο πλαίσιο των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς απαλείφει σημαντικό αριθμό πιθανών σημείων σύγκρουσης, τόσο μεταξύ οχημάτων, όσο και μεταξύ οχημάτων και πεζών και μειώνει τις ταχύτητες των οχημάτων. Η παρέμβαση θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης, τον περιορισμό των καθυστερήσεων και την καλύτερη διαχείριση της ταχύτητας των οχημάτων. Οι νησίδες διαχωρισμού που δημιουργούνται προσφέρουν καταφύγιο στους πεζούς, ώστε να διασχίσουν το οδόστρωμα με δυνατότητα ενδιάμεσης στάσης και συνεπώς με μεγαλύτερη ασφάλεια.



Σχήμα 1.2: Νέος κυκλικός κόμβος στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου

Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και της διευθέτησης της κυκλοφορίας μέσω των νέων κυκλικών κόμβων. Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην

αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής. Οι βασικοί στόχοι της μελέτης είναι όμοιοι με την παραπάνω μελέτη. Ειδικότεροι στόχοι αφορούν τα παρακάτω:

- Ο ανασχεδιασμός του πάρκου που βρίσκεται στη συμβολή με την οδό Τσαλή, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής.
- Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Βασική παρέμβαση για την εξυπηρέτηση αυτού του στόχου αποτελεί η δημιουργία νέων ισόπεδων κυκλικών κόμβων στη συμβολή της οδού με τις οδούς Νυμφαίου, Σμύρνης, Μακεδονομάχων, Ολυμπιάδος, Εθν. Αντίστασης και Παπάγου, με κατάργηση των υφιστάμενων φωτεινών σηματοδοτών σε όσα από τα παραπάνω σημεία λειτουργούν στην υφιστάμενη κατάσταση σηματοδότες.

Σχήμα 1.3: Κάποιοι από τους νέους κυκλικούς κόμβους που προβλέπει η μελέτη ανάπλασης

Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και της διευθέτησης της κυκλοφορίας. Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων και επισκεπτών, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής.

Σχήμα 1.4: Ανάπλαση σε οδικό τμήμα που προβλέπει η μελέτη

Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου

Το έργο στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής μέσω της δημιουργίας ενός οργανωμένου χώρου πρασίνου. Η χωροθέτηση μιας τέτοιας χρήσης στην αρχή της οδού Καραολή και Δημητρίου θα αποτελέσει σημείο σύνδεσης μεταξύ των δύο οικιστικών περιοχών που προαναφέρθηκαν. Εξάλλου το σύνολο των δραστηριοτήτων που θα φιλοξενούνται στην έκταση του χώρου πρασίνου θα τον καταστήσουν πόλο έλξης για τους κατοίκους τόσο της γύρω περιοχής όσο και συνολικά του Δήμου Ευόσμου-Κορδελιού.

Ο βασικός σκοπός είναι η δημιουργία ενός πάρκου το οποίο θα εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες των κατοίκων, θα λειτουργεί ως πνεύμονας πρασίνου, ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, χώρος περιπάτου και χαλάρωσης, χώρος κοινωνικής επαφής και κοινωνικοποίησης, καθώς και χώρος άθλησης (περπάτημα, ποδήλατο κ.ά.).

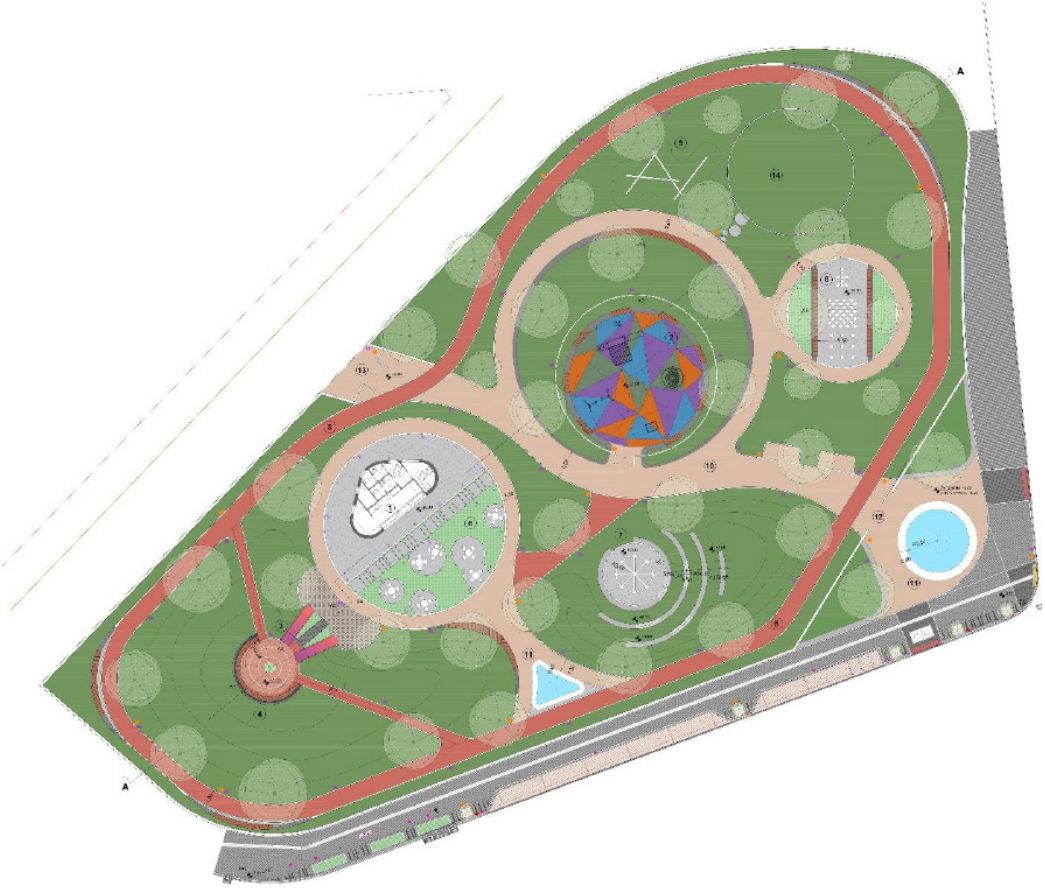
Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι προϋπόθεση για τη σωστή λειτουργία του χώρου πρασίνου αποτελεί η δημιουργία πεζοδρομίων περιμετρικά του χώρου που θα ικανοποιούν όλες τις ισχύουσες προδιαγραφές σχετικά με την προσβασιμότητα και τον σχεδιασμό αστικών οδών.

Επίσης η πρόταση στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού και της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού. Βασικός άξονας της πρότασης η δημιουργία ενός χώρου που εκτός από πνεύμονας πρασίνου θα συγκεντρώνει έναν ικανό αριθμό λειτουργιών αναψυχής και δραστηριοτήτων ώστε να καλύπτει τις διαφορετικές ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών σε όλο το φάσμα των ηλικιών.

Προτεραιότητα της επέμβασης είναι η δημιουργία ενός χώρου πρασίνου που θα αποτελεί συνδετικό κρίκο για τις δύο περιοχές εκατέρωθεν των οδών Καραολή – Δημητρίου και Επτανήσου.

Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία περιπατητικών διαδρομών και διαφορετικών πυρήνων λειτουργίας εντός ενός «πράσινου» υποβάθρου. Το σχέδιο περιλαμβάνει την κατασκευή περιφραγμένης παιδικής χαράς, αναψυκτήριου, διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου, χώρων ήπιας άθλησης και ανάπτυξης

σωματικών ικανοτήτων, χώρων παιχνιδιού, μικρού χώρου εκδηλώσεων και χώρους καθιστικών και ξεκούρασης.



Σχήμα 1.5: Σχέδιο γενικής διάταξης χώρου πρασίνου "Χατζησώμου"

Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού και της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού. Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση, και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής. Ειδικότεροι στόχοι της μελέτης αφορούν:

Τον ανασχεδιασμό του πάρκου που βρίσκεται μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής.

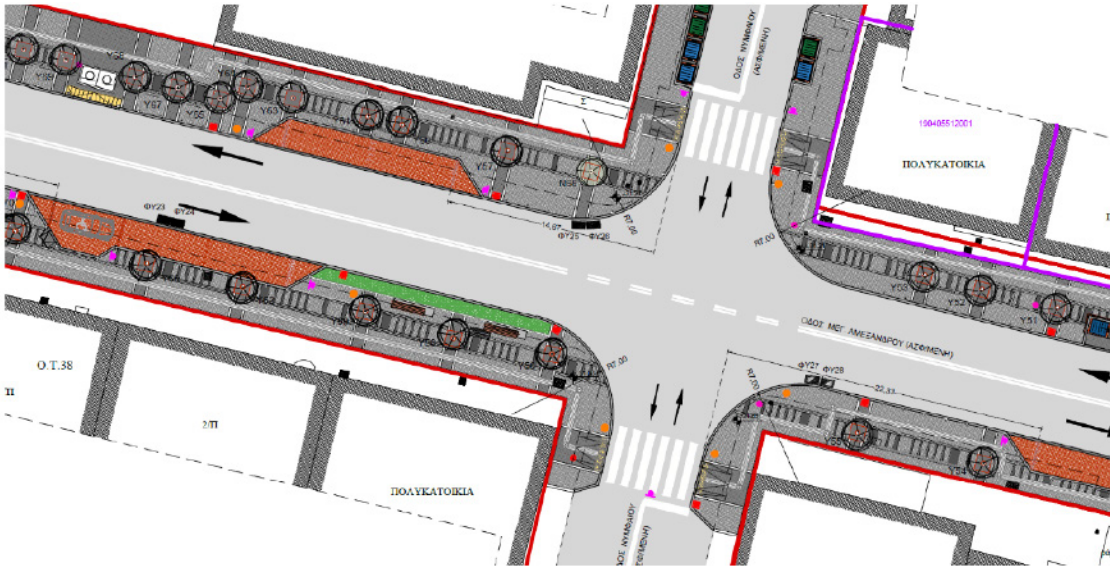
Τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Στη διάβαση πεζών που δημιουργείται για τη διάσχιση της οδού για την εξυπηρέτηση του σχολικού συγκροτήματος των Νηπιαγωγείων, όπως και σε όλες τις διαβάσεις πεζών της οδού, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών.

Σχήμα 1.6: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της οδού. Η συμβολή της οδού Μαιάνδρου με την οδό 25ης Μαρτίου και η διαμόρφωση του πάρκου

Ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και της διευθέτησης της κυκλοφορίας. Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής. Ειδικότερος στόχος της μελέτης αφορά:

- Τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης με την εφαρμογή νέων διαγραμμίσεων και πινακίδων σήμανσης. Επιπλέον δημιουργούνται διαβάσεις πεζών για τη διάσχιση της οδού ανά 120 – 150 μ. περίπου ενώ στα σημεία που τοποθετούνται διαβάσεις, προτείνεται η εφαρμογή σηματοδοτών πεζών διευκολύνοντας την κυκλοφοριακή ενοποίηση των δύο πλευρών της οδού προς όφελος των εμπορικών καταστημάτων.



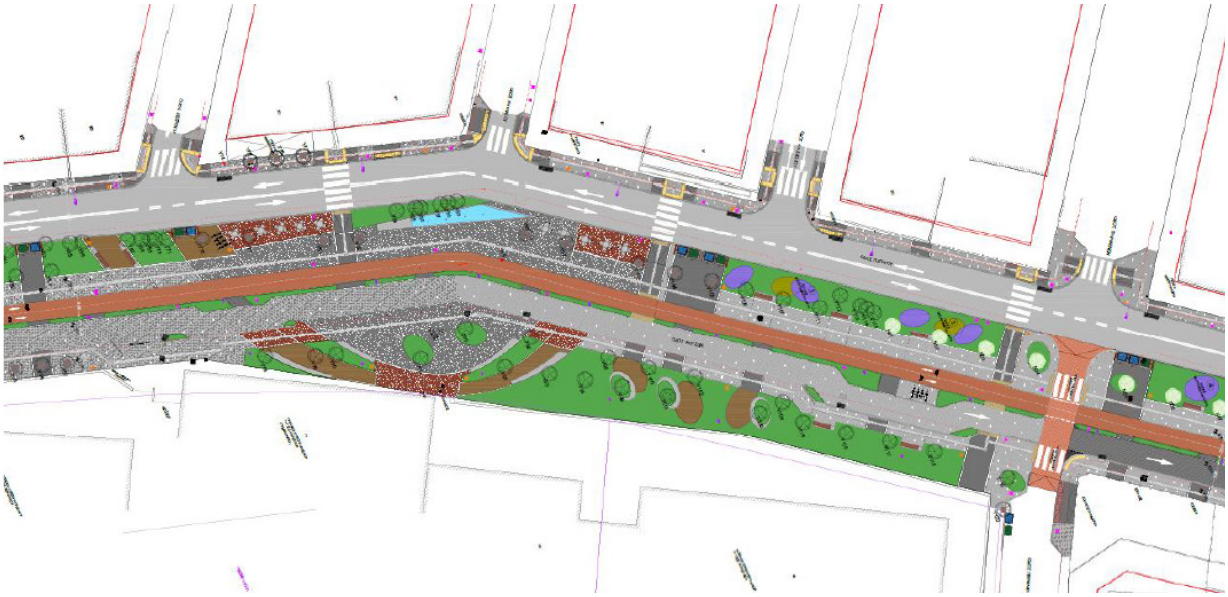
Σχήμα 1.7: Ενδεικτική απεικόνιση τμήματος της ανάπλασης. Η συμβολή της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου με την οδό Νυμφαίου

Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της δημιουργίας ζώνης κίνησης πεζών- περιπάτου, της δημιουργίας ποδηλατόδρομου και της δημιουργίας ζώνης ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό Μουσών τα οποία θα εξυπηρετούν κυρίως τους κατοίκους της περιοχής και την πρόσβαση στις πυλωτές των οικοδομών.

Κυρίως στοχεύει στην δημιουργία ενός ενιαίου πάρκου κατά μήκος όλης της περιοχής το οποίο θα ενοποιεί πόλους δραστηριοτήτων και θα εξυπηρετεί διαφορετικές χρήσεις και ανάγκες των κατοίκων, θα λειτουργεί ως πνεύμονας πρασίνου, ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, χώρος περιπάτου και χαλάρωσης, χώρος κοινωνικής επαφής και κοινωνικοποίησης, καθώς και χώρος άθλησης (περπάτημα, ποδήλατο). Η δημιουργία του ποδηλατοδρόμου στοχεύει στο να αποτελέσει αυτός τμήμα ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων συμβάλλοντας στην αύξηση της χρήσης του μέσου.

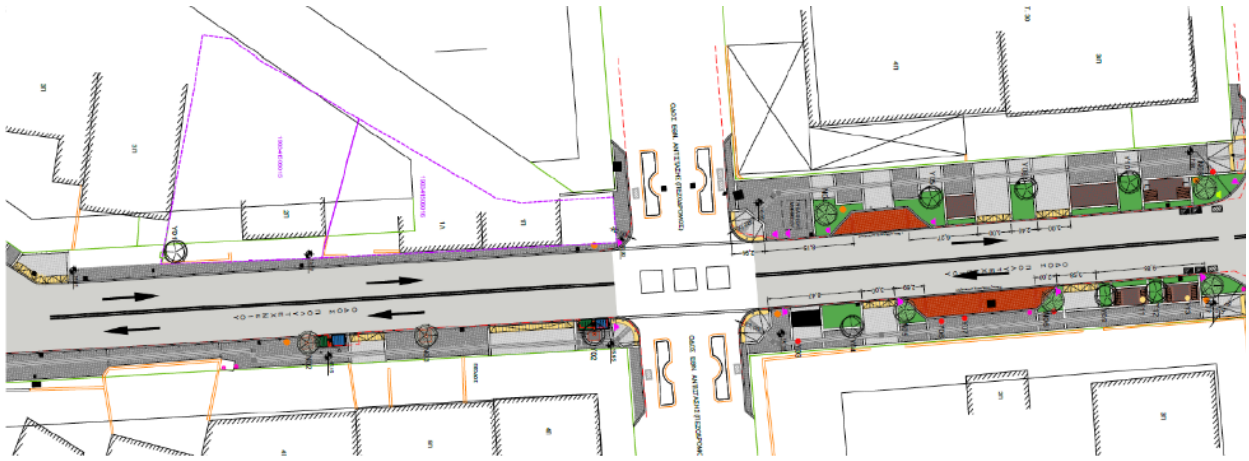
Επίσης η πρόταση στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού, Η οδός Παπάγου μετατρέπεται σε οδό δύο κατευθύνσεων, ώστε να εξυπηρετήσει την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Η οδός Μουσών μετατρέπεται σε οδό με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας. Βασικός άξονας της πρότασης είναι η αντιληπτική και λειτουργική ενοποίηση της κεντρικής νησίδας, του οδικού ρεύματος της Μουσών και του πεζοδρομίου με την υπερύψωση της οδού Μουσών στο ύψος του πεζοδρομίου και την διαμόρφωση ομοεπίπεδου δαπέδου. Κατ αυτόν τον τρόπο, η μηχανοκίνητη κυκλοφορία συγκεντρώνεται και εξυπηρετείται από την οδό Παπάγου ενώ δημιουργείται μία περιοχή ικανού πλάτους η οποία αποδίδεται κυρίως στους πεζούς και την κίνηση του ποδηλάτου. Στην περιοχή αυτή οργανώνονται σε ομοεπίπεδες ζώνες από τα δυτικά προς τα ανατολικά: περιοχή πρασίνου με δεντροστοιχίες, φυτεύσεις, νέες λειτουργίες και σημεία στάσης, ζώνη κίνησης- περιπάτου, ποδηλατόδρομος, ενδιάμεση ζώνη με παρτέρι, ζώνη ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων που εξυπηρετεί κυρίως την πρόσβαση των κατοίκων σε πυλωτές και ακόμα μία ζώνη κίνησης πεζών.



Σχήμα 1.8: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της υπό μελέτη περιοχής

Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου – Κορδελιού

Το έργο στοχεύει στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση μέσω της ανακατασκευής των πεζοδρομίων, της διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, της βελτίωσης της προσβασιμότητας, της εφαρμογής νέων φυτεύσεων, της εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, της εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και της διευθέτησης της κυκλοφορίας μέσω των νέων κυκλικών κόμβων. Η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση και η βελτίωση της υποδομής της περιοχής θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των διερχομένων, αλλά και των εργαζομένων και των κατοίκων της περιοχής.



Σχήμα 1.9: Ενδεικτικό τμήμα ανάπλασης της υπό μελέτη περιοχής

Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Η περιοχή ανάπλασης αφορά σε τμήμα της έκτασης του Δήμου που βρίσκεται εντός του Πολεοδομικού Σχεδίου αλλά άνωθεν της περιφερειακής οδού της Θεσσαλονίκης. Η εν λόγω περιοχή έχει συνολική έκταση 500.500,00 τ.μ. Στην περιοχή παρέμβασης δεν περιλαμβάνεται η οδός Ακαδήμου. Οι γενικοί στόχοι της μελέτης συνοψίζονται ως εξής:

- Διαμόρφωση απαραίτητων δικτύων οχημάτων και πεζών – Λειτουργική αναβάθμιση.
- Περιβαλλοντική αναβάθμιση.
- Διαμόρφωση κατάλληλων χώρων πρασίνου.
- Προσβασιμότητα ΑμεΑ.

1.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

Μέσα από την καταγραφή και συλλογή των υφιστάμενων μελετών και στοιχείων για την περιοχή παρέμβασης και την ευρύτερη περιοχή, γίνεται σαφές ότι υπάρχει ένα πλήθος θεσμικών κειμένων και μελετών που αφορούν τόσο στην περιοχή παρέμβασης όσο και στην ευρύτερη περιοχή αυτής.

Ειδικότερα, όσον αφορά την περιοχή παρέμβασης, ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου είχε προχωρήσει στην εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την χρονική περίοδο 2016-2019 στο οποίο καθορίζονταν η στρατηγική και το αναπτυξιακό όραμα του Δήμου, το οποίο όμως χρήζει επικαιροποίησης. Παράλληλα, θέτοντας ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, εντάχθηκε στο σχετικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου και υλοποιεί ΣΒΑΚ, μέρος του οποίου αποτελεί και το παρόν τεύχος, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά μεταφορικού συστήματος, το οποίο θα έχει ως επίκεντρο τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και ακολούθως το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Επιπλέον, ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει προχωρήσει στην εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ), με σκοπό τη συνολική μείωση των εκπομπών CO_2, ενώ πρόσφατα έχει επικαιροποιήσει το Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων.

Αναφορικά με την κινητικότητα καταγράφεται ένας μεγάλος αριθμός προτάσεων για ένταξη σε σχετικά χρηματοδοτικά εργαλεία με στόχο την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την αύξηση του πρασίνου στην περιοχή, καθώς και την προώθηση των νέων τεχνολογιών και των ήπιων τρόπων μετακίνησης. Επιπλέον, δεδομένου του ότι ο καλλικρατικός Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου δεν έχει ενιαίο πολεοδομικό σχεδιασμό γίνεται μια προσπάθεια στην κατεύθυνση της επικαιροποίησης αυτού.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί η συμμετοχή του Δήμου σε ευρωπαϊκά έργα που άπτονται του τομέα της κινητικότητας με σκοπό τη μεταφορά καλών πρακτικών από ευρωπαϊκές πόλεις με αντίστοιχα χαρακτηριστικά.

2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία

2.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη

Ο πληθυσμός του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2021) που διενήργησε η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), ανέρχεται στους 105.352 κατοίκους με τους άντρες να αντιπροσωπεύουν το 48,36% και τις γυναίκες το 51,63%. Καταγράφεται λοιπόν μια συνολική αύξηση σε επίπεδο Δήμου από την προηγούμενη δεκαετία όπου ο πληθυσμός ήταν 101.753 κατοίκους (Εύοσμος 74.686, Ελευθέριο-Κορδελιό 27.067), με τους άντρες να ανέρχονται στο 48,88% και τις γυναίκες στο 51,15% (ποσοστό περίπου ίδιο με αυτό του 2021).

Στον Πίνακα 2.1 παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου από τη δεκαετία του 1961 και ένθεν. Εδώ σημειώνεται

Πίνακας 2.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Ευόσμου και Δήμου Ελευθερίου-Κορδελιού

ΔΗΜΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ						
	1961	**1971**	**1981**	**1991**	**2001**	**2011**	**2021**
Δήμος Ευόσμου	7.713	22.390	26.528	28.821	54.825	74.686	79.221
Δήμος Ελευθερίου – Κορδελιού	4.430	9.159	12.595	16.885	22.349	27.067	26.131

Σημειώνεται πως στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, όπου αναφέρονται στοιχεία για το έτος 2011 και όχι για το 2021, είναι γιατί τα στοιχεία του 2021 δεν έχουν δημοσιευτεί.

Η πληθυσμιακή πυκνότητα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο ανέρχεται σε 75,61 κατοίκους με τον αντίστοιχο περιφερειακό μέσο όρο να ανέρχεται σε 99,66 και τον εθνικό σε 81,75.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου παρουσιάζει αύξηση του πληθυσμού στην απογραφή του 2011 (περίπου κατά 24.500 κατοίκους) σε σύγκριση με το 2001 γεγονός που τον κατατάσσει 2ο μεταξύ των Δήμων της χώρας με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή ανάπτυξη από το 2001 έως το 2011 και 2ο σε πληθυσμό μεταξύ των δήμων της Βορείου Ελλάδος (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας & Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης). Κατά την τελευταία δεκαετία 2021 – 2011, ο πληθυσμός του Δήμου αυξήθηκε κατά 3600 κατοίκους.

Η πληθυσμιακή αύξηση της δεκαετίας 2001 – 2011 είχε σαν αποτέλεσμα τη μικρή άνοδο (σε σχέση με την απογραφή του 2001) της μέσης ηλικίας, του δείκτη γήρανσης και αντίστοιχα του δείκτη εξάρτησης των ηλικιωμένων με μικρή πτώση του ποσοστού του πληθυσμού μεταξύ 0-14, ενώ ο δείκτης αντικατάστασης για το 2011 βάσει των μεγεθών της απογραφής εκτιμάται σε 240,1%. Αναλυτικότερα στοιχεία μπορούν να βρεθούν στο Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2016 - 2019.

Η διαχρονική ανάπτυξη του πληθυσμού οδήγησε σε χωρική ανακατανομή, με αύξηση του πληθυσμού:

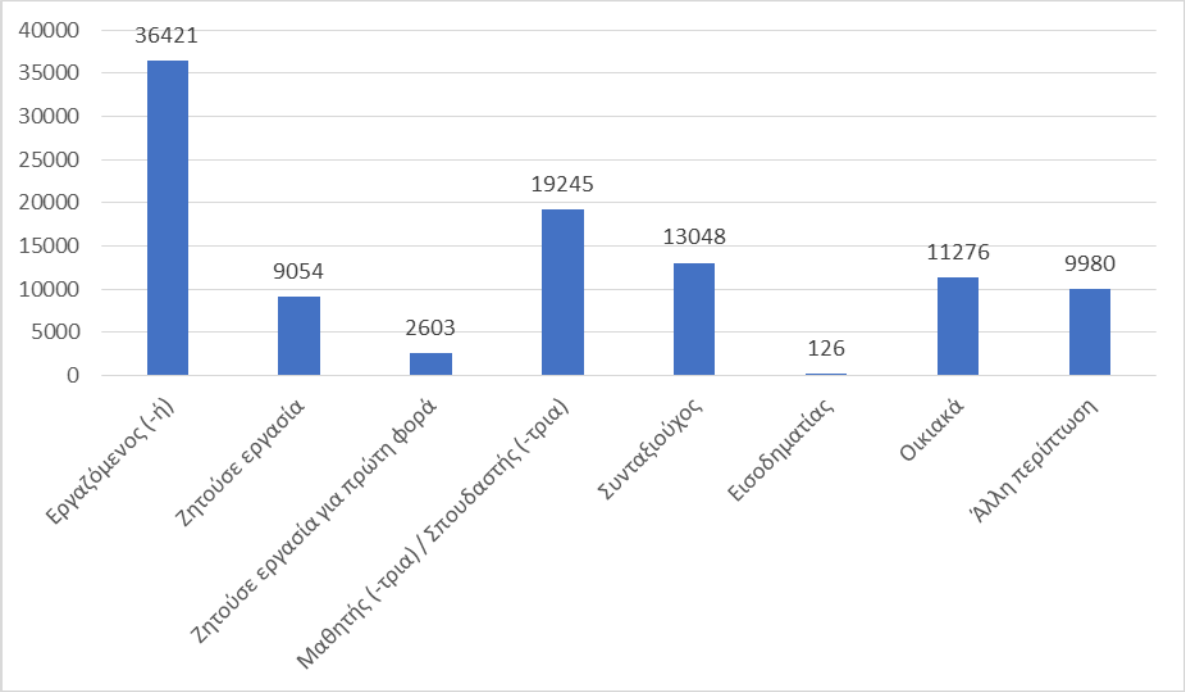
- **Στη Δ.Ε. Ευόσμου**: Κατ' αρχάς βόρεια της οδού Καραολή & Δημητρίου και μέχρι την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό και στη συνέχεια, διάσπαρτα, άνωθεν της Περιφερειακής οδού, στην περιοχή Άνω Νέα Πολιτεία, με κύρια σημεία επικέντρωσης την προέκταση της οδού Μαιάνδρου και της οδού Μακρυγιάννη (Γειτνίαση με Δήμου Παύλου Μελά/Νικόπολη). Συνεπώς, η πολεοδομημένη

έκταση των 1.800στρ. της Δ.Ε. Ευόσμου, βόρεια της εσωτερικής Περιφερειακής Οδού δομείται σταδιακά δημιουργώντας συνθήκες περαιτέρω ανάπτυξης και έλξης νέου πληθυσμού.

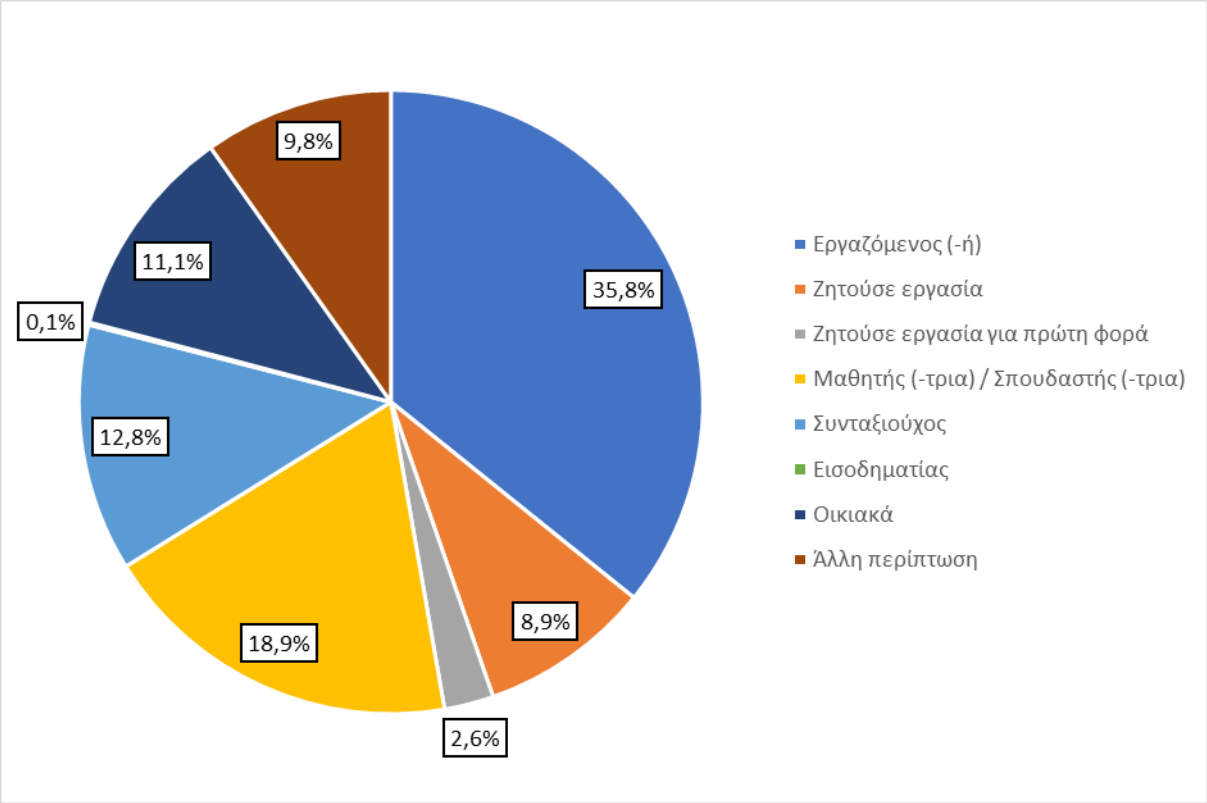
- **Στη Δ.Ε. Ελ. Κορδελιού**: Κατ' αρχάς στο βόρειο τμήμα της μέχρι την εσωτερική Περιφερειακή οδό και στη συνέχεια, με μικρότερης έντασης ωστόσο πληθυσμιακή επέκταση, άνωθεν της Περιφερειακής οδού στην περιοχή της 5ης Π.Ε. Ακόμη μικρότερη, αλλά υπαρκτή πληθυσμιακή επέκταση παρατηρείται επίσης στο τμήμα της περιοχής Διαλογής.

2.2. Απασχόληση κατοίκων

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία απασχόλησης του πληθυσμού για το έτος 2011, ο συνολικός αριθμός των απασχολουμένων στον Δήμο ανερχόταν σε 36.421 άτομα, ενώ 11.657 άτομα βρίσκονταν σε αναζήτηση εργασίας. Οι συνταξιούχοι αποτελούν περίπου το 20% και οι μαθητές – σπουδαστές το 17%.



Σχήμα 2.1: Στοιχεία απασχόλησης κατοίκων σε απόλυτες τιμές (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)



Σχήμα 2.2: Ποσοστιαία κατανομή απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

Σε ό,τι αφορά τη διάρθρωση της απασχόλησης των κατοίκων, από το σύνολο των απασχολουμένων (27.169), 74,6% απασχολείται στον τριτογενή τομέα, 24,4% απασχολείται στον δευτερογενή τομέα και 1,0% απασχολείται στον πρωτογενή τομέα.

Πίνακας 2.2: Απασχόληση των κατοίκων κατά τομέα απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

Περιοχή	Πληθυσμός	Απασχολούμενοι	Αριθμός απασχολούμενων		
			Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	101.753	36421	352	8900	27169
			1,0%	24,2%	74,6%

Αναλυτικότερα στοιχεία όσον αφορά την απασχόληση των κατοίκων παρουσιάζονται ακολούθως και στον Πίνακα 2.3.

Πίνακας 2.3: Απασχόληση κατοίκων κατά κατηγορία επαγγέλματος (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Απόλυτες τιμές	Ποσοστό
Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	1817	5,0%
Επαγγελματίες	4805	13,2%
Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	3198	8,8%
Υπάλληλοι γραφείου	3151	8,7%
Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	10444	28,7%

Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	358	1,0%
Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	5504	15,1%
Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	3835	10,5%
Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρωνάκτες και μικροεπαγγελματίες	3309	9,1%

2.3. Επίπεδο εκπαίδευσης και ηλικιακή κατανομή των κατοίκων

Η κοινωνική διαστρωμάτωση του Δήμου διαφαίνεται και από το επίπεδο εκπαίδευσης του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου.

Πίνακας 2.4: Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011)

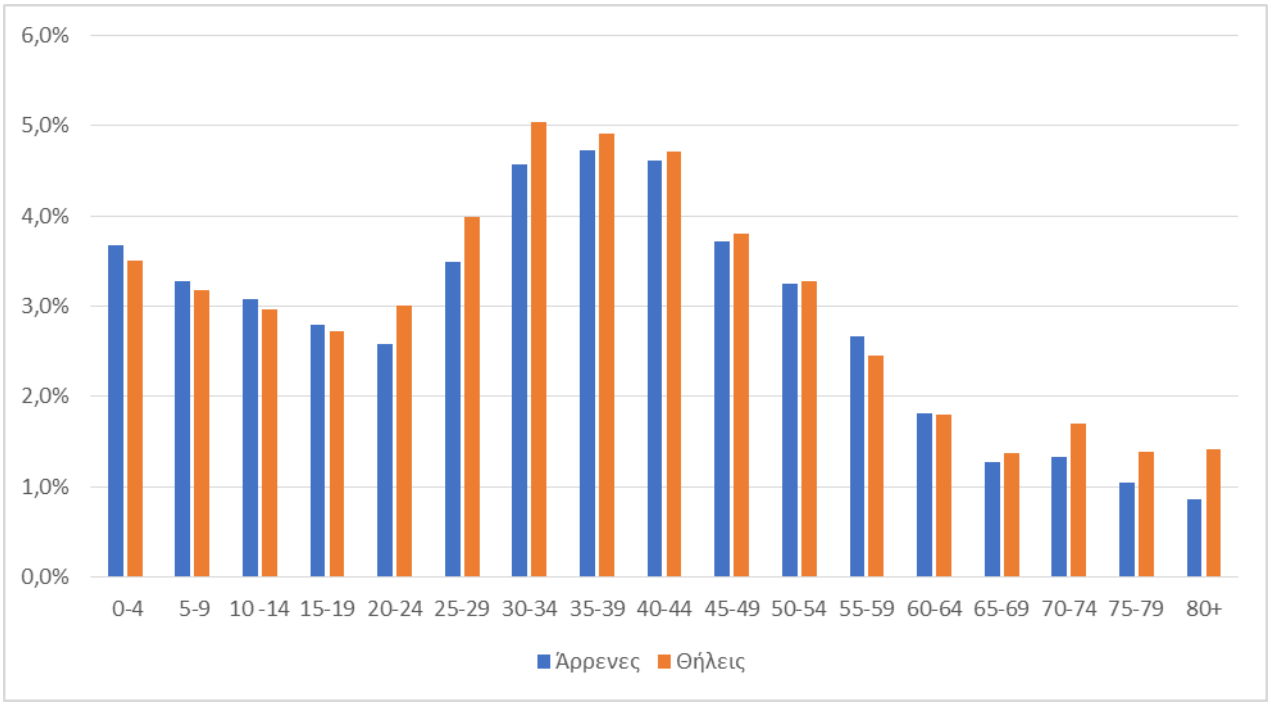
Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου		
Επίπεδο εκπαίδευσης	**Απόλυτες τιμές**	**Ποσοστό%**
Διδακτορικό	78	0,1%
Μεταπτυχιακό	530	0,5%
Πτυχίο Παν/μίου-Πολ/χνείου και ισότιμων σχολών	7513	7,4%
Πτυχίο ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ και ισότιμων σχολών	5459	5,4%
Πτυχίο ανώτερων επαγγελματικών σχολών	425	0,4%
Πτυχίο μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολέγια κλπ)	5611	5,5%
Απολυτήριο Λυκείου (Γενικού,Εκκλησιαστικού κλπ.)	20150	19,8%
Πτυχίο Επαγγελματικού Λυκείου	6559	6,4%
Πτυχίο Επαγγελματικών Σχολών	3521	3,5%
Απολυτήριο τριτάξιου Γυμνασίου	12566	12,3%
Απολυτήριο Δημοτικού	18830	18,5%
Εγκατέλειψε το Δημοτικό, αλλά γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	2395	2,4%
Ολοκλήρωσε την προσχολική αγωγή	7970	7,8%
Δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	1021	1,00%

Πίνακας 2.5: Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	Απόλυτες τιμές			Ποσοστό %		
Ηλικιακές ομάδες	**Άρρενες**	**Θήλεις**	**Σύνολο**	**Άρρενες**	**Θήλεις**	**Σύνολο**
0-4	3743	3563	7306	3,7%	3,5%	7,2%
5-9	3331	3235	6566	3,3%	3,2%	6,5%
10 -14	3127	3023	6150	3,1%	3,0%	6,0%
15-19	2842	2777	5619	2,8%	2,7%	5,5%
20-24	2630	3056	5686	2,6%	3,0%	5,6%
25-29	3548	4055	7603	3,5%	4,0%	7,5%

30-34	4651	5126	9777	4,6%	5,0%	9,6%
35-39	4805	4998	9803	4,7%	4,9%	9,6%
40-44	4698	4790	9488	4,6%	4,7%	9,3%
45-49	3777	3876	7653	3,7%	3,8%	7,5%
50-54	3300	3337	6637	3,2%	3,3%	6,5%
55-59	2719	2493	5212	2,7%	2,5%	5,1%
60-64	1841	1826	3667	1,8%	1,8%	3,6%
65-69	1299	1403	2702	1,3%	1,4%	2,7%
70-74	1348	1727	3075	1,3%	1,7%	3,0%
75-79	1071	1418	2489	1,1%	1,4%	2,4%
80+	883	1437	2320	0,9%	1,4%	2,3%
Σύνολο	**49613**	**52140**	**101753**	**48,8%**	**51,2%**	**100,0%**

Σε συνέχεια του προηγούμενου πίνακα δίνεται και το σχήμα ηλικιακής κατανομής ανά φύλο, από το οποίο προκύπτει πως τα ποσοστά αρρένων και θηλέων είναι περίπου τα ίδια. Επιπλέον, τα ηλικιακά γκρουπ από 30-44 κυριαρχούν.



Σχήμα 2.1: Ποσοστιαία κατανομή απασχόλησης (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

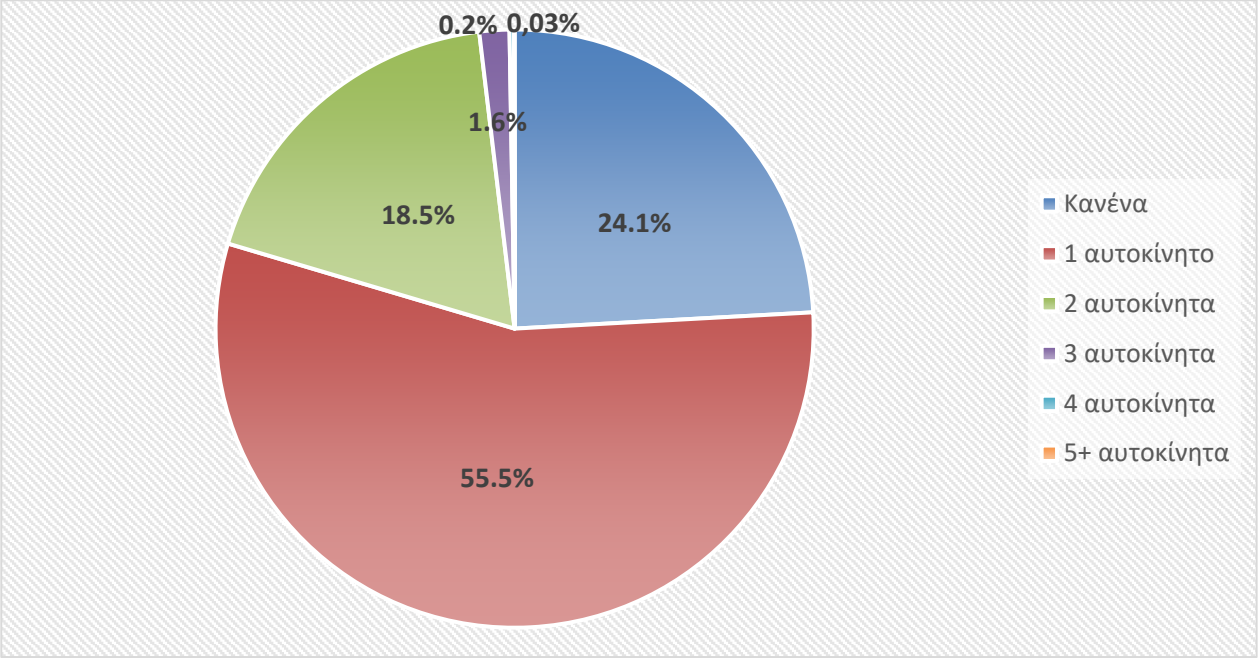
2.4. Πλήθος αυτοκινήτων και θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό

Σύμφωνα με στοιχεία από την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου υπάρχουν 36.202 Ι.Χ. με το δείκτη ιδιοκτησίας κατά συνέπεια να διαμορφώνεται στα 0,355 οχήματα ανά κάτοικο, τιμή που είναι κατά 28,8% μικρότερη από αυτή που αντιστοιχεί σε επίπεδο χώρας (σύμφωνα με τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2011 ο δείκτης ιδιοκτησίας για την Ελλάδα διαμορφώνεται στα 499 επιβατηγά αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους).

Πίνακας 2.6: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

Αριθμός νοικοκυριών						Πλήθος αυτοκινήτων	Πλήθος νοικοκυριών
Κανένα	1 ΙΧ	2 ΙΧ	3 ΙΧ	4 ΙΧ	5+ ΙΧ		
8872	20389	6807	596	89	11	36202	36764
24,1%	55,5%	18,5%	1,6%	0,2%	0,03%		

Από τα στοιχεία διαπιστώνεται επίσης πως περισσότερα από τα μισά νοικοκυριά έχουν στην κατοχή τους τουλάχιστον 1 όχημα Ι.Χ., ενώ περίπου 1 ανά 4 νοικοκυριά δεν διαθέτει κάποιο όχημα. Θεωρείται λοιπόν πως περίπου το 25% του πληθυσμού του Δήμου χρειάζεται τα μέσα μαζικής μεταφοράς για την μετακίνησή του και είναι δέσμιο αυτών.



Σχήμα 2.2: Ποσοστό νοικοκυριών ανά πλήθος ιδιοκτησίας Ι.Χ. (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

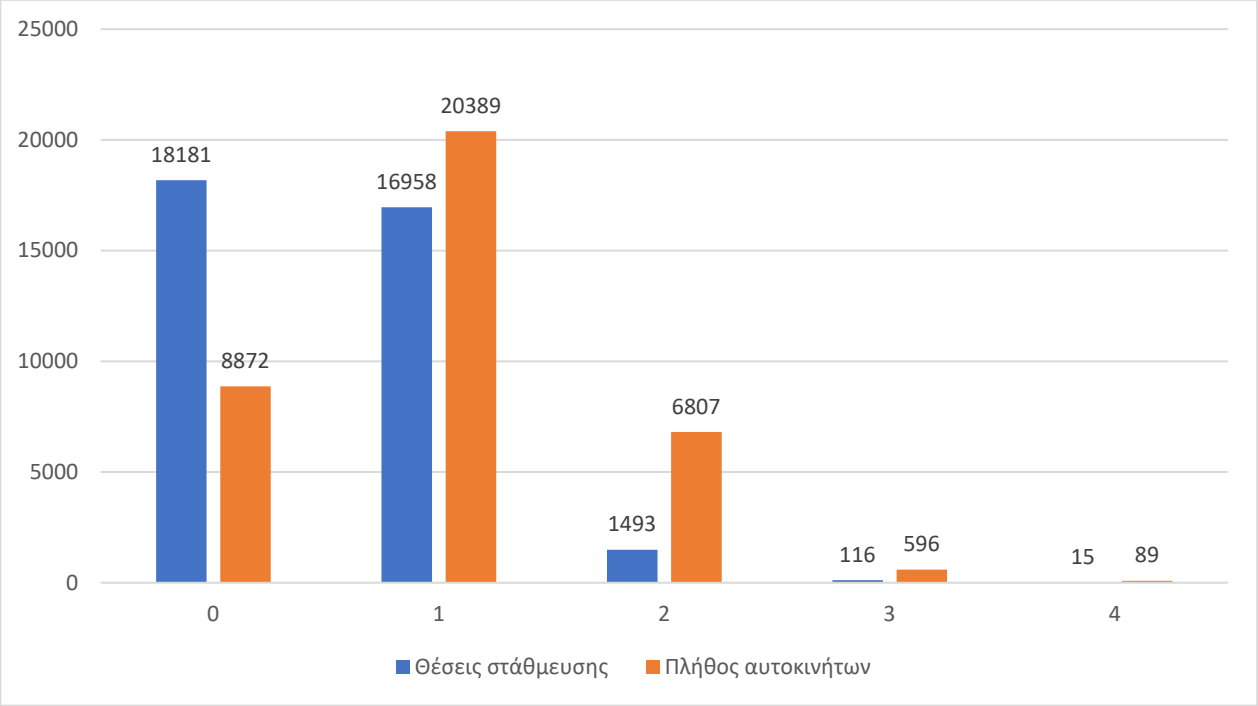
Πίνακας 2.7: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό

Αριθμός νοικοκυριών					Πλήθος θέσεων στάθμευσης	Πλήθος νοικοκυριών
Καμία	1 θέση στάθμευσης	2 θέσεις στάθμευσης	3 θέσεις στάθμευσης	Περισσότερες από 3		
18181	16958	1493	116	16	20352	36764
55,36%	46,13%	4,06%	0,32%	0,04%		

Επιπλέον στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου πάνω από τα μισά νοικοκυριά δεν διαθέτουν καμία θέση στάθμευσης, ενώ πάνω από 45% διαθέτει από μία θέση.

Το γεγονός αυτό έχει ενδιαφέρον να εξεταστεί σε αντιπαραβολή με το στοιχεία του Πίνακα 1.6, σύμφωνα με τον οποίο 20.389 νοικοκυριά διαθέτουν 1 Ι.Χ. αυτοκίνητο, αλλά τα 16.958 από αυτά διαθέτουν θέση στάθμευσης. Αντίστοιχα τα νοικοκυριά με δύο (2) αυτοκίνητα είναι 6.807 με μόνο τα 1.493 να διαθέτουν τις αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης.

Αν εξεταστούν τα στοιχεία συγκεντρωτικά προκύπτει πως στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου υπάρχουν 36.202 αυτοκίνητα, ενώ οι αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης είναι 20.352, πράγμα που σημαίνει πως το 44% αυτοκινήτων δεν διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, κατά συνέπεια δεσμεύουν για στάθμευση τμήμα του κοινόχρηστου χώρου.



Σχήμα 2.3: Πλήθος θέσεων στάθμευσης σε αντιπαραβολή με το πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

2.5. Χωροταξία και πολεοδομικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης

2.5.1. Γενικά

Ενιαίος Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου είναι δήμος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΠΚΜ) με πληθυσμό 105.426 κατοίκους με βάση την τελευταία απογραφή του 2021. Αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο Δήμο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, ανήκει στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και προήλθε από τη συνένωση των Δήμων Ελευθερίου-Κορδελιού και Ευόσμου, με την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτης.

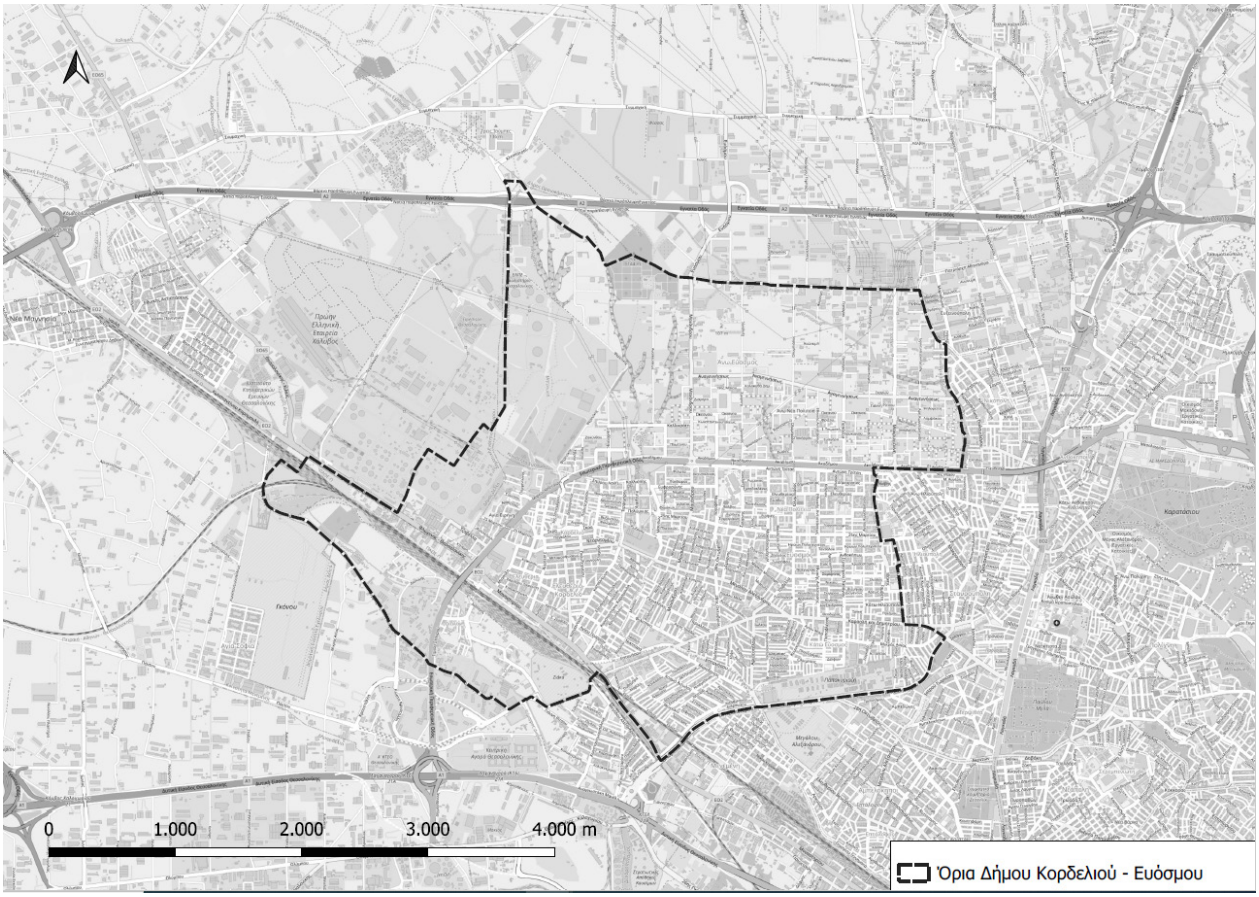
Βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, σε απόσταση 5 χλμ. από το κέντρο της πόλης, και εντάσσεται πάνω στη διαδρομή του μεγάλου οδικού άξονα της Μοναστηρίου – Εγνατίας οδού και της παράλληλης ζώνης των σιδηροδρομικών γραμμών που εισέρχονται στην πόλη από τα δυτικά, στο σημείο συμβολής τους με την Εσωτερική Περιφερειακή. Εγγύς των ορίων του Δήμου είναι η δυτική είσοδος της Θεσσαλονίκης, ενώ διέρχονται απ' αυτόν οι βασικές αρτηρίες - οδικοί άξονες: οδός Μοναστηρίου, (εσωτερική) Περιφερειακή Οδός και Εγνατία Οδός.

Βόρεια συνορεύει με τον Δήμο Ωραιοκάστρου, Νότια με τον Δήμο Αμπελοκήπων Μενεμένης, δυτικά με το Βιομηχανικό Συγκρότημα των Διαβατών και εκτάσεις του πρώην Δήμου Εχεδώρου, νυν Δήμου Δέλτα, και Ανατολικά με τον Δήμο Παύλου Μελά.

Ο Δήμος αποτελείται από δύο Δημοτικές Ενότητες, τη Δημοτική Ενότητα Ευόσμου (Άνω Εύοσμος, Κάτω Εύοσμος, Νέος Κουλκουτζάς/Ευαγγελισμός, Άγιος Κοσμάς, Κάτω Ηλιούπολη, Νέα Πολιτεία, Άνω Νέα Πολιτεία) που είναι και η έδρα του νέου Δήμου και τη Δημοτική Ενότητα Ελευθερίου Κορδελιού (Άνω Κορδελιό, Νέο Κορδελιό, Ελευθέρια, Μυτιληνάκια, Αγ. Ειρήνη, Διαλογή).

Η συνολική επιφάνεια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, μετά τις τελευταίες διοικητικές μεταβολές, ανέρχεται περίπου στα 14.000 στρέμματα, ενώ διαθέτει περιοχή ΕΜΟ (Εγκαταστάσεις μη Οχλούσες), περιοχή που υπόκειται στην Οδηγία SEVESO της Ε.Ε. καθώς επίσης στα διοικητικά του όρια βρίσκονται δύο στρατόπεδα, το στρατόπεδο Ζιάκα και το στρατόπεδο Παπακυριαζή.

Ο Δήμος αποτελεί κέντρο αναφοράς τόσο για τη Δυτική Θεσσαλονίκη όσο και για το Π.Σ. Θεσσαλονίκης καθώς υποστηρίζει ή/και φιλοξενεί εντός των διοικητικών του ορίων δομές που παρέχουν υπηρεσίες υπερτοπικής εμβέλειας.



Σχήμα 2.4: Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Για την ορθότερη κατανόηση, αλλά και επειδή σε στρατηγικά κείμενα του παρελθόντος, γίνεται η εξέταση του Δήμου Ευόσμου σε Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού, ομοίως θα γίνει και εδώ.

Πρώην Δήμος Ευόσμου

Ο Δήμος Ευόσμου κατά τις τελευταίες δεκαετίες εμφανίζει εντονότατη πληθυσμιακή ανάπτυξη και καθίσταται ένας από τους σημαντικότερους πόλους έλξης νέου πληθυσμού στο Π.Σ. Θεσ/νίκης. Ο πρώην Καποδιστριακός Δήμος, νυν Δ.Ε. Ευόσμου, αποτελείται από το εντός Σχ. Πόλης παλαιότερο τμήμα του από την Εσωτερική Περιφερειακή έως την οδό Μοναστηρίου, περιοχή με απολύτως κυρίαρχη την χρήση της κατοικίας, και την νεώτερη επίσης πολεοδομημένη έκταση των 1.800 στρ. που βρίσκονται βόρεια της Εσωτερικής Περιφερειακής, η οποία δομείται σταδιακά. Η περιοχή εκτός σχεδίου της ΔΕ Ευόσμου βρίσκεται προς βορρά του οικισμού πάνω από την επέκταση του 1992, και ορίζεται προς δυσμάς με τον πρώην Δήμο Ελευθερίου-Κορδελιού και τις εγκαταστάσεις της ΕΚΟ. Προς ανατολάς με τα όρια του Δήμου Σταυρούπολης και προς βορρά με τον Δήμο Ωραιοκάστρου.

Το όριο με το Ελευθέριο-Κορδελιό είναι νοητό (με την έννοια του ορίου δύο Δημοτικών Ενοτήτων του ιδίου σήμερα Δήμου), ενώ με την Σταυρούπολη το όριο είναι η ύπαρξη ενός ρέματος, και προς βορρά με το Ωραιόκαστρο το όριο είναι ένας παλιός αγροτικός ασφαλτοστρωμένος δρόμος.

Η περιοχή διασχίζεται από την προέκταση Μαιάνδρου που καταλήγει μετά από υπέργεια ανάβαση της Εγνατίας οδού στον δήμο Ωραιοκάστρου. Ακόμη υπάρχει η προέκταση της οδού Μακρυγιάννη, η οποία καταλήγει στο όριο Ευόσμου – Ωραιοκάστρου.

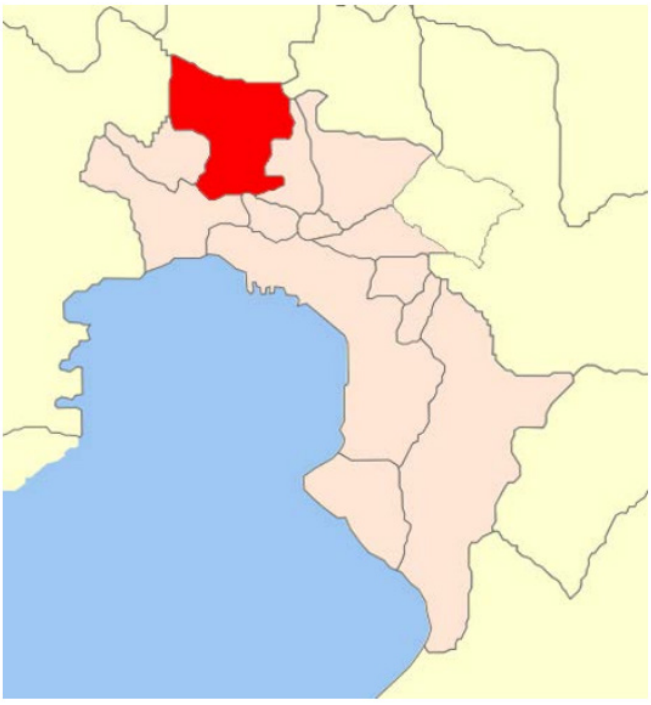
Στην περιοχή υπάρχει σε ένα μη υλοποιηθέν έως σήμερα κυκλοφοριακό-μεταφορικό σχέδιο (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας στο ΠΣΘ και την ΠΖ) η πρόταση να διασχίσει την εκτός σχεδίου περιοχή και ένας άξονας Ανατολής – Δύσης. Ο άξονας αυτός, υποβοηθητικός της Εξωτερικής και της Εσωτερικής περιφερειακής οδού, προβλέπεται να συνδέει την οδό Λαγκαδά με τον οικισμό Ν. Ιωνίας και τον άξονα της Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Χαλκηδόνας.

Στην περιοχή του πρώην ΟΤΑ περιλαμβάνεται και το πρώην στρατόπεδο Παπακυριαζή.

Ο παλαιότερος Καποδιστριακός Δήμος Ευόσμου αποτελούσε έναν από τους 43 Δήμους του νομού Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μια αστική Δημοτική Ενότητα που εντάσσεται στο όλο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα η σημερινή Δ.Ε. Ευόσμου βρίσκεται στην βορειοδυτική πλευρά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος σε απόσταση 5 χλμ. από το κέντρο, και συνορεύει με τους πρώην καποδιστριακούς Δήμους Ελευθερίου Κορδελιού, Μενεμένης, Αμπελοκήπων, Σταυρούπολης και με τον Δήμο Ωραιοκάστρου.

Η έκταση του πρώην Δήμου (ως αγρόκτημα) υπολογίζεται σε 9.927 στρέμματα, ενώ η συνολική έκταση των Πολεοδομικών Ενοτήτων φθάνει τα 6.211 στρέμματα πολεοδομημένου χώρου. Ο Εύοσμος χωρίζεται στις περιοχές:

- Άνω Εύοσμος
- Κάτω Εύοσμος
- Νέος Κουκλουτζάς (Ευαγγελισμός)
- Άγιος Κοσμάς
- Κάτω Ηλιούπολη
- Νέα Πολιτεία
- Άνω Νέα Πολιτεία



Σχήμα 2.5: Θέση της ΔΕ Ευόσμου στο ΠΣΘ

Ο πρώην Δήμος αποτελεί, όπως προαναφέρθηκε, στο εντός Σχέδιο πόλης τμήμα του από την Εσωτερική Περιφερειακή έως την οδό Μοναστηρίου, περιοχή με απολύτως κυρίαρχη την χρήση της κατοικίας. Την κατοικία συνοδεύουν τοπικές χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Οι συνοδευτικές αυτές χρήσεις είναι διεσπαρμένες σε όλη την έκταση του σχεδίου πόλης χωρίς έντονα διαμορφωμένα κέντρα, με πύκνωση στην περιοχή πέριξ του Δημαρχείου στην Π.Ε.9 (βλ. Κεφάλαιο 2). Ειδικότερα μετά και την εγκατάλειψη των τελευταίων βιομηχανικών κτισμάτων, δεν απομένουν στην αστική περιοχή του Δήμου παραγωγικές δραστηριότητες. Χρήσεις που μπορεί να θεωρηθούν υπερτοπικές υπάρχουν σε μικρό βαθμό μόνο κατά μήκος της Περιφερειακής οδού με πρόσωπο στους παράδρομους της και ελάχιστες διάσπαρτες (π.χ. αστυνομικό μέγαρο).

Η ρυμοτομία των αστικών περιοχών έχει διαμορφωθεί σαν ένα πάζλ ισοδύναμων δρόμων μικρού και πολύ μικρού πλάτους χωρίς έντονες διαφορές στην ιεράρχηση, με την εξαίρεση βέβαια της Περιφερειακής οδού και ορισμένων άλλων στην περίμετρο. Υπάρχει μεγάλος κατακερματισμός των οικοδομικών τετραγώνων με κατασπατάληση και έντονη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου χωρίς επαρκείς ελεύθερους χώρους.

Γενικότερα χρήσεις και ρυμοτομία οδηγούν σε μια συχνά αποπροσανατολιστική «ομοιομορφία» του αστικού περιβάλλοντος, η οποία βοηθείται από την έλλειψη έντονων στοιχείων αναφοράς τόσο του φυσικού (π.χ. ακτές, ποταμοί, δάση κ.ά.) όσο και του δομημένου περιβάλλοντος (π.χ. μεγάλες πλατείες, λεωφόροι κ.ά.).

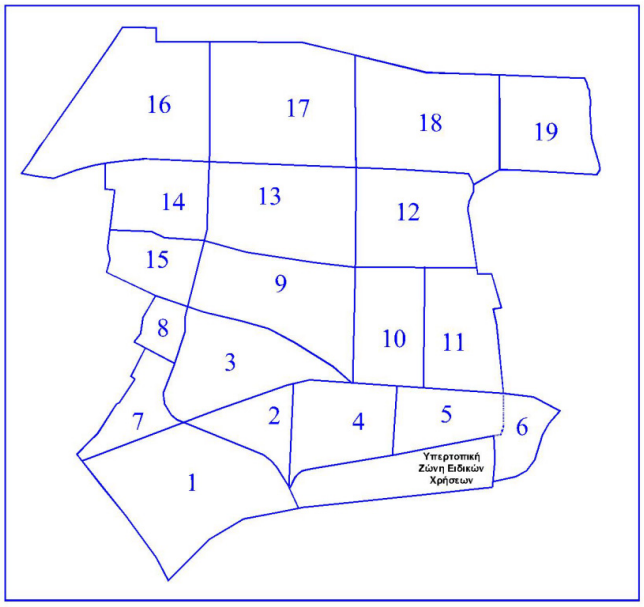
Ο χώρος του στρατοπέδου Παπακυριαζή όσο διατηρείται στην παρούσα κατάσταση αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της Δ.Ε. Ευόσμου τόσο γιατί αποκόπτει τις περιοχές του πρώην Δήμου από την πρόσβαση στη βασική αρτηρία της λεωφόρου Δενδροποτάμου, όσο και γιατί στερεί τον Δήμο από τις απαραίτητες εκτάσεις κοινοχρήστων-κοινωφελών εγκαταστάσεων. Επιβάλλεται η επιθυμητή και από τον Δήμο μετατροπή του σε Υπερτοπική Ζώνη Ειδικών Χρήσεων.

Οι ελεύθερες εκτάσεις παραπλεύρως της Περιφερειακής, αποτελούν έναν σημαντικό νέο πνεύμονα πρασίνου για τον αστικό ιστό όχι μόνο του Ευόσμου, αλλά και ολόκληρης της Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν επίσης εγκαταλελειμμένες κτιριακές εγκαταστάσεις που με κατάλληλο ανασχεδιασμό μπορούν να δεχθούν νέες χρήσεις που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη.

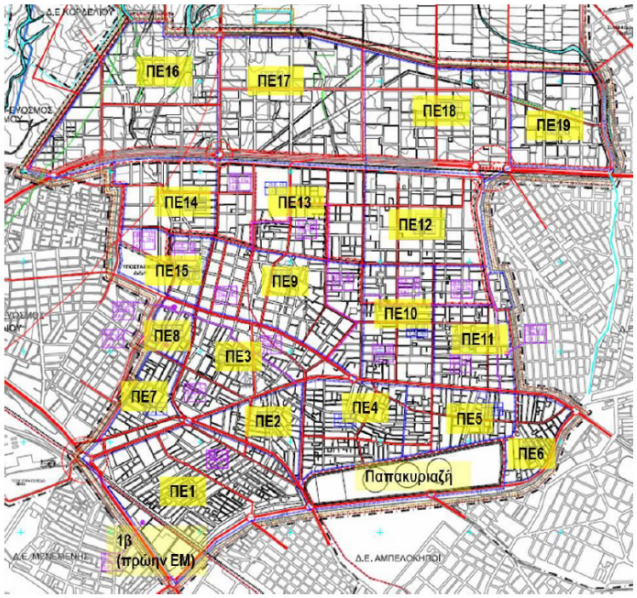
Σχήμα 2.6: Περιοχή στρατοπέδου Παπακυριαζή

Οι ιδιαίτερες χρήσεις είναι μικρής έκτασης περιοχές (δεν αποτελούν χωριστές ζώνες) με εξειδικευμένες χρήσεις διαφορετικές από την ζώνη που τις περιβάλλει. Η μόνη ιδιαίτερη χρήση στην εκτός σχεδίου περιοχή του ΓΠΣ είναι τα κοιμητήρια Ευόσμου. Η Ζώνη Σιδηροδρομικής Γραμμής κατά μήκος της οδού Ελπίδας καθορίζεται από τα σχετικά διαγράμματα απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ. Στην ζώνη αυτή και για όσο διάστημα λειτουργεί το σιδηροδρομικό δίκτυο ισχύουν οι ρυθμίσεις που επιβάλλονται από τον αρμόδιο οργανισμό.

Για την περίπτωση του πρώην Δήμου Ευόσμου, Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης (ΠΟΑ) είναι οι περιοχές που στα πλαίσια του ΓΠΣ είναι ήδη θεσμοθετημένες και πολεοδομημένες ως Α' κατοικία. Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται ως περιοχές κύριας κατοικίας και λοιπών αστικών χρήσεων και περιλαμβάνουν τις Πολεοδομικές Ενότητες που φαίνονται στο παρακάτω σχήμα.



Σχήμα 2.7: Πολεοδομικές ενότητες πρώην Δήμου Ευόσμου (i)



Σχήμα 2.8: Πολεοδομικές ενότητες πρώην Δήμου Ευόσμου (ii)

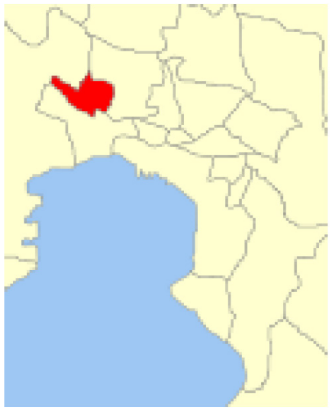
Η γενική πολεοδομική οργάνωση των αστικών αυτών περιοχών του πρώην Δήμου δεν μπορεί να αλλάξει σημαντικά πλέον καθώς έχουν θεσμοθετηθεί και ήδη δομούνται οι περιοχές επέκτασης τους. Διατηρείται επομένως η οργάνωση του οικισμού στις υφιστάμενες Πολεοδομικές Ενότητες, χωρίς περαιτέρω επεκτάσεις. Όσον αφορά τις πραγματικές πυκνότητες διαπιστώθηκε ότι οι υπάρχουσες πληθυσμιακές πυκνότητες είναι υψηλές στα κεντρικά τμήματα του οικισμού, όπου η κατάσταση είναι πλέον διαμορφωμένη και η δόμηση κορεσμένη (δηλαδή στις Πολεοδομικές Ενότητες 1 έως 4). Οι λοιπές ΠΕ έχουν χαμηλότερες πυκνότητες η δε περιοχή της Νέας Πολιτείας πάνω από την Περιφερειακή είναι μέχρι στιγμής αραιά δομημένη.

Πρώην Δήμος Ελευθερίου-Κορδελιού

Ο πρώην Δήμος Ελευθερίου-Κορδελιού αποτελεί τον ακραίο βορειοδυτικό Δήμο (νυν Δημοτικό Διαμέρισμα) του Π.Σ.Θ. πάνω στη διαδρομή του μεγάλου οδικού άξονα της Μοναστηρίου – Εγνατίας οδού και της παράλληλης ζώνης των σιδηροδρομικών γραμμών που εισέρχονται στην πόλη από τα δυτικά στο σημείο συμβολής τους με την Εσωτερική Περιφερειακή. Βόρεια και ανατολικά συνορεύει με τον πρώην Δήμο Ευόσμου (με τον οποίο είναι πλέον συνενωμένος), νότια με τον Δήμο Μενεμένης, δυτικά με το Βιομηχανικό Συγκρότημα των Διαβατών και εκτάσεις του Δήμου Εχεδώρου.

Ο οικισμός παρουσιάζει μια αρκετά συμπαγή αρχική οικιστική δομή στο κύριο σώμα του, η οποία διακόπτεται από τους δύο μεγάλους οδικούς (Εσωτερική Περιφερειακή και Μοναστηρίου), αλλά και σιδηροδρομικούς άξονες στις δυτικές και νότιες πλευρές του όπου έχουν δημιουργηθεί απομονωμένα και δύσκολα προσπελάσιμα οικιστικά τμήματα καθώς υπήρξε σταδιακή εξάπλωση και πέρα από τους άξονες αυτούς. Έτσι, η περιοχή του ΓΠΣ όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα, διασχίζεται από σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ, η οποία επεκτείνεται τοπικά με τη διαμόρφωση γραμμών διαλογής. Το συνολικό πλάτος των γραμμών (κύριας διαλογής) είναι της τάξης των 100 μ, αποτελώντας σημαντικό παράγοντα διάσπασης του αστικού ιστού Η αντίστοιχη λειτουργία της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού επίσης διασπά τον αστικό χώρο και συνεπάγεται σημαντικές στάθμες κυκλοφοριακού θορύβου, καθώς και έκλυση ατμοσφαιρικών ρύπων.

Κυρίαρχη είναι η χρήση κατοικίας με τοπικές χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Στην περιοχή υπάρχουν περιορισμένοι ελεύθεροι χώροι, συναντώνται ανενεργά βιομηχανικά κελύφη, ενώ κατά μήκος της οδού Μοναστηρίου υπάρχει ζώνη χονδρεμπορίου.



Σχήμα 2.9: Θέση της ΔΕ Κορδελιού στο ΠΣΘ

Η συνολική επιφάνεια του πρώην Δήμου Ελευθερίου Κορδελιού μετά τις τελευταίες διοικητικές μεταβολές, είναι (μαζί με την περιοχή του πρώην Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Κορδελιού), περίπου 4.085 στρέμματα, από τα οποία τα 1690 είναι ενταγμένα ήδη στο σχέδιο πόλης, δηλαδή ποσοστό 42%. Τμήμα της, ενταγμένης στο σχέδιο, επιφάνειας έκτασης άνω των 100 στρεμμάτων, καταλαμβάνουν οι οδοί Μοναστηρίου και η Εσωτερική Περιφερειακή.

Ο πρώην Δήμος αποτελεί στο εντός σχεδίου πόλης τμήμα του από την Εσωτερική Περιφερειακή έως την οδό Μοναστηρίου περιοχή με απολύτως κυρίαρχη τη χρήση της κατοικίας. Την κατοικία συνοδεύουν τοπικές χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Οι συνοδευτικές αυτές χρήσεις είναι διάσπαρτες σε όλη την έκταση του σχεδίου πόλης χωρίς έντονα διαμορφωμένα κέντρα. Ειδικότερα μετά την τελευταία δημοσιονομική κρίση, δεν απομένουν στην περιοχή του Δήμου παραγωγικές δραστηριότητες εκτός από ελάχιστες μικρές βιοτεχνίες ορισμένες μέσα στο σώμα του οικισμού και ορισμένες που μπορεί να θεωρηθούν υπερτοπικές κατά μήκος της οδού Μοναστηρίου και κατά μήκος της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού με πρόσωπο στους παραδρόμους της.

Η ρυμοτομία των αστικών περιοχών έχει διαμορφωθεί σαν ένα πάζλ ισοδύναμων δρόμων μικρού και πολύ μικρού πλάτους χωρίς έντονες διαφορές στην ιεράρχηση, με την εξαίρεση βέβαια της Περιφερειακής οδού και ορισμένων άλλων στην περίμετρο. Υπάρχει μεγάλος κατακερματισμός των οικοδομικών τετραγώνων με κατασπατάληση και έντονη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου χωρίς επαρκείς ελεύθερους χώρους.

Γενικότερα χρήσεις και ρυμοτομία οδηγούν σε μια συχνά αποπροσανατολιστική «ομοιομορφία» του αστικού περιβάλλοντος η οποία ενισχύεται από την έλλειψη έντονων στοιχείων αναφοράς τόσο του φυσικού (π.χ. ακτές, ποταμοί, δάση κ.ά.) όσο και του δομημένου περιβάλλοντος (π.χ. μεγάλες πλατείες, λεωφόροι κ.ά.).

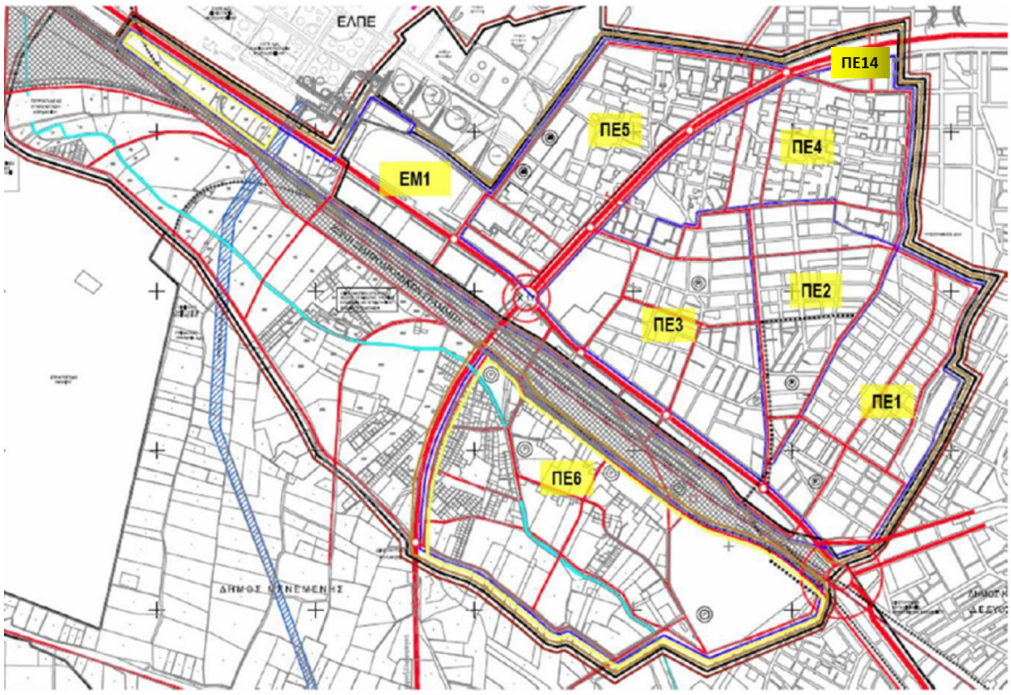
Η κύρια περιοχή εκτός σχεδίου της Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού βρίσκεται προς δυσμάς του οικισμού κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές και συνορεύει με τις περιοχές της Ιωνίας του πρώην Δήμου Εχεδώρου. Μια μικρότερη εκτός σχεδίου περιοχή αποτελεί ένα συνεχόμενο με το Κορδελιό τμήμα των ΕΛΠΕ, και μια ακόμη εκτός σχεδίου περιοχή είναι η μη συνεχόμενη με τον οικισμό έκταση του κάποτε ορισθέντος Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Ελευθερίου-Κορδελιού στα βόρεια του οικισμού, επίσης μέσα στην ιδιοκτησία των ΕΛΠΕ.

Δεν υπάρχουν ιδιαίτερες χρήσεις στην ΔΕ Κορδελιού εκτός από τη ζώνη των σιδηροδρομικών γραμμών. Χώρος νεκροταφείου δεν υπάρχει εντός των ορίων της ΔΕ, ενώ και το πρώην στρατόπεδο Ζιάκα έχει παύσει να αποτελεί στρατιωτική εγκατάσταση με ιδιαίτερο καθεστώς. Η ζώνη σιδηροδρομικής γραμμής νότια της οδού Μοναστηρίου στην περιοχή «Διαλογής» καθορίζεται από τα σχετικά διαγράμματα απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ.

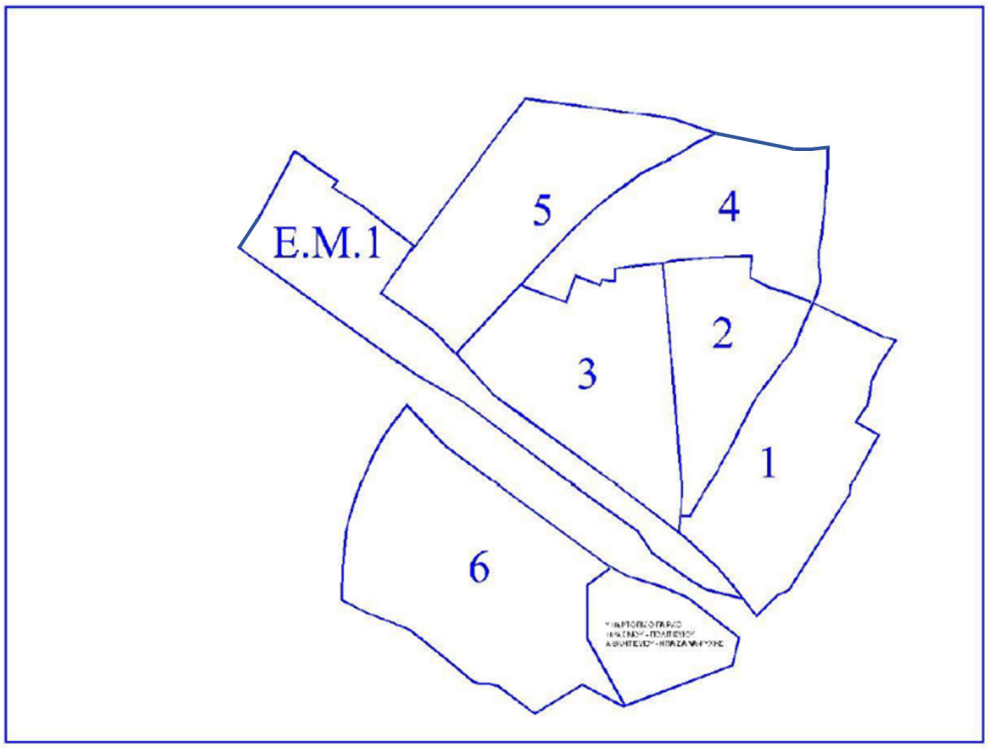
Για την περιοχή του Ελευθερίου – Κορδελιού, η διαίρεση της περιοχής του θεσμοθετημένου σχεδίου πόλης του Δήμου σε 5 Πολεοδομικές Ενότητες και μια περιοχή επαγγελματικών μη οχλουσών εγκαταστάσεων – χονδρεμπορίου (Ε.Μ.1), όπως αυτές προσδιορίστηκαν από το ισχύον ΓΠΣ διατηρούνται ως έχουν με μικρές αλλαγές. Υπάρχουν μικρές διαφορές ως προς την έκταση των Π.Ε. και της Ε.Μ.1. Η 3η Π.Ε. επανασχεδιάζεται και η Ε.Μ.2. καταργείται και ενσωματώνεται στην Π.Ε.3. Στην 3 Π.Ε. εντάσσεται το ανενεργό επί δεκαετίες κεραμοποιείο «Φιλίππου» (ουσιαστικά η Ε.Μ.2. που καταργείται).

Προτείνεται η ένταξη στο συγκεκριμένο σχέδιο, της νέας Π.Ε. 6, που φέρει το όνομα «Διαλογή», λόγω της γειτνίασης με τις εγκαταστάσεις της διαλογής του ΟΣΕ και τα όριά της προσδιορίζονται από τις σιδηροδρομικές γραμμές, την Εσωτερική Περιφερειακή και το στρατόπεδο Ζιάκα. Η κύρια χρήση είναι οικιστική, αλλά υπάρχει και μια ζώνη παραγωγικών εγκαταστάσεων χαμηλής όχλησης. Η περιοχή έχει έντονες τάσεις εκτός σχεδίου – αυθαίρετης δόμησης και η ένταξη στο σχέδιο πόλης αποβλέπει στην αναβάθμιση αυτής και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της, που σε μεγάλο ποσοστό αποτελείται από ομογενείς ή οικονομικούς μετανάστες. Η ένταξή της αντισταθμίζει την απώλεια οικιστικής γης για κατοικία στην περιοχή της 5ης Π.Ε. που μετατρέπεται σε περιοχή βιοτεχνικών – επαγγελματικών χρήσεων.

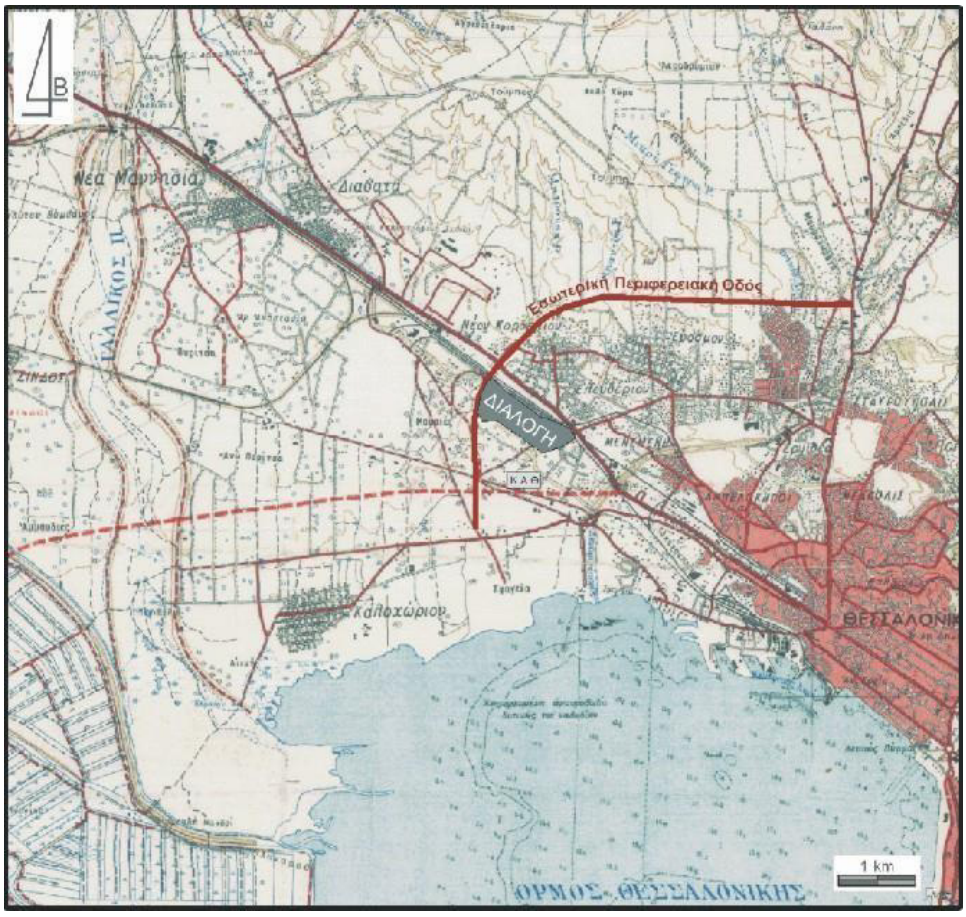
Σχήμα 2.10: Χώρος τέως στρατοπέδου Ζιάκα



Σχήμα 2.11: Πολεοδομικές Ενότητες στην περιοχή Ελευθερίου Κορδελιού (i)



Σχήμα 2.12: Πολεοδομικές Ενότητες στην περιοχή Ελευθερίου Κορδελιού (ii)

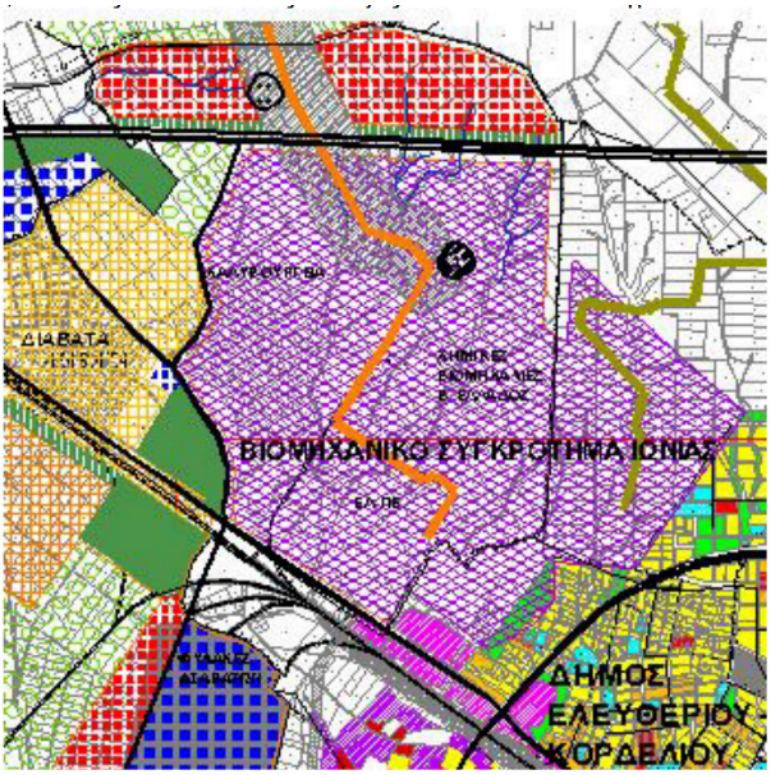


Σχήμα 2.13: Περιοχή "Διαλογής" Π.Ε. 6

Στο ΝΑ τμήμα της κατά μήκος οδού Διαλογής παρατηρείται συγκέντρωση επαγγελματικών χρήσεων, κυρίως μηχανουργείων και μικρών βιοτεχνιών, όπως εν μέρει και στο τμήμα που γειτνιάζει με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό. Η περιοχή διασχίζεται από το ρέμα Διαλογής, τμήμα του οποίου έχει ήδη διευθετηθεί με κλειστή κιβωτοειδή διατομή και καλυφθεί κάτω από την οδό Τιμίου Σταυρού, αποτελώντας τον κεντρικό δρόμο της περιοχής. Το υπόλοιπο τμήμα του που οδεύει στην οριογραμμή της περιοχής και προς τον Δήμο Μενεμένης έχει φυσικά πρανή.

Εγκαταστάσεις υψηλής επικινδυνότητας

Δυτικά του πρώην Δήμου Ελευθερίου - Κορδελιού υπάρχει το Βιομηχανικό Συγκρότημα Διαβατών (Β.Σ.Δ.) ή Ιωνίας, το οποίο είναι περιοχή εγκαταστάσεων μονάδων βαριάς πετροχημικής βιομηχανίας και ιδίως του διυλιστηρίου και των λοιπών μονάδων των ΕΛΠΕ. Το Συγκρότημα βρίσκεται βόρεια της Εθνικής οδού προς Έδεσσα, άμεση συνέχεια της οδού Μοναστηρίου και εκτείνεται σχεδόν ως την Εξωτερική Περιφερειακή. Ανατολικά συνορεύει με οικιστικές περιοχές Ελ Κορδελιού- Ευόσμου και δυτικά με παλαιά εθνική οδό προς Κιλκίς και οικιστική περιοχή Ιωνίας. Δεν αποτελεί Βιομηχανικό Πάρκο υπό ενιαίο Φορέα, και αρκετές από τις μονάδες του έχουν σταματήσει τα τελευταία χρόνια την λειτουργία τους. Στο Συγκρότημα Διαβατών και τα ΕΛΠΕ λειτουργούν βιομηχανικές μονάδες παραγωγής, επεξεργασίας, αποθήκευσης και διανομής επικίνδυνων ουσιών.



Σχήμα 2.14: Βιομηχανικό συγκρότημα Διαβατών

2.5.2. Σημεία ενδιαφέροντος

Πολιτιστικές εγκαταστάσεις

Οι υφιστάμενοι χώροι στην περιοχή του Ευόσμου είναι:

- Πολιτιστικό Κέντρο Ευόσμου (Μεγάλου Αλεξάνδρου 57, Εύοσμος).

- Αίθουσα Εκδηλώσεων ΕΠΑΛ (Τέρμα οδού Σμύρνης, Εύοσμος).
- Κέντρο Πληροφόρησης Νέων (Μοναστηρίου 326, Εύοσμος).
- Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής (Δημ. Γληνού & Ηλέκτρας Αποστόλου, Εύοσμος).
- Ανοιχτό θεατράκι της οδού Περικλέους (Περικλέους 47, Εύοσμος).

Οι υφιστάμενοι χώροι στην περιοχή του Κορδελιού είναι:

- Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης» - Πολυλειτουργικό Κέντρο Ελευθερίου – Κορδελιού (Παρατσικόγλου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Μοναστηρίου) (Π.Ε.1).
- Θεματικό Ευρυζωνικό Πάρκο Νεολαίας ΘΕΠΑΝ (Παπαδιαμάντη 1 και Κατσαντώνη) (Π.Ε.1).
- Πνευματικό Κέντρο (Οδός Καραβαγγέλη) μαζί με το ΚΑΠΗ (Π.Ε.2).
- Ανοικτό Θέατρο Κορδελιού (Ανδρέα Παπανδρέου) (Π.Ε.2).
- Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης (Ανδρέα Παπανδρέου 2 και Κατσαντώνη) (Π.Ε.2).
- Πολιτιστικό Κέντρο «Μελίνα Μερκούρη» (Καραβαγγέλη 10) (Π.Ε.2).
- Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλονίκης (Μοναστηρίου 128) (Ε.Μ.1).

Η μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ προτείνει τις κάτωθι παρεμβάσεις:

- Κατάργηση πολιτιστικής εγκατάστασης της 5ης Π.Ε.
- Χωροθέτηση νέας πολιτιστικής υποδομής στο στρατόπεδο Ζιάκα (Π.Ε. 6) και την περιοχή Ε.Μ.

Εκπαίδευση

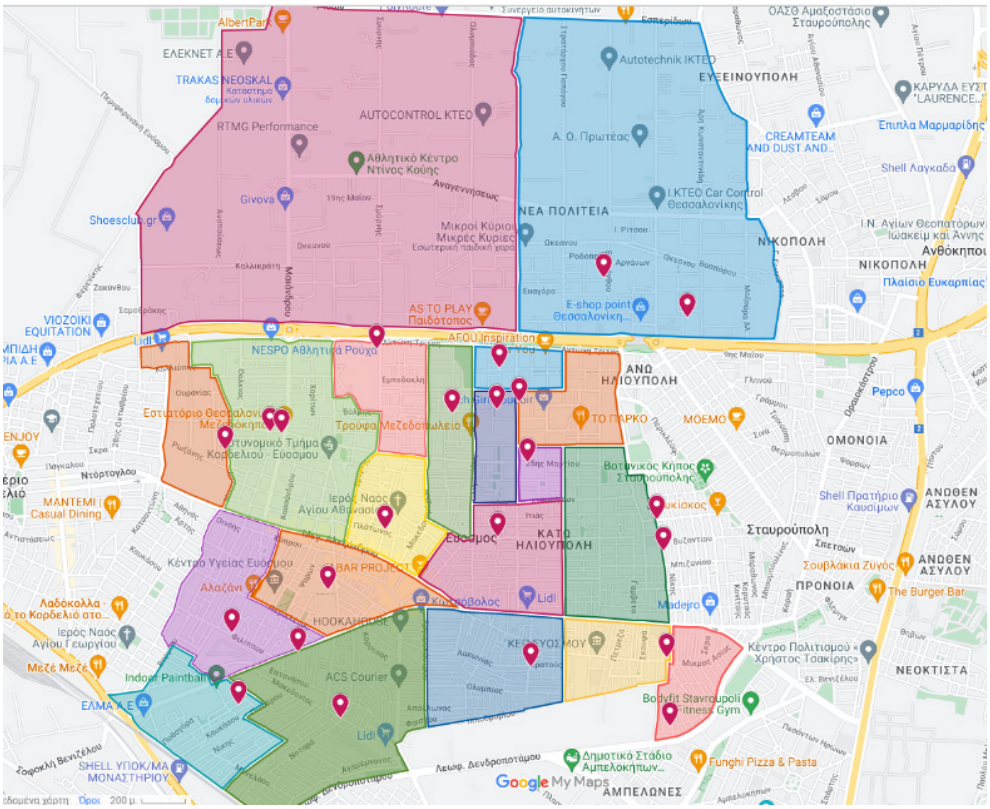
Στη Δ.Ε. Ευόσμου υπάρχουν 34 νηπιαγωγεία και στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού υπάρχουν 13 νηπιαγωγεία. Παρακάτω αποτυπώνονται οι θέσεις των νηπιαγωγείων στη Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού (2 ξεχωριστά σχήματα) με τα όριά τους.

- ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ ΕΥΟΣΜΟΥ

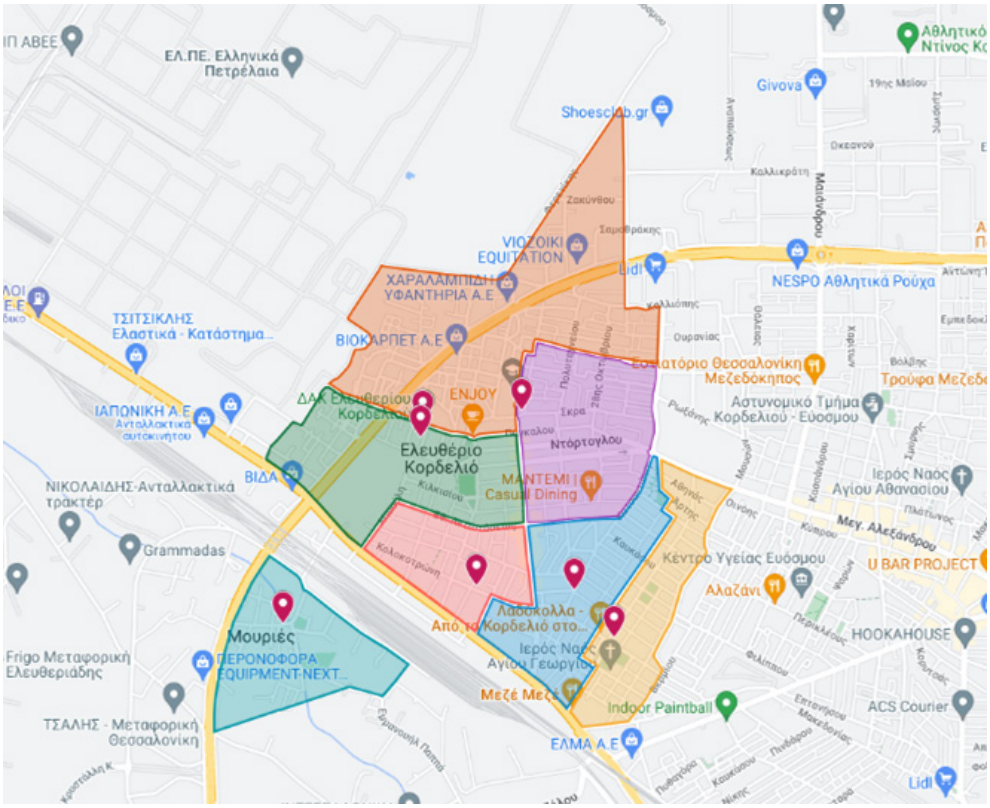
https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=12LCVZ5D6U-8gkYqOkOXFDzNNDQsljLui&ll=40.677773548229986%2C22.904920135119706&z=14

- ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ – ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1I4RTfwWiwNRdnnRu4_vCNjlRpZsGno-3&ll=40.67289163194125%2C22.892231549999984&z=15



Σχήμα 2.15: Νηπιαγωγεία Δ.Ε. Ευόσμου και όρια αυτών



Σχήμα 2.16: Νηπιαγωγεία στη Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού και όρια αυτών

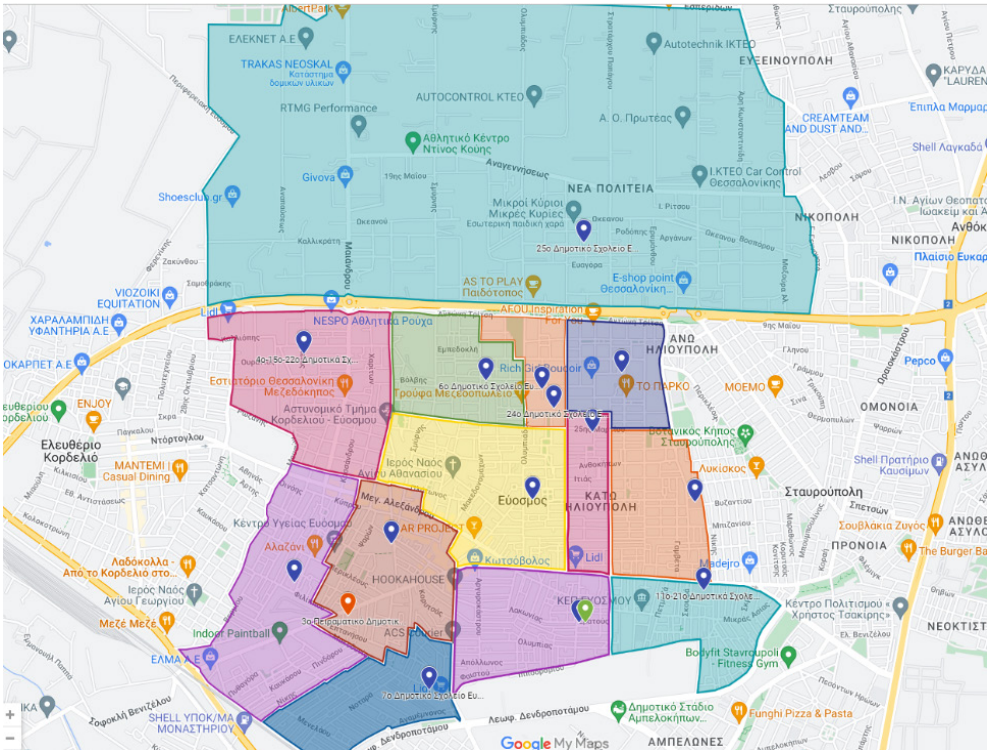
Στη Δ.Ε. Ευόσμου υπάρχουν 25 δημοτικά σχολεία, εκ των οποίων το 1 είναι διαπολιτισμικό, και στη Δ.Ε. Ελευθερίου - Κορδελιού υπάρχουν 8 δημοτικά σχολεία, εκ των οποίων το 1 είναι διαπολιτισμικό. Ακολουθούν σε χάρτες οι θέσεις των δημοτικών σχολείων στη Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού με τα όριά τους.

- ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΥΟΣΜΟΥ

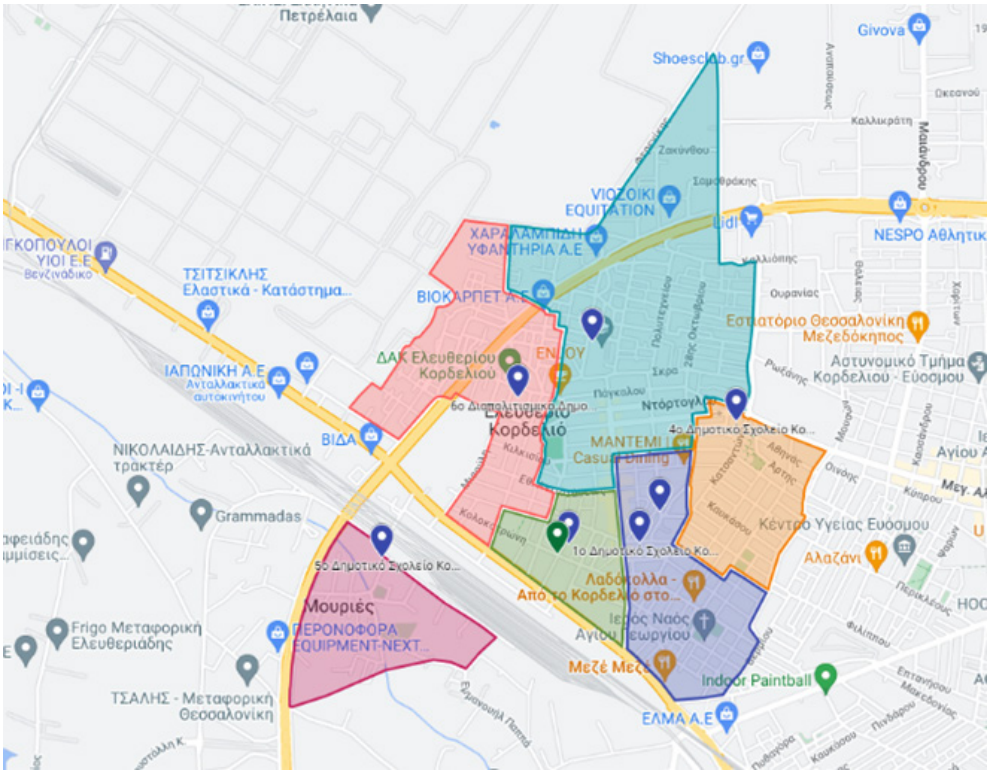
https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1ThYE303pyAAT9rBGlK2AO3lArwevYhRC&ll=40.67465714400066%2C22.914199499999995&z=14

- ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ-ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1-IzC6_9inZh8SbAIiVhuljwZwf4Mqm5C&ll=40.67287223527097%2C22.892132199999995&z=15



Σχήμα 2.17: Δημοτικά σχολεία στη Δ.Ε. Ευόσμου και όρια αυτών



Σχήμα 2.18: Δημοτικά σχολεία στη Δ.Ε. Ελευθερίου - Κορδελιού και όρια αυτών

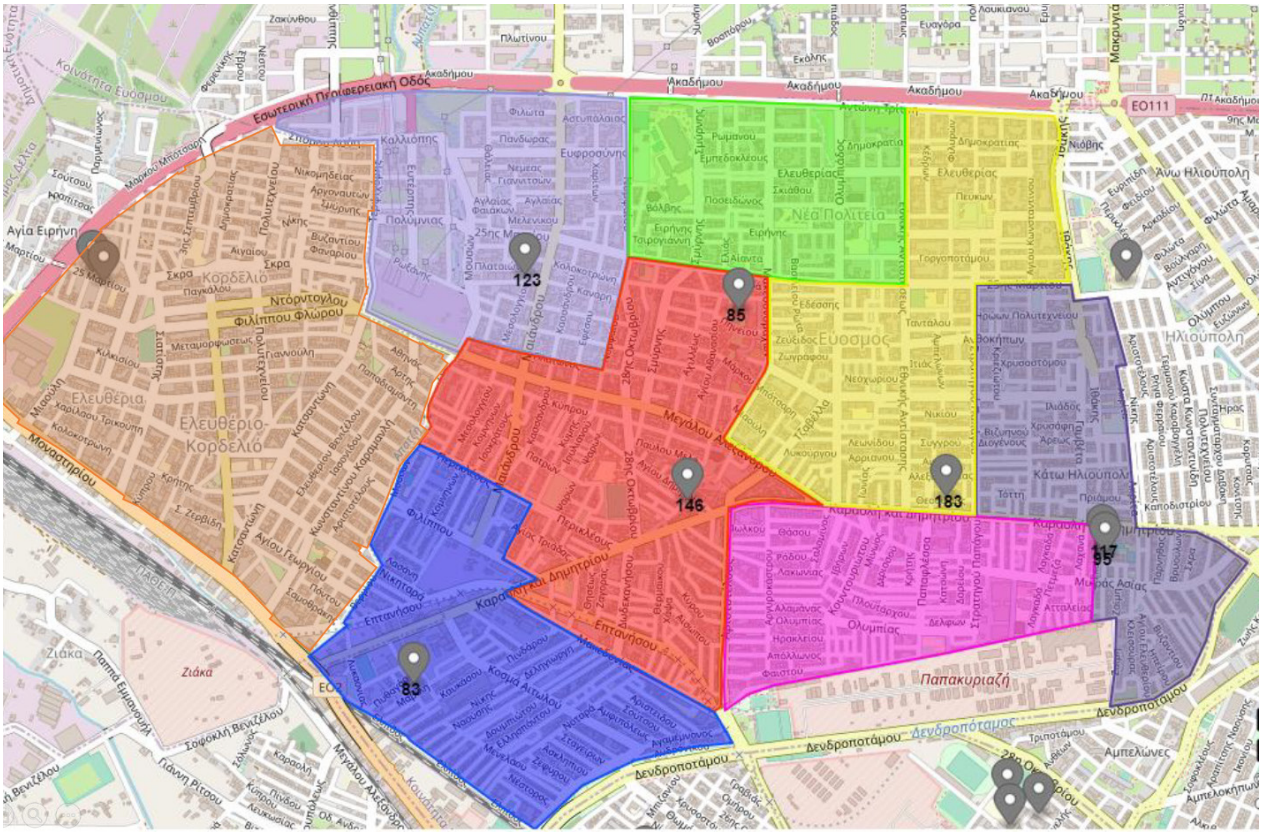
Σε ότι αφορά τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση στη Δ.Ε. Ευόσμου εμφανίζονται οι εξής εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις:

- 8 γυμνάσια εκ των οποίων 1 διαπολιτισμικό.
- 3 ΕΠΑΛ εκ των οποίων το 1 εσπερινό.
- 5 Γενικά Λύκεια εκ των οποίων το 1 διαπολιτισμικό.

Σε ότι αφορά τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση στη Δ.Ε. Ελευθερίου - Κορδελιού εμφανίζονται οι εξής εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις:

- 3 Γυμνάσια.
- Ε.Ε.Ε.ΕΚ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ.
- 1 ΕΠΑΛ.
- 2 Γενικά Λύκεια.

Στο Σχήμα 2.21 αποτυπώνονται οι εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.



Σχήμα 2.19: Δευτεροβάθμια εκπαίδευση στη Δ.Ε. Ευόσμου

Αθλητισμός

Στην περιοχή του Ευόσμου οι δημοτικές στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις είναι οι εξής:

- Αθλητικό Κέντρο Ευόσμου «Βούλα Πατουλίδου».
- Δημοτικό Γυμναστήριο Ευόσμου (οδού Κολοκοτρώνη).
- Κλειστό Γυμναστήριο 2ου Γυμνασίου Ευόσμου.
- Κλειστό Γυμναστήριο 5ου & 8ου Δημοτικού Σχολείου Ευόσμου.
- Γυμναστήριο 11ου Δημοτικού Σχολείου Ευόσμου.

Επιπλέον υπάρχουν και δημοτικές ανοικτές αθλητικές εγκαταστάσεις: Αθλητικό Πάρκο Ευόσμου (Παπακυριαζή), Γήπεδα Τένις (Αθλητικό Πάρκο Ευόσμου), Προπονητήριο Ποδοσφαίρου (25ης Μαρτίου), Προπονητήριο Ποδοσφαίρου (Νυμφαίου), Γήπεδο Ποδοσφαίρου Ελπίδας, Ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ Προσκόπων (Νυμφαίου & Κολοκοτρώνη), Ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ Νυμφαίου (Τριών Ιεραρχών), Ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ περιοχή Ελπίδας (Πυθαγόρα & Αγαμέμνονος), Ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ και Τένις (17ης Νοέμβρη), Ανοικτό γήπεδο μπάσκετ (Κριεζώτου και 17ης Νοεμβρίου), γήπεδο ποδοσφαίρου (Λυκαονίας), ανοικτό γήπεδο μπάσκετ (Αγαμέμνονος).

Συγκεκριμένα από το στρατόπεδο Παπακυριαζή παραχωρήθηκε ήδη στον ΟΤΑ χώρος εμβαδού 26,0 περίπου στρεμμάτων, ο οποίος κάλυψε ελλείψεις σε χώρους αθλητισμού. Προτείνεται η παραχώρηση άλλων 10,0 στρ. Υπάρχει επίσης ο Αθλητικός Πυρήνας Β στην Π.Ε 17 με επιφάνεια 41,6 στρ. Σε εκκρεμότητα παραμένει για το μέλλον το θέμα του μεγάλου κοινόχρηστου χώρου 400 περίπου στρεμμάτων ιδιοκτησίας ΕΛΠΕ στα όρια Ευόσμου-Κορδελιού που έχει παραχωρηθεί κατά χρήση

παλαιότερα στην Γ.Γ. Αθλητισμού και πρόσφατα στον ΟΤΑ, ως Αθλητικό Πάρκο ΕΚΟ, αλλά δεν αξιοποιείται πλήρως λόγω της ιδιοκτησιακής εκκρεμότητας και των κινδύνων από την γειτνίαση εγκαταστάσεων Seveso.

Οι δημοτικές στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις στο Κορδελιό είναι οι εξής:

- Αίθουσα 2ου – 3ου Δημοτικού Σχολείου Κορδελιού.
- Κλειστό γυμναστήριο Κορδελιού (25ης Μαρτίου).
- Κλειστό γυμναστήριο Παραολυμπιονίκης Δημήτρης Ζησίδης (Παπάγου – Κορδελιό) στην Π.Ε.1.

Επιπλέον, υπάρχουν και πολλές δημοτικές ανοικτές αθλητικές εγκαταστάσεις: ανοικτά γήπεδα μπάσκετ, γήπεδα τένις, γήπεδο ποδοσφαίρου, προπονητήριο Διαλογής.

Προτεινόμενοι χώροι με βάση την αναδιαμόρφωση του ΓΠΣ

Στο παλαιό σχέδιο ο χώρος δημοτικού γηπέδου καταργείται και αντικαθίσταται με άλλους χώρους στην Π.Ε. 6 και το στρατόπεδο Ζιάκα. Ο χώρος αναμορφώνεται με τη δημιουργία μεγάλου υπόγειου χώρου στάθμευσης και επιφανειακά χώρου ανοικτών γηπέδων και χώρων πρασίνου στους οποίους θα διεξάγεται λαϊκή αγορά. Ουσιαστικά προτείνονται:

- Χώροι στην 6η Π.Ε. (Πυρήνας Α με Δημοτικό Στάδιο και Γυμναστήριο).
- Χώροι αθλητισμού στο στρατόπεδο Ζιάκα.

Για την μέγιστη λεπτομέρεια αποτύπωσης ο αναγνώστης καλείται να ανατρέξει στους χάρτες Π 3.1 – 3.2. της αναθεώρησης του ΓΠΣ, ενώ σημειώνεται ότι οι προτεινόμενες διαμορφώσεις του στρατοπέδου Ζιάκα δεν είναι εγκεκριμένες.

Περίθαλψη

Ο τομέας της περίθαλψης καλύπτεται από το φυσικοθεραπευτήριο της 4ης Π.Ε. της Δ.Ε. Ελευθερίου – Κορδελιού και το Κέντρο Υγείας Αστικού Τύπου του Δήμου Ευόσμου.

3. Οδικό δίκτυο & οδική υποδομή

3.1. Εισαγωγή

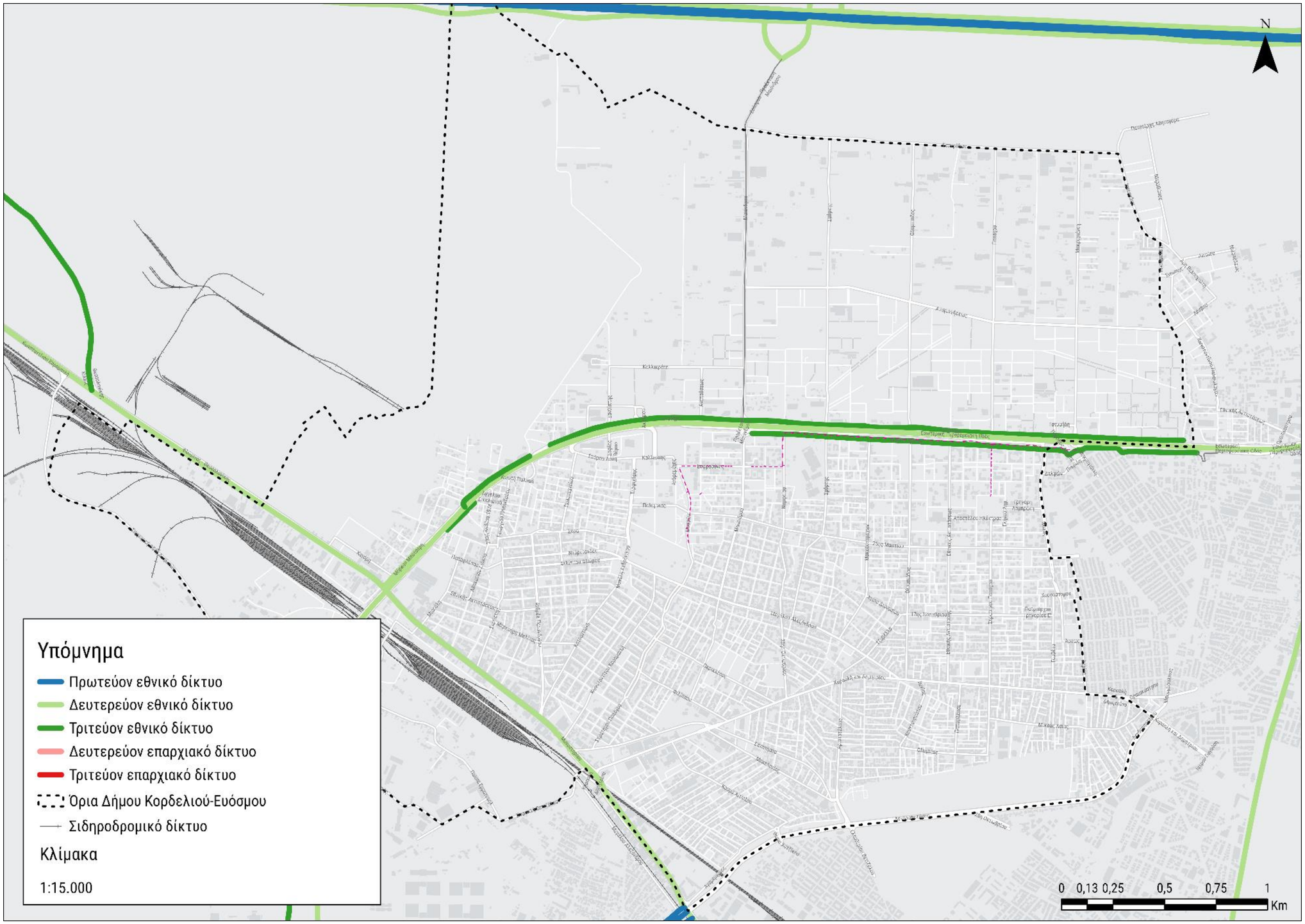
Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η καταγραφή και ανάλυση των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, δεδομένου ότι η οδική υποδομή αποτελεί παράμετρο πρωτεύουσας σημασίας για όλα σχεδόν τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς (Ι.Χ. οχήματα, λεωφορεία, ποδήλατα, πεζή μετακίνηση, κ.ά.), στο τρίτο αυτό κεφάλαιο παρουσιάζονται στοιχεία αναφορικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, τη λειτουργική ιεράρχηση των οδών, τις λωρίδες κίνησης, την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, τη θέση σηματοδοτούμενων και κυκλικών κόμβων, τη σήμανση, κ.λπ.

3.2. Βασικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου διαθέτει ένα εκτενές δίκτυο οδών, με συνολικό μήκος που υπερβαίνει τα 260 km και καλύπτει επαρκώς όλη την περιοχή ευθύνης του Δήμου. Χρησιμοποιώντας ως βάση τα γραμμικά, σημειακά και πολυγωνικά θεματικά επίπεδα τύπου shapefile από την ελεύθερη και ανοιχτή υπηρεσία OpenStreetMap και κατόπιν επεξεργασίας τους σε περιβάλλον Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, προέκυψε πως συνολικά το οδικό δίκτυο του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου απαρτίζεται από σχεδόν 4.500 οδικά τμήματα και περισσότερους από 3.100 κόμβους, με την πυκνότητά του να είναι της τάξης των 19,3 km/km^2.

Από τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικού χαρακτήρα, οι οποίοι συνδέουν την περιοχή μελέτης με τους όμορους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, αλλά και την ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας. Συγκεκριμένα, από τον Δήμο διέρχεται ένα σημαντικό τμήμα της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, καθώς και η οδός Μοναστηρίου, οι οποίες αμφότερες εξυπηρετούν, πέρα από την πρόσβαση από/προς την περιοχή μελέτης, διαμπερείς μετακινήσεις μεγάλου μήκους από/προς άλλες πόλεις και οικισμούς.

Σε αυτό το πλαίσιο, γίνεται εμφανές ότι εντός των ορίων της περιοχής μελέτης καταγράφονται οδικά τμήματα που δεν ανήκουν στο δημοτικό δίκτυο, αλλά αντιθέτως είναι χαρακτηρισμένα ως εθνικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το Σχήμα 3.1 που ακολουθεί και το οποίο δίνει την κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ, άξονες όπως η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός και η οδός Μοναστηρίου θεωρούνται εθνικό δίκτυο.

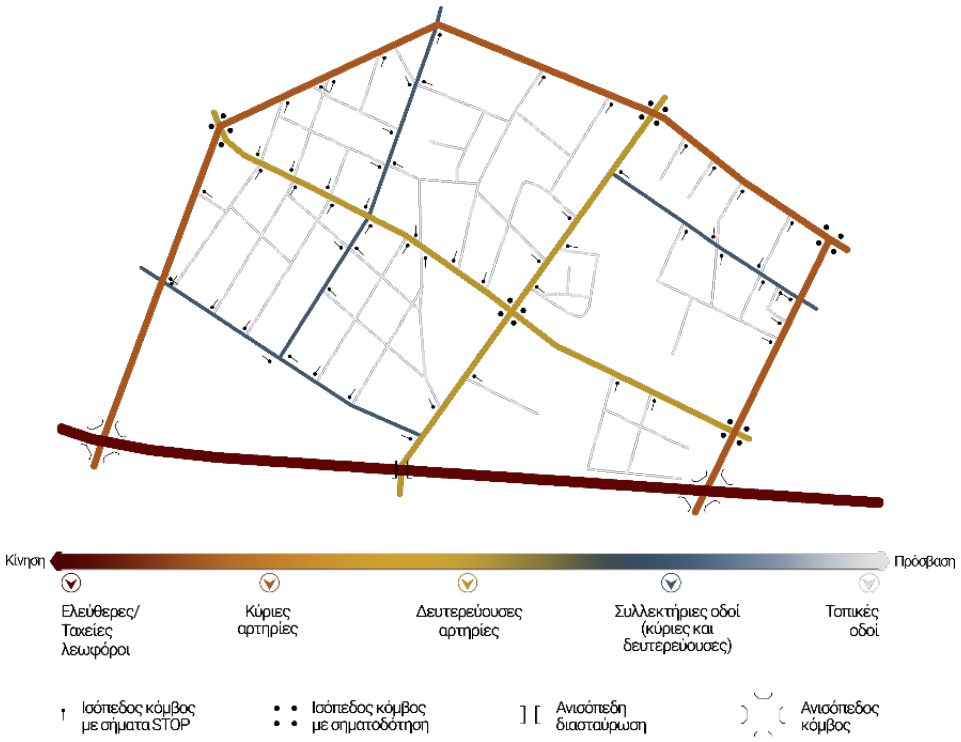


Σχήμα 3.20: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ

Όσον αφορά τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, σύμφωνα με την προτεινόμενη από τις ελληνικές Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, 2001) λειτουργική ιεράρχηση, οι οδοί μπορεί να διακριθούν σε τρεις (3) βασικές κατηγορίες (αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί), ανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετούν: σύνδεση, πρόσβαση (στις παρόδιες χρήσεις γης) και παραμονή (επί της οδού). Αναλυτικότερα:

- ***Αρτηρίες***. Προορίζονται για εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες. Ανάλογα με τα λειτουργικά και γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά και ειδικότερα τον βαθμό ελέγχου των προσβάσεων, οι αρτηρίες υποδιαιρούνται συνήθως σε τρείς (3) κατηγορίες: α) Ελεύθερες/ταχείες λεωφόροι, β) Κύριες αρτηρίες, και γ) Δευτερεύουσες αρτηρίες.
- ***Συλλεκτήριες οδοί***. Κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό που συνήθως είναι προσβάσιμος μέσω μιας τοπικής οδού. Αντίστροφα, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών. Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τόσο την πρόσβαση όσο και τη σύνδεση.
- ***Τοπικές οδοί***. Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Για αυτήν την κατηγορία των οδών, όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρήσης τους για διαμπερείς κινήσεις, είναι επιθυμητές χαμηλές ταχύτητες.

Η παραπάνω κατηγοριοποίηση των οδών, όντας πιο αναλυτική από αυτή που ακολουθείται στα χωρικά σχέδια, θεωρείται πως αντανακλά πιο αξιόπιστα και λεπτομερειακά τον τρόπο λειτουργίας του οδικού δικτύου, συμβαδίζοντας έτσι καλύτερα με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις που έχει ένα αμιγώς σχέδιο κινητικότητας, όπως το ΣΒΑΚ. Οι λειτουργίες που εξυπηρετούν οι διάφορες κατηγορίες οδών συνοψίζεται στο Σχήμα 3.2 του συγγράμματος «Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας» των Γαβανά κ.ά. (2015) που ακολουθεί.



Σχήμα 3.21: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου και σχέση κίνησης-πρόσβασης

Πραγματοποιώντας επιτόπια παρατήρηση, χαρτογραφική αναγνώριση, καθώς και επικαιροποίηση και αξιολόγηση διαθέσιμων πηγών και υποβάθρων, αναγνωρίστηκε ο λειτουργικός χαρακτήρας των οδών και υλοποιήθηκε η λειτουργική ιεράρχηση του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (Σχήμα 3.3).

Πιο αναλυτικά, η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης θεωρείται ελεύθερη/ταχεία λεωφόρος, ενώ οι οδοί Μοναστηρίου και Δενδροποτάμου αντιμετωπίζονται ως κύριες αρτηρίες που διατρέχουν διαμπερώς την περιοχή μελέτης. Λόγω πιο χαμηλών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και μικρότερων συγκριτικά κυκλοφοριακών φόρτων, οι οδοί Καραολή και Δημητρίου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ανδρέα Παπανδρέου, Μαιάνδρου, Φιλίππου Φλώρου και Ντόρτογλου θεωρούνται δευτερεύουσες αρτηρίες. Τέλος, αναφορικά με τις συλλεκτήριες οδούς που ολοκληρώνουν το βασικό οδικό δίκτυο, στην κατηγορία αυτή εντάσσεται μια πληθώρα οδών, συμπεριλαμβανομένων των οδών Αριστοτέλους, Επτανήσου, Μακεδονίας, Κοσμά Αιτωλού, Ολυμπιάδος, Εθνικής Αντίστασης, Μακεδονομάχων, Στρατηγού Παπάγου, Κατσαντώνη, Κωνσταντίνου Καραμανλή, 25ης Μαρτίου, Αντώνη Τρίτση, κ.ά.

Με όρους μήκους, όπως προκύπτει και από το Σχήμα 3.4 που ακολουθεί:

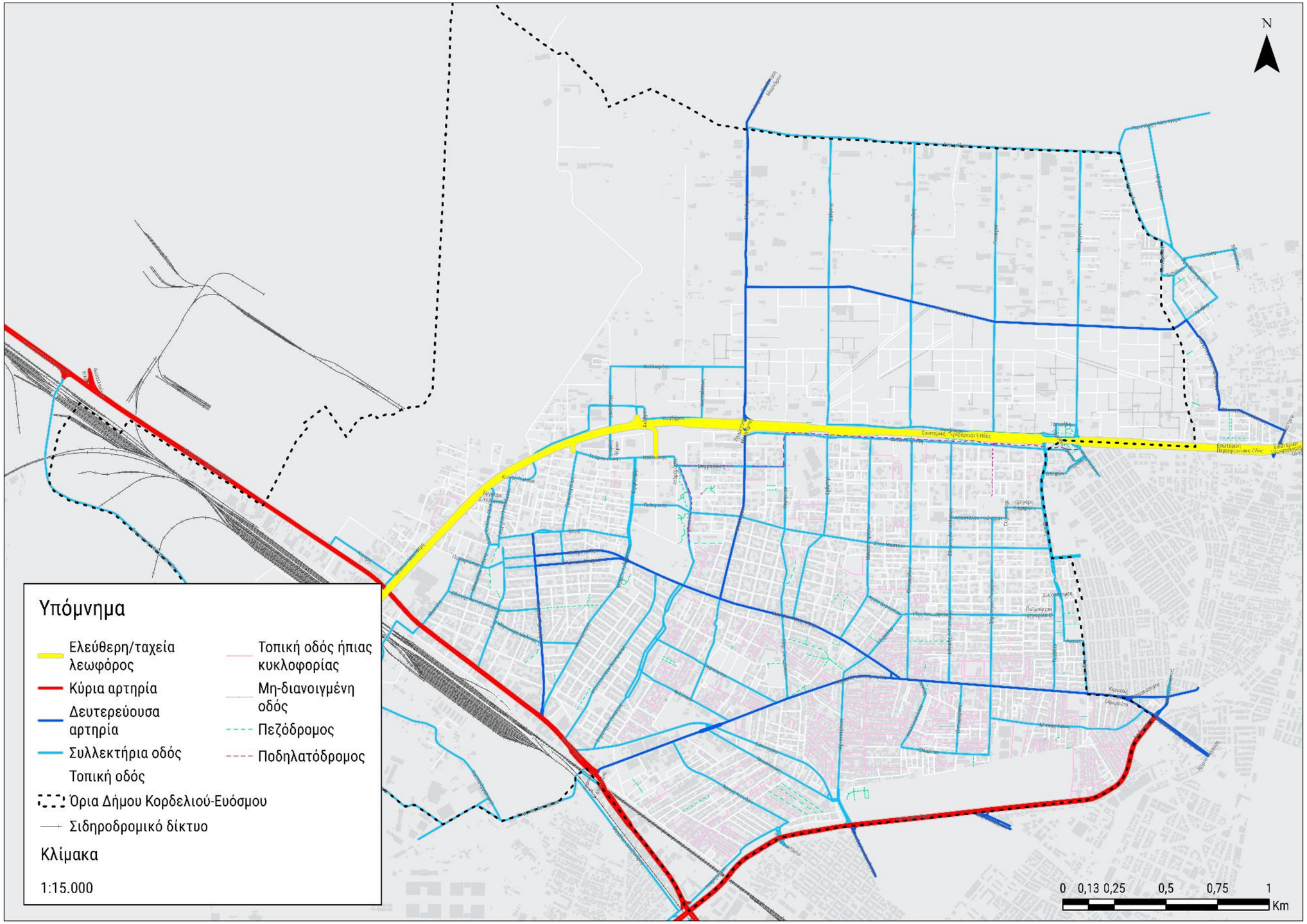
- το 32,55% του οδικού δικτύου αποτελεί τμήμα του βασικού οδικού δικτύου,
- το 61,31% συνιστά κομμάτι του τοπικού δικτύου,
- οι πεζόδρομοι αντιστοιχούν σε 3,26%, ενώ τέλος,
- οι μη-διανοιγμένες οδοί σε 2,88%.

Όσον αφορά το βασικό οδικό δίκτυο:

- το 4,98% αντιστοιχεί σε ελεύθερη/ταχεία λεωφόρο,
- το 4,21% σε κύρια αρτηρία,
- το 4,25% σε δευτερεύουσα αρτηρία, και
- το 19,12% σε συλλεκτήρια οδό.

Αναφορικά με το τοπικό δίκτυο, το 17,4% του τοπικού οδικού δικτύου (ή το 10,65% του συνόλου του οδικού δικτύου) είναι διαμορφωμένο με κυβόλιθους και άλλα χαρακτηριστικά που εμποδίζουν την ανάπτυξη ταχυτήτων και ευνοούν την ήπια κυκλοφορία, καθώς και τη συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς, λειτουργώντας παράλληλα και ευεργετικά για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Σχετικά με τους πεζόδρομους, το ποσοστό τους, αν και περιορισμένο, είναι αντίστοιχο άλλων ελληνικών πόλεων και Δήμων, ενώ εάν σε αυτό συνυπολογιστεί και το ποσοστό των τοπικών οδών με ήπια διαμόρφωση, τότε κρίνεται ικανοποιητικό. Επιπλέον, οι αδιάνοικτες οδοί που εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στο βόρειο κομμάτι του Δήμου άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού, συγκεντρώνουν ένα καθόλα σημαντικό ποσοστό, υπογραμμίζοντας έτσι την ανάγκη επιτάχυνσης των διανοίξεων προκειμένου να ολοκληρωθεί το οδικό δίκτυο του Δήμου.

Τέλος, σε ένα πολύ μικρό ποσοστό (περί του 1%) του οδικού δικτύου υφίσταται ποδηλατόδρομος, ο οποίος διατρέχει κυρίως την οδό Αντώνη Τρίτση, πλησίον της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού.



Σχήμα 3.22: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σχήμα 3.23: Κατανομή του οδικού δικτύου στις διάφορες κατηγορίες λειτουργικής ιεράρχησης

Συνεχίζοντας με τα υπόλοιπα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, αξιοποιώντας το υπόβαθρο με τις ρυμοτομικές γραμμές του Δήμου υπολογίστηκε το πλάτος των οδών. Πιο αναλυτικά, καθώς για κάθε οδικό άξονα η μέτρηση του πλάτους έλαβε χώρα σε κάθε ένα οδικό τμήμα, στον Πίνακα 3.1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται τρείς (3) τιμές, ήτοι η ελάχιστη, η μέγιστη και η μέση τιμή.

Πίνακας 3.8: Πλάτη οδών στο βασικό και τοπικό δίκτυο του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
10ης Μαΐου	5,1	5,1	5,1	Κλεισούρας	5,5	14,0	12,3
17ης Νοεμβρίου	11,6	13,7	12,2	Κοζάνης	3,9	3,9	3,9
19ης Μαΐου	20,0	20,0	20,0	Κολοκοτρώνη	2,0	12,2	10,1
1η Πάροδος Αίαντα	5,0	5,0	5,0	Κολοκυθά Δημ.	16,0	16,0	16,0
1η Πάροδος Παύλου Μελά	4,5	4,5	4,5	Κομνηνών	5,8	8,7	6,9
23ης Ιουλίου 1974	4,8	10,2	7,6	Κόρδου	3,3	3,3	3,3
25ης Μαρτίου	14,0	16,7	14,7	Κορυτσάς	4,9	11,2	8,9

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
28ης Οκτωβρίου	8,0	20,3	12,6	Κοσμά Αιτωλού	9,8	18,4	12,0
2η Πάροδος Αίαντα	6,0	6,0	6,0	Κοτυώρων	10,0	10,0	10,0
2η Πάροδος Ευαγγελισμού	6,1	6,1	6,1	Κουμουνδούρου	14,2	25,9	20,1
3ης Σεπτεμβρίου	7,8	10,0	9,3	Κουντουριώτου	4,5	12,2	9,4
Αβδήρων	7,0	7,0	7,0	Κρέσνας	4,3	4,8	4,5
Αβέρωφ	5,9	6,0	6,0	Κρήτης	9,8	10,1	10,0
Αγαμέμνονος	7,6	16,0	12,3	Κριεζιώτου	4,0	15,0	8,6
Άγγελου Σικελιανού	4,2	16,9	8,1	Κροίσου	5,7	6,0	5,9
Αγίας Αναστασίας	5,0	5,0	5,0	Κρυστάλλη	9,7	9,7	9,7
Αγίας Ελένης	5,1	5,1	5,1	Κυδωνιών	8,2	8,2	8,2
Αγίας Παρασκευής	4,3	4,3	4,3	Κύμης	5,0	6,0	5,4
Αγίας Τριάδας	5,5	5,5	5,5	Κυπρίου	6,1	6,2	6,2
Αγίου Αθανασίου	8,5	12,3	10,5	Κύπρου	5,2	10,9	9,2
Αγίου Γεωργίου	8,3	8,5	8,4	Κυρίλλου και Μεθοδίου	8,0	8,1	8,0
Αγίου Δημητρίου	7,8	10,5	8,5	Κύρου	5,0	5,2	5,1
Αγίου Διονυσίου	10,1	10,5	10,2	Κωνσταντίνου Καραμανλή	12,2	18,0	14,1
Αγίου Ελευθερίου	5,0	5,3	5,2	Κωνσταντίνου Κόντου	10,0	10,0	10,0
Αγίου Ευγενίου	5,0	5,4	5,2	Κωνσταντινουπόλεως	3,8	15,0	9,6
Αγίου Ιωάννου	4,8	6,4	5,6	Κώστα Βάρναλη	6,8	6,8	6,8
Αγίου Κωνσταντίνου	9,9	20,8	10,5	Κωστή Παλαμά	7,9	10,5	8,9
Αγίου Μηνά	7,1	10,7	9,1	Λαγκαδά	5,0	7,1	6,5
Αγίου Νεκταρίου	4,0	7,5	6,3	Λακωνίας	9,7	10,4	10,2
Αγίου Νικολάου	4,7	5,2	5,0	Λαμψάκου	10,0	10,0	10,0
Αγίου Παντελεήμονος	5,2	7,6	6,1	Λασάνη	10,2	10,2	10,2
Αγίου Πέτρου	6,0	6,0	6,0	Λασκαράτου	3,5	3,5	3,5
Αγίων Αναργύρων	6,1	17,5	11,4	Λαχανά	9,9	12,7	10,5
Αγλαΐας	4,0	7,0	5,5	Λέοντος Σοφού	10,0	10,0	10,0
Αγνώστου Στρατιώτου	5,0	5,0	5,0	Λεύκης	10,0	10,0	10,0
Αγροτικού Αστέρος	4,9	9,8	7,3	Λεχόβου	4,3	4,3	4,3
Αδ. Κοραή	3,8	3,8	3,8	Λεωνίδου	6,2	6,2	6,2
Αδαμαντίου Κοραή	8,9	9,1	9,0	Λήμνου	4,9	4,9	4,9
Αδμήτου	5,0	5,0	5,0	Λιτοχώρου	4,8	4,8	4,8
Αετοράχης	6,4	6,4	6,4	Λόρδου Βύρωνα	4,7	5,3	5,1
Αθανασίου Διάκου	9,3	12,6	10,4	Λουκιανού	7,0	7,1	7,0
Αθηνάς	4,7	10,1	8,0	Λουντέμη	5,0	5,0	5,0

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Αίαντα	4,5	4,5	4,5	Λυκαονίας	14,0	14,0	14,0
Αιγαίου	3,0	11,2	7,1	Λυκούργου	6,0	7,6	6,8
Αισώπου	8,6	10,1	9,1	Λυσίππου	3,5	3,5	3,5
Ακρίτα	4,7	7,2	6,0	Λυσιστράτης	4,4	4,4	4,4
Ακροπόλεως	4,8	5,2	5,0	Μαβίλη	5,0	13,0	9,0
Αλαμάνας	5,0	6,0	5,5	Μαζαράκη	6,0	8,0	6,7
Αλεξανδρείας	4,0	6,0	5,6	Μαιάνδρου	11,6	27,0	16,3
Αλέξανδρου Φλέμινγκ	4,1	4,1	4,1	Μακεδονίας	8,4	12,5	11,7
Αλεξίου Έλλης	5,0	5,0	5,0	Μακεδονομάχων	6,1	12,1	11,1
Αλκιβιάδου	8,0	8,2	8,1	Μακρυγιάννη	20,0	20,0	20,0
Αλμωπίας	6,1	6,1	6,1	Μανδηλαρά	11,6	11,6	11,6
Αμαλίας	4,8	5,0	4,9	Μανόλη Ανδρόνικου	20,0	22,0	21,0
Αμασείας	5,7	5,7	5,7	Μαντώς Μαυρογένους	5,7	6,4	6,0
Αμπελώνων	9,9	17,0	11,1	Μάρκου Μπότσαρη	7,7	50,2	21,4
Αμυνταίου	5,0	5,0	5,0	Μαυροκορδάτου	4,0	4,0	4,0
Αμφιπόλεως	15,5	15,5	15,5	Μαυροματαίων	4,0	7,0	5,5
Αμφιτρίτης	8,1	10,4	9,3	Μαυρομιχάλη	10,0	10,3	10,2
Αναπαύσεως	15,0	15,0	15,0	Μεγάλου Αλεξάνδρου	8,7	16,4	14,7
Ανατολικής Θράκης	12,0	12,0	12,0	Μεγάλου Ναπολέοντος	5,0	6,5	5,5
Ανατολικής Ρωμυλίας	6,0	10,0	8,4	Μελενίκου	4,6	8,2	6,4
Ανδρέα Παπανδρέου	14,2	17,6	16,2	Μελισσάνθης	4,5	4,5	4,5
Ανδρομάχης	14,0	14,0	14,0	Μενελάου	9,9	10,6	10,3
Ανδρόνικου	11,9	12,2	12,0	Μερκούρη Μελίνας	10,1	10,7	10,4
Ανδρούτσου	4,8	10,4	9,3	Μεσημβρίας	4,0	4,0	4,0
Ανθέων	4,8	8,5	6,9	Μεσολογγίου	10,6	12,3	11,6
Ανθοκήπων	9,8	10,1	10,0	Μεταλλείων Ταύρου	10,1	12,0	11,0
Αννούλας Παυλάκου	6,1	6,1	6,1	Μεταμορφώσεως	4,5	8,3	7,4
Απόλλωνος	5,7	6,8	6,3	Μετεώρων	3,9	4,0	3,9
Αποστόλου Ηλέκτρας	10,0	10,0	10,0	Μετσόβου	5,0	6,0	5,3
Αποστόλου Παύλου	4,1	4,2	4,2	Μητροπόλεως	2,4	6,1	4,2
Αρ. Βαλαωρίτου	3,2	3,2	3,2	Μητροπολίτου Γενναδίου	4,9	9,0	6,9
Αραπίτσας	4,1	8,0	6,5	Μητροπολίτου Ιωσήφ	8,8	8,8	8,8
Αργοναυτών	7,8	7,9	7,8	Μητρούση	11,7	11,8	11,7

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Αργυροκάστρου	7,2	8,9	7,9	Μητσαίων	4,1	4,1	4,1
Άρεως	7,8	8,1	8,0	Μιαούλη	4,2	13,6	9,4
Άρη Κωνσταντινίδη	15,0	15,0	15,0	Μικράς Ασίας	9,7	12,8	10,3
Αριάδνης	4,7	4,7	4,7	Μίνωος	3,6	3,6	3,6
Αριστειδου	6,1	6,4	6,3	Μολδοβλαχίας	4,0	5,0	4,7
Αριστοτέλους	12,1	14,2	13,5	Μοναστηρίου	21,7	29,5	25,4
Αριστοφάνους	5,0	5,0	5,0	Μουσών	7,8	35,4	21,3
Αρκαδίου	4,6	6,9	6,0	Μπιζανίου	3,2	7,1	6,0
Αρμενοπούλου	5,2	5,4	5,2	Μπουμπουλίνας	10,2	10,2	10,2
Αρναίας	5,3	5,3	5,3	Μυκόνου	5,4	5,4	5,4
Αρριανού	7,9	8,1	8,0	Μυτιλήνης	5,1	5,2	5,1
Αρτέμιδος	10,6	10,8	10,7	Μώλου	5,0	5,0	5,0
Άρτης	9,8	11,0	10,3	Ναούσης	5,7	7,9	6,9
Αρχελάου	6,0	6,0	6,0	Νέας Σμύρνης	4,3	7,2	6,1
Αρχιμήδους	4,9	5,9	5,3	Νεμέας	7,0	7,0	7,0
Ασκητού	8,0	8,0	8,0	Νεοπτολέμου	4,5	4,5	4,5
Ασκληπιού	5,7	6,5	6,1	Νέου Σκοπού	5,3	5,5	5,4
Άστρους	5,0	5,0	5,0	Νεοχωρίου	7,0	7,0	7,0
Αστυπάλαιας	10,0	10,0	10,0	Νέστορος	8,0	8,1	8,0
Ατλαντίδος	3,8	6,9	5,7	Νέστου	13,0	18,0	14,2
Ατταλείας	4,6	5,1	4,9	Νεφέλης	6,0	6,0	6,0
Αυγέρη Μ	4,5	5,9	5,2	Νηρέως	5,0	5,0	5,0
Αφροδίτης	4,5	4,5	4,5	Νίκης	8,9	12,6	10,5
Αχιλλέως	8,7	15,2	10,6	Νικηταρά	3,7	10,0	5,8
Αχλαδιώτου Δ	5,0	5,0	5,0	Νικίου	5,8	6,1	6,0
Β' Πάροδος Τρικούπη	4,1	6,0	5,1	Νικολάου Πλαστήρα	6,0	10,1	8,0
Βαλαωρίτου	5,5	6,0	5,8	Νικολούδη Βαγγέλη	5,0	5,0	5,0
Βαλταδώρου	6,2	7,7	7,0	Νικομηδείας	8,1	9,5	8,5
Βασιλείου Ρώτα	10,0	11,0	10,2	Νίκου Καζαντζάκη	8,0	29,0	10,4
Βατοπεδίου	6,0	6,0	6,0	Νοταρά	8,2	17,8	11,7
Βελεστίνου	5,0	5,0	5,0	Ντόρντογλου	7,9	13,2	9,6
Βελισσαρίου	5,1	5,3	5,2	Νυμφαίου	13,0	14,5	14,0
Βεργίνας	3,0	10,4	6,7	Ξανθίππης	15,0	15,0	15,0
Βερμίου	9,2	20,7	13,8	Ξενοφώντος	5,0	5,0	5,0
Βιζυηνού	6,2	6,3	6,3	Οδυσσέως	6,3	6,3	6,3
Βλαχάκου	4,5	4,5	4,5	Όθωνος	4,7	4,7	4,7
Βογατσικού	6,5	6,5	6,5	Ολύνθου	4,7	4,7	4,7
Βόλβης	8,0	15,3	11,0	Ολυμπιάδος	9,7	22,0	11,9
Βοσπόρου	4,7	11,6	8,1	Ολυμπίας	9,2	10,3	10,0
Βουλγαροκτόνου	6,2	7,5	6,6	Ολύμπου	5,0	5,1	5,0
Βρυούλων	5,1	5,4	5,3	Ορεστιάδος	15,0	15,0	15,0
Βυζαντίου	2,8	11,8	8,1	Ούλοφ Πάλμε	7,8	8,5	8,1

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Βύρωνος	8,0	8,0	8,0	Ουρανίας	10,0	10,0	10,0
Γ. Ιωάννου	3,2	3,2	3,2	Παγγαίου	5,2	5,2	5,2
Γαλατινής	7,2	7,2	7,2	Παγκάλου	4,9	9,5	8,0
Γαμβέτα	5,4	7,7	6,6	Παλαιολόγου Κωνσταντίνου	4,1	4,1	4,1
Γερμανού Καραβαγγέλη	9,0	9,0	9,0	Παλαιών Πατρών Γερμανού	6,2	6,2	6,2
Γεωργάκη	3,5	3,5	3,5	Παναγίας Κρεμαστής	3,6	7,2	5,8
Γεωργίου Παπανδρέου	8,0	10,9	9,3	Παναγιώτη Μπαριώτη	5,0	10,0	7,5
Γεωργίου Σεφέρη	7,3	7,3	7,3	Πανδώρας	5,5	6,0	5,8
Γιαλοψού Έκτορα	10,0	10,0	10,0	Πανόρμου	5,0	5,0	5,0
Γιαννιτσών	7,0	7,0	7,0	Παξών	4,0	6,0	5,0
Γιαννούλη	7,3	9,0	8,3	Παπάγου	15,0	15,0	15,0
Γκαίτε	4,9	4,9	4,9	Παπαδιαμάντη	7,4	10,2	8,4
Γληνού Δημ.	4,5	10,0	9,3	Παπανικολή	4,1	4,1	4,1
Γοργία	4,0	4,0	4,0	Παπαρρηγοπούλου	5,7	5,8	5,8
Γοργοποτάμου	10,0	10,0	10,0	Παπαφλέσσα	8,0	16,3	10,1
Γρηγόρη Λαμπράκη	12,0	12,0	12,0	Παρασκευοπούλου	10,3	10,3	10,3
Γρηγόριου Ξενόπουλου	7,8	9,1	8,3	Παρατσικόγλου	6,0	6,0	6,0
Γρηγορίου Παλαμά	8,1	8,2	8,1	Παρθενώνος	5,0	7,2	6,2
Δαγκλή	8,0	10,1	9,0	Παρμενίωνος	5,9	8,3	7,7
Δαρείου	6,3	6,3	6,3	Παρνασσού	10,0	10,5	10,3
Δάφνιδος & Χλόης	7,9	7,9	7,9	Πάρνηθας	5,1	5,8	5,3
Δεληγιώργη	5,9	6,1	6,0	Πάροδος Αγιας Αικατερίνης	10,0	10,0	10,0
Δελφών	5,9	6,1	6,0	Πάροδος Ανθοκήπων	3,0	3,0	3,0
Δερβενακίων	7,5	8,2	7,9	Πάροδος Ανθοκήπων - Ιτιάς	3,0	3,0	3,0
Δερισσού	7,3	7,3	7,3	Πάροδος Ολυμπιάδος	8,0	8,0	8,0
Δημητρίου Γούναρη	6,8	8,3	7,6	Πάροδος Πολυγύρου	3,7	3,7	3,7
Δημοκρατίας	7,3	32,0	10,5	Πάροδος Σιατίστης	4,3	4,3	4,3
Δημοκρίτου	6,0	8,2	6,9	Πάροδος Σωκράτους	4,7	5,2	4,9
Δημοσθένους	5,4	8,0	6,3	Πάτμου	4,9	4,9	4,9
Διαγόρα	15,0	15,0	15,0	Πατριάρχου Γρηγορίου Ε'	5,0	5,0	5,0
Διαλέτη	5,7	9,7	7,7	Πατριάρχου Ιωακείμ Γ	4,9	5,8	5,3
Διγενή Ακρίτα	5,9	11,2	8,5	Πατρόκλου	6,2	6,2	6,2

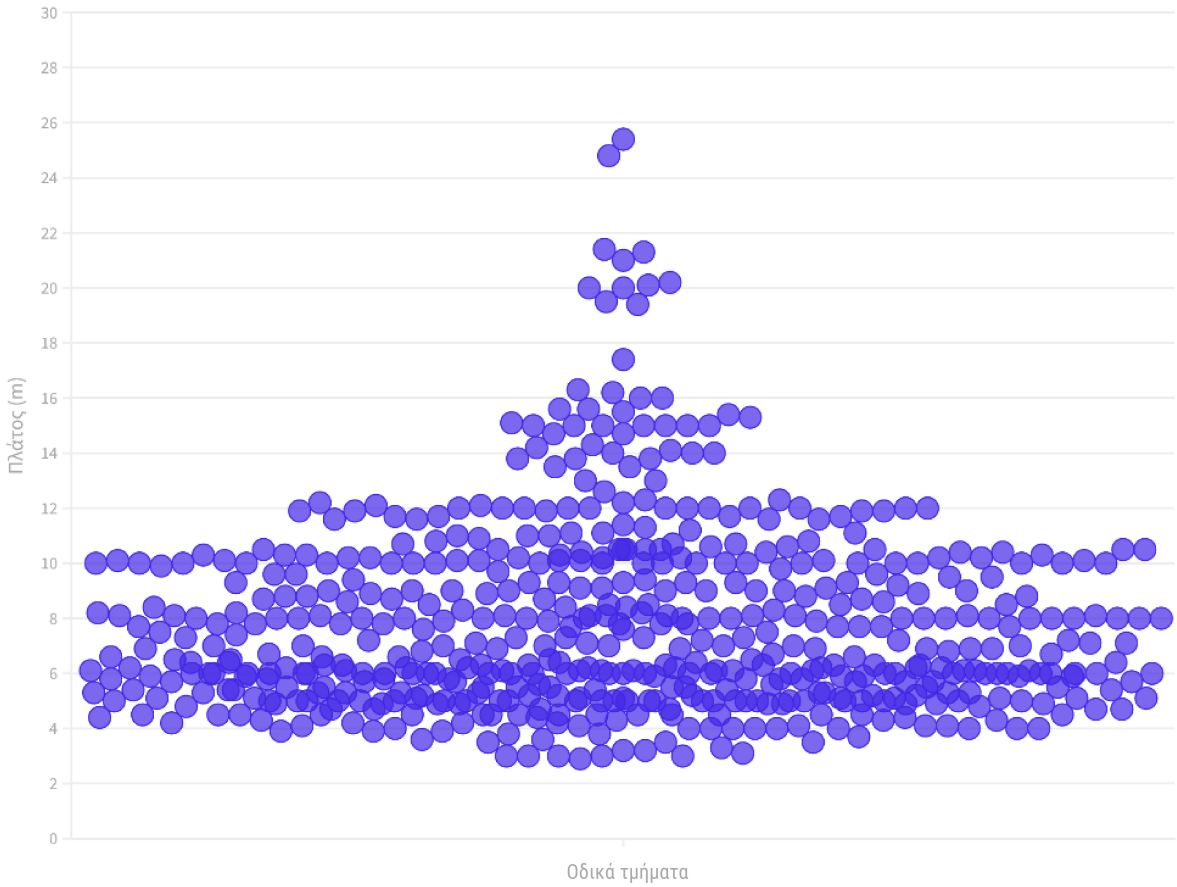
Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Διογένη	3,6	3,6	3,6	Πατρών	4,9	9,9	6,7
Διογένους	6,1	6,2	6,2	Παύλου Μελά	9,0	12,1	10,8
Διομήδους	5,0	5,0	5,0	Πέλλης	5,9	5,9	5,9
Δουμπιώτου	5,2	6,1	5,7	Πελοπίδα	4,9	4,9	4,9
Δραγουμάνου	4,5	12,0	7,5	Πεντέλης	4,5	4,5	4,5
Δυτικής Θράκης	8,0	8,0	8,0	Πέραν	2,6	8,5	6,0
Δυτικής Μακεδονίας	6,6	7,9	7,3	Περικλέους	11,7	12,5	12,1
Δωδεκανήσου	9,9	11,3	10,4	Περσεφόνης	4,4	4,4	4,4
Δωδώνης	5,9	6,0	6,0	Περσεως	11,8	12,0	11,9
Έβρου	6,0	6,0	6,0	Πετμεζά	11,5	12,2	11,9
Εδέσσης	4,5	4,5	4,5	Πεύκων	10,0	10,0	10,0
Εθνικής Αντίστασης	9,6	12,2	11,9	Πηνειού	5,0	12,2	8,1
Ειρήνης	6,0	12,0	11,0	Πηνελόπης Δέλτα	5,9	5,9	5,9
Έκτορος	7,0	9,0	7,7	Πινδάρου	7,0	16,9	12,0
Ελάτης	7,0	7,0	7,0	Πλαταιών	10,0	10,2	10,1
Ελευθερίας	12,0	12,0	12,0	Πλάτωνος	9,4	10,1	9,9
Ελευθερίου Βενιζέλου	5,4	10,3	8,7	Πλουτάρχου	5,2	6,1	5,7
Ελιάς	9,0	9,1	9,0	Πλωτίνου	6,0	6,0	6,0
Ελλησπόντου	8,4	9,2	8,9	Πολυγύρου	7,2	7,3	7,3
Ελύτη Οδυσσέα	8,4	9,1	8,8	Πολυδεύκη	6,1	6,1	6,1
Εμμ. Ροΐδη	4,2	8,3	6,2	Πολυζωίδη Αναστασίου	4,5	7,0	5,7
Εμμανουήλ Μπένη	7,0	11,0	9,0	Πολυκράτους	6,0	10,0	8,0
Εμπεδοκλέους	6,0	12,0	9,0	Πολύμνιας	10,0	16,5	11,6
Εξαδακτύλου	5,8	6,4	6,1	Πολυτεχνείου	6,7	16,6	11,2
Επαμεινώνδα	5,1	6,4	5,8	Ποντοηράκλειας	10,0	10,0	10,0
Επιδαύρου	6,0	6,0	6,0	Πόντου	5,7	6,8	6,3
Επτανήσου	9,9	25,1	17,4	Ποσειδώνος	5,0	14,0	9,5
Ερατούς	9,9	10,2	10,1	Πριάμου	6,0	6,6	6,3
Εριφύλης	5,0	5,0	5,0	Πρίγκηπος Νικολάου	4,2	4,4	4,3
Ερμιόνης	9,8	9,8	9,8	Προέκταση Νυμφαίου	14,0	20,0	15,4
Ερυμάνθου	15,0	20,0	15,6	Πρωτομαγιάς	7,0	10,0	9,6
Εσωτερική Περιφερειακή Οδός	39,0	68,9	48,3	Πτολεμαίων	4,0	4,0	4,0
Ευαγγελισμού Θεοτόκου	9,2	18,7	11,3	Πυθαγόρα	5,1	5,1	5,1
Ευαγόρα	10,0	15,0	11,7	Ρήγα Φεραίου	7,7	8,8	8,2
Ευζώνων	7,7	7,9	7,8	Ρόδου	4,9	5,2	5,1
Ευριπίδου	5,9	5,9	5,9	Ρωμανού	10,0	10,0	10,0
Ευρύμανθου	15,0	15,0	15,0	Ρωξάνης	15,0	16,7	15,6

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Ευρυσθέως	4,5	4,5	4,5	Σ. Ζερβίδη	8,5	8,5	8,5
Ευτέρπης	12,0	12,0	12,0	Σαλαμίνος	12,1	12,3	12,2
Ευφροσύνης	13,0	13,0	13,0	Σαμαρίνας	5,0	5,0	5,0
Εφέσου	11,8	12,1	12,0	Σαμοθράκης	14,9	15,6	15,1
Ζαγοράς	6,8	7,2	7,0	Σαμψούντος	7,9	8,1	8,0
Ζαΐμη	5,6	6,0	5,9	Σαπφούς	5,2	5,4	5,3
Ζακύνθου	6,0	8,8	7,7	Σαρανταπόρου	4,8	8,9	6,2
Ζεύξιδος	8,0	8,0	8,0	Σβώλου Αλεξάνδρου	7,8	7,8	7,8
Ζεφύρου	5,4	5,4	5,4	Σελευκιδών	5,0	5,0	5,0
Ζωγράφου	6,0	6,0	6,0	Σιατίστης	3,9	3,9	3,9
Ηπείρου	6,0	6,1	6,0	Σιθωνίας	6,2	6,8	6,5
Ηρακλείου	6,0	7,6	6,9	Σινά	4,5	4,5	4,5
Ηρακλείτου	4,5	4,5	4,5	Σκαλίδη Γεώργιου	4,5	4,5	4,5
Ηρώων Πολυτεχνείου	6,0	10,0	9,1	Σκιάθου	6,0	6,0	6,0
Ηφαίστου	4,7	5,0	4,9	Σκουφά	5,3	5,7	5,5
Θάλειας	11,9	12,1	12,0	Σκρα	6,7	14,2	10,5
Θάσου	6,0	7,1	6,6	Σμύρνης	4,0	20,0	13,5
Θεμιστοκλέους	4,1	5,5	4,8	Σολωμού	4,0	5,2	4,5
Θεοδώρας	8,0	8,0	8,0	Σόλωνος	6,1	6,1	6,1
Θεοτοκόπουλου	9,0	30,0	19,5	Σουρμένων	7,6	13,4	11,1
Θερίσσου	12,1	12,1	12,1	Σούτσου	7,7	8,6	8,2
Θερμαϊκού	5,8	6,2	6,0	Σοφίας Βέμπο	13,8	13,8	13,8
Θερμοπυλών	5,4	5,5	5,5	Σπάρτακου	4,0	4,0	4,0
Θησέως	5,5	5,8	5,7	Σπάρτης	5,2	5,8	5,5
Θουρίου	6,0	6,0	6,0	Σπύρου Θεοδωρίδη	9,4	9,7	9,5
Θράκης	3,0	3,0	3,0	Σπύρου Λούη	12,2	17,2	15,3
Ι. Τσιμισκή	6,0	15,0	10,7	Σταγείρων	6,7	7,6	7,1
Ιασονίδου	7,8	10,3	9,0	Σταύρου Γ.	5,0	5,0	5,0
Ιάσονος	5,9	5,9	5,9	Στρ. Σαράφη	4,2	4,2	4,2
Ιατρού Ζάννα	6,0	6,0	6,0	Στράτη Μυριβήλη	6,0	15,0	8,5
Ιβήρων	6,2	6,3	6,2	Στρατηγού Παπάγου	6,7	37,4	10,1
Ιθάκης	7,0	20,0	14,3	Στρατωνίου	5,5	5,6	5,5
Ικάρου	4,0	4,0	4,0	Συγγρού	5,8	6,3	6,0
Ιλιάδος	7,9	9,9	9,3	Σωκράτους	10,0	11,1	10,5
Ιοκάστης	4,0	4,0	4,0	Σωτήρη Πέτρουλα	10,4	11,1	10,8
Ιουλιανού	9,8	13,8	10,9	Τανάγρας	4,7	4,7	4,7
Ιουστινιανού	7,6	8,1	7,8	Ταντάλου	5,0	6,0	5,3
Ιπποδρομίου	5,3	5,3	5,3	Τατοϊου	4,9	5,0	4,9
Ιπποκράτους	3,8	3,8	3,8	Τεγοπούλου Χρήστου	10,0	10,0	10,0
Ιππολύτης	6,0	10,0	8,0	Τενεδου	6,0	6,0	6,0

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Ισαύρων	8,0	8,1	8,1	Τερτσέτη Γεωργίου	4,5	4,5	4,5
Ισοκράτους	5,0	6,9	6,4	Τερψιχόρης	9,8	22,4	20,2
Ιτιάς	5,0	10,0	8,0	Τζαβέλλα	8,0	13,7	10,5
Ιωλκού	6,9	7,3	7,1	Τιμίου Προδρόμου	6,0	6,0	6,0
Ιωνίας	6,2	9,9	8,0	Τιτάνων	4,1	5,5	4,7
Κ. Παλαιολόγου	8,0	8,2	8,1	Τόττη	6,1	10,0	8,1
Καβακίων	4,0	4,0	4,0	Τραπεζούντος	7,8	7,8	7,8
Καβάλας	16,0	16,0	16,0	Τροίας	3,9	4,1	4,0
Καββαδία Ν.	2,9	2,9	2,9	Τσαρούχη	3,0	3,0	3,0
Καζαντζάκη	8,0	8,0	8,0	Τσιρογιάννη	4,0	7,0	6,0
Καλαβρύτων	4,8	6,2	5,4	Υμηττού	5,0	5,0	5,0
Κάλβου	5,1	5,1	5,1	Υποσμηναγού Τσαλή Γεώργιου	10,5	10,5	10,5
Καλλικράτη	13,0	13,0	13,0	Φαιάκων	5,0	12,0	7,7
Καλλιόπης	13,5	14,0	13,8	Φαιστού	5,2	9,3	6,6
Καλλιπάτειρας	4,0	4,0	4,0	Φαληρέως	10,0	10,0	10,0
Καμβουνίων	5,4	6,3	5,7	Φαναρίου	3,1	3,2	3,1
Κανάρη	10,1	12,0	10,6	Φανερωμένης	4,8	5,8	5,3
Καπετάν Αγρα	5,8	5,8	5,8	Φερών	6,1	6,7	6,4
Καποδιστρίου	4,8	5,3	5,1	Φιλελλήνων	8,0	8,0	8,0
Καραγάτση	4,2	4,2	4,2	Φιλικής Εταιρείας	6,9	7,3	7,1
Καραϊσκάκη	8,0	8,1	8,0	Φιλίππου	9,7	10,2	10,0
Καραολή και Δημητρίου	16,3	20,7	19,4	Φιλίππου Φλώρου	7,6	16,8	10,7
Καρατάσου	5,5	10,1	7,8	Φιλοκλή	4,4	4,4	4,4
Καρυάτιδων	10,0	10,2	10,1	Φιλυρών	12,0	12,0	12,0
Κασσάνδρου	10,0	12,5	11,6	Φιλώτα	3,9	9,0	6,5
Κασταμονής	4,0	5,5	4,5	Φλώρινας - Θεσσαλονίκης	17,6	29,6	24,8
Κάστορος	6,0	6,0	6,0	Φλωρίνης	5,4	5,4	5,4
Καστριτσίου	6,0	6,2	6,1	Φρίξου	9,0	9,0	9,0
Κατακουζηνού	6,8	8,9	7,7	Χαρίλαου Τρικούπη	10,1	10,8	10,5
Κατεχάκη	5,0	5,0	5,0	Χαρίτων	10,0	11,0	10,1
Κατσαντώνη	8,5	18,3	12,0	Χάψα	11,7	12,1	11,9
Κατσώνη	4,7	7,1	6,1	Χριστόδουλου Καραθανάση	6,0	6,0	6,0
Καυκάσου	5,0	9,4	7,2	Χρυσάφη	10,0	10,6	10,2
Κέδρων	10,0	10,0	10,0	Χρυσοστόμου	5,0	10,0	8,7
Κέννεντυ Τζων	3,0	3,0	3,0	Χρυσοστόμου Σμύρνης	7,9	10,3	9,3
Κερασούντος	8,7	8,7	8,7	Ψαρών	6,3	12,5	8,8
Κερκίνης	10,0	10,0	10,0	Ψηλορείτη	6,0	6,0	6,0
Κηφισιάς	7,2	7,2	7,2	Ψυχάρη Ι.	5,0	7,9	6,4
Κιλκισίου	7,0	10,7	8,6	Ωκεανίδων	5,0	5,0	5,0

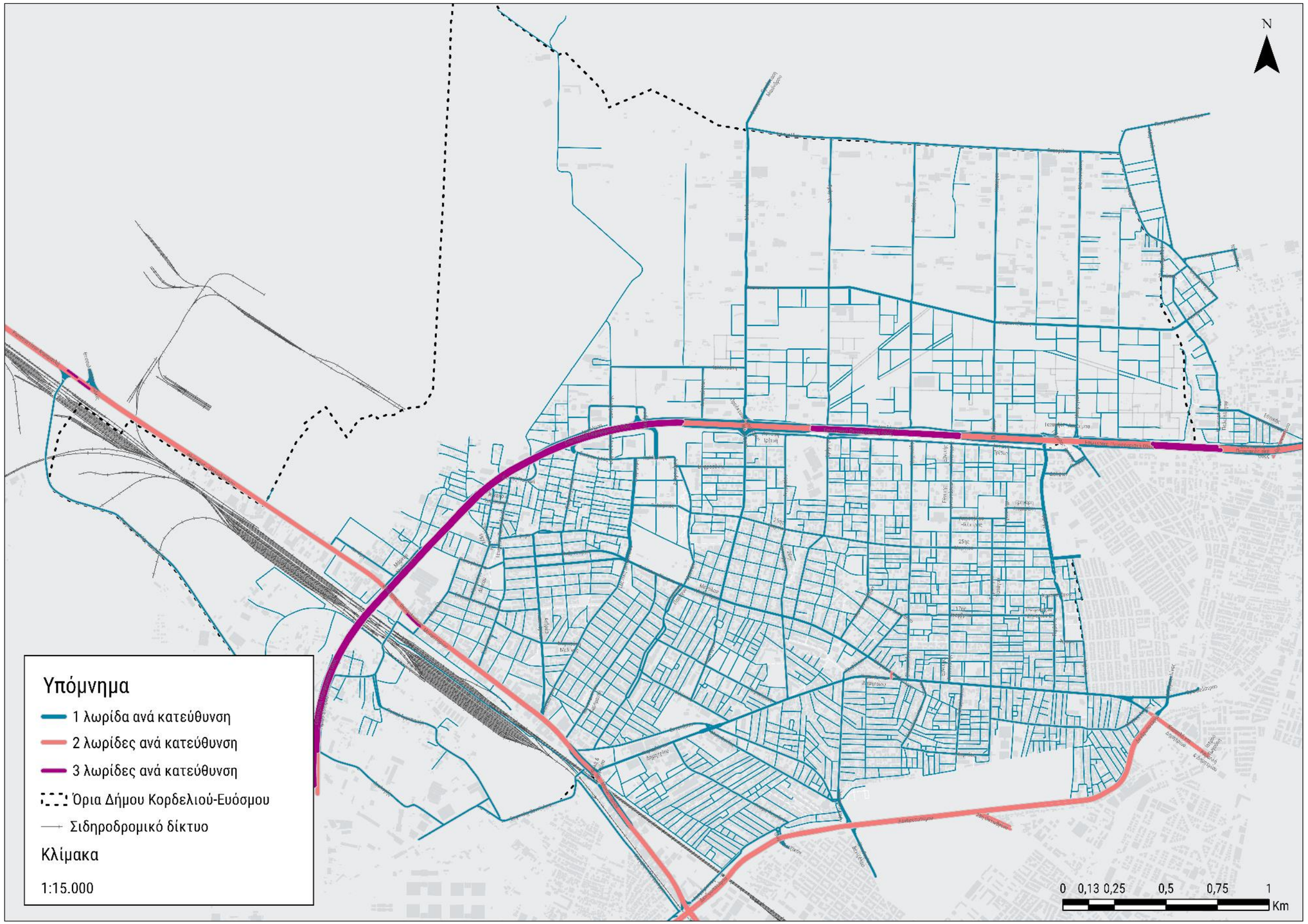
Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)	Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)	Μέση τιμή (m)
Κίμωνος	4,1	4,1	4,1	Ωκεανού	3,0	20,0	10,1
Κλεάνθους	6,0	6,0	6,0	Ωραιοκάστρου	5,7	6,1	5,9

Από τη θεώρηση του παραπάνω πίνακα γίνεται κατανοητό ότι το πλάτος των οδών που ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο είναι σε πολλές περιπτώσεις ικανοποιητικό, ενώ αντίθετη είναι η εικόνα των ευρημάτων για μια μεγάλη μερίδα οδών που συγκαταλέγονται στο τοπικό οδικό δίκτυο. Η μέση τιμή του πλάτους των οδικών αξόνων του οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου απεικονίζεται στο beeswarm plot του Σχήματος 3.5 που ακολουθεί.

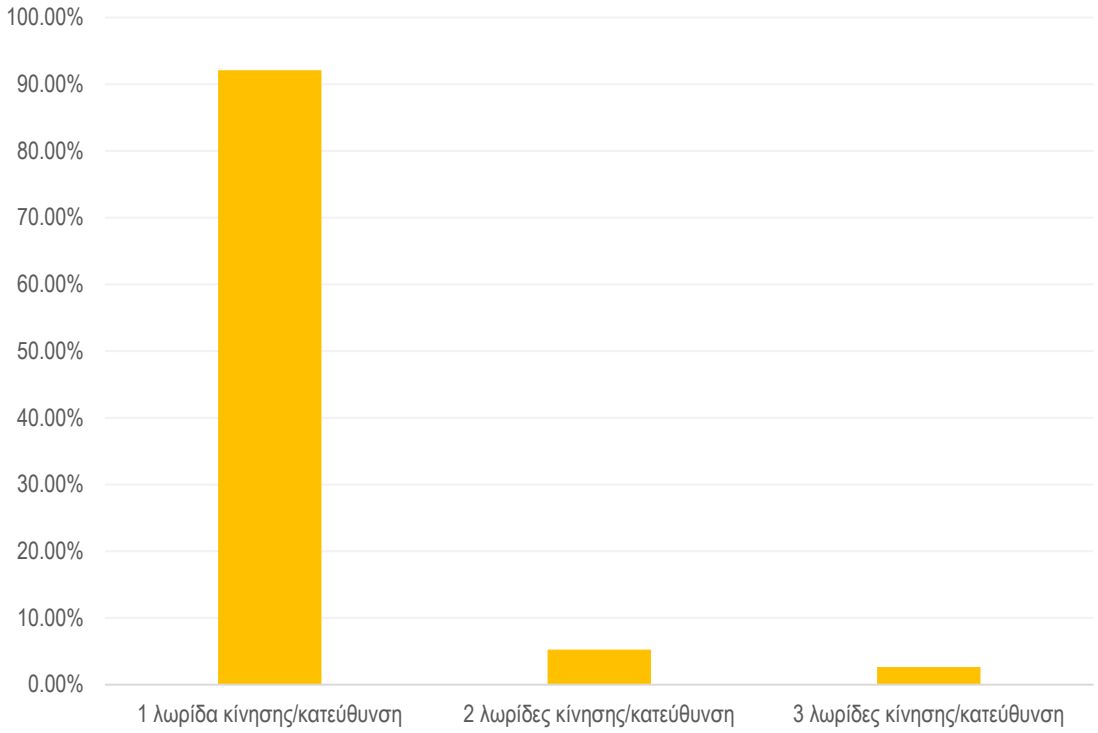


Σχήμα 3.24: Beeswarm Plot που απεικονίζει τις μέσες τιμές πλάτους των οδικών αξόνων του οδικού δικτύου

Όσον αφορά τον αριθμό λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση, στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων (92,11%) υφίσταται μια (1) λωρίδα κίνησης, ενώ σημαντικά μικρότερα είναι τα ποσοστά που αντιστοιχούν σε οδικά τμήματα με δύο (2) και τρείς (3) λωρίδες ανά κατεύθυνση (5,25% και 2,65% αντίστοιχα). Η χαρτογραφική απεικόνιση του αριθμού λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση και τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα αυτών δίνονται στα Σχήματα 3.6 και 3.7 που ακολουθούν.



Σχήμα 3.25: Αριθμός λωρίδων κίνησης στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης

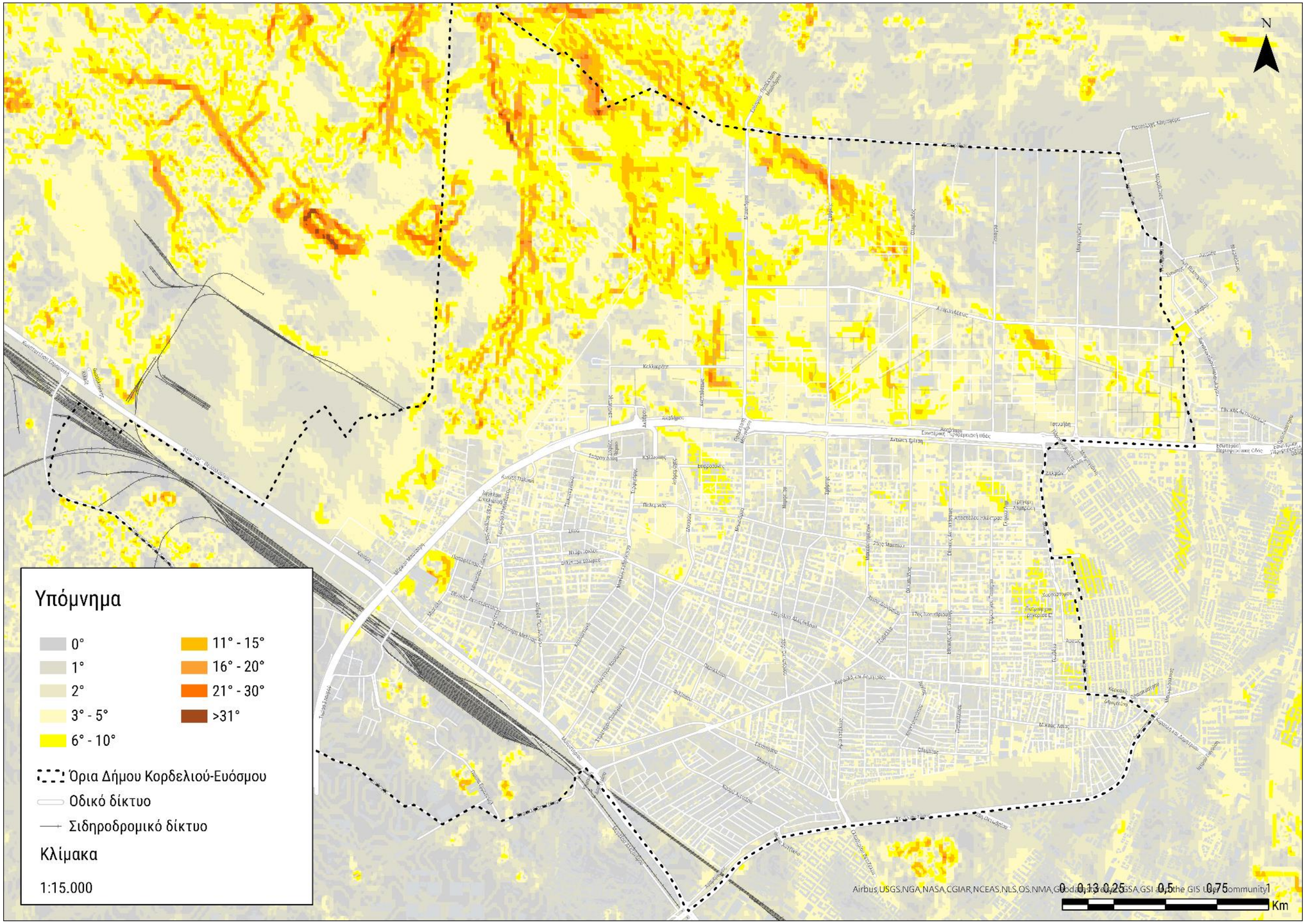


Σχήμα 3.26: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει του αριθμού των λωρίδων κίνησης

Αναφορικά με την ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας, όπως είναι αναμενόμενο νησίδα καταγράφεται κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων όπως της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού, καθώς και των οδών Μοναστηρίου, Δενδροποτάμου και Ιθάκης, ενώ παρούσα είναι ακόμη σε σημειακές περιπτώσεις του οδικού δικτύου, όπως για παράδειγμα στην οδό Καραολή και Δημητρίου (στο ύψος με την οδό Επτανήσου), στην οδό Σκρά στη ΔΕ Κορδελιού κ.ά. Τα οδικά τμήματα που φέρουν κεντρική διαχωριστική νησίδα απεικονίζονται στο Σχήμα 3.8.

Σχετικά με τις κλίσεις του οδικού δικτύου, όπως προκύπτει και από το Σχήμα 3.9 που ακολουθεί και το οποίο παρουσιάζει τις κλίσεις του εδάφους με βάση τα δεδομένα ενός ψηφιακού μοντέλου εδάφους (Πηγές: Airbus, USGS, NGA, NASA, CGIAR, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, GSA, GSI, GIS User Community), οι κλίσεις στην περιοχή μελέτης είναι στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων καθόλα ήπιες, ευνοώντας την προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι μολονότι η ακρίβεια ενός ψηφιακού μοντέλου εδάφους δεν μπορεί σε καμία των περιπτώσεων να αγγίξει αυτή των τοπογραφικών αποτυπώσεων και στοιχείων, τα συμπεράσματα που μπορούν να προκύψουν για ένα στρατηγικό σχέδιο από τη θεώρηση χαρτών που βασίζονται σε ψηφιακά μοντέλα όπως αυτός του Σχήματος 3.9 είναι καθόλα αξιόπιστα.

Σχήμα 3.27: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης



Σχήμα 3.28: Κλίσεις εδάφους στην περιοχή μελέτης

3.3. Κυκλοφοριακή οργάνωση

Μετά την περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου που προηγήθηκε, στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα στοιχεία που συνθέτουν την κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου, όπως οι θέσεις των σημαντικότερων κόμβων (σηματοδοτούμενων και κυκλικών), οι κατευθύνσεις των οδών, οι θέσεις των διαβάσεων και των ραμπών (κεκλιμένων επιπέδων) πεζών, και τέλος η κατακόρυφη σήμανση.

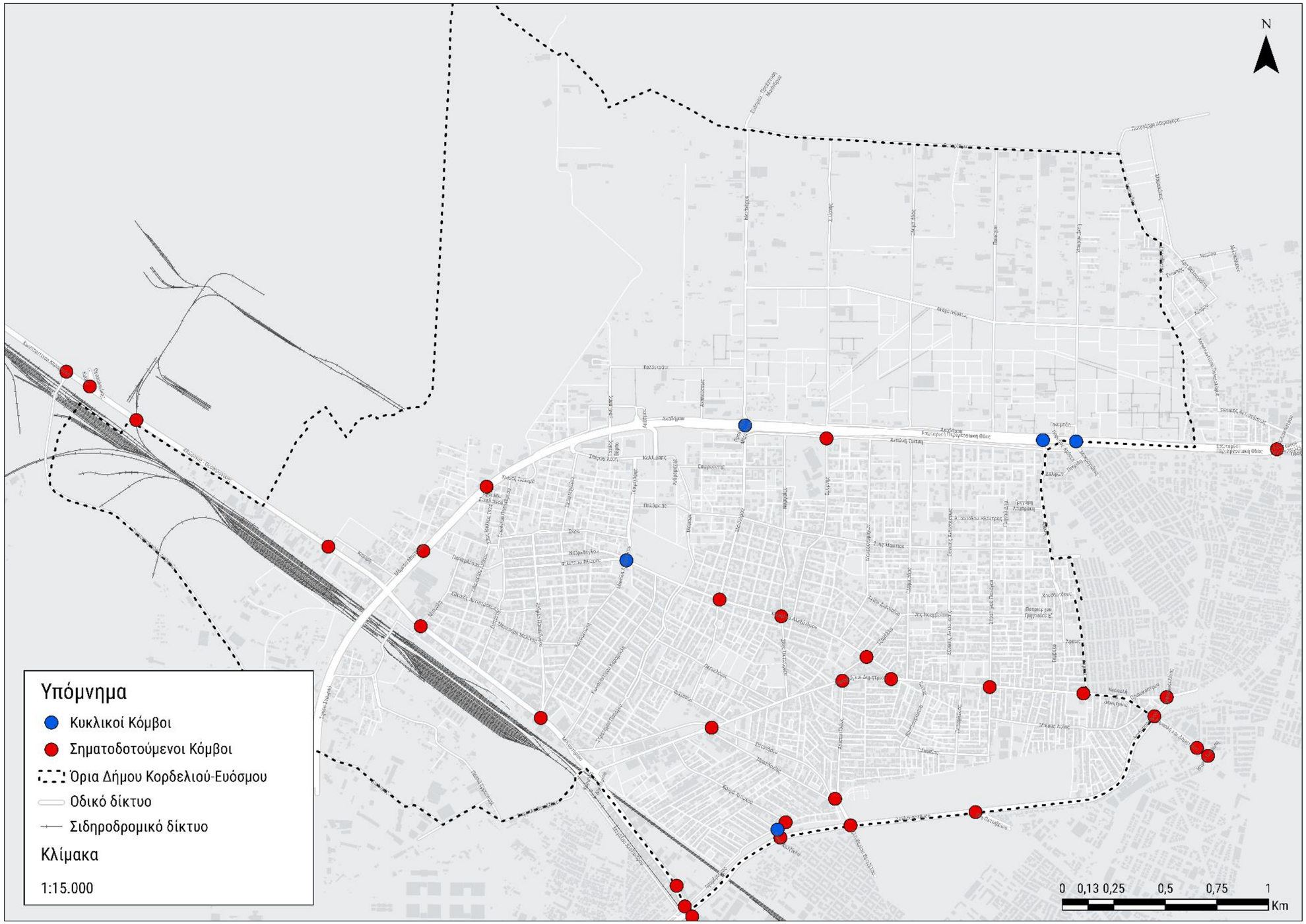
Πιο αναλυτικά, όπως απεικονίζεται και στο Σχήμα 3.10 που ακολουθεί, εντός των ορίων της περιοχής μελέτης εντοπίζονται 20 σηματοδοτούμενοι κόμβοι και πέντε (5) κυκλικοί κόμβοι. Οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι είναι επί των οδών:

- Μοναστηρίου (στο ύψος της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης)
- Δενδροποτάμου-Θ. Χατζίκου
- Κοσμά Αιτωλού-Αγαμέμνωνος
- Δενδροποτάμου-Αριστοτέλους
- Αριστοτέλους-Μακεδονίας (εκτός λειτουργίας)
- Δενδροποτάμου-28ης Οκτωβρίου
- Καραολή και Δημητρίου (στο ύψος της Ακρίτα)
- Καραολή και Δημητρίου-Στρατηγού Παπάγου
- Καραολή και Δημητρίου-Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Καραολή και Δημητρίου-Αριστοτέλους
- Καραολή και Δημητρίου-Επτανήσου
- Μεγάλου Αλεξάνδρου-Τζαβέλλα
- Μεγάλου Αλεξάνδρου-28ης Οκτωβρίου
- Μεγάλου Αλεξάνδρου-Μαιάνδρου
- Σμύρνης-Αντώνη Τρίτση
- Μοναστηρίου-Μιαούλη
- Μοναστηρίου-Κανάρη
- Μοναστηρίου-Ανδρέα Παπανδρέου
- Εσωτερική Περιφερειακή Οδός-Μάρκου Μπότσαρη
- Εσωτερική Περιφερειακή Οδός-23ης Ιουλίου 1974

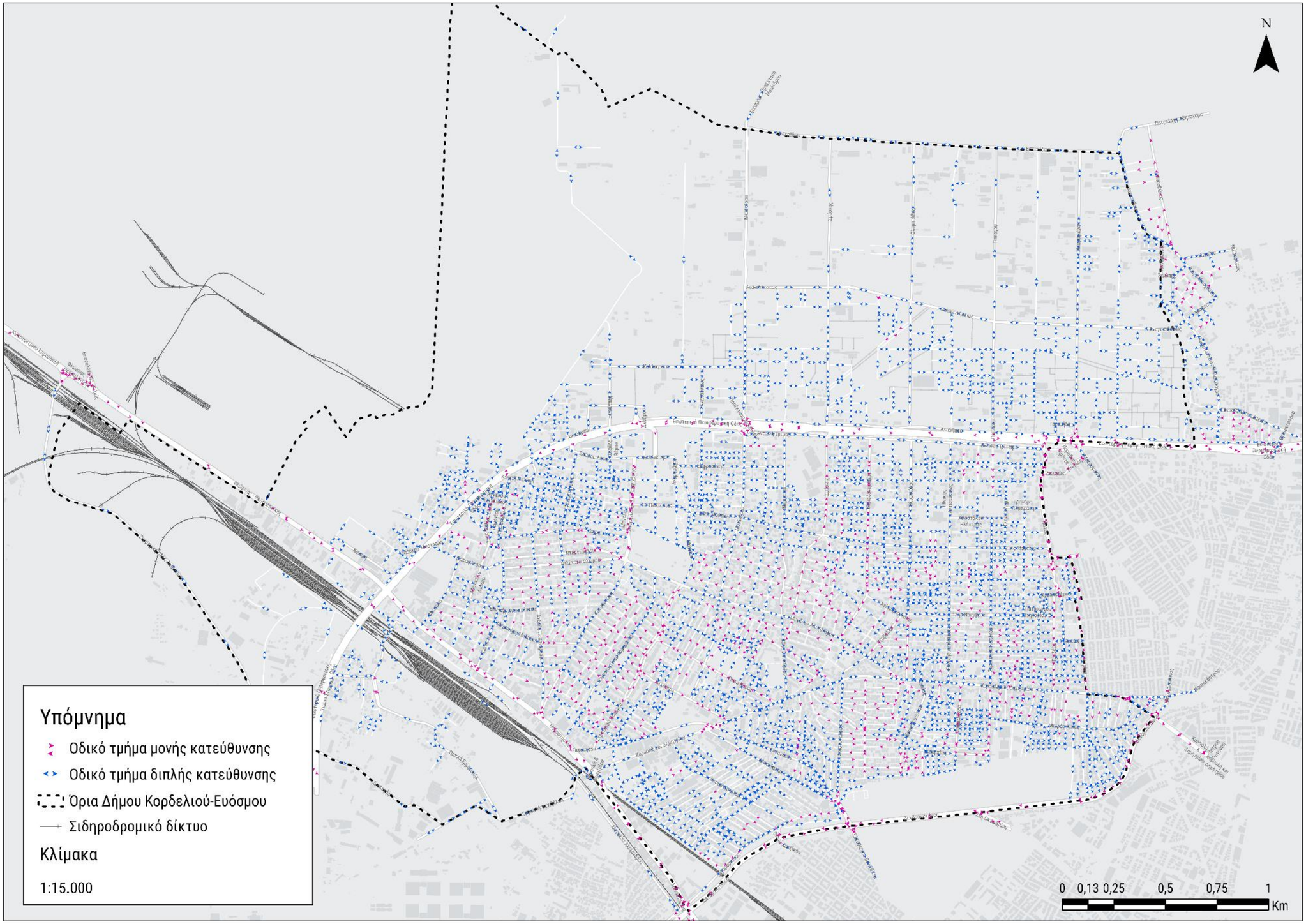
Οι κυκλικοί κόμβοι είναι επί των οδών:

- Αγαμέμνωνος-Θ. Χατζίκου
- Φιλίππου Φλώρου-Κατσαντώνη
- Εσωτερική Περιφερειακή Οδός-Μαιάνδρου
- Εσωτερική Περιφερειακή Οδός-Ιθάκης
- Εσωτερική Περιφερειακή Οδός-Μακρυγιάννη (στα όρια της περιοχής μελέτης)

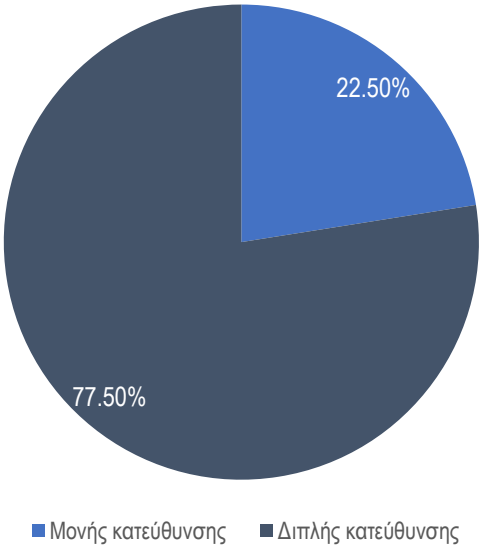
Αναφορικά με τις κατευθύνσεις των οδών, όπως γίνεται εμφανές από τα Σχήματα 3.11 και 3.12, η πλειοψηφία των οδών είναι διπλής κατεύθυνσης, με μόλις το ¼ σχεδόν να είναι μονής.



Σχήμα 3.29: Σηματοδοτούμενοι και κυκλικοί κόμβοι στην περιοχή μελέτης



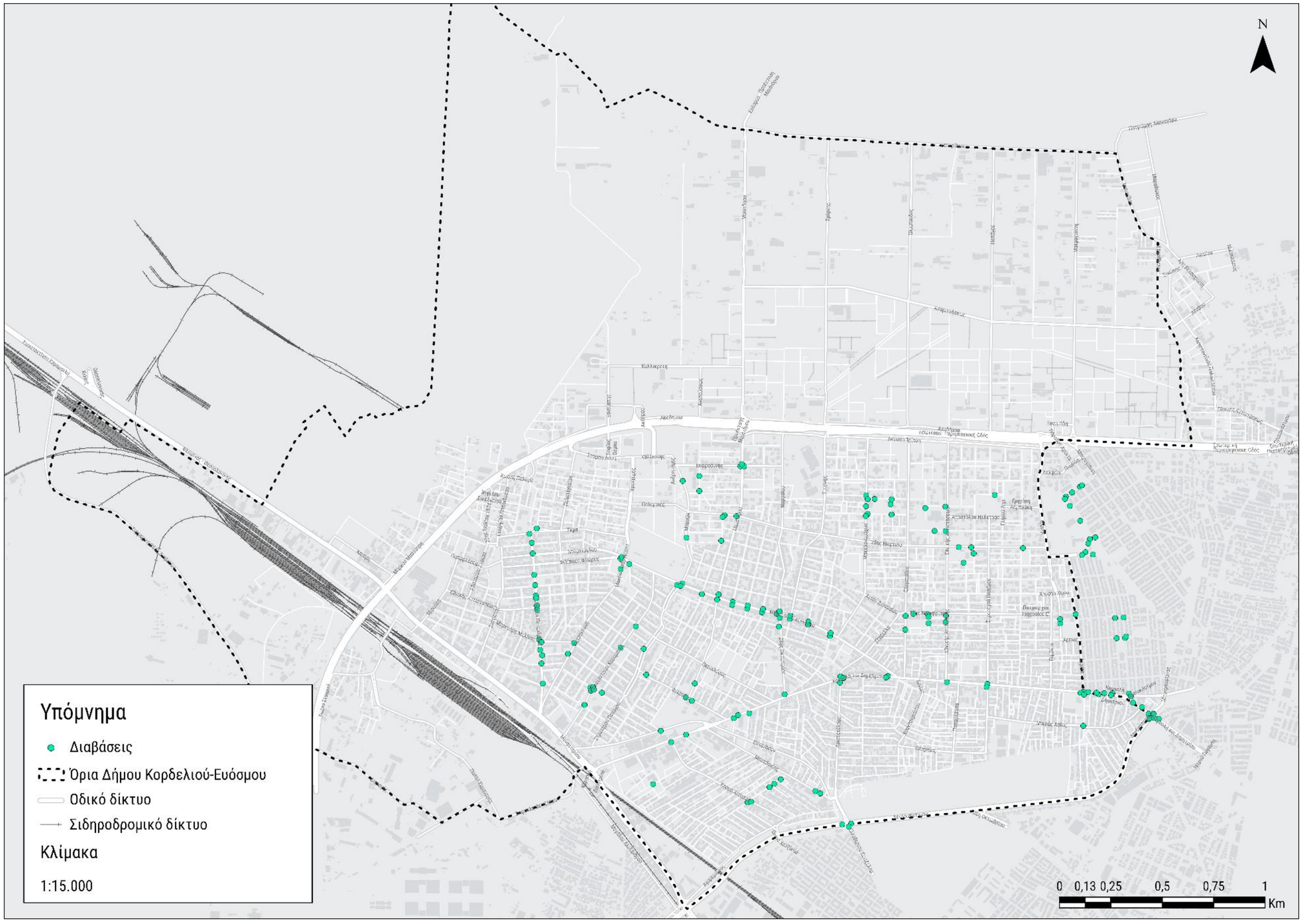
Σχήμα 3.30: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων



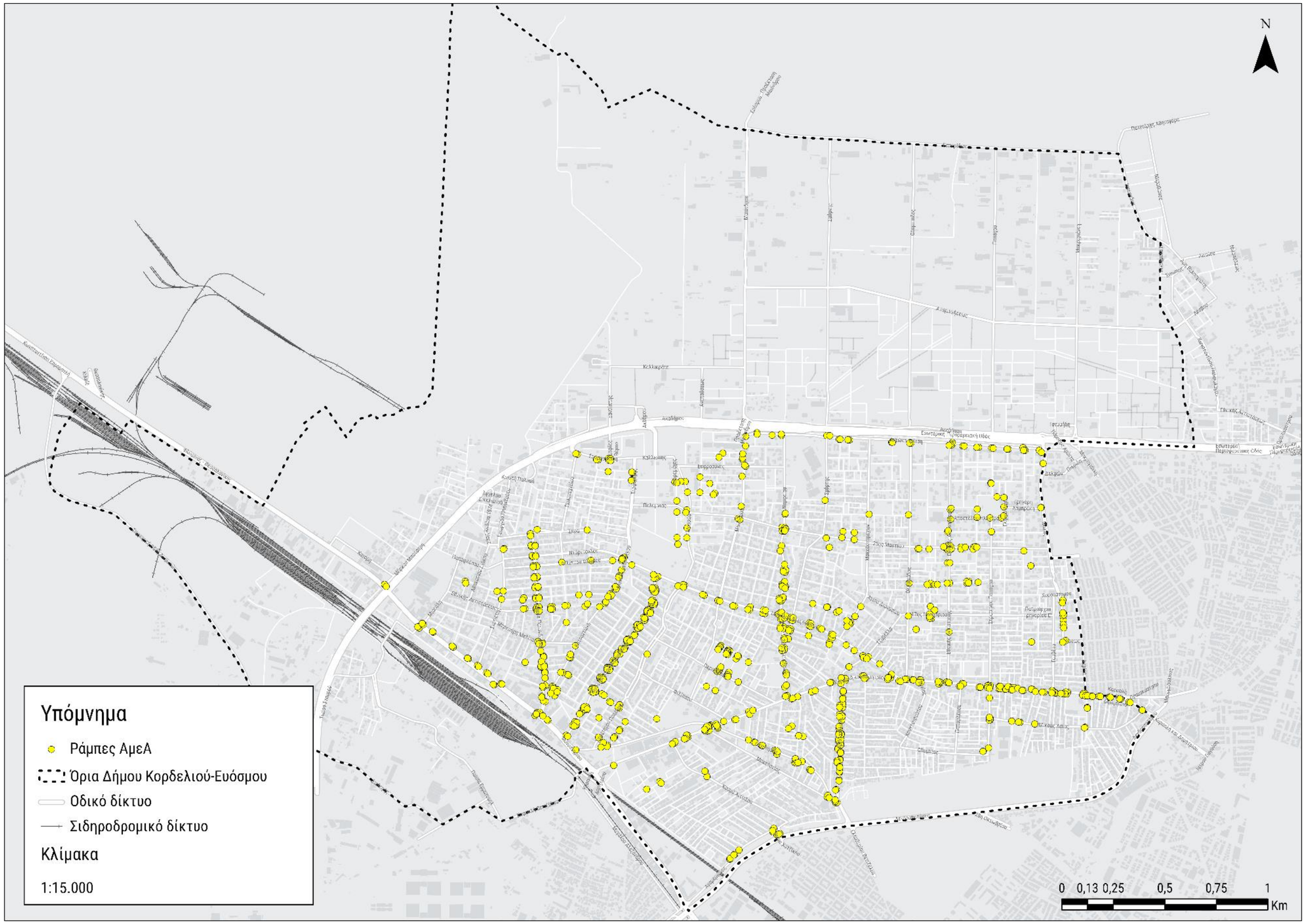
Σχήμα 3.31: Κατανομή του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με βάση τον αριθμό των κατευθύνσεων

Αναφορικά με τις αναγκαίες υποδομές στο οδικό δίκτυο που διευκολύνουν την κίνηση των πεζών όπως οι διαβάσεις και οι ράμπες (βατά κεκλιμένα επίπεδα), στην περιοχή μελέτης –βασικό και τοπικό δίκτυο– καταγράφηκαν (με τη χρήση δορυφορικών ψηφιογραφικών δεδομένων, αεροφωτογραφιών, επιτόπιων επισκέψεων και καταγραφών) σχεδόν 130 διαβάσεις και περισσότερες από 800 ράμπες. Οι ράμπες αυτές είναι εγκατεστημένες πρωτίστως κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων όπως οι οδοί Καραολή και Δημητρίου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κωνσταντίνου Καραμανλή, Αριστοτέλους, Ανδρέα Παπανδρέου κ.ά., ενώ δευτερευόντως συναντώνται και στις διασταυρώσεις επιμέρους οδών π.χ. στον κόμβο Εθνικής Αντιστάσεως-25ης Μαρτίου. Πάντως, το μέγεθος αυτό αντιστοιχεί περίπου στο 16-17% των εκτιμώμενων αναγκών εγκατάστασης ραμπών για την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, και ως εκ τούτου υποδηλώνει την αδήριτη ανάγκη επιτάχυνσης των δράσεων προσβασιμότητας στον Δήμο. Όσον αφορά τις διαβάσεις, οφείλει να σημειωθεί ότι ο αριθμός που δόθηκε παραπάνω αναφέρεται μόνο σε αυτές που κατά τη στιγμή της απογραφής ήταν επαρκώς συντηρημένες και ευκόλως ευδιάκριτες από τους χρήστες του οδικού δικτύου.

Οι θέσεις των διαβάσεων και των ραμπών απεικονίζονται στα Σχήματα 3.13 και 3.14 που ακολουθούν, ενώ τέλος, η κατακόρυφη σήμανση σε βασικούς οδικούς άξονες καταγράφεται στα Σχήματα 3.15-3.20.



Σχήμα 3.32: Θέσεις διαβάσεων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης



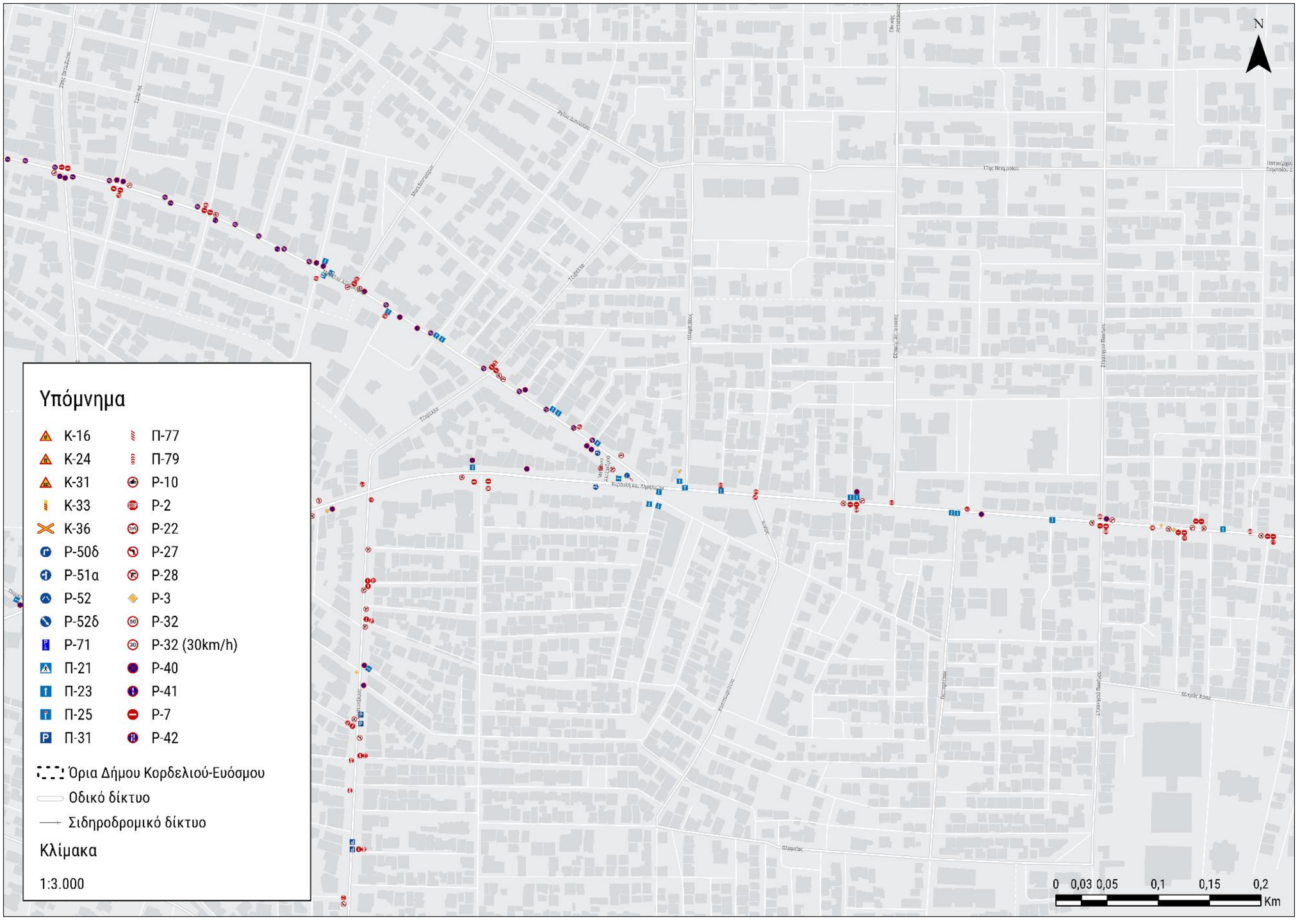
Σχήμα 3.33: Θέσεις ραμπών στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης

Σχήμα 3.34: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (α)

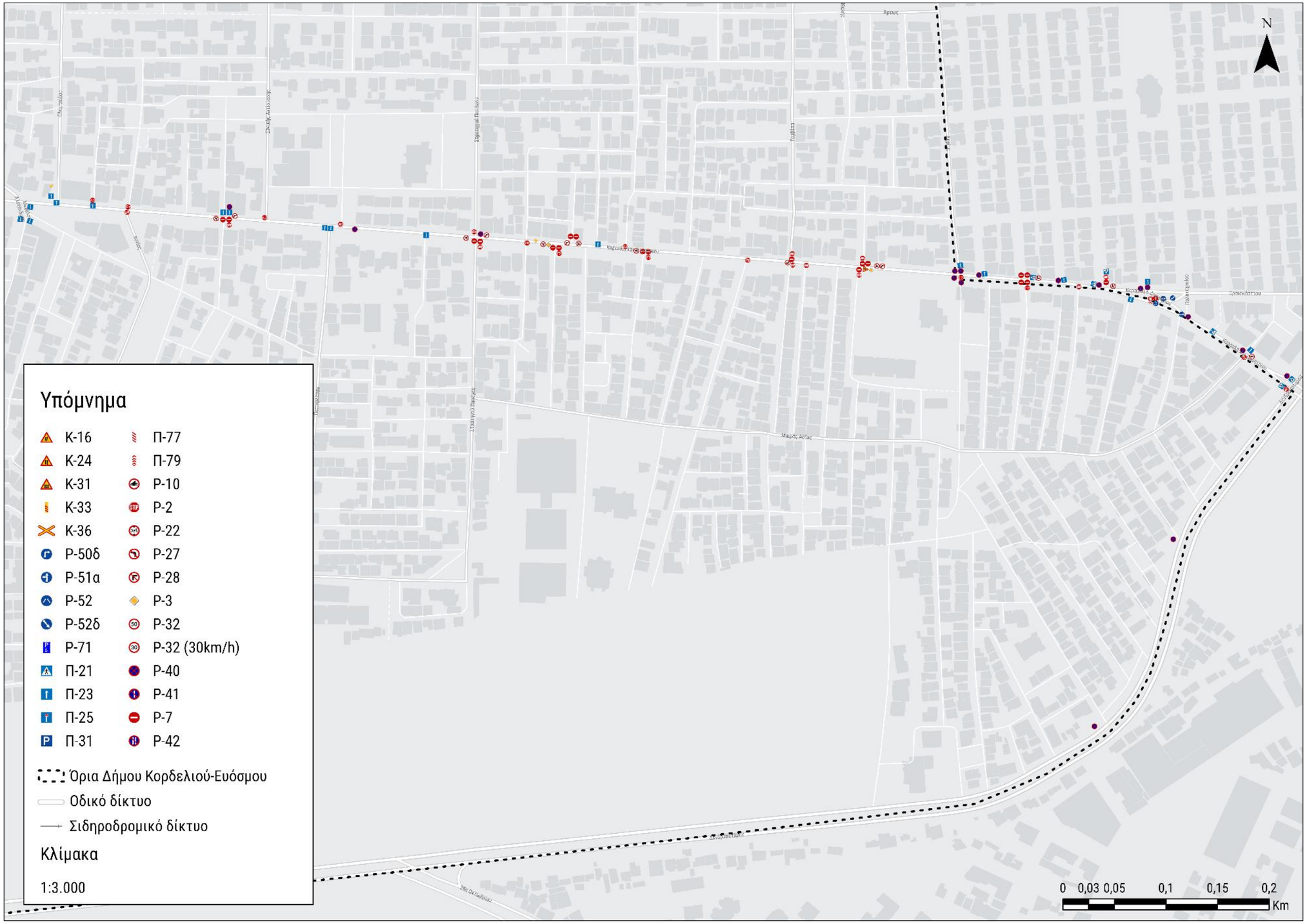
Σχήμα 3.35: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (β)

Σχήμα 3.36: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (γ)

Σχήμα 3.37: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (δ)



Σχήμα 3.38: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες (ε)



Σχήμα 3.39: Κατακόρυφη σήμανση σε σημαντικούς οδικούς άξονες

4. Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

4.1. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου με αυτόματους μετρητές

4.1.1. Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Οι διεξαχθείσες από τον Ανάδοχο αυτόματες 24ωρες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου ήταν διάρκειας δύο (2) ημερών. Οι μετρήσεις αυτές έχουν σκοπό την αποτύπωση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών (φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας, αιχμές σε ωριαία και ημερήσια βάση) στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.

Οι θέσεις των αυτόματων μετρητών κυκλοφορίας (Σχήμα 4.1) επιλέχθηκαν σε συνεργασία με την Διεύθυνση Μελετών και Έργων του Δήμου, με σκοπό την κάλυψη των σημαντικότερων οδικών αξόνων της περιοχής και των βασικών σημείων εισόδου-εξόδου της περιοχής μελέτης.

Σχήμα 4.40: Εγκατεστημένος αυτόματος μετρητής κυκλοφορίας

Για τη διεξαγωγή των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν συνολικά δεκαοκτώ (18) αυτόματοι μετρητές πνευματικού σωλήνα. Συγκεκριμένα δώδεκα (12) μετρητές τύπου **Metrocount 5600** και έξι (6) μετρητές **Metrocount 5900**. Οι αυτόματοι μετρητές έχουν τη δυνατότητα να καταγράφουν τον κυκλοφοριακό φόρτο ανά κατεύθυνση και ανά ώρα, ενώ παράλληλα διαχωρίζουν τα οχήματα σε δεκατέσσερις (14) κατηγορίες ανάλογα με το πλήθος και την απόσταση των αξόνων τους.

Στη συγκεκριμένη μελέτη η σύνθεση κυκλοφορίας από τους αυτόματους μετρητές διαχωρίστηκε στις εξής τέσσερεις (4) κατηγορίες:

- Δίκυκλα
- IX – Ημιφορτηγά -Μικρά Λεωφορεία
- Διαξονικά φορτηγά και Λεωφορεία
- 3+Αξονικά Φορτηγά.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας τοποθετούνται πάντα σε ευθύγραμμα οδικά τμήματα χωρίς έντονη κατά μήκος κλίση, όχι πολύ κοντά σε διασταυρώσεις και κόμβους σηματοδοτούμενους ή μη, από έμπειρο συνεργείο αποτελούμενο από δύο έως τρία μέλη με έναν τουλάχιστον επιβλέποντα μηχανικό, τηρουμένων όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας (Αντανακλαστικά γιλέκα, προειδοποιητικοί κώνοι, ειδικά διαμορφωμένο όχημα κ.λπ.). Σημειώνεται ότι το συνεργείο εγκατάστασης των αυτόματων μετρητών πραγματοποιούσε τακτικούς ελέγχους ορθής λειτουργίας των μηχανημάτων.

Σχήμα 4.41: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις με αυτόματους μετρητές

4.1.2. Ανάλυση αποτελεσμάτων

Τα δεδομένα από τα αυτόματα μηχανήματα καταγραφής κυκλοφοριακών φόρτων εισήχθησαν σε φύλλα εργασίας του excel για τις διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων που προσδιορίστηκαν. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν παρουσιάζονται επιπλέον σε διαγράμματα, σε ωριαία και ημερήσια βάση.

Στον Πίνακα 4.1 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις, η ημερομηνία καθώς και τα συνοπτικά αποτελέσματα των μετρήσεων για κάθε σταθμό.

Πίνακας 4.9: Συνοπτικά αποτελέσματα μετρήσεων με αυτόματους μετρητές

Α/α	Σταθμός	Οδός	Περιγραφή	Περίοδος	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερ. Κυκλ. Φόρτος	% Σύνθεση Κυκλοφορίας				Ώρες Αιχμής / Φόρτος					
							Δίκ.	Ελαφρά	2Αξον. Φορτ & Λεωφ.	3+Αξον .Φορτ.	Πρωινή		Μεσημβρινή		Απογευματινή	
1	Δ-01	Ανδρέα Παπανδρέου	Μεταξύ των οδών Μελίνας Μερκούρη και Καραβαγέλη	3-4/10/2022	Προς Βορρά (Εύοσμος)	5,759	9.8%	89.4%	0.5%	0.3%	09:00-10:00	294	13:00-14:00	410	18:00-19:00	396
					Προς Νότο (Μοναστηρίου)	5,407	9.9%	89.3%	0.6%	0.2%	08:00-09:00	467	14:00-15:00	303	18:00-19:00	342
2	Δ-02	Φιλίππου Φλώρου	Μεταξύ των οδών Κων/νου Καραμανλή και Διον. Σολωμού	6-7/10/2022	Προς Ανατολή (Μαιάνδρου)	7,767	10.4%	87.7%	1.2%	0.6%	08:00-09:00	404	15:00-16:00	501	18:00-19:00	596
					Προς Δύση	5,576	14.2%	83.2%	2.3%	0.3%	08:00-09:00	313	13:00-14:00	330	19:00-20:00	400
3	Δ-03	25ης Μαρτίου	Μεταξύ των οδών Θάλειας και Μεσολογγίου	6-7/10/2022	Προς Ανατολή (Μαιάνδρου)	1,979	10.5%	88.2%	1.3%	0.1%	08:00-09:00	175	13:00-14:00	133	18:00-19:00	129
					Προς Δύση	2,133	12.7%	86.4%	0.9%	0.1%	08:00-09:00	167	13:00-14:00	146	19:00-20:00	162
4	Δ-04	Μαιάνδρου	Μεταξύ των οδών Αναγεννήσεως και Ωκεανού	6-7/10/2022	Προς Νότο	10,244	5.0%	90.6%	2.2%	2.2%	08:00-09:00	721	15:00-16:00	789	18:00-19:00	597
					Προς Βορρά	11,274	4.4%	91.0%	2.4%	2.2%	07:00-08:00	976	15:00-16:00	761	18:00-19:00	658
5	Δ-05	Μαιάνδρου	Μεταξύ των οδών Μελενίκου και Αγαλαΐας	6-7/10/2022	Προς Νότο	11,610	5.8%	93.7%	0.4%	0.2%	08:00-09:00	814	14:00-15:00	713	18:00-19:00	677
					Προς Βορρά	11,057	6.1%	93.3%	0.5%	0.1%	09:00-10:00	652	15:00-16:00	698	19:00-20:00	680
6	Δ-06	Καραολή και Δημητρίου	Μεταξύ των οδών Θησέως και Ελύπη	3-4/10/2022	Προς Ανατολή (Αριστοτέλους)	10,547	8.9%	90.1%	0.7%	0.4%	08:00-09:00	541	14:00-15:00	796	18:00-19:00	808
					Προς Δύση (Επτανήσου)	5,843	10.6%	88.4%	0.8%	0.2%	07:00-08:00	576	13:00-14:00	350	19:00-20:00	312
7	Δ-07	Επτανήσου	Μεταξύ των οδών Θησέως και Ζαγόρας	3-4/10/2022	Προς Δύση (Καραολή και Δημητρίου)	1,792	9.9%	88.4%	1.6%	0.1%	08:00-09:00	135	14:00-15:00	137	19:00-20:00	120
					Προς Ανατολή (Αριστοτέλους)	2,113	14.2%	85.1%	0.5%	0.2%	08:00-09:00	169	14:00-15:00	165	18:00-19:00	166
8	Δ-08	Μεγ. Αλεξάνδρου	Μεταξύ των οδών Αχιλλέως και Αγ. Αθανασίου	6-7/10/2022	Προς Δύση (28ης Οκτωβρίου)	7,123	12.8%	85.5%	1.2%	0.4%	08:00-09:00	427	13:00-14:00	417	18:00-19:00	404
					Προς Ανατολή (Καραολή και Δημητρίου)	8,810	7.9%	90.6%	1.2%	0.4%	09:00-10:00	455	14:00-15:00	531	18:00-19:00	583
9	Δ-09	Αριστοτέλους	Μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Απόλλωνος	3-4/10/2022	Προς Βορρά (Καραολή και Δημητρίου)	8,501	16.3%	82.4%	0.9%	0.4%	09:00-10:00	337	14:00-15:00	543	18:00-19:00	645
					Προς Νότο (Δενδροποτάμου)	8,280	16.2%	82.1%	1.1%	0.5%	08:00-09:00	663	13:00-14:00	482	18:00-19:00	498
10	Δ-10	Εθνικής Αντιστάσεως	Μεταξύ των οδών Γρ. Λαμπράκη και Αποστόλου Ηλέκτρας	3-4/10/2022	Προς Βορρά (Αντ. Τρίση)	5,105	9.6%	88.8%	1.4%	0.1%	08:00-09:00	328	13:00-14:00	324	18:00-19:00	380
					Προς Νότο (25ης Μαρτίου)	4,470	9.2%	89.4%	1.2%	0.2%	08:00-09:00	306	13:00-14:00	316	18:00-19:00	325

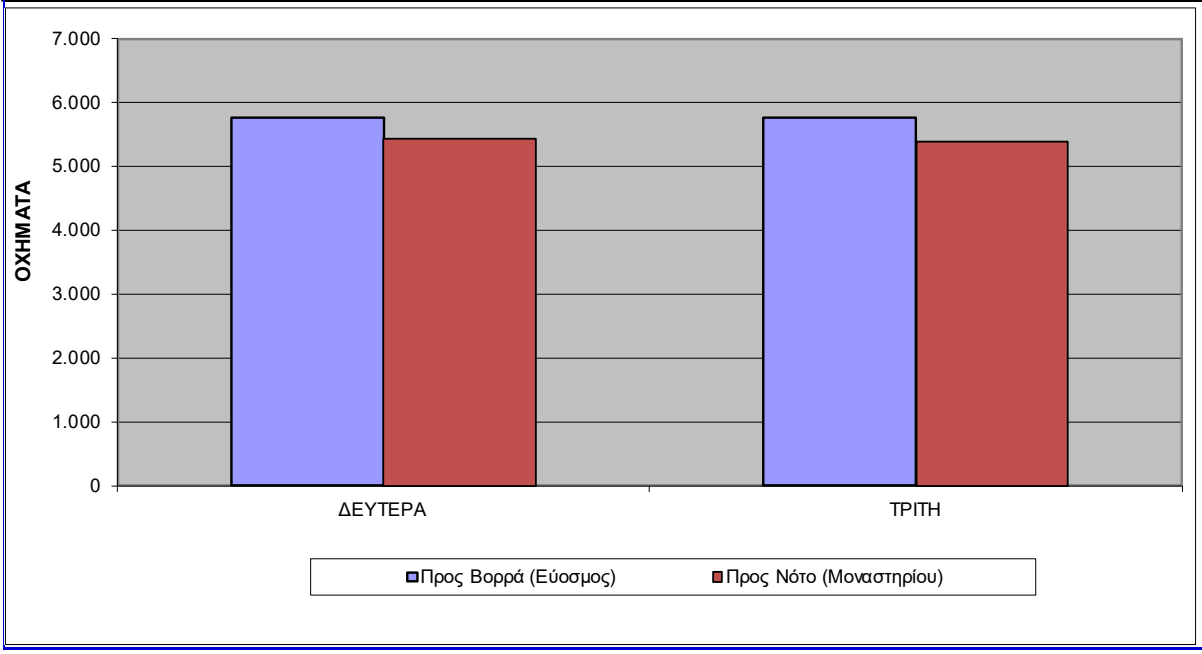
Α/α	Σταθμός	Οδός	Περιγραφή	Περίοδος	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερ. Κυκλ. Φόρτος	% Σύνθεση Κυκλοφορίας				Ώρες Αιχμής / Φόρτος					
							Δίκ.	Ελαφρά	2Αξον. Φορτ & Λεωφ.	3+Αξον .Φορτ.	Πρωινή		Μεσημβρινή		Απογευματινή	
11	Δ-11	Αντώνη Τρίτση	Μεταξύ των οδών Ολυμπιάδος Μακεδονομάχων	3-4/10/2022	Προς Ανατολή	3,520	10.2%	88.9%	0.8%	0.2%	08:00-09:00	171	13:00-14:00	246	19:00-20:00	314
					Προς Δύση	5,641	8.5%	90.3%	1.1%	0.1%	08:00-09:00	463	13:00-14:00	335	18:00-19:00	418
12	Δ-12	25ης Μαρτίου	Μεταξύ των οδών Ιοκάστης και Καζαντζάκη	6-7/10/2022	Προς Δύση	4,343	12.8%	85.5%	1.7%	0.0%	08:00-09:00	210	14:00-15:00	276	18:00-19:00	348
					Προς Ανατολή (Εθν. Αντιστάσεως)	4,264	11.5%	87.4%	1.0%	0.1%	08:00-09:00	246	13:00-14:00	278	19:00-20:00	361
13	Δ-13	Καραολή και Δημητρίου	Μεταξύ των οδών Ιωνίας και Κουντουριώτου	4-5/10/2022	Προς Δύση (Μεγ. Αλεξάνδρου)	11,478	10.8%	87.4%	1.3%	0.5%	08:00-09:00	765	13:00-14:00	677	18:00-19:00	787
					Προς Ανατολή (Παπάγου)	9,781	11.8%	86.4%	1.3%	0.5%	09:00-10:00	437	14:00-15:00	651	18:00-19:00	604
14	Δ-14	Ιθάκης	Μεταξύ των οδών Νιόβης και Δελφών	3-4/10/2022	Προς Νότο	9,019	5.9%	92.6%	1.2%	0.3%	08:00-09:00	497	15:00-16:00	626	18:00-19:00	756
					Προς Βορρά (Περιφερειακή)	7,137	5.4%	93.1%	1.3%	0.1%	08:00-09:00	659	14:00-15:00	413	18:00-19:00	497
15	Δ-15	Προέκταση Στρατ. Μακρυγιάννη	Μεταξύ των οδών Μπαριώτη και Ιππολύτης	4-5/10/2022	Προς Βορρά	10,751	10.8%	87.4%	1.3%	0.5%	08:00-09:00	596	15:00-16:00	859	18:00-19:00	850
					Προς Νότο	10,331	11.8%	86.4%	1.3%	0.5%	08:00-09:00	854	13:00-14:00	649	19:00-20:00	587
16	Δ-16	Σοφίας Βέμπο	Επί της Γέφυρας της Περιφ. Οδού	6-7/10/2022	Προς Νότο	4,222	5.7%	92.7%	1.5%	0.2%	08:00-09:00	200	15:00-16:00	352	18:00-19:00	399
					Προς Βορρά	1,514	9.8%	88.1%	1.7%	0.3%	08:00-09:00	130	14:00-15:00	92	19:00-20:00	82
17	Δ-17	23ης Ιουλίου	Μεταξύ των οδών Σικελιανού και Δροσίνη	6-7/10/2022	Προς Νότο	3,694	4.8%	94.9%	0.3%	0.1%	08:00-09:00	277	15:00-16:00	243	18:00-19:00	254
					Προς Βορρά (Περιφερειακή)	3,608	4.4%	95.3%	0.2%	0.1%	07:00-08:00	249	15:00-16:00	253	18:00-19:00	208

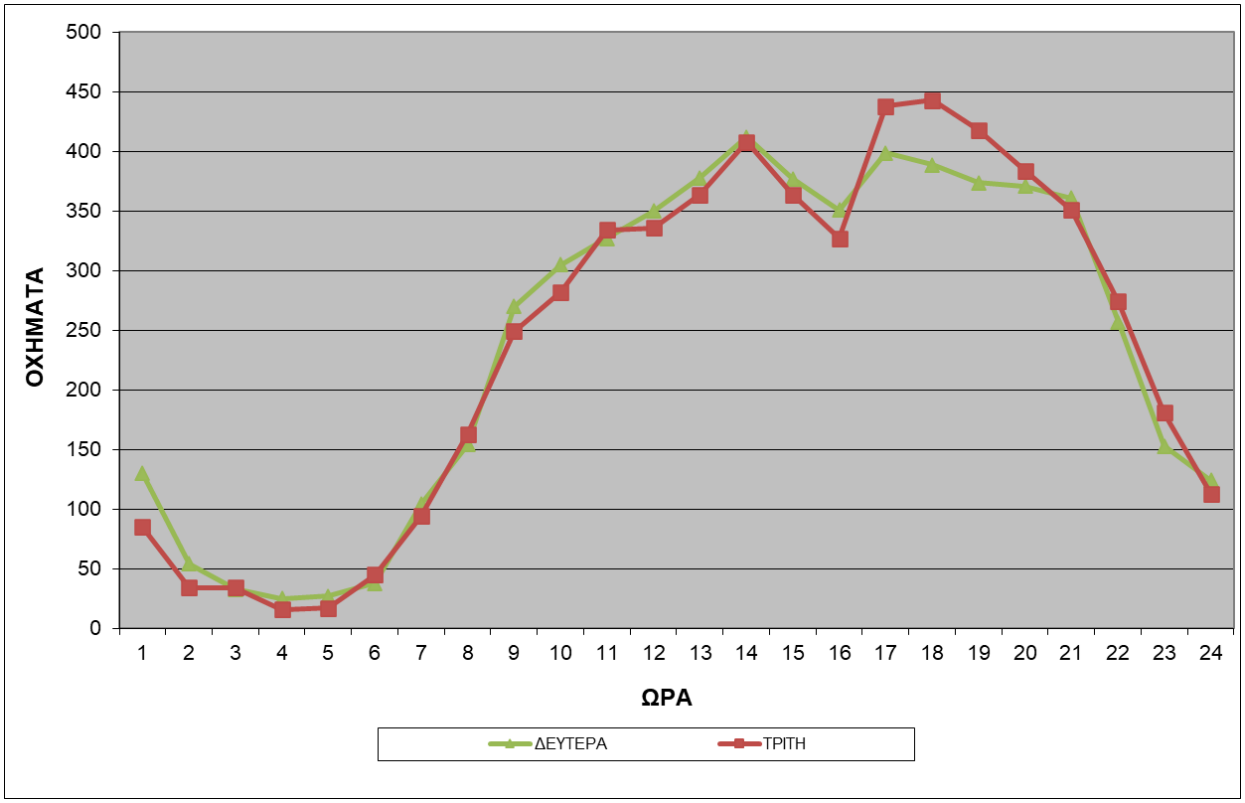
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-01**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-37
ΟΔΟΣ:	Ανδρέα Παπανδρέου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Μελίνας Μερκούρη και Καραβαγέλη		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66796316	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,8945951
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-01 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

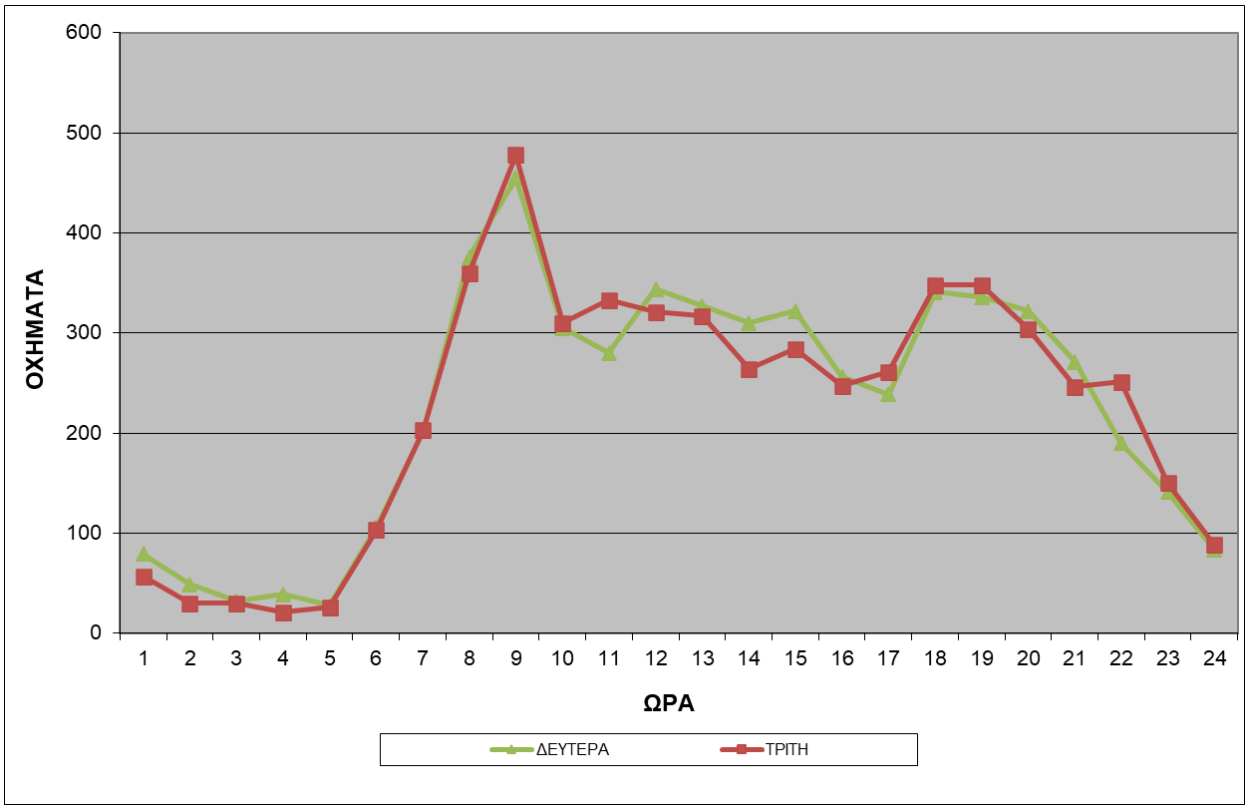
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





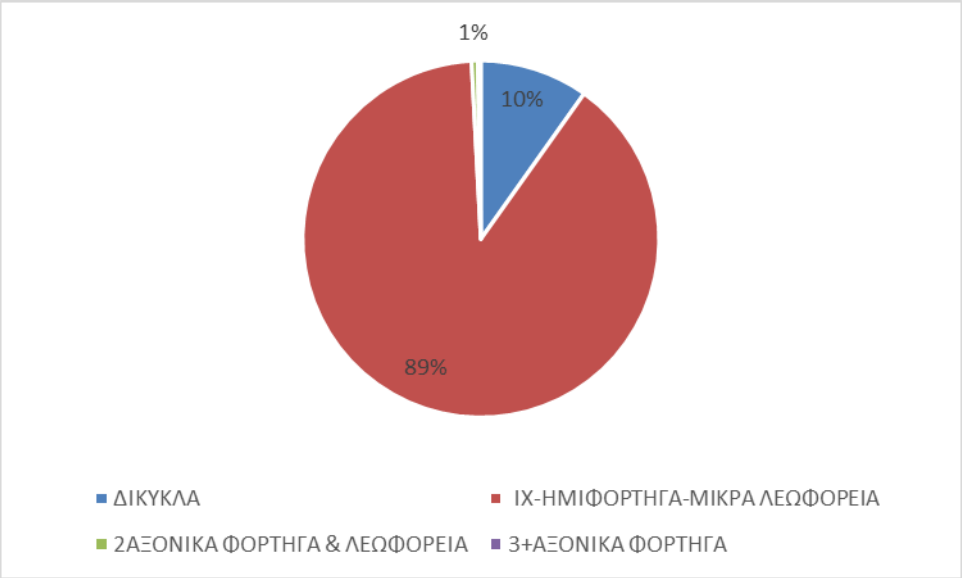
Σχήμα 4.42: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 1 (προς Βορρά)



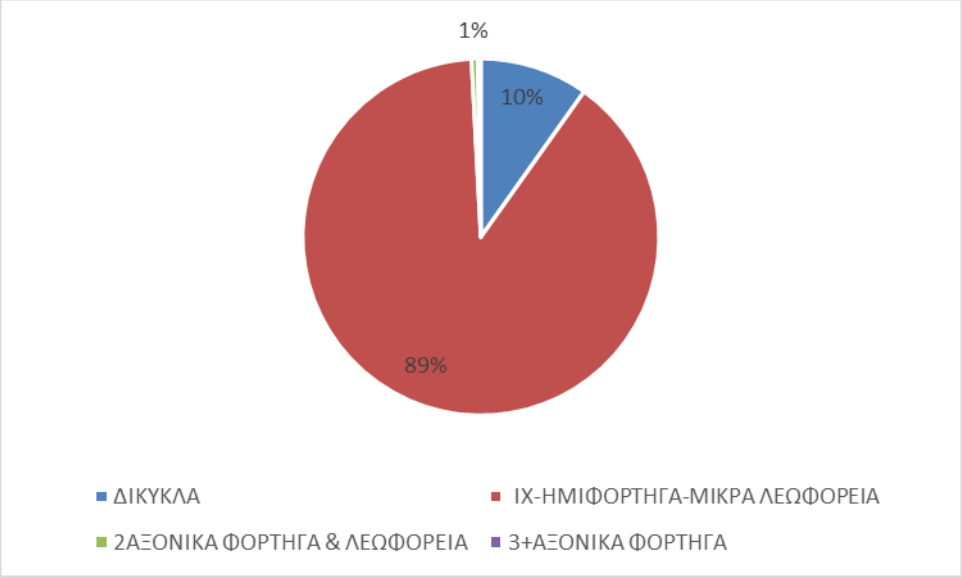
Σχήμα 4.43: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 1 προς οδό Μοναστηρίου (Νότο)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Αν. Παπανδρέου στην κατεύθυνση προς την οδό Μοναστηρίου είναι 5.407, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 08:00 – 09:00 με 467 οχήματα.

Από την άλλη στην κατεύθυνση προς Βορρά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 5.759 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 16:00 – 17:00 με 420 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.44: Δ01 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά



Σχήμα 4.45: Δ01 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μοναστηρίου (Νότο)

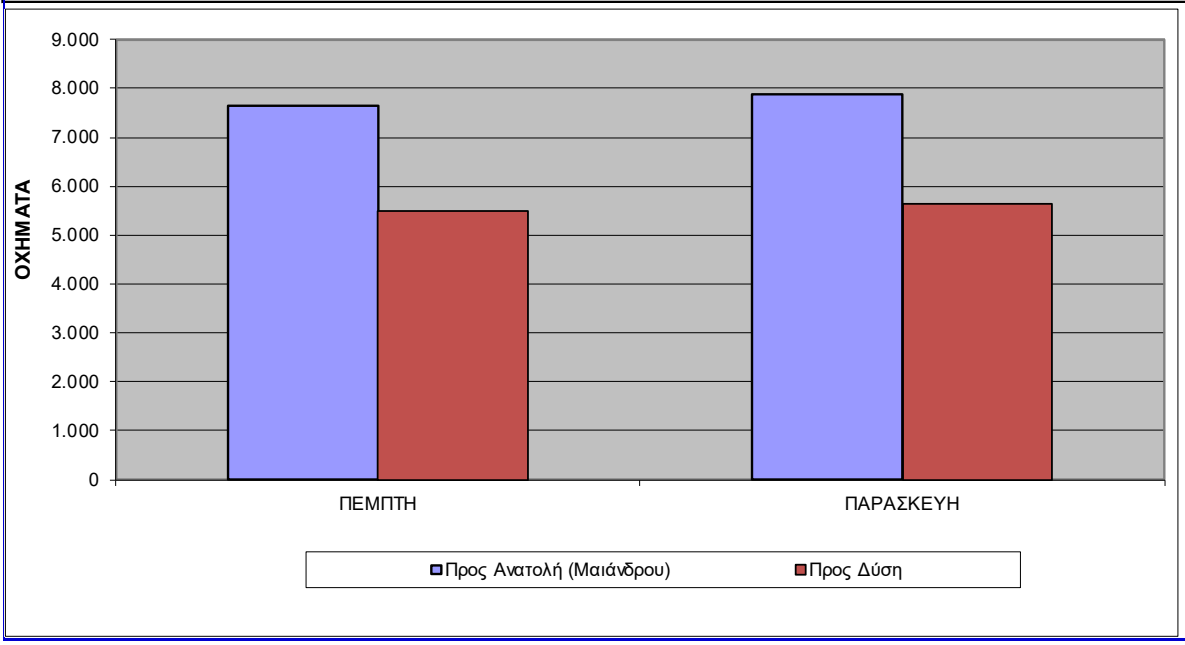
Όσον αφορά τη σύνθεση κυκλοφορίας πάνω από το 89% των οχημάτων είναι Ι.Χ. και ακολουθούν τα δίκυκλα με 10% περίπου. Τα βαρέα οχήματα αντιστοιχούν σε ποσοστό περίπου του 1%.

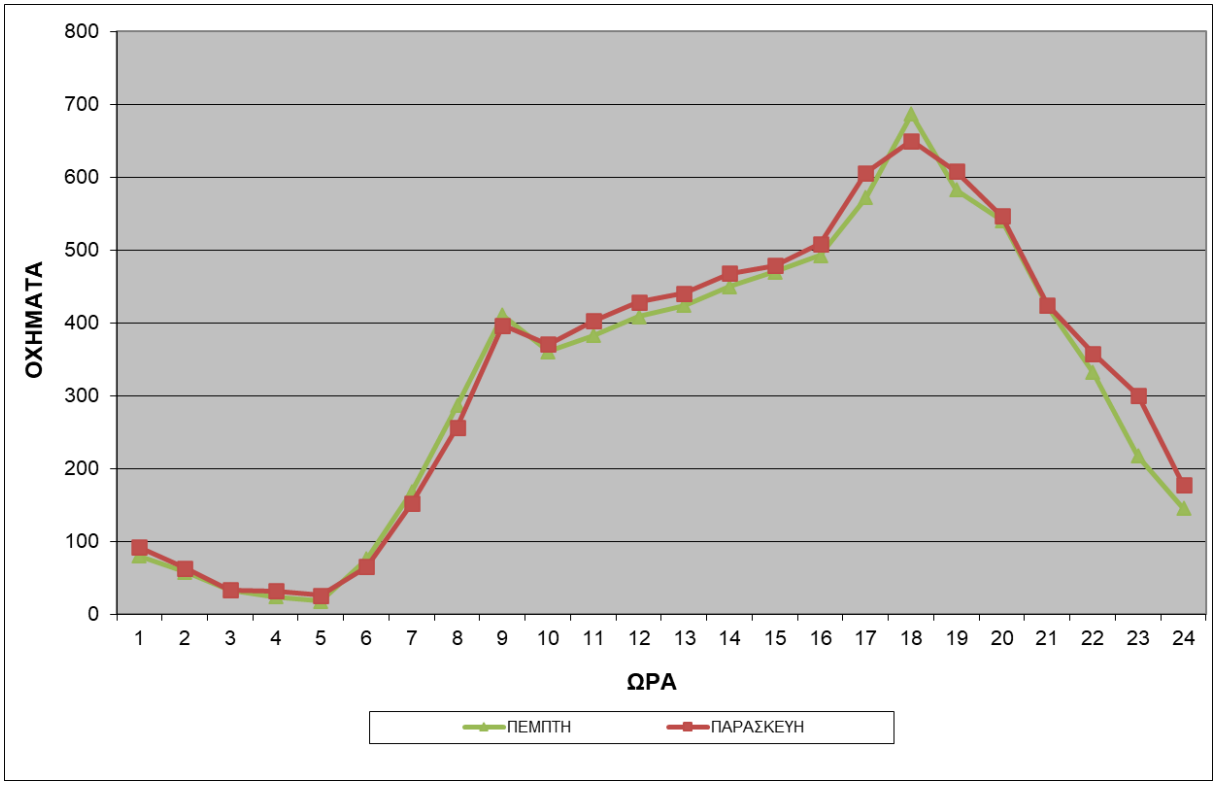
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-02**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-28
ΟΔΟΣ:	Φιλίππου Φλώρου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Κων/νου Καραμανλή και Διον. Σολωμού		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66312468	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,91175158
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-02 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

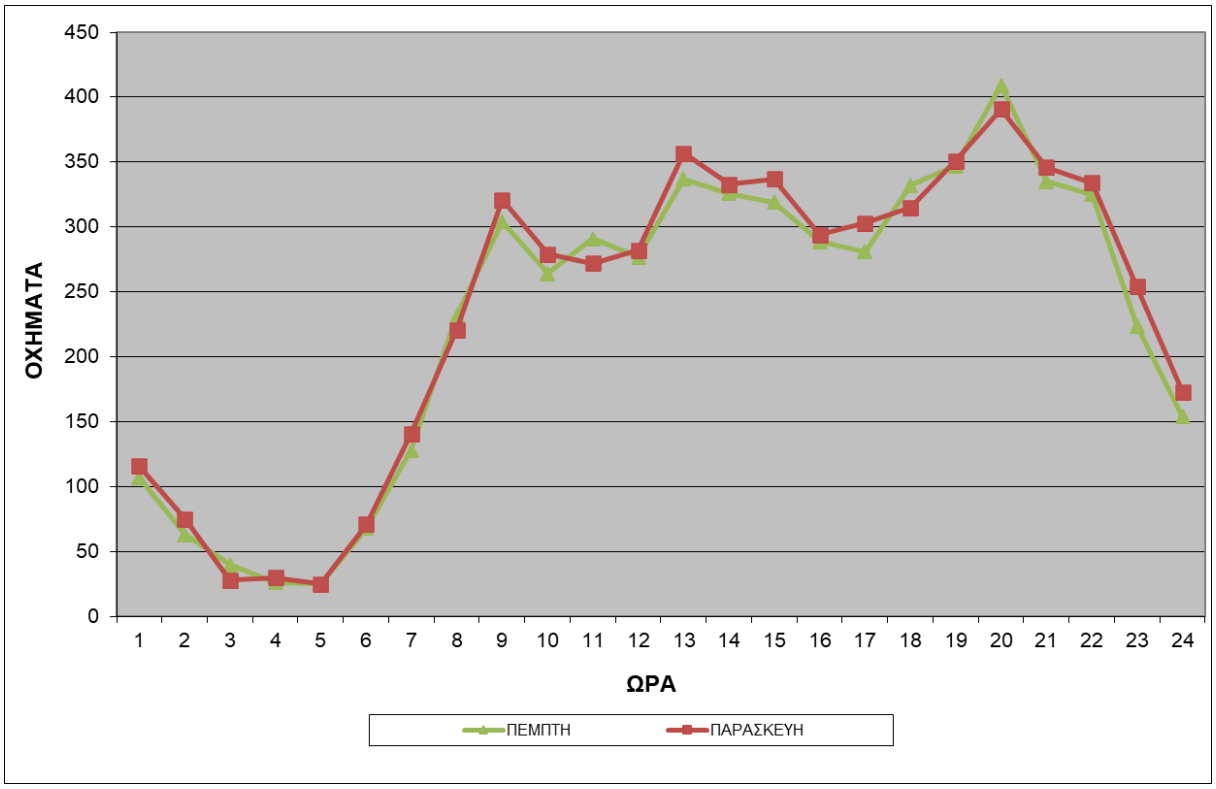
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





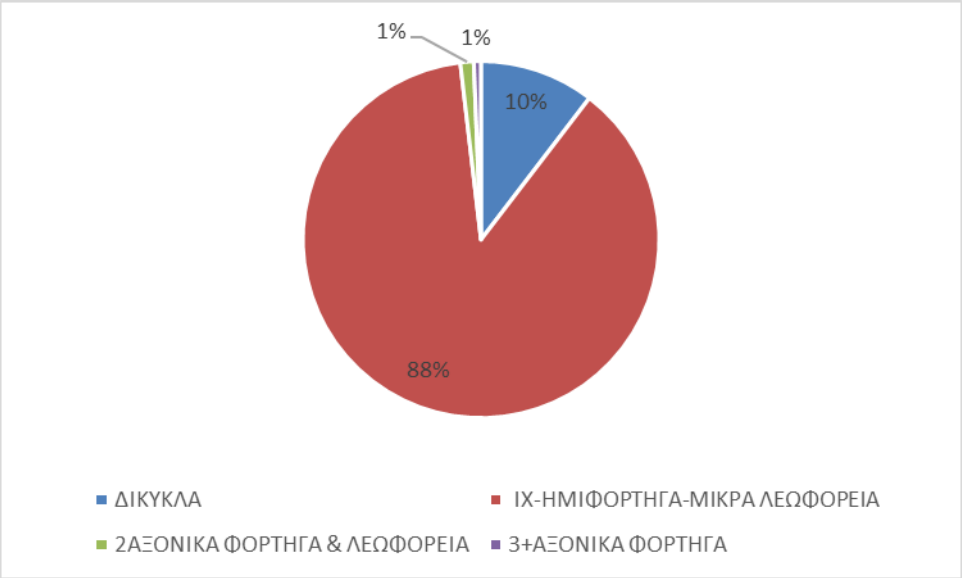
Σχήμα 4.46: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 2 προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή)



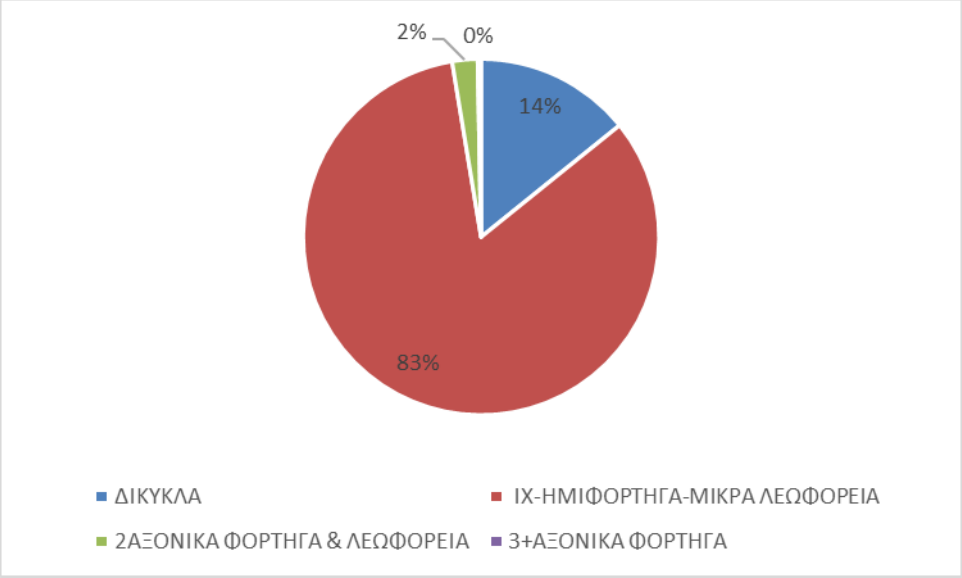
Σχήμα 4.47: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 2 προς Δύση

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Φιλίππου Φλώρου στην κατεύθυνση προς την οδό Μαιάνδρου είναι 7.767, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 669 οχήματα.

Από την άλλη στην κατεύθυνση προς Δύση ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 5.756 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 19:00 – 22:00 με 400 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.48: Δ02 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή)



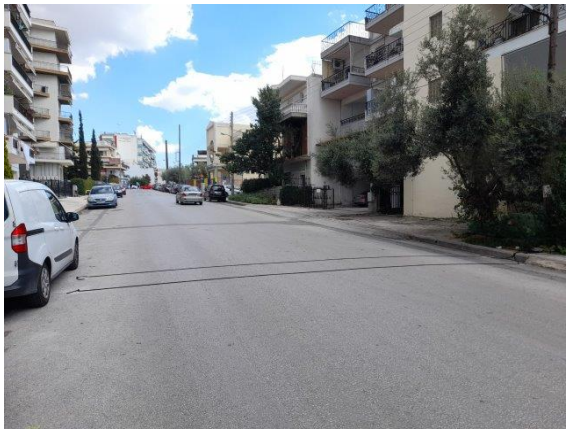
Σχήμα 4.49: Δ02 Κατανομή οχημάτων προς Δύση

Από τα στοιχεία προκύπτει πως περίπου 8/10 οχήματα είναι Ι.Χ. για κάθε κατεύθυνση, ενώ όσον αφορά τα δίκυκλα το ποσοστό τους αντιστοιχεί στο 10% για την κατεύθυνση προς Μαιάνδρου και 14% προς Δύση. Τέλος τα βαρέα οχήματα έχουν ένα πολύ μικρό μερίδιο για αμφότερες τις κατευθύνσεις που κυμαίνεται περίπου στο 2%.

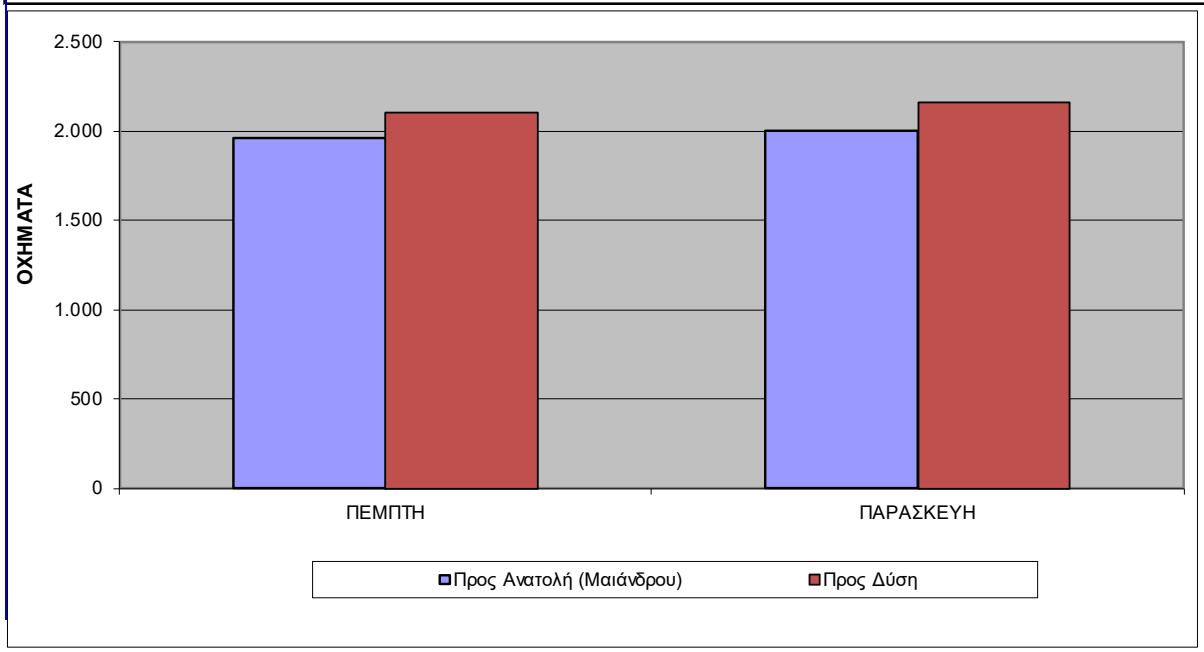
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

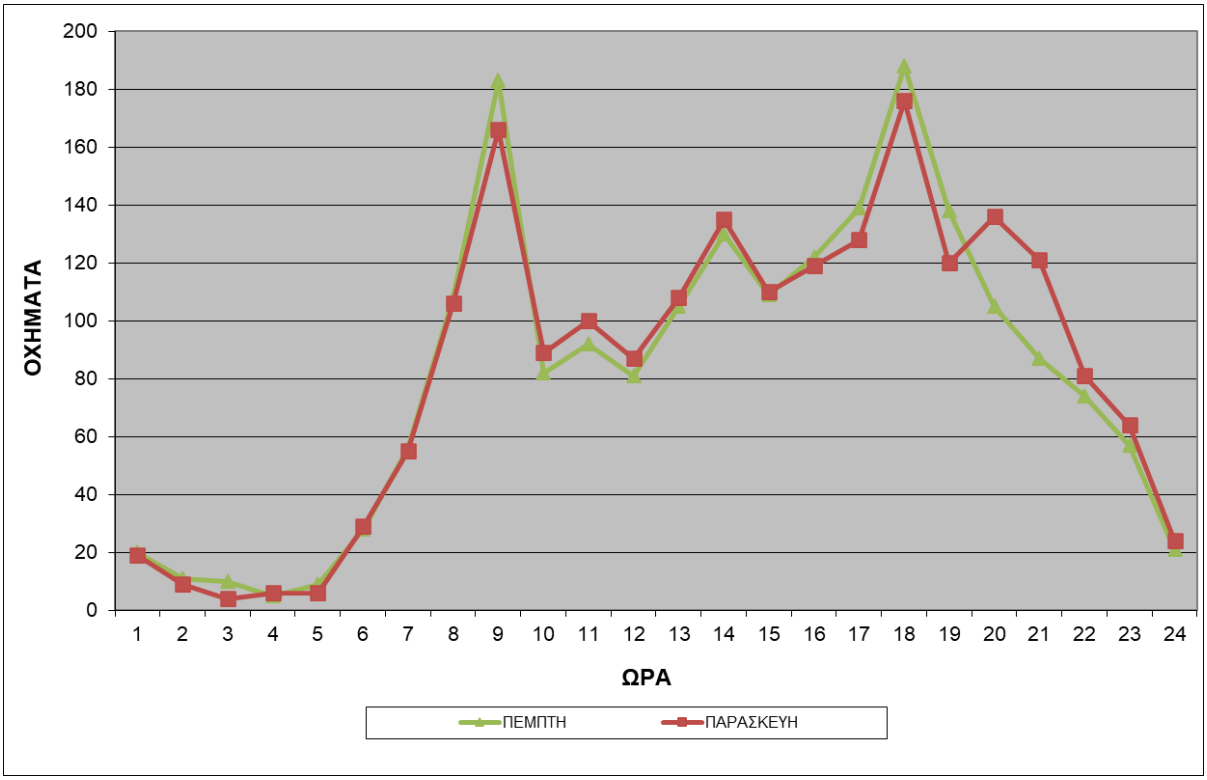
ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-03**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-33
ΟΔΟΣ:	25ης Μαρτίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Θάλειας και Μεσολογγίου		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67411325	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,91792845
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-03 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

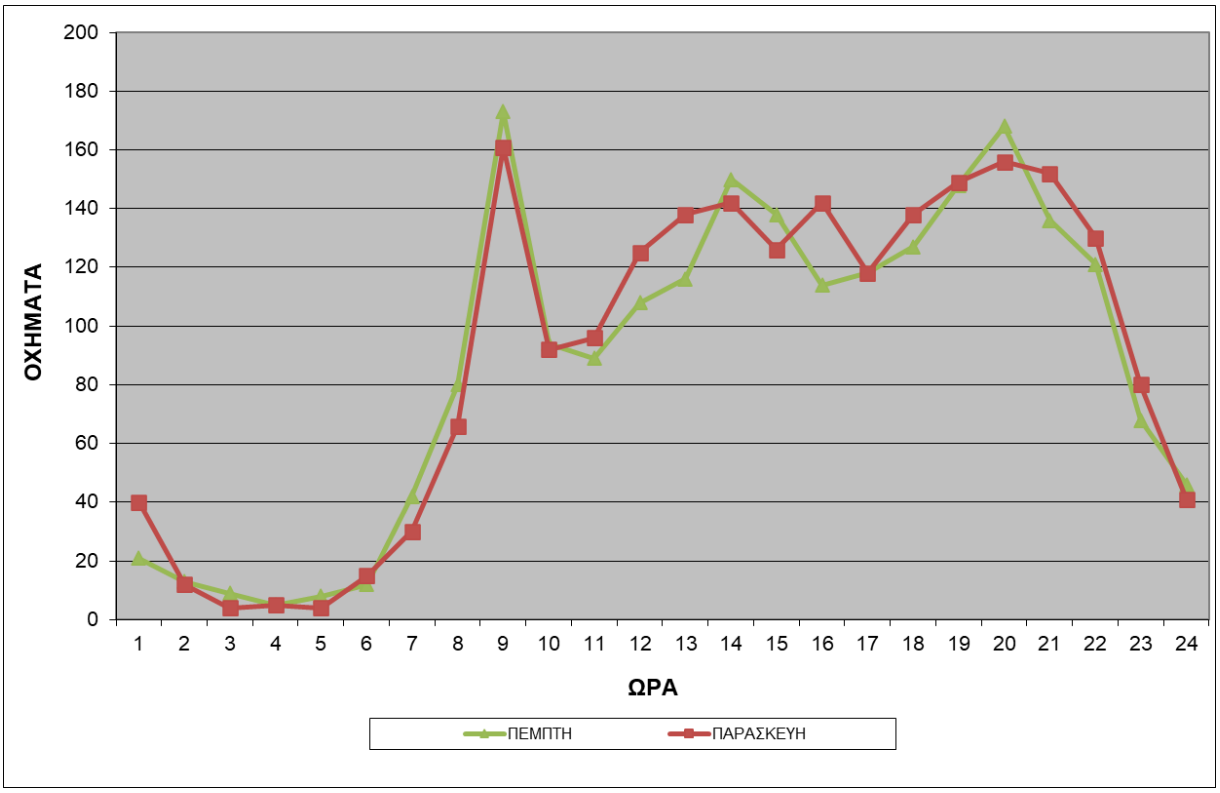


ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





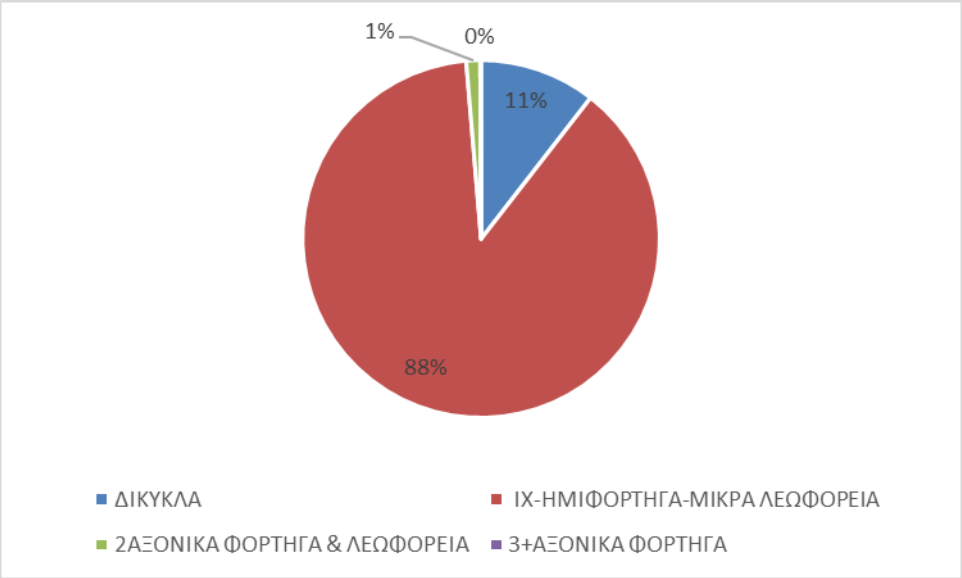
Σχήμα 4.50: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 3 προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή)



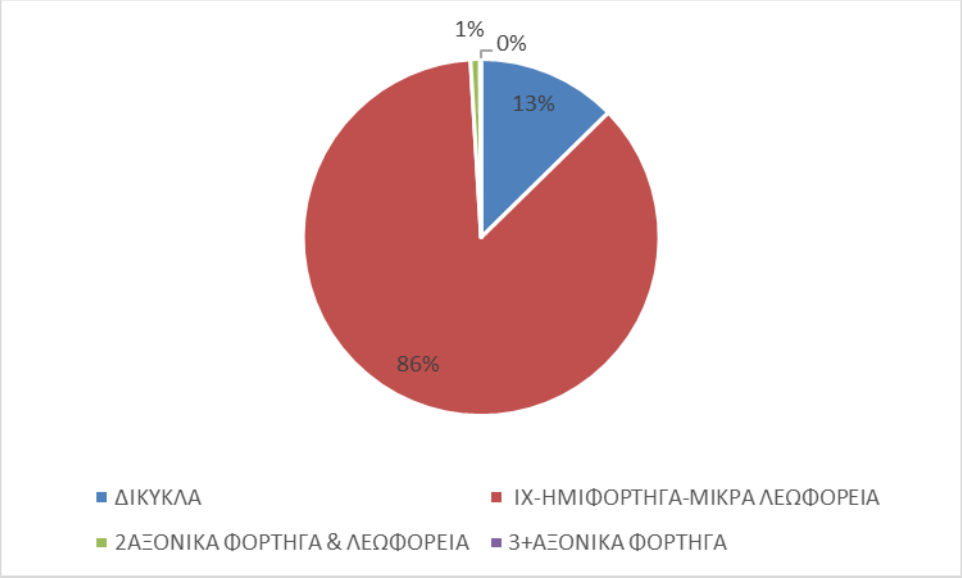
Σχήμα 4.51: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 3 προς Δύση

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό 25ης Μαρτίου στην κατεύθυνση προς την οδό Μαιάνδρου είναι 1.979, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 182 οχήματα.

Από την άλλη στην κατεύθυνση προς Δύση ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 2.173 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 08:00 – 09:00 με 167 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.52: Δ03 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μαιάνδρου (Ανατολή)



Σχήμα 4.53: Δ03 Κατανομή οχημάτων προς Δύση

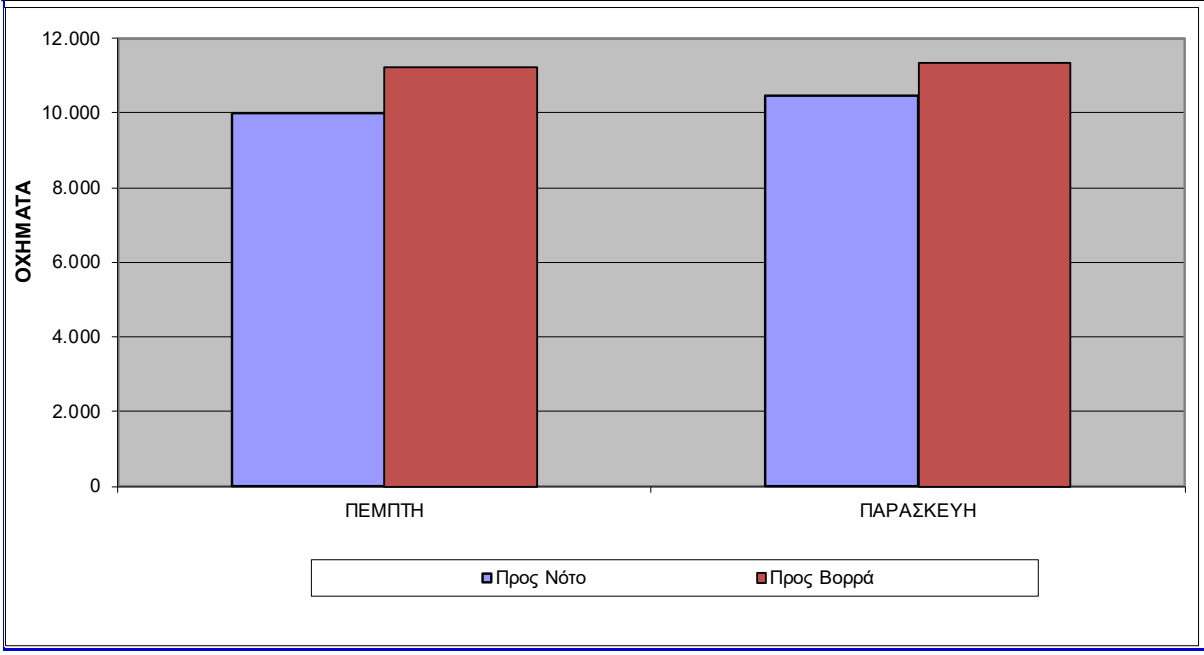
Από τα στοιχεία προκύπτει πως πάνω από 8/10 οχήματα είναι Ι.Χ. για κάθε κατεύθυνση, ενώ όσον αφορά τα δίκυκλα το ποσοστό τους αντιστοιχεί στο 11% για την κατεύθυνση προς Μαιάνδρου και 13% προς Δύση. Τα βαρέα οχήματα και τις δύο κατευθύνσεις αντιστοιχούν στο 1% της κυκλοφορίας.

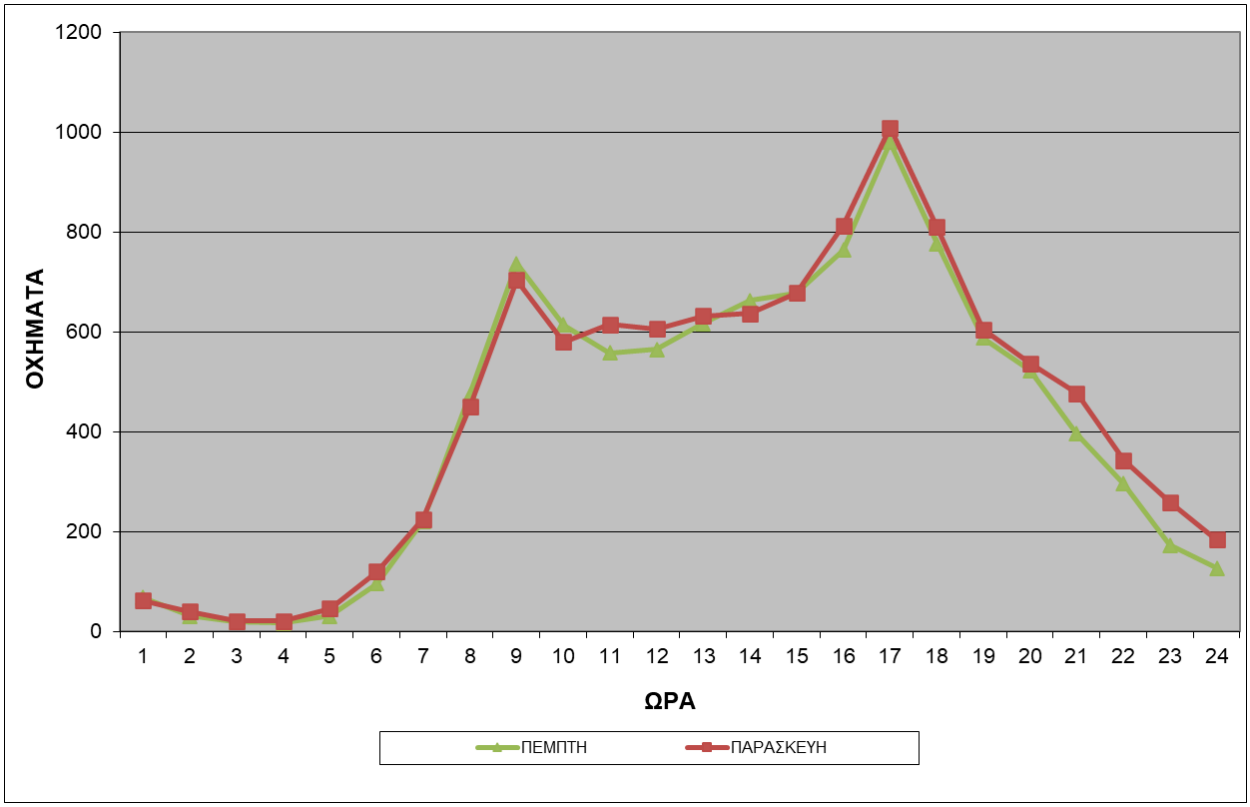
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-04**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-6
ΟΔΟΣ:	Μαιάνδρου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Αναγεννήσεως και Ωκεανού		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67730337	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,91394714
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-04 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

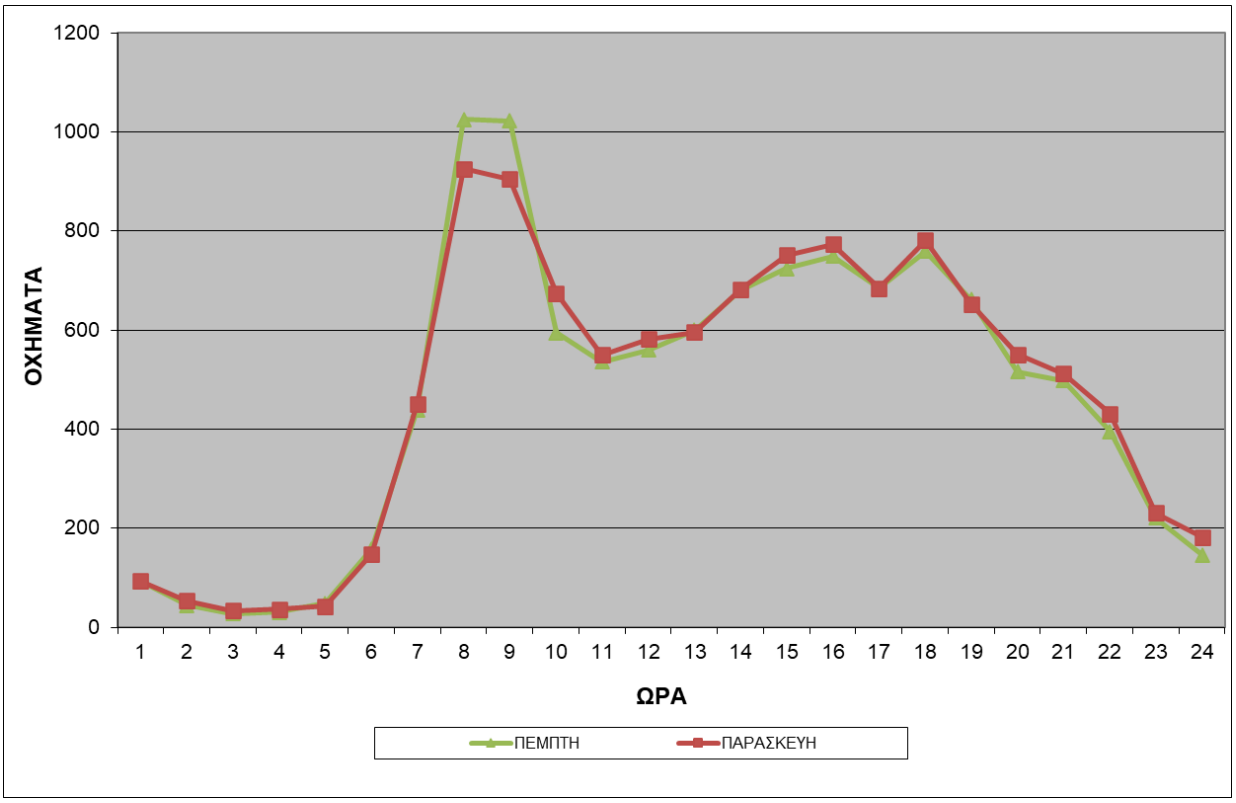
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





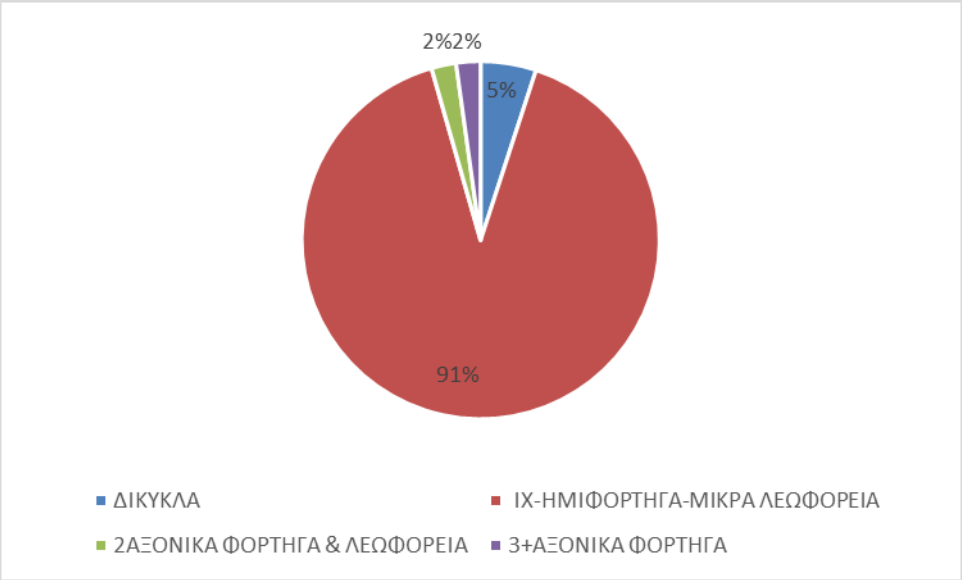
Σχήμα 4.54: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 4 προς Νότο



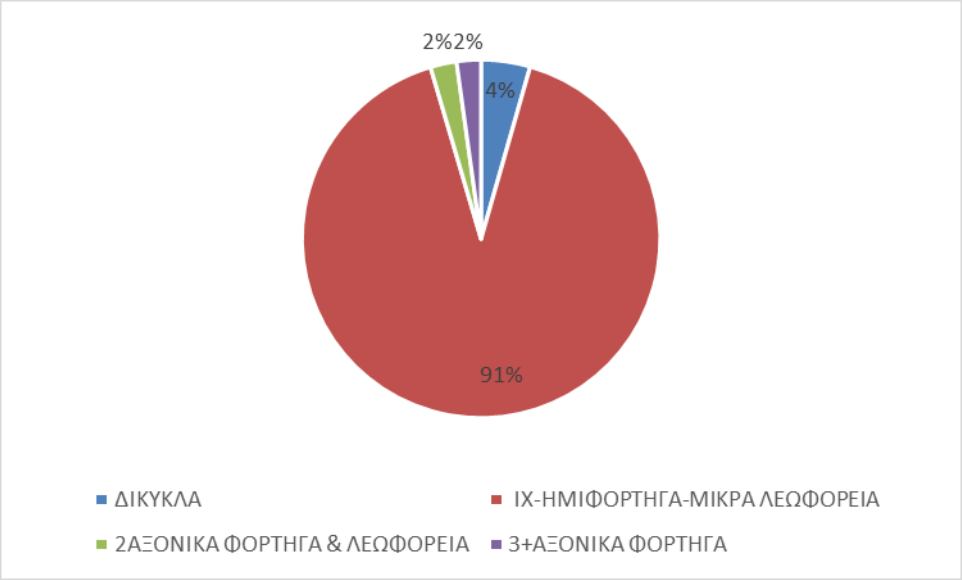
Σχήμα 4.55: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 4 προς Βορρά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Μαιάνδρου στην κατεύθυνση προς Νότο είναι 10.244, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 16:00 – 17:00 με 995 οχήματα.

Από την άλλη στην κατεύθυνση προς Βορρά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 11.274 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 07:00 – 08:00 με 976 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.56: Δ04 Κατανομή οχημάτων προς Νότο



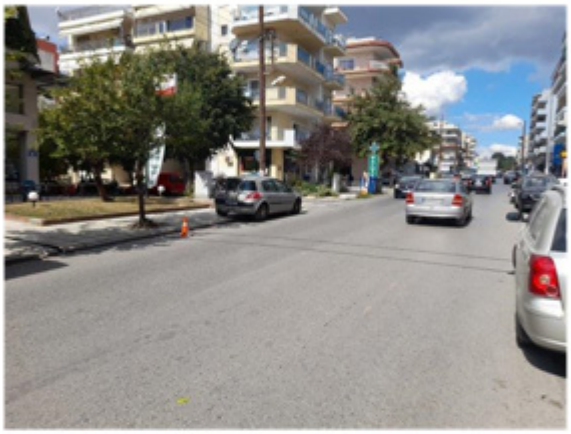
Σχήμα 4.57: Δ04 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά

Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως το 91% των οχημάτων είναι Ι.Χ. για κάθε κατεύθυνση. Τα δίκυκλα αποτελούν το 5% και 4% της κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και τέλος τα βαρέα οχήματα αποτελούν το 4% της συνολικής κυκλοφορία και για τα δύο ρεύματα, ποσοστό αρκετά σημαντικό.

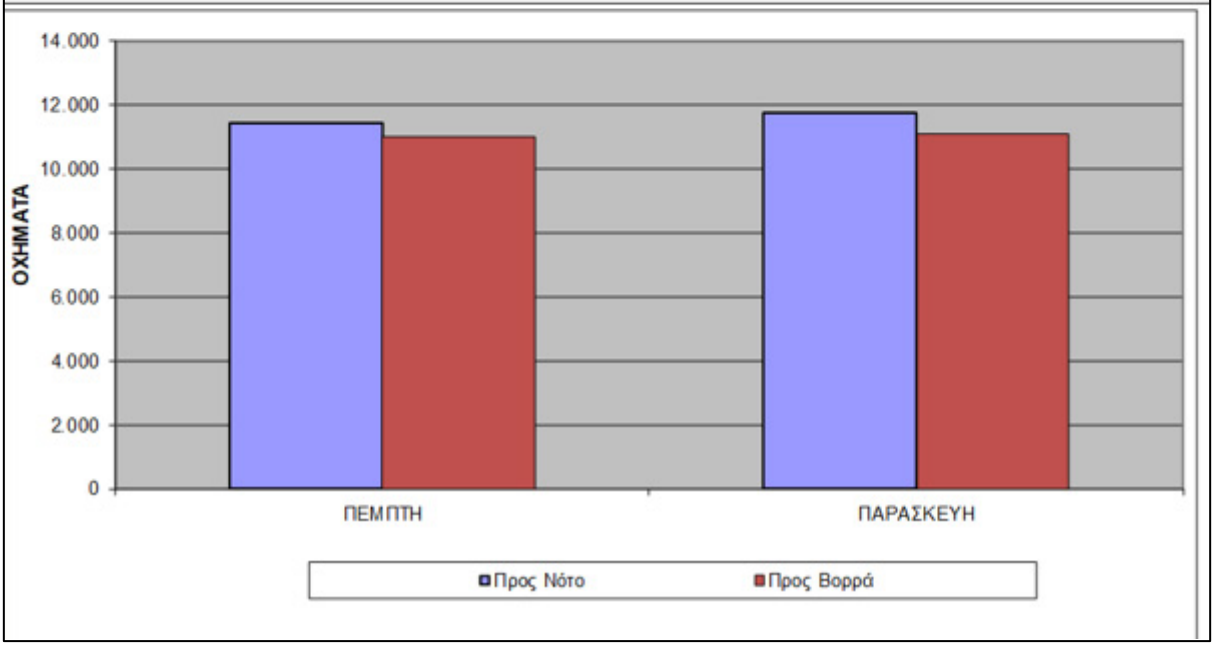
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

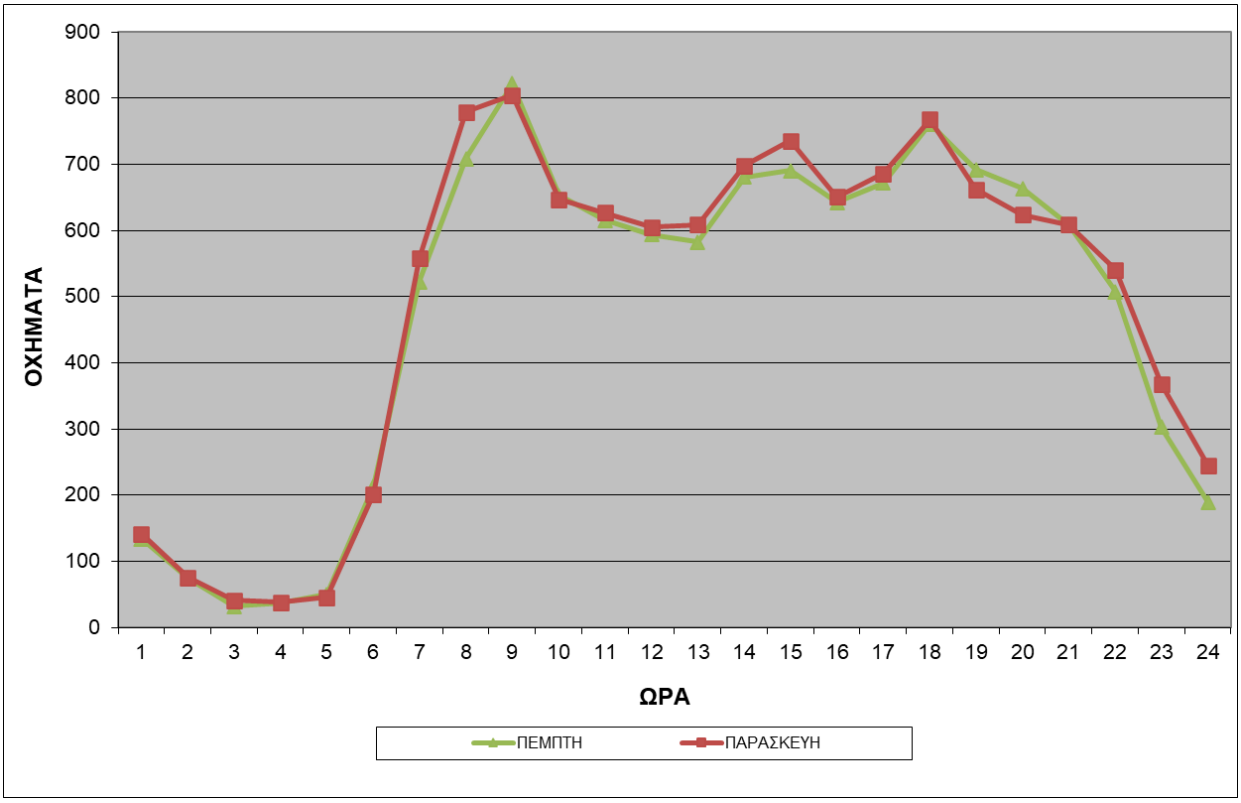
ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-05**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-22
ΟΔΟΣ:	Μαιάνδρου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Μελενίκου και Αγλαΐας		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,6726729	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,91644835
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-05 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή:	6/10/2022	Τέλος: 7/10/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

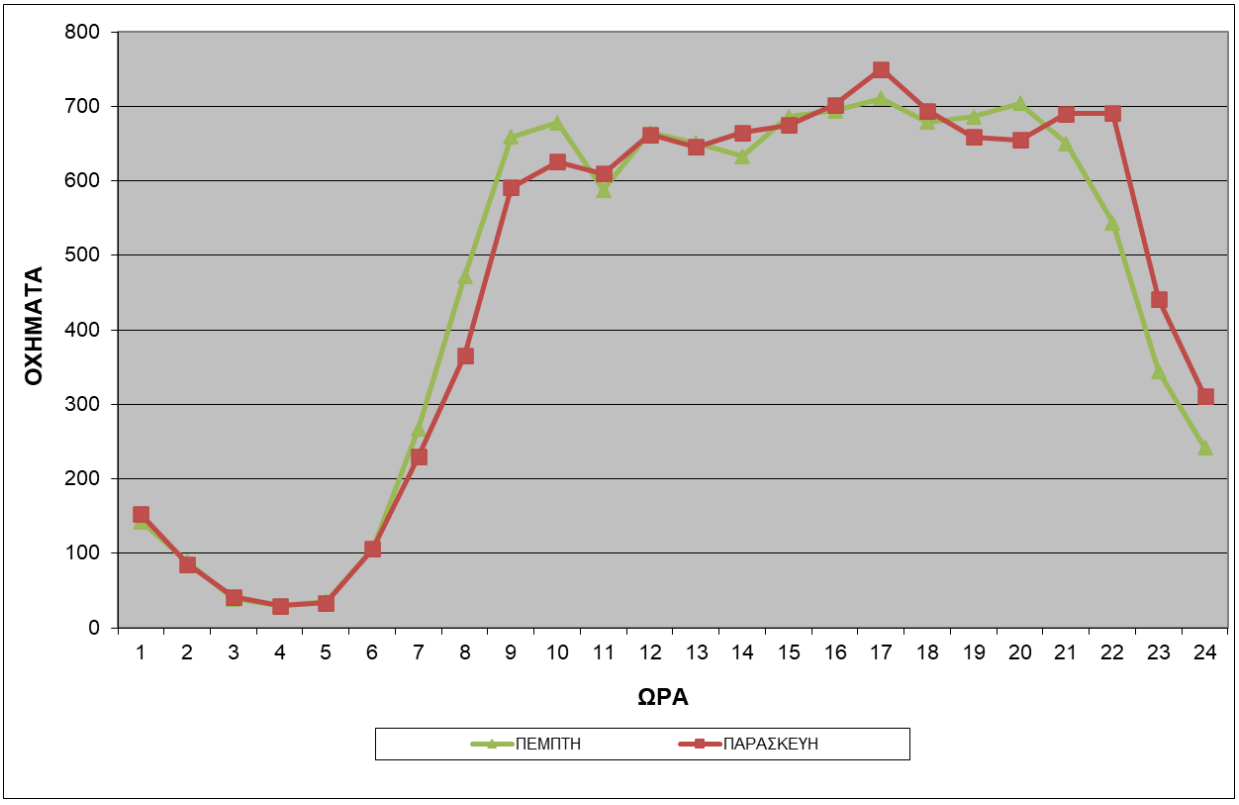


ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





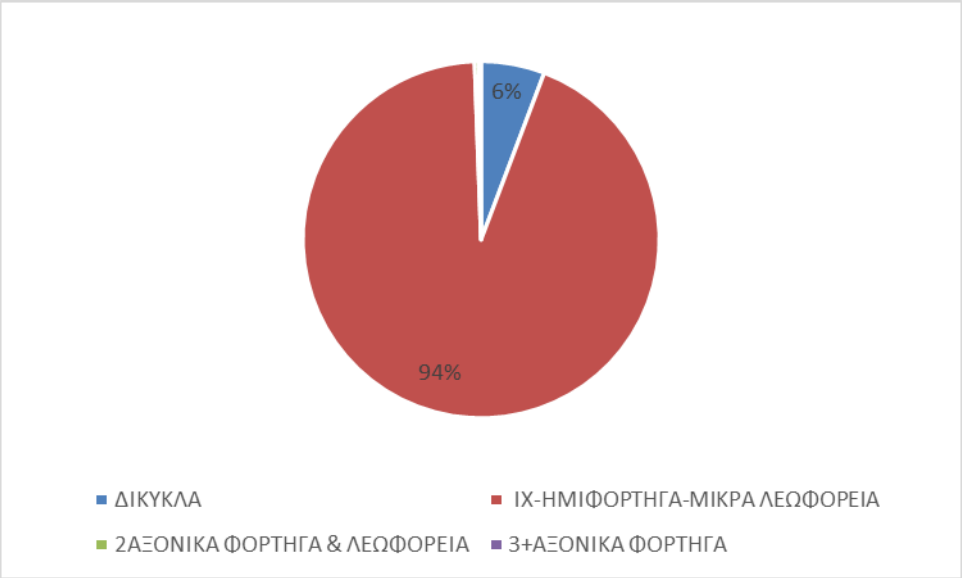
Σχήμα 4.58: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 5 προς Νότο



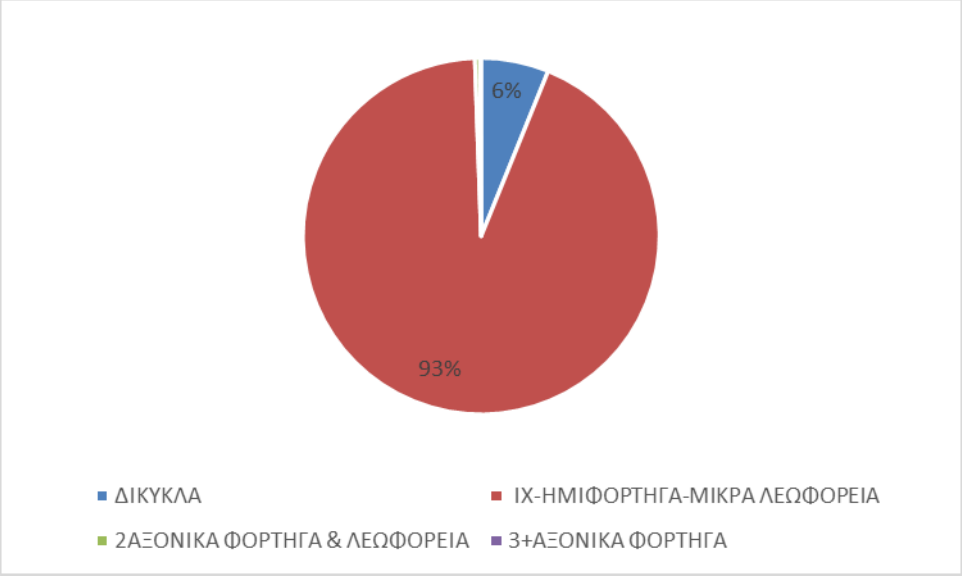
Σχήμα 4.59: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 5 προς Βορρά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Μαιάνδρου στην κατεύθυνση προς Νότο είναι 11.610, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 08:00 – 09:00 με 814 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς Βορρά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 11.057 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 16:00 – 17:00 με 731 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.60: Δ05 Κατανομή οχημάτων προς Νότο



Σχήμα 4.61: Δ05 Κατανομή οχημάτων προς Βορρά

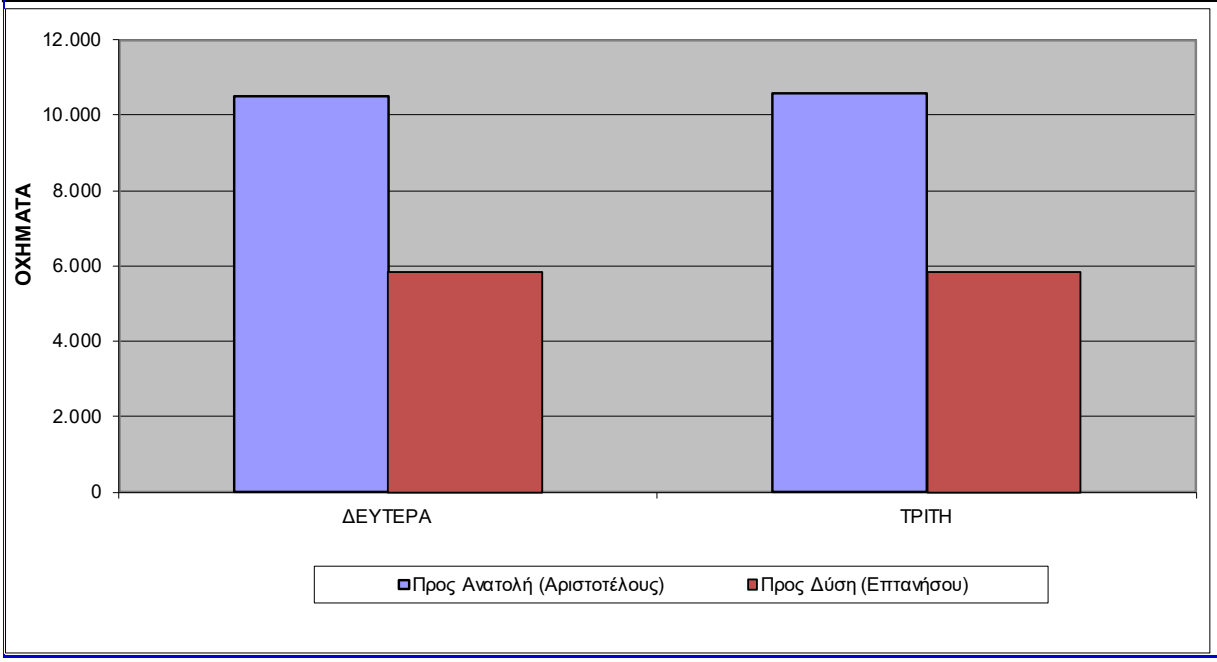
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως για την οδό Μαιάνδρου, στο εξεταζόμενο τμήμα, περίπου το 94% της κυκλοφορίας αποτελείται από Ι.Χ. και για τις δύο κατευθύνσεις. Τα δίκυκλα αποτελούν το 6% της κυκλοφορίας, ενώ σχεδόν μηδενική είναι η εκπροσώπηση των βαρέων οχημάτων.

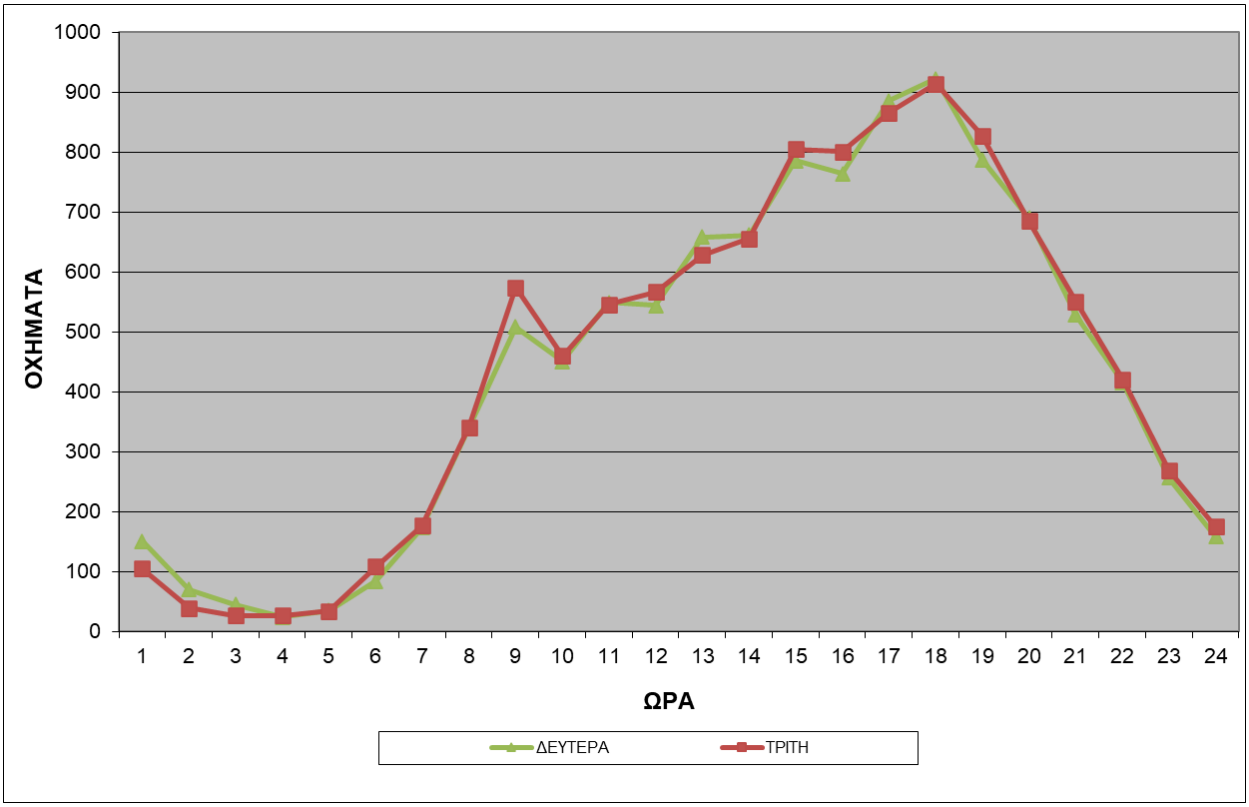
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-06**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-6
ΟΔΟΣ:	Καραολή και Δημητρίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Θησέως και Ελύτη		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67152204	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,90043693
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-06 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

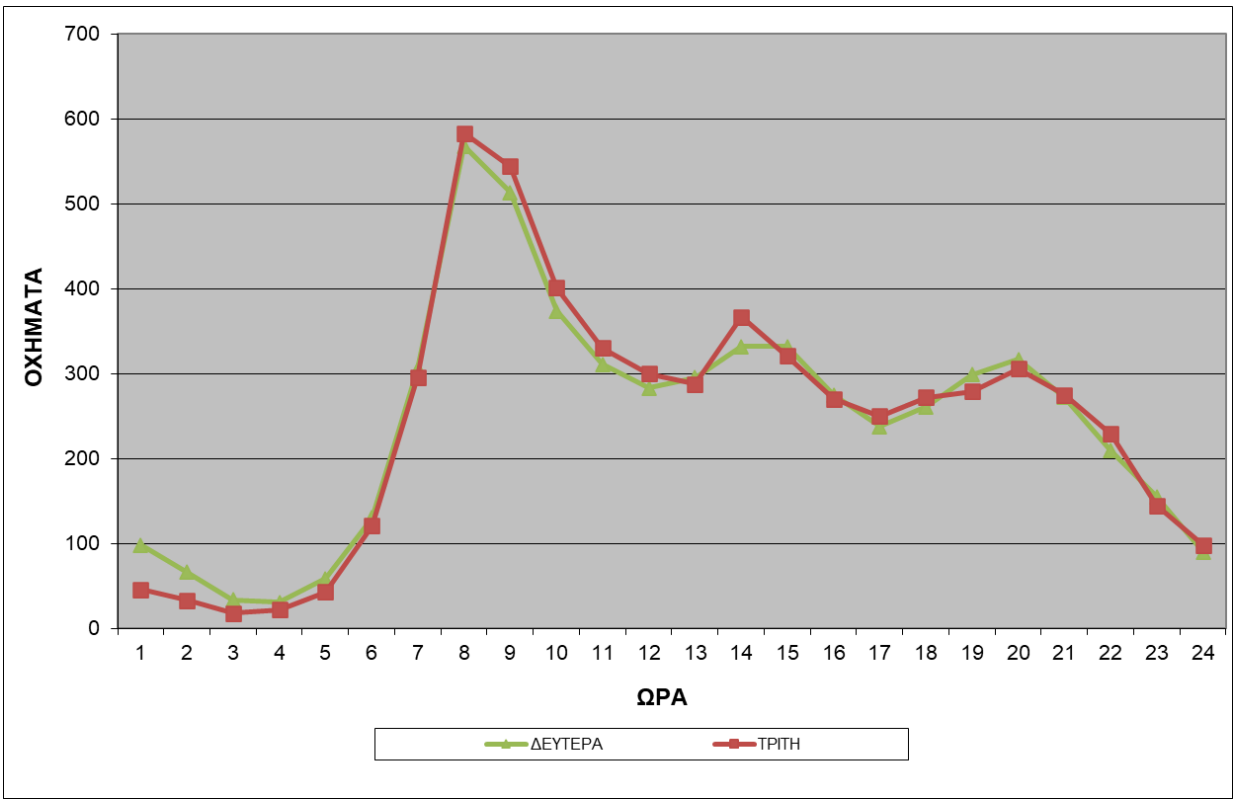
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





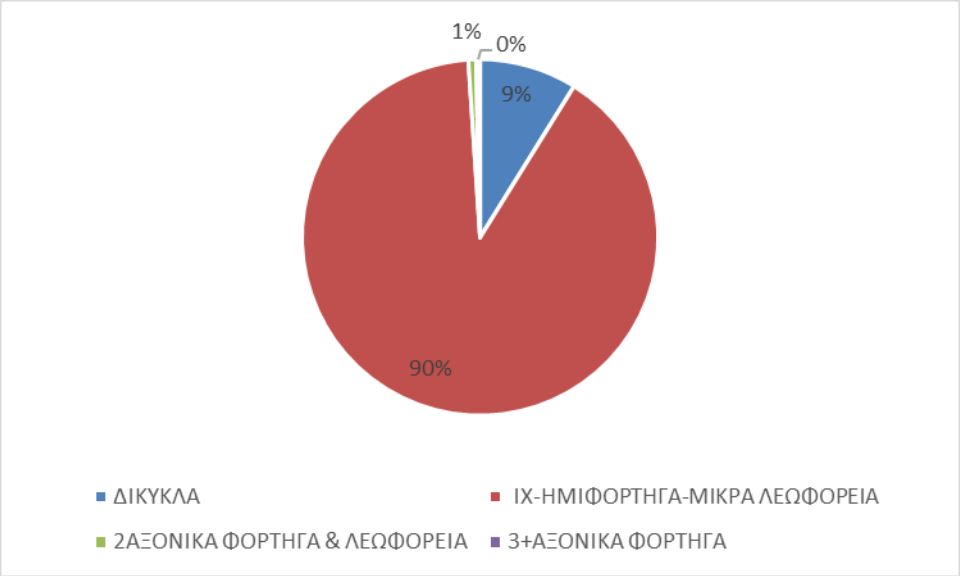
Σχήμα 4.62: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 6 προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή)



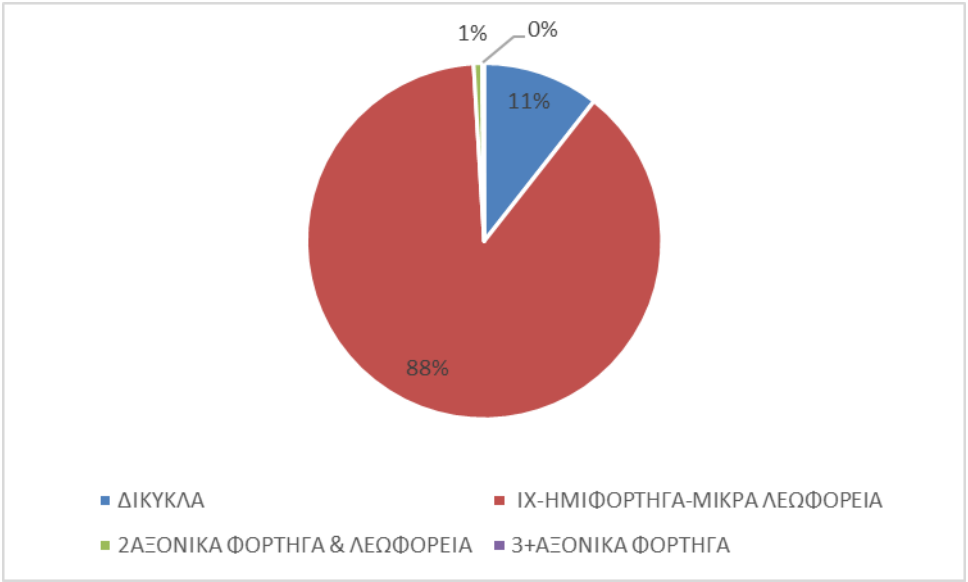
Σχήμα 4.63: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 6 προς οδό Επτανήσου (Δύση)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Καραολή Δημητρίου στην κατεύθυνση προς οδό Αριστοτέλους είναι 10.547, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 919 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς οδό Επτανήσου ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 5.843 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 07:00 – 08:00 με 576 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.64: Δ06 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή)



Σχήμα 4.65: Δ06 Κατανομή οχημάτων προς οδό Επτανήσου (Δύση)

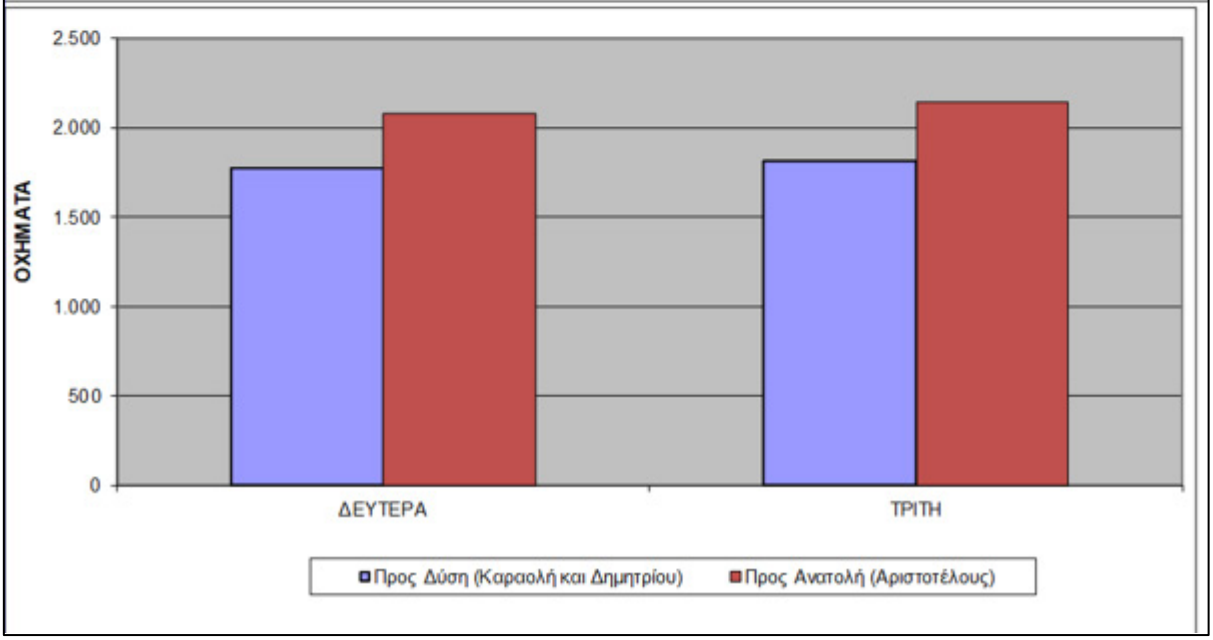
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Καραολή Δημητρίου περίπου το 90% της κυκλοφορίας αποτελείται από Ι.Χ. και για τις δύο κατευθύνσεις. Τα δίκυκλα αποτελούν το 10% της κυκλοφορίας, ενώ πολύ μικρή συμμετοχή που ανέρχεται στο 1% έχουν τα βαρέα οχήματα.

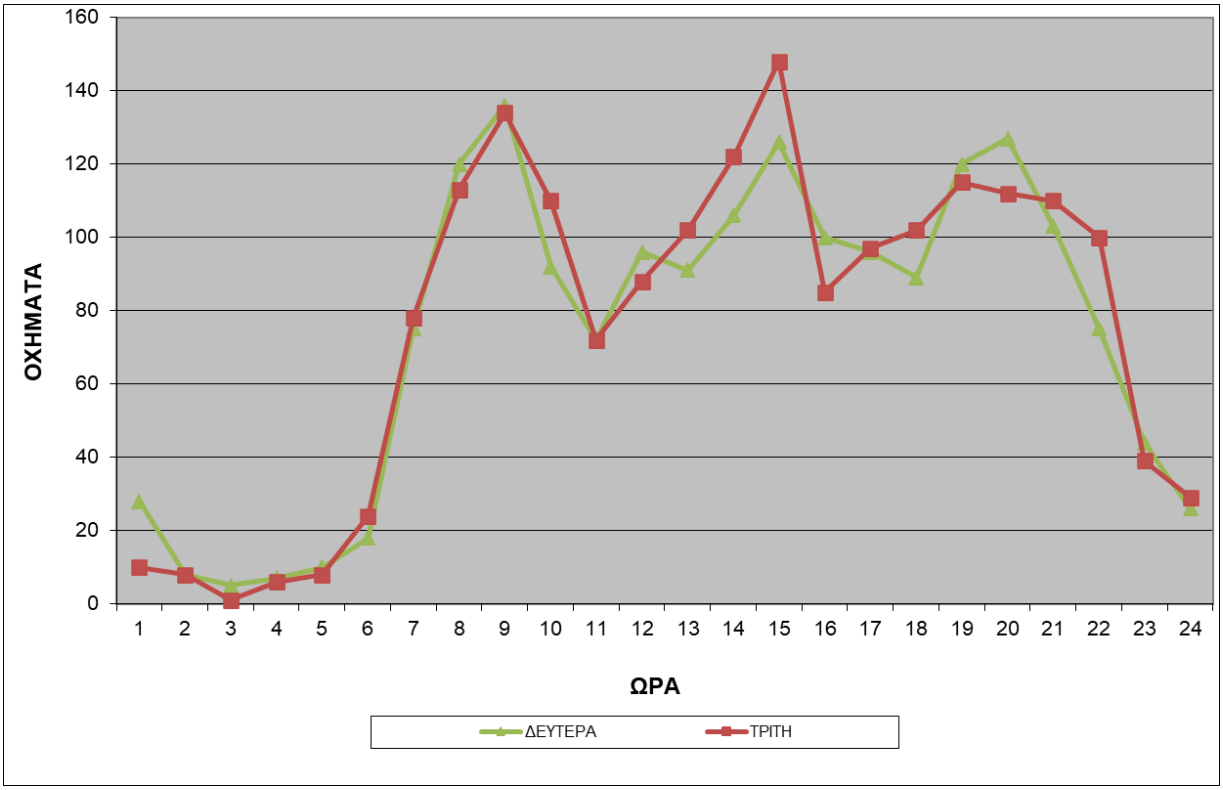
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-07**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-7
ΟΔΟΣ:	Επτανήσου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Θησέως και Ζαγοράς		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66678832	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,9165724
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-07 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

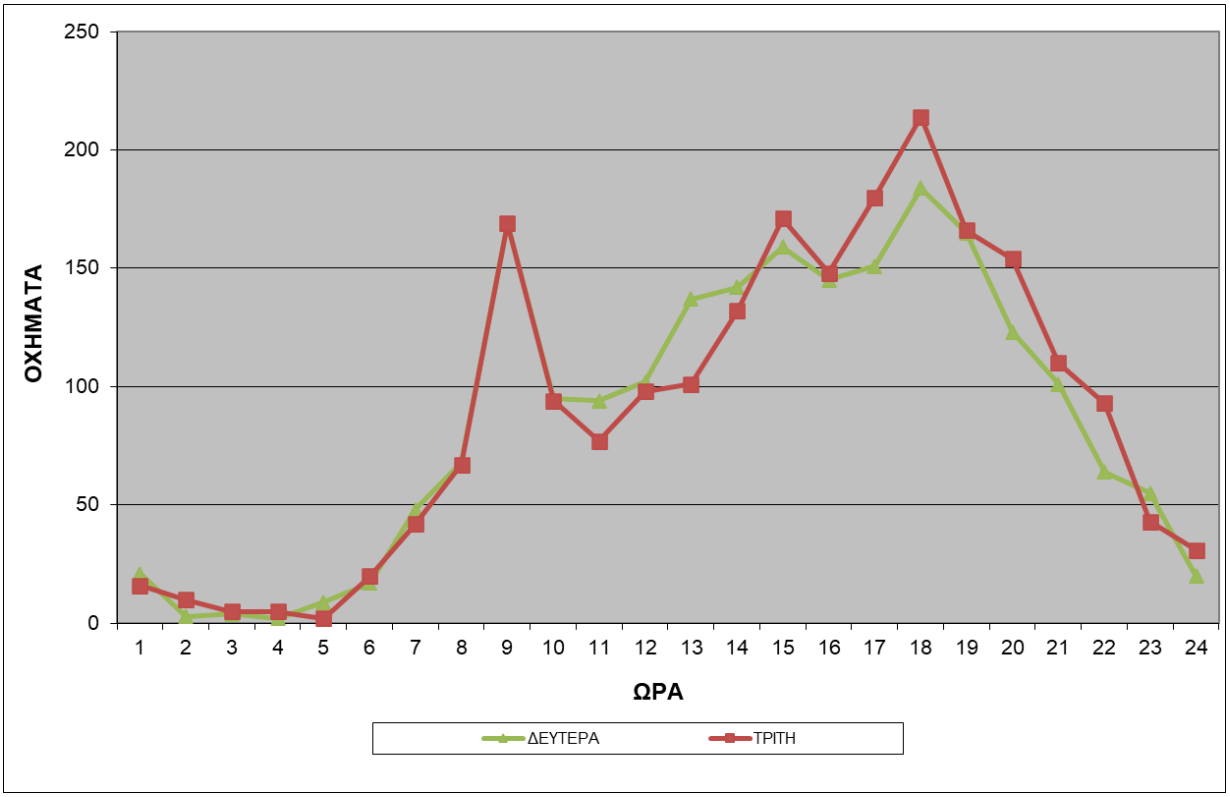
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





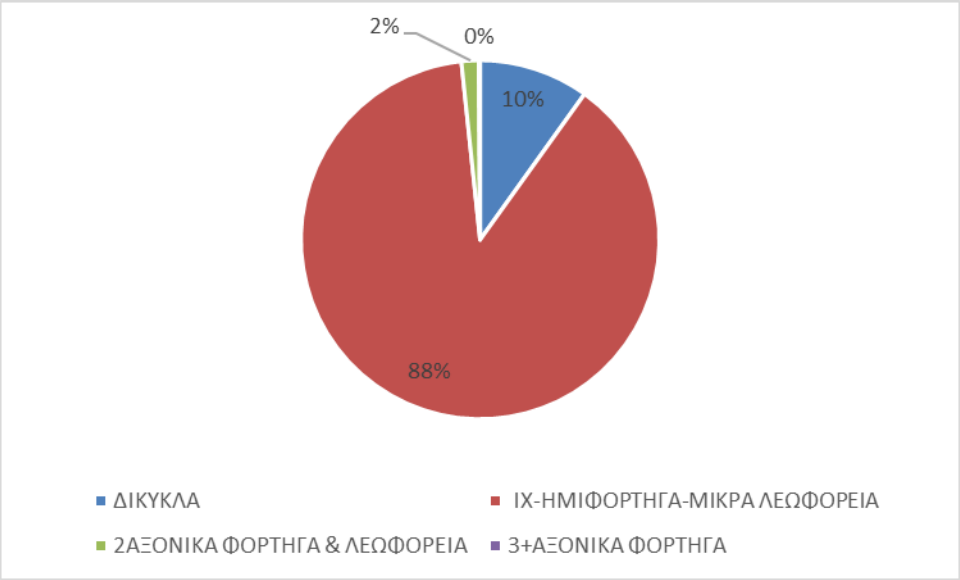
Σχήμα 4.66: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 7 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Δύση)



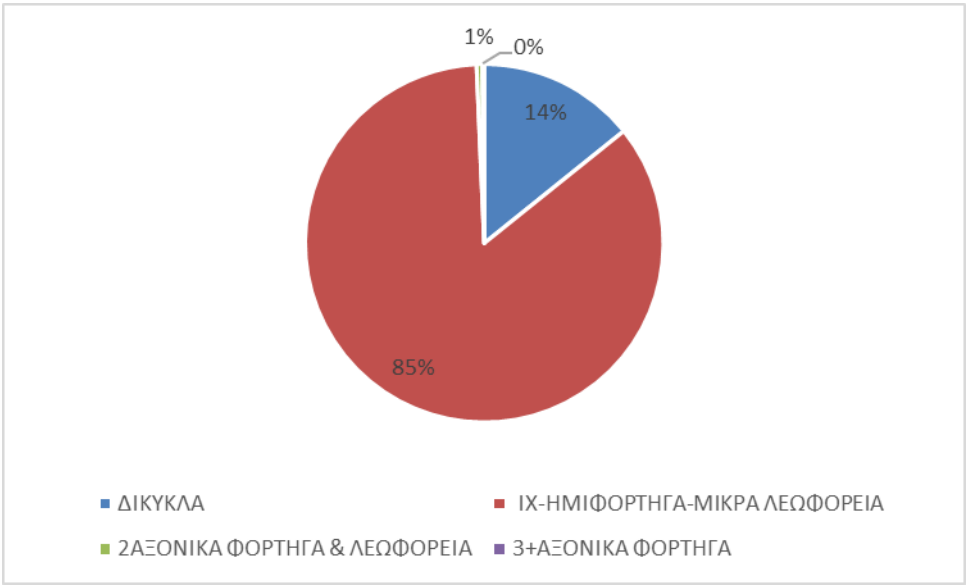
Σχήμα 4.67: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 7 προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Επτανήσου προς την Καραολή Δημητρίου είναι 1.792, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 14:00 – 15:00 με 137 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς οδό Αριστοτέλους ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 2.133 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 17:00 – 18:00 με 199 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.68: Δ07 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Δύση)



Σχήμα 4.69: Δ07 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αριστοτέλους (Ανατολή)

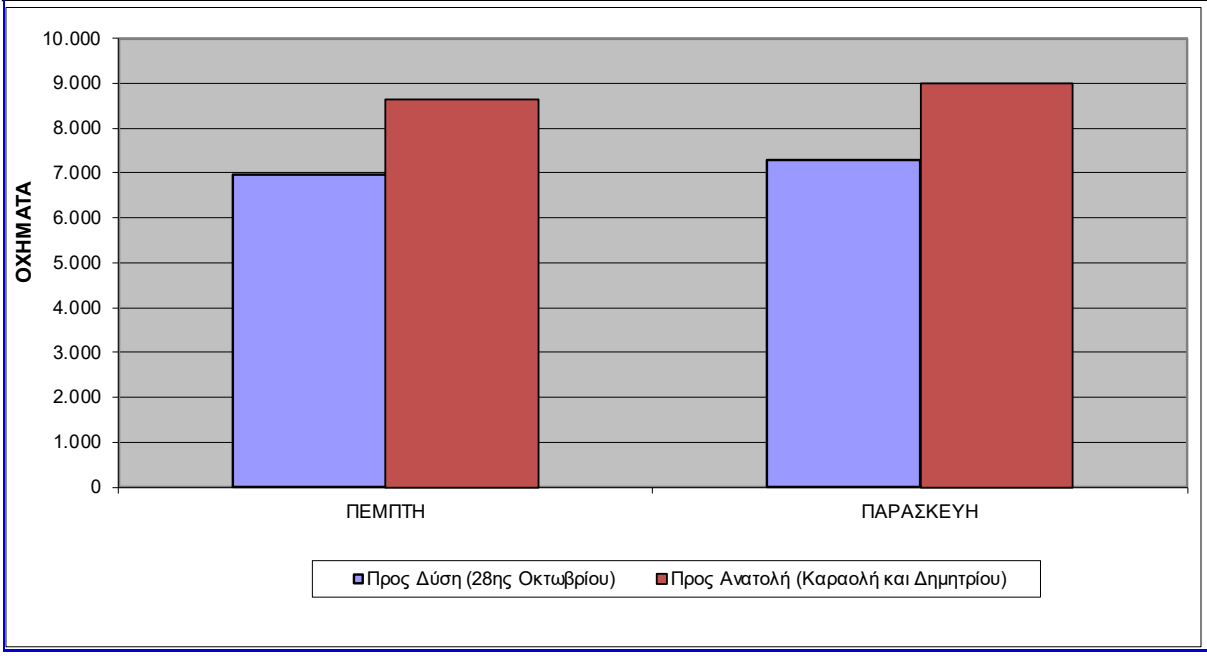
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Επτανήσου η συντριπτική πλειοψηφία των οχημάτων είναι Ι.Χ. (88% προς Καραολή Δημητρίου και 85% προς Αριστοτέλους). Τα δίκυκλα αποτελούν την αμέσως επόμενη κατηγορία με 10% στο ρεύμα προς Δύση και 14% προς Ανατολή, ενώ πολύ μικρή συμμετοχή που ανέρχεται στο 1-2% έχουν τα βαρέα οχήματα.

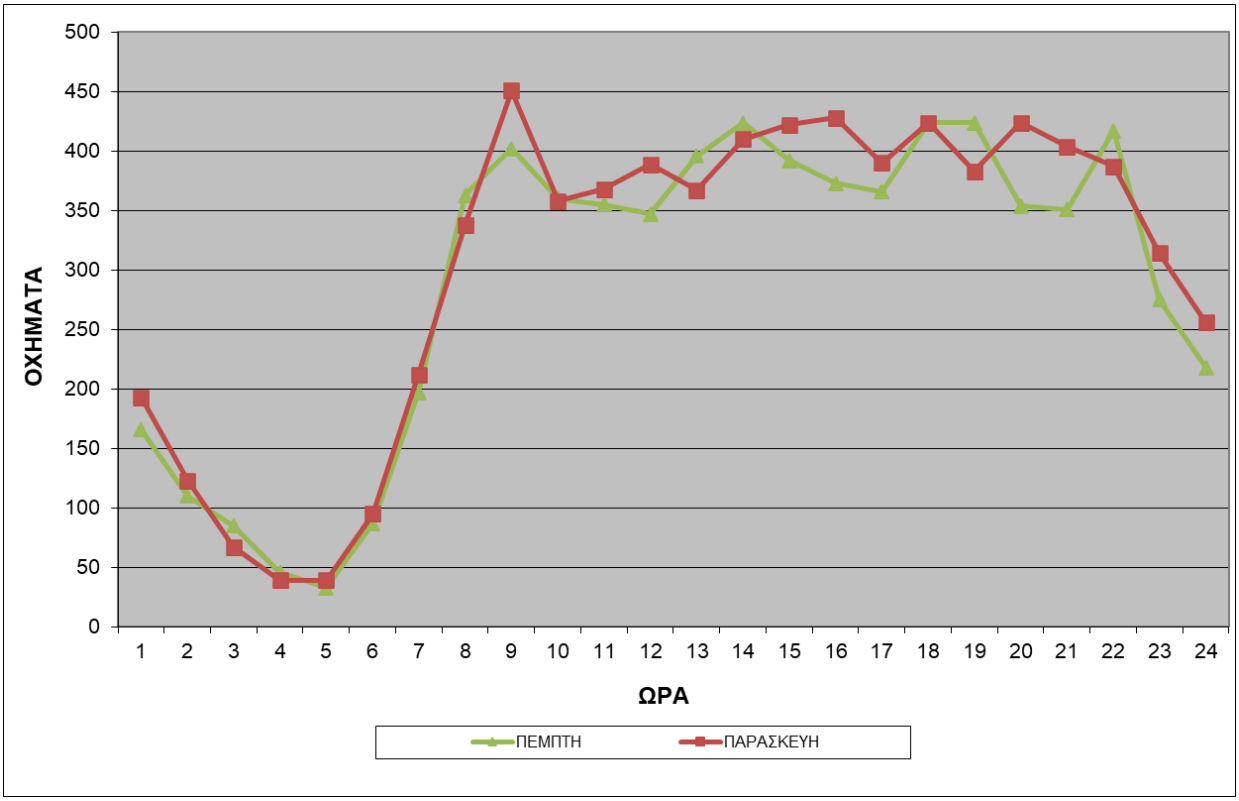
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-08**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-34
ΟΔΟΣ:	Μεγ. Αλεξάνδρου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Αχιλλέως και Αγ. Αθανασίου		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67617991	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,92332566
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-08 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

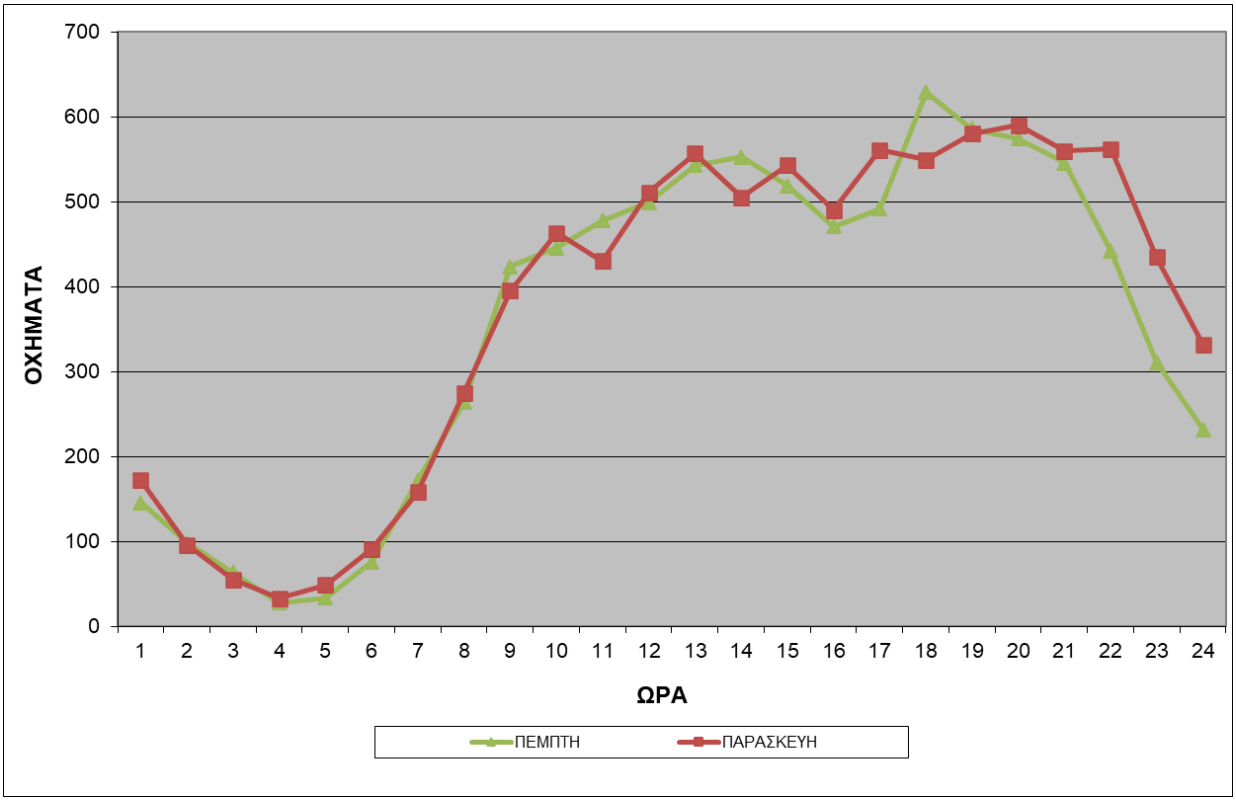
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





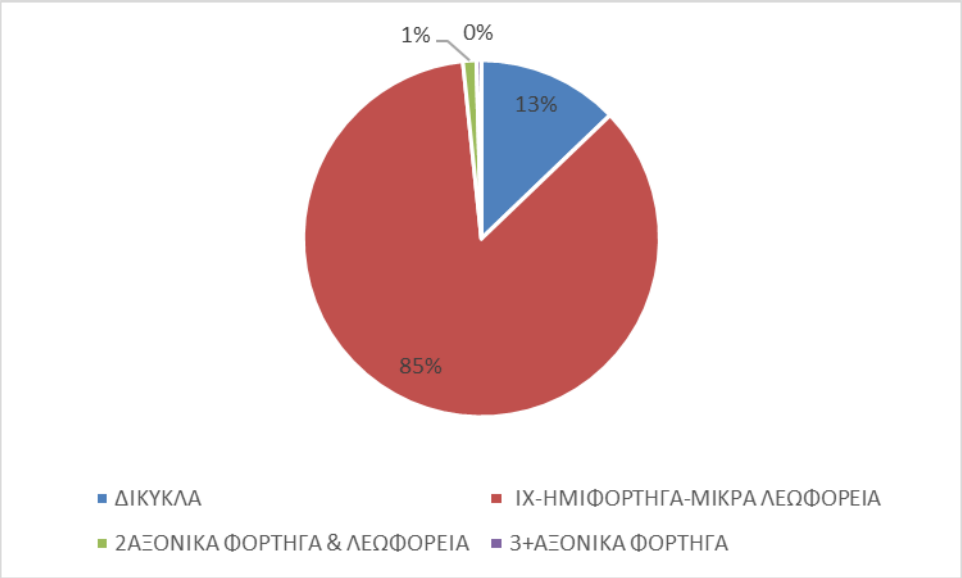
Σχήμα 4.70: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό 28ης Οκτωβρίου (Δύση)



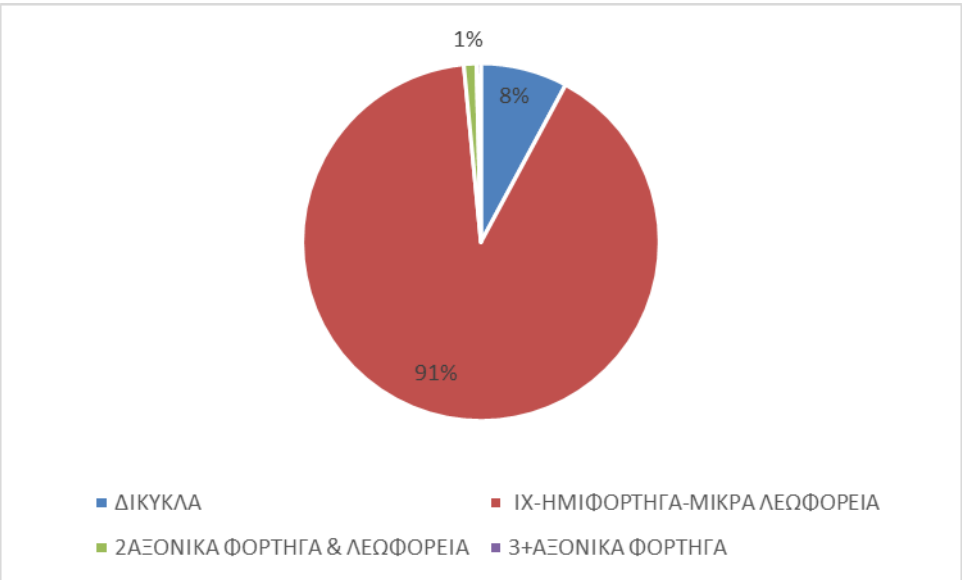
Σχήμα 4.71: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Ανατολή)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου προς την οδό 28ης Οκτωβρίου είναι 7.123, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 08:00 – 09:00 με 427 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς την οδό Καραολή & Δημητρίου ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 8.810 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 17:00 – 18:00 με 589 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.72: Δ08 Κατανομή οχημάτων προς οδό 28ης Οκτωβρίου (Δύση)



Σχήμα 4.73: Δ08 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Ανατολή)

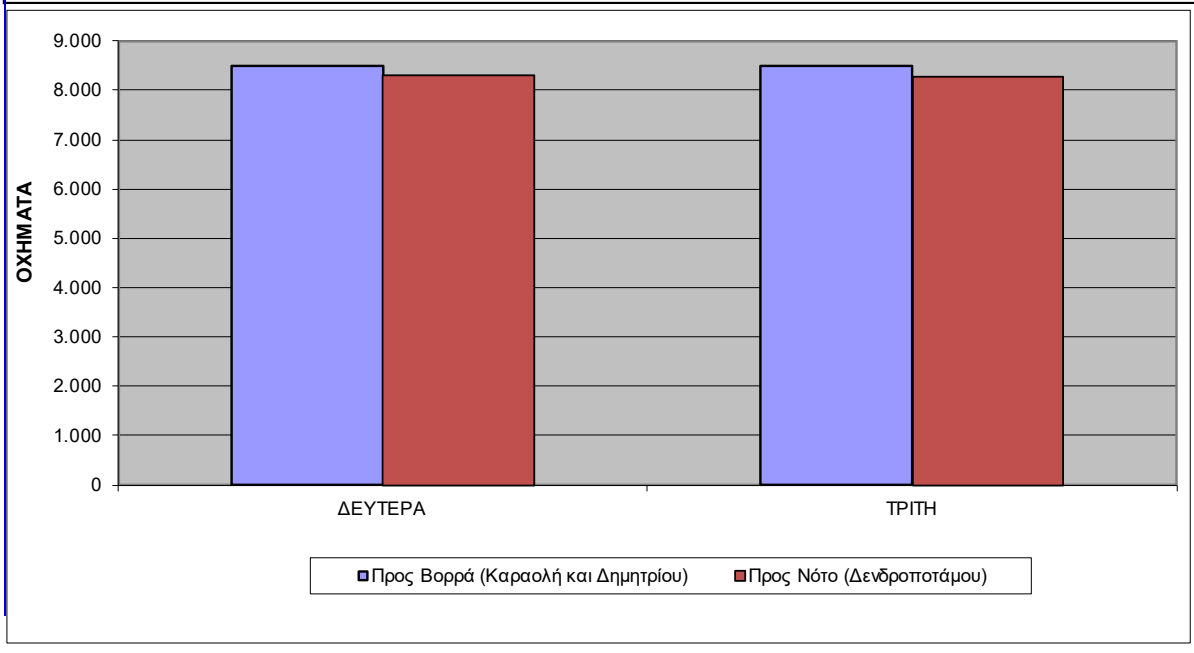
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου, η συντριπτική πλειοψηφία των οχημάτων είναι Ι.Χ. (91% προς Καραολή Δημητρίου και 85% προς 28ης Οκτωβρίου). Τα δίκυκλα αποτελούν την αμέσως επόμενη κατηγορία με 13% στο ρεύμα προς Δύση και 8% προς Ανατολή, ενώ πολύ μικρή συμμετοχή που ανέρχεται στο 1% έχουν τα βαρέα οχήματα.

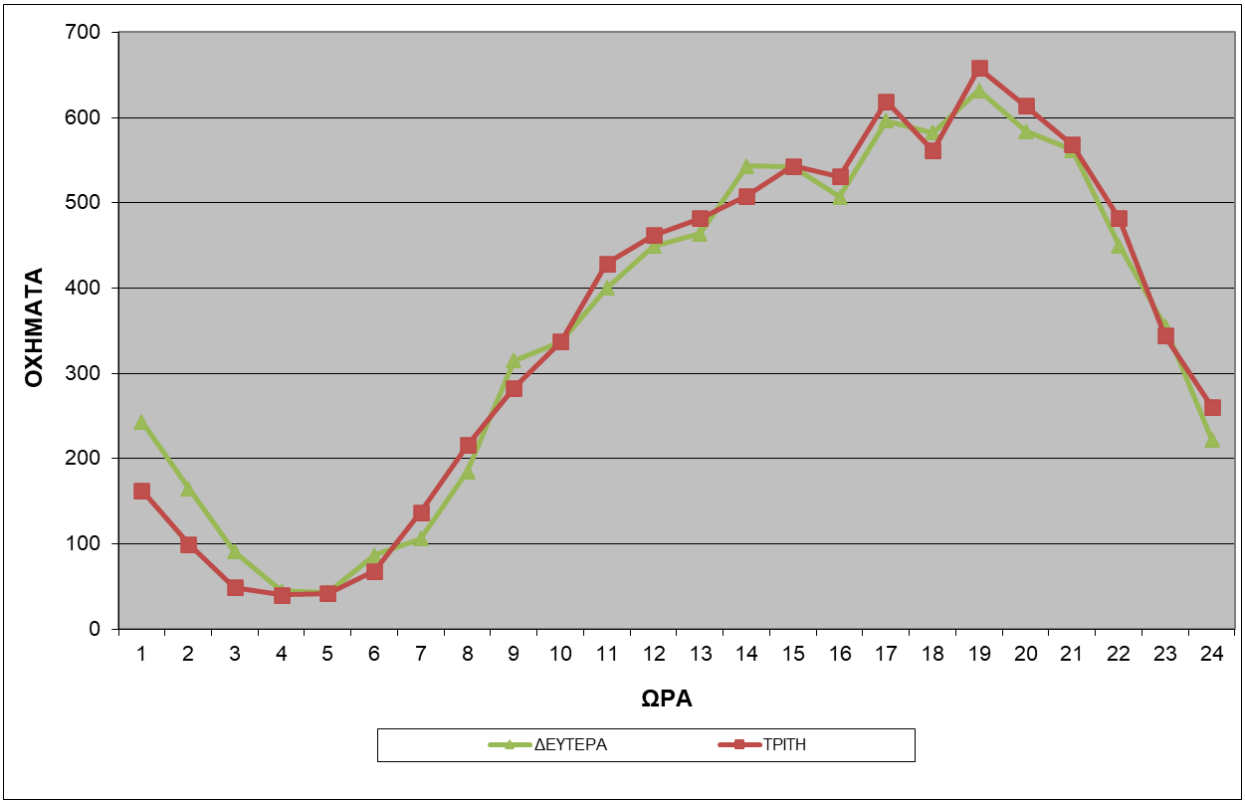
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-09**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-46
ΟΔΟΣ:	Αριστοτέλους		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Απόλλωνος		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67393461	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,90459609
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-09 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

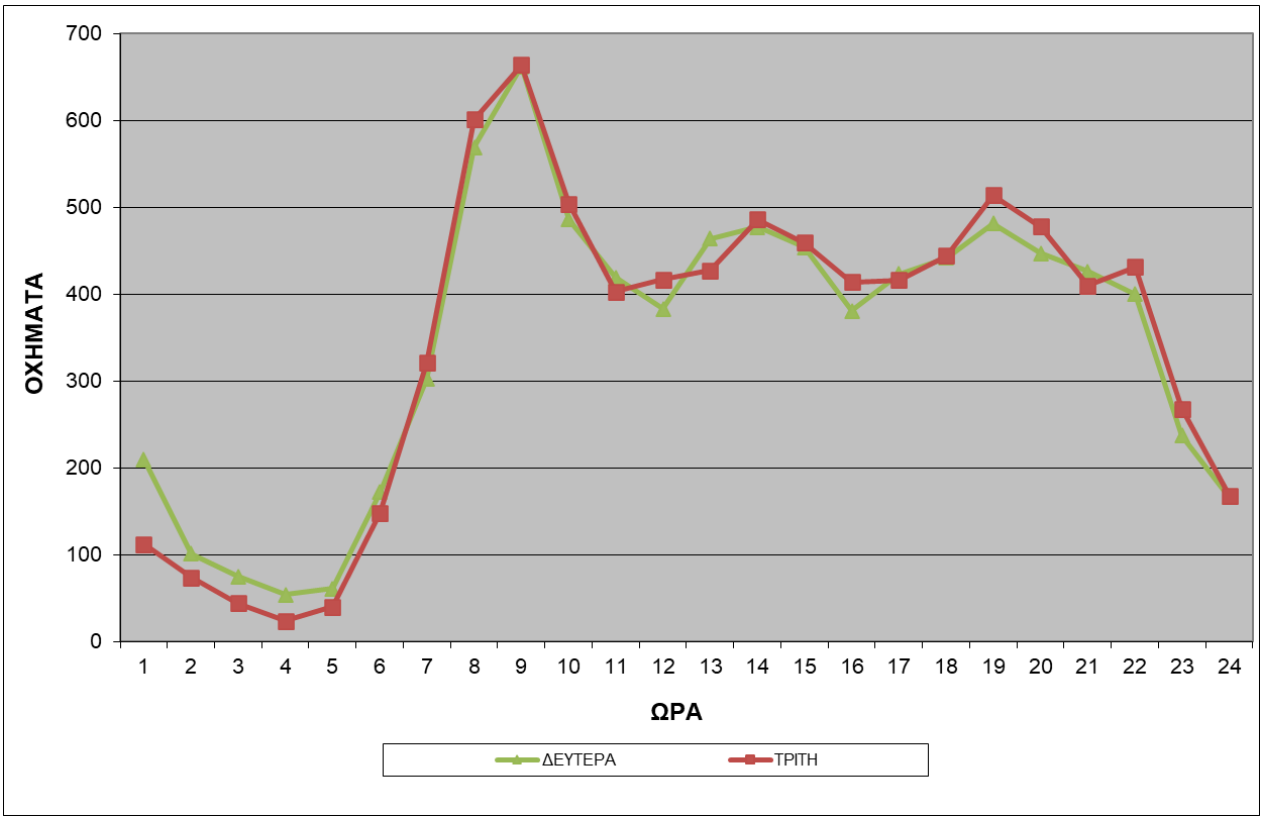
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





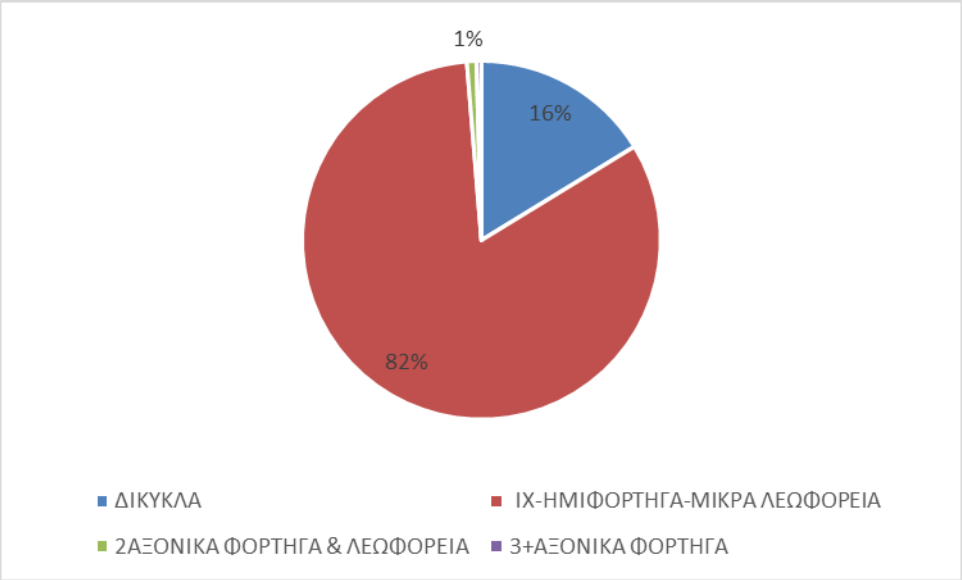
Σχήμα 4.74: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 9 προς οδό Καραολή Δημητρίου (Βορρά)



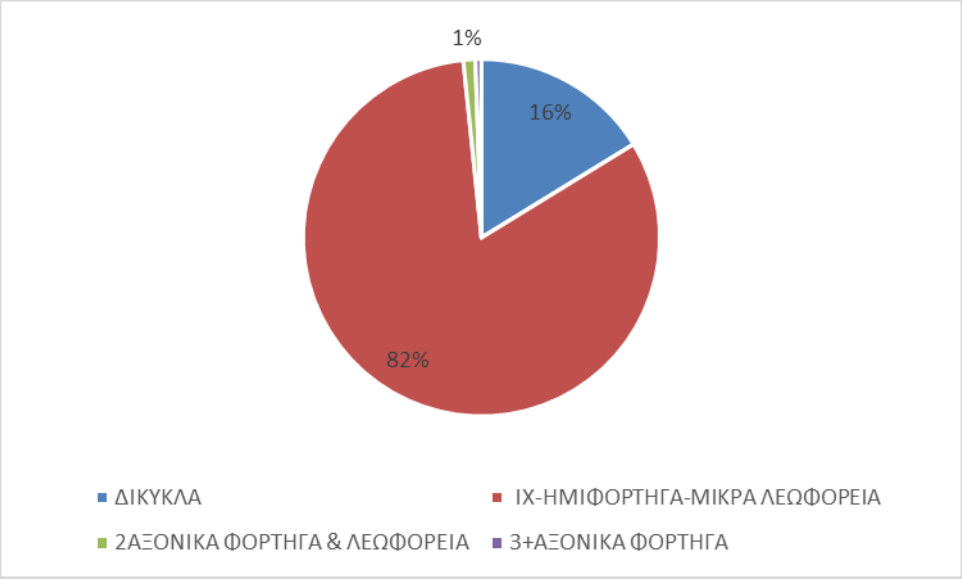
Σχήμα 4.75: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 8 προς οδό Δενδροποτάμου (Νότο)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Αριστοτέλους προς την οδό Καραολή & Δημητρίου είναι 8.501, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 18:00 – 19:00 με 645 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς την οδό Αριστοτέλους ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 8.280 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 08:00 – 08:00 με 663 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.76: Δ09 Κατανομή οχημάτων προς οδό Καραολή Δημητρίου (Βορρά)



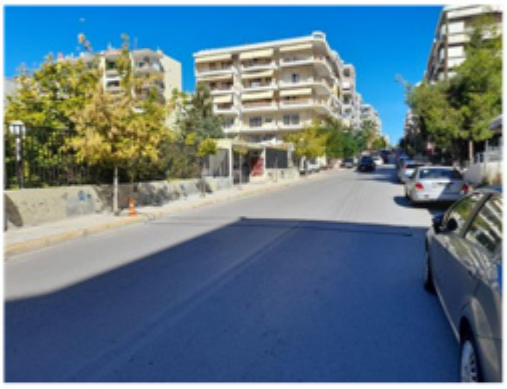
Σχήμα 4.77: Δ09 Κατανομή οχημάτων προς οδό Δενδροποτάμου (Νότο)

Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Αριστοτέλους, το 82% των οχημάτων είναι Ι.Χ. και για τις δύο κατευθύνσεις, ενώ τα δίκυκλα αποτελούν το 16% της κυκλοφορίας. Τέλος τα βαρέα αντιπροσωπεύουν το 1% της κυκλοφορίας.

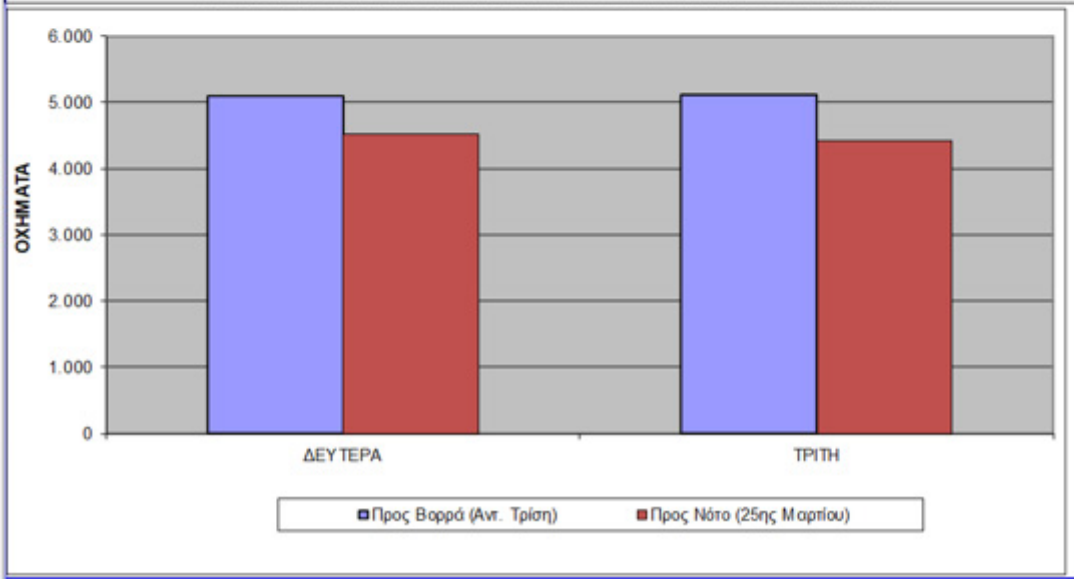
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

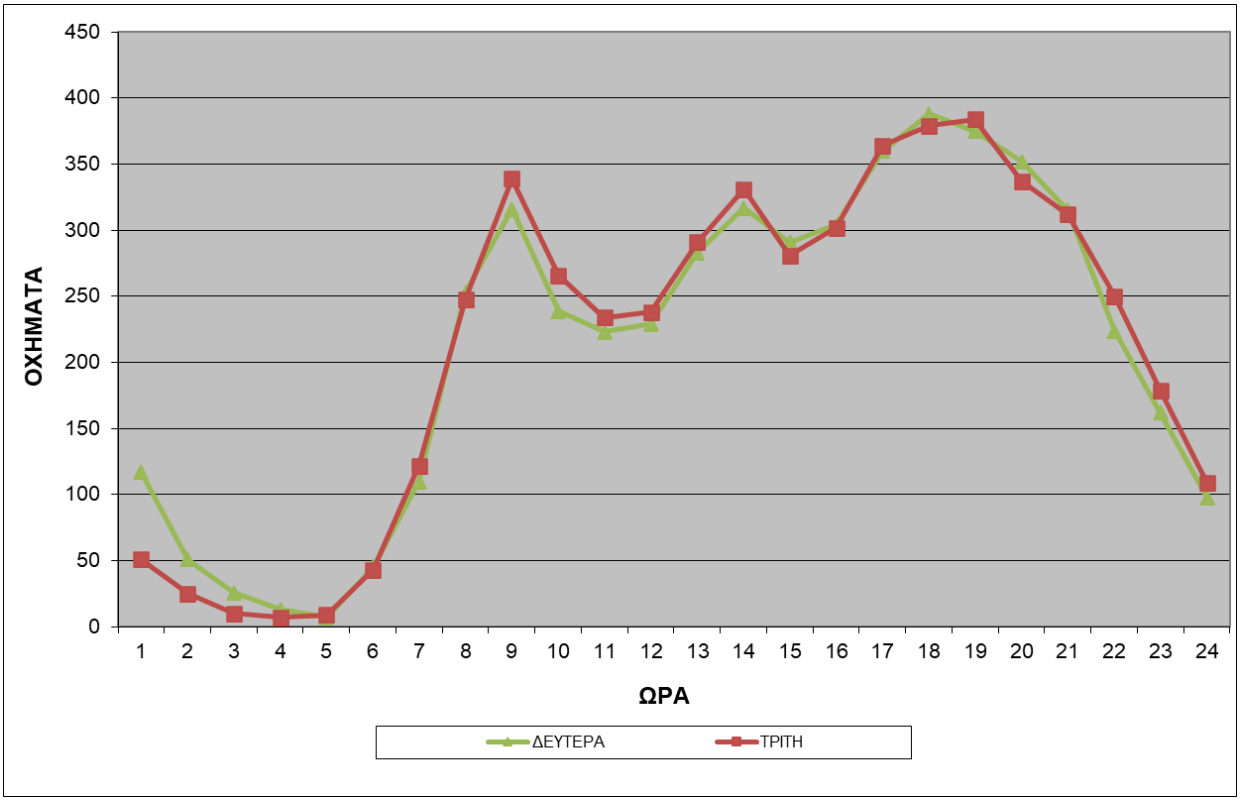
ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-10**		ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-20
ΟΔΟΣ:	Εθνικής Αντιστάσεως			
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Γρ. Λαμπράκη και Ηλέκτρας Αποστόλου			
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,68203581	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:		22,90609031
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-10 Google Maps			
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή:	3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

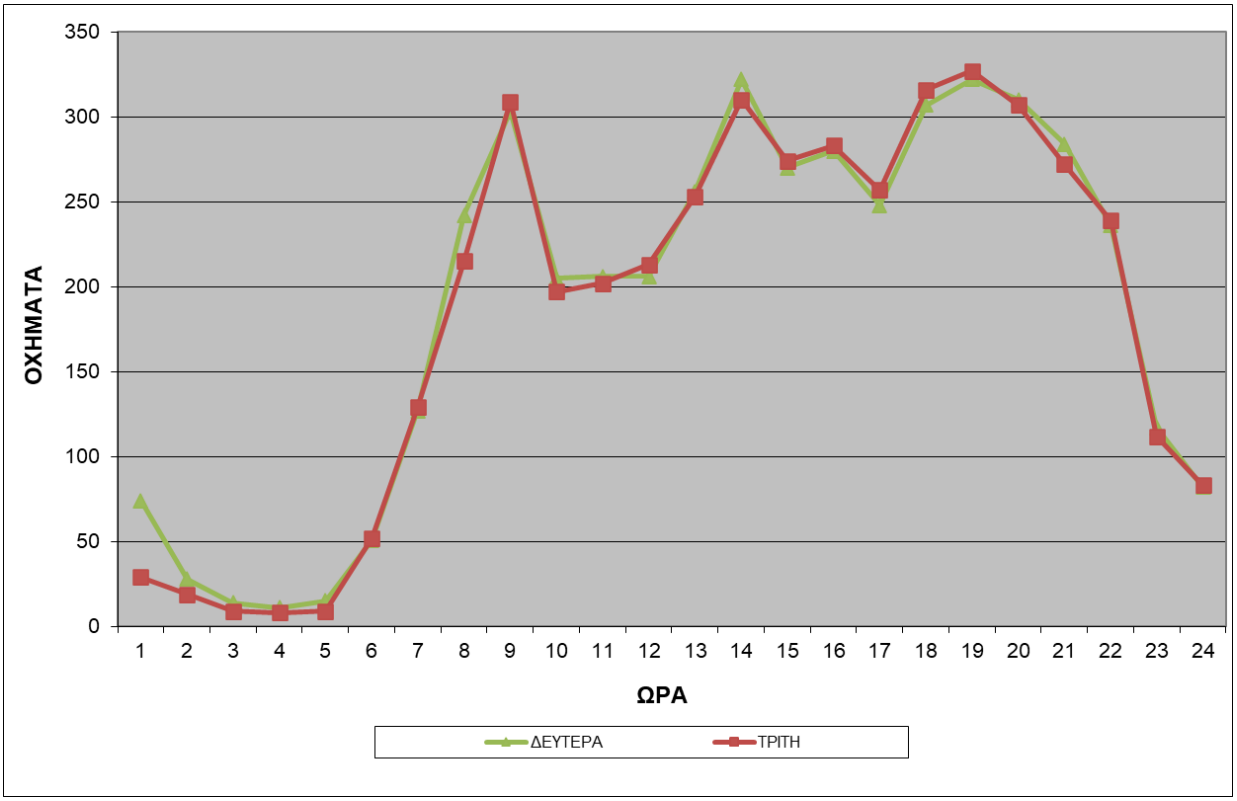


ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





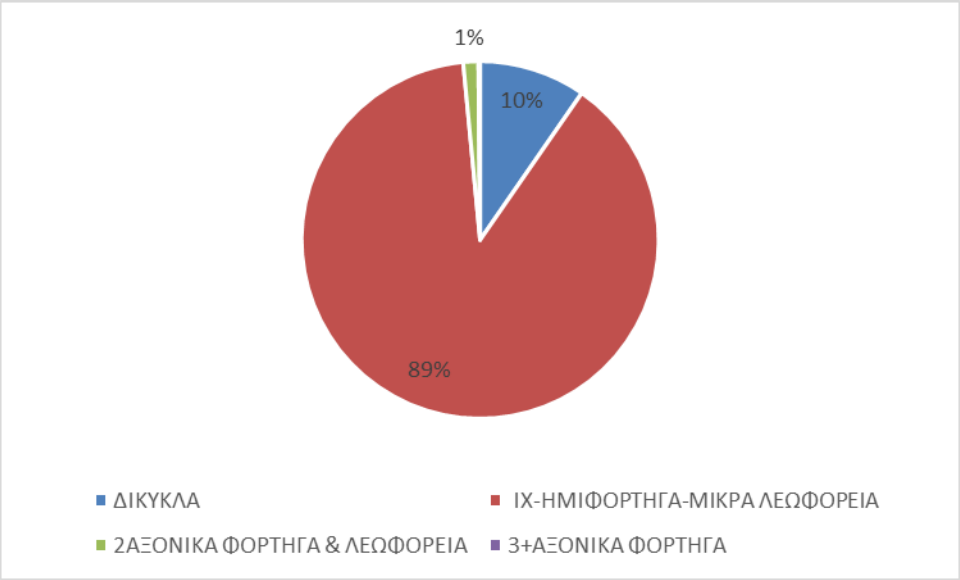
Σχήμα 4.78: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 10 προς οδό Αντ. Τρίτση (Βορρά)



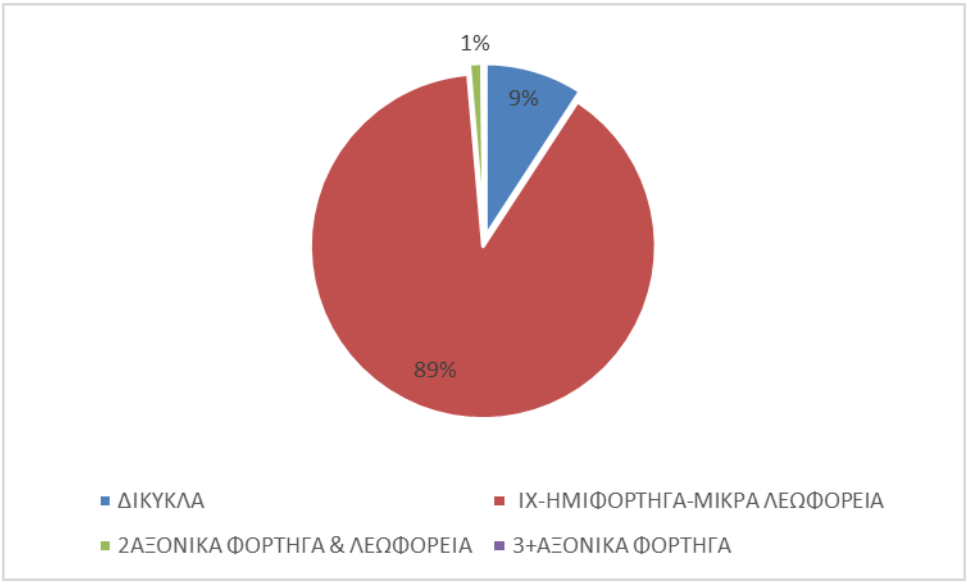
Σχήμα 4.79: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 10 προς οδό 25ης Μαρτίου (Νότο)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Εθν. Αντίστασης προς την οδό Αντ. Τρίτση είναι 5.105, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 384 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς την 25ης Μαρτίου ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 4.470 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 19:00 – 20:00 με 309 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.80: Δ10 Κατανομή οχημάτων προς οδό Αντ. Τρίτση (Βορρά)



Σχήμα 4.81: Δ10 Κατανομή οχημάτων προς οδό 25ης Μαρτίου (Νότο)

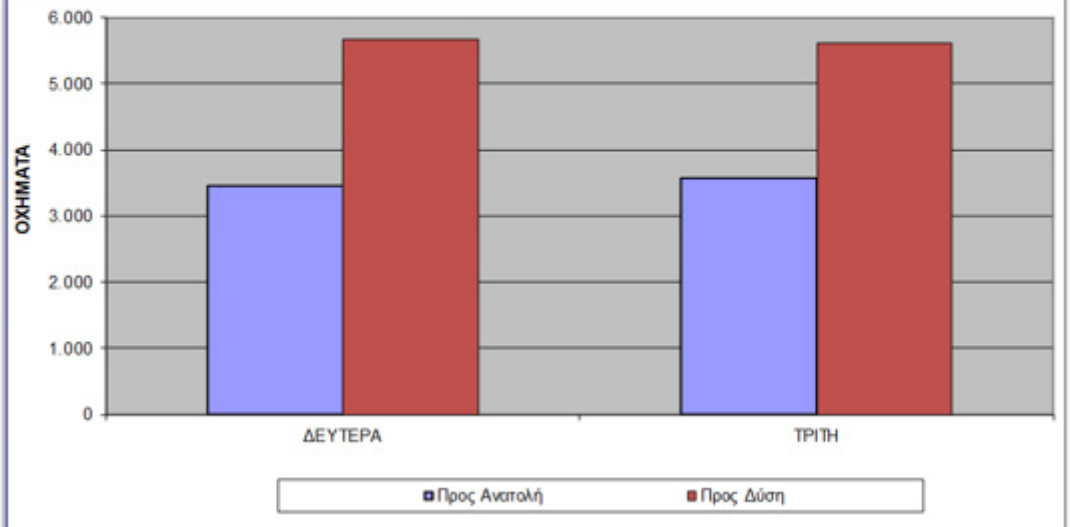
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Εθν. Αντίστασης, το 89% των οχημάτων είναι Ι.Χ. και για τις δύο κατευθύνσεις, ενώ τα δίκυκλα αποτελούν το 9-10% της κυκλοφορίας. Τα βαρέα αντιπροσωπεύουν μόλις το 1% της κυκλοφορίας.

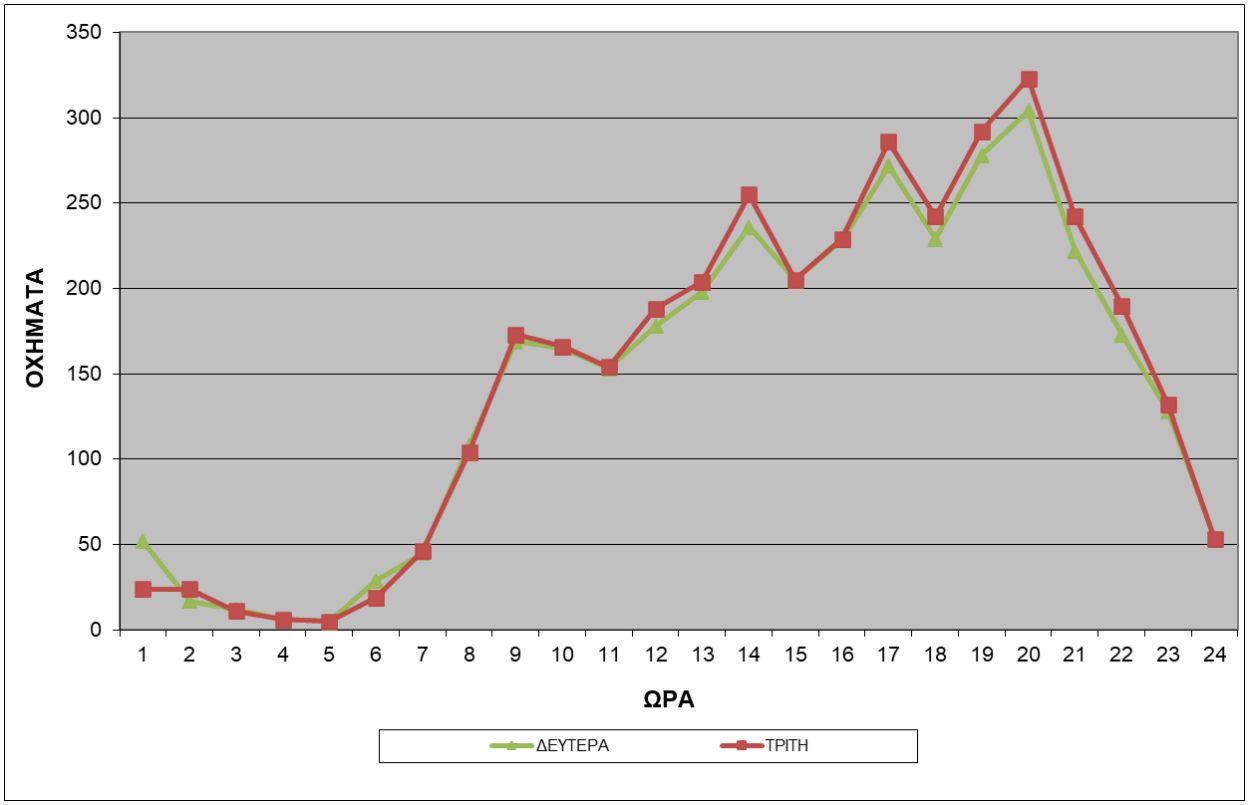
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-11**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-27
ΟΔΟΣ:	Αντώνη Τρίτση		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Ολυμπιάδος και Μακεδονομάχων		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67455076	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,90607365
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-11 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

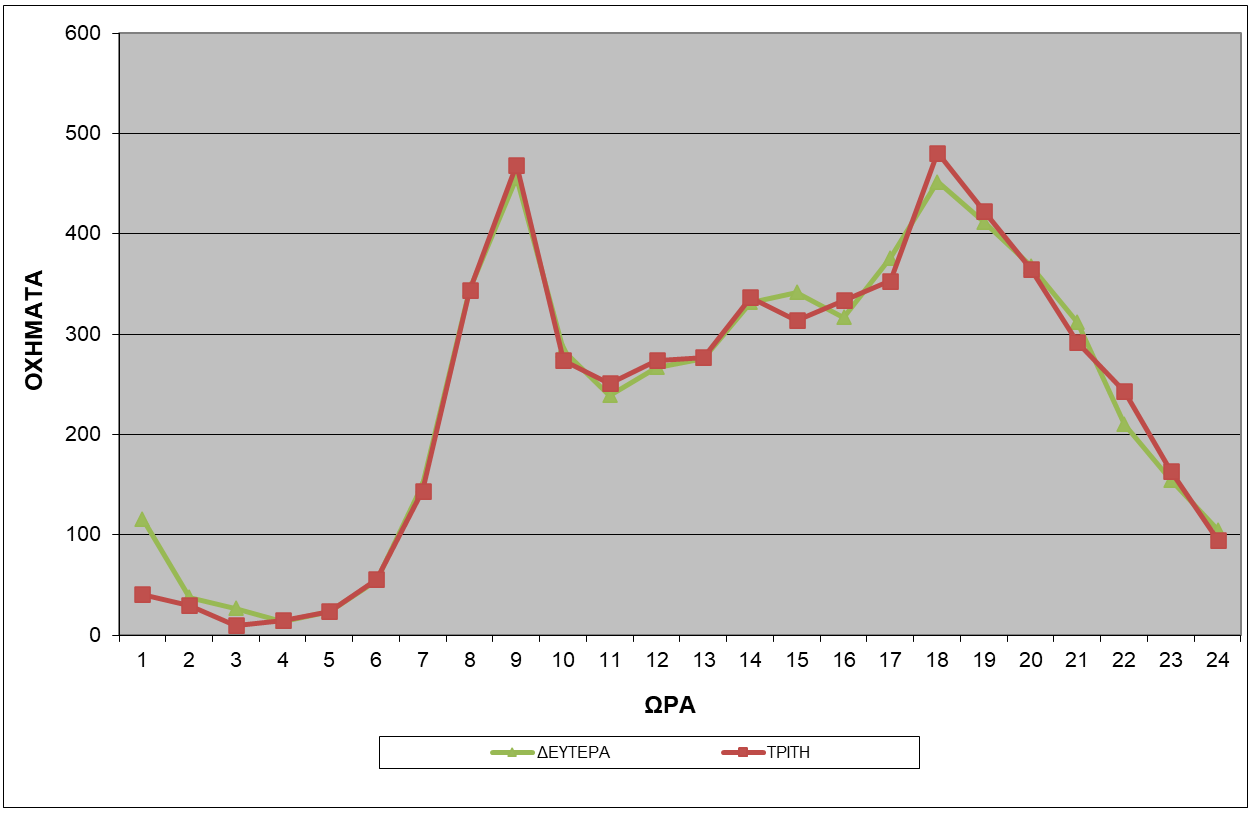
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





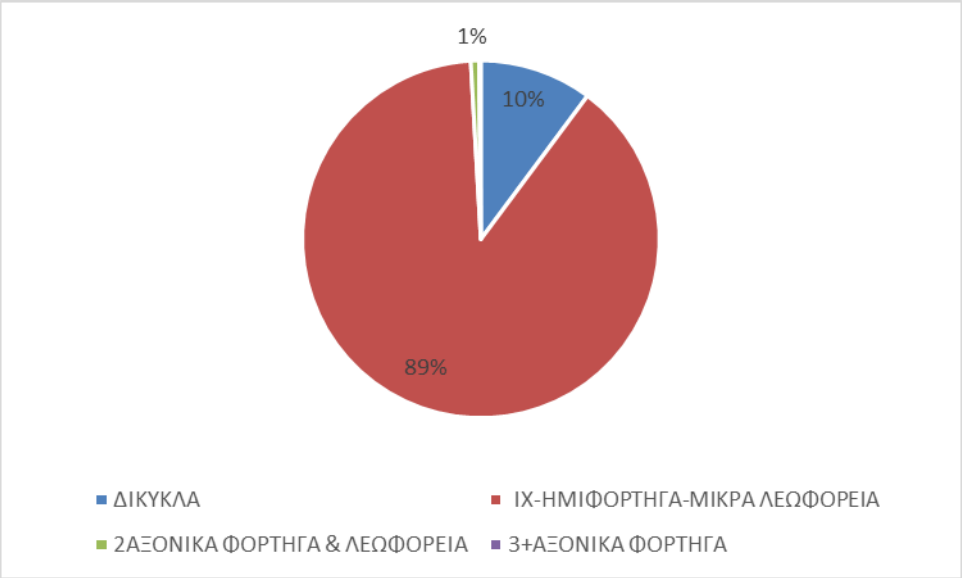
Σχήμα 4.82: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 11 προς ανατολικά



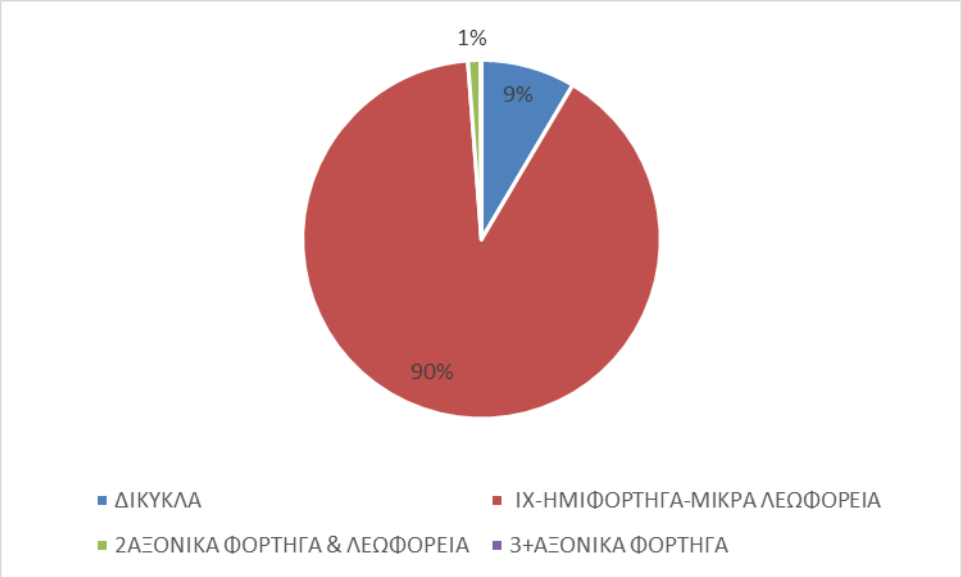
Σχήμα 4.83: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 11 προς δυτικά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Αντώνη Τρίτση με κατεύθυνση προς ανατολικά είναι 3.520, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 19:00 – 20:00 με 314 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς δυτικά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 5.641 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 17:00 – 18:00 με 467 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.84: Δ11 Κατανομή οχημάτων προς ανατολικά



Σχήμα 4.85: Δ11 Κατανομή οχημάτων προς δυτικά

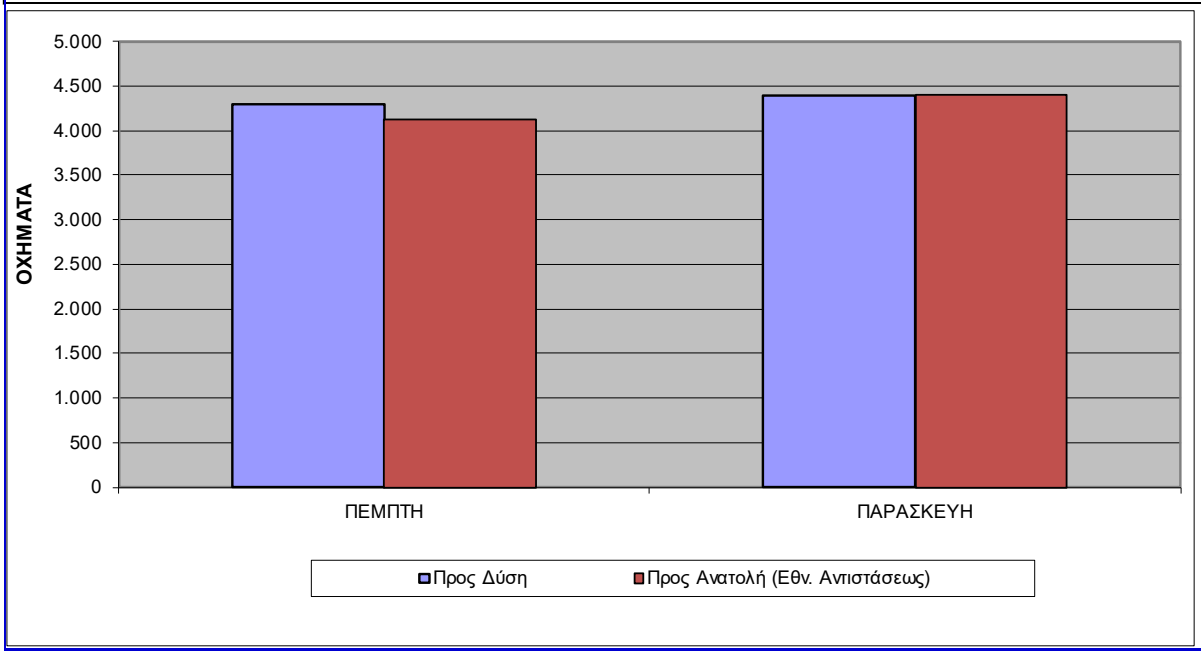
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Αντώνη Τρίτση 9/10 οχήματα είναι Ι.Χ. και στις δύο κατευθύνσεις, ενώ τα δίκυκλα αντιπροσωπεύουν το 9-10% της κυκλοφορίας. Τα βαρέα αποτελούν περίπου το 1% της κυκλοφορίας.

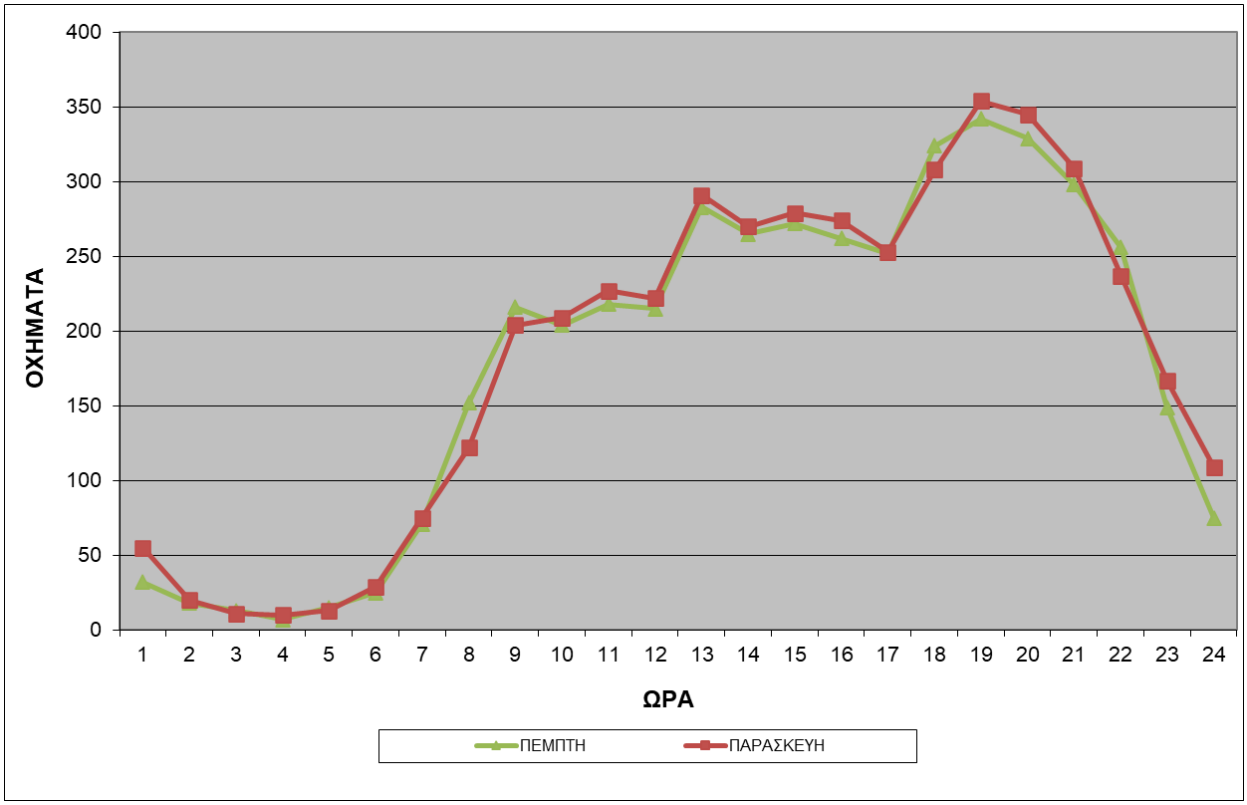
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-12**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-20
ΟΔΟΣ:	25ης Μαρτίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Ιοκάστης και Καζαντζάκη		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,67974946	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,92509284
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-12 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

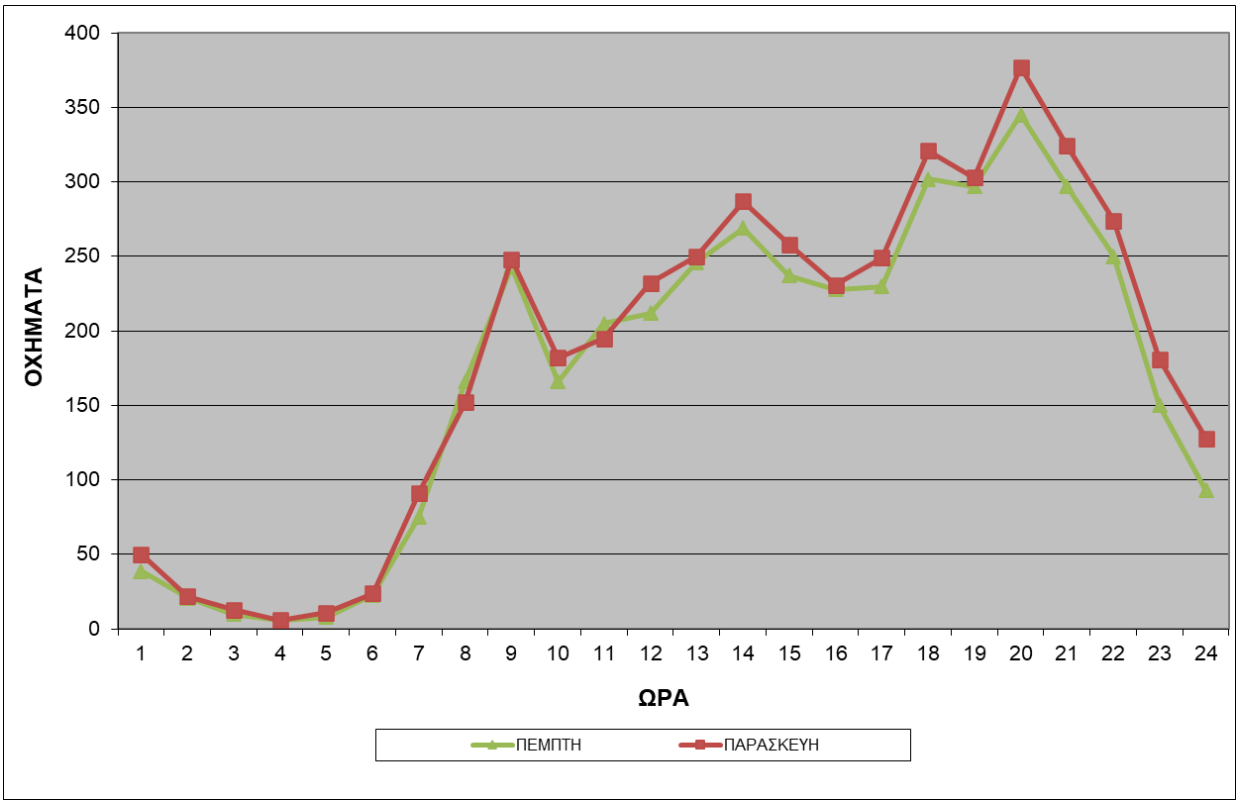
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





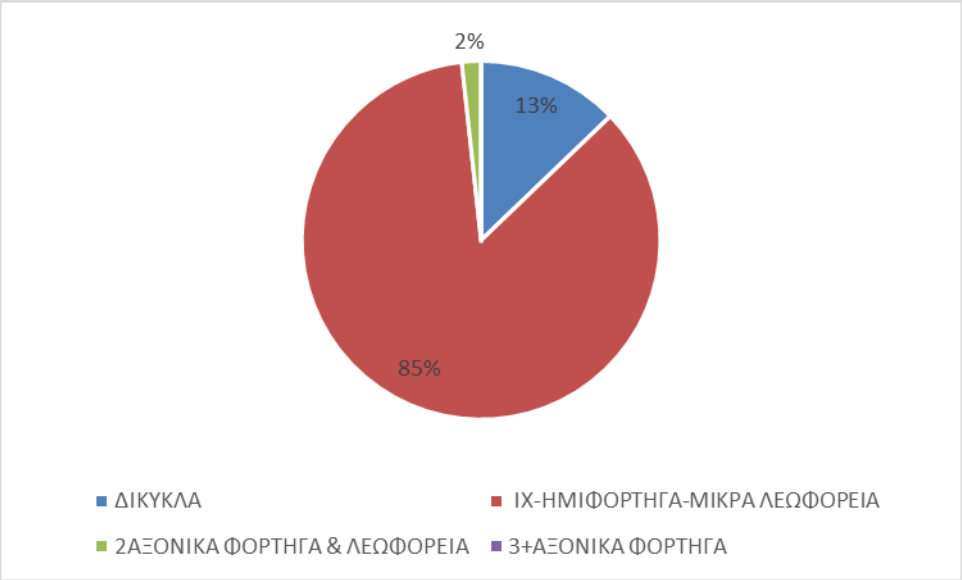
Σχήμα 4.86: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 12 προς δυτικά



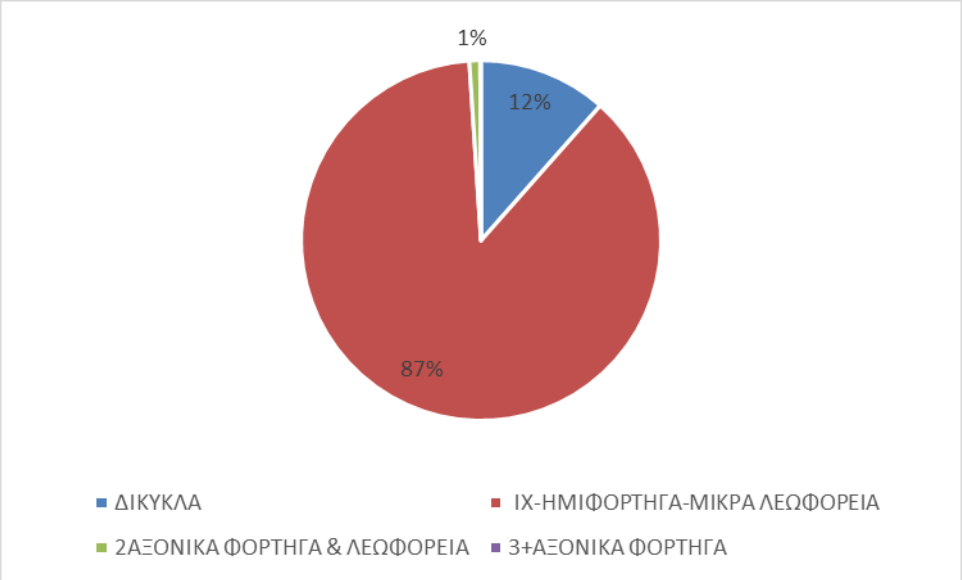
Σχήμα 4.87: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 12 προς ανατολικά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό 25ης Μαρτίου με κατεύθυνση προς δυτικά είναι 4.343, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 18:00 – 19:00 με 348 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς ανατολικά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 4.264 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 19:00 – 20:00 με 361 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.88: Δ12 Κατανομή οχημάτων προς δυτικά



Σχήμα 4.89: Δ12 Κατανομή οχημάτων προς ανατολικά

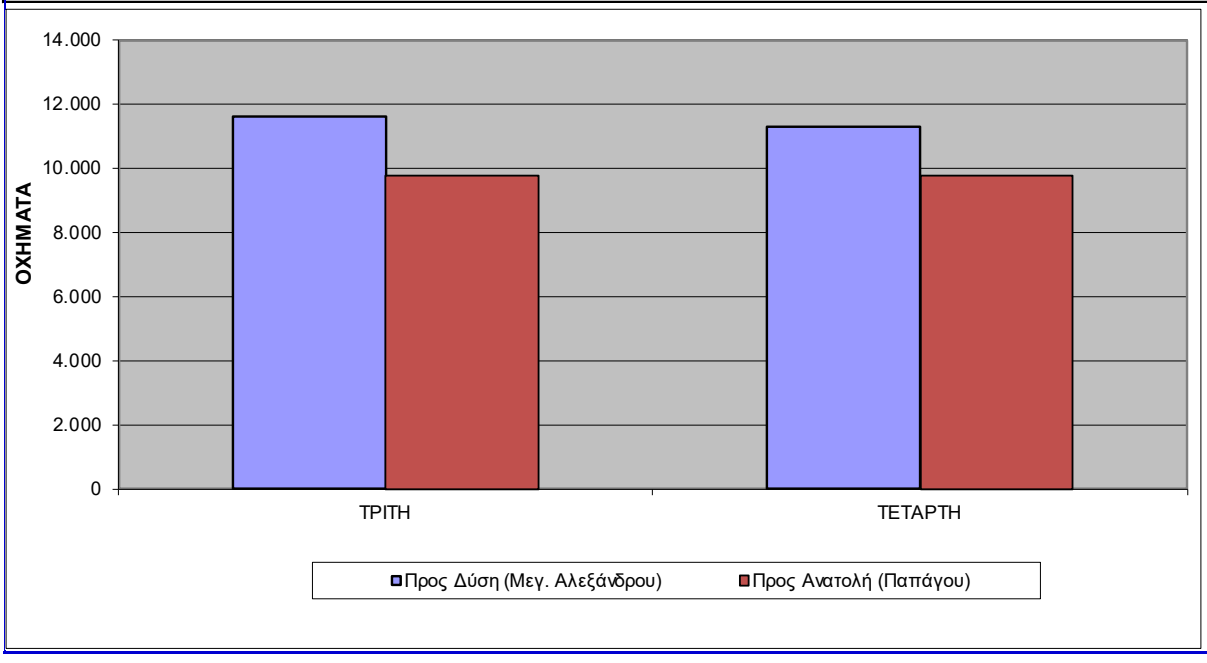
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού 25ης Μαρτίου το 85% των οχημάτων με κατεύθυνση προς δυτικά και το 87% με κατεύθυνση προς τα ανατολικά είναι Ι.Χ., ενώ τα δίκυκλα αντιπροσωπεύουν το 12-13% της κυκλοφορίας. Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, προς τα δυτικά αποτελούν περίπου το 2% της κυκλοφορίας, ενώ προς τα ανατολικά το 1%.

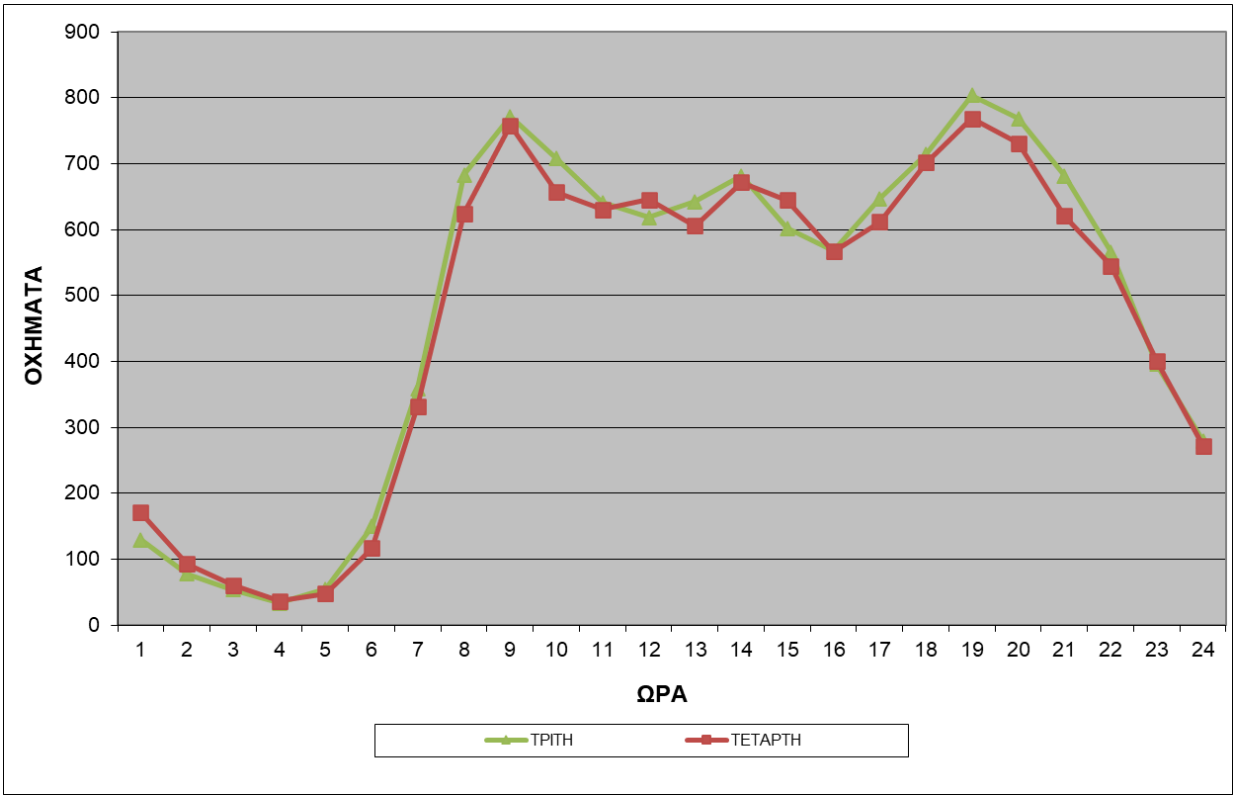
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-13**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-23
ΟΔΟΣ:	Καραολή και Δημητρίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Ιωνίας και Κουντουριώτου		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66539374	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,90696903
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-13 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 4/10/2022	Τέλος:	5/10/2022

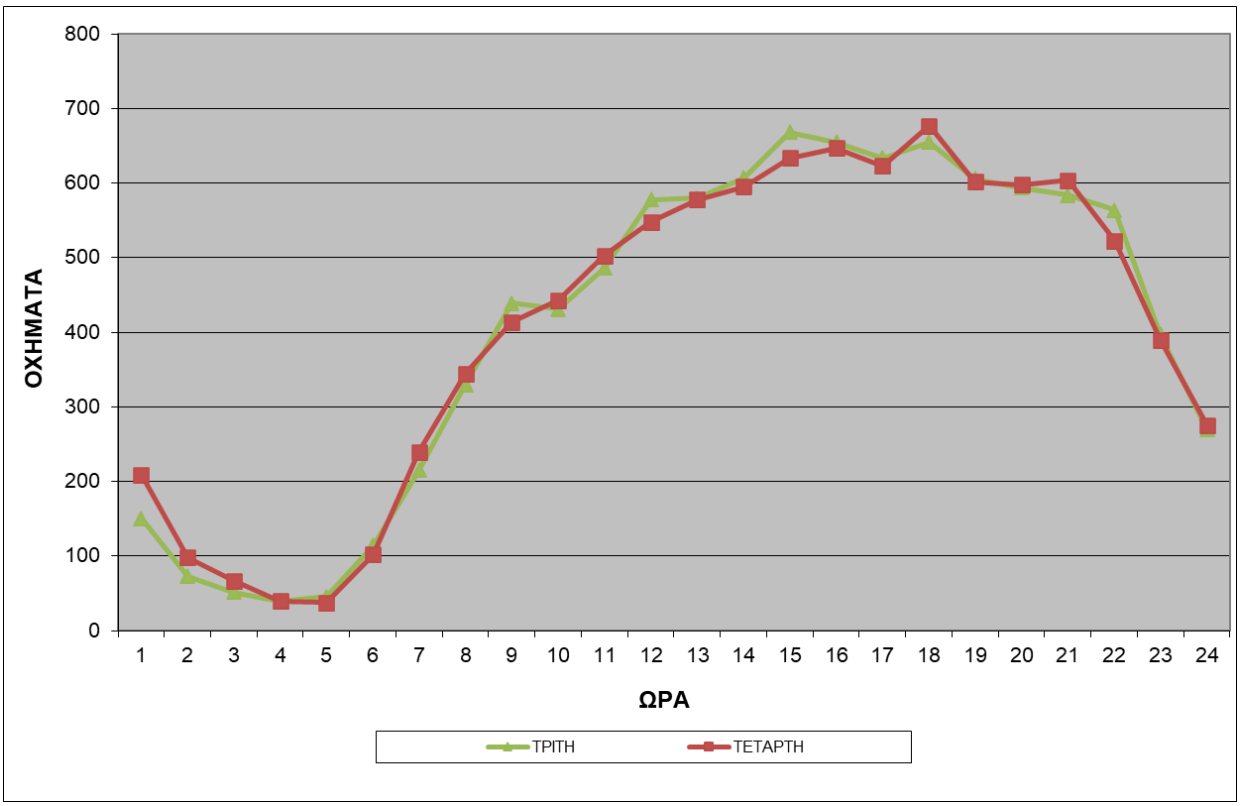
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





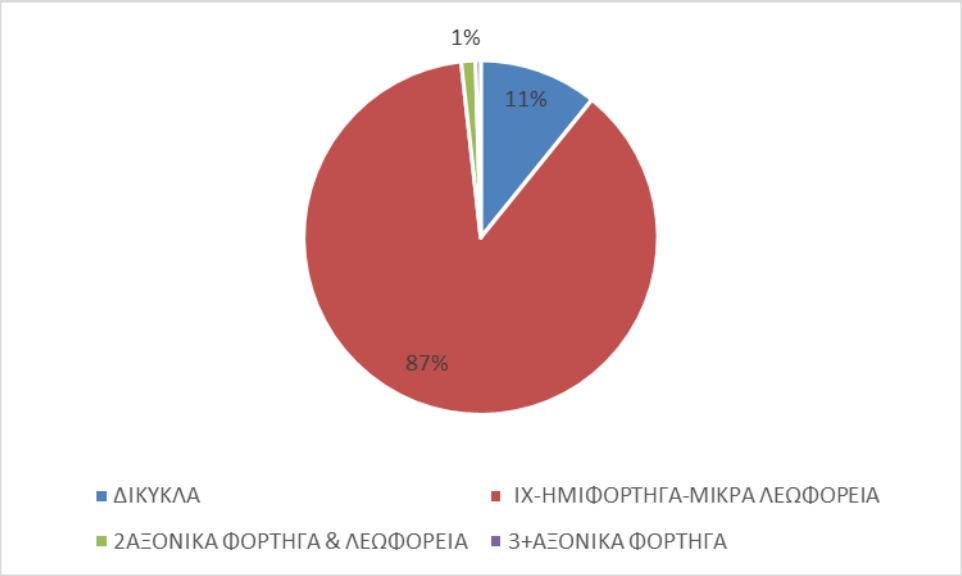
Σχήμα 4.90: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 13 προς οδό Μεγ. Αλεξάνδρου (δυτικά)



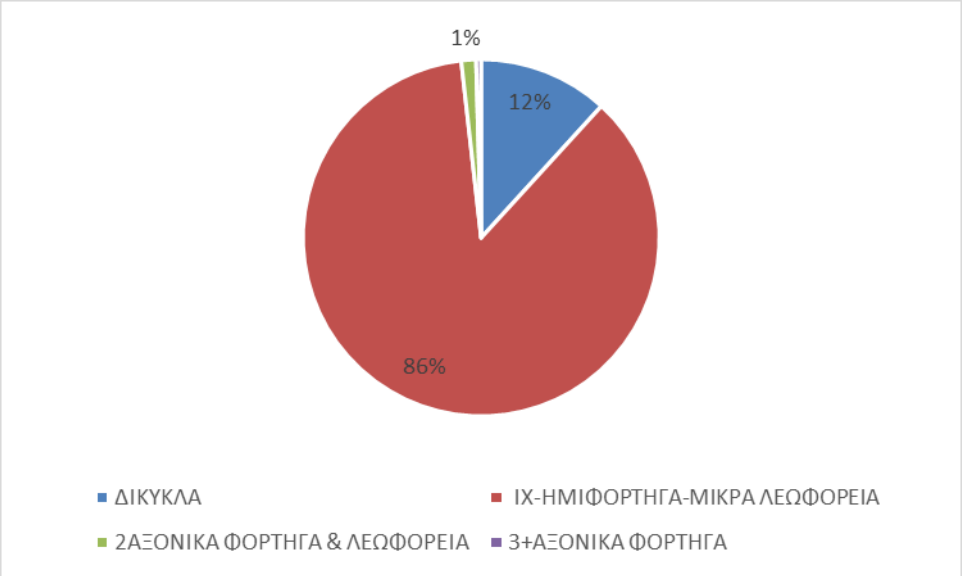
Σχήμα 4.91: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 13 προς οδό Παπάγου (ανατολικά)

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Καραολή Δημητρίου με κατεύθυνση προς δυτικά είναι 11.478, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 18:00 – 19:00 με 787 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς ανατολικά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 9.781 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 17:00 – 18:00 με 666 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.92: Δ13 Κατανομή οχημάτων προς οδό Μεγ. Αλεξάνδρου (δυτικά)



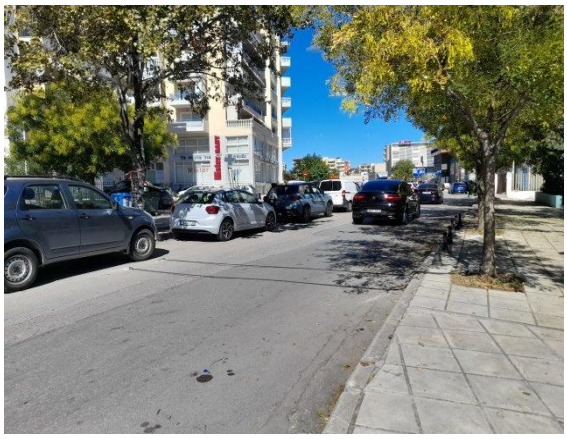
Σχήμα 4.93: Δ13 Κατανομή οχημάτων προς οδό Παπάγου (ανατολικά)

Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Καραολή Δημητρίου το 86-87%% των οχημάτων είναι Ι.Χ., ενώ τα δίκυκλα αποτελούν το 11-12% της κυκλοφορίας. Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, τόσο προς τα δυτικά όσο και τα ανατολικά αποτελούν περίπου το 1% της κυκλοφορίας.

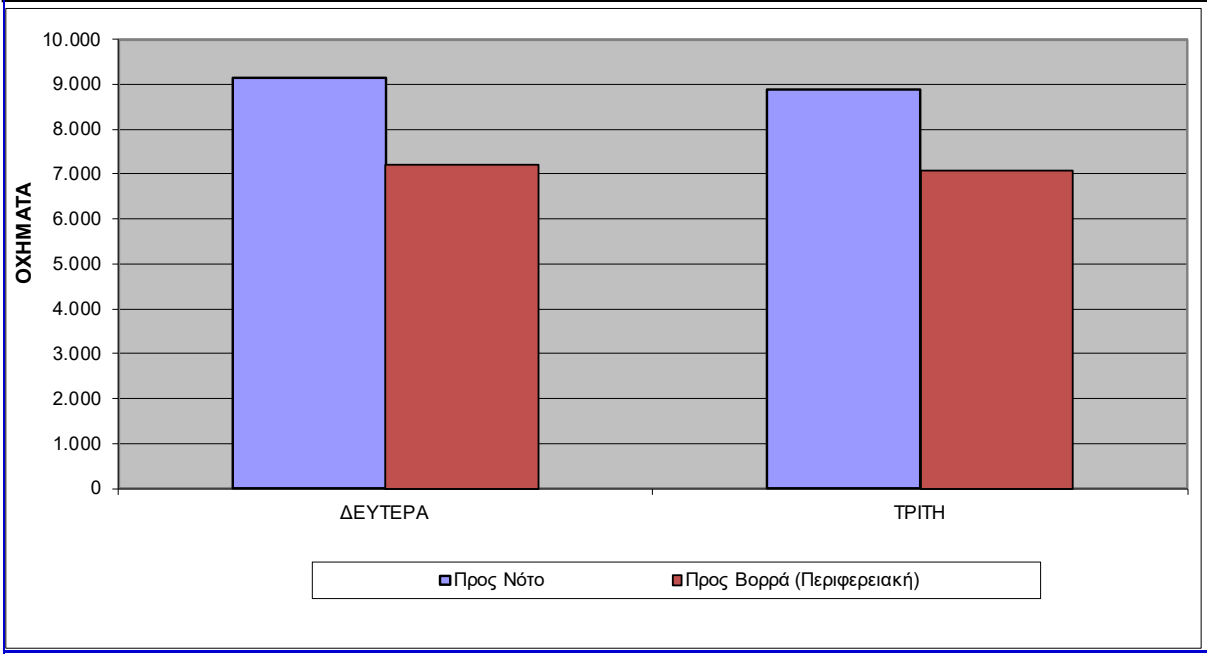
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

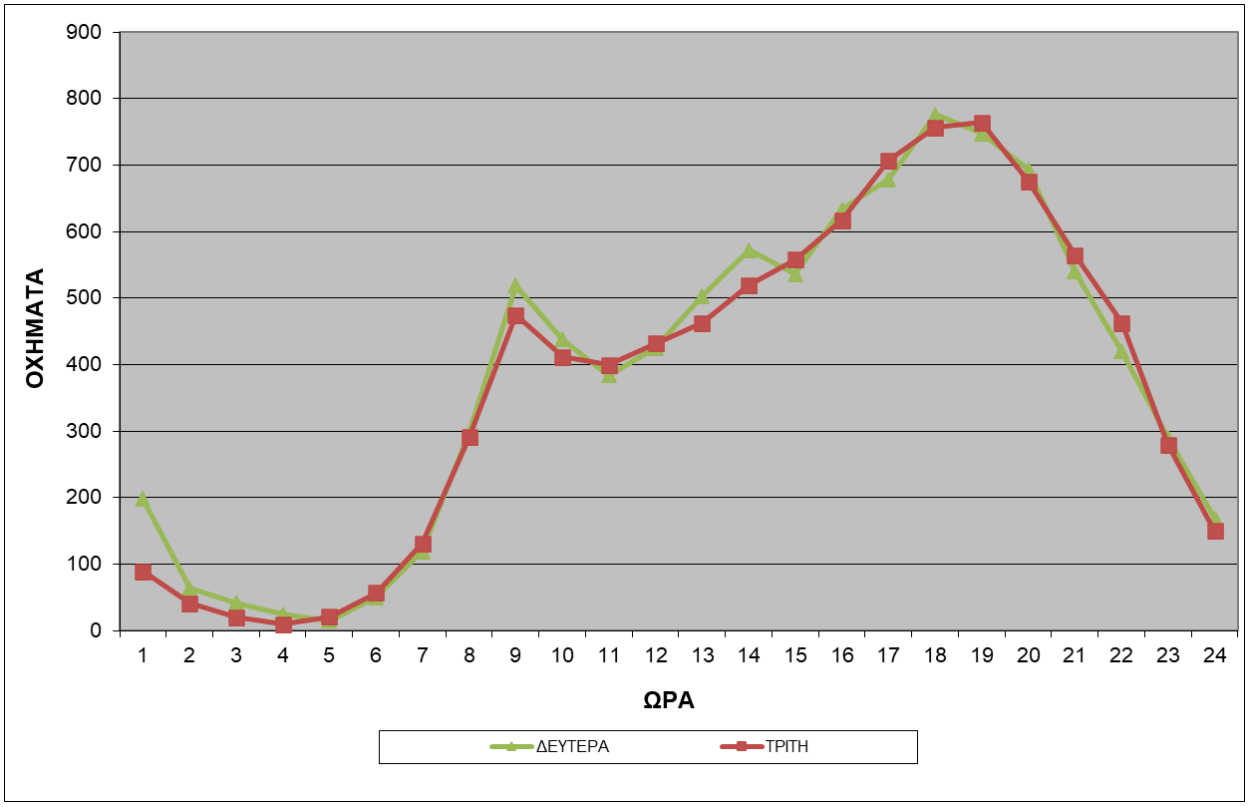
ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-14**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-34, MC-48
ΟΔΟΣ:	Ιθάκης		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Νιόβης και Δελφών		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66391287	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,90713321
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-14 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 3/10/2022	Τέλος:	4/10/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

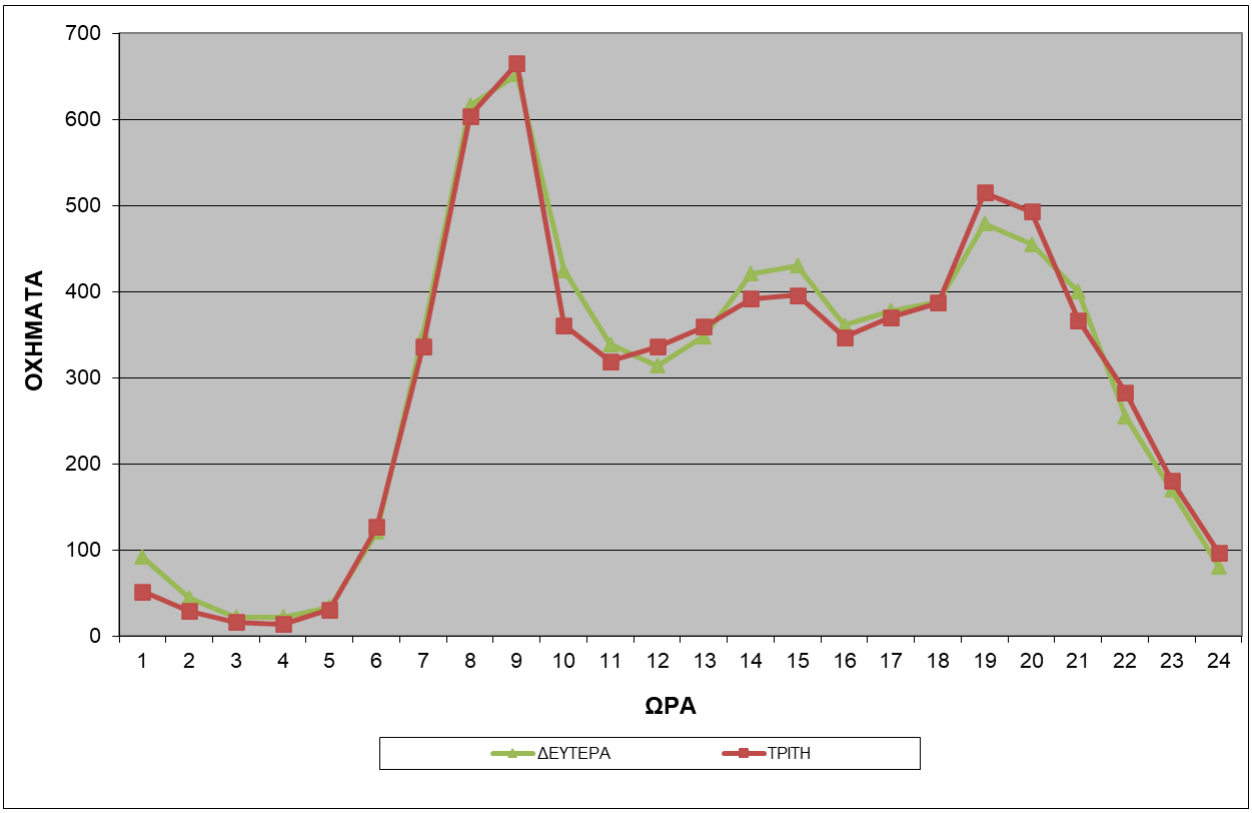


ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





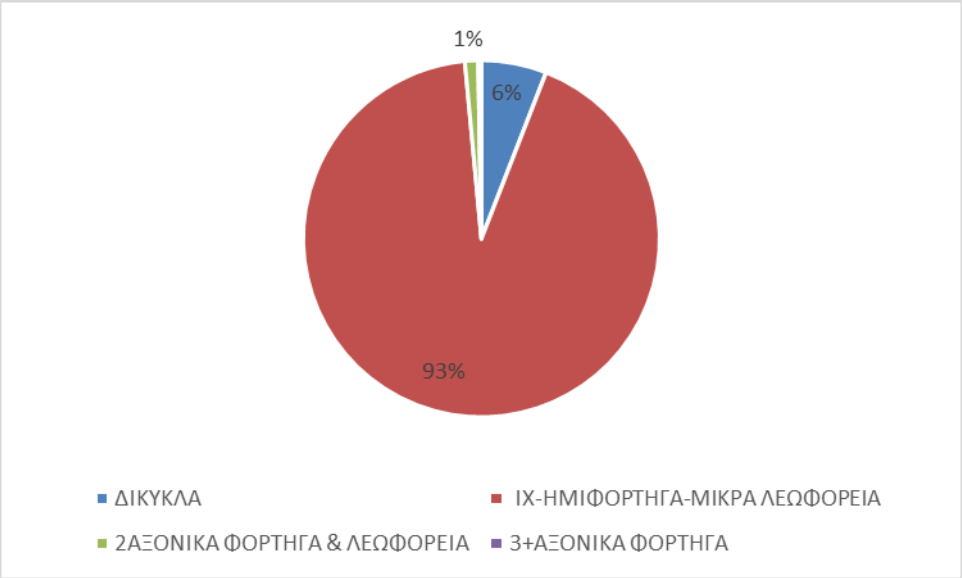
Σχήμα 4.94: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 14 προς νότο



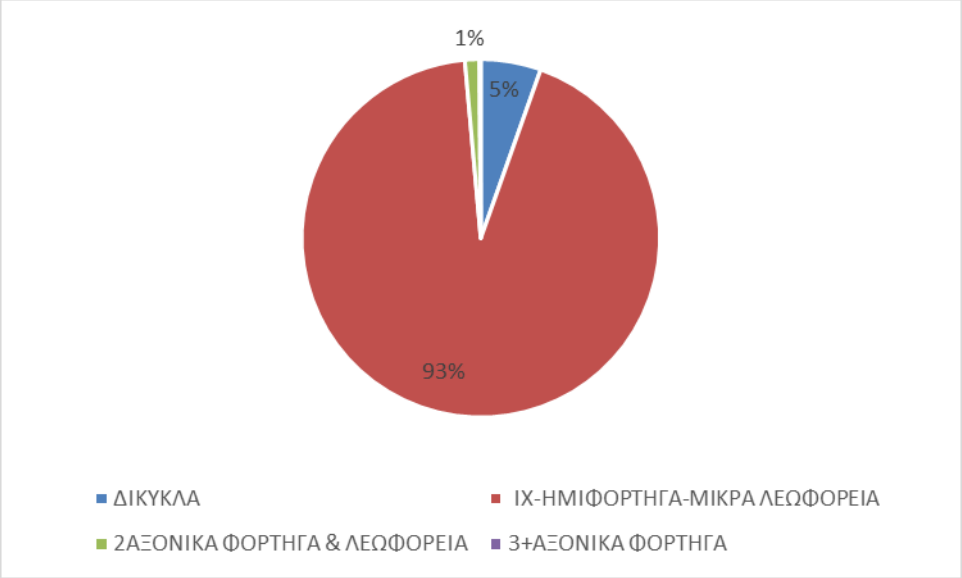
Σχήμα 4.95: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 14 προς βορρά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Ιθάκης με κατεύθυνση προς νότο είναι 9.019, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 767 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς βορρά (περιφερειακή) ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 7.137 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 08:00 – 09:00 με 659 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.96: Δ14 Κατανομή οχημάτων προς νότο



Σχήμα 4.97: Δ14 Κατανομή οχημάτων προς βορρά

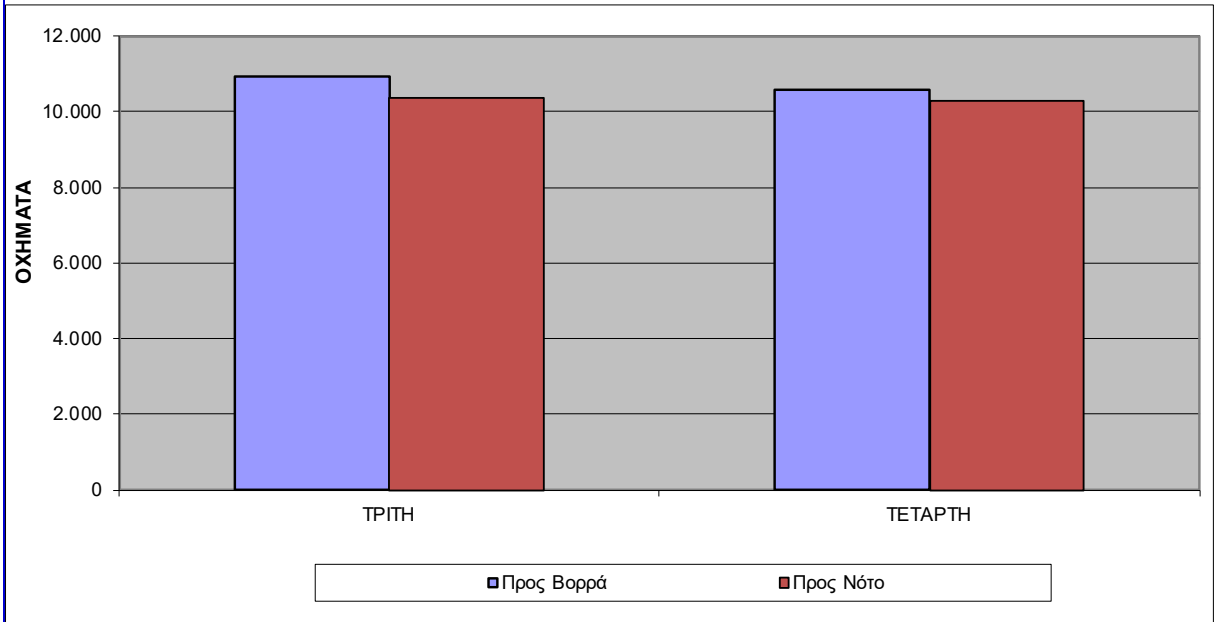
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Ιθάκης πάνω από το 90% των οχημάτων είναι Ι.Χ. και στις δύο κατευθύνσεις, ενώ τα δίκυκλα ανέρχονται στο 5-6%. Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα αποτελούν περίπου το 1% της κυκλοφορίας.

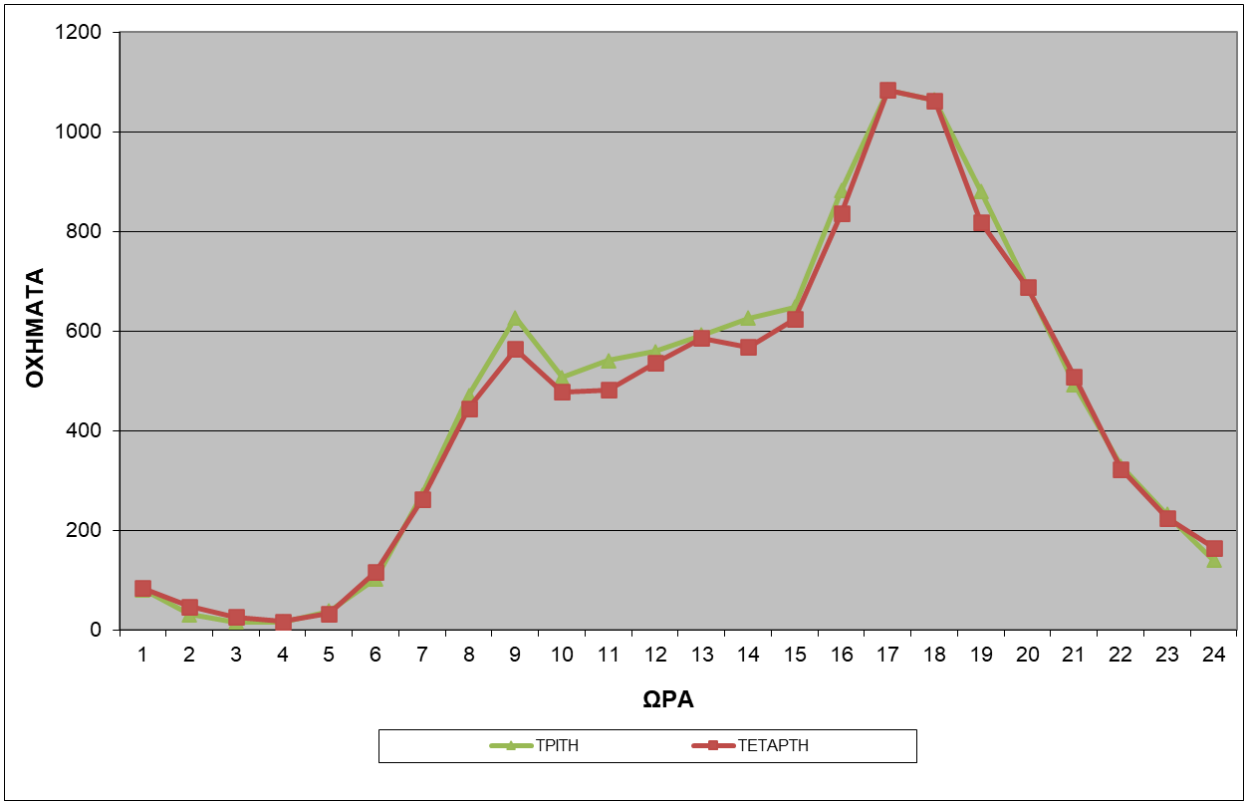
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-15**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-7
ΟΔΟΣ:	Προέκταση Στρατ. Μακρυγιάννη		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Μπαριώτη και Ιππολύτης		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,66912969	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,91028008
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-15 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 4/10/2022	Τέλος:	5/10/2022

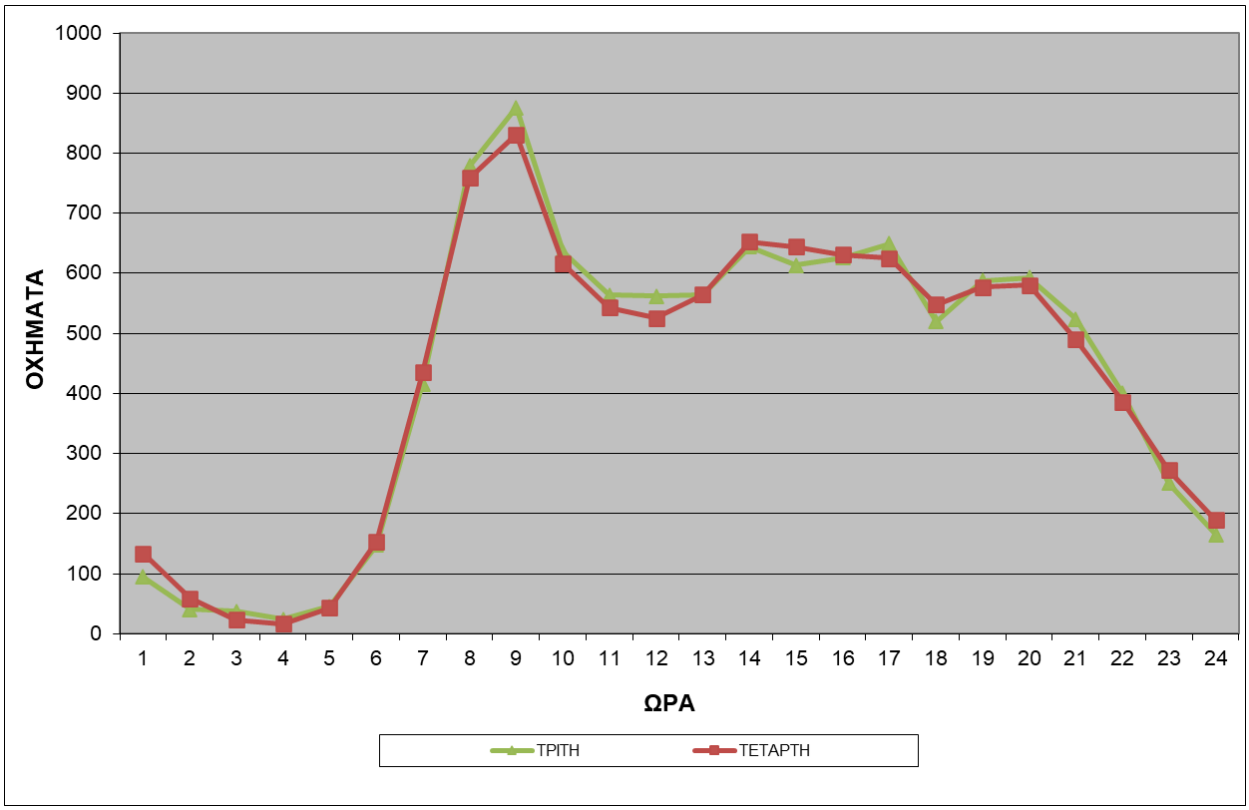
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





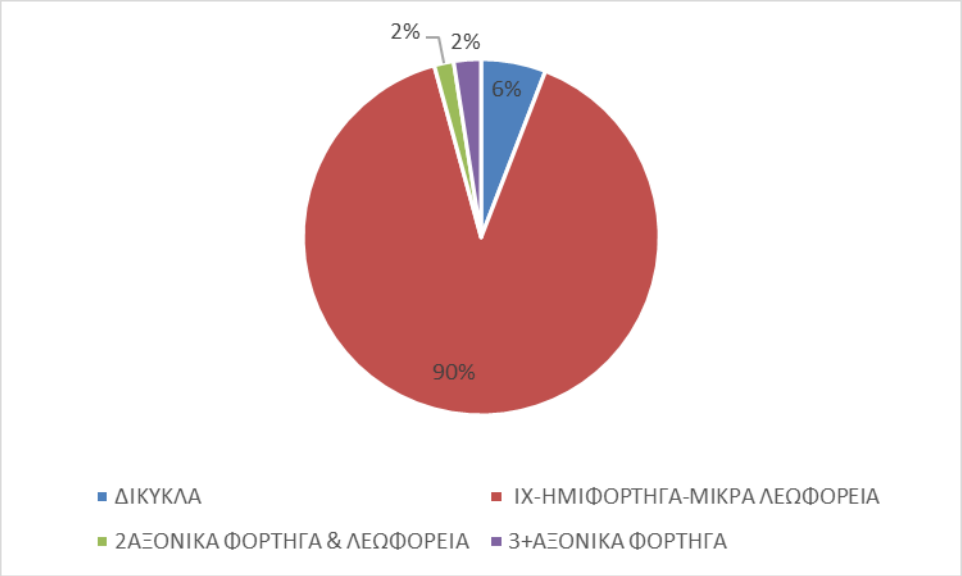
Σχήμα 4.98: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 15 προς βορρά



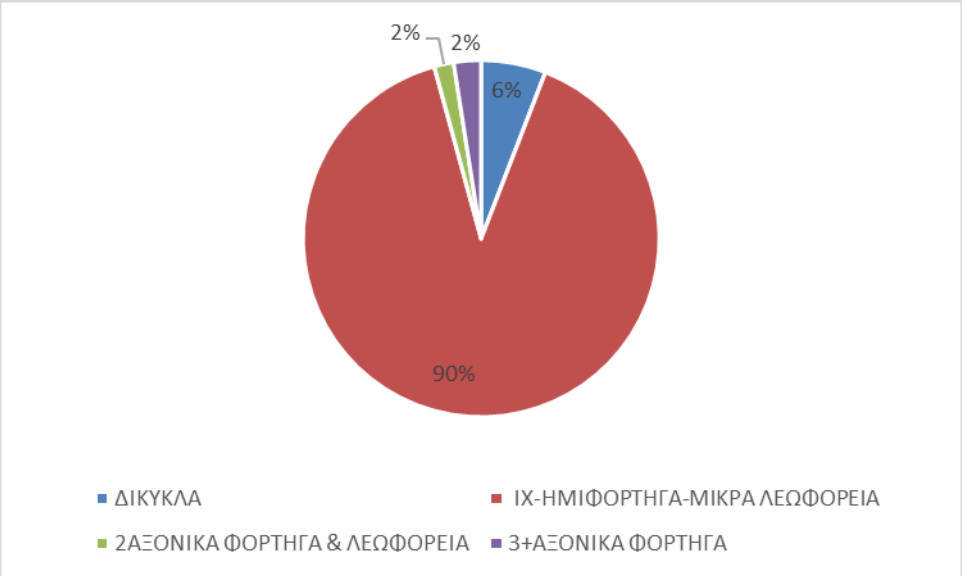
Σχήμα 4.99: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 15 προς νότο

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην προέκταση της οδού Στρατ. Μακρυγιάννη με κατεύθυνση προς βορρά είναι 10.751, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 16:00 – 17:00 με 1.084 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς νότο ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 10.331 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 08:00 – 09:00 με 854 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.100: Δ15 Κατανομή οχημάτων προς βορρά



Σχήμα 4.101: Δ15 Κατανομή οχημάτων προς νότο

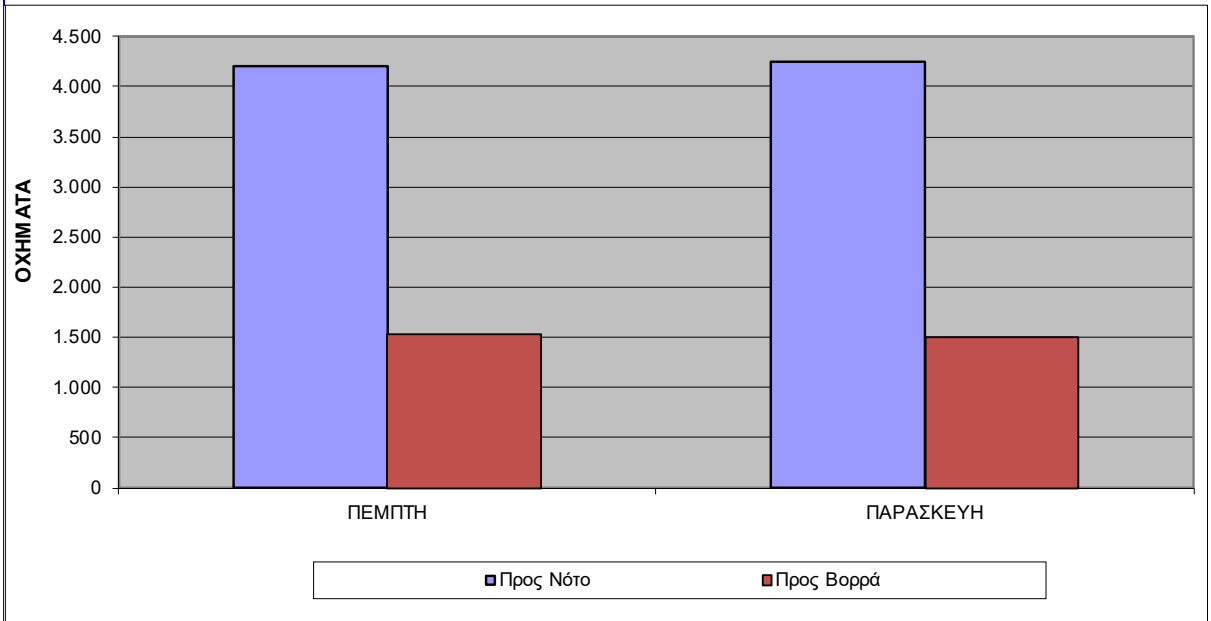
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα προέκτασης της οδού Μακρυγιάννη 9/10 οχήματα και στις δύο κατευθύνσεις είναι Ι.Χ., ενώ τα δίκυκλα αποτελούν το 6%. Τέλος τα βαρέα οχήματα συνολικά, αντιπροσωπεύουν το 4% της κυκλοφορίας, ποσοστό όχι αμελητέο.

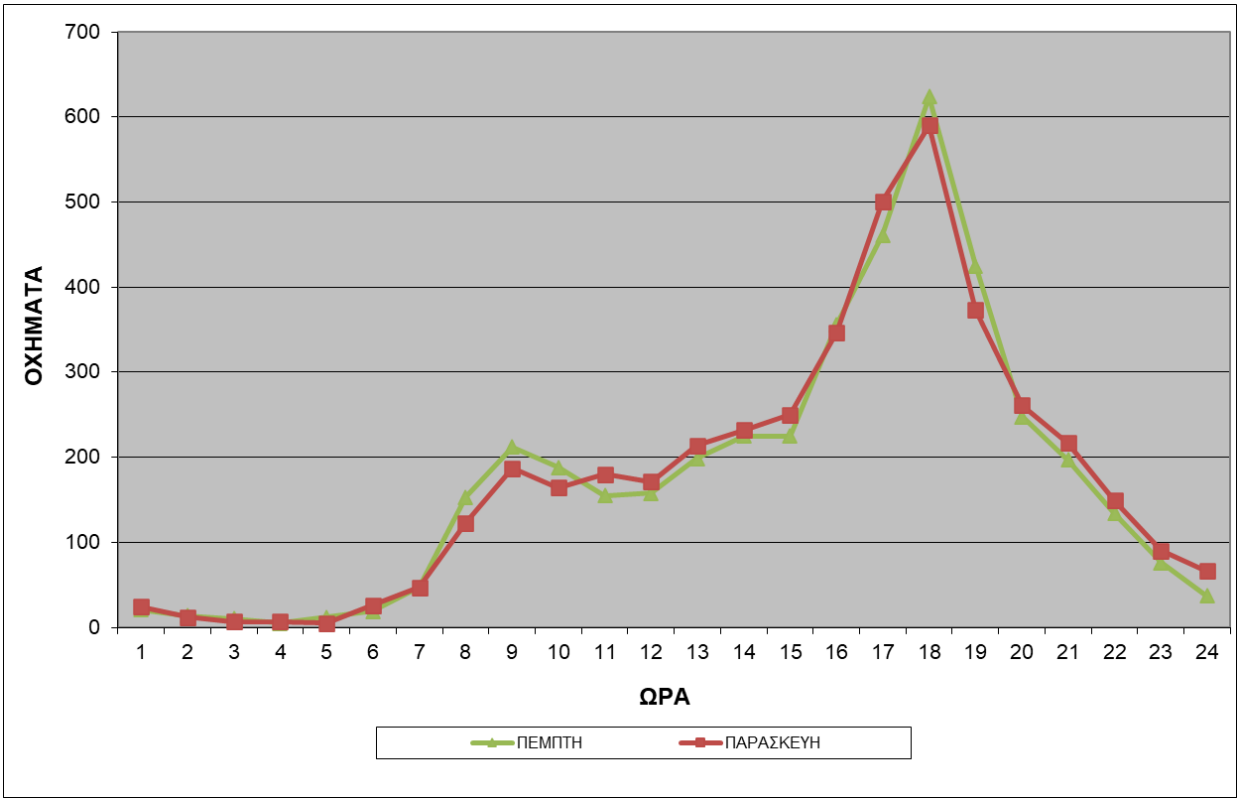
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-16**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-46
ΟΔΟΣ:	Σοφίας Βέμπο		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Επί της Γέφυρας της Περιφ. Οδού		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,6776664	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,89836991
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-16 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

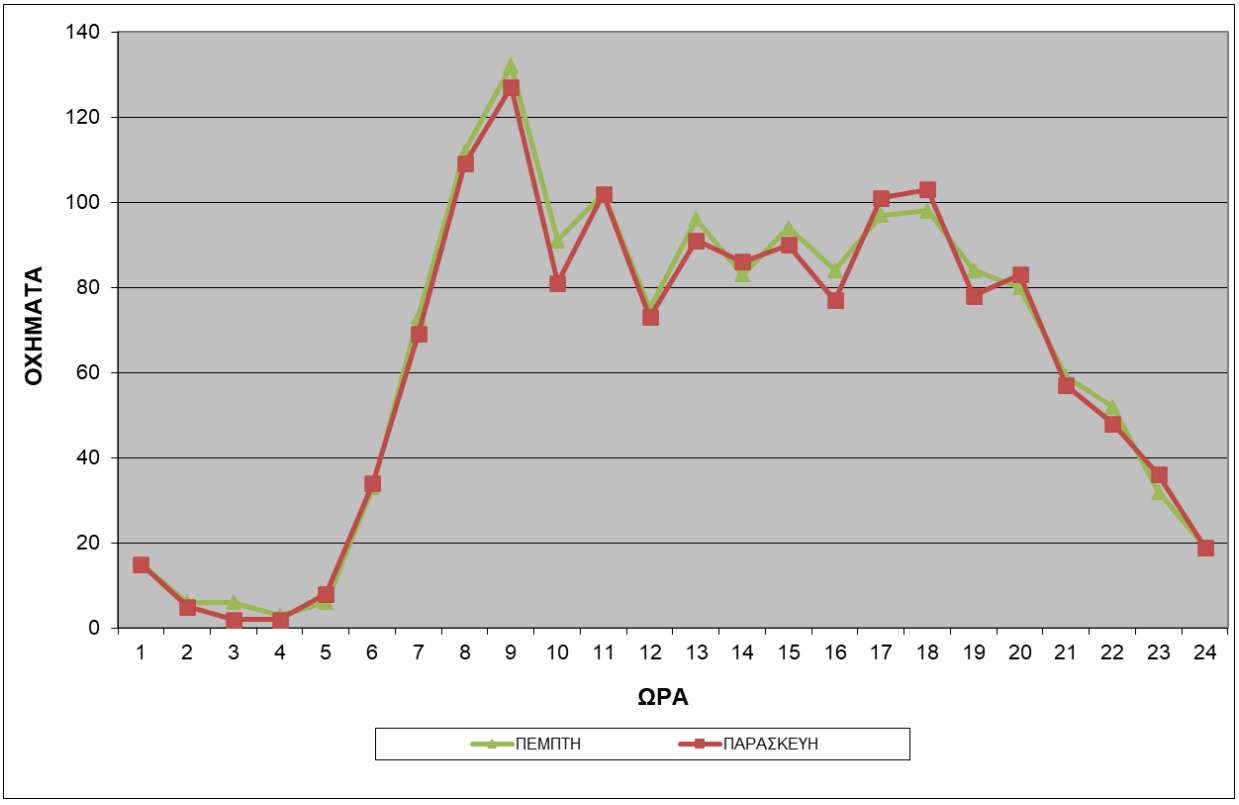
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





Σχήμα 4.102: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 16 προς νότο

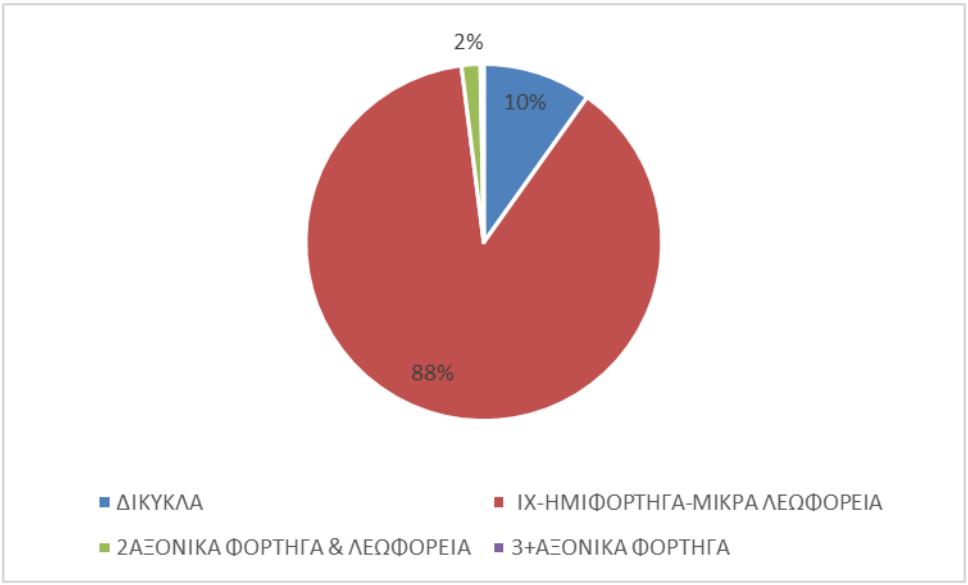


Σχήμα 4.103: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 16 προς βορρά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην προέκταση της οδού Σοφίας Βέμπο με κατεύθυνση προς νότο είναι 4.222, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 17:00 – 18:00 με 607 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς βορρά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 1.514 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 08:00 – 09:00 με 130 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.

Σχήμα 4.104: Δ16 Κατανομή οχημάτων προς νότο



Σχήμα 4.105: Δ16 Κατανομή οχημάτων προς βορρά

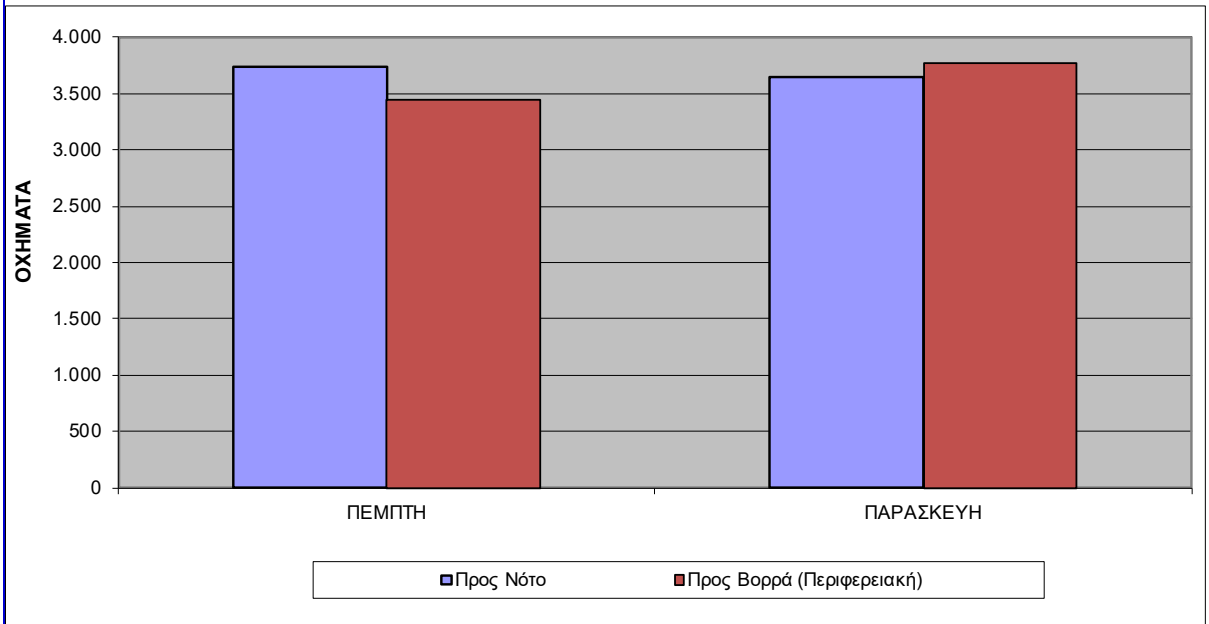
Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Σοφίας Βέμπο, και όσον αφορά το ρεύμα κυκλοφορίας προς νότο, το 93% των οχημάτων είναι Ι.Χ., τα δίκυκλα ανέρχονται στο 6%, ενώ τα βαρέα αποτελούν μόλις το 1%. Από την άλλη, όσον αφορά το ρεύμα προς Βορρά, τα ποσοστά είναι αντίστοιχα, καθώς περίπου 9/10 οχήματα είναι Ι.Χ., τα δίκυκλα αποτελούν το 10% του συνόλου των οχημάτων και τέλος τα βαρέα αντιπροσωπεύουν το 2% της κυκλοφορίας.

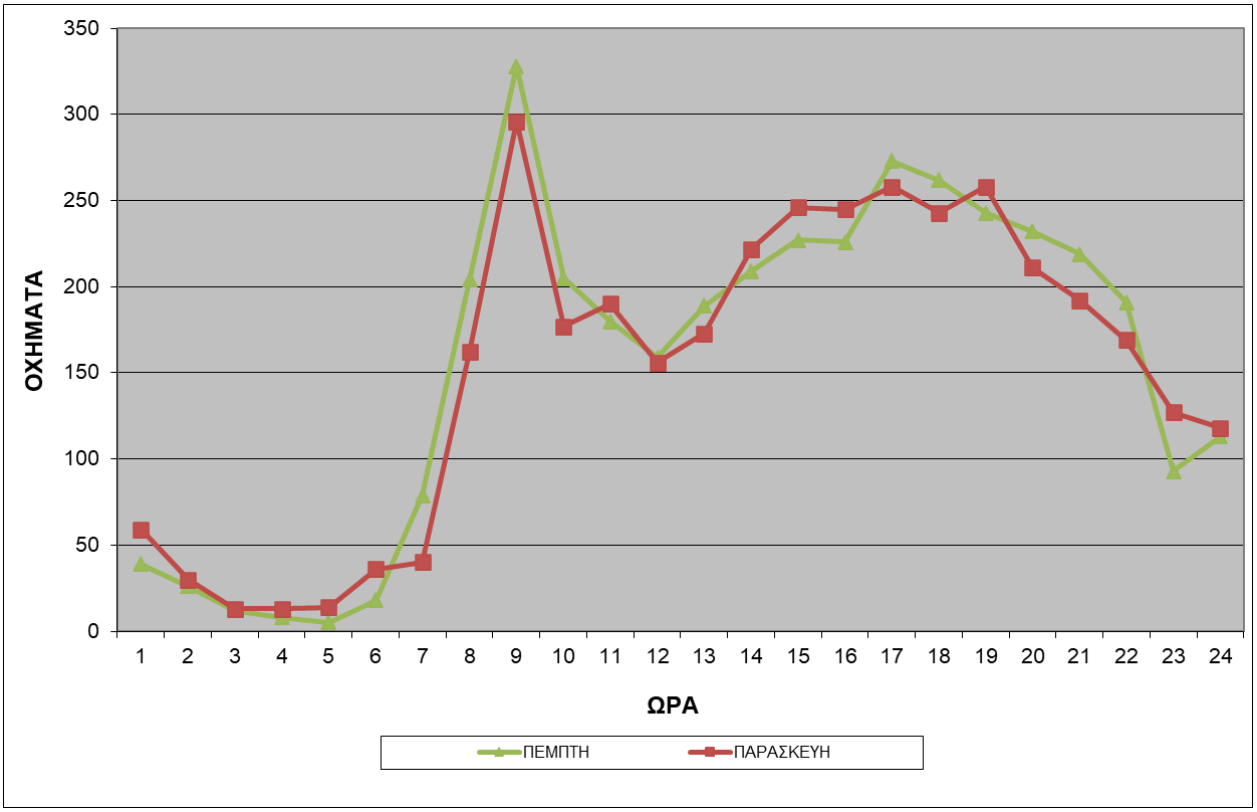
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	**Δ-17**	ΚΩΔ.ΜΗΧ:	MC-37
ΟΔΟΣ:	23ης Ιουλίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Σικελιανού και Δροσίνη		
ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ:	40,674565	ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ:	22,89167075
GOOGLE MAPS LINK:	Δ-17 Google Maps		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 6/10/2022	Τέλος:	7/10/2022

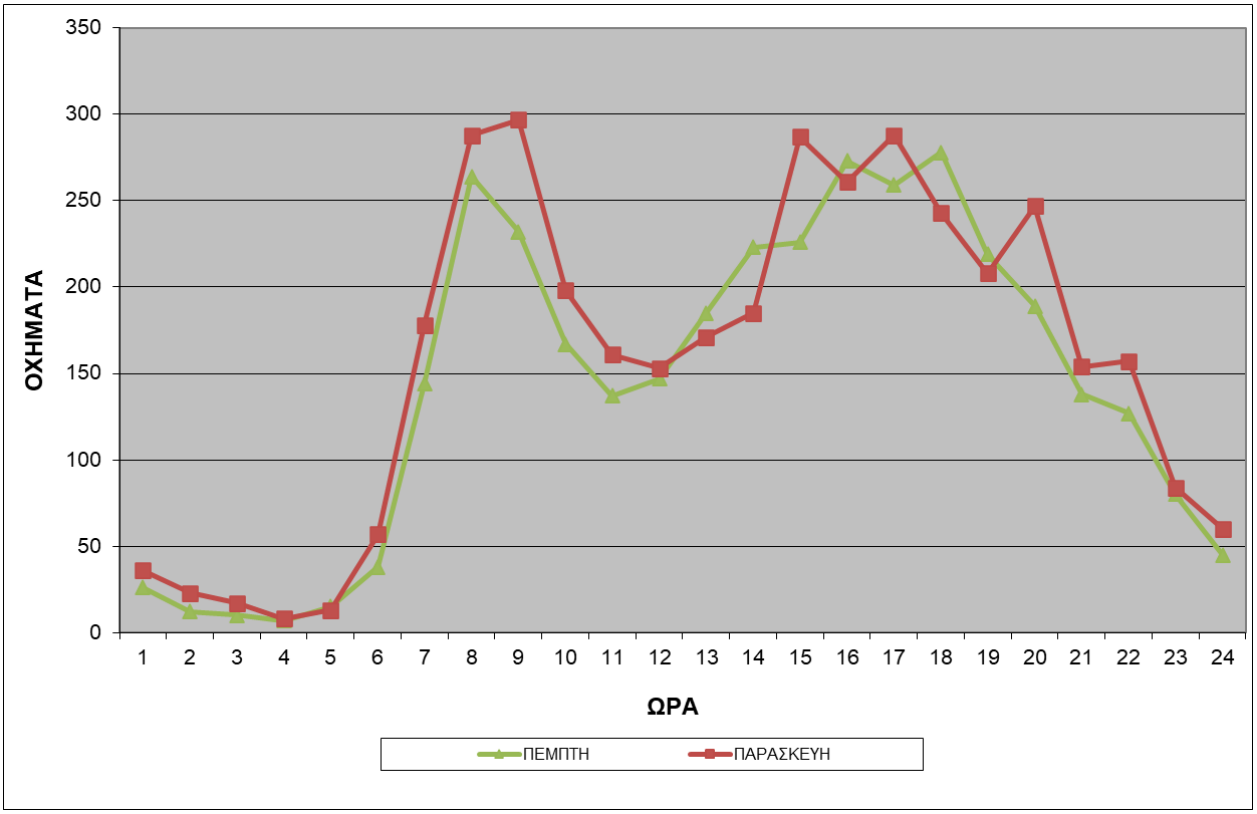
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ





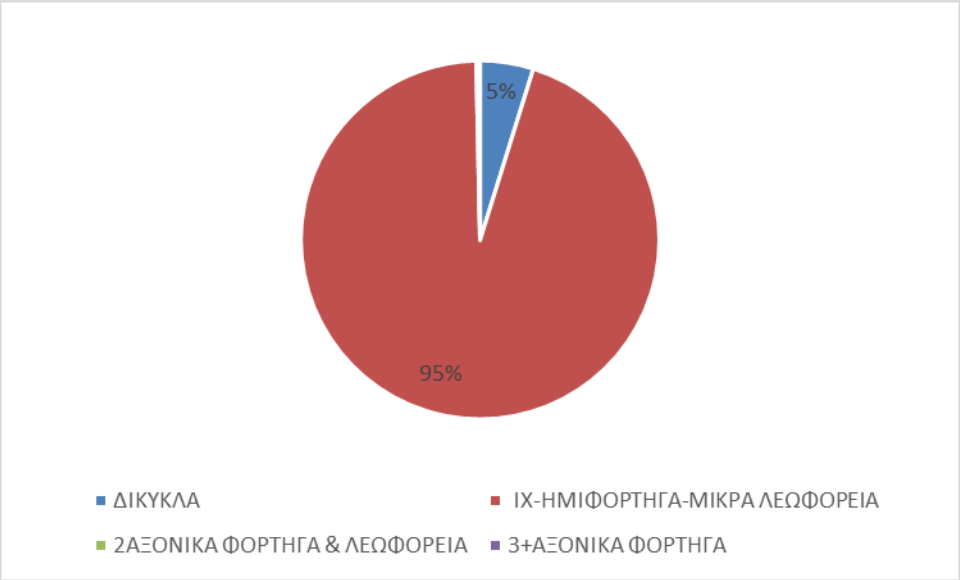
Σχήμα 4.106: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 17 προς νότο



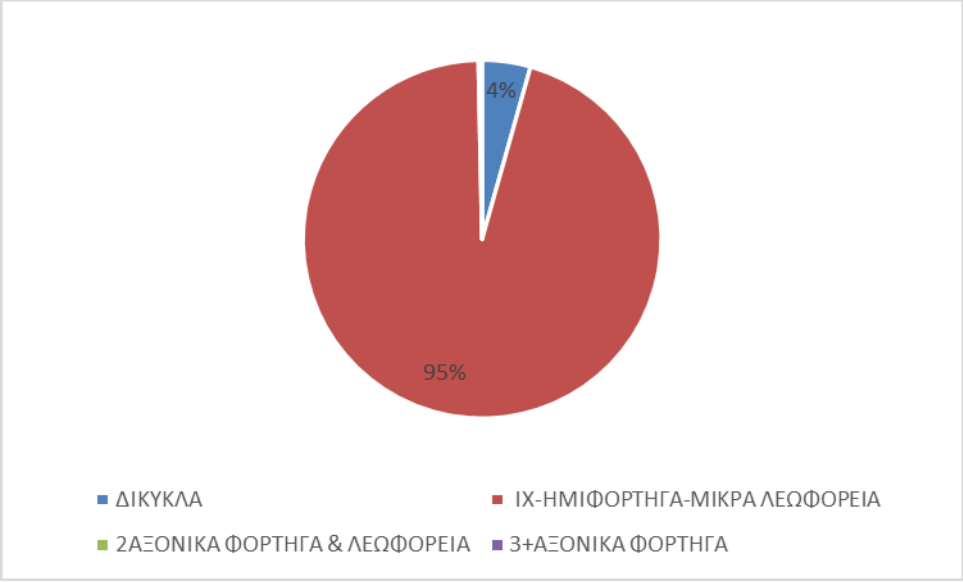
Σχήμα 4.107: Ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας Διατομής 17 προς βορρά

Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό 23ης Ιουλίου με κατεύθυνση προς νότο είναι 3.694, με την ώρα αιχμής να εντοπίζεται στο διάστημα 16:00 – 17:00 με 266 οχήματα.

Από την άλλη, στην κατεύθυνση προς βορρά ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 3.608 οχήματα με την ώρα αιχμής να παρατηρείται μεταξύ 07:00 – 08:00 με 276 οχήματα. Η κατανομή ανά κατηγορία οχημάτων απεικονίζεται στα παρακάτω σχήματα.



Σχήμα 4.108: Δ17 Κατανομή οχημάτων προς νότο



Σχήμα 4.109: Δ17 Κατανομή οχημάτων προς βορρά

Από τα στοιχεία των σχημάτων, προκύπτει πως στο εξεταζόμενο τμήμα το 95% των οχημάτων και στις δύο κατευθύνσεις είναι Ι.Χ., ενώ τα δίκυκλα αποτελούν το 4-5%. Τέλος σχεδόν μηδενική εκπροσώπηση έχουν τα βαρέα οχήματα.

4.1.3. Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, η μεγαλύτερη κυκλοφορία παρατηρείται στους άξονες που αποτελούν τα σημεία εισόδου – εξόδου στον Δήμο και ξεκινούν/καταλήγουν στην Περιφερειακή οδό ή άλλες οδούς υπερτοπικής σημασίας (π.χ. Δενδροποτάμου):

i. Μαιάνδρου
ii. Καραολή & Δημητρίου
iii. Μεγ. Αλεξάνδρου
iv. Αριστοτέλους
v. Ιθάκης
vi. Προέκταση Στρ. Μακρυγιάννη

Ως προς τη διακύμανση του φόρτου κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του 24ωρου, η αιχμή κατά την πρωινή περίοδο εντοπίζεται το διάστημα 07:00 – 09:00, κατά την μεσημεριανή περίοδο 13:00 – 16:00 και την απογευματινή/βραδινή 18:00 – 20:00.

Τέλος, αναφορικά με τη σύνθεση κυκλοφορίας, περίπου το 89% των οχημάτων που διέρχονται από τις εξεταζόμενες διατομές είναι Ι.Χ. και ακολουθούν τα δίκυκλα με περίπου 10%. Τέλος τα βαρέα οχήματα αποτελούν μόλις το 1% των οχημάτων, εύρημα ιδιαίτερα ενθαρρυντικό καθόσον πρόκειται για αστική περιοχή.

4.2. Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό

4.2.1. Γενικά

Προκειμένου να καταγραφούν ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία του τρόπου μετακίνησης των χρηστών του οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, πραγματοποιήθηκαν έρευνες Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό σε δέκα (10) επιλεγμένους σταθμούς έρευνας διπλής κατεύθυνσης στα όρια του Δήμου. Σε κάθε σταθμό εργάστηκαν δύο (2) έως τέσσερις (4) συνεντευκτές που κατέγραφαν σε ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με τη χρήση tablet που τους χορηγήθηκε τις απαντήσεις των οδηγών. Τα σημεία έρευνας ήταν είτε σηματοδοτούμενοι κόμβοι, είτε σημεία παρά τη οδό που πραγματοποιήθηκαν με τη συνδρομή της τροχαίας. Οι έρευνες πραγματοποιήθηκαν το διάστημα 3 – 7 Οκτωβρίου 2022 κατά τα χρονικά διαστήματα 07:00 – 10:00 το πρωί και 13:00 – 16:00 το μεσημέρι.

Οι σταθμοί που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.10: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες Π-Π παρά την οδό

Α/Α	Κωδικός Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Ημερομηνία
1	RSS-01	Αν. Παπανδρέου	Στον Σημ. Κόμβο με Μοναστηρίου	3/10/2022
2	RSS-02	Καραολή & Δημητρίου	Στον Κόμβο με οδό Επτανήσου	3/10/2022
3	RSS-03	Αριστοτέλους	Στον Σημ. Κόμβο με Δενδροποτάμου	4/10/2022
4	RSS-04	Καραολή & Δημητρίου	Στον Σημ. Κόμβο με Παπάγου	5/10/2022
5	RSS-05	Ιθάκης	Μεταξύ Εσωτ. Περιφερειακής και Αντ. Τρίτση	4/10/2022
6	RSS-06	Προέκταση Στρατηγού Μακρυγιάννη	Βόρεια της Εσωτ. Περιφερειακής.	5/10/2022
7	RSS-07[2]	Μαιάνδρου	*Στον Σημ. Κόμβο με Μεγ. Αλεξάνδρου	6/10/2022
8	RSS-08	Μαιάνδρου	Βόρεια της Εσωτ. Περιφ. & Μετά την οδό Καλλικράτη	7/10/2022
9	RSS-09	Κλειούς	Παρά την οδό, πριν τη Σπύρου Λούη	7/10/2022
10	RSS-10	23ης Ιουλίου 1974	Πριν την Άγγελου Σικελιανού	6/10/2022

[2] Ο σταθμός RSS-7 είχε αρχικά προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί βορειότερα, αλλά λόγω αδυναμίας της Τροχαίας πραγματοποιήθηκε κατόπιν συνεννόησης στον σηματοδοτούμενο κόμβο με την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Σχήμα 4.110: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες Π-Π Παρά την οδό

Στην συνέχεια παρατίθενται χαρακτηριστικές φωτογραφίες από τις εν λόγω έρευνες.

Σχήμα 4.111: RSS-1

Σχήμα 4.112: RSS-2

Σχήμα 4.113: RSS-3

Σχήμα 4.114: RSS-4

Σχήμα 4.115: RSS-5

Σχήμα 4.116: RSS-6

Σχήμα 4.117: RSS-7

Σχήμα 4.118: RSS-8

Σχήμα 4.119: RSS-9

Σχήμα 4.120: RSS-10

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ -ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ

ΣΤΑΘΜΟΣ: _____ _____ **ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:** __/__/22

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: 1 2 (**1**: ΠΡΟΣ "ΠΟΛΗ", **2**: ΑΠΟ "ΠΟΛΗ") **ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ:** __:00

ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ : _____ _____ **ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΛΙΔΑΣ:** _____

Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ									ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ)	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ			ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ								ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ			
ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΙΚΥΚΛΟ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ	ΤΑΞΙ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΤΟ	ΜΙΚΡΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ (έως 12 θέσεις)	ΜΕΓΑΛΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	ΦΟΡΤΗΓΟ 2-αξονικό	ΦΟΡΤΗΓΟ 3+ αξονικό ή Παλαιό/ρυπό		Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο και Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα (**ΕΝΤΟΣ** Δήμου) Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα (**ΕΚΤΟΣ** Δήμου)	Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο και Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα (**ΕΝΤΟΣ** Δήμου) Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα (**ΕΚΤΟΣ** Δήμου)	ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	ΑΛΛΟΥ	ΕΡΓΑΣΙΑ	ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	ΑΝΑΨΥΧΗ	ΑΛΛΟΣ ΣΚΟΠΟΣ Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΑΝΩ ΑΠΟ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 3 ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ	ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 1 ΦΟΡΑ ΤΟ ΜΗΝΑ
1	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
2	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
3	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
4	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
5	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
6	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
7	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
8	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
9	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4
10	1	2	3	4	5	6	7	8				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4

Σχήμα 4.121: Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό

4.2.2. Ανάλυση αποτελεσμάτων

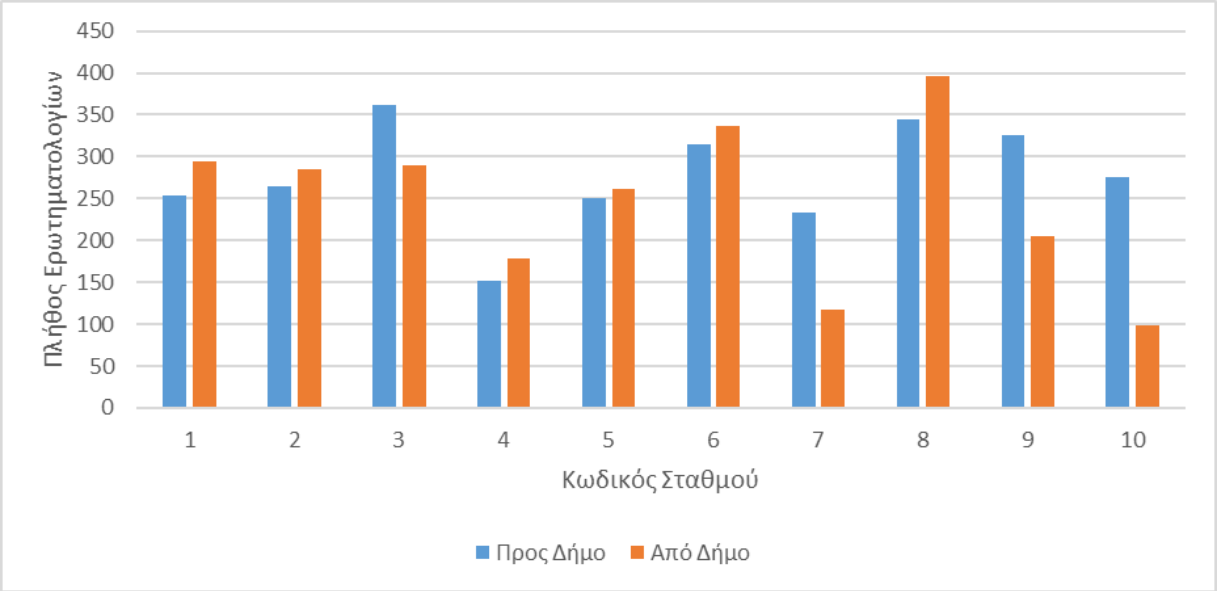
Τα πρωτότυπα ερωτηματολόγια αφού συγκεντρώθηκαν, καταχωρήθηκαν σε ειδική φόρμα excel και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι πληρότητας καθώς και λογικοί έλεγχοι. Κατόπιν έγινε η κωδικοποίηση των σημείων προέλευσης και προορισμού με βάση το σύστημα ζωνών.

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν **5.235** συνεντεύξεις σε διερχόμενα οχήματα. Ο αριθμός συνεντεύξεων ανά τύπο οχήματος είναι:

- Δίκυκλα **188**.
- Επιβατικά **4.759**.
- Ταξί (Με επιβάτη) **3**.
- Ημιφορτηγά **259**.
- Μικρά Λεωφορεία **2**.
- Μεγάλα Λεωφορεία **0**.
- Διαξονικά Φορτηγά **22**.
- 3+Αξονικά Φορτηγά **2**.

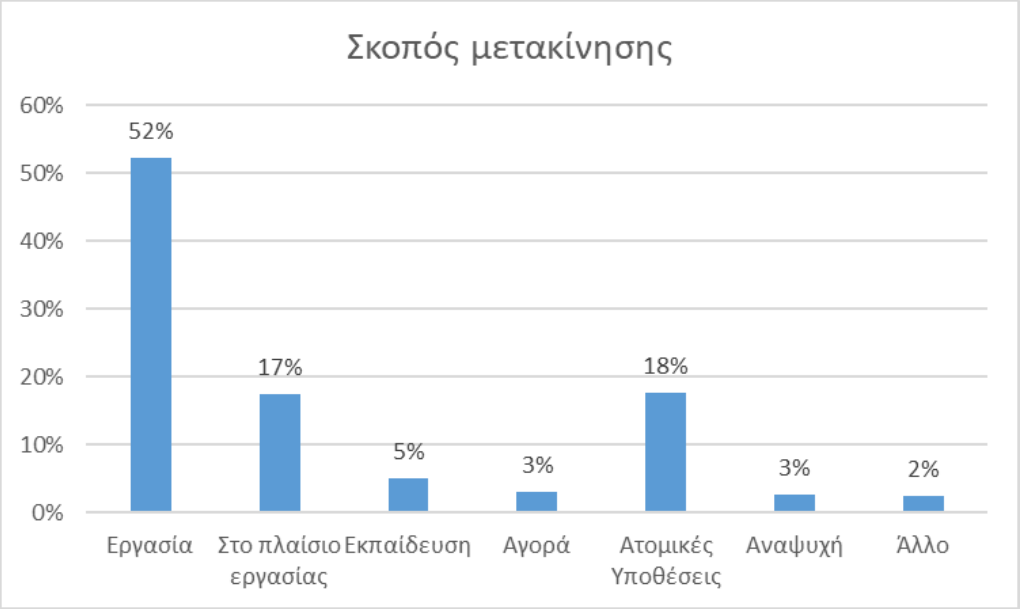
Το 71% των ερωτηματολογίων αφορά σε μετακινήσεις από εξωτερική ζώνη προς τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και αντίστροφα, το 17% αφορά σε διαμπερείς μετακινήσεις ενώ το 12% αφορά σε μετακινήσεις εντός του Δήμου δηλαδή από εσωτερική σε εσωτερική ζώνη.

Η μέση πληρότητα των οχημάτων ανέρχεται στο 1,28.



Σχήμα 4.122: Αριθμός ερωτηματολογίων ανά σταθμό έρευνας

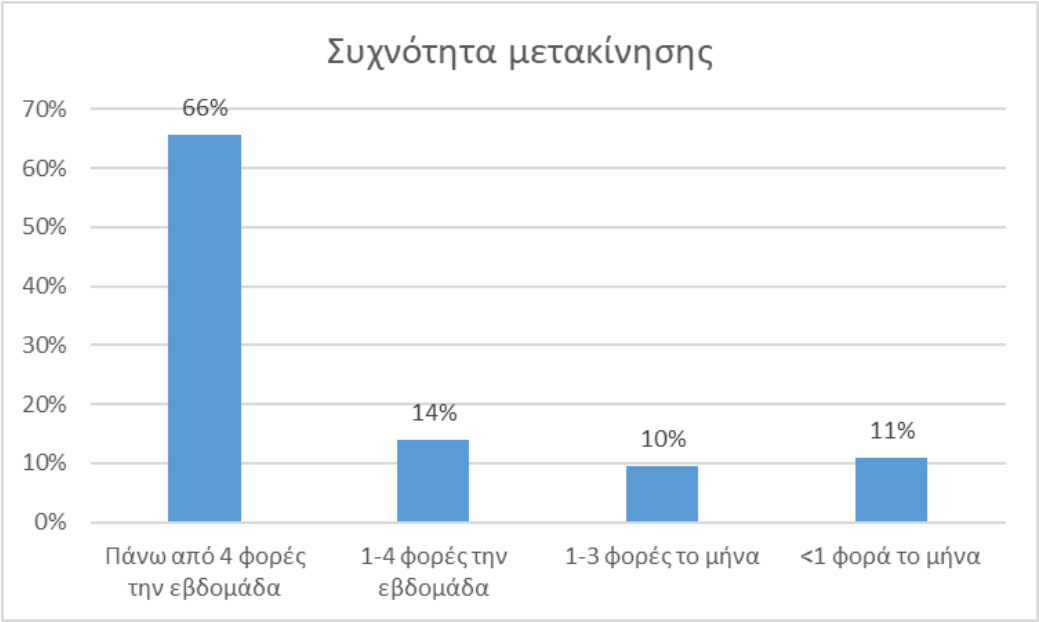
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το 70% των ερωτηθέντων μετακινείται για επαγγελματικούς λόγους, το 18% για ατομικές υποθέσεις, το 5% με σκοπό την εκπαίδευση το 6% για αγορές ή αναψυχή ενώ το 2% για άλλο σκοπό. Στο Σχήμα 4.84 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η κατανομή του σκοπού μετακίνησης των ερωτώμενων.



Σχήμα 4.123: Σκοπός μετακίνησης

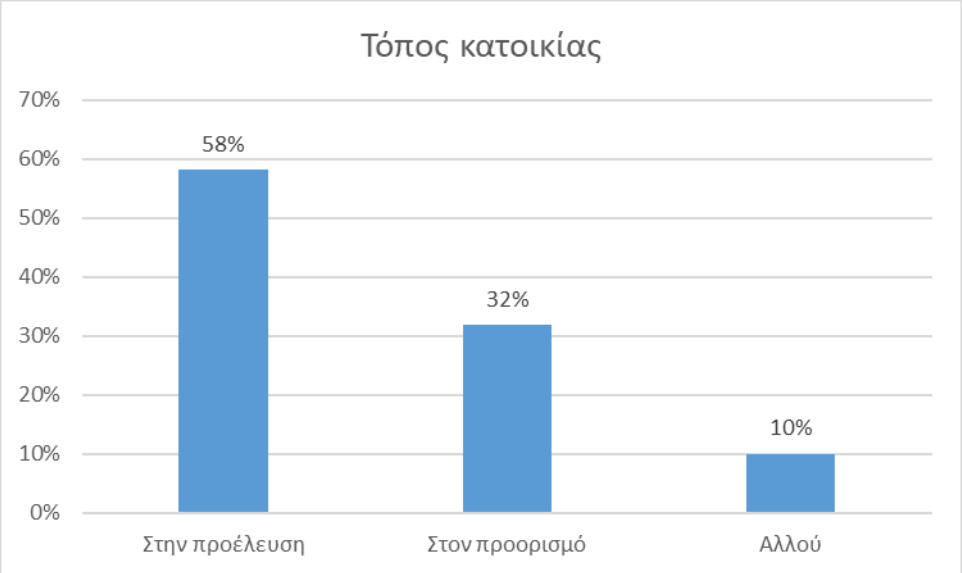
Σχετικά με τη συχνότητα των μετακινήσεων παρατηρήθηκε ότι το 65% των ερωτηθέντων μετακινούνται καθημερινά δηλαδή πάνω από 4 φορές την εβδομάδα, το 14% μετακινείται 1-4 φορές την εβδομάδα, το 10% μετακινείται 1-3 φορές το μήνα, ενώ σπανιότερα, δηλαδή λιγότερο από 1 φορά το μήνα, μετακινείται περίπου το 11%.

Στο Σχήμα 4.85 που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή της συχνότητας μετακίνησης των ερωτώμενων



Σχήμα 4.124: Συχνότητα μετακίνησης

Αναφορικά με τον τόπο κατοικίας το 58% των ερωτηθέντων δήλωσε ως τόπο κατοικίας την προέλευση, το 32% τον προορισμό, ενώ το 10% αλλού.



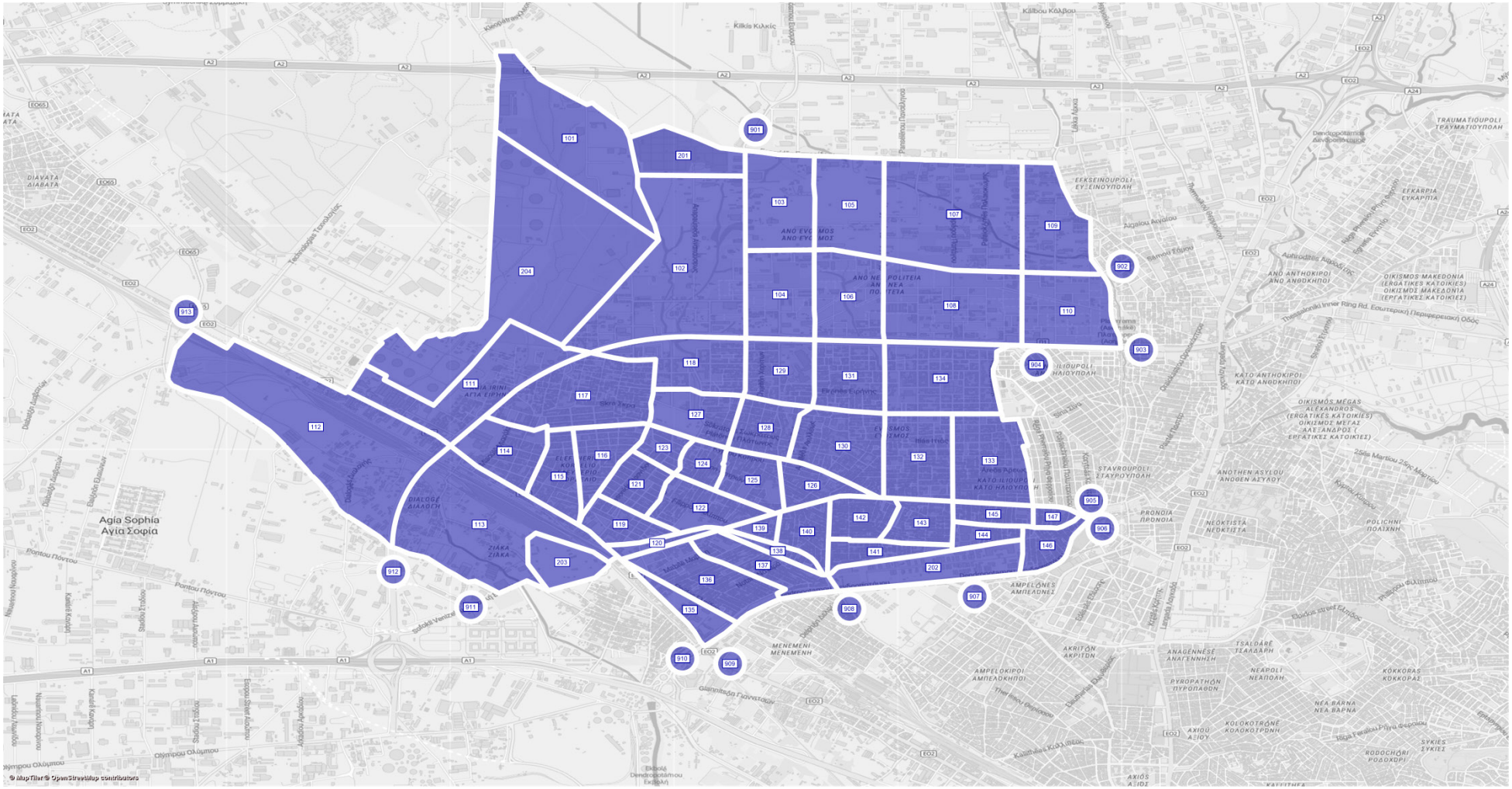
Σχήμα 4.125: Τόπος κατοικίας

Σχήμα 4.126: Ζώνες παραγωγής μετακινήσεων

Όσον αφορά τις ζώνες παραγωγής μετακινήσεων (προέλευση), προκύπτει πως στα σημεία διενέργειας των ερευνών, οι περισσότερες μετακινήσεις προέρχονται από εξωτερικές ζώνες με τις σημαντικότερες να είναι οι 901 και 903. Από τις εσωτερικές ζώνες, οι περισσότερες μετακινήσεις προέρχονται από τις 115,117,132 και 133.

Σχήμα 4.127: Ζώνες έλξης μετακινήσεων

Όσον αφορά τις ζώνες έλξης μετακινήσεων (προορισμός), προκύπτει πως στα σημεία διενέργειας των ερευνών, οι περισσότερες μετακινήσεις κατευθύνονται προς εξωτερικές ζώνες με τις σημαντικότερες να είναι οι 901, 903 και 912. Στις εσωτερικές ζώνες, οι περισσότερες μετακινήσεις κατευθύνονται προς τις 117,126,130 και 133.



Σχήμα 4.128: Κυκλοφοριακές ζώνες ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

4.3. Αποτελέσματα κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε κόμβους

Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν σε είκοσι (20) κρίσιμους οδικούς κόμβους του οδικού δικτύου. Οι κόμβοι που επιλέχθηκαν σε συνεργασία με την Διεύθυνση Μελετών και Έργων του Δήμου καλύπτουν χωρικά το σύνολο της περιοχής μελέτης και παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα 4.3.

Πίνακας 4.11: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας

Α/Α	Κωδικός Σημείου	Θέση Μετρήσεων	Πλήθος οδικών τμημάτων	Σύνολο στρεφουσών κινήσεων
1	Κ1	Μοναστηρίου & Αν. Παπανδρέου, Κατσαντώνη	4	8
2	Κ2	Επτανήσου & Μακεδονίας με Καραολή και Δημητρίου	5	20
3	Κ3	Αγαμέμνονος & Μπιζανίου	4	12
4	Κ4	Αριστοτέλους & Επτανήσου, Ιπποδρομίου	4	9
5	Κ5	Τζαβέλλα & Αριστοτέλους, Καραολή και Δημητρίου	4	12
6	Κ6	Καραολή και Δημητρίου & Μεγάλου Αλεξάνδρου	3	6
7	Κ7	Καραολή και Δημητρίου & Παπάγου	4	9
8	Κ8	Μικράς Ασίας & Κλεισούρας, Βυζαντίου	4	12
9	Κ9	Μεγάλου Αλεξάνδρου & 28ης Οκτωβρίου	4	9
10	Κ10	Μεγάλου Αλεξάνδρου & Μαιάνδρου	4	12
11	Κ11	Φιλίππου Φλώρου, Κατσαντώνη, Ντόρτογλου, Μανώλη Ανδρόνικου & Τερψιχόρης	4	16
12	Κ12	25ης Μαρτίου, 23ης Ιουλίου, Αθανάσιου Διάκου, Γεωργίου Παπανδρέου, Πάγκαλου και Σκρα	5	11
13	Κ13	Αναγεννήσεως & Μαιάνδρου	3	6
14	Κ14	25ης Μαρτίου & Μαιάνδρου	4	12
15	Κ15	25ης Μαρτίου & Σμύρνης	3	7
16	Κ16	25ης Μαρτίου & Εθνικής Αντιστάαεως	4	12
17	Κ17	Ιθάκης & Αντώνη Τρίτση	4	9
18	Κ18	Σμύρνης & Αντώνη Τρίτση	3	7
19	Κ19	Μαιάνδρου & Αντώνη Τρίτση	4	12
20	Κ20	Αναγεννήσεως & Μακρυγιάννη	4	12

Η χρονική κατανομή των φόρτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η μετατροπή τους σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) ανά ώρα τυπικής καθημερινής για κάθε έναν από τους είκοσι (20) κόμβους και προς κάθε κατεύθυνση παρουσιάζονται στα επόμενα δελτία.

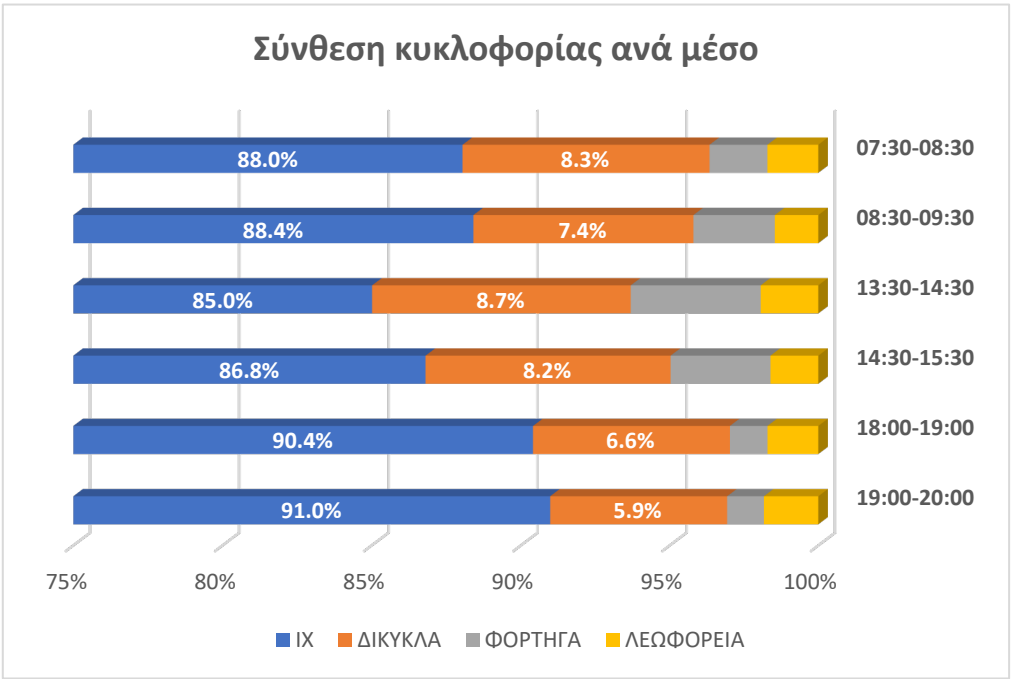
Από την ανάλυση προκύπτουν οι περίοδοι αιχμής για κάθε κόμβο, καθώς και η σύνθεση της κυκλοφορίας. Σημειώνεται ότι κάθε κόμβος μετρήθηκε με τη μέθοδο των παρατηρητών για μία (1) τυπική

καθημερινή (πρωινό και απογευματινό ωράριο καταστημάτων) για συνολικά έξι (6) ώρες, ήτοι πρωινή περίοδος 07.30-09-30, μεσημεριανή περίοδος 13.30-15.30 και απογευματινή περίοδος 18.00-20.00.

Κωδικός	Κ1	Σημείο	Μοναστηρίου, Αν. Παπανδρέου & Κατσαντώνη
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μοναστηρίου, Ανδρέα Παπανδρέου και Κατσαντώνη.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

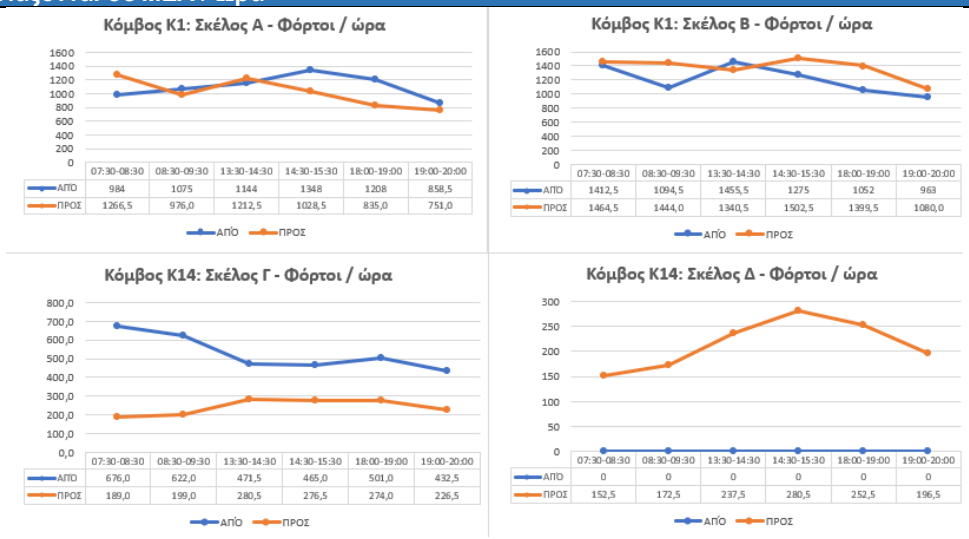


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει πως για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 88,3% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 7,5%, τα

φορτηγά με 2,5% και τέλος τα λεωφορεία με ποσοστό 1,7%.

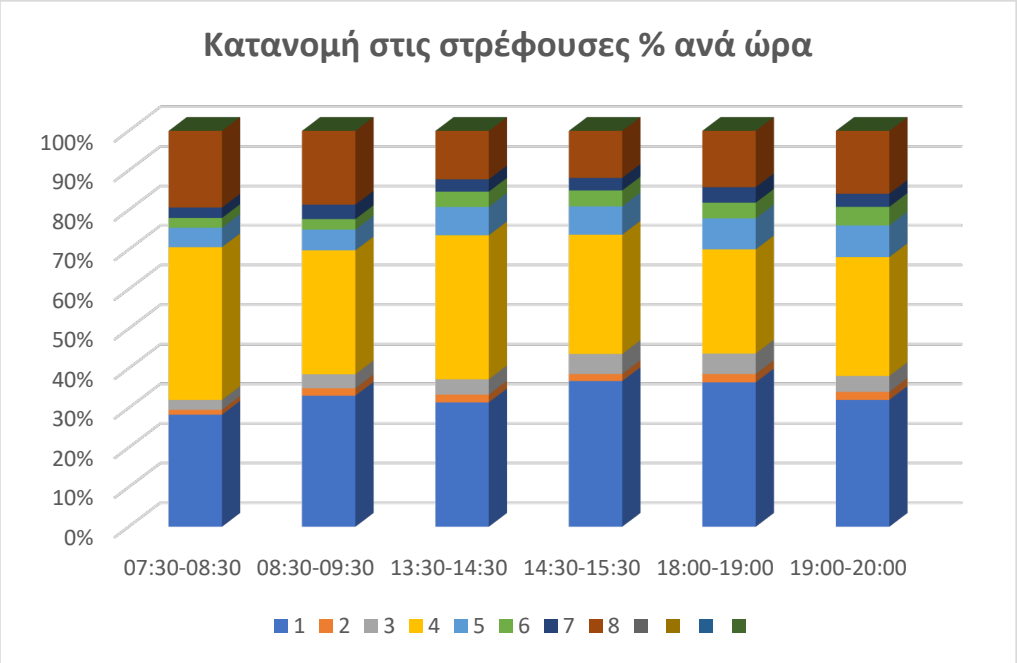
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει πως η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται κατά το χρονικό διάστημα 14:30 – 15:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μοναστηρίου με κατεύθυνση από δυτικά προς κέντρο.

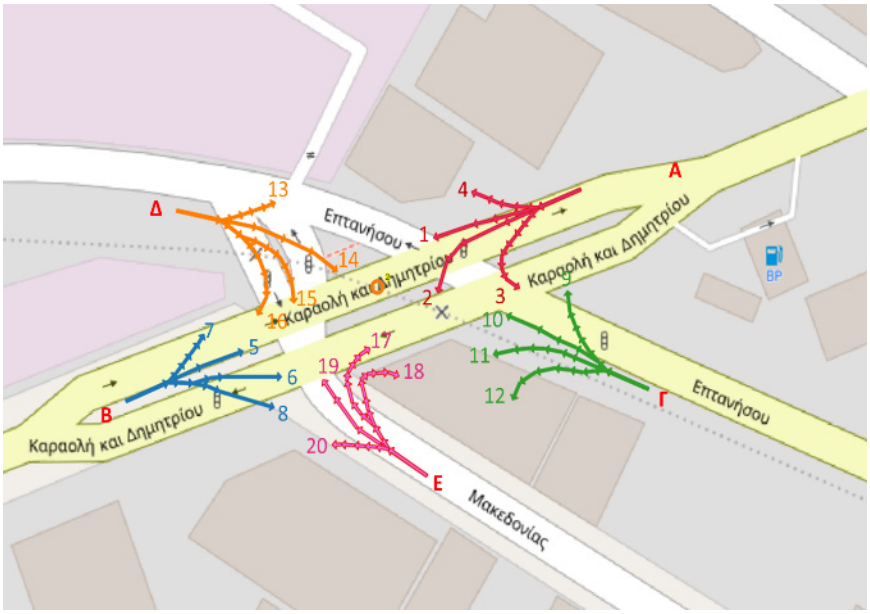
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

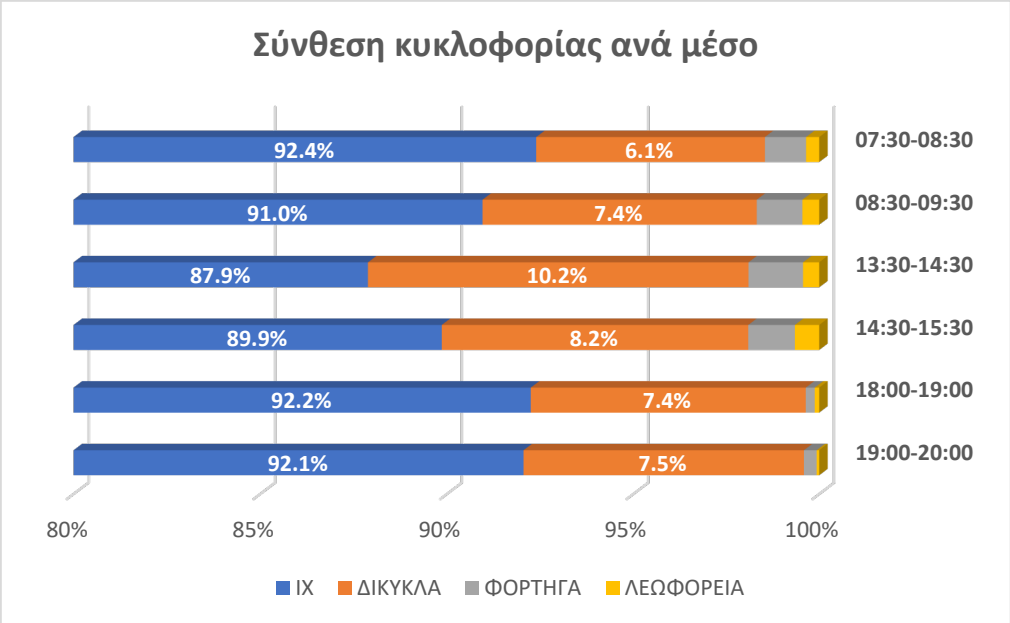
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 με κατεύθυνση επί της οδού Μοναστηρίου από δυτικά προς κέντρο και έπειτα ακολουθεί η 4 με αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	Κ2	Σημείο	Επτανήσου, Μακεδονίας & Καραολή και Δημητρίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Επτανήσου, Μακεδονίας και Καραολή και Δημητρίου.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

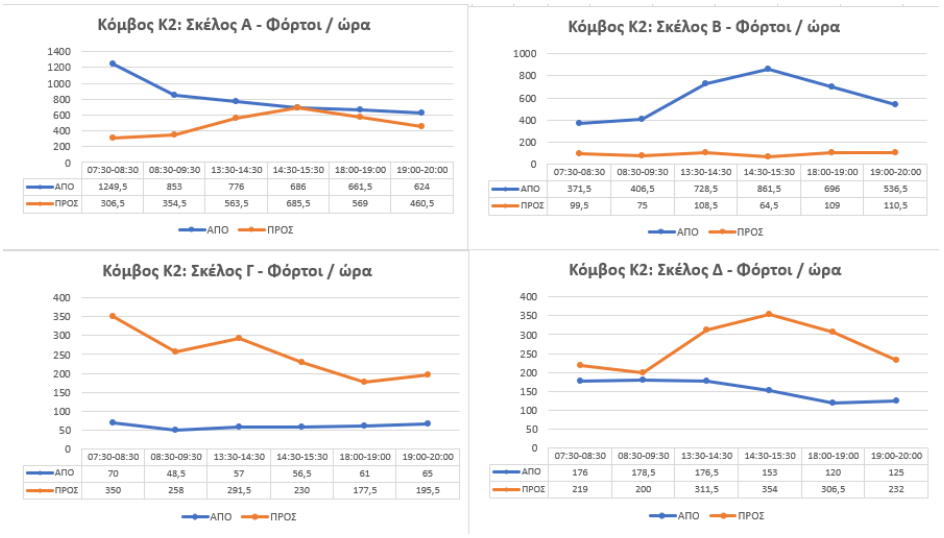
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει πως για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 90,9% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 7,8%, έπειτα τα φορτηγά με 0,9% και τέλος τα λεωφορεία με 0,3%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



	07:30-08:30	08:30-09:30	13:30-14:30	14:30-15:30	18:00-19:00	19:00-20:00
ΑΠΟ	1249,5	853	776	686	661,5	624
ΠΡΟΣ	306,5	354,5	563,5	685,5	569	460,5

	07:30-08:30	08:30-09:30	13:30-14:30	14:30-15:30	18:00-19:00	19:00-20:00
ΑΠΟ	371,5	406,5	728,5	861,5	696	536,5
ΠΡΟΣ	99,5	75	108,5	64,5	109	110,5

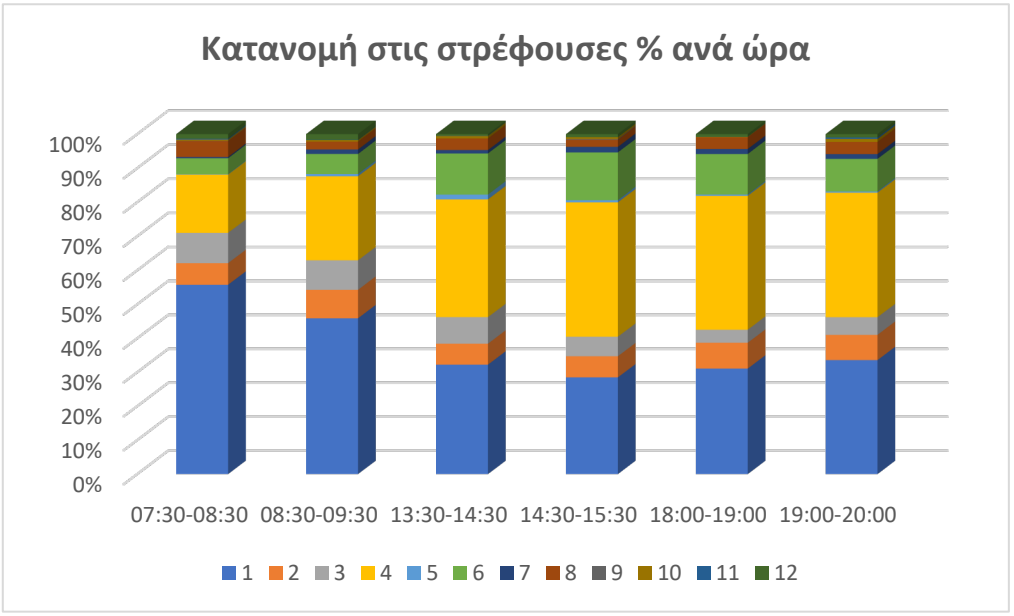
	07:30-08:30	08:30-09:30	13:30-14:30	14:30-15:30	18:00-19:00	19:00-20:00
ΑΠΟ	70	48,5	57	56,5	61	65
ΠΡΟΣ	350	258	291,5	230	177,5	195,5

	07:30-08:30	08:30-09:30	13:30-14:30	14:30-15:30	18:00-19:00	19:00-20:00
ΑΠΟ	176	178,5	176,5	153	120	125
ΠΡΟΣ	219	200	311,5	354	306,5	232

Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει πως η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού οδούΚαραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση από Εύοσμο προς την οδό Μοναστηρίου.

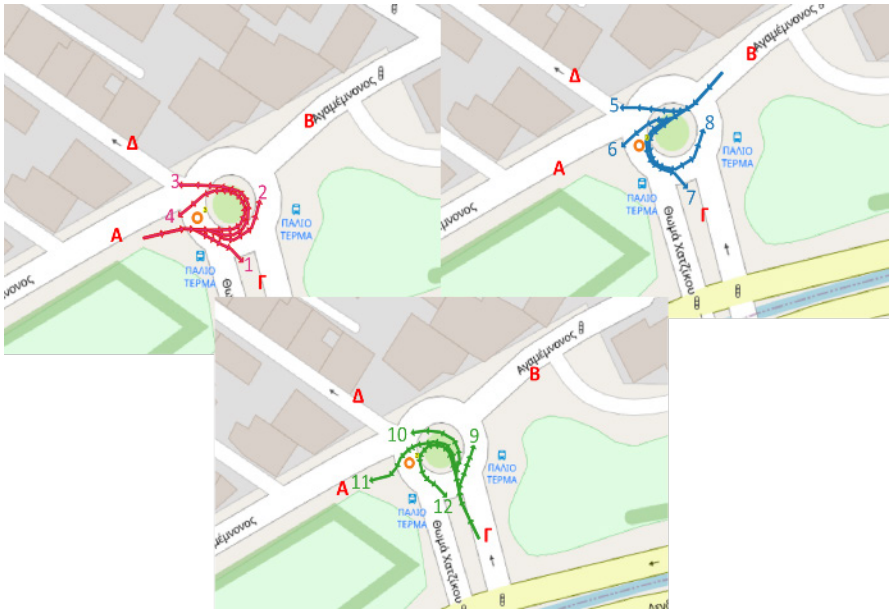
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

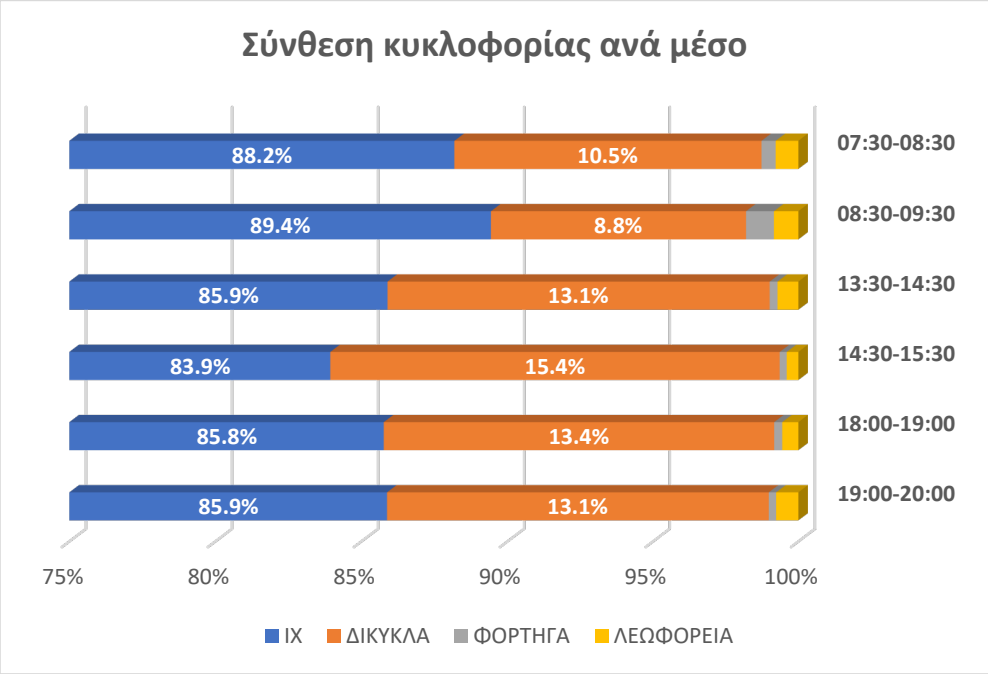
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού Καραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση από Εύοσμο προς την οδό Μοναστηρίου και έπειτα ακολουθεί η 4 με κατεύθυνση από την οδό Καραολή και Δημητρίου (προς Μοναστηρίου) προς την οδό Επτανήσου (προς Εύοσμο).

Κωδικός	Κ3	Σημείο	Αγαμέμνονος & Μπιζανίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κυκλικό κόμβο που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγαμέμνονος και Μπιζανίου (Θωμά Χατζίκου).		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

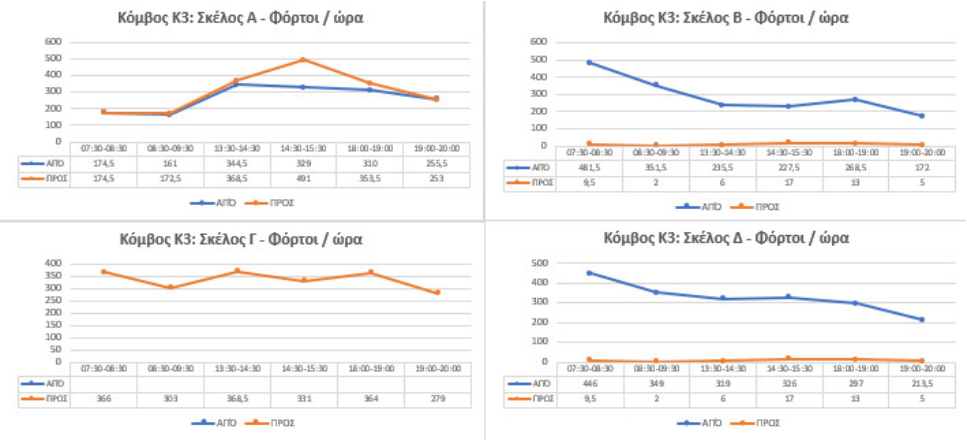


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 86,5% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 12,4%, έπειτα τα λεωφορεία με 0,7% και τέλος τα φορτηγά με ποσοστό μόλις 0,4%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο

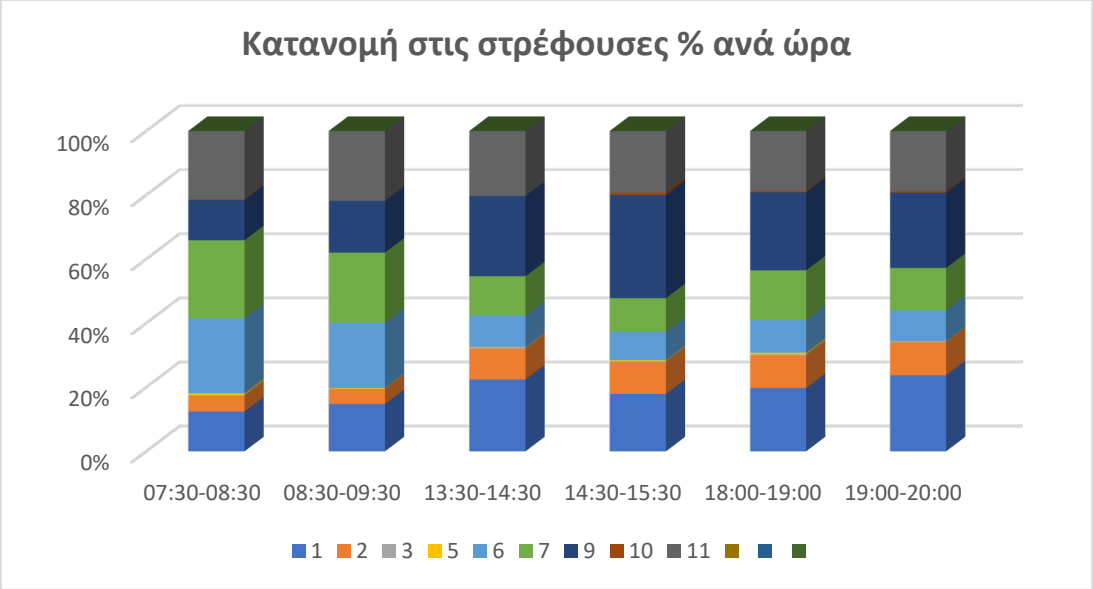
παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 14:30 – 15:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Μπιζανίου (από λεωφ. Δενδροποτάμου) προς την οδό Αγαμέμνονος (προς Εύοσμο).

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



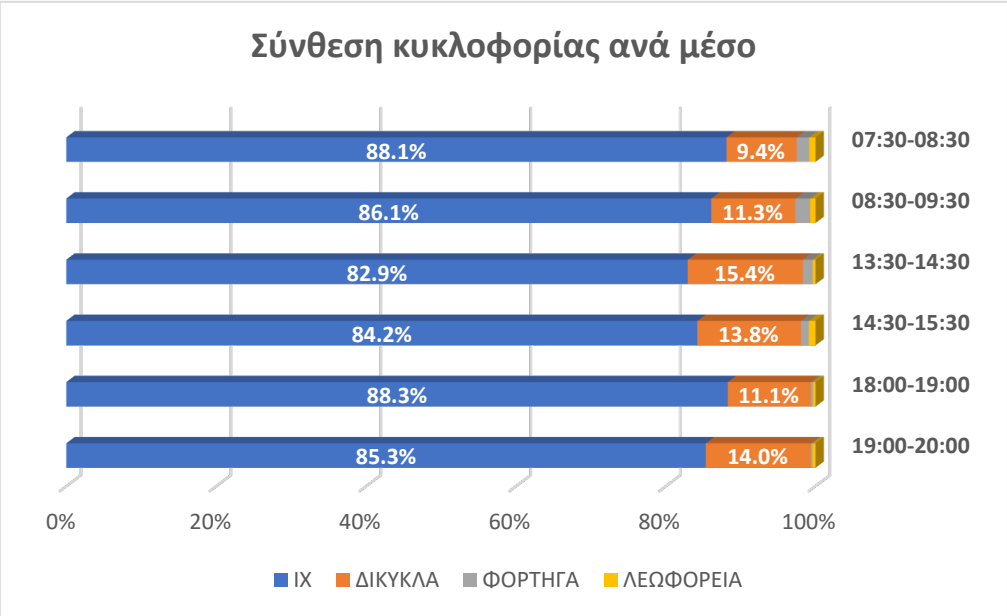
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 9 από την οδό Μπιζανίου (από λεωφ. Δενδροποτάμου) προς την οδό Αγαμέμνονος (προς Εύοσμο) και έπειτα ακολουθεί η 11 με κατεύθυνση από την οδό Μπιζανίου (από λεωφ. Δενδροποτάμου) προς την οδό Αγαμέμνονος (προς Μοναστηρίου).

Κωδικός	Κ4	Σημείο	Αριστοτέλους, Επτανήσου & Ιπποδρομίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αριστοτέλους, Επτανήσου και Ιπποδρομίου.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

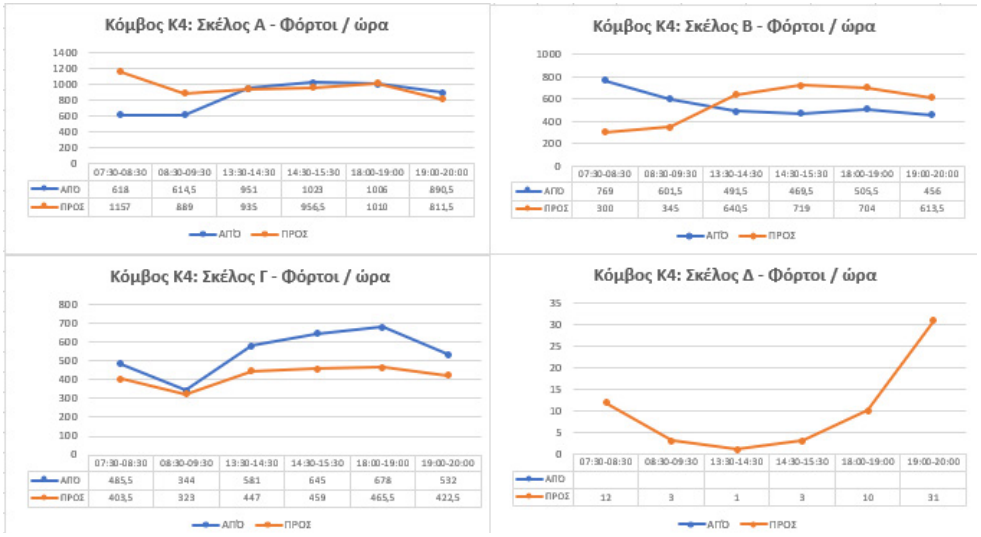


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 85,8% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 12,5%, μετά τα φορτηγά με 1,1% και τέλος τα λεωφορεία με ποσοστό μόλις 0,6%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο

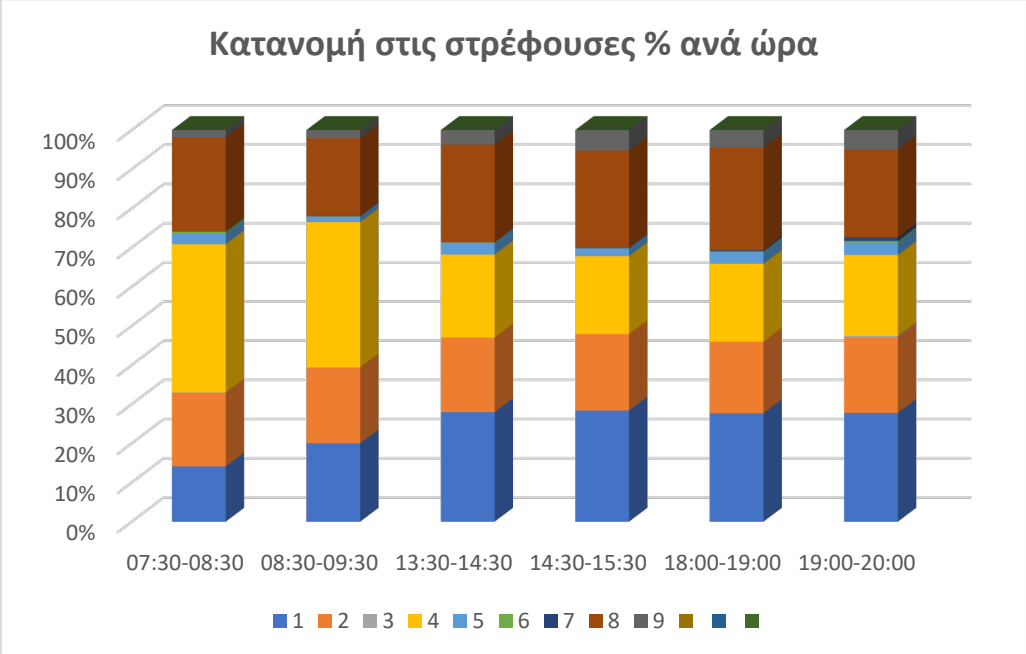
παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Αριστοτέλους με κατεύθυνση από τη Λεωφόρο Δενδροπόταμου.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



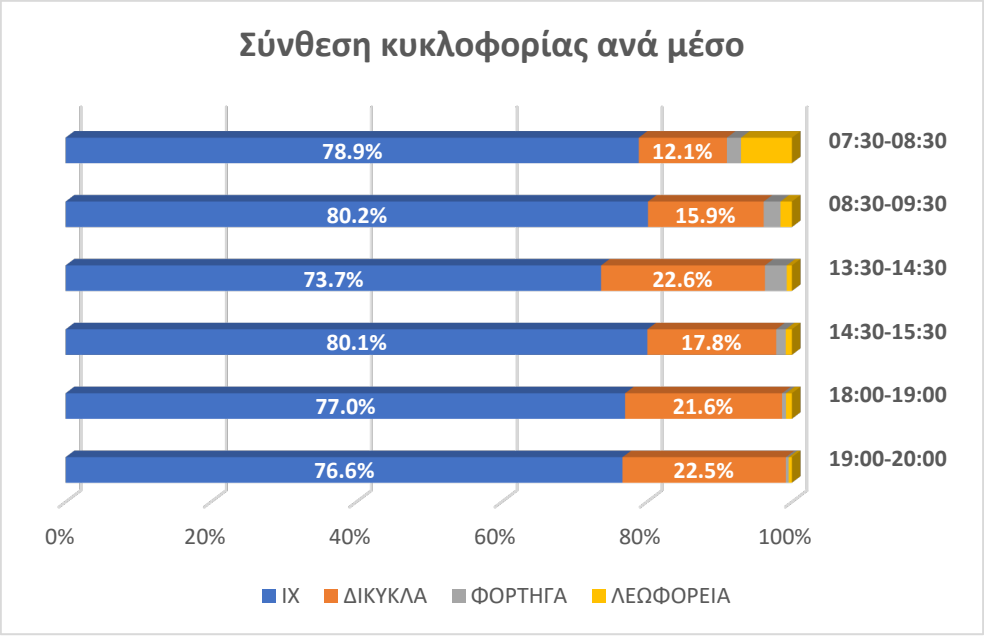
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού Αριστοτέλους με κατεύθυνση από τη Λεωφόρο Δενδροπόταμου και έπειτα ακολουθεί η 8 με κατεύθυνση από την οδό Επτανήσου προς την οδό Αριστοτέλους (προς Λεωφόρο Δενδροποτάμου).

Κωδικός	K5	Σημείο	Τζαβέλλα, Αριστοτέλους & Καραολή και Δημητρίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Τζαβέλλα, Αριστοτέλους και Καραολή και Δημητρίου		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

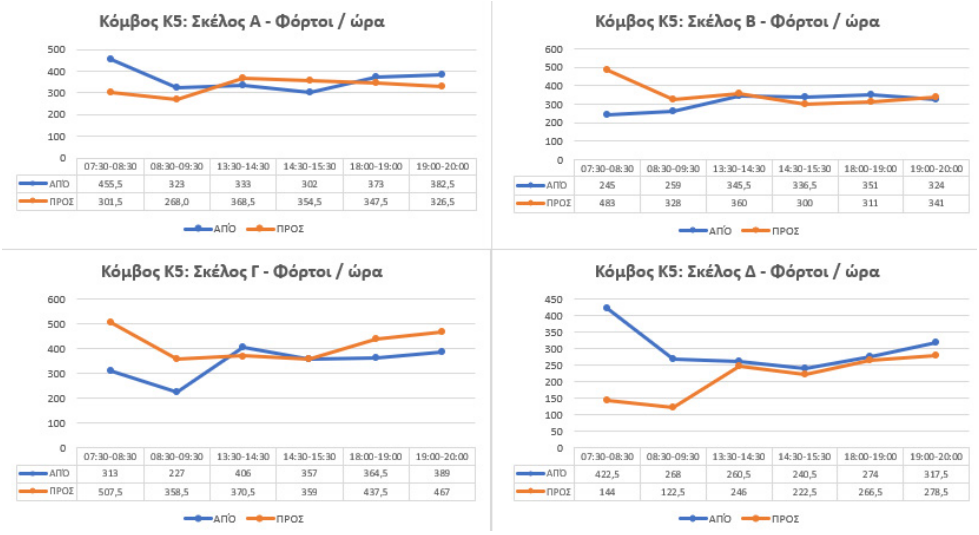
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 77,7% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 18,8%, μετά τα λεωφορεία με 1,9% και τέλος τα φορτηγά με 1,6%.

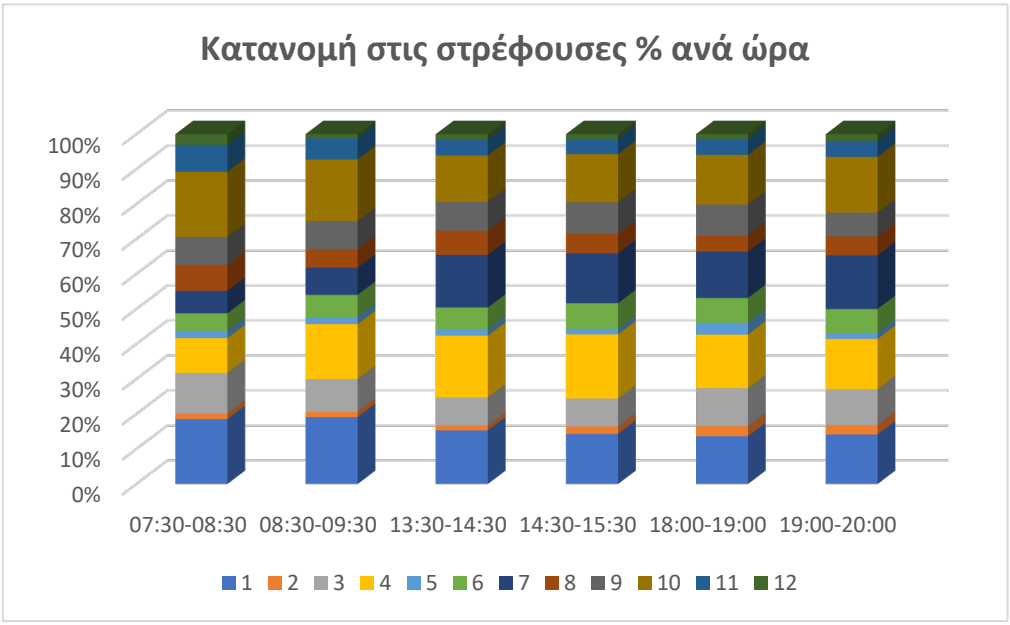
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Καραολή και Δημητρίου (προς Μοναστηρίου) προς την οδό Αριστοτέλους.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



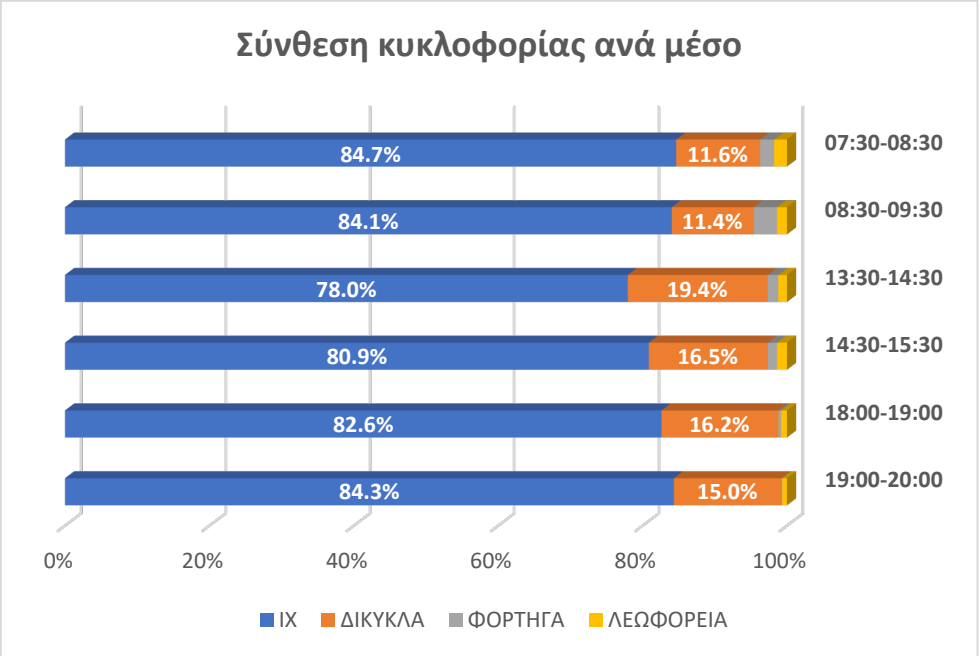
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 10 με κατεύθυνση από την οδό Τζαβέλλα προς την οδό Αριστοτέλους και έπειτα ακολουθεί η 1 με κατεύθυνση προς την οδό Μοναστηρίου επί της Καραολή και Δημητρίου.

Κωδικός	Κ6	Σημείο	Καραολή και Δημητρίου & Μεγάλου Αλεξάνδρου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Καραολή και Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

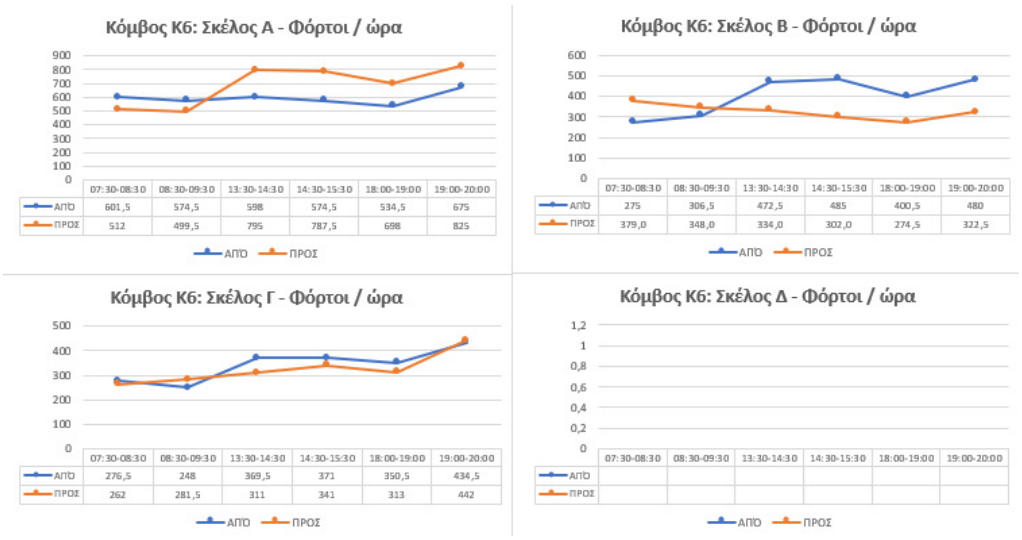


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 82,4% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 15%, μετά τα φορτηγά με 1,4% και τέλος τα λεωφορεία με πολύ μικρό ποσοστό της τάξεως του 1,2%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο

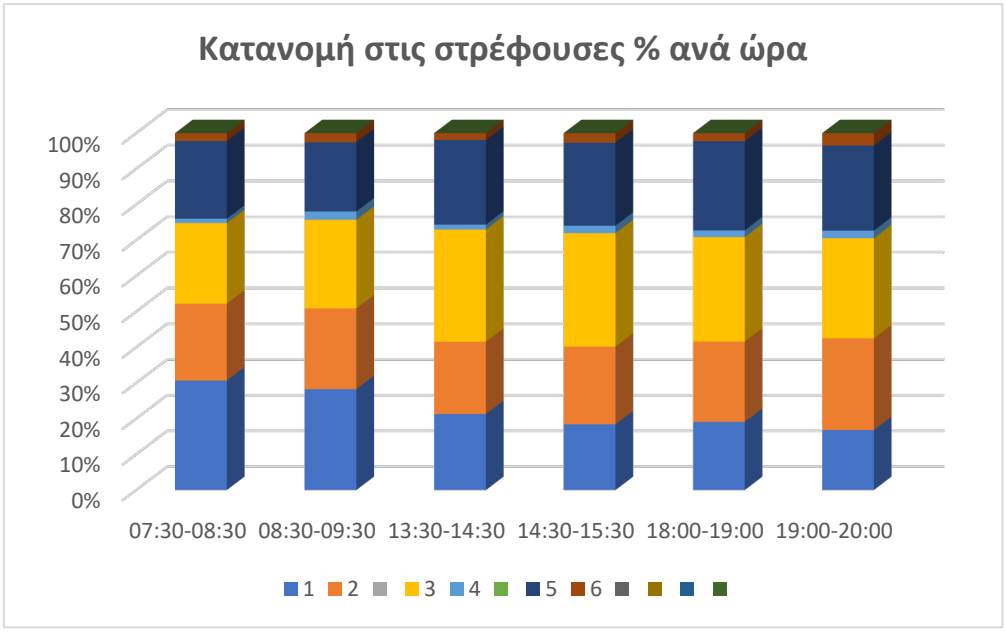
παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 19:00 – 20:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Καραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση από την οδό Μοναστηρίου.

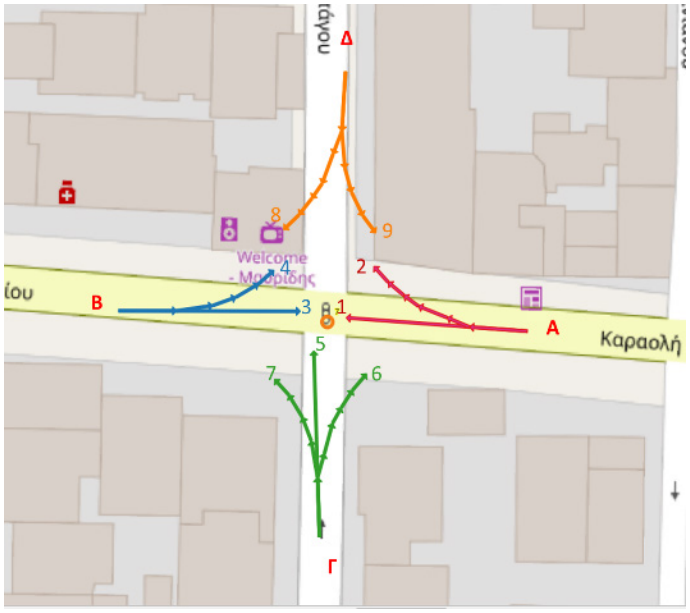
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

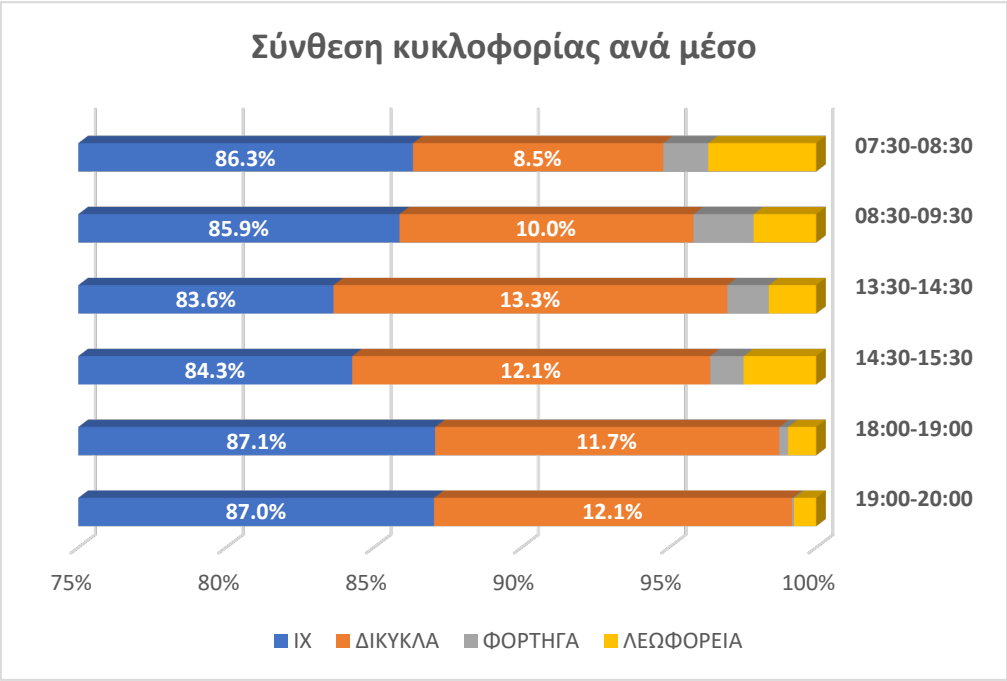
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 3 επί της οδό Καραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση από την οδό Μοναστηρίου και έπειτα ακολουθεί η 2 με κατεύθυνση από την οδό Καραολή και Δημητρίου (προς Μοναστηρίου) προς την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Κωδικός	Κ7	Σημείο	Καραολή και Δημητρίου & Παπάγου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Καραολή και Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

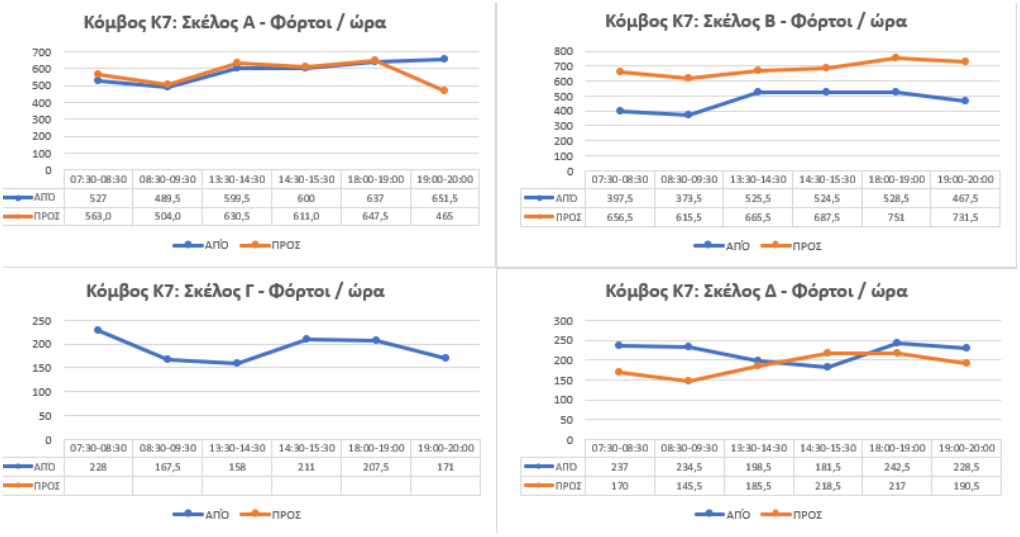


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 85,7% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 11,3%, μετά τα λεωφορεία με 1,9% και τέλος τα φορτηγά με 1,1%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο

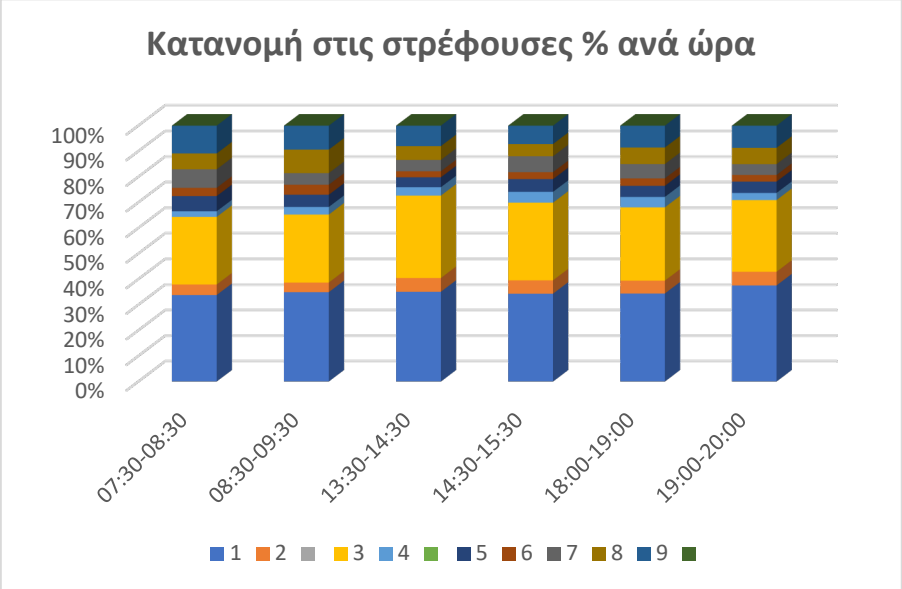
παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται κατά το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί τη οδού Καραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση προς την οδό Μοναστηρίου.

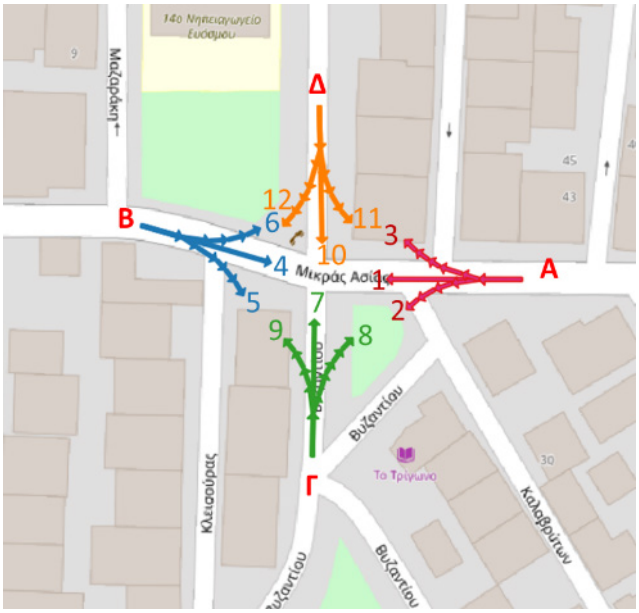
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

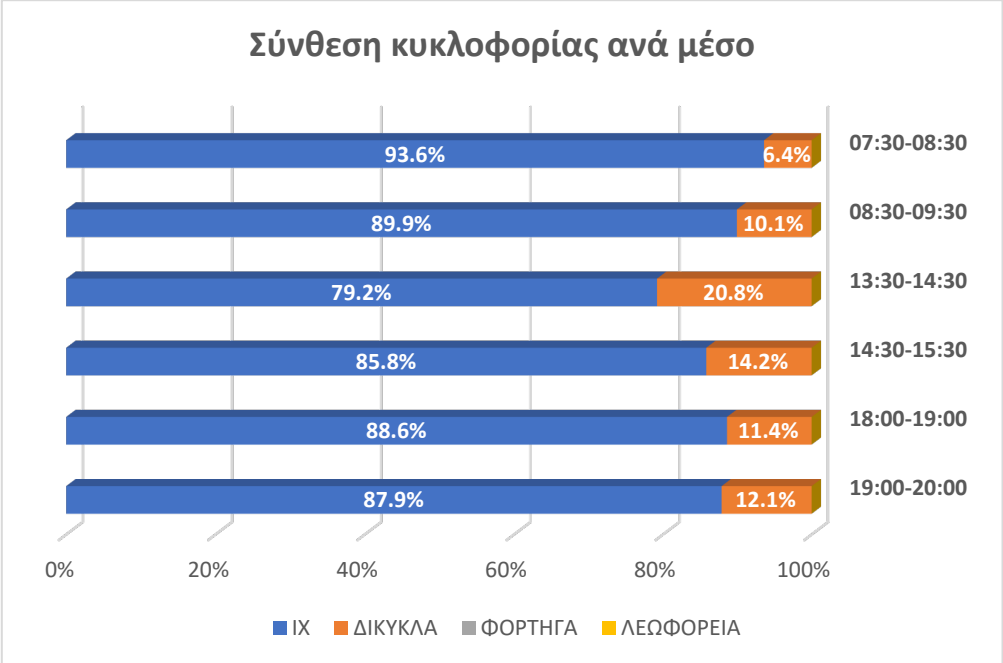
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού Καραολή και Δημητρίου με κατεύθυνση προς την οδό Μοναστηρίου και έπειτα ακολουθεί η 3 με την αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	K8	Σημείο	Μικράς Ασίας, Κλεισούρας & Βυζαντίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μικράς Ασίας, Κλεισούρας και Βυζαντίου.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

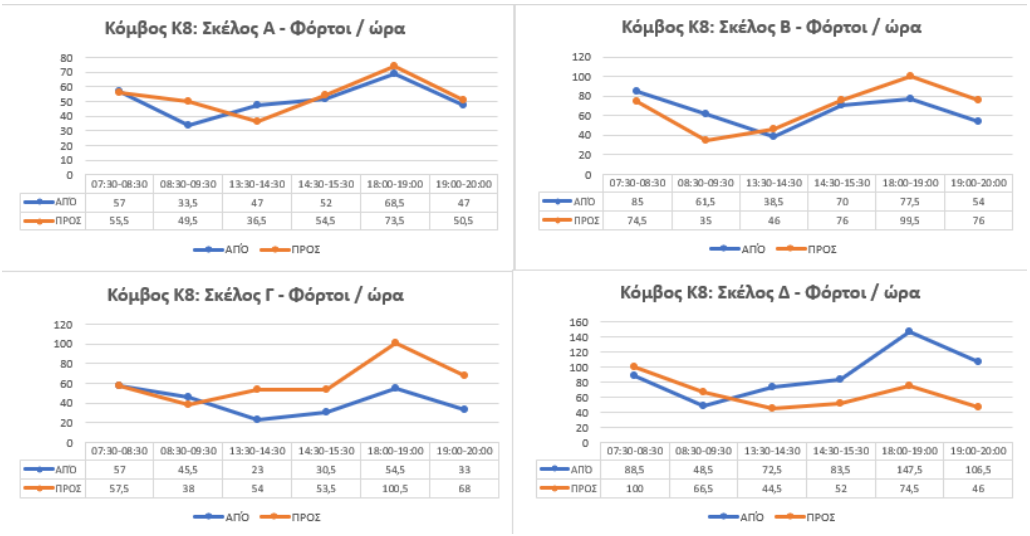
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 87,5% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 12,5% και μετά τα λεωφορεία και τα φορτηγά με 0%.

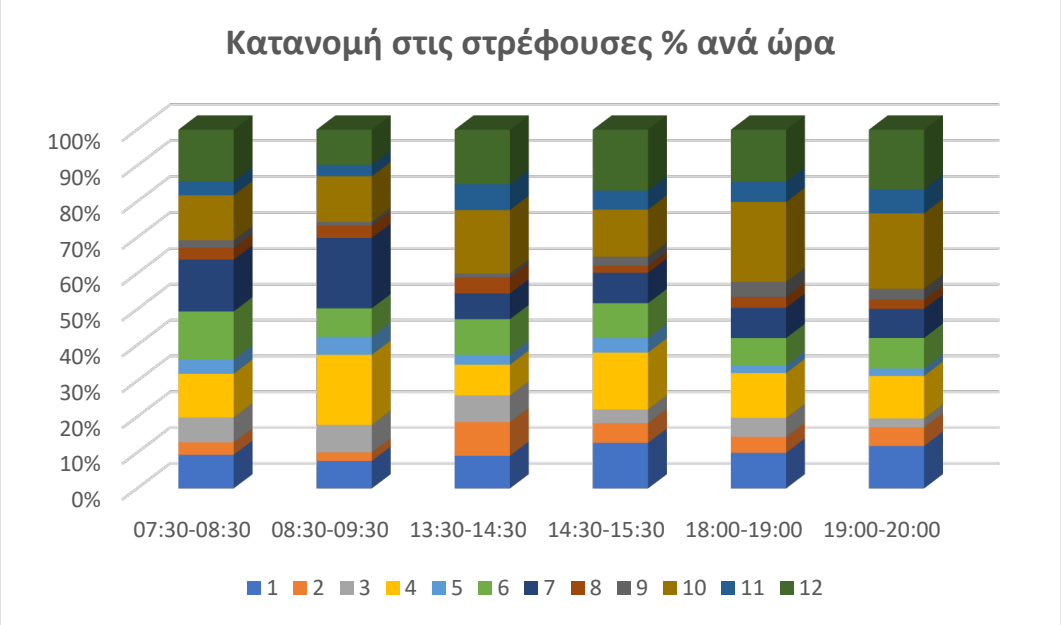
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται κατά το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι από την οδό Κλεισούρας προς την οδό Βυζαντίου.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



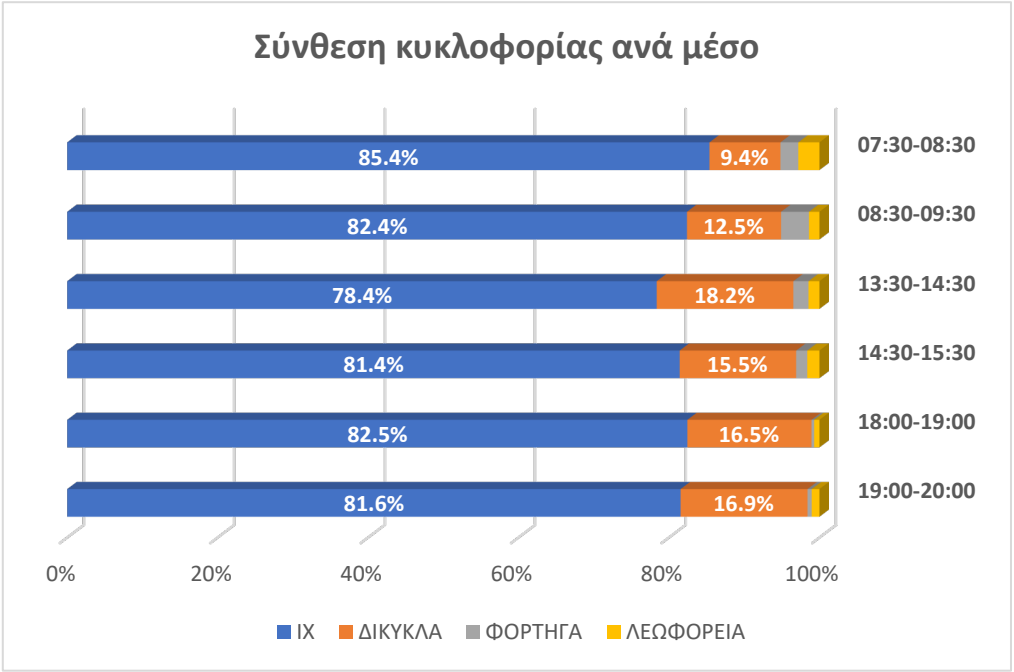
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 10 με κατεύθυνση από την Κλεισούρας προς την Βυζαντίου και έπειτα ακολουθεί η 12 με κατεύθυνση από την Κλεισούρας προς την Μικράς Ασίας.

Κωδικός	Κ9	Σημείο	Μεγάλου Αλεξάνδρου & 28ης Οκτωβρίου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και 28ης Οκτωβρίου.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

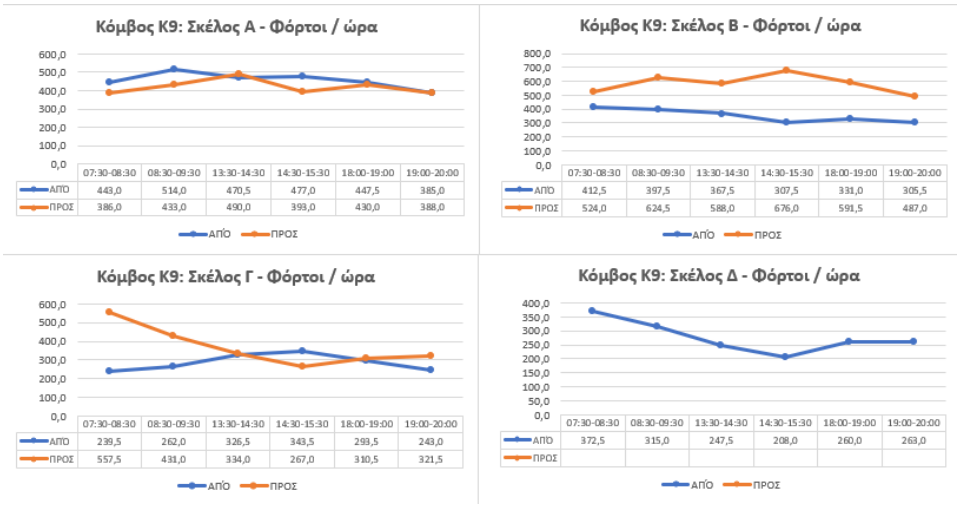
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 81,1% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 14,8%, μετά τα φορτηγά με 1,7% και τέλος τα λεωφορεία με 1,5%.

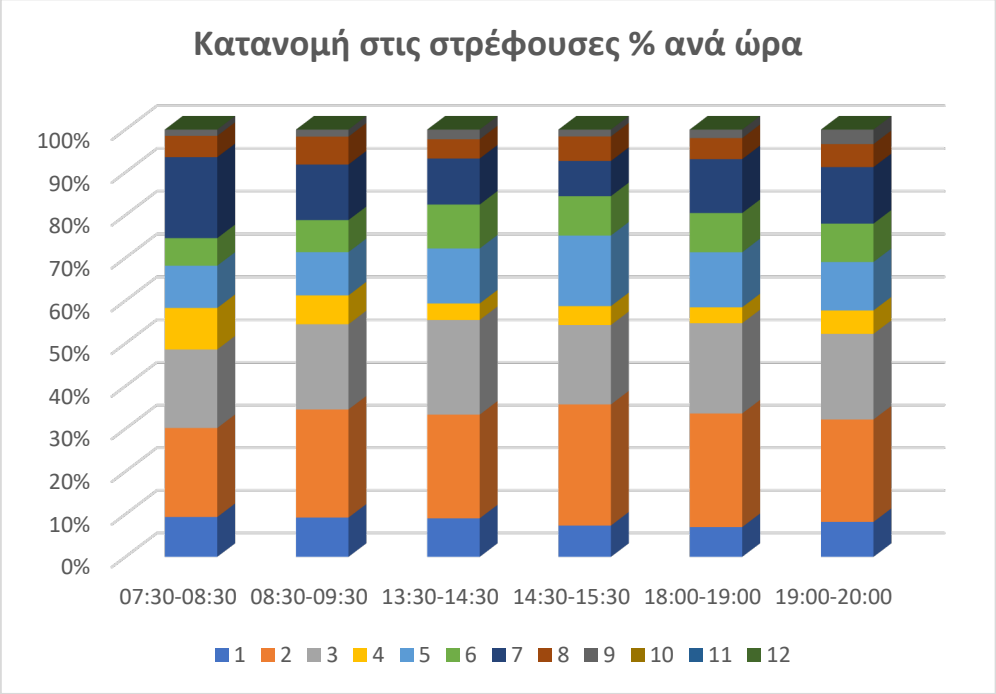
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 08:30 – 09:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου με κατεύθυνση από Κορδελιό προς Εύοσμο.

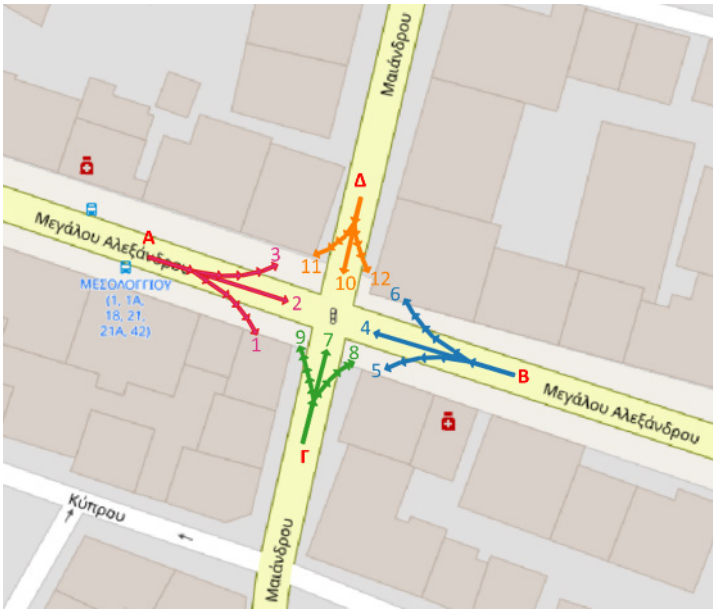
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

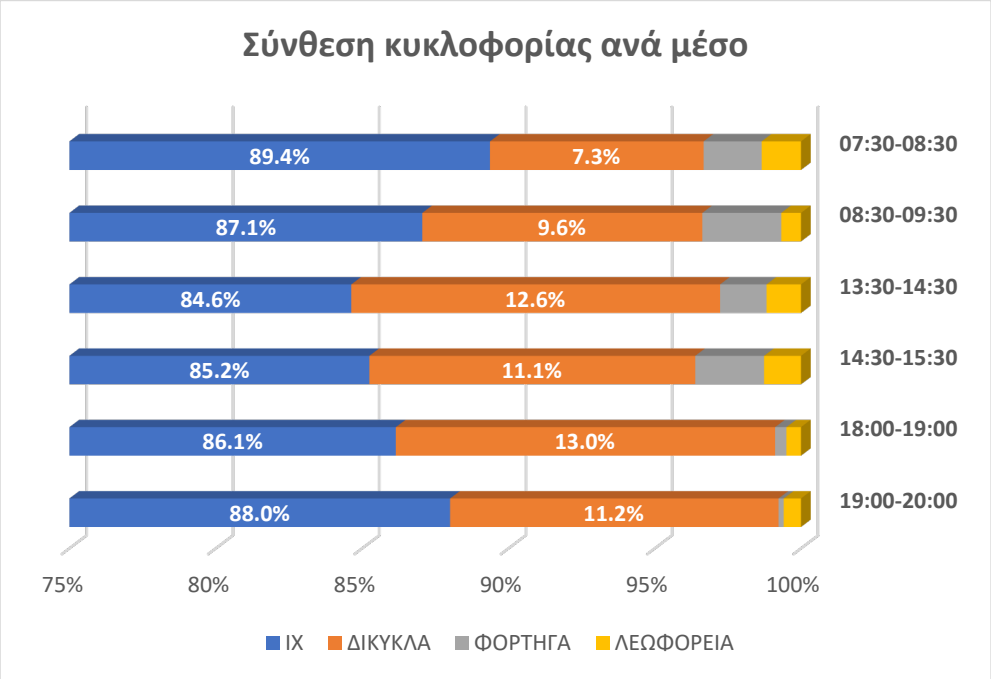
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 2 με κατεύθυνση από Κορδελιό προς Εύοσμο (επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου) και έπειτα ακολουθεί η 3 με την αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	Κ10	Σημείο	Μεγάλου Αλεξάνδρου & Μαιάνδρου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Μαιάνδρου.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα

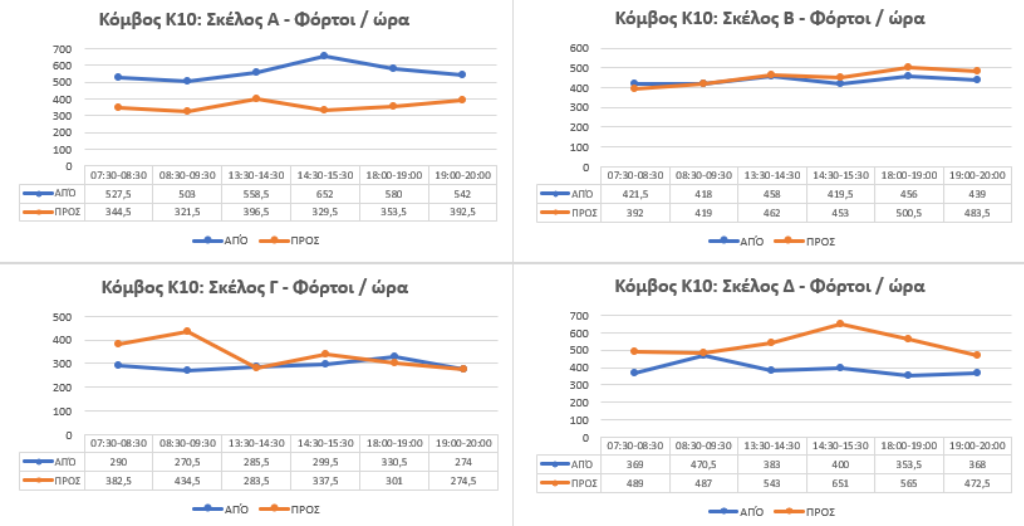


Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 86,7% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 10,8%, μετά τα φορτηγά με 1,5% και τέλος τα λεωφορεία με 0,9%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο

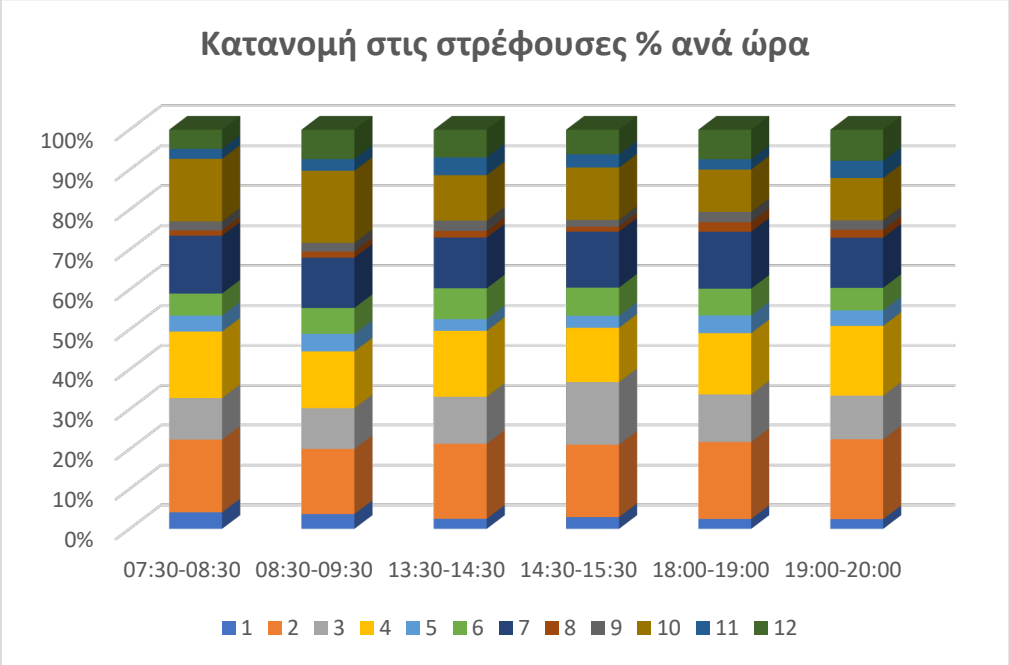
παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 14:30 – 15:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου (Κορδελιό) προς την οδό Μαιάνδρου (προς Εσωτερική περιφερειακή).

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



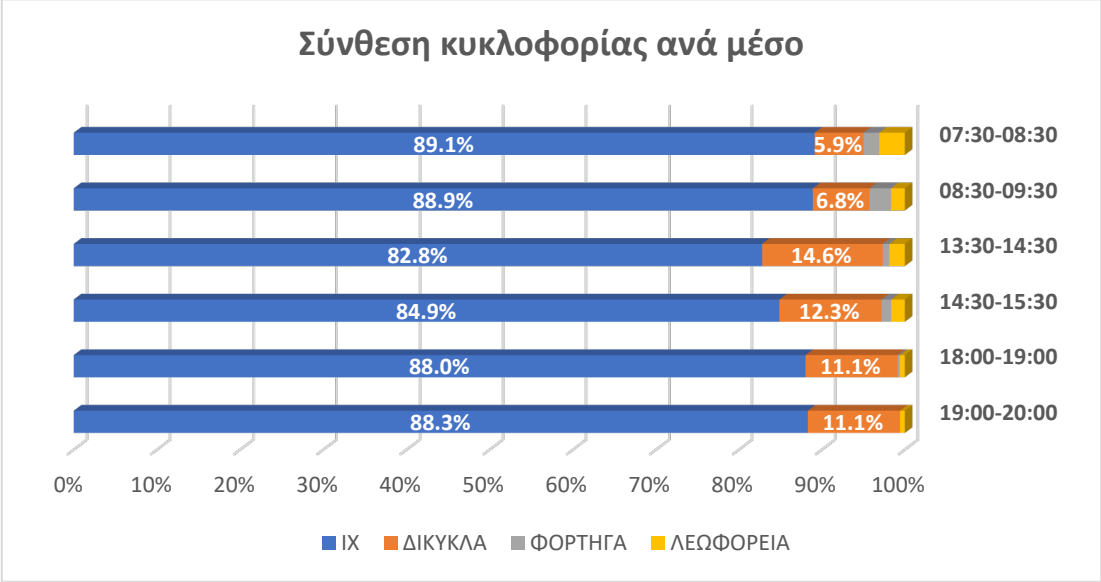
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 2 επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου με κατεύθυνση από Κορδελιό και έπειτα ακολουθεί η 3 με κατεύθυνση από την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου (Κορδελιό) προς την οδό Μαιάνδρου (προς Εσωτερική περιφερειακή).

Κωδικός	Κ11	Σημείο	Φιλίππου Φλώρου, Κατσαντώνη, Ντόρτογλου, Μανώλη Ανδρόνικου & Τερψιχόρης
Περιγραφή	Πρόκειται για κυκλικό κόμβο που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Φιλίππου Φλώρου, Κατσαντώνη, Ντόρτογλου, Μανώλη Ανδρόνικου και Τερψιχόρης		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

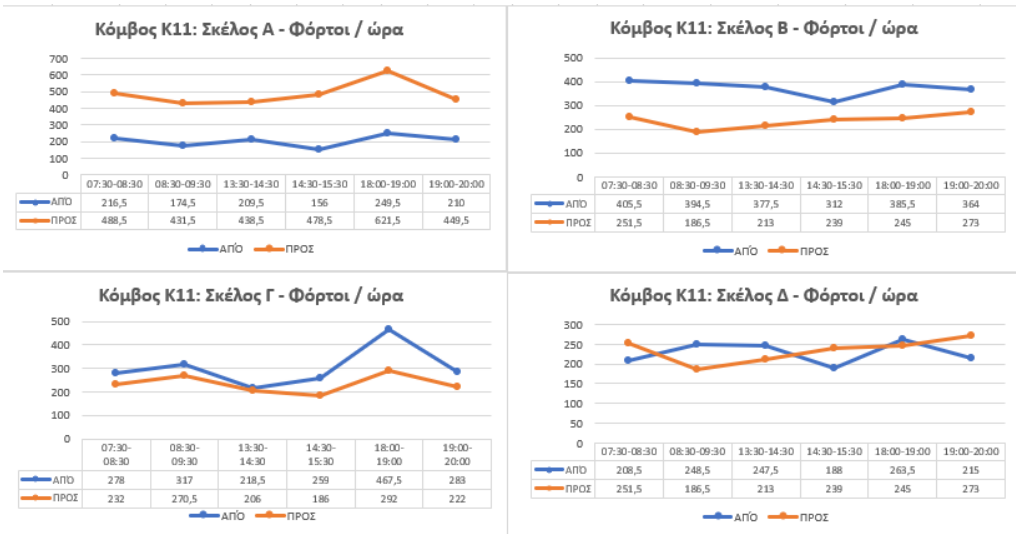
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 87% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 10,3%, μετά τα λεωφορεία με 1,1% και τέλος τα φορτηγά με 1,6%.

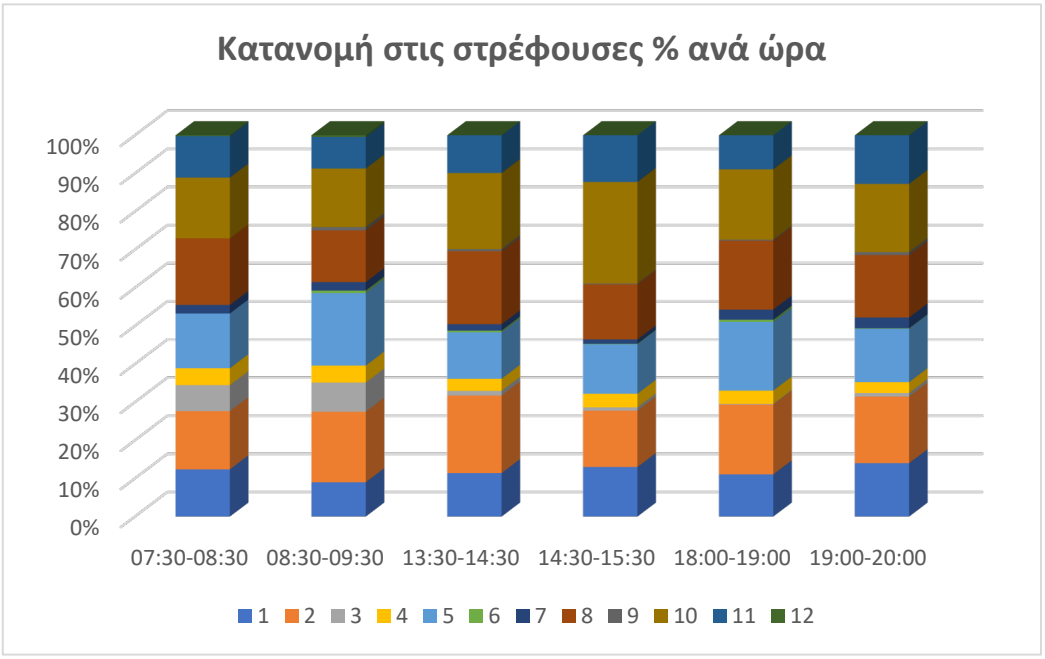
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Μανώλη Ανδρόνικου προς την οδό Φιλίππου Φλώρου.

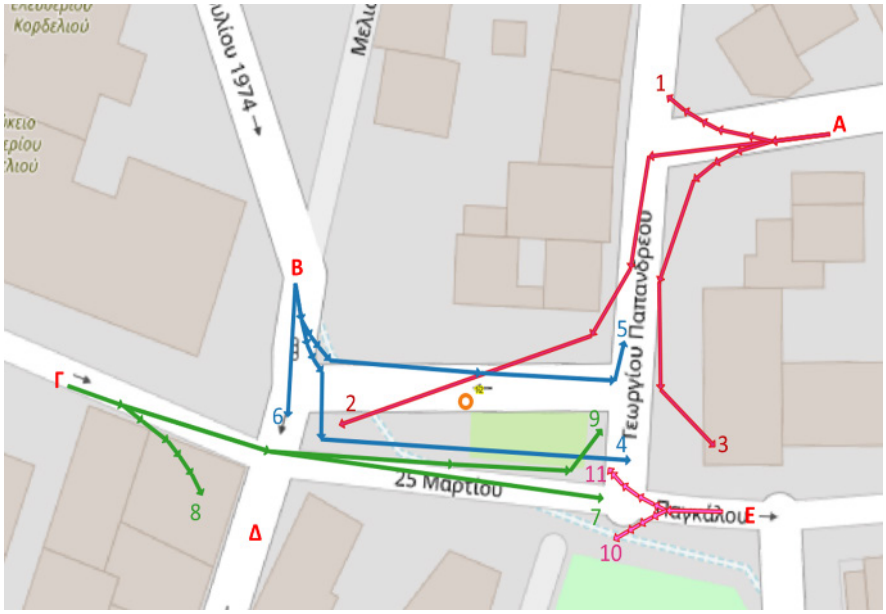
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

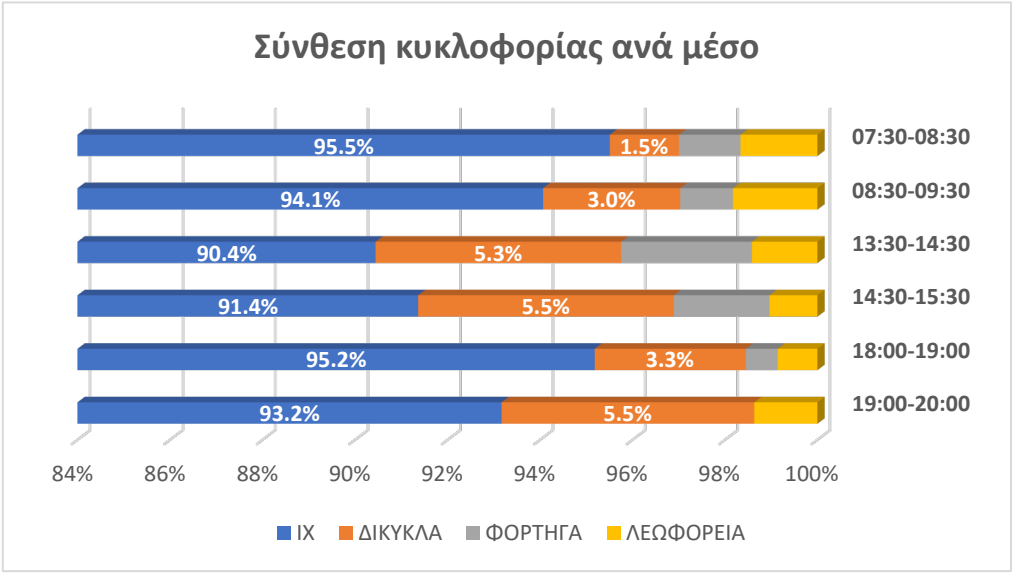
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 10 επί της οδού Φλώρου με κατεύθυνση από Κορδελιό και έπειτα ακολουθεί η 2 με κατεύθυνση από την οδό Φλώρου προς την οδό Ντόρτογλου.

Κωδικός	K12	Σημείο	**25ης Μαρτίου, 23ης Ιουλίου, Αθανάσιου Διάκου, Γεωργίου Παπανδρέου, Πάγκαλου και Σκρα**
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου, 23ης Ιουλίου, Γεωργίου Παπανδρέου, Πάγκαλου και Σκρα		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

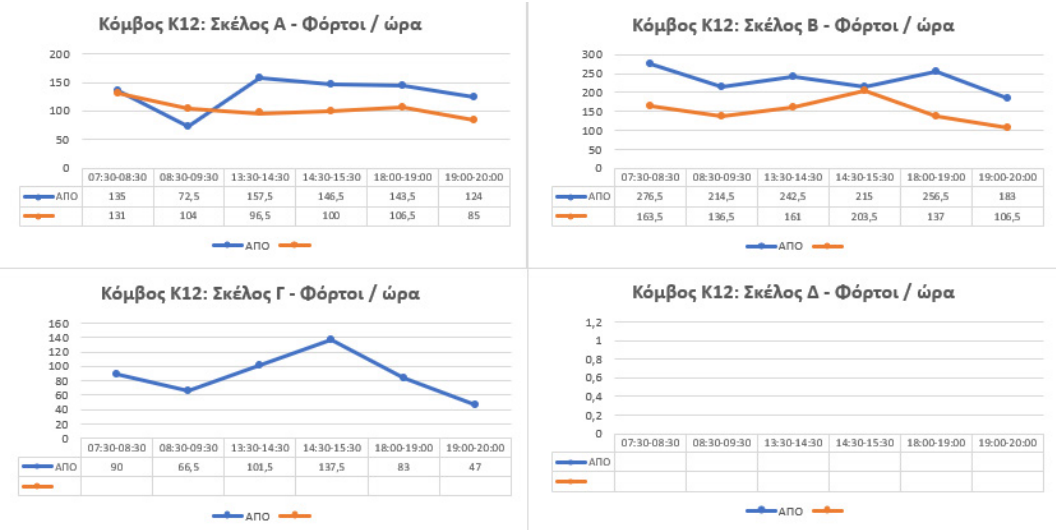
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 93,3% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 4%, μετά τα λεωφορεία με 1,4% και τέλος τα φορτηγά με 1,3%.

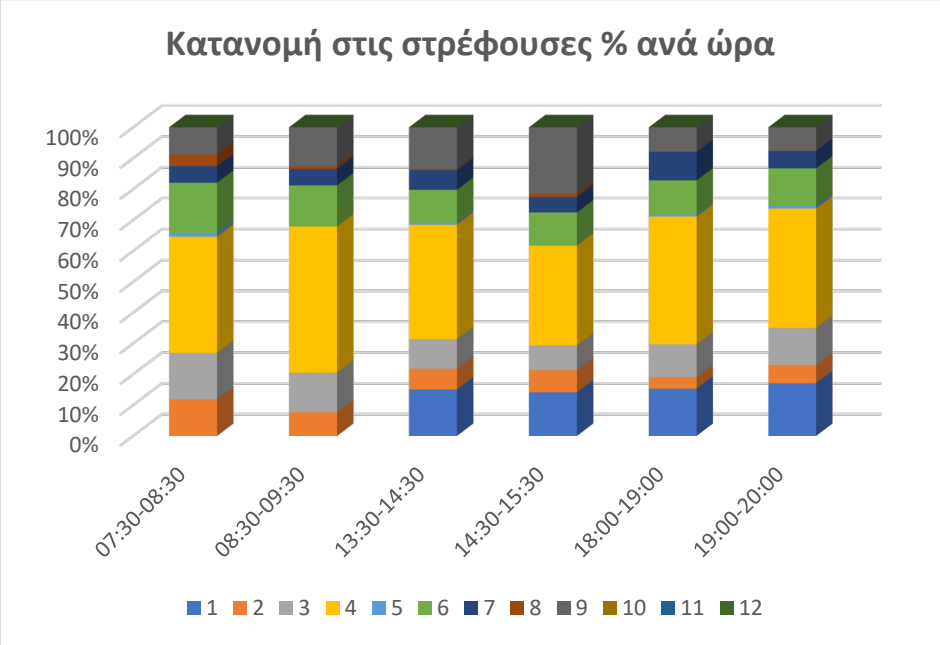
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό 23ης Ιουλίου προς την οδό Πάγκαλου.

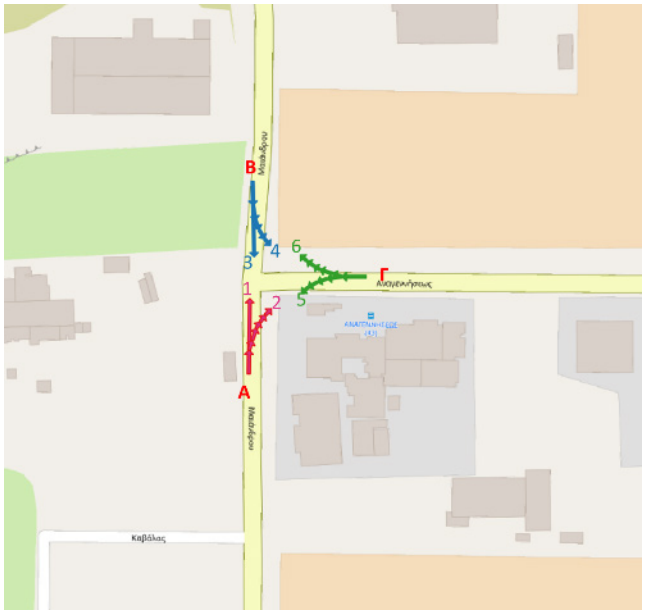
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

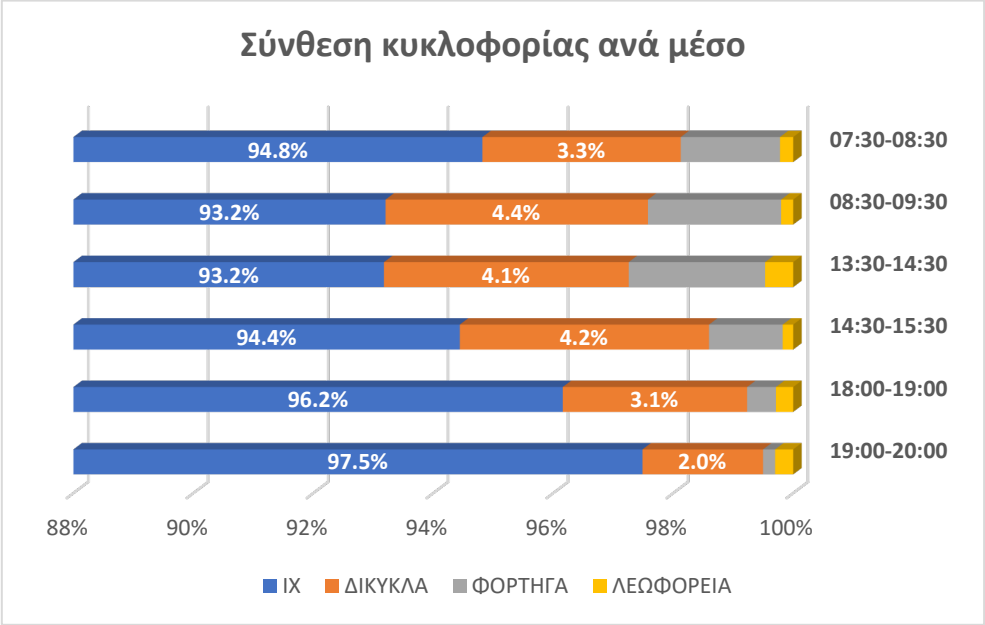
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 4 με κατεύθυνση από από την οδό 23ης Ιουλίου προς την οδό Πάγκαλου και έπειτα ακολουθεί η 6 με κατεύθυνση από την οδό 23ης Ιουλίου προς την οδό Αθανάσιου Διάκου.

Κωδικός	K13	Σημείο	Αναγεννήσεως & Μαιάνδρου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αναγεννήσεως & Μαιάνδρου		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

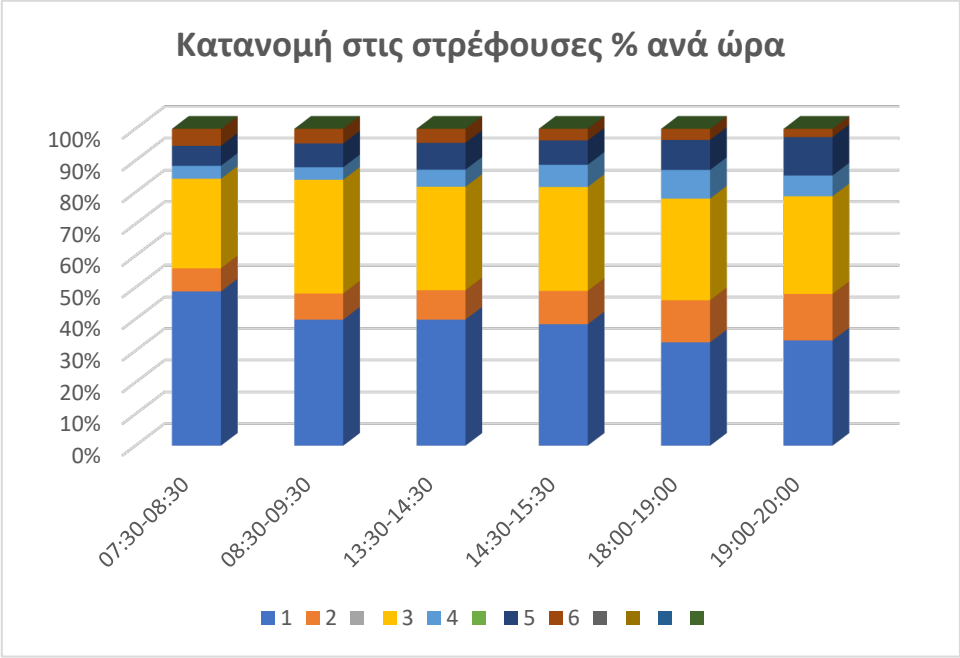
Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 94,9% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 3,5%, μετά τα φορτηγά με 1,3% και τέλος τα λεωφορεία με 0,3%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα

Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μαιάνδρου με κατεύθυνση προς Εγνατία.

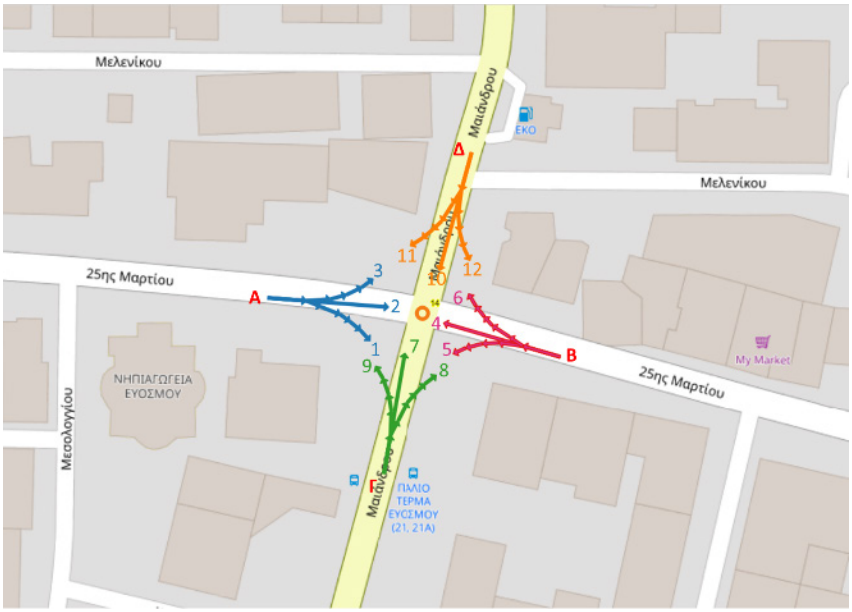
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

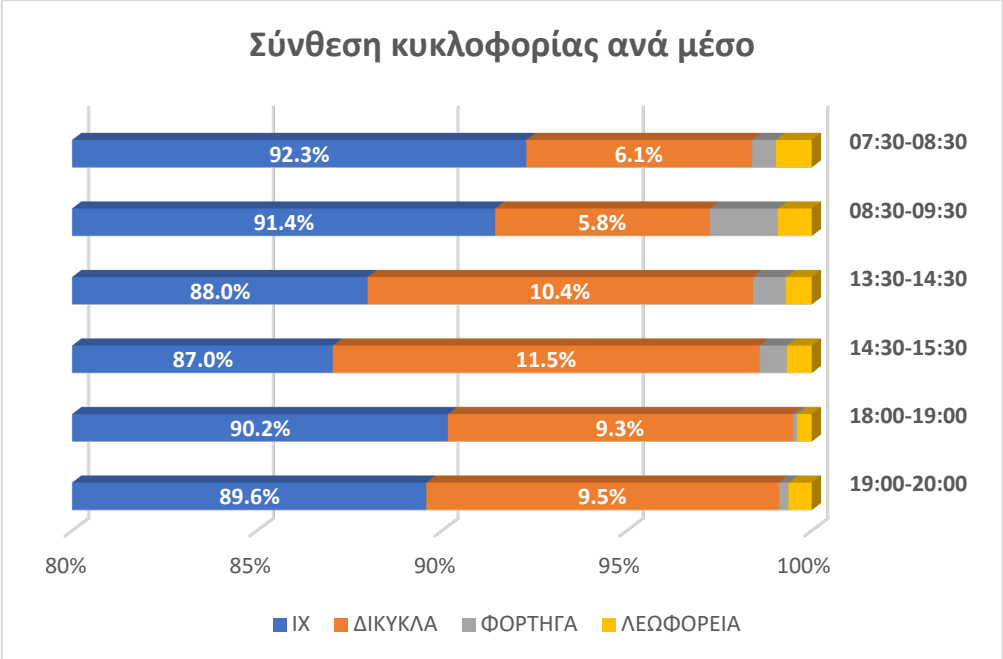
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού Μαιάνδρου με κατεύθυνση προς Εγνατία και έπειτα ακολουθεί η 3 με την αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	K14	Σημείο	25ης Μαρτίου & Μαιάνδρου
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου & Μαιάνδρου		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

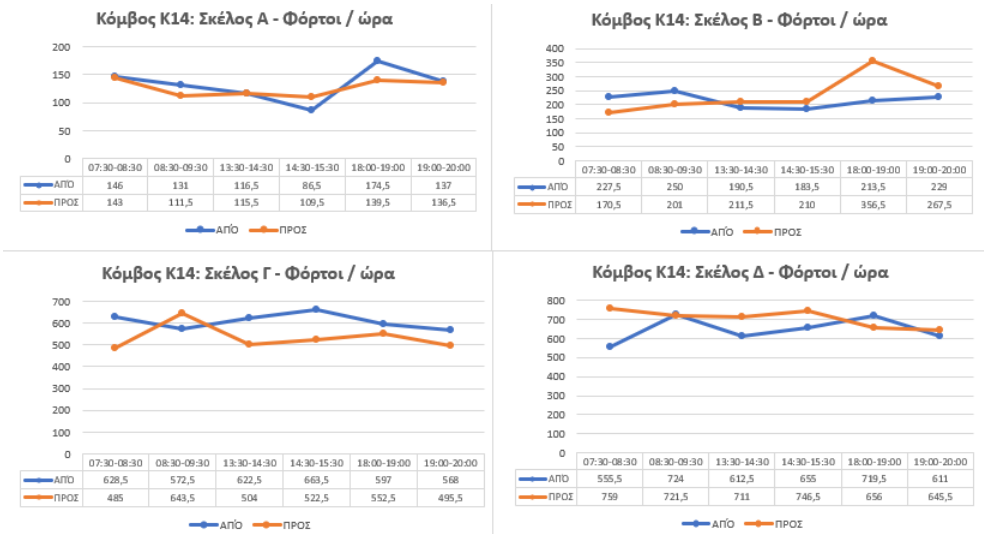
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 89,8% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 8,8%, μετά τα φορτηγά με 0,7% και τέλος τα λεωφορεία με 0,7%.

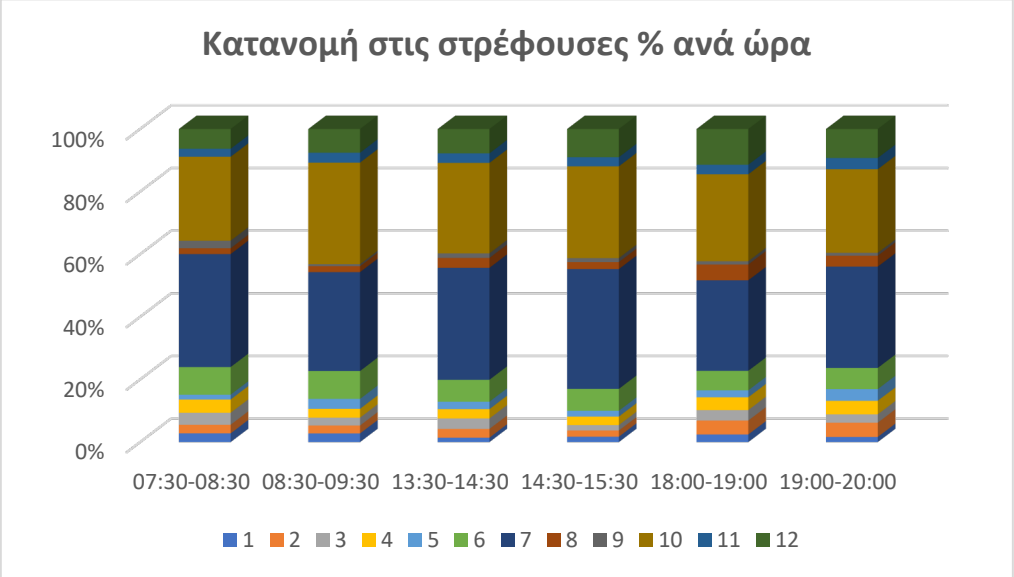
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μαιάνδρου με κατεύθυνση από την Εσωτερική περιφερειακή.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



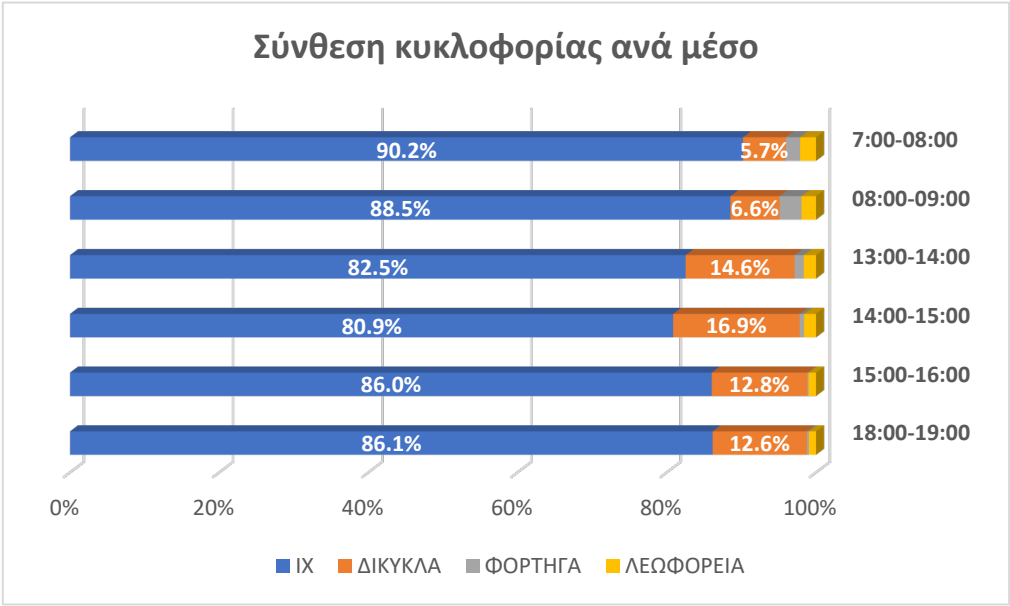
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 7 με κατεύθυνση προς την Εσωτερική περιφερειακή (επί της οδού Μαιάνδρου) και έπειτα ακολουθεί η 10 με την αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	Κ15	Σημείο	25ης Μαρτίου & Σμύρνης
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου και Σμύρνης.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

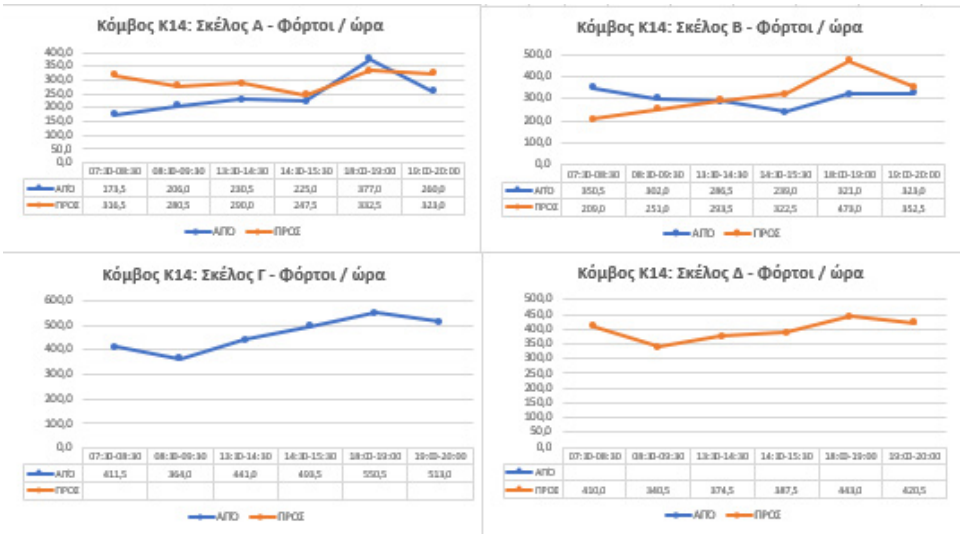
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 85,7% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 11,6%, μετά τα λεωφορεία με 1,6% και τέλος τα φορτηγά με 1,2%.

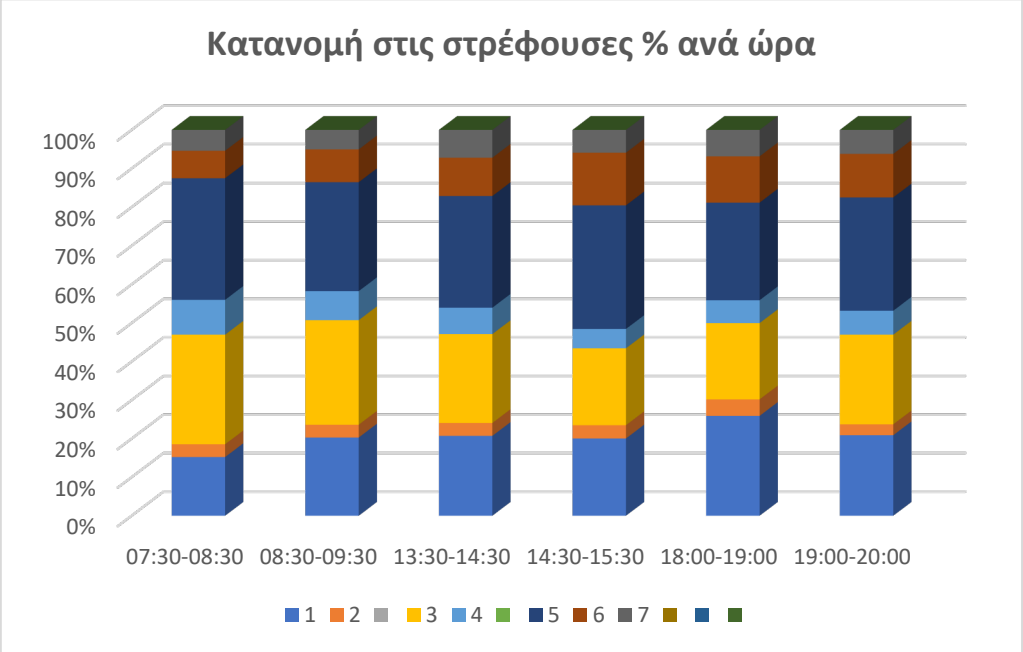
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Σμύρνης προς την οδό 25ης Μαρτίου (προς Σταυρούπολη).

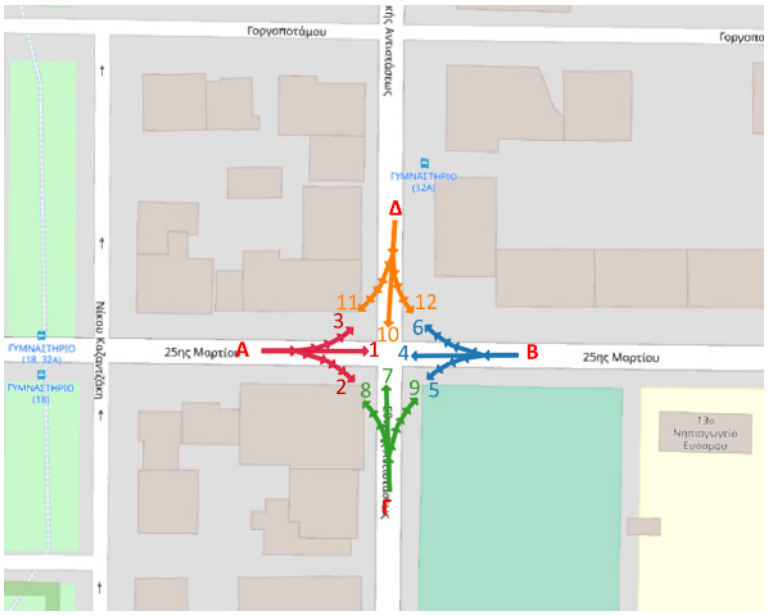
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

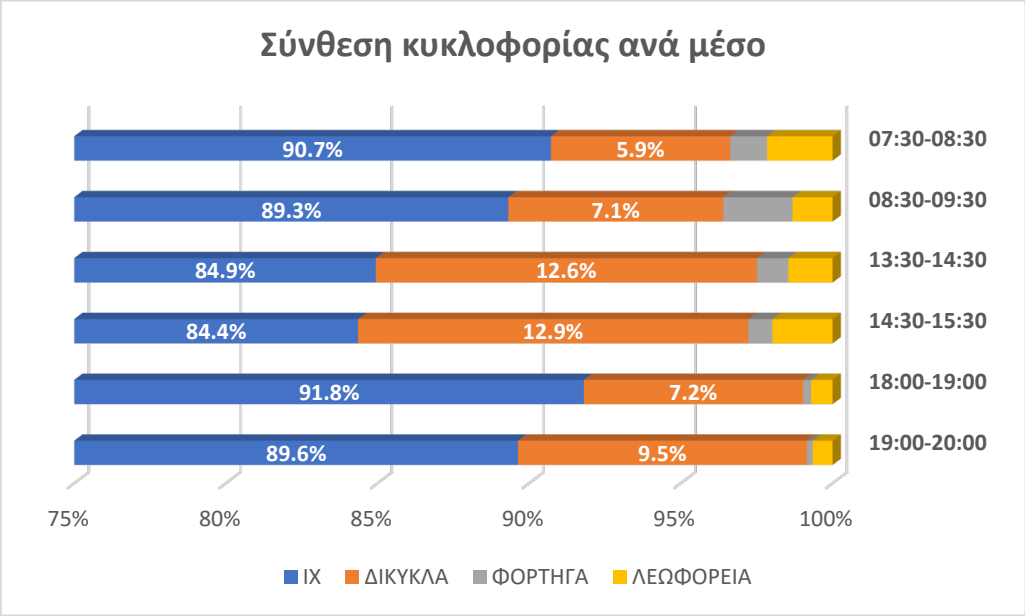
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού 25ης Μαρτίου με κατεύθυνση προς την Σταυρούπολη και έπειτα ακολουθεί η 5 επί της οδού Σμύρνης με κατεύθυνση προς την Εσωτερική περιφερειακή.

Κωδικός	Κ16	Σημείο	25ης Μαρτίου & Εθνικής Αντιστάσεως
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου και Εθνικής Αντιστάσεως.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

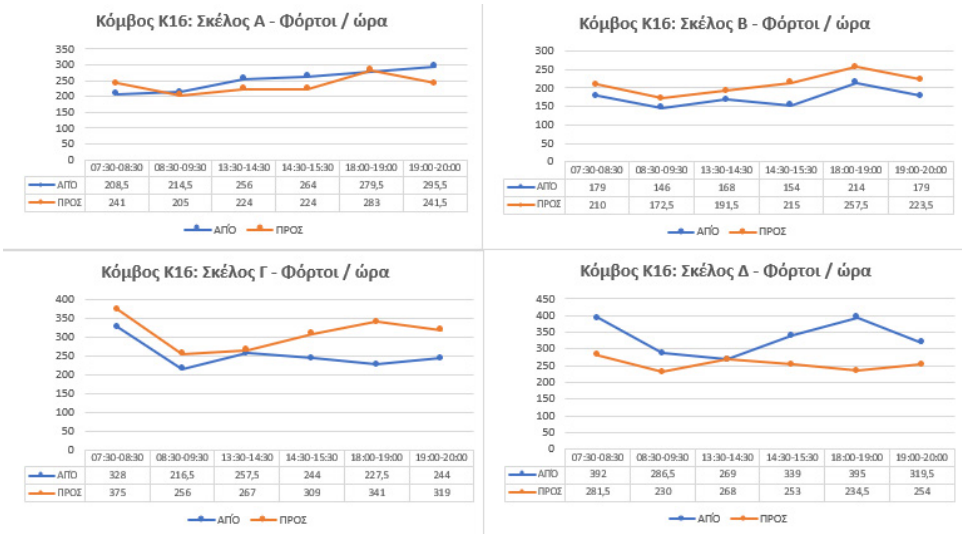
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 88,5% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 9,2%, μετά τα λεωφορεία με 1,4% και τέλος τα φορτηγά με 1%.

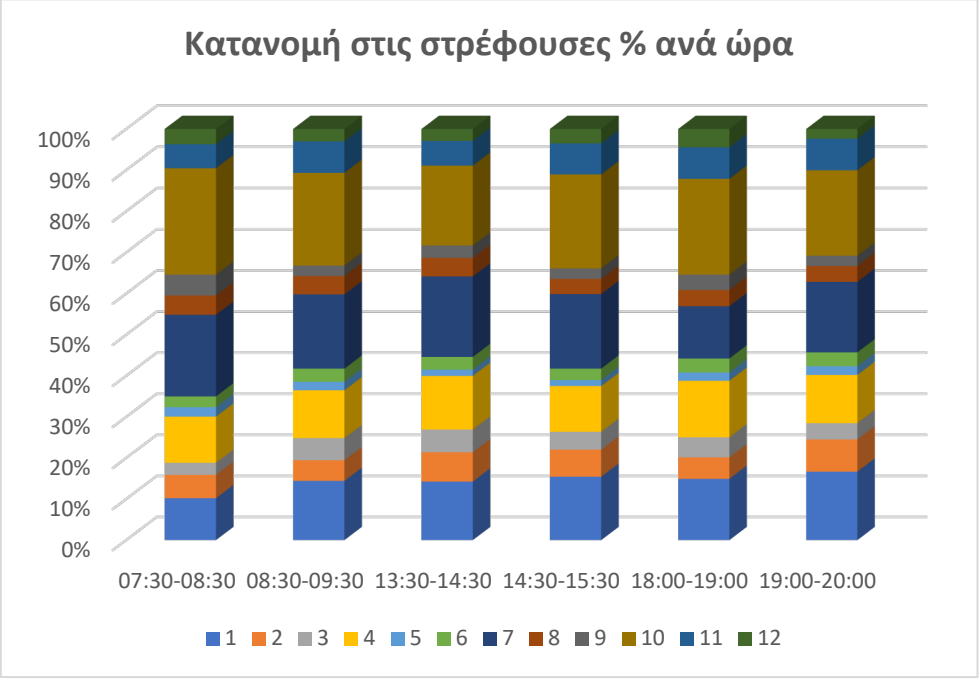
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως με κατεύθυνση από την Εσωτερική περιφερειακή.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



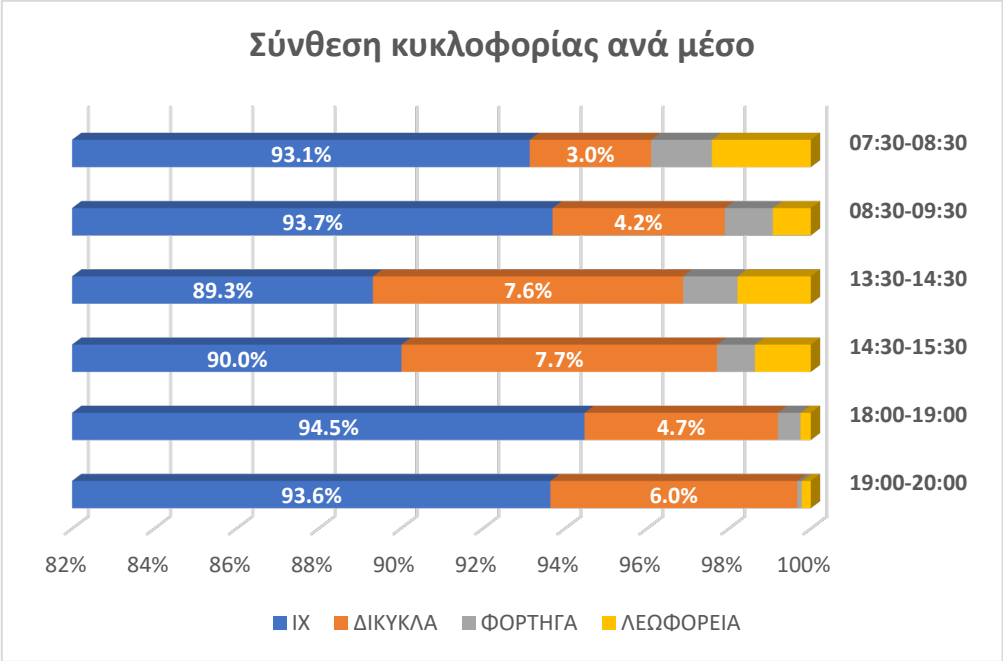
Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 10 επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως με κατεύθυνση από την Εσωτερική περιφερειακή και έπειτα ακολουθεί η 1 επί της οδού 25ης Μαρτίου με κατεύθυνση προς Σταυρούπολη.

Κωδικός	K17	Σημείο	Ιθάκης & Αντώνη Τρίτση
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ιθάκης & Αντώνη Τρίτση.		

Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

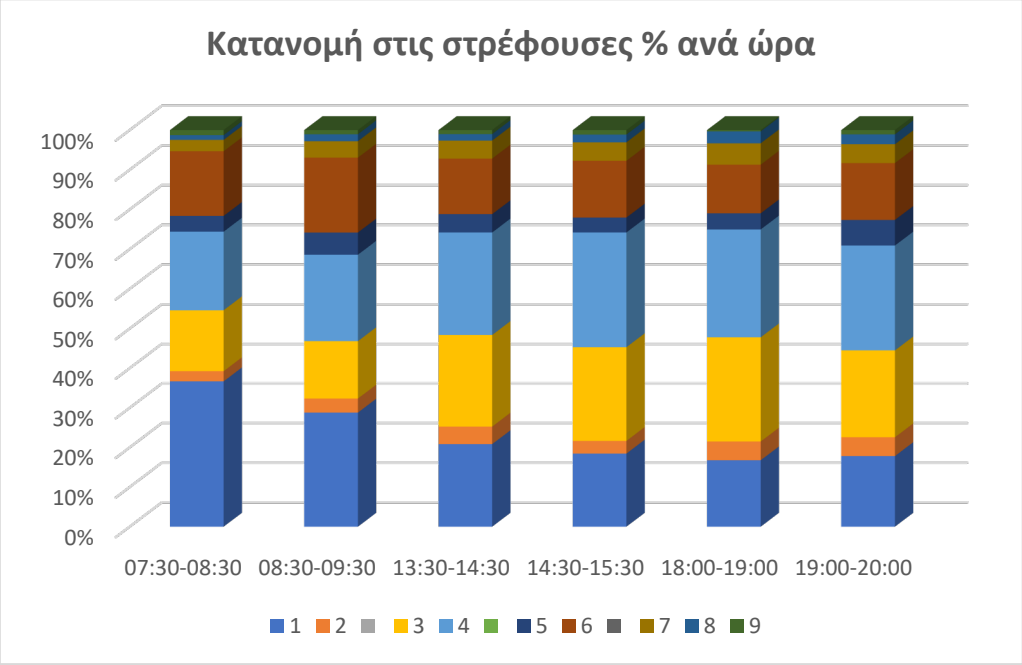
Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 92,4% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 5,5%, μετά τα λεωφορεία με 1,2% και τέλος τα φορτηγά με 0,9%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα

Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 18:00 – 19:00. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι με κατεύθυνση από την οδό Ιθάκης στην έξοδο της Εσωτερικής περιφερειακής προς την Αντώνη Τρίτση (Δυτική κατεύθυνση).

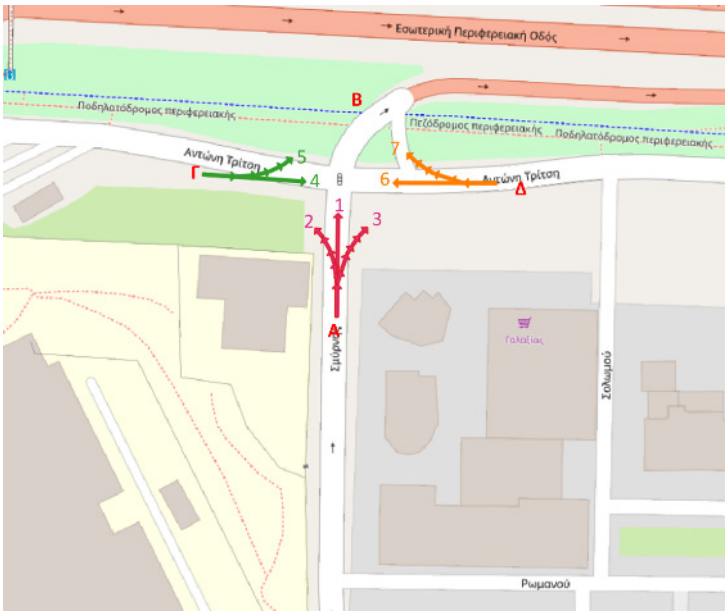
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

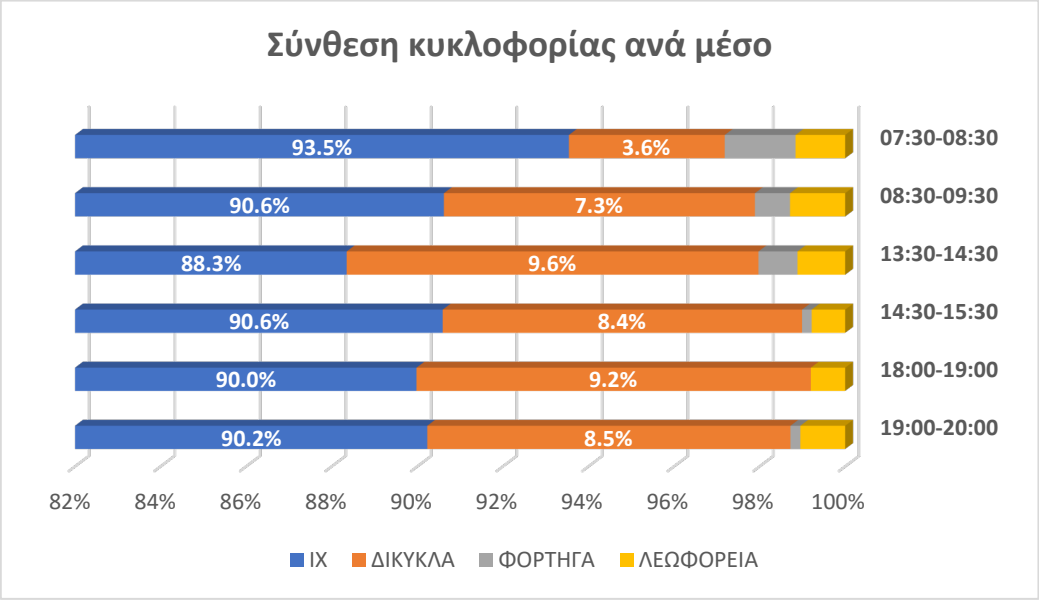
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 4 με κατεύθυνση από την οδό Ιθάκης (έξοδος Εσωτερικής περιφερειακής) προς την Αντώνη Τρίτση (Δυτική κατεύθυνση) και έπειτα ακολουθεί η 3 επί της οδού Ιθάκης με κατεύθυνση από την έξοδο της Εσωτερικής περιφερειακής.

Κωδικός	Κ18	Σημείο	Σμύρνης & Αντώνη Τρίτση
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο με φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Σμύρνης & Αντώνη Τρίτση.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

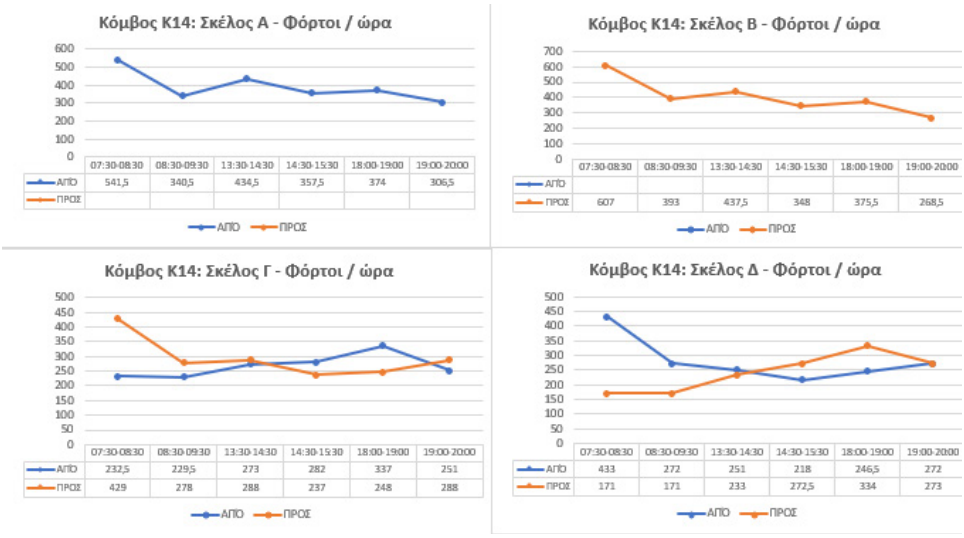
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 90,6% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 7,8%, μετά τα λεωφορεία με 1% και τέλος τα φορτηγά με 0,6%.

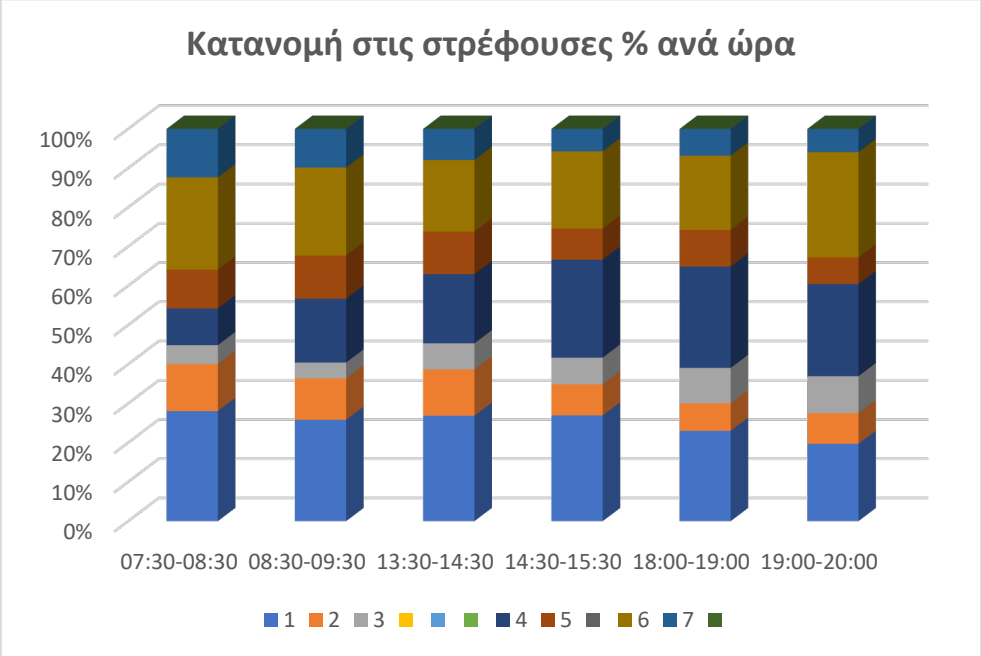
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Σμύρνης με κατεύθυνση προς την είσοδο της Εσωτερικής περιφερειακής.

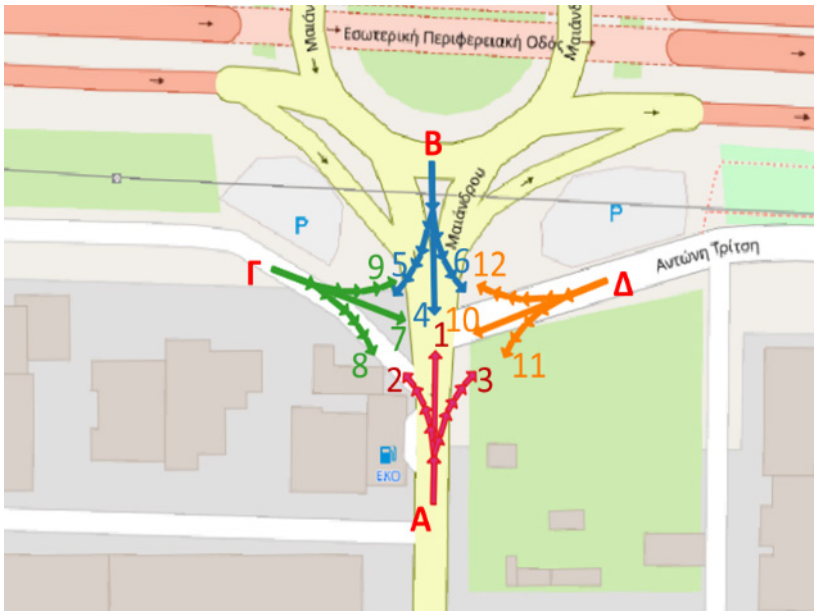
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

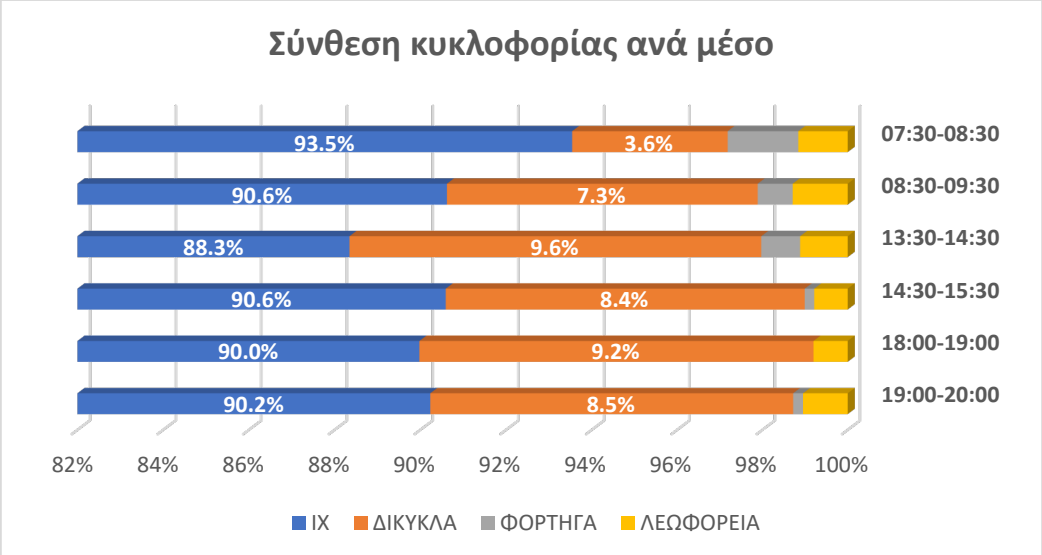
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της Σμύρνης με κατεύθυνση προς την Εσωτερική περιφερειακή και έπειτα ακολουθεί η 6 επί της Αντώνη Τρίτση με κατεύθυνση προς Δυτικά.

Κωδικός	Κ19	Σημείο	Μαιάνδρου & Αντώνη Τρίτση
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μαιάνδρου και Αντώνη Τρίτση.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

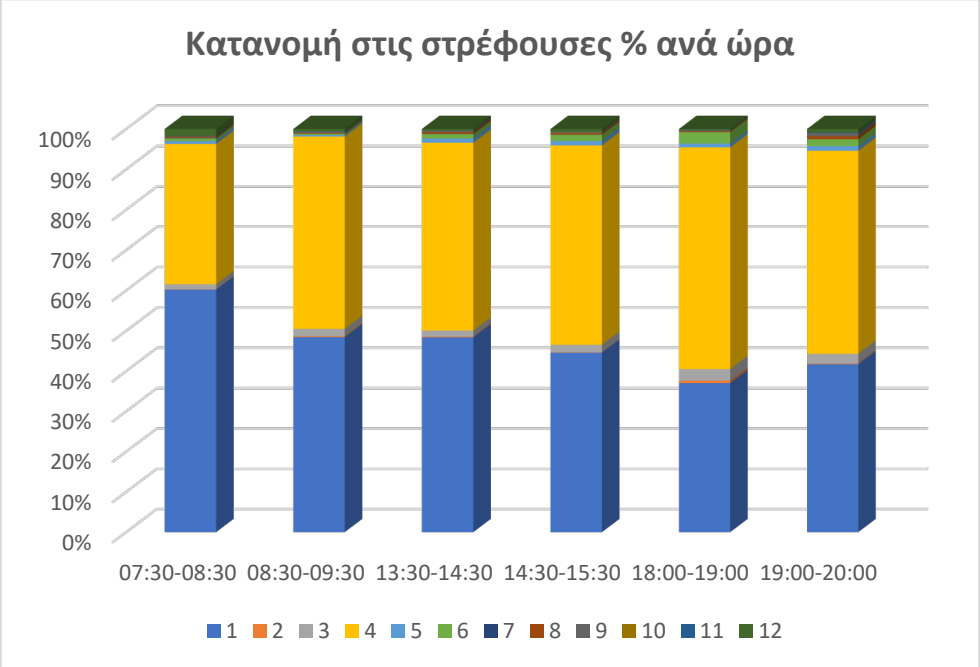
Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 98% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 6,2%, μετά τα φορτηγά με 2% και τέλος τα λεωφορεία με 0,4%.

Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα

Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 14:30 – 15:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μαιάνδρου με κατεύθυνση από την έξοδο της Εσωτερικής περιφερειακής.

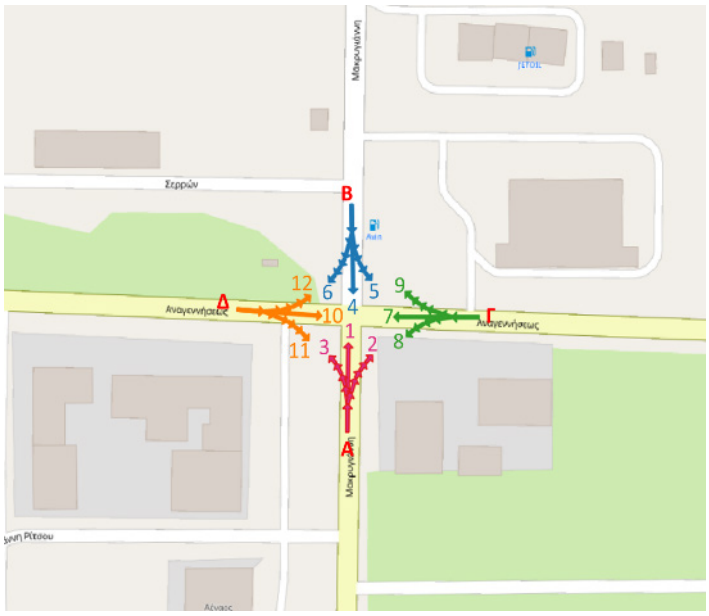
Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

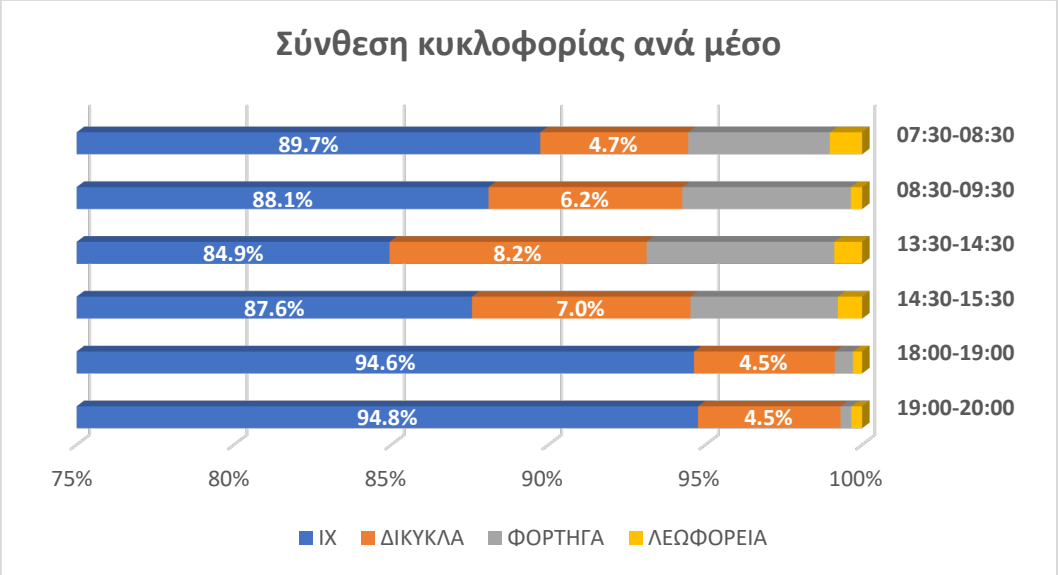
Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 4 επί της οδού Μαιάνδρου με κατεύθυνση από την έξοδο της Εσωτερικής περιφερειακής και έπειτα ακολουθεί η 1 με αντίθετη κατεύθυνση.

Κωδικός	Κ20	Σημείο	Αναγεννήσεως & Μακρυγιάννη
Περιγραφή	Πρόκειται για κόμβο χωρίς φωτεινό σηματοδότη που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αναγεννήσεως και Μακρυγιάννη.		



Χάρτης στρεφουσών κινήσεων κόμβου

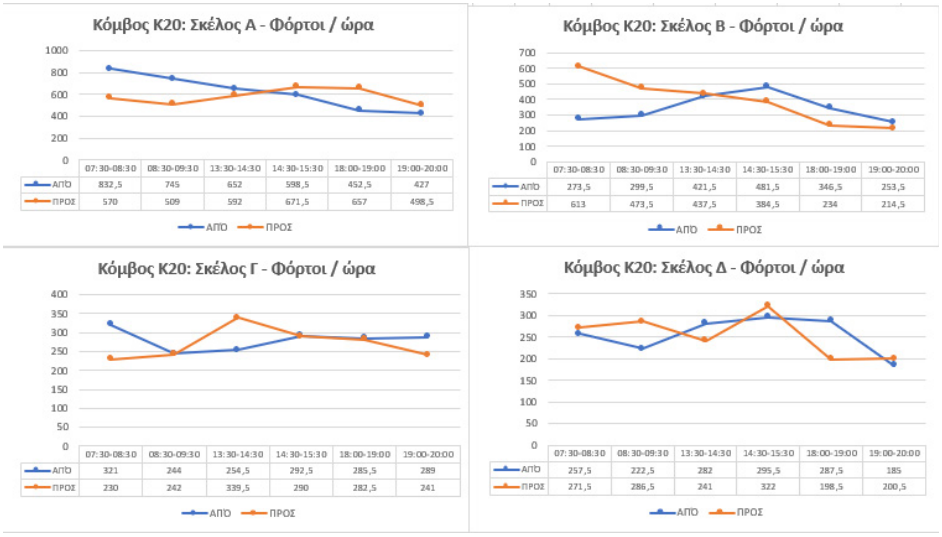
Η σύνθεση της κυκλοφορίας για τις τέσσερις βασικές κατηγορίες μηχανοκίνητων μέσων παρουσιάζεται με τη μορφή ποσοστών (%) ανά ώρα



Διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας

Από το διάγραμμα σύνθεσης κυκλοφορίας προκύπτει ότι για το διάστημα των μετρήσεων κατά μέσο όρο το 90% των οχημάτων ήταν Ι.Χ. Κατόπιν, ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό 5,8%, μετά τα φορτηγά με 3,6% και τέλος τα λεωφορεία με 0,6%.

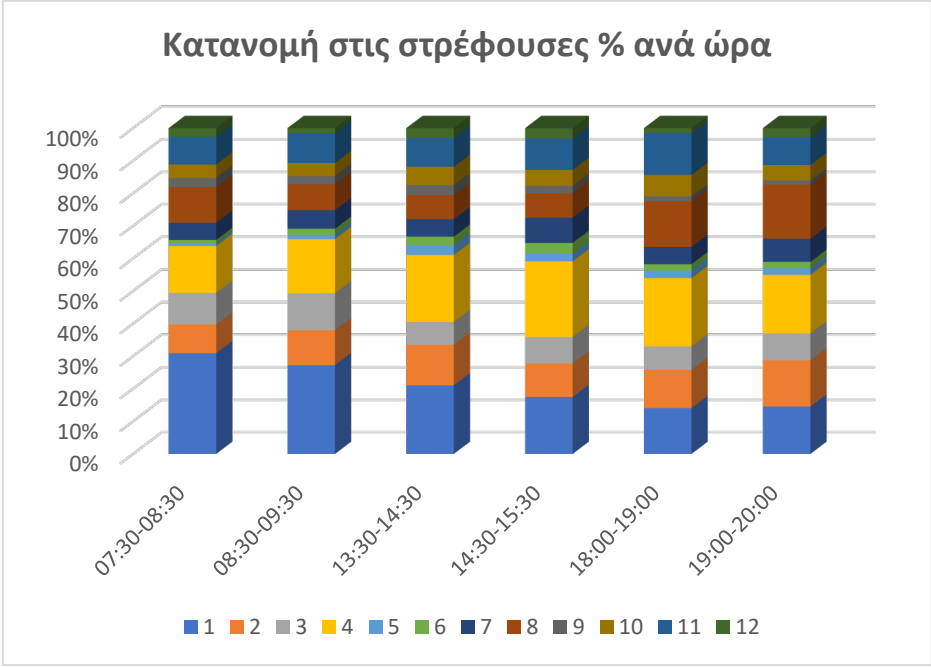
Οι φόρτοι στα οδικά τμήματα του κόμβου για τις κατευθύνσεις εισόδου και εξόδου στον κόμβο παρουσιάζονται σε ΜΕΑ / Ώρα



Διαγράμματα φόρτων σε ΜΕΑ/h ανά σκέλος κόμβου

Από την παρατήρηση των διαγραμμάτων προκύπτει ότι η ώρα αιχμής για το σύνολο του κόμβου εντοπίζεται το χρονικό διάστημα 07:30 – 08:30. Μάλιστα, το σκέλος με τους υψηλότερους φόρτους (αθροιστικά είσοδος – έξοδος) είναι επί της οδού Μακρυγιάννη με κατεύθυνση από την Εσωτερική περιφερειακή.

Κατανομή στις στρέφουσες ανά ώρα για την ώρα αιχμής



Διάγραμμα στρεφουσών κινήσεων

Για την ώρα αιχμής βλέπουμε πως η στρέφουσα με τους υψηλότερους φόρτους είναι η 1 επί της οδού Μακρυγιάννη με κατεύθυνση από την Εσωτερική περιφερειακή και έπειτα ακολουθεί η 4 με αντίθετη κατεύθυνση.

5. Ανάλυση έρευνας μετακινήσεων

5.1. Ανάλυση Διαδικτυακού Ερωτηματολογίου

Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό.

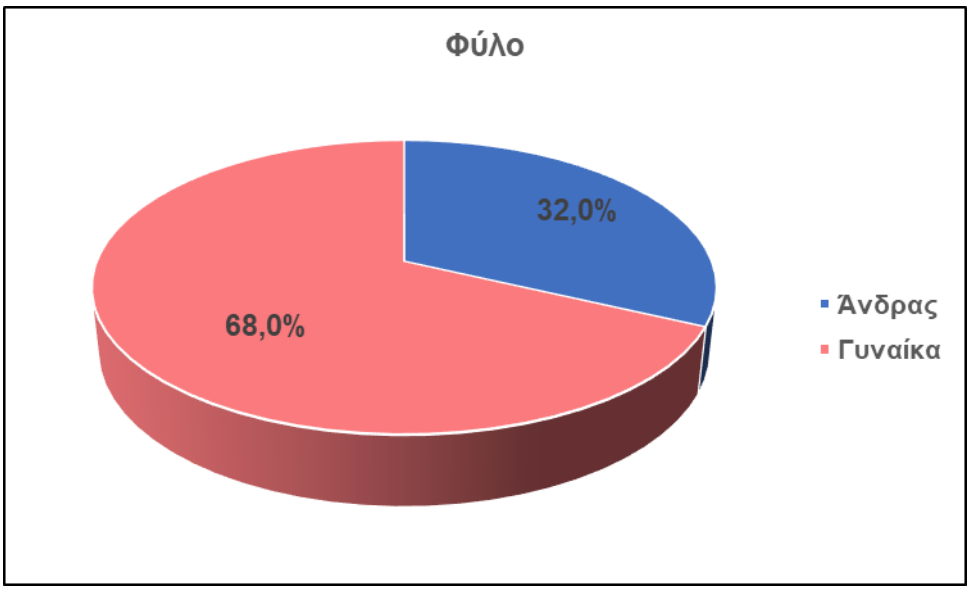
Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου στο πλαίσιο της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης και συλλέχθησαν 299 απαντήσεις.

5.1.1. Ανάλυση Αποτελεσμάτων

Στο υποκεφάλαιο αυτό γίνεται αναλυτική παρουσίαση με τη μορφή διαγραμμάτων των κυριότερων αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την ανάλυση των απαντήσεων του διαδικτυακού ερωτηματολογίου.

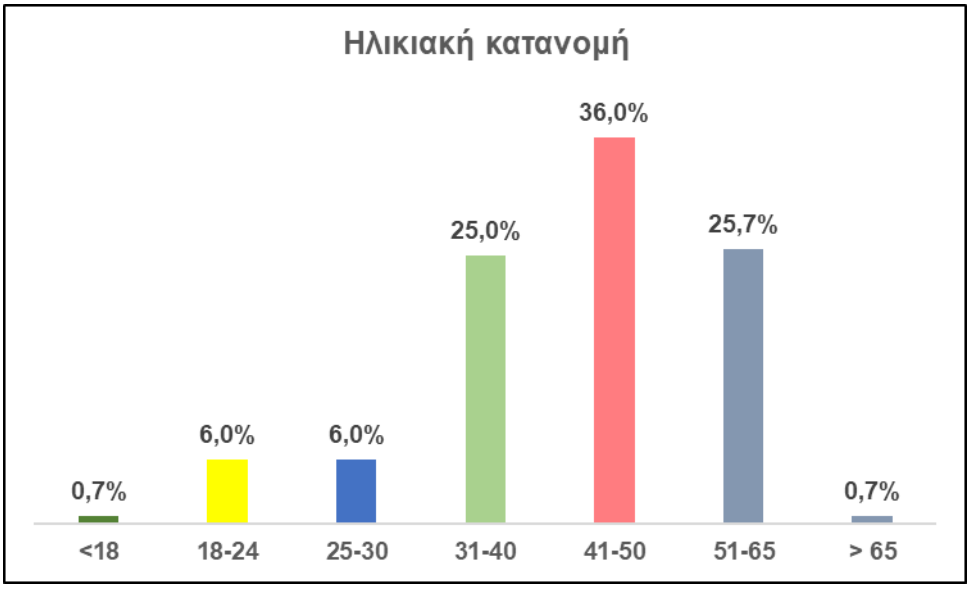
5.1.1.1. Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Στην έρευνα του διαδικτυακού ερωτηματολογίου συμμετείχαν περισσότερες γυναίκες και μάλιστα σε διπλάσιο περίπου ποσοστό 68% σε σχέση με τους άντρες, οι οποίοι συγκέντρωσαν ποσοστό 32,0%, όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.1.



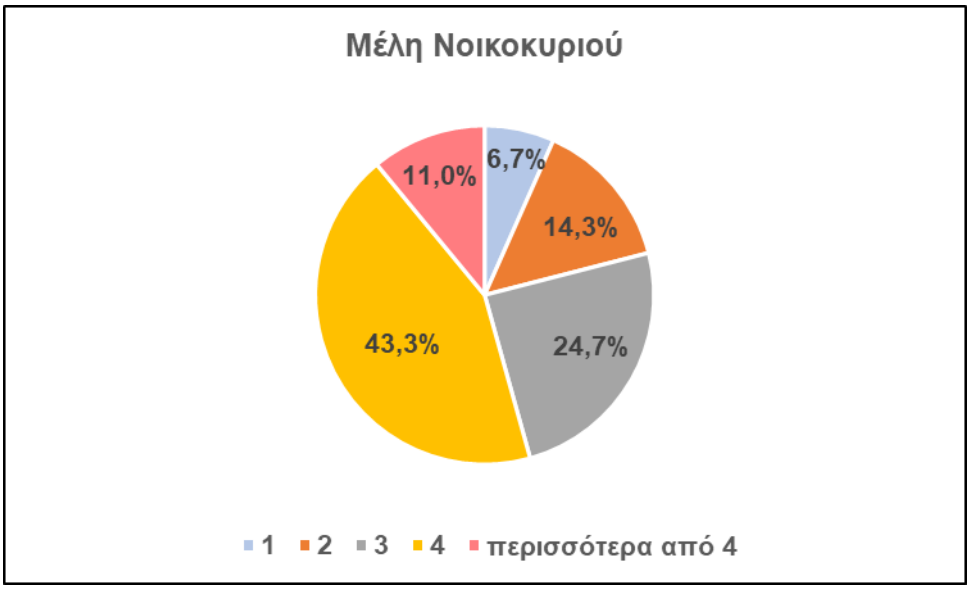
Σχήμα 5.129: Φύλο Συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Οι ηλικιακές ομάδες που συμμετείχαν στην έρευνα είναι κυρίως οι παραγωγικές ηλικίες, με την ηλικιακή ομάδα 41-50 να συγκεντρώνει ποσοστό 36,0%. Ακολουθούν οι ηλικίες 51-65 με ποσοστό 25,7% και με 25,0% οι ηλικίες μεταξύ 31-40 (Σχήμα 5.2). Παρατηρούμε ότι τα ποσοστά στις νεότερες ηλικίες κάτω των 30 ετών κυμαίνονται γύρω στο 12%, ενώ σχεδόν μηδενικά είναι τα ποσοστά για τις ηλικίες άνω των 65 ετών, γεγονός που ίσως σχετίζεται και με την ηλεκτρονική μορφή της έρευνας, με την οποία οι μεγαλύτερες ηλικίες δεν έχουν ιδιαίτερη εξοικείωση.



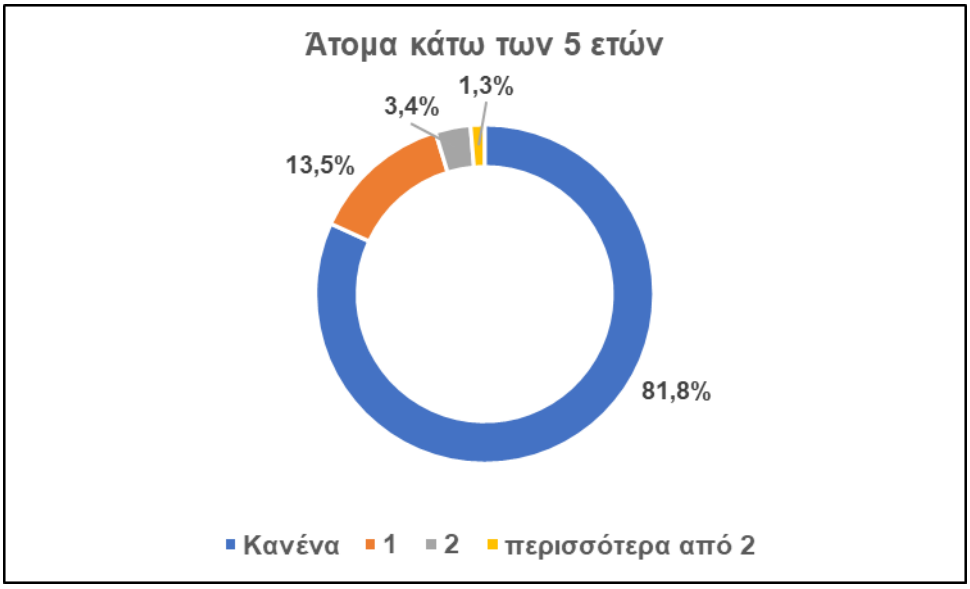
Σχήμα 5.130: Ηλικιακές ομάδες συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Στο Σχήμα 5.3, φαίνονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων στο ερώτημα από πόσα άτομα αποτελείται το νοικοκυριό τους. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων, 43,3%, απάντησε ότι το νοικοκυριό τους αποτελείται από 4 άτομα και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 μέλη με ποσοστό 24,7% και με 2 μέλη με ποσοστό 14,3%. Το μικρότερο ποσοστό 6,7% συγκεντρώνουν τα νοικοκυριά με 1 μόνο άτομο, ενώ 11,0% των νοικοκυριών μετράει πάνω από 4 μέλη.



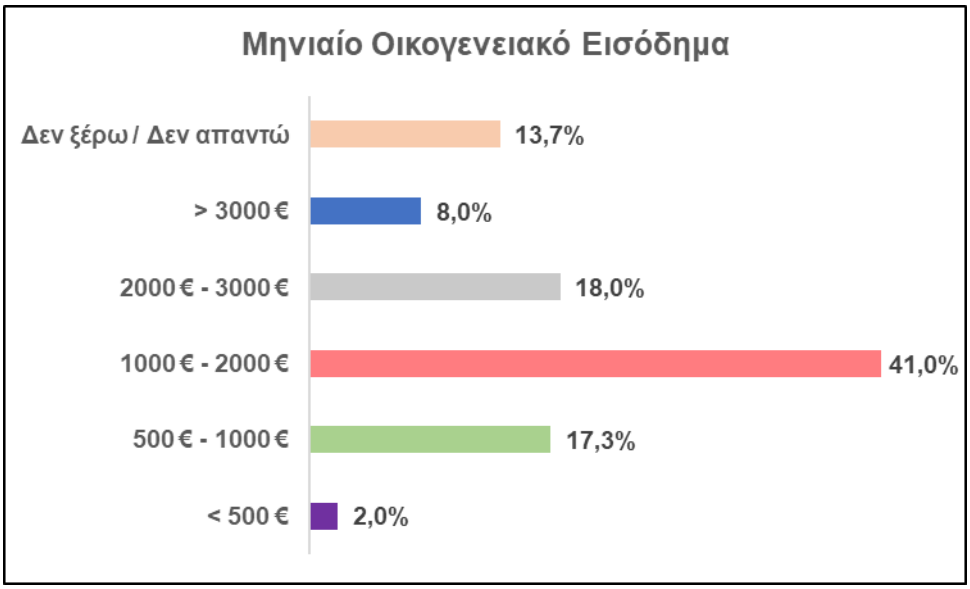
Σχήμα 5.131: Αριθμός μελών νοικοκυριού

Στο Σχήμα 5.4 παρουσιάζεται ο αριθμός των ατόμων κάτω των 5 ετών που υπάρχουν στα νοικοκυριά των ερωτώμενων. Από τις απαντήσεις των ερωτώμενων φαίνεται ότι η πλειοψηφία των νοικοκυριών, (81,8%) δεν έχει παιδί κάτω των 5 ετών, ενώ το 18,2% έχει 1 και περισσότερα παιδιά κάτω των 5 ετών.



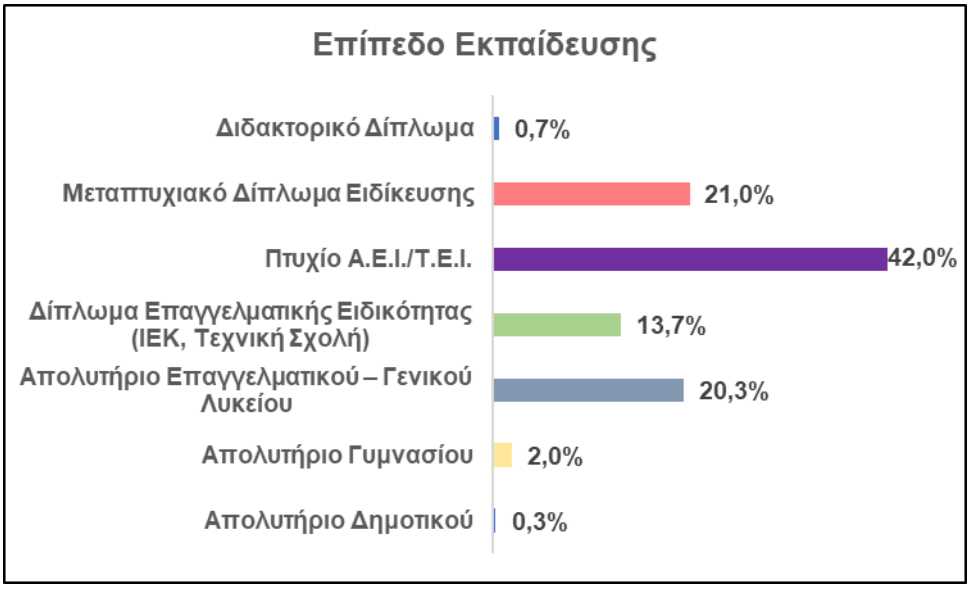
Σχήμα 5.132: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού κάτω των 5 ετών

Στην συνέχεια οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν την ερώτηση σχετικά με τα εισοδήματά τους και όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.5, το 41,0% των ερωτώμενων έχει μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα 1.000€ έως 2.000€, 18,0% παρουσιάζει εισόδημα μεταξύ 2.000€ - 3.000€ και ένα 8% εμφανίζει εισόδημα άνω των 3.000€. Τέλος, 13,7% των ερωτώμενων δεν απάντησε στο ερώτημα, ενώ το 17,3% των νοικοκυριών παρουσιάζει εισόδημα μεταξύ 500€ και 1.000€.



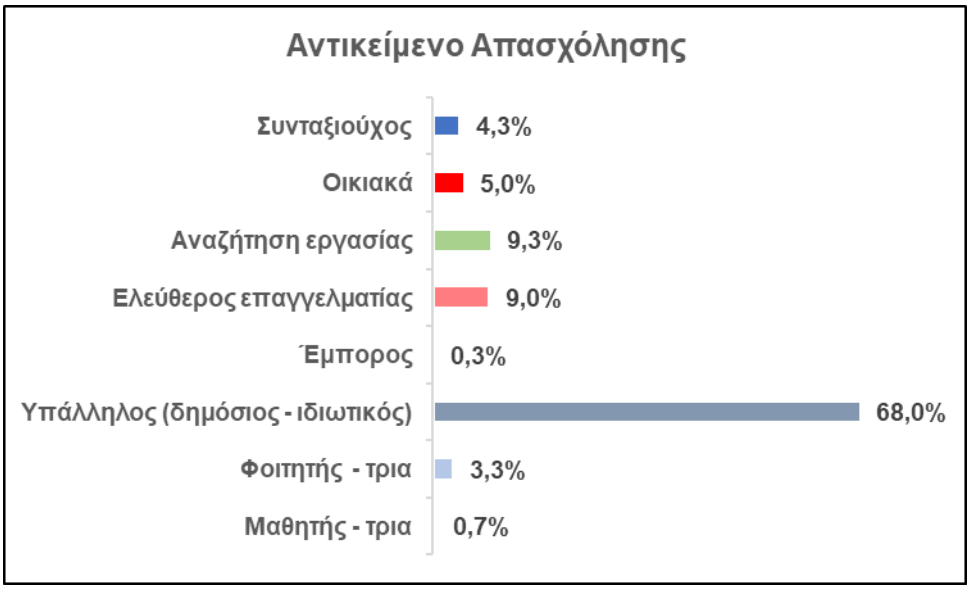
Σχήμα 5.133: Μηνιαίο Οικογενειακό Εισόδημα συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Αναφορικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτώμενων, από τα δεδομένα που παρουσιάζονται στο Σχήμα 5.6 διαπιστώνουμε ότι το επίπεδο των ερωτώμενων είναι αρκετά υψηλό, καθώς πάνω από το 63% έχει τουλάχιστον πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και μόλις 2,3% δεν έχει ολοκληρώσει την δευτεροβάθμια εκπαίδευση και κατέχει απολυτήριο γυμνασίου.



Σχήμα 5.134: Επίπεδο Εκπαίδευσης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Τέλος, όσον αφορά το αντικείμενο απασχόλησης, όπως προκύπτει και από το Σχήμα 5.7, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα (68,0%) είναι υπάλληλοι, είτε δημόσιοι είτε ιδιωτικοί, το 9,0% των ερωτώμενων είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 4,3% είναι συνταξιούχοι και 5,0% ασχολούνται με τα οικιακά. Αρκετά μεγάλο ποσοστό, 9,3% αποτελούν και όσοι βρίσκονται σε αναζήτηση εργασίας. Τέλος, οι μαθητές-τριες και φοιτητές-φοιτήτριες εμφανίζουν πολύ μικρά ποσοστά που αθροιστικά φτάνουν το 4,0%.

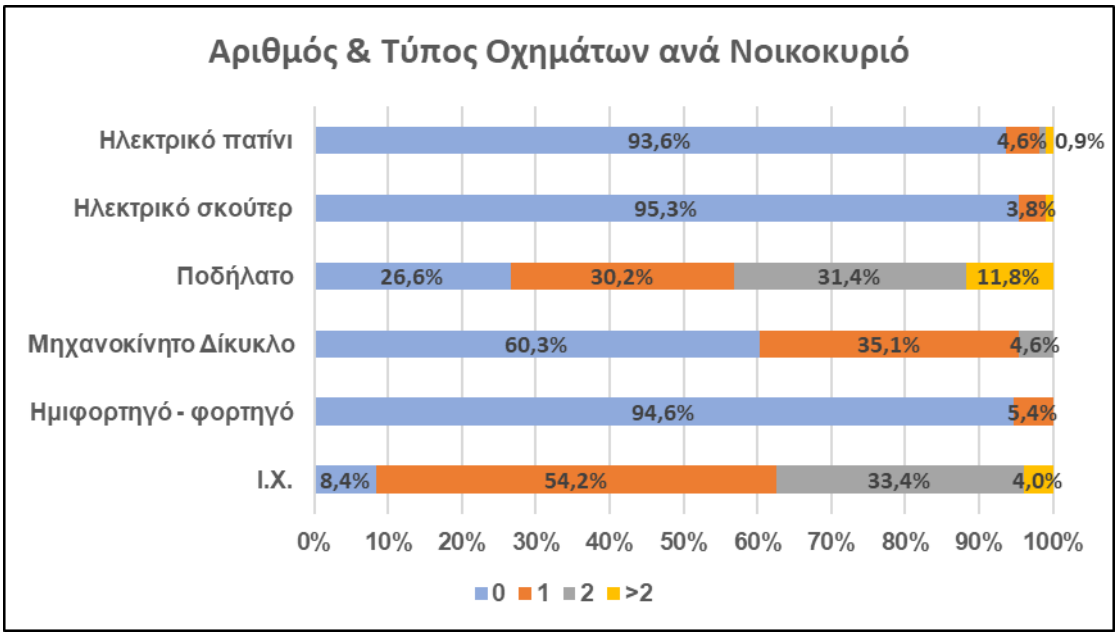


Σχήμα 5.135: Αντικείμενο Απασχόλησης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

5.1.1.2. Χαρακτηριστικά μέσων μετακίνησης

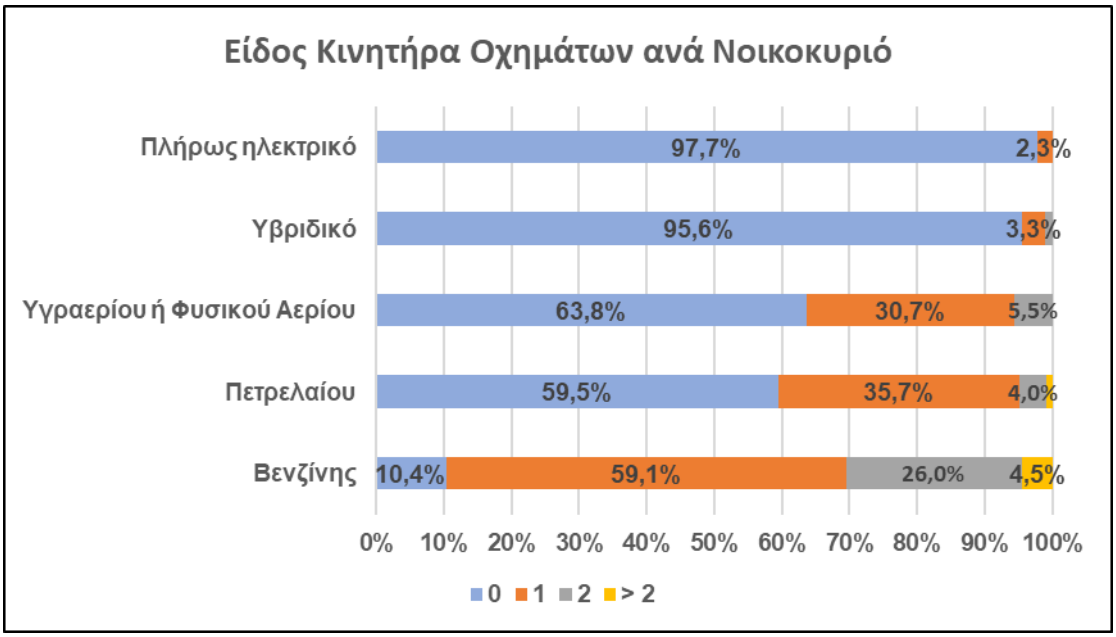
Στην παρούσα υποενότητα περιγράφονται τα μεγέθη που έχουν σχέση με τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των ερωτώμενων. Αρχικά γίνεται η διερεύνηση του αριθμού και του είδους των οχημάτων που διαθέτουν οι ερωτώμενοι. Στο Σχήμα 5.8 παρατηρούμε ότι το 91,6% των συμμετεχόντων στην έρευνα διαθέτουν ένα (1) τουλάχιστον Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ το 40% περίπου διαθέτει τουλάχιστον ένα (1)

μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 5,4% διαθέτει ένα ημιφορτηγό – φορτηγό. Ιδιαίτερα ενθαρρυντικά είναι τα ποσοστά όσων διαθέτουν ποδήλατο, καθώς το 73,4% περίπου των ερωτηθέντων διαθέτει ένα ή και περισσότερα ποδήλατα. Τέλος, ηλεκτρικό πατίνι διαθέτει το 5,5%, και ηλεκτρικό σκούτερ το 4,7%.



Σχήμα 5.136: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό

Επιπλέον, όσον αφορά τον τύπο του κινητήρα, όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.9 που ακολουθεί, το 90% περίπου των νοικοκυριών διαθέτουν ένα και περισσότερα οχήματα με κινητήρα βενζίνης, το 40% διαθέτει τουλάχιστον ένα πετρελαιοκίνητο όχημα και το 36% διαθέτει οχήματα με κινητήρια υγραερίου ή φυσικού αερίου. Τέλος, όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση το 4,4% των νοικοκυριών διαθέτουν υβριδικό όχημα και το 2,3% πλήρως ηλεκτρικό όχημα.



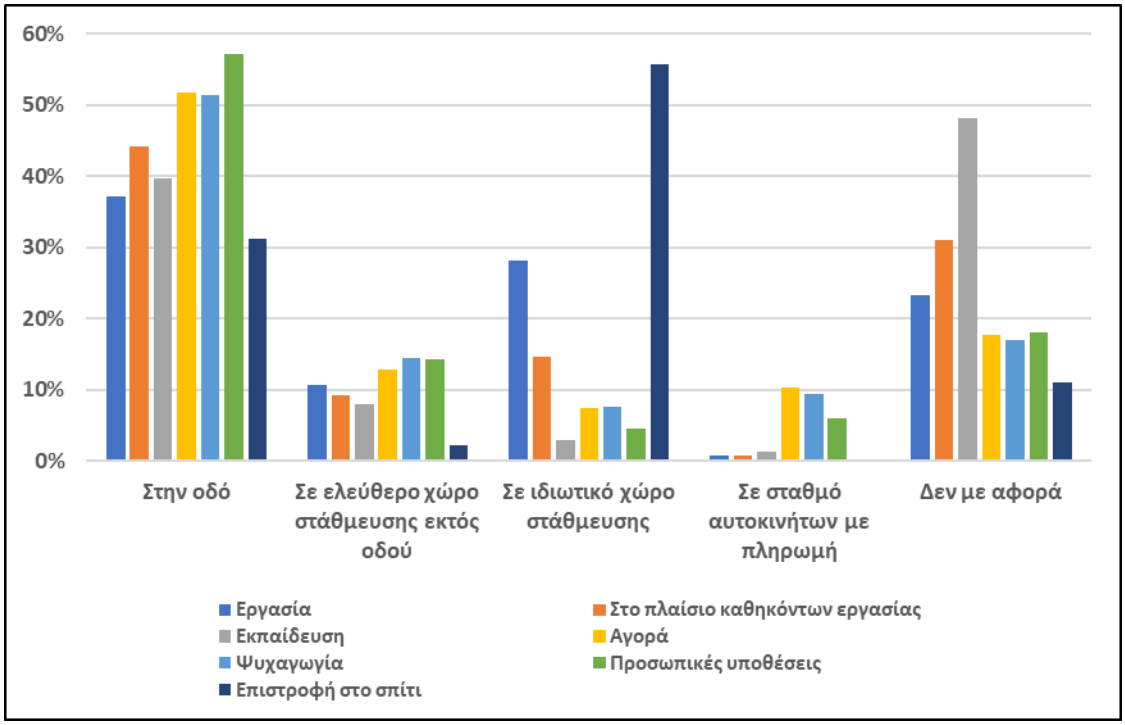
Σχήμα 5.137: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο κινητήρα και ανά νοικοκυριό

5.1.1.3. Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων αναφορικά με τις συνήθειες στάθμευσής τους.

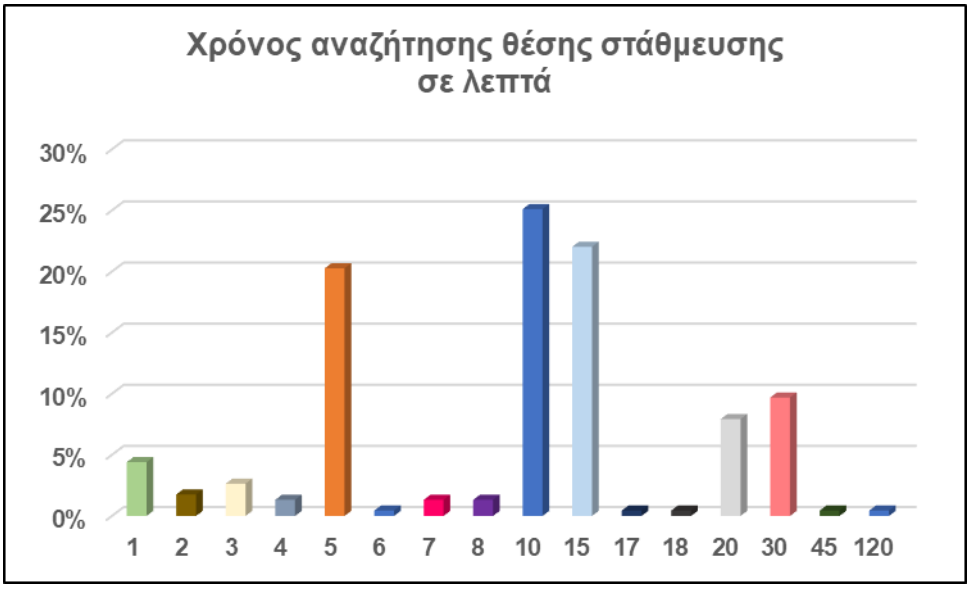
Πιο συγκεκριμένα οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν σχετικά με την τοποθεσία που σταθμεύουν το όχημά τους ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης.

Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.10, ο χώρος στάθμευσης που συγκεντρώνει τα υψηλότερα ποσοστά είναι η στάθμευση στην οδό, για όλους τους σκοπούς μετακίνησης. Ακολουθεί ο ιδιωτικός χώρος στάθμευσης που αποτελεί την δημοφιλέστερη επιλογή στάθμευσης κατά την επιστροφή στο σπίτι και οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης, οι οποίοι επιλέγονται ανεξαρτήτως σκοπού μετακίνησης.



Σχήμα 5.138: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Στην συνέχεια ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να δηλώσουν πόσο χρόνο δαπανούν στην αναζήτηση θέσης στάθμευσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δείχνει το Σχήμα 5.11, οι περισσότεροι ερωτώμενοι δαπανούν από 5 έως 15 λεπτά για να βρουν θέσει στάθμευσης, ενώ ένα ποσοστό της τάξης του 18,5% περίπου δαπανά πάνω από 20 λεπτά στην αναζήτηση θέσεις στάθμευσης.



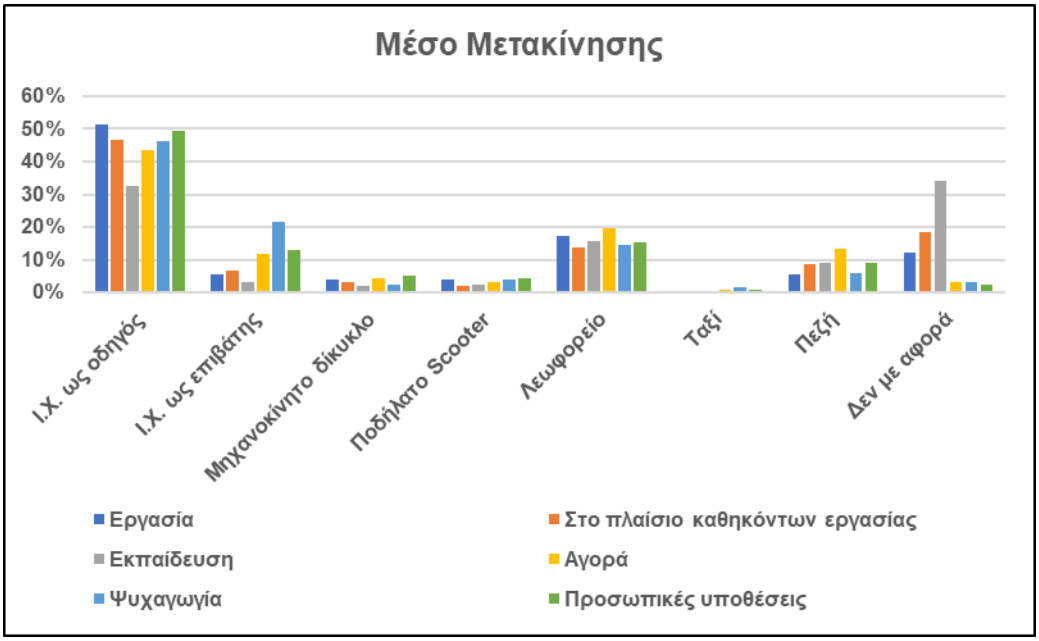
Σχήμα 5.139: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης

5.1.1.4. Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και πως αυτά διαφοροποιούνται ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης και πιο συγκεκριμένα αναλύονται:

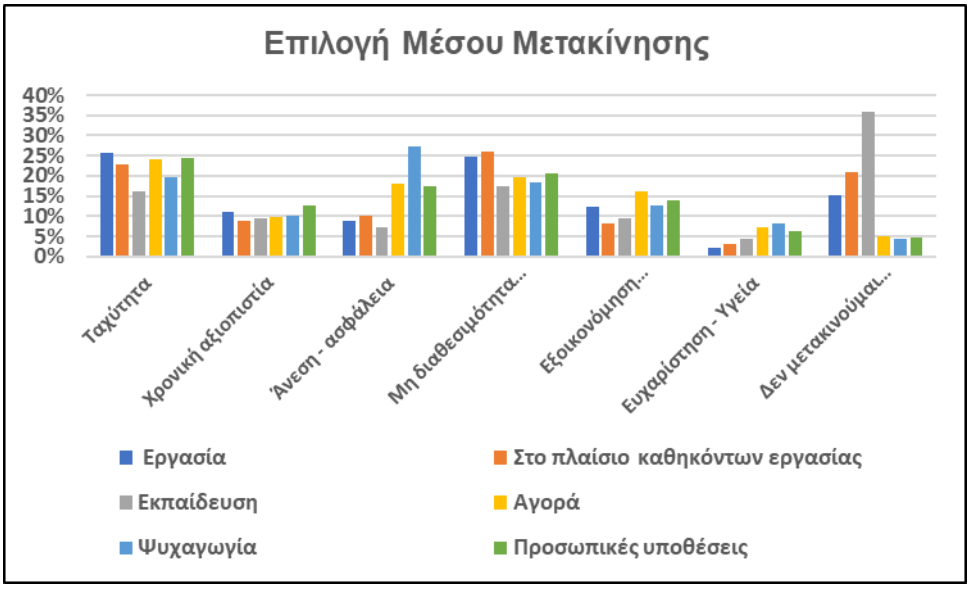
- τα μέσα μετακίνησης
- οι λόγοι επιλογής του μέσου μετακίνησης
- οι συχνότητα μετακίνησης
- οι ώρες μετακίνησης
- ο συνηθέστερος τόπος προορισμού

Στο Σχήμα 5.12 που ακολουθεί, διαπιστώνεται ότι το βασικό μέσο μετακίνησης για όλους τους σκοπούς είναι το Ι.Χ. ως οδηγός με ποσοστά που κυμαίνονται γύρω στο 57%. Το δεύτερο δημοφιλέστερο μέσο μετακίνησης, με πολύ χαμηλότερα ποσοστά, για όλους τους σκοπούς μετακίνησης είναι το λεωφορείο, το οποίο εμφανίζει ποσοστά που κυμαίνονται από 14%-20% περίπου. Τα μηχανοκίνητα δίκυκλα συγκεντρώνουν χαμηλά ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 3%-4%. Τέλος, οι μετακινήσεις πεζή εμφανίζουν ποσοστά από 5% έως 9%.



Σχήμα 5.140: Μέσο Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

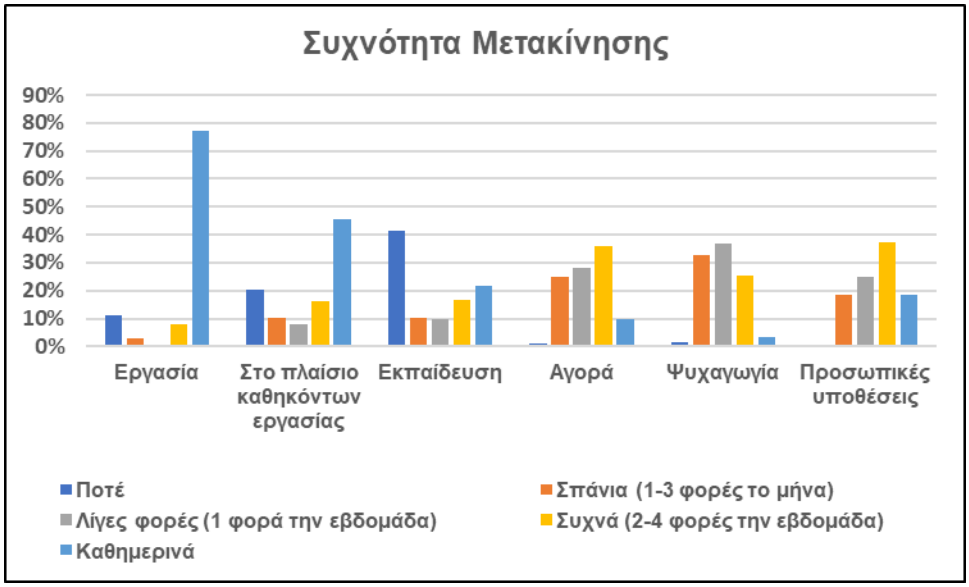
Στην συνέχεια, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν για ποιο λόγο επιλέγουν κάθε μέσο μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό για τον οποίο πρόκειται να μετακινηθούν. Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.13, ο κυριότερος λόγος επιλογής του μέσου μετακίνησης είναι κυρίως η ταχύτητα και ακολουθεί η έλλειψη εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης και η άνεση και η ασφάλεια. Τέλος, η ευχαρίστηση και η υγεία δεν φαίνεται να αποτελούν σημαντικό παράγοντα επιλογής μέσου μετακίνησης ανεξαρτήτως σκοπού μετακίνησης.



Σχήμα 5.141: Λόγοι επιλογής Μέσου Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

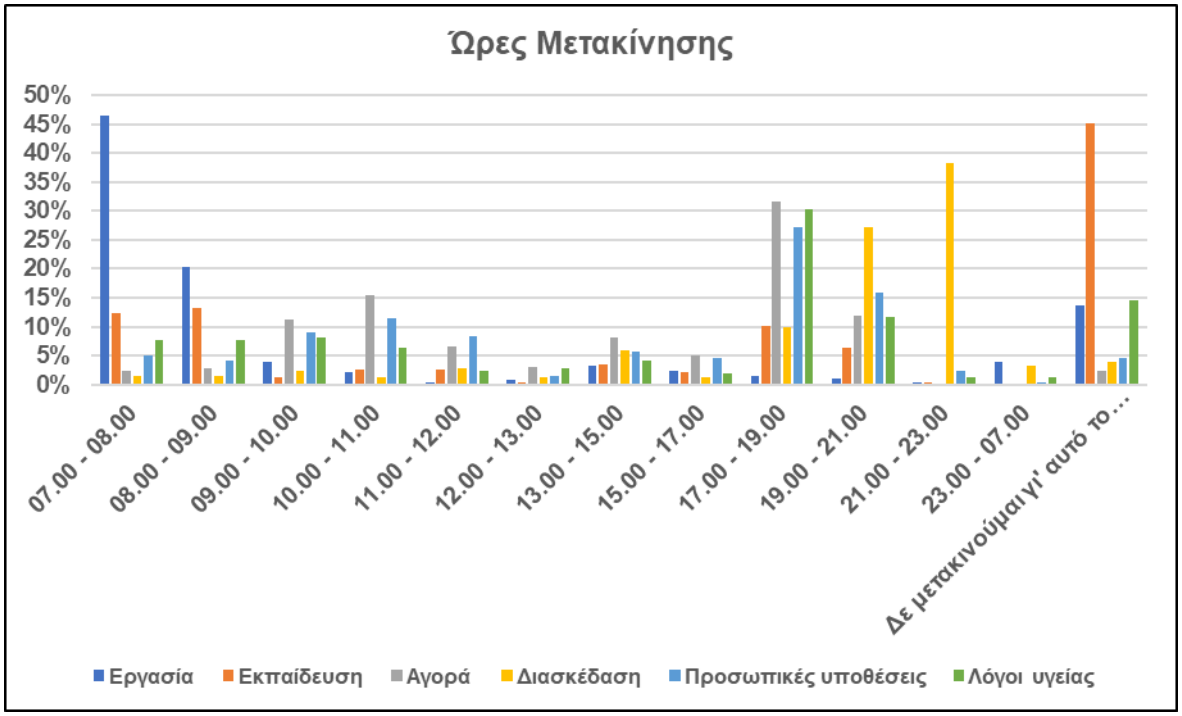
Στο Σχήμα 5.14, που ακολουθεί παρουσιάζεται η συχνότητα με την οποία μετακινούνται οι ερωτώμενοι ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Το 77% περίπου των συμμετεχόντων στην έρευνα, απάντησε ότι μετακινείται σε καθημερινή βάση για εργασία και το 45% περίπου στα πλαίσια των καθηκόντων της

απασχόλησής τους, ενώ για εκπαίδευση μετακινείται καθημερινά των 22% περίπου των ερωτηθέντων. Όσον αφορά τις μετακινήσεις για άλλους σκοπούς, το 36,0% μετακινείται συχνά για αγορά, το 36,8% περίπου μετακινείται λίγες φορές (1 φορά την εβδομάδα) για ψυχαγωγία και το 37,3% μετακινείται συχνά (2-4 φορές την εβδομάδα) για προσωπικές υποθέσεις.



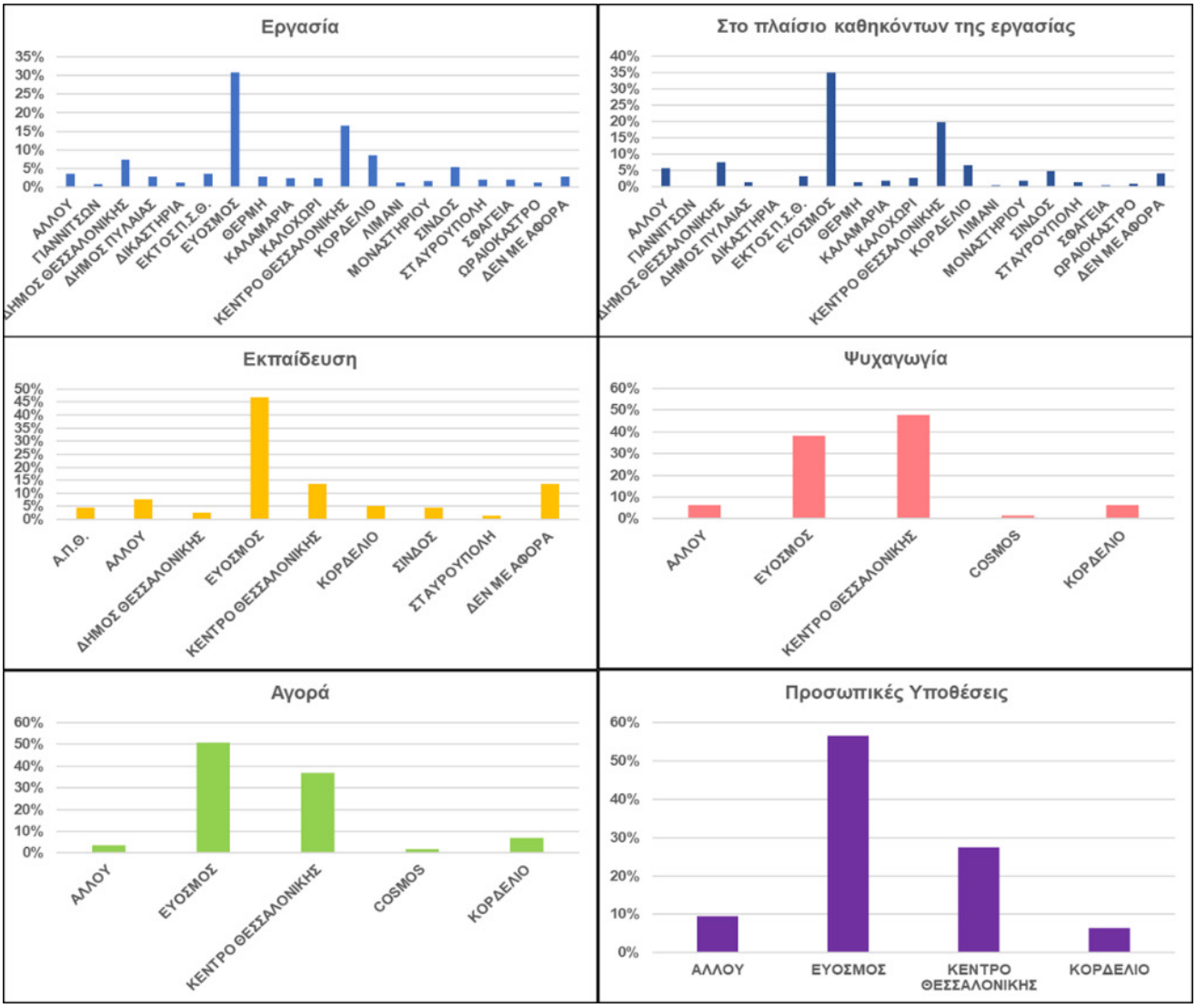
Σχήμα 5.142: Συχνότητα Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Τέλος, οι συμμετέχοντες στην έρευνα δήλωσαν τις ώρες μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.15, η πλειοψηφία (67%) των ερωτώμενων μετακινούνται για εργασία τις πρωινές ώρες 07:00-09:00 και μάλιστα κατά την πρώτη ώρα μετακινείται το 46,5% των ερωτώμενων. Κατά τις ίδιες ώρες μετακινείται το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων και για εκπαίδευση (25,5% περίπου), ενώ για ψώνια, προσωπικές υποθέσεις και λόγους υγείας το δημοφιλέστερο χρονικό διάστημα είναι οι ώρες 17:00-19:00. Τέλος, για διασκέδαση το 60% περίπου των ερωτηθέντων απάντησε ότι μετακινείται κυρίως μετά τις 19:00 και έως τις 23:00.



Σχήμα 5.143: Ώρες Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Τέλος, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερώτημα ποιος είναι ο συνηθέστερος τόπος προορισμού ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Σύμφωνα με το Σχήμα 5.16 και τις απαντήσεις που δόθηκαν, διαπιστώνεται ότι ο συνηθέστερος τόπος προορισμού για όλους τους σκοπούς μετακίνησης είναι η Δ.Ε. Ευόσμου και ακολουθεί το κέντρο της Θεσσαλονίκης και η Δ.Ε. Κορδελιού.



Σχήμα 5.144: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

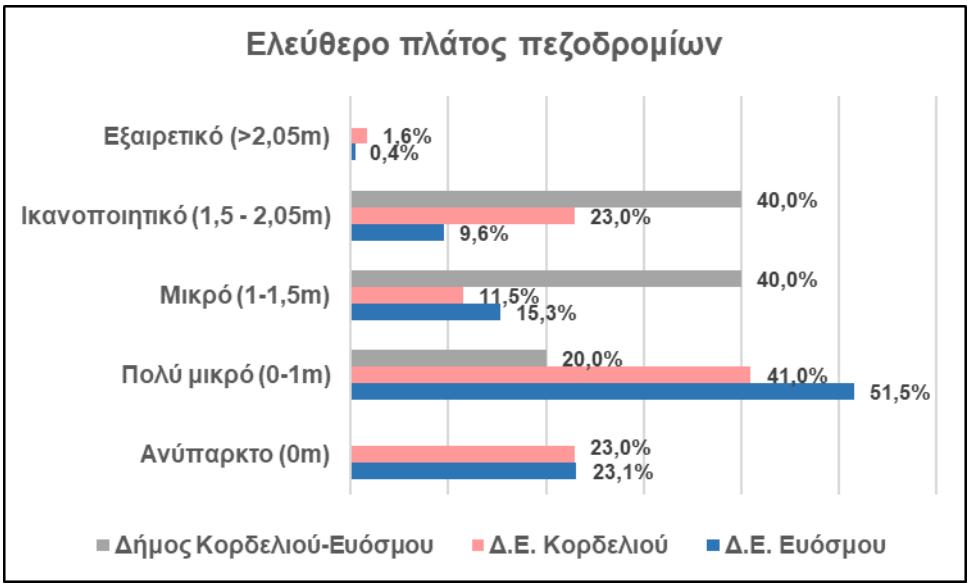
5.1.1.5. Αξιολόγηση υποδομών για πεζούς

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται η αξιολόγηση από τους ερωτώμενους των υποδομών για πεζούς ανά Δημοτική Ενότητα, αλλά και για τον Δήμο γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν ερωτήσεις σχετικά με:

- την επάρκεια του πλάτους των πεζοδρομίων,
- την ποιότητα της επιφάνειας των πεζοδρομίων,
- την ελκυστικότητα των πεζοδρομίων (φυτεύσεις, φωτισμός κ.λπ.),
- την ποιότητα των διαβάσεων,
- την ποιότητα των υποδομών για ΑμεΑ,
- το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας (φωτισμός, ορατότητα, πολυσύχναστη διαδρομή κ.λπ.),
- τις κλίσεις του δικτύου.

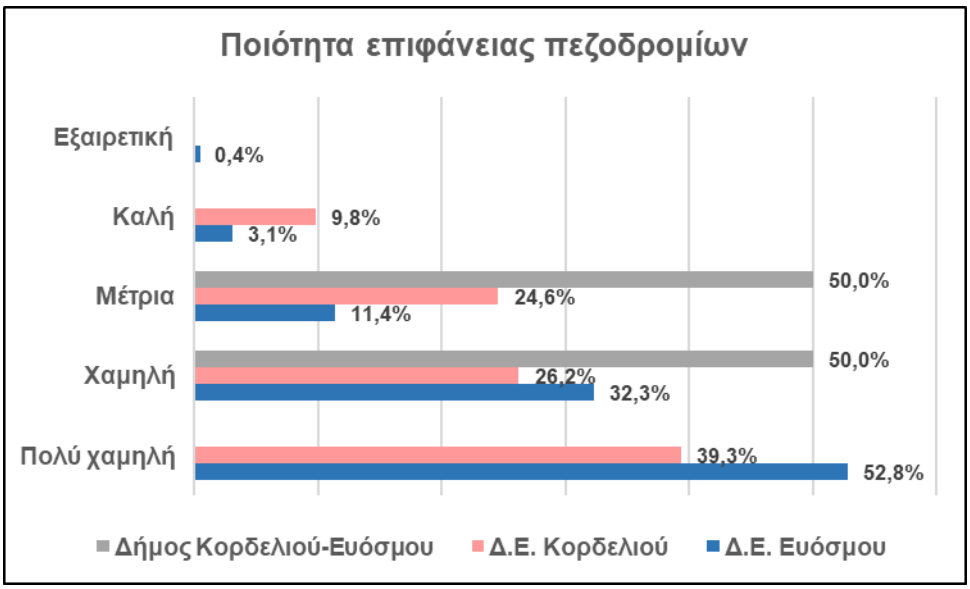
Στο Σχήμα 5.17 που ακολουθεί αποτυπώνονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα σχετικά με την επάρκεια του πλάτους των πεζοδρομίων στις δύο Δημοτικές Ενότητες του Ευόσμου και του

Κορδελιού και στο σύνολο του Δήμου γενικότερα. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί ότι τα πεζοδρόμια είναι από ανύπαρκτα έως μικρά για όλες τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου και τον Δήμο γενικότερα. Ωστόσο, το 40% όσων δεν κατοικούν στον Δήμο κρίνει τα πεζοδρόμια ως ικανοποιητικά.



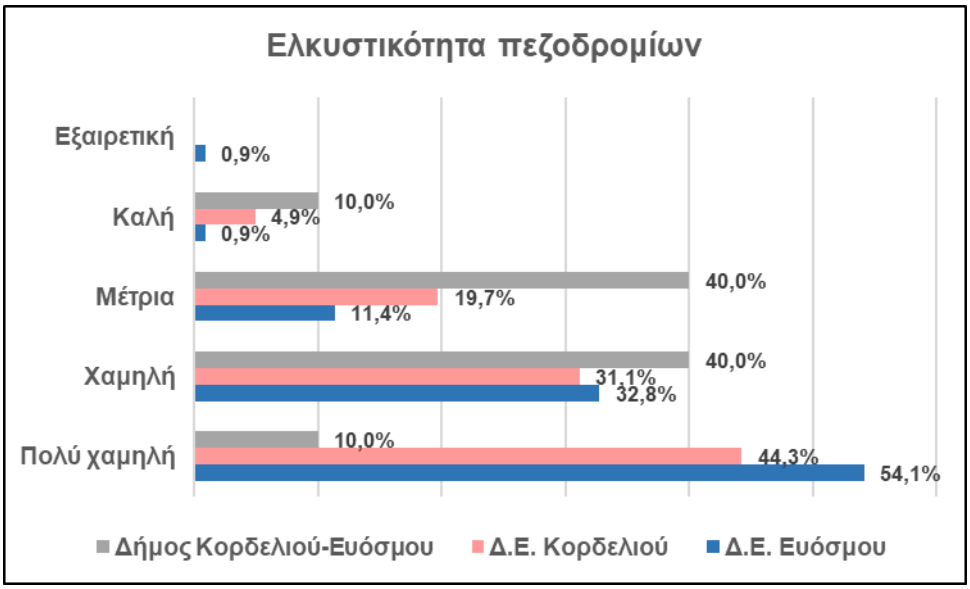
Σχήμα 5.145: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Στην συνέχεια στο Σχήμα 5.18 παρουσιάζεται η αξιολόγηση της ποιότητας της επιφάνειας των πεζοδρομίων. Το 85,1% των κατοίκων της Δ.Ε. Ευόσμου κρίνει ότι η ποιότητα της επιφάνειας των πεζοδρομίων είναι από πολύ χαμηλή έως χαμηλή και το 11,4% την αξιολογεί ως μέτρια. Ελαφρώς βελτιωμένη φαίνεται ότι είναι η κατάσταση για την Δ.Ε. Κορδελιού, όπου το 65,5% θεωρεί ότι τα πεζοδρόμια έχουν πολύ χαμηλή έως χαμηλή ποιότητα επιφάνειας. Τέλος, οι επισκέπτες του Δήμου έχουν καλύτερη άποψη για την ποιότητα των πεζοδρομίων καθώς το 50% την αξιολογεί ως μέτρια.



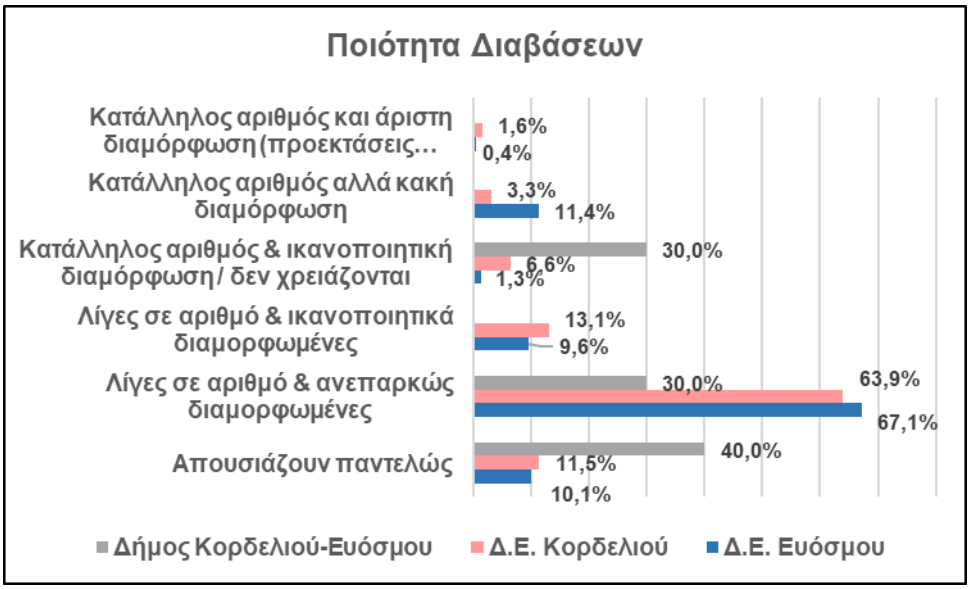
Σχήμα 5.146: Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου

Κατόπιν οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα πεζοδρόμια από πλευράς ελκυστικότητας, ήτοι αν διαθέτουν φυτεύσεις και αν ο σχεδιασμός τους είναι ελκυστικός, αν εξυπηρετούν σημαντικές χρήσεις γης κ.λπ. Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.19, την χειρότερη αξιολόγηση λαμβάνουν και πάλι τα πεζοδρόμια της Δ.Ε. Ευόσμου, καθώς το 87% περίπου θεωρεί ότι η ελκυστικότητά τους είναι χαμηλή έως πολύ χαμηλή, ενώ σε ελαφρώς καλύτερη θέση βρίσκονται τα πεζοδρόμια της Δ.Ε. Κορδελιού. Τέλος, η άποψη των επισκεπτών του Δήμου είναι καλύτερη και γι' αυτή την παράμετρο των πεζοδρομίων καθώς η πλειοψηφία των ερωτώμενων 50% θεωρεί ότι τα πεζοδρόμια εμφανίζουν μέτρια έως καλή ελκυστικότητα.



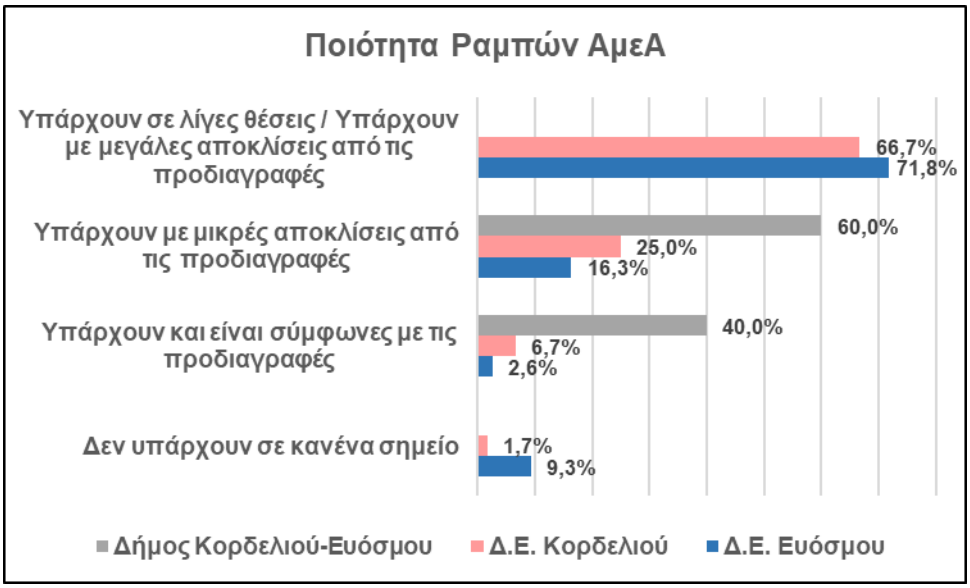
Σχήμα 5.147: Ελκυστικότητα πεζοδρομίων

Ακολούθως οι ερωτώμενοι αξιολόγησαν την ποιότητα των διαβάσεων και όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.20, σύμφωνα με την άποψη των συμμετεχόντων στην έρευνα, οι διαβάσεις και στις δύο Δ.Ε. αλλά και σε όλο τον Δήμο γενικότερα κρίνονται ως λίγες σε αριθμό και ανεπαρκώς διαμορφωμένες.



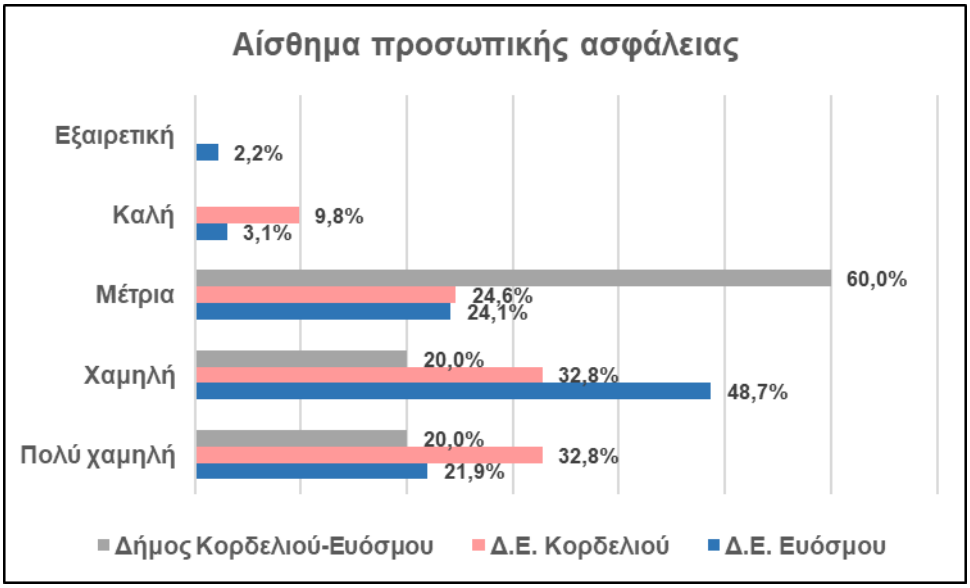
Σχήμα 5.148: Ποιότητα Διαβάσεων

Ανάλογη είναι και η αξιολόγηση των ραμπών για την κίνηση ΑμεΑ, καθώς όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.21, η πλειοψηφία των ερωτώμενων θεωρεί ότι αυτές υπάρχουν σε λίγες θέσεις και όπου υπάρχουν παρουσιάζουν μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές.



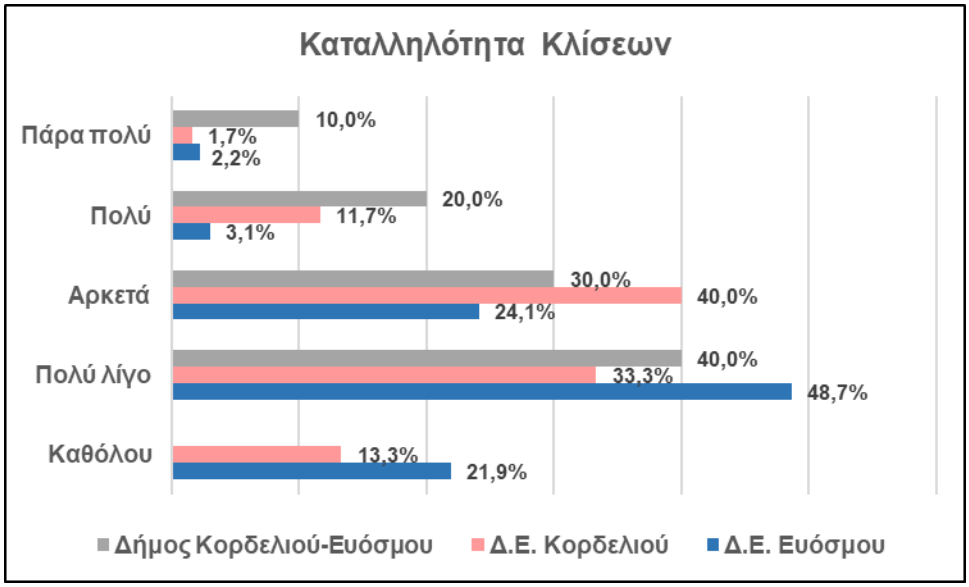
Σχήμα 5.149: Ποιότητα Ραμπών ΑμεΑ

Στην συνέχεια οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αξιολογήσουν το πόσο ασφαλείς νιώθουν κατά την κίνησή τους στα πεζοδρόμια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους όπως ο επαρκής φωτισμός, η διαμόρφωση των υποδομών κ.λπ. Έτσι, όπως φαίνεται και από τα δεδομένα στο Σχήμα 5.22, η πλειοψηφία των ερωτώμενων θεωρεί ότι το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας κυμαίνεται από χαμηλό έως μέτριο και για τις δύο Δ.Ε., ενώ η πλειοψηφία των επισκεπτών στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου το αξιολογεί ως μέτριο.



Σχήμα 5.150: Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας

Τέλος, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να αξιολογήσουν κατά πόσο οι κλίσεις του δικτύου της περιοχής μελέτης είναι κατάλληλο για την κίνηση των πεζών. Έτσι, όπως παρατηρούμε και στο Σχήμα 5.23, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί ότι οι κλίσεις είναι πολύ λίγο κατάλληλες για πεζή μετακίνηση.



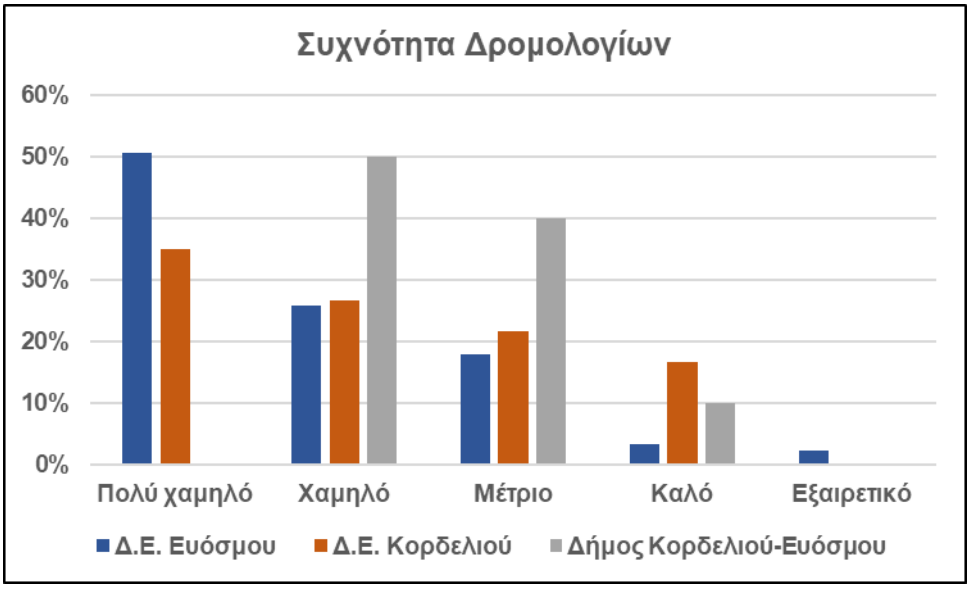
Σχήμα 5.151: Καταλληλότητα κλίσεων δικτύου για κίνηση πεζών

5.1.1.6. Αξιολόγηση ΜΜΜ

Στην παρούσα παράγραφο αναλύονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων σχετικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους. Πιο συγκεκριμένα, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αξιολογήσουν τις εξής παραμέτρους λειτουργίας τους:

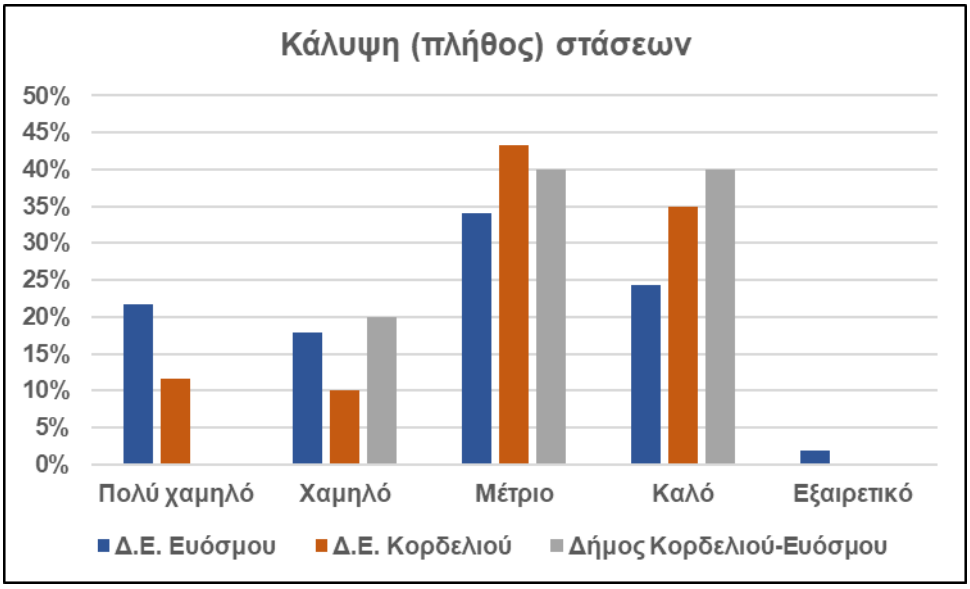
- συχνότητα δρομολογίων
- κάλυψη δικτύου (πλήθος στάσεων)
- προσβασιμότητα στάσεων
- αίσθημα προσωπικής ασφάλειας στις στάσεις.

Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.24 που ακολουθεί, το επίπεδο εξυπηρέτησης όσον αφορά την συχνότητα των δρομολογίων χαρακτηρίζεται από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα από χαμηλό έως πολύ χαμηλό, με χειρότερο να εμφανίζεται για την Δ.Ε. Ευόσμου.



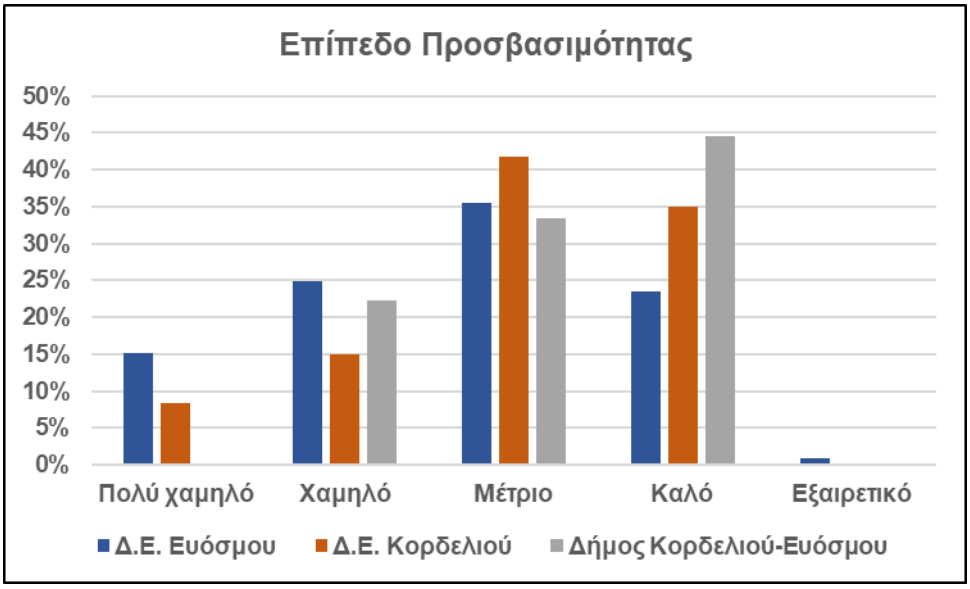
Σχήμα 5.152: Συχνότητα δρομολογίων ΜΜΜ

Καλύτερα αξιολογείται η χωρική κάλυψη που επιτυγχάνεται και αφορά το πλήθος και την διασπορά των στάσεων, όπου οι ερωτώμενοι κρίνουν ότι είναι από μέτρια έως καλή (Σχήμα 5.25).



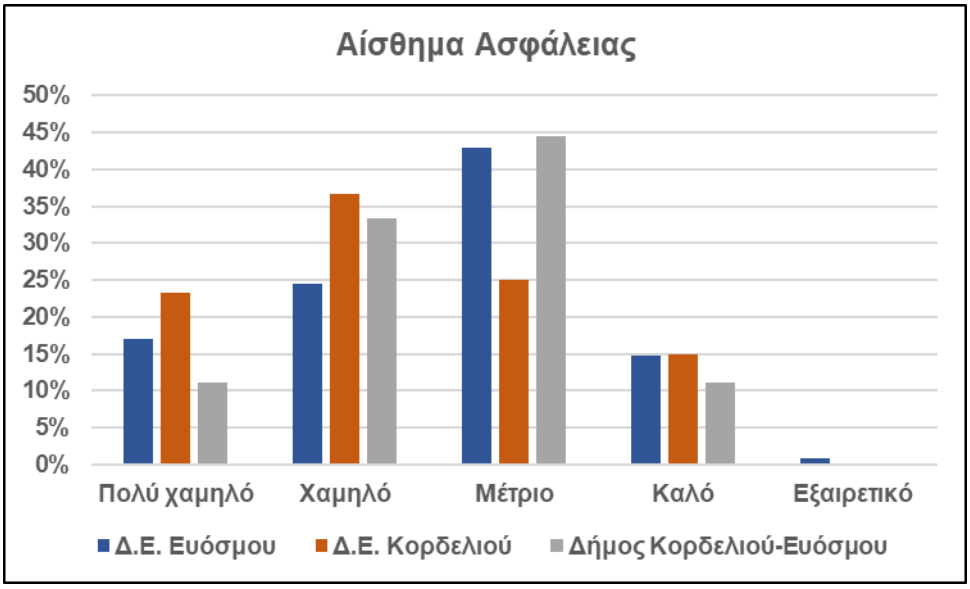
Σχήμα 5.153: Χωρική κάλυψη δικτύου ΜΜΜ (πλήθος στάσεων)

Στην συνέχεια οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν την προσβασιμότητα στις στάσεων των ΜΜΜ. όπως παρατηρούμε στο Σχήμα 5.26, το επίπεδο εξυπηρέτησης κρίνεται γενικά από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα από μέτριο έως ικανοποιητικό.



Σχήμα 5.154: Επίπεδο προσβασιμότητας στάσεων ΜΜΜ

Τέλος, στο ερώτημα κατά πόσο αισθάνονται ασφαλείς κατά την αναμονή τους στις στάσεις των ΜΜΜ, οι περισσότεροι συμμετέχοντες απάντησαν ότι αισθάνονται μέτρια έως λίγο ασφαλείς.



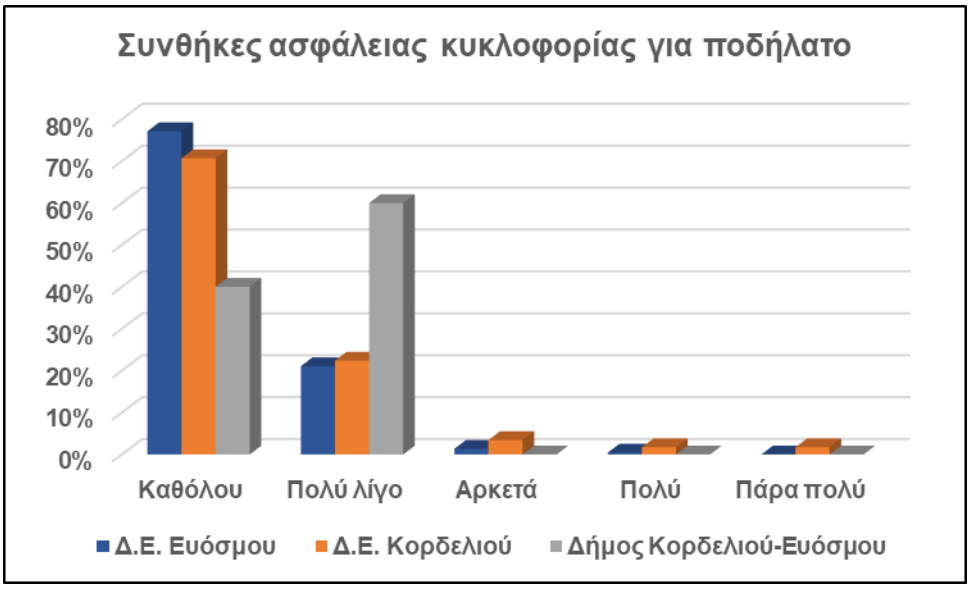
Σχήμα 5.155: Επίπεδο προσβασιμότητας στάσεων ΜΜΜ

5.1.1.7. Αξιολόγηση υποδομών ποδηλάτου

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους συμμετέχοντες στην έρευνα σχετικά με τις συνθήκες του δικτύου για την κυκλοφορία με ποδήλατο. Πιο συγκεκριμένα τέθηκαν ερωτήσεις που αφορούν:

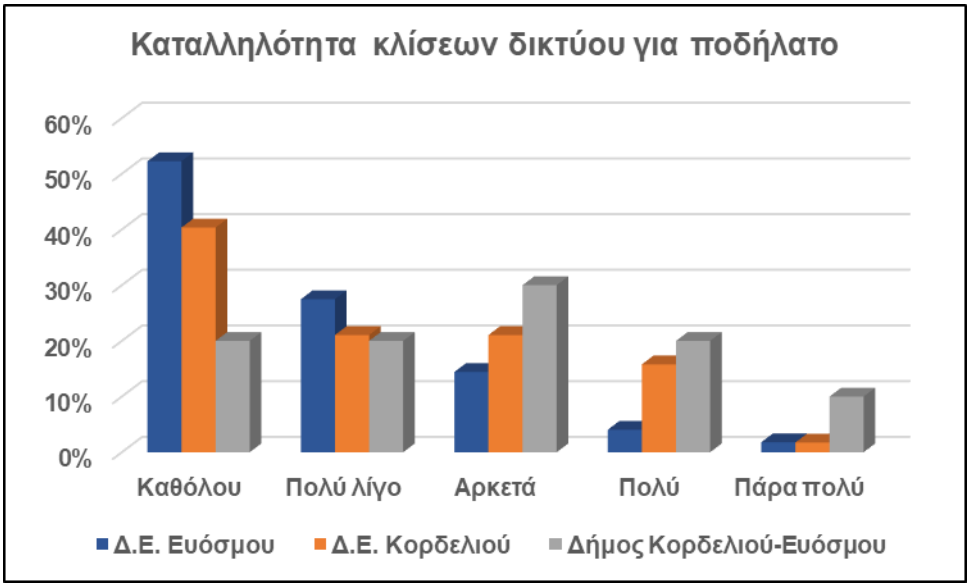
- το αίσθημα ασφάλειας των συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο,
- την καταλληλότητα των κλίσεων του δικτύου για κυκλοφορία με ποδήλατο.

Όπως φαίνεται λοιπόν στο Σχήμα 5.28, που ακολουθεί, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα και σε ποσοστά που ξεπερνάνε το 70% για όλες τις Δημοτικές Ενότητες θεωρεί ότι το δίκτυο δεν είναι καθόλου ασφαλές για την κυκλοφορία με ποδήλατο.



Σχήμα 5.156: Ασφάλεια συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο

Ανάλογα είναι και τα ποσοστά σχετικά με την καταλληλότητα των κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο. Έτσι, σύμφωνα με το Σχήμα 5.29, πάνω από 50% των ερωτώμενων θεωρεί ότι οι κλίσεις του δικτύου σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου είναι τελείως ακατάλληλες για την κυκλοφορία με ποδήλατο.



Σχήμα 5.157: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο

5.1.1.8. Σχολικές Μετακινήσεις

Δεδομένου του ιδιαίτερου χαρακτήρα που έχουν οι μετακινήσεις από και προς τα σχολικά συγκροτήματα

τέθηκαν ερωτήσεις στους συμμετέχοντες στην έρευνα σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μετακινούνται οι μαθητές ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την μετακίνηση αυτή.

Έτσι, όπως φαίνεται στο διάγραμμα στο Σχήμα 5.30, το κύριο μέσο μετακίνησης από και προς τα σχολεία του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου είναι οι μετακινήσεις πεζή και στη δεύτερη θέση βρίσκεται το Ι.Χ. για όλες τις Δημοτικές Ενότητες. Τα ΜΜΜ συγκεντρώνουν πολύ χαμηλά ποσοστά και μικρά ποσοστά εμφανίζουν και τα ποδήλατα. Όταν οι καιρικές συνθήκες δυσχεραίνουν παρατηρούμε μείωση των πεζών μετακινήσεων και αύξηση των μετακινήσεων με Ι.Χ. και με ΜΜΜ (Σχήμα 5.31).

Σχήμα 5.158: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με καλό καιρό

Σχήμα 5.159: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με κακές καιρικές συνθήκες

Τέλος, οι ερωτώμενοι κρίθηκαν να αξιολογήσουν ποια είναι τα σημαντικότερα προβλήματα που έχουν εντοπίσει και αφορούν τις σχολικές μετακινήσεις. Όπως προκύπτει και από το Σχήμα 5.32, που

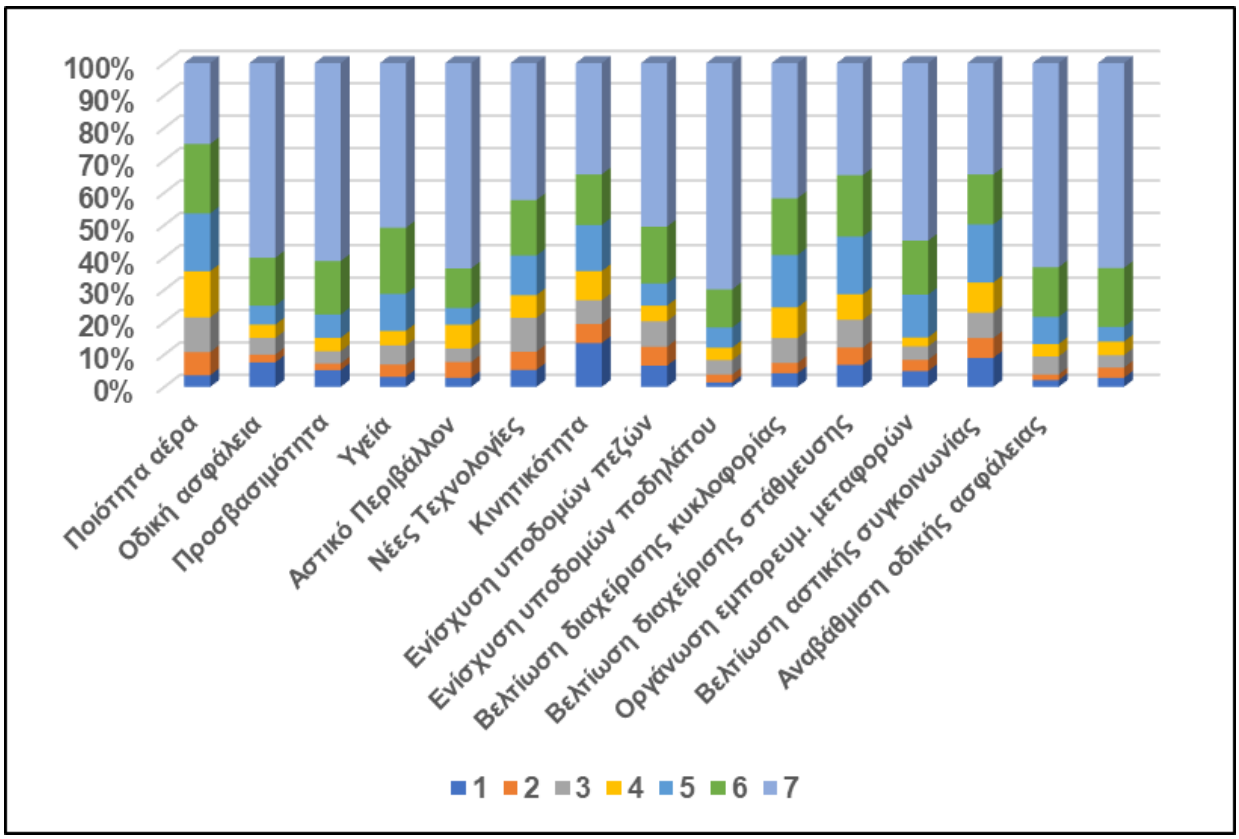
ακολουθεί, τα σημαντικότερα προβλήματα σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων σχετίζονται με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και αφορούν στην στάθμευση των Ι.Χ. πάνω στα πεζοδρόμια, αλλά και στις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν κοντά στα σχολικά συγκροτήματα. Επίσης, πολύ σημαντικά θέματα είναι και η έλλειψη ασφαλών διαβάσεων και η απουσία πεζοδρομίων.

Σχήμα 5.160: Σημαντικότερα προβλήματα σχολικών μετακινήσεων

5.1.1.9. Προτεραιότητες

Στα πλαίσια του ερωτηματολογίου οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν με 1 (μικρή) έως 7 (μεγάλη), το πόσο σημαντικό είναι γι' αυτούς κάθε ένα από τα πεδία κινητικότητας σε ένα ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας.

Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5.33, το πεδίο κινητικότητας με τη μεγαλύτερη σημασία για τους ερωτώμενους είναι η βελτίωση των υποδομών για τα ποδήλατα και ακολουθούν με παρόμοια ποσοστά η υγεία, η αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και των αστικών συγκοινωνιών.



Σχήμα 5.161: Προτεραιότητες συστήματος αστικής κινητικότητας

5.1.1.10. Προβλήματα - Προτάσεις

Τα κυριότερα προβλήματα, όπως αναδείχθηκαν από τις απαντήσεις των ερωτώμενων, ανάλογα με το πεδίο κινητικότητας, στο οποίο αναφέρονται παρουσιάζονται στο Παράρτημα (ενότητα 14). Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αναφέρουν τις περιοχές όπου εντοπίζονται τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τα πεζοδρόμια, τη στάθμευση, τις διαβάσεις πεζών και την οδική ασφάλεια. Οι απαντήσεις των πολιτών που παρουσιάζονται στο παράρτημα δεν περιλαμβάνουν επεξεργασία.

5.2. Ανάλυση ερωτηματολογίου προέλευσης – προορισμού σε νοικοκυριά

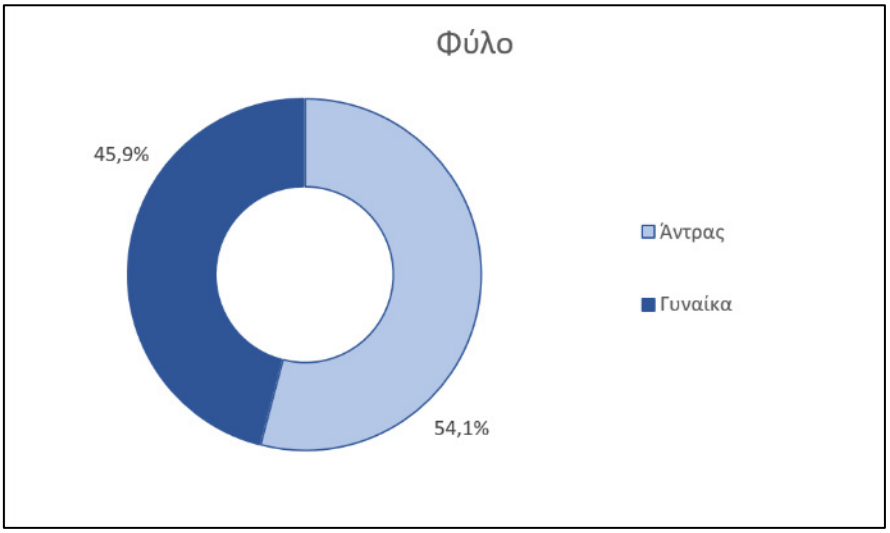
Στο πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίων προέλευσης – προορισμού σε νοικοκυριά με απώτερο σκοπό να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων. Αρχικά, συλλέχθηκε μία πληθώρα δημογραφικών δεδομένων και κατόπιν, αντλήθηκαν πληροφορίες για την ποσότητα και την ποιότητα των μετακινήσεων των κατοίκων. Συνολικά συλλέχθησαν 1.554 ερωτηματολόγια που αντιστοιχούν σε 5.122 μετακινήσεις.

5.2.1. Ανάλυση αποτελεσμάτων

Στο παρόν υποκεφάλαιο πραγματοποιείται διαγραμματική παρουσίαση καθώς και εκτενής ανάλυση των δεδομένων που συλλέχθηκαν από τα ερωτηματολόγια.

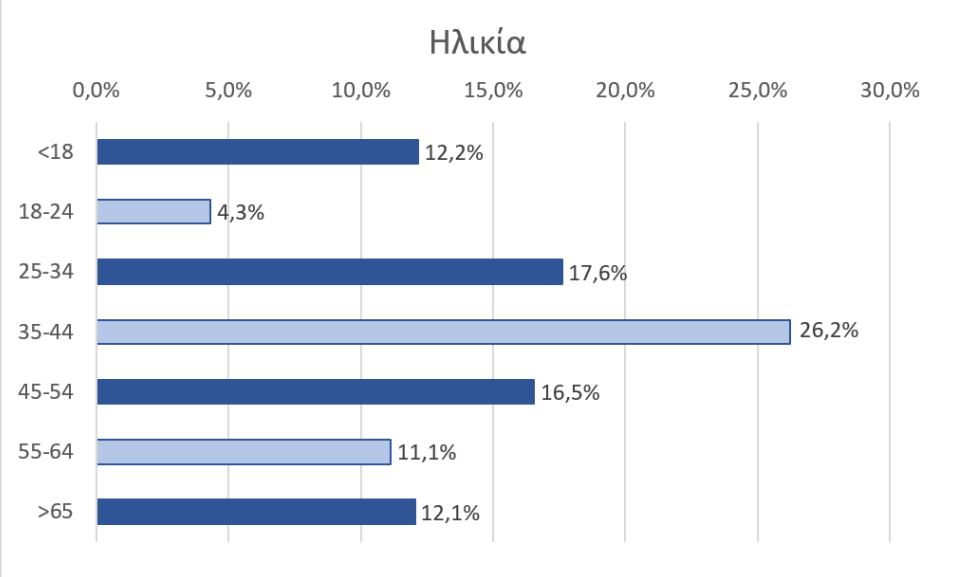
5.2.1.1. Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Στην έρευνα συμμετείχαν ως επί το πλείστον άντρες με ποσοστό 54,1% έναντι των γυναικών οι οποίες αντιστοιχούσαν στο 45,9% όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.34.



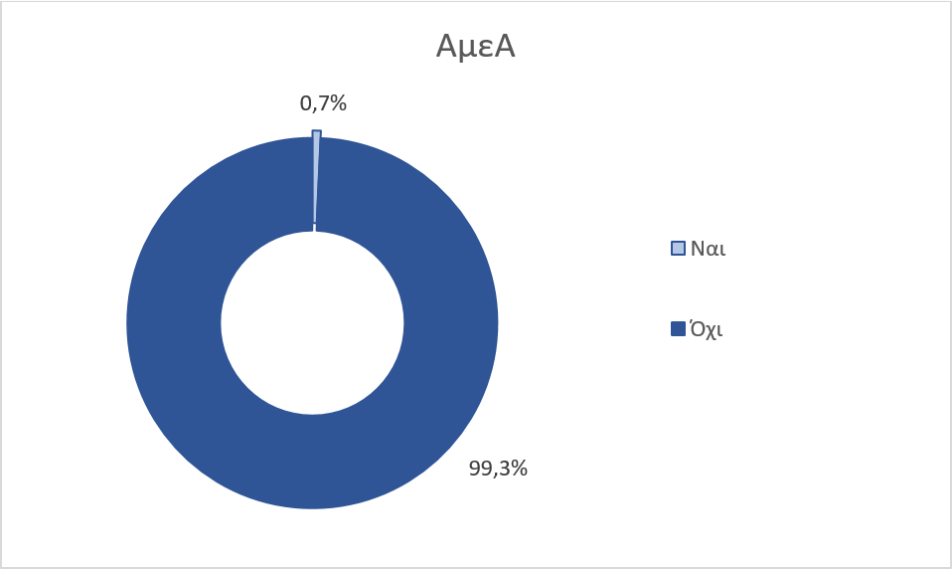
Σχήμα 5.162: Φύλο συμμετεχόντων

Οι ηλικιακές ομάδες που συμμετείχαν ήταν κυρίως στο εύρος 25-54 ετών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ηλικίες αυτές είναι περισσότερο παραγωγικές και επομένως υλοποιούν περισσότερες μετακινήσεις. Το μέγιστο ποσοστό συμμετοχής είναι 26,2% και εμφανίζεται για τις ηλικίες 35-44. Ακολουθούν οι ηλικίες 25-34 και 45-54 με ποσοστά πέριξ του 17%, κατόπιν οι ηλικίες <18 και >55 με ποσοστά κοντά στο 12% και τέλος οι ηλικίες 18-24 με ποσοστό 4,3% όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.35.



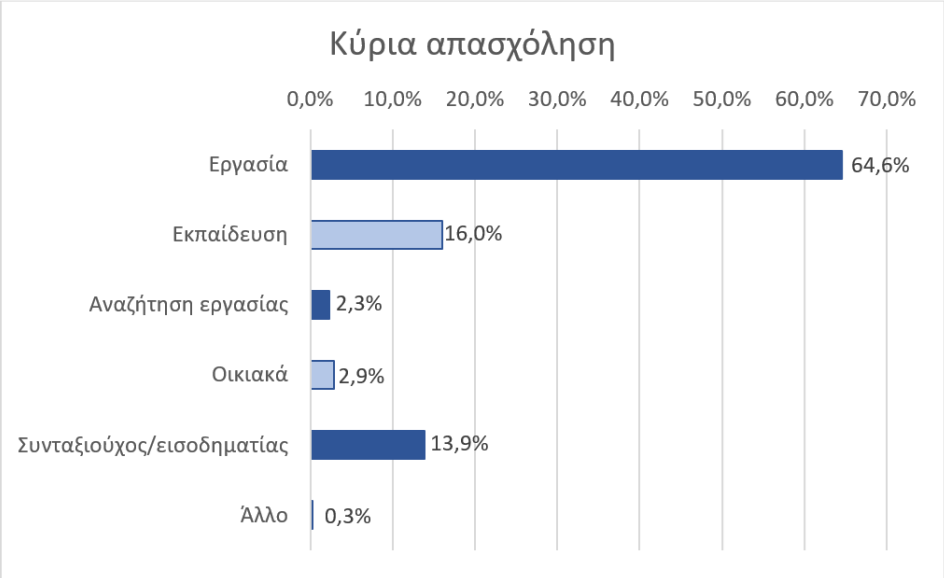
Σχήμα 5.163: Ηλικία συμμετεχόντων

Από το σύνολο των συμμετεχόντων το 0,7% είναι άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.36.



Σχήμα 5.164: Ποσοστό ΑμεΑ των συμμετεχόντων

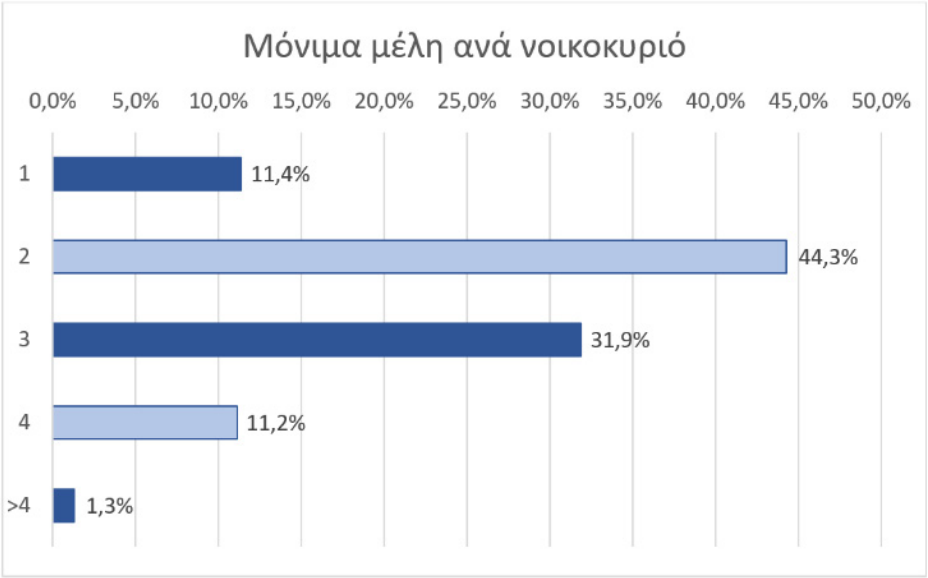
Η πλειονότητα των συμμετεχόντων και σε ποσοστό 64,4% στην παρούσα φάση εργάζεται. Ακολούθως, το 16% διανύει το στάδιο της εκπαίδευσης, το 13,9% δηλώνει συνταξιούχος ή εισοδηματίας, το 2,9% ασχολείται με τα οικιακά, το 2,3% βρίσκεται σε φάση αναζήτησης εργασίας και το 0,3% έχει άλλη ενασχόληση όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.37. Επομένως, πάνω από τα ¾ των συμμετεχόντων έχουν ως κύρια μία απασχόληση με ανάγκη μετακίνησης



Σχήμα 5.165: Κύρια απασχόληση συμμετεχόντων

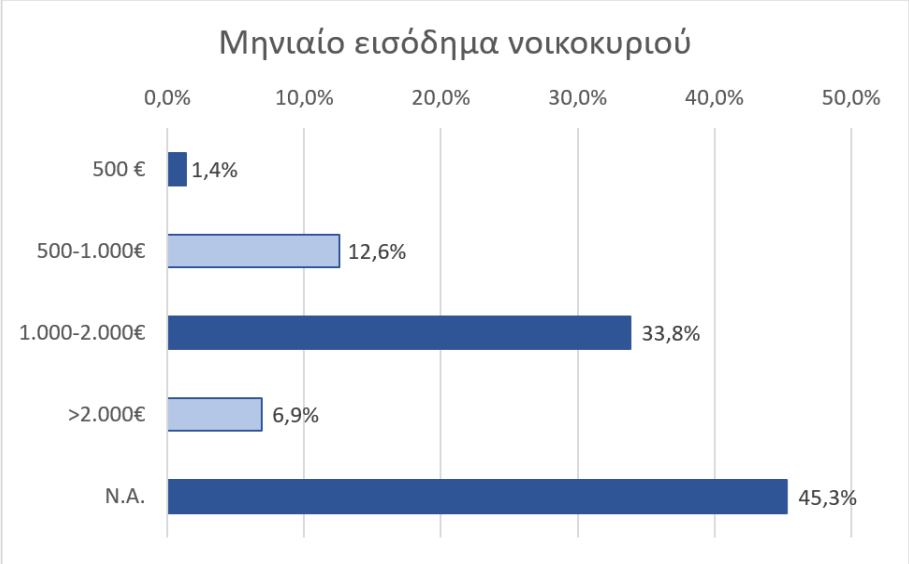
5.2.1.2. Χαρακτηριστικά νοικοκυριών

Τα στοιχεία αναφορικά με τα μόνιμα μέλη του εκάστοτε νοικοκυριού φαίνονται στο Σχήμα 5.38. Το 44,3% των νοικοκυριών απαρτίζεται από 2 μόνιμα μέλη. Ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 μέλη σε ποσοστό 31,9%, κατόπιν με 1 μέλος σε ποσοστό 11,4% και με 4 μέλη σε ποσοστό 11,2%. Τέλος, τα νοικοκυριά με >4 μέλη είναι μόλις 1,3% του συνόλου.



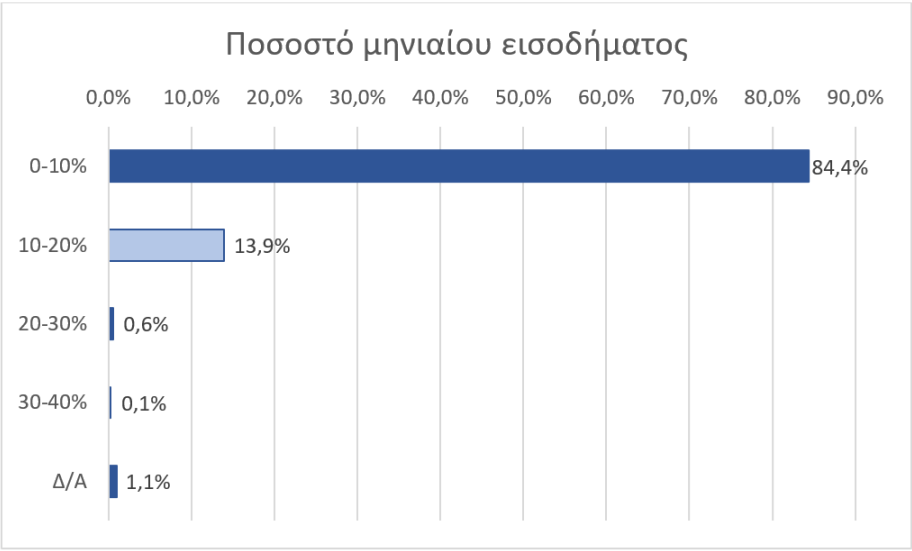
Σχήμα 5.166: Μόνιμα μέλη ανά νοικοκυριό

Τα στοιχεία για το μηνιαίο εισόδημα των νοικοκυριών παρουσιάζονται στο Σχήμα 5.39. Όπως φαίνεται, το 45,3% προτίμησε να μη δηλώσει την ακριβή τιμή εισοδήματός του. Κατόπιν, το 33,8% αναφέρει ως μηνιαίο εισόδημα τα 1.000-2.000€, ακολουθεί το 12,6% με εισόδημα 500-1.000€, εν συνεχεία το 6,9% με εισόδημα >2.000€ και τέλος, το 1,4% με εισόδημα 500€.



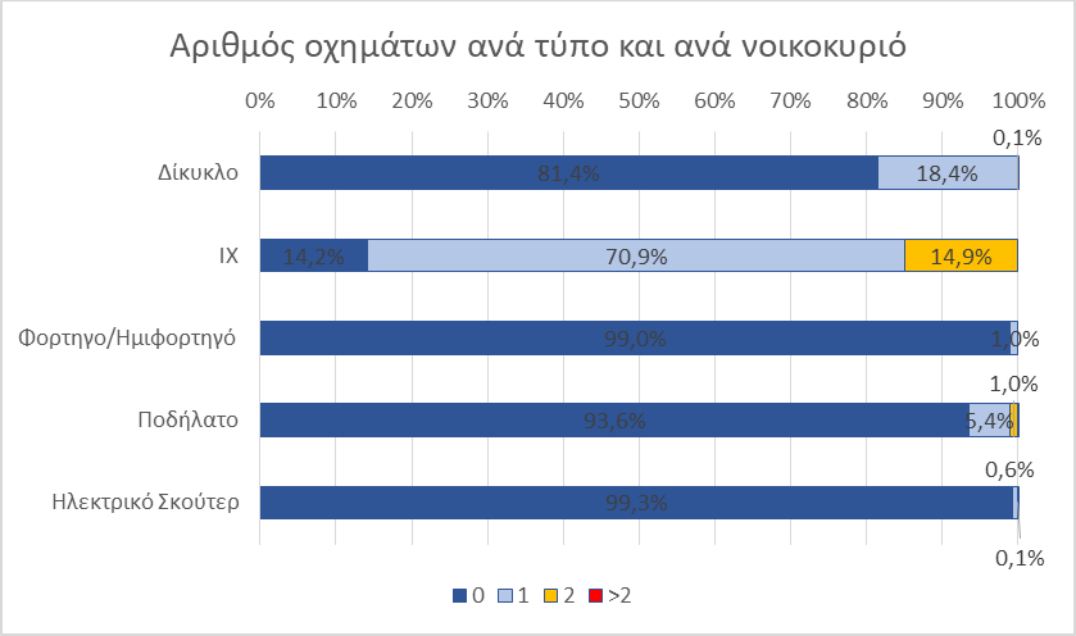
Σχήμα 5.167: Μηνιαίο εισόδημα ανά νοικοκυριό

Το ποσοστό του μηνιαίου εισοδήματος το οποίο χρησιμοποιείται για τις μετακινήσεις του εκάστοτε νοικοκυριού παρουσιάζεται στον Σχήμα 5.40. Το 84,4% των νοικοκυριών επενδύει το 0-10% του συνολικού εισοδήματος στις μετακινήσεις, το 13,9% των νοικοκυριών επενδύει το 10-20%, ενώ ελάχιστα νοικοκυριά είτε επενδύουν >20% των συνολικών μηνιαίων εσόδων τους είτε δε θέλησαν να αναφέρουν.



Σχήμα 5.168: Ποσοστό μηνιαίου εισοδήματος που χρησιμοποιείται για τις μετακινήσεις

Η κατοχή οχημάτων ανά νοικοκυριό παρουσιάζεται στο Σχήμα 5.41. Το κύριο μεταφορικό μέσο το οποίο φαίνεται να κατέχουν τα νοικοκυριά με ποσοστό 70,9% είναι ένα Ι.Χ. Ακολουθεί η κατοχή ενός δίκυκλου με ποσοστό 18,4%, η κατοχή δύο Ι.Χ. με ποσοστό 14,9% και ενός ποδηλάτου με ποσοστό 5,4%. Η κατοχή περισσότερων του ενός εκ των προλεχθέντων μέσων καθώς και λοιπών μέσων όπως φορτηγά/ημιφορτηγά και σκούτερ είναι σχεδόν μηδαμινή.



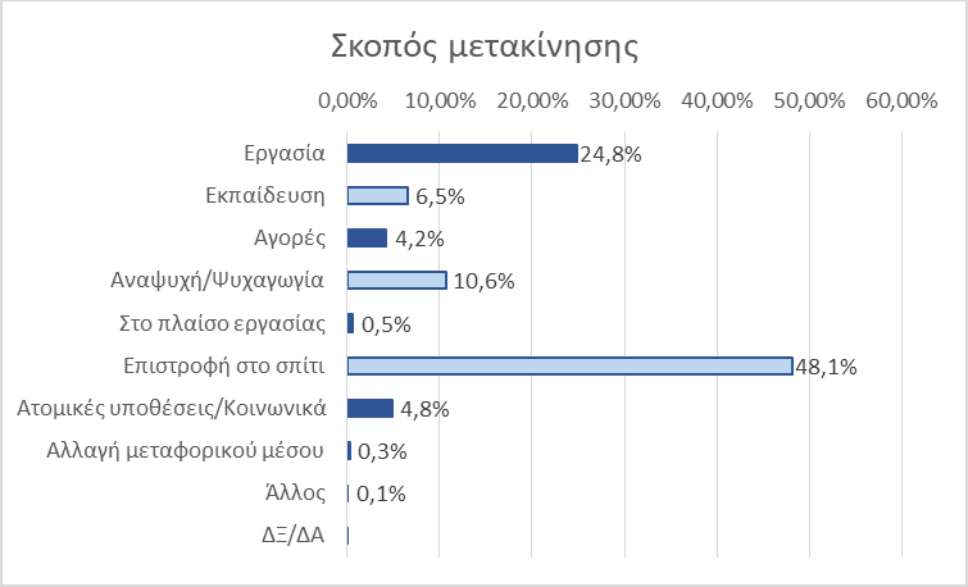
Σχήμα 5.169: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό

5.2.1.3. Χαρακτηριστικά Μετακινήσεων

Στην παρούσα ενότητα μελετώνται τα δεδομένα των μετακινήσεων που υλοποίησαν οι συμμετέχοντες την προηγούμενη ημέρα και αναλύονται εκτενώς αλλά και συνδυαστικά:

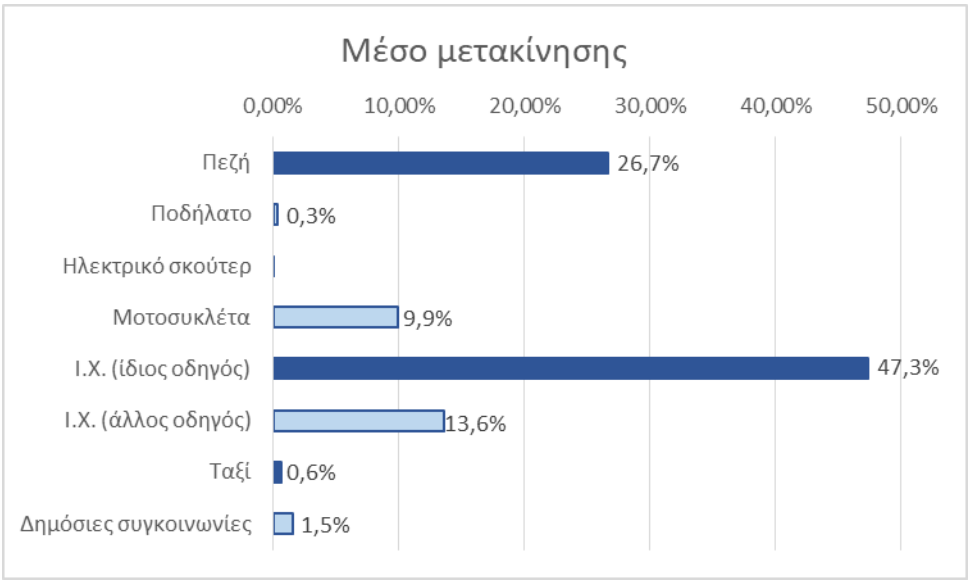
- ο σκοπός μετακίνησης,
- τα μέσα μετακίνησης,
- η συχνότητα μετακίνησης,
- οι ώρες μετακίνησης,
- οι χρόνοι μετακίνησης,
- οι χρήσεις γης.

Ο κύριος σκοπός της μετακίνησης είναι η επιστροφή στο σπίτι με ποσοστό 48,1% και έπειτα, ακολουθεί η μετακίνηση για λόγους εργασίας με ποσοστό 24,8%, για αναψυχή με ποσοστό 10,6% και για εκπαίδευση με ποσοστό 6,5%. Οι μετακινήσεις για προσωπικές υποθέσεις, αγορές, υποθέσεις εργασίας, αλλαγή μεταφορικού μέσου και λοιπά εμφανίζουν ποσοστά μικρότερα του 5% έκαστη όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.42.



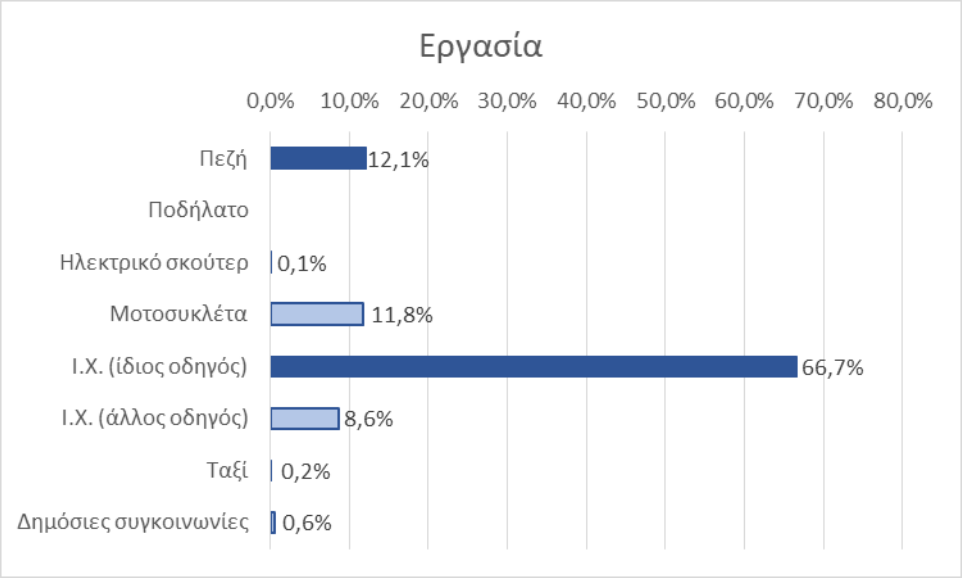
Σχήμα 5.170: Σκοπός μετακίνησης συμμετεχόντων

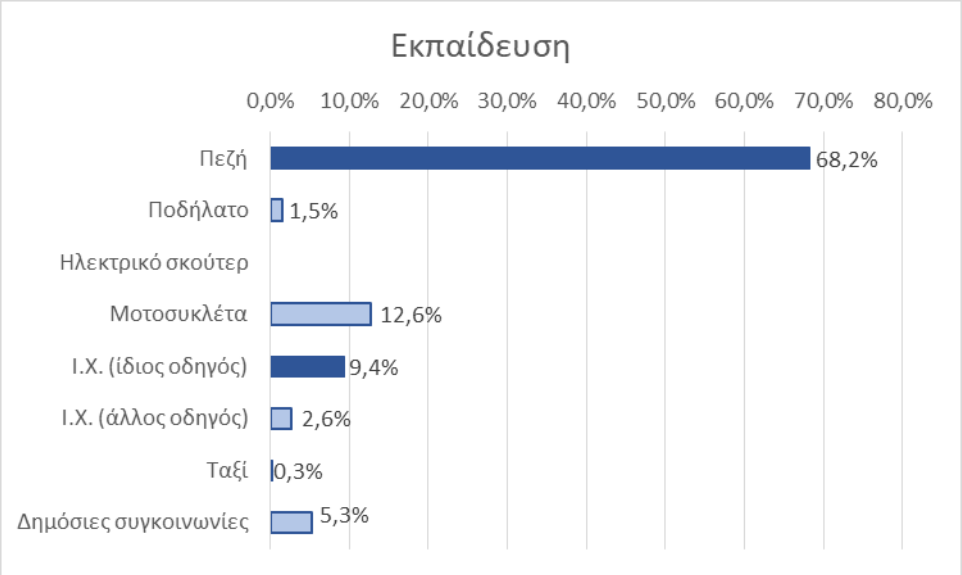
Αναφορικά με το μέσο μετακίνησης, περίπου οι μισές μετακινήσεις και σε ποσοστό 47,3% πραγματοποιούνται με χρήση Ι.Χ. (οδηγός). Ακολούθως, το 26,7% αντιστοιχεί σε πεζή μετακίνηση, το 13,6% σε Ι.Χ. (συνοδηγός), το 9,9% σε μοτοσυκλέτα, το 1,5% σε δημόσιες συγκοινωνίες, το 0,6% σε ταξί και τέλος το 0,3% σε ποδήλατο όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.43.

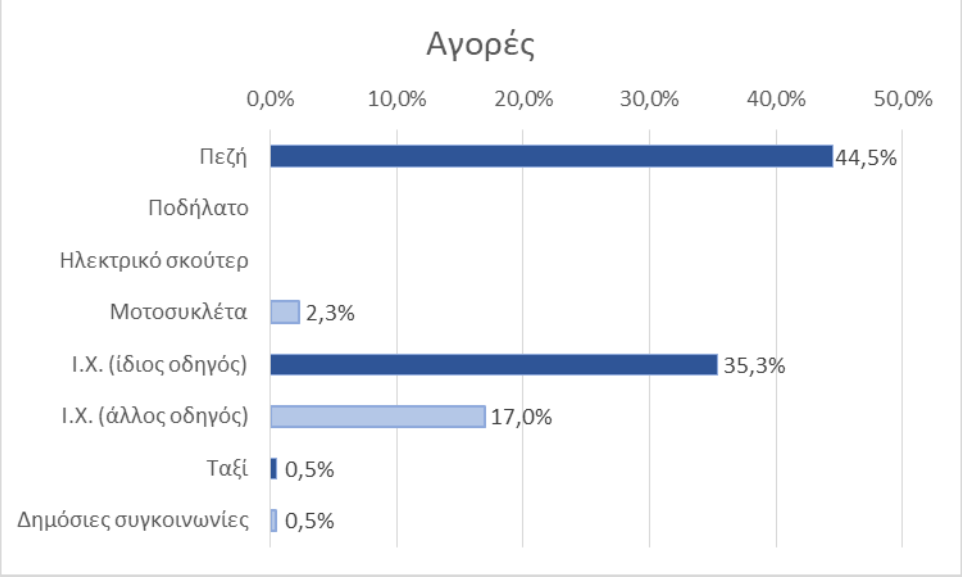


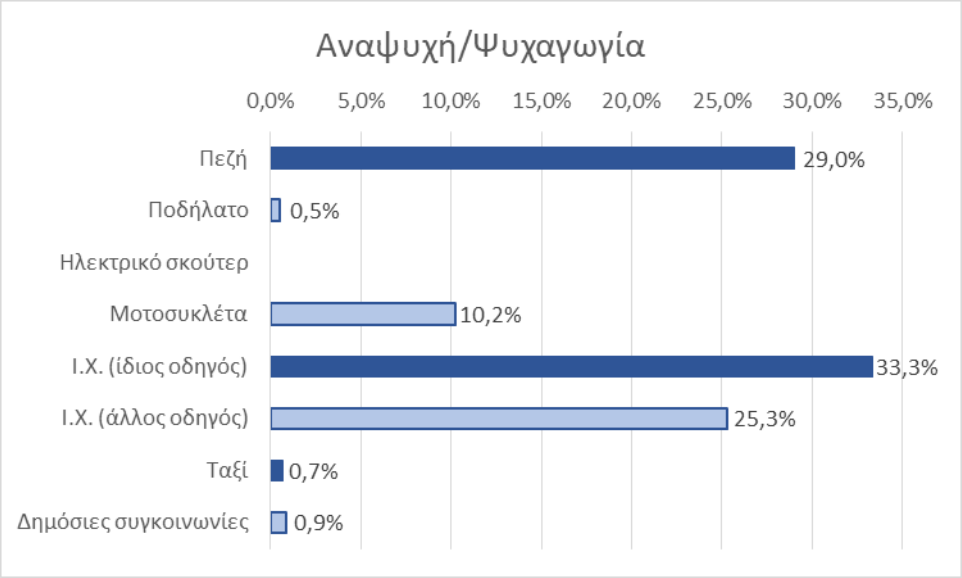
Σχήμα 5.171: Χρησιμοποιούμενο μέσο μετακίνησης

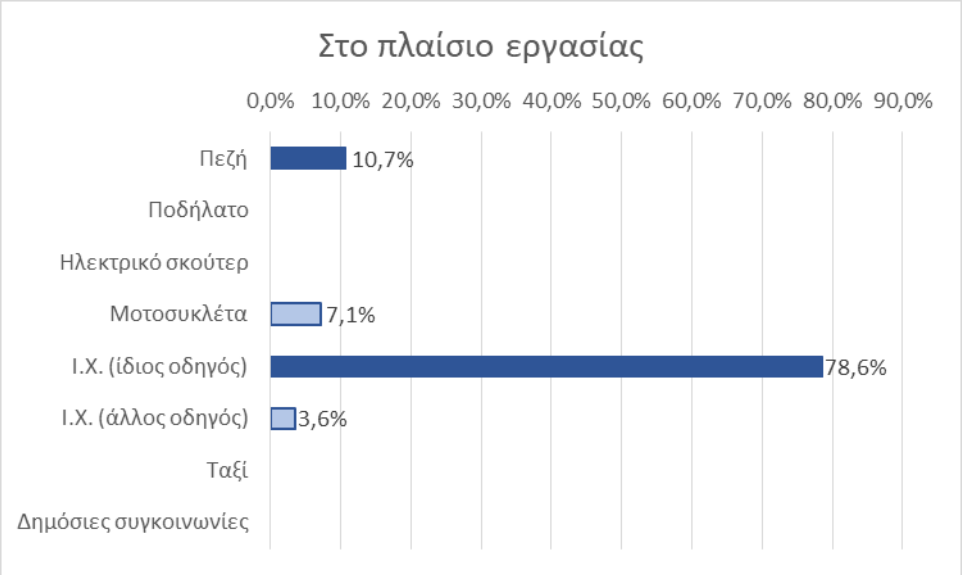
Συνδυαστικά, παρατηρείται ότι όσον αφορά την εργασία, την αναψυχή, την επιστροφή στο σπίτι και τις προσωπικές υποθέσεις, η χρήση Ι.Χ. (οδηγός) πρωτοστατεί, ενώ δευτερεύοντα προτιμάται η πεζή μετακίνηση και σε τρίτη φάση η χρήση Ι.Χ. (συνοδηγός). Από την άλλη, για λόγους εκπαίδευσης και αγορών προτιμάται κύρια η πεζή μετακίνηση και δευτερεύοντα η χρήση Ι.Χ. και μοτοσυκλέτας. Επιπλέον, οι δημόσιες συγκοινωνίες χρησιμοποιούνται πρωτίστως για λόγους εκπαίδευσης, ενώ το ταξί και το ποδήλατο δεν προτιμώνται ιδιαιτέρως (Σχήμα 5.44).

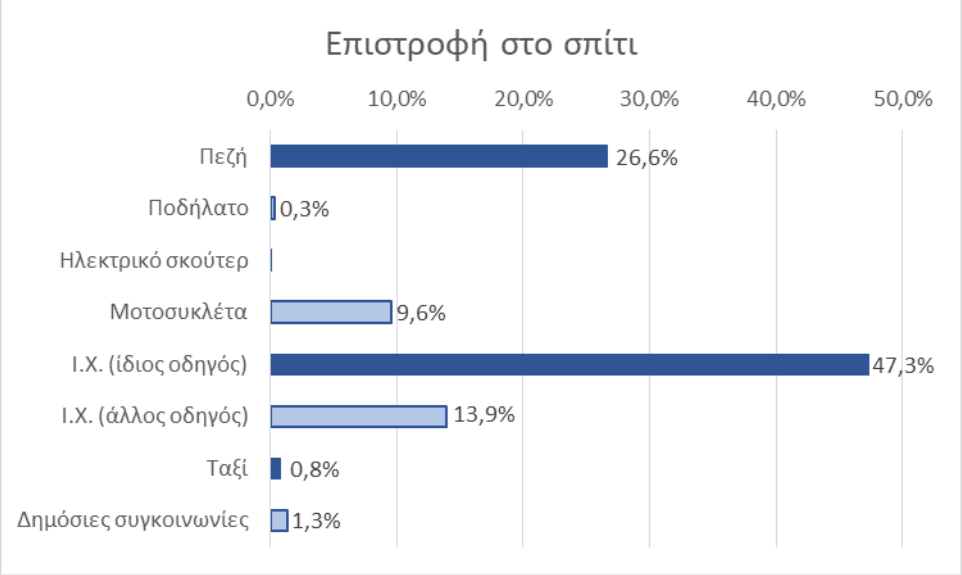

Εργασία
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0% 70,0% 80,0%
Πεζή 12,1%
Ποδήλατο
Ηλεκτρικό σκούτερ 0,1%
Μοτοσυκλέτα 11,8%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 66,7%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 8,6%
Ταξί 0,2%
Δημόσιες συγκοινωνίες 0,6%

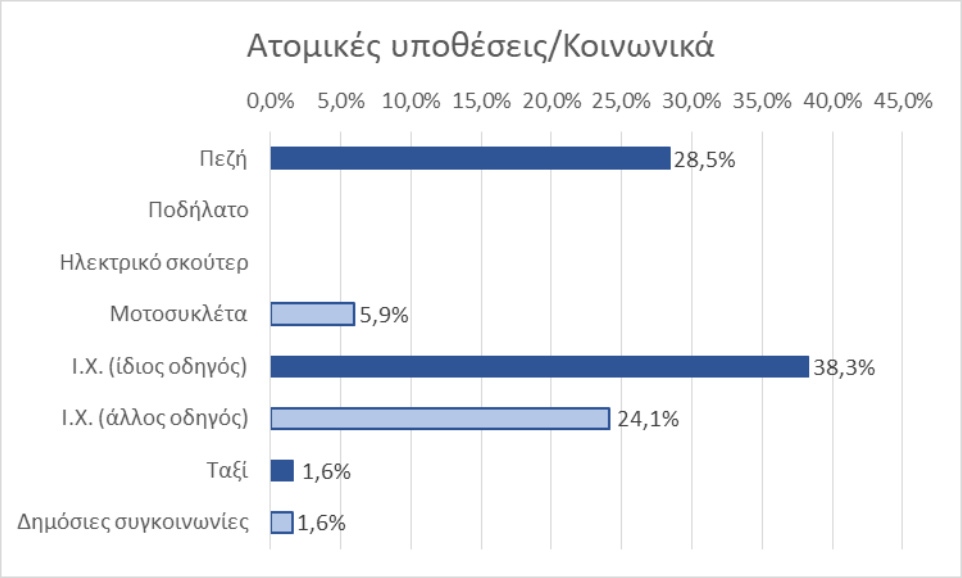

Εκπαίδευση
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0% 70,0% 80,0%
Πεζή 68,2%
Ποδήλατο 1,5%
Ηλεκτρικό σκούτερ
Μοτοσυκλέτα 12,6%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 9,4%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 2,6%
Ταξί 0,3%
Δημόσιες συγκοινωνίες 5,3%


Αγορές
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0%
Πεζή 44,5%
Ποδήλατο
Ηλεκτρικό σκούτερ
Μοτοσυκλέτα 2,3%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 35,3%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 17,0%
Ταξί 0,5%
Δημόσιες συγκοινωνίες 0,5%


Αναψυχή/Ψυχαγωγία
0,0% 5,0% 10,0% 15,0% 20,0% 25,0% 30,0% 35,0%
Πεζή 29,0%
Ποδήλατο 0,5%
Ηλεκτρικό σκούτερ
Μοτοσυκλέτα 10,2%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 33,3%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 25,3%
Ταξί 0,7%
Δημόσιες συγκοινωνίες 0,9%

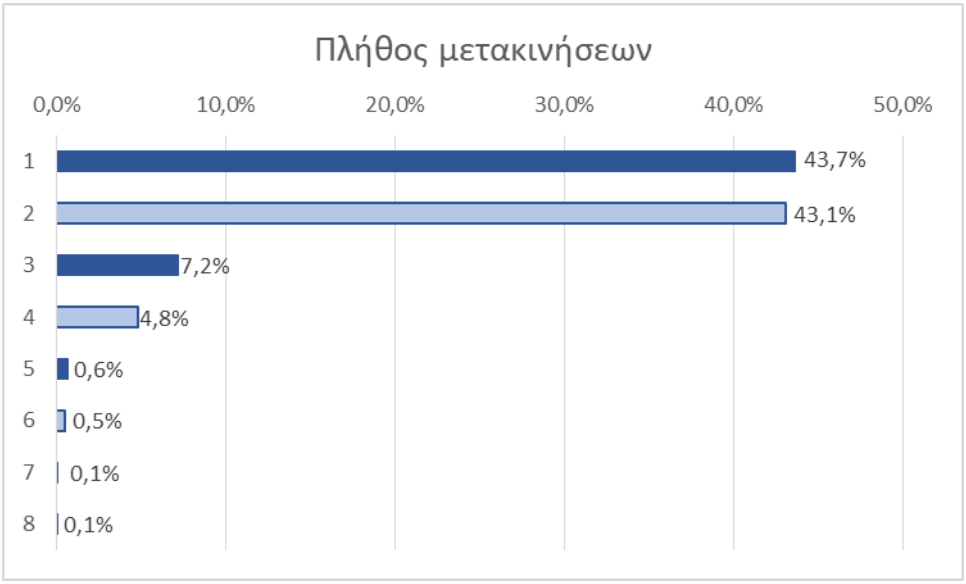

Στο πλαίσιο εργασίας
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0% 70,0% 80,0% 90,0%
Πεζή 10,7%
Ποδήλατο
Ηλεκτρικό σκούτερ
Μοτοσυκλέτα 7,1%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 78,6%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 3,6%
Ταξί
Δημόσιες συγκοινωνίες


Επιστροφή στο σπίτι
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0%
Πεζή 26,6%
Ποδήλατο 0,3%
Ηλεκτρικό σκούτερ
Μοτοσυκλέτα 9,6%
Ι.Χ. (ίδιος οδηγός) 47,3%
Ι.Χ. (άλλος οδηγός) 13,9%
Ταξί 0,8%
Δημόσιες συγκοινωνίες 1,3%



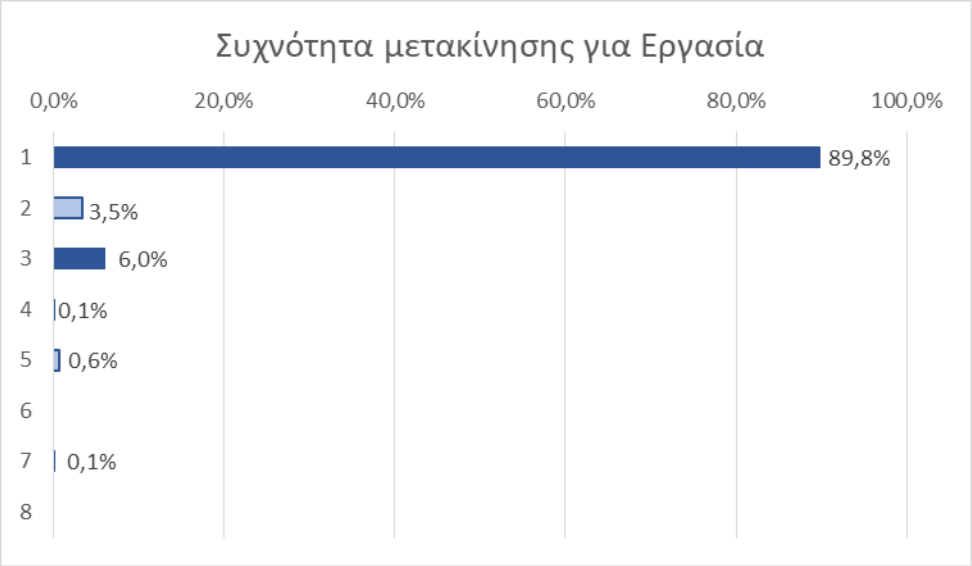
Σχήμα 5.172: Μέσα μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης

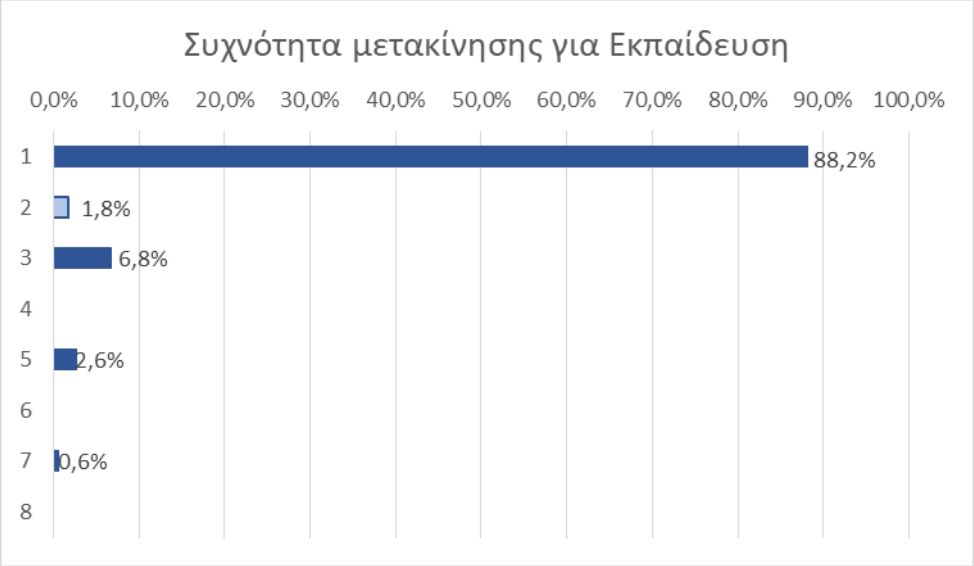
Αναφορικά με τη συχνότητα μετακίνησης, ως επί το πλείστον πραγματοποιούνται 1-2 μετακινήσεις τη μέρα ανά νοικοκυριό ενώ 3-8 μετακινήσεις πραγματοποιούνται με πολύ μικρότερη συχνότητα όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.45.

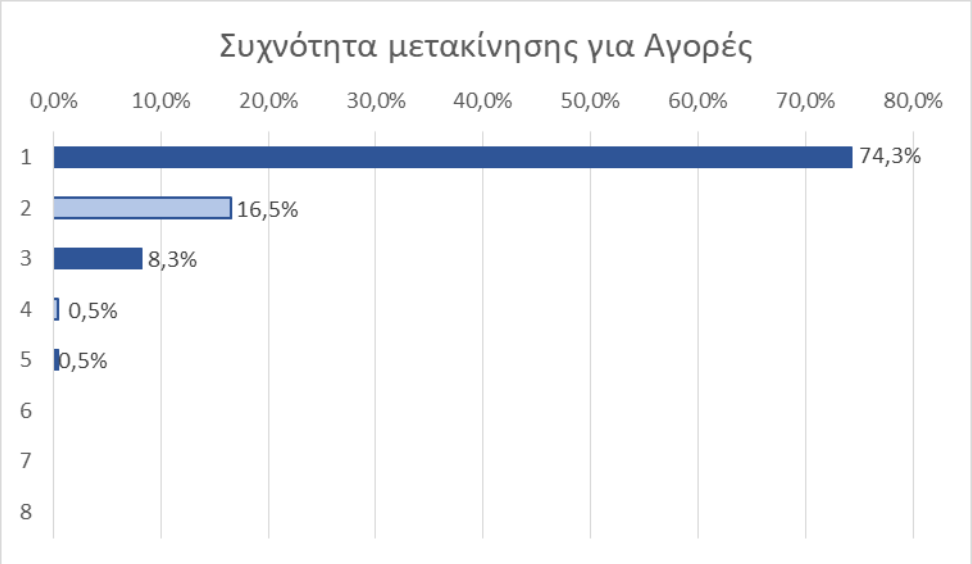


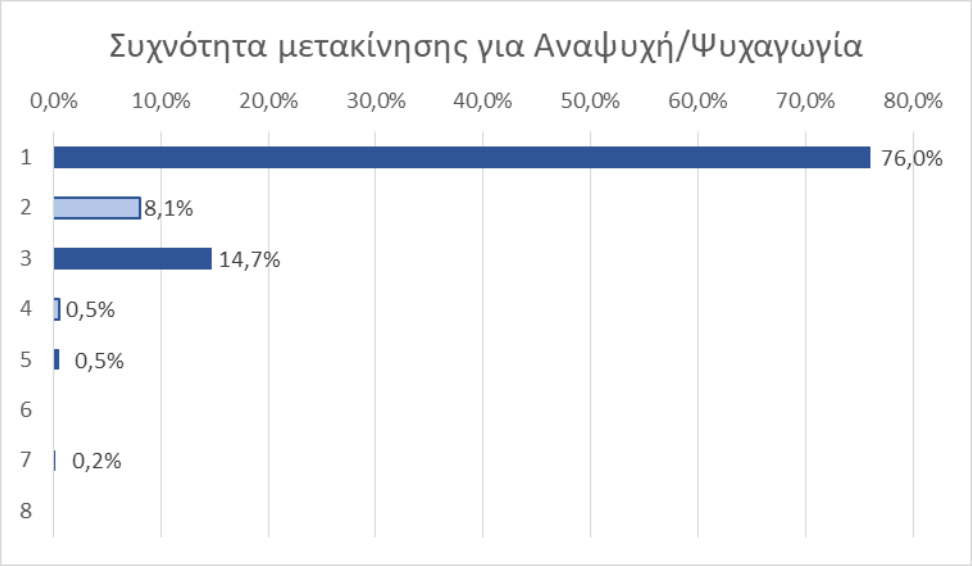
Σχήμα 5.173: Ημερήσιο πλήθος μετακινήσεων

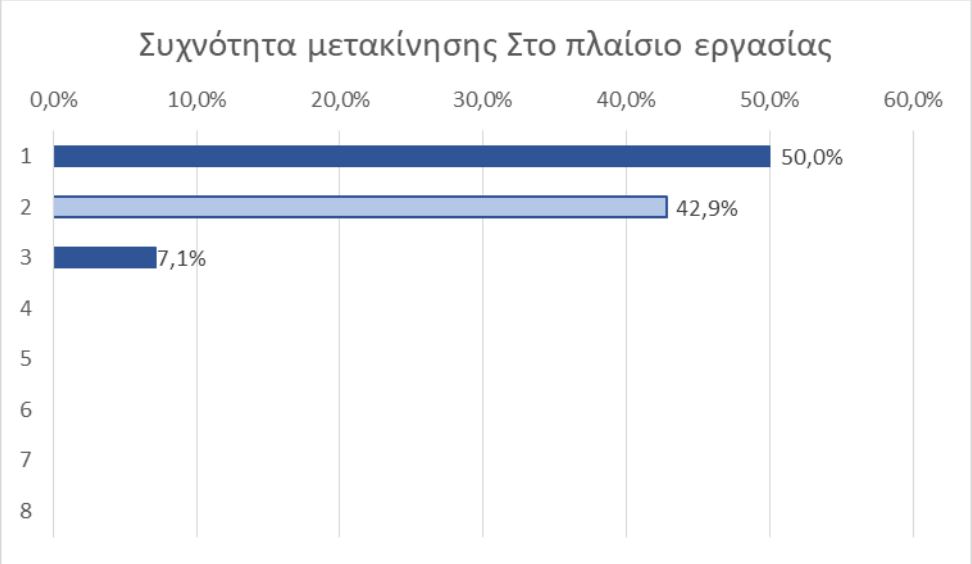
Συνδυαστικά, η συχνότητα και ο σκοπός μετακίνησης παρουσιάζονται στο Σχήμα 5.46. Οι μετακινήσεις για εργασία, αναψυχή και επιστροφή στο σπίτι εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συχνότητα. Κατόπιν, ακολουθούν οι μετακινήσεις για εκπαίδευση, αγορές και ατομικές υποθέσεις και τέλος, τη μικρότερη συχνότητα εμφανίζουν οι μετακινήσεις στο πλαίσιο της εργασίας.

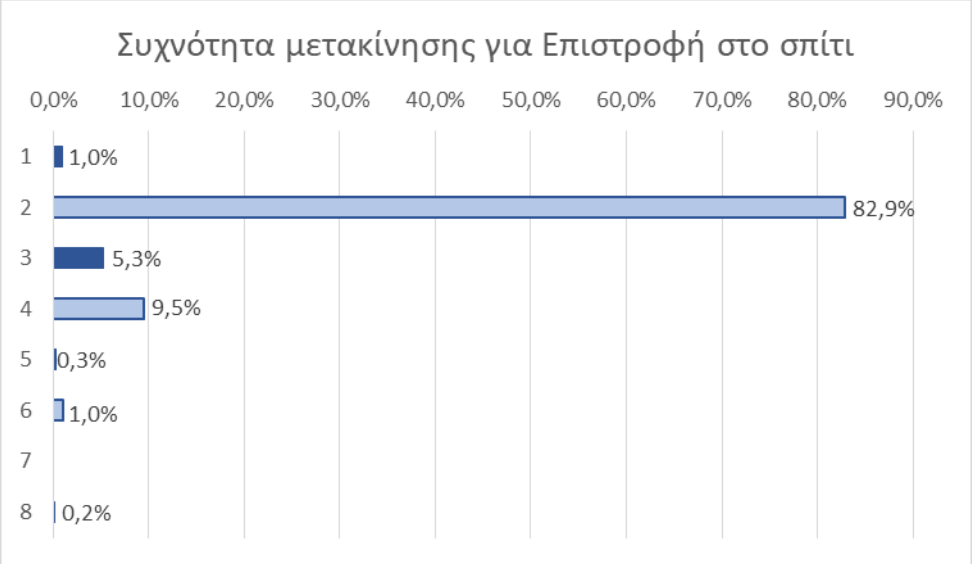

Συχνότητα μετακίνησης για Εργασία
0,0%
20,0%
40,0%
60,0%
80,0%
100,0%
1
2
3
4
5
6
7
8
89,8%
3,5%
6,0%
0,1%
0,6%
0,1%

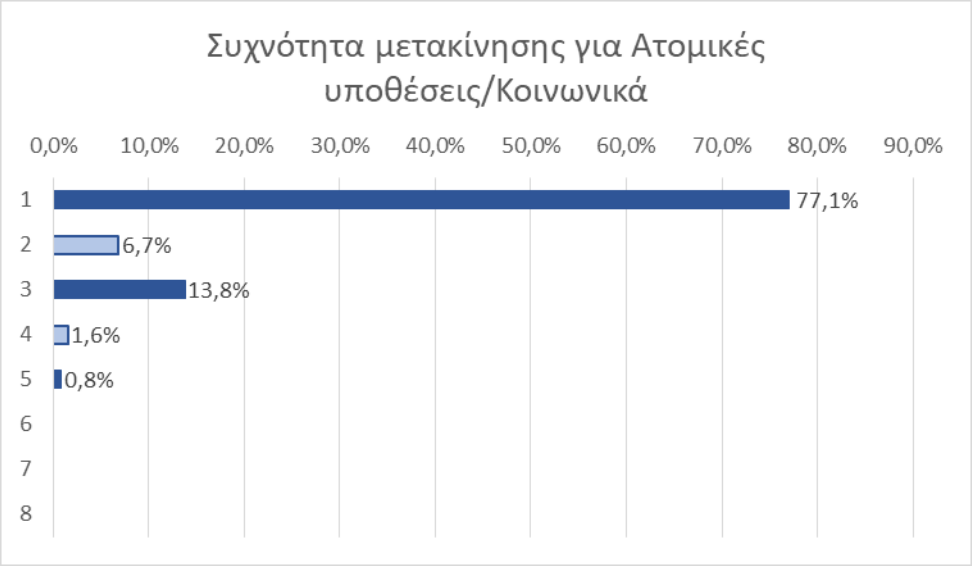

Συχνότητα μετακίνησης για Εκπαίδευση
0,0%
10,0%
20,0%
30,0%
40,0%
50,0%
60,0%
70,0%
80,0%
90,0%
100,0%
1
2
3
4
5
6
7
8
88,2%
1,8%
6,8%
2,6%
0,6%


Συχνότητα μετακίνησης για Αγορές
0,0%
10,0%
20,0%
30,0%
40,0%
50,0%
60,0%
70,0%
80,0%
1
2
3
4
5
6
7
8
74,3%
16,5%
8,3%
0,5%
0,5%


Συχνότητα μετακίνησης για Αναψυχή/Ψυχαγωγία
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0% 70,0% 80,0%
1 76,0%
2 8,1%
3 14,7%
4 0,5%
5 0,5%
6
7 0,2%
8

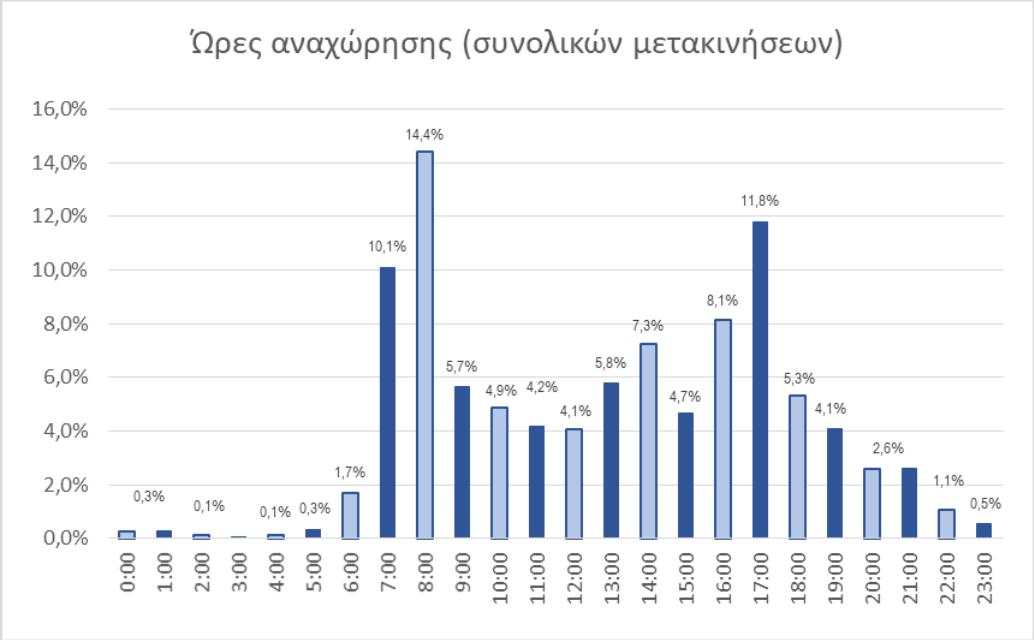

Συχνότητα μετακίνησης Στο πλαίσιο εργασίας
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0%
1 50,0%
2 42,9%
3 7,1%
4
5
6
7
8


Συχνότητα μετακίνησης για Επιστροφή στο σπίτι
0,0% 10,0% 20,0% 30,0% 40,0% 50,0% 60,0% 70,0% 80,0% 90,0%
1 1,0%
2 82,9%
3 5,3%
4 9,5%
5 0,3%
6 1,0%
7
8 0,2%



Σχήμα 5.174: Πλήθος μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης

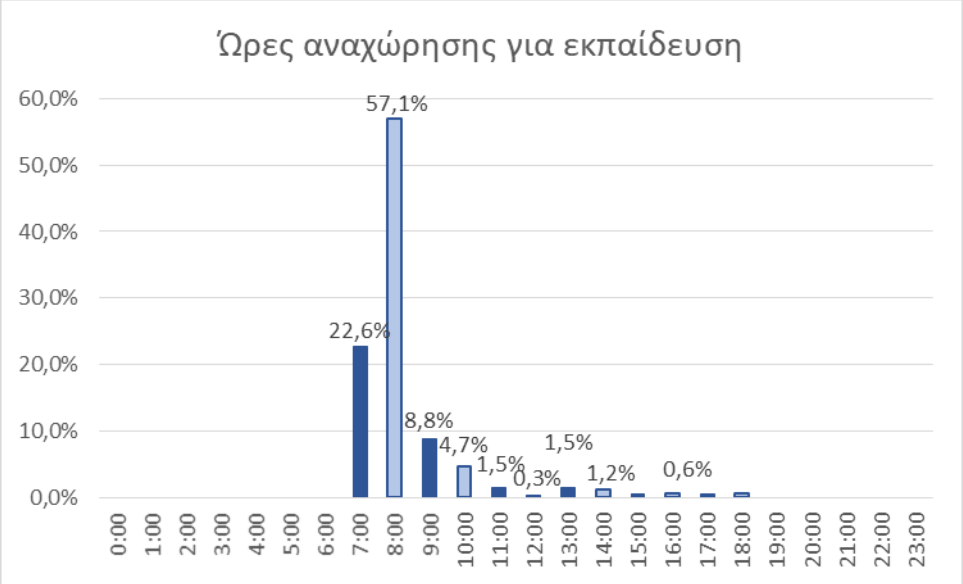
Το σύνολο των ωρών αναχώρησης παρουσιάζονται συνολικά στο Σχήμα 5.47. Η πλειονότητα των μετακινήσεων υλοποιείται τις ώρες 07:00-10:00 και 14:00-17:00, ενώ παρατηρείται ελάχιστη κίνηση τις ώρες 00:00-6:00. Το γεγονός αυτό είναι αναμενόμενο διότι οι μεν είναι ώρες αιχμής και οι δε είναι νυχτερινές ώρες.

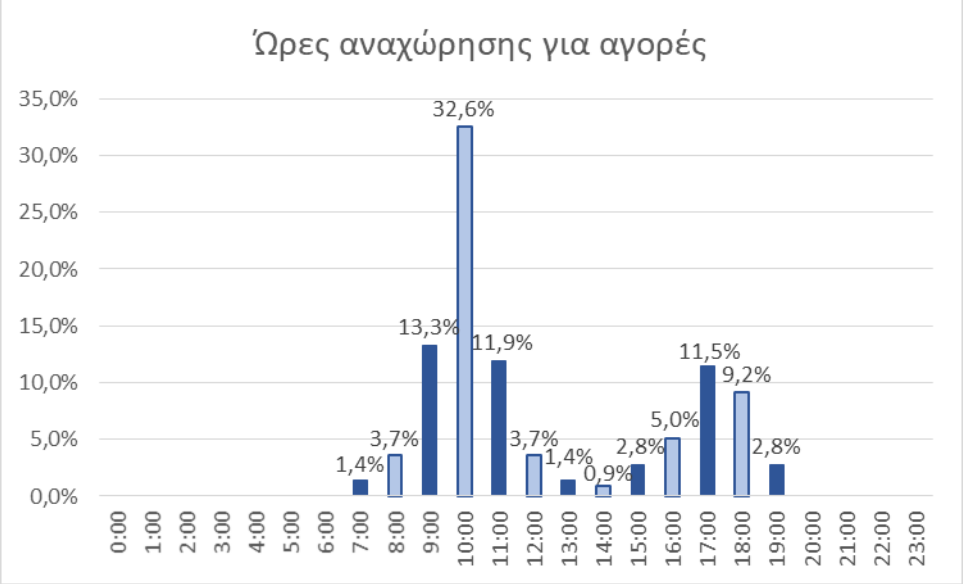


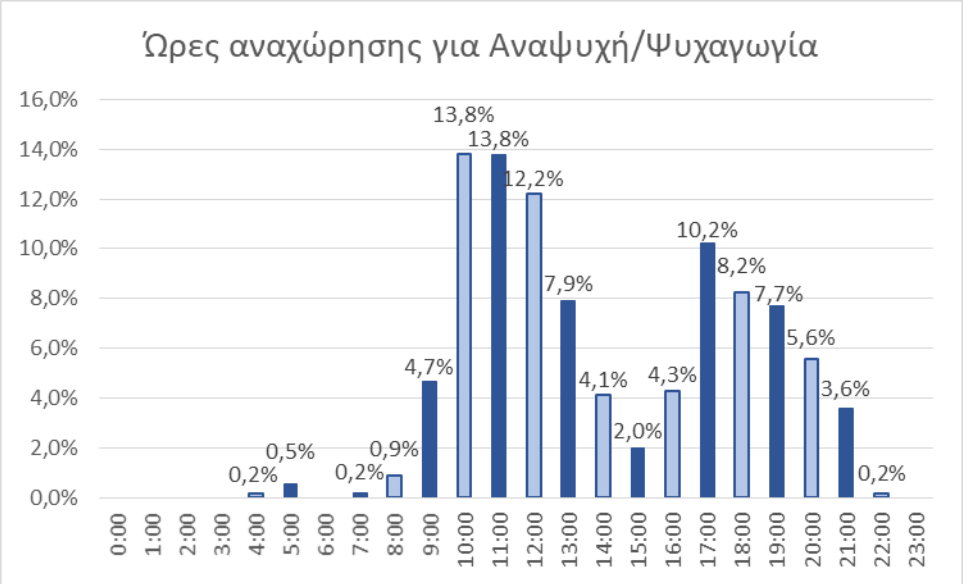
Σχήμα 5.175: Ώρες αναχώρησης συνολικών μετακινήσεων

Καταμερίζοντας τις ώρες αναχώρησης στο σκοπό της μετακίνησης παρατηρείται ότι οι περισσότερες μετακινήσεις για λόγους εργασίας, εκπαίδευσης και αγορών πραγματοποιούνται τις πρωινές ώρες 7:00-10:00. Επιπλέον, η μετακίνηση για επιστροφή στο σπίτι πραγματοποιείται κυρίως τις μεσημεριανές ώρες 14:00-17:00. Τέλος, οι μετακινήσεις για αναψυχή/ψυχαγωγία, ατομικές υποθέσεις/κοινωνικά καθώς και στο πλαίσιο της εργασίας κατακερματίζονται κατά τη διάρκεια της ημέρες (Σχήμα 5.48).

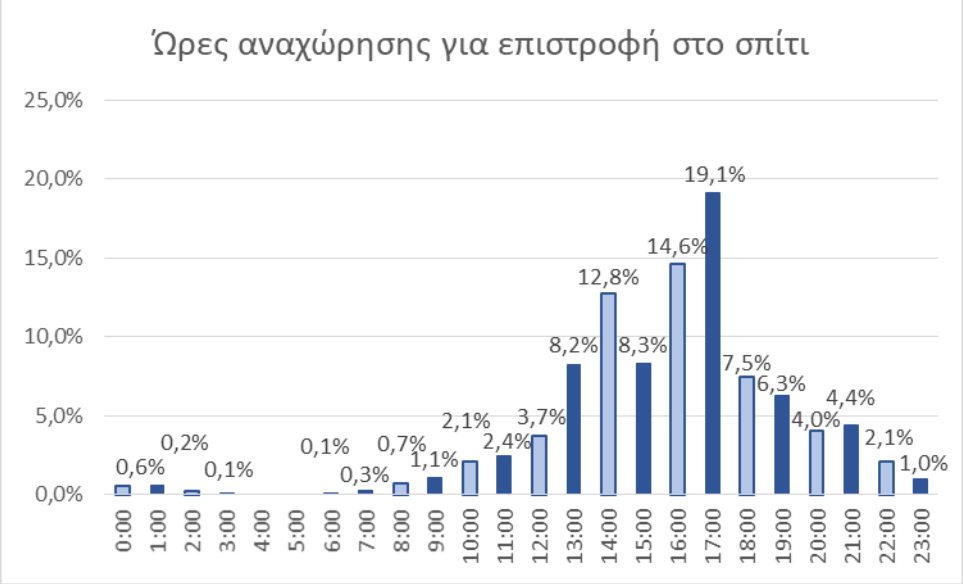
Ώρες αναχώρησης για εργασία
40,0%
35,0%
30,0%
25,0%
20,0%
15,0%
10,0%
5,0%
0,0%
0,4%
1,1%
6,6%
32,7%
36,8%
11,5%
1,0%
2,2%
1,6%
1,2%
1,3%
1,2%
0,8%
1,0%
0,3%
0,1%
0,2%
0,2%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00


Ώρες αναχώρησης για εκπαίδευση
60,0%
50,0%
40,0%
30,0%
20,0%
10,0%
0,0%
22,6%
57,1%
8,8%
4,7%
1,5%
0,3%
1,5%
1,2%
0,6%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00


Ώρες αναχώρησης για αγορές
35,0%
30,0%
25,0%
20,0%
15,0%
10,0%
5,0%
0,0%
1,4%
3,7%
13,3%
32,6%
11,9%
3,7%
1,4%
0,9%
2,8%
5,0%
11,5%
9,2%
2,8%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00

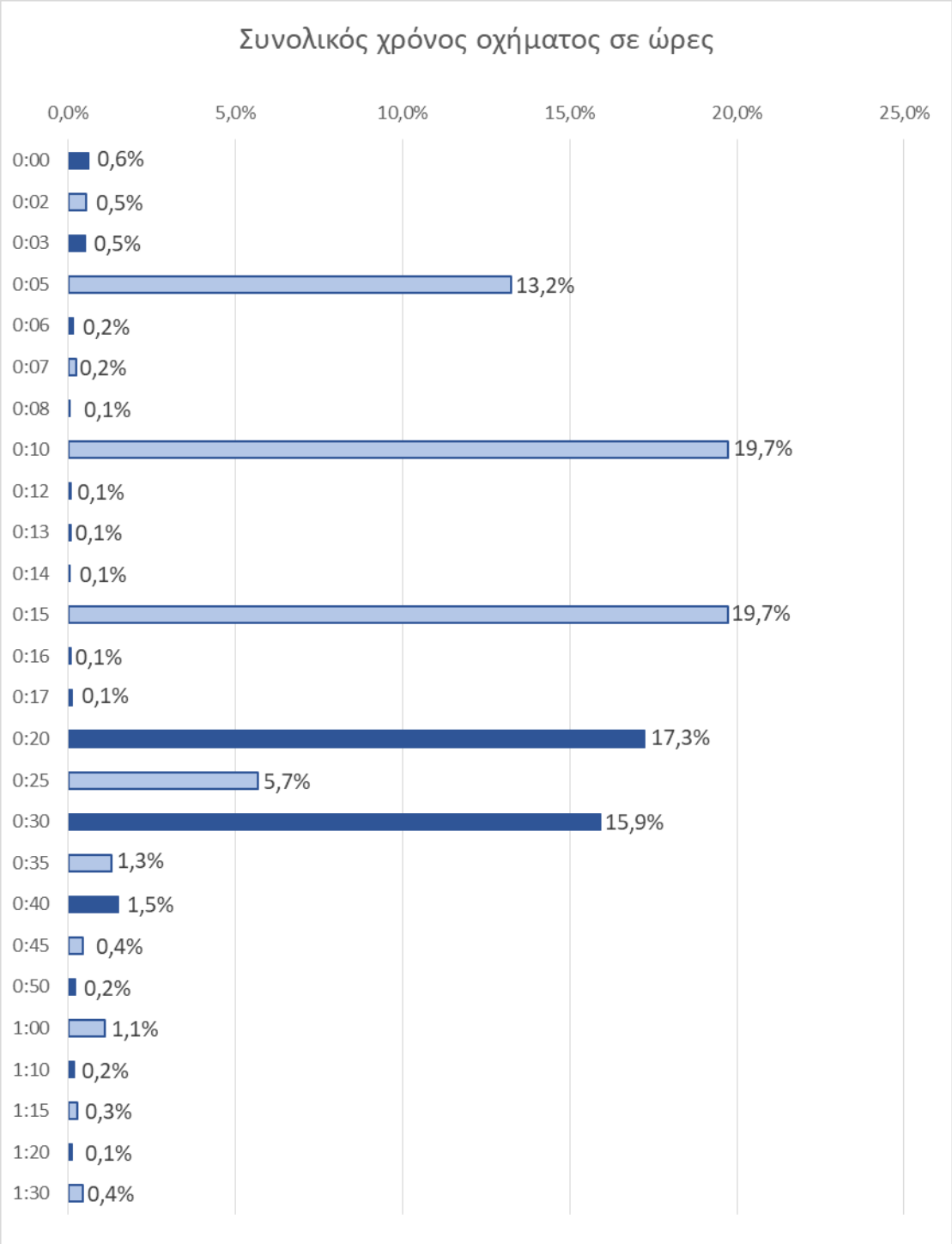

Ώρες αναχώρησης για Αναψυχή/Ψυχαγωγία
16,0%
14,0%
12,0%
10,0%
8,0%
6,0%
4,0%
2,0%
0,0%
0,2%
0,5%
0,2%
0,9%
4,7%
13,8%
13,8%
12,2%
7,9%
4,1%
2,0%
4,3%
10,2%
8,2%
7,7%
5,6%
3,6%
0,2%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00

Ώρες αναχώρησης στο πλαίσιο της εργασίας
16,0%
14,0%
12,0%
10,0%
8,0%
6,0%
4,0%
2,0%
0,0%
3,6%
3,6%
3,6%
10,7%
7,1%
14,3%
14,3%
3,6%
3,6%
7,1%
10,7%
3,6%
3,6%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00


Ώρες αναχώρησης για επιστροφή στο σπίτι
25,0%
20,0%
15,0%
10,0%
5,0%
0,0%
0,6%
0,2%
0,1%
0,1%
0,3%
0,7%
1,1%
2,1%
2,4%
3,7%
8,2%
12,8%
8,3%
14,6%
19,1%
7,5%
6,3%
4,0%
4,4%
2,1%
1,0%
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00

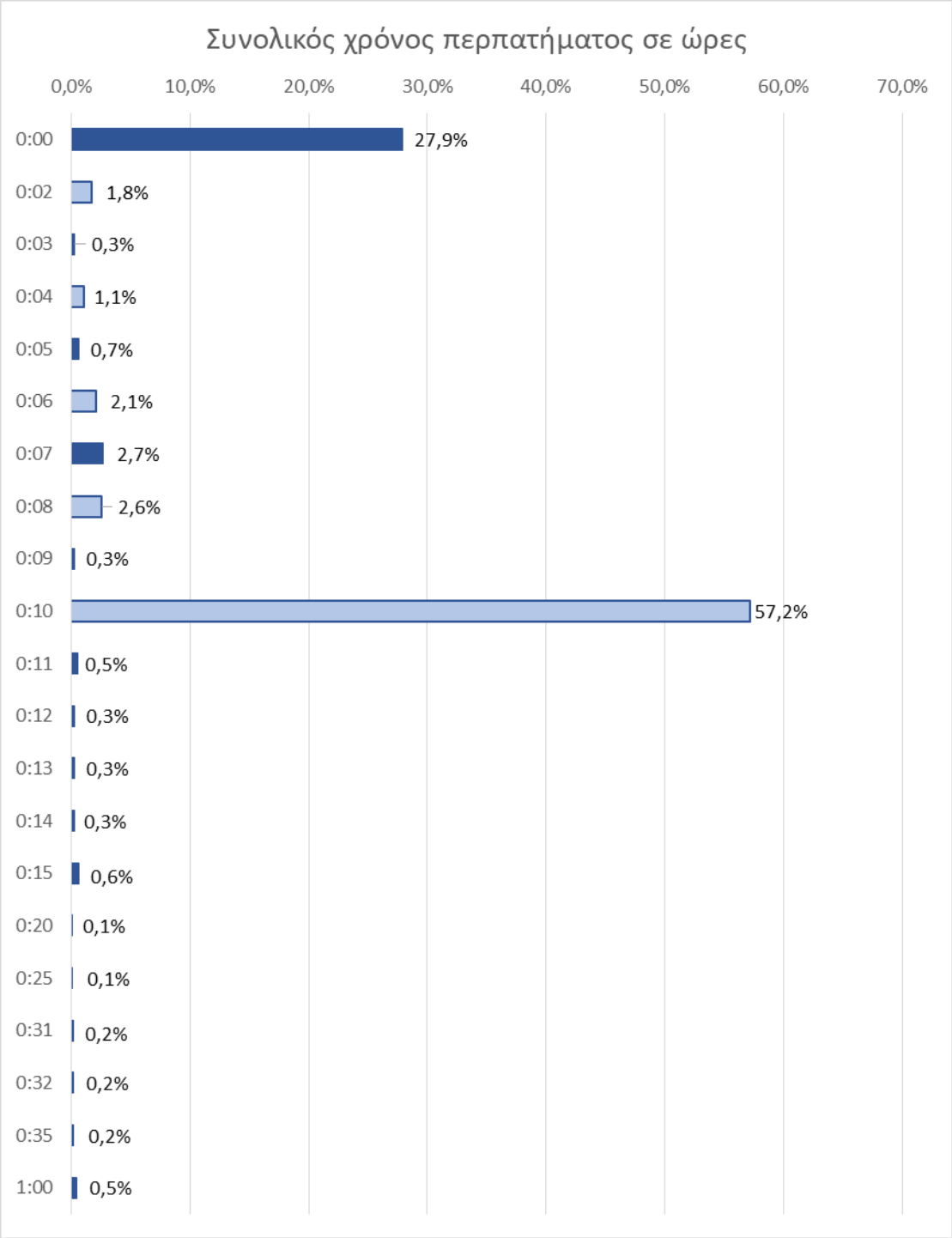
Σχήμα 5.176: Ώρες αναχώρησης ανά σκοπό μετακίνησης

Ο συνολικός χρόνος μετακίνησης του οχήματος παρουσιάζεται σε ώρες στο Σχήμα 5.49. Οι συνηθέστεροι χρόνοι παραμονής εντός του οχήματος είναι τα 10 και τα 20 λεπτά διότι εμφανίζονται στο 40% των ερωτηθέντων. Έπειτα, ακολουθούν οι χρόνοι των 20, 30 και 5 λεπτών. Τέλος, οι υπόλοιποι χρόνοι παραμονής εμφανίζονται σε πολύ μικρά ποσοστά της τάξης του <1,5%. Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί ότι οι περισσότερες αποστάσεις που διανύονται είναι εντός περιορισμένης ακτίνας.



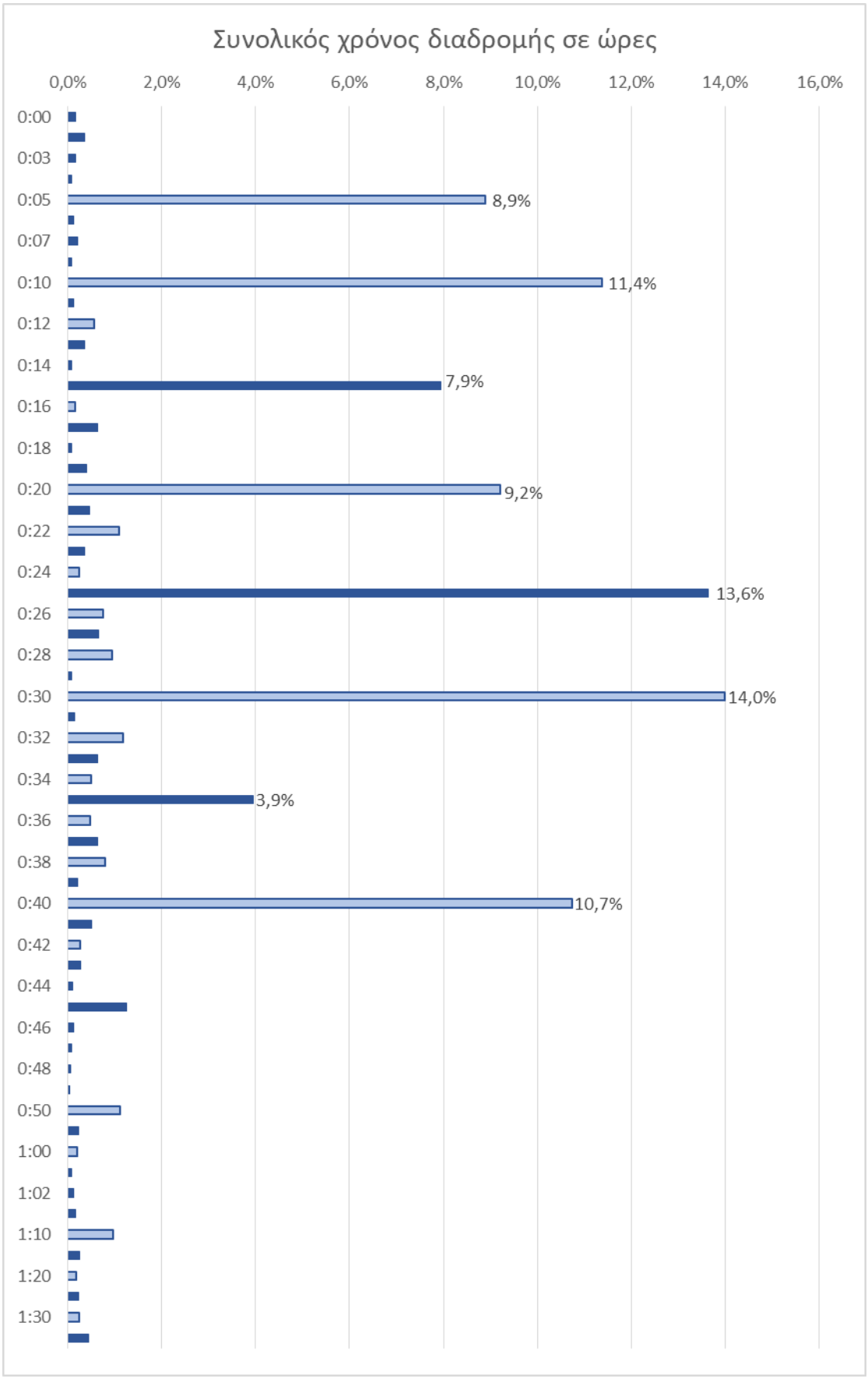
Σχήμα 5.177: Συνολικός χρόνος οχήματος σε ώρες

Ο συνολικός χρόνος περπατήματος παρουσιάζεται σε ώρες στο Σχήμα 5.50. Ο συνηθέστερος χρόνος είναι τα 10 λεπτά και εμφανίζεται για το 57,2% των ερωτηθέντων. Έπειτα, ακολουθεί ο μηδενικός χρόνος μετακίνησης, ενώ οι υπόλοιποι χρόνοι παραμονής εμφανίζονται σε πολύ μικρά ποσοστά της τάξης του <2,7%. Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί ότι η πλειονότητα των αποστάσεων που διανύονται είναι στο πλαίσιο της γειτονιάς.



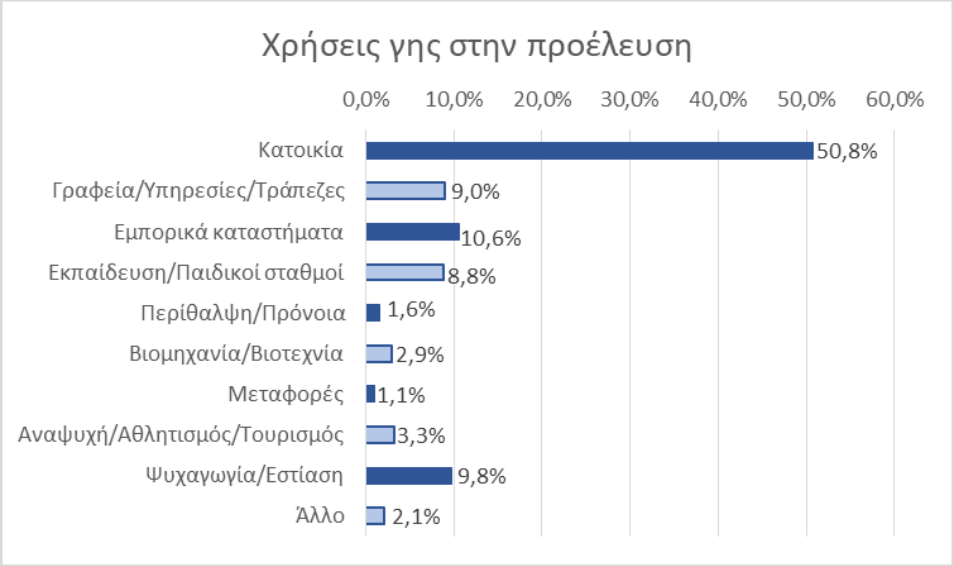
Σχήμα 5.178: Συνολικός χρόνος περπατήματος σε ώρες

Ο συνολικός χρόνος διαδρομής παρουσιάζεται σε ώρες στο Σχήμα 5.51. Η συνήθης διάρκεια μετακίνησης είναι τα 25-30 λεπτά και εμφανίζεται για το 30% των ερωτηθέντων περίπου. Έπειτα, επικρατούν οι μικρότεροι χρόνοι των 5, 10, 15, 20 και ο μεγαλύτερος των 40 λεπτών. Ακόμη, η μεγαλύτερη διάρκεια που εμφανίζεται είναι η μιάμιση ώρα, αλλά γενικά χρόνοι άνω των 40 λεπτών δεν εμφανίζονται σε ιδιαίτερα ποσοστά.



Σχήμα 5.179: Συνολικός χρόνος διαδρομής σε ώρες

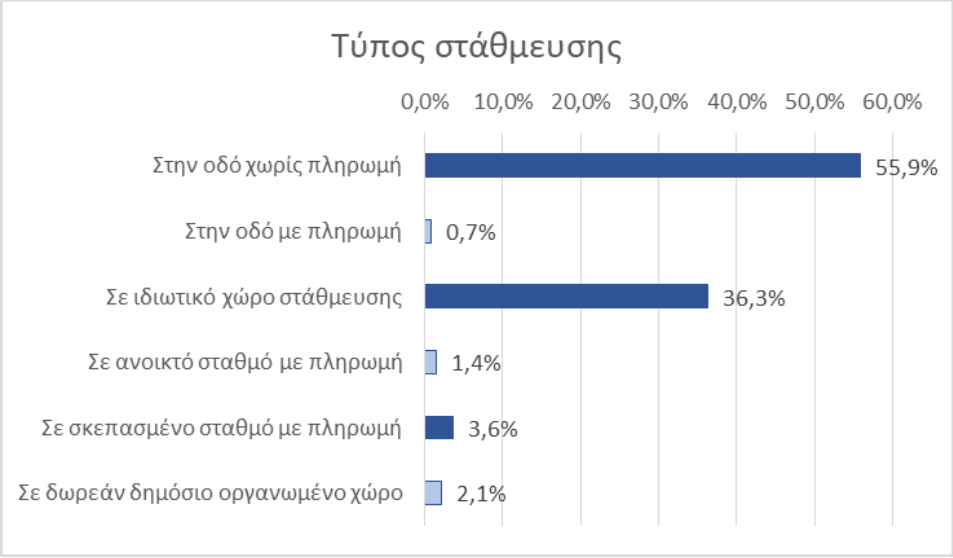
Οι χρήσεις γης στην προέλευση παρουσιάζονται στο Σχήμα 5.52. Όπως είναι αναμενόμενο σχεδόν οι μισές μετακινήσεις προέρχονται από την κατοικία, η οποία αποτελεί τη βάση των μετακινήσεων και ακολουθεί η προέλευση από εμπορικά καταστήματα με ποσοστό 10,6%, από ψυχαγωγία/εστίαση με 9,8%, από γραφεία/υπηρεσίες με 9% και από εκπαίδευση/παιδικούς σταθμούς με 8,8%. Η προέλευση από περίθαλψη/πρόνοια, βιομηχανία/βιοτεχνία, μεταφορές, αναψυχή/αθλητισμό/τουρισμό ή άλλες χρήσεις γης κυμαίνεται στο 1-3% έκαστη.



Σχήμα 5.180: Χρήσεις γης στην προέλευση

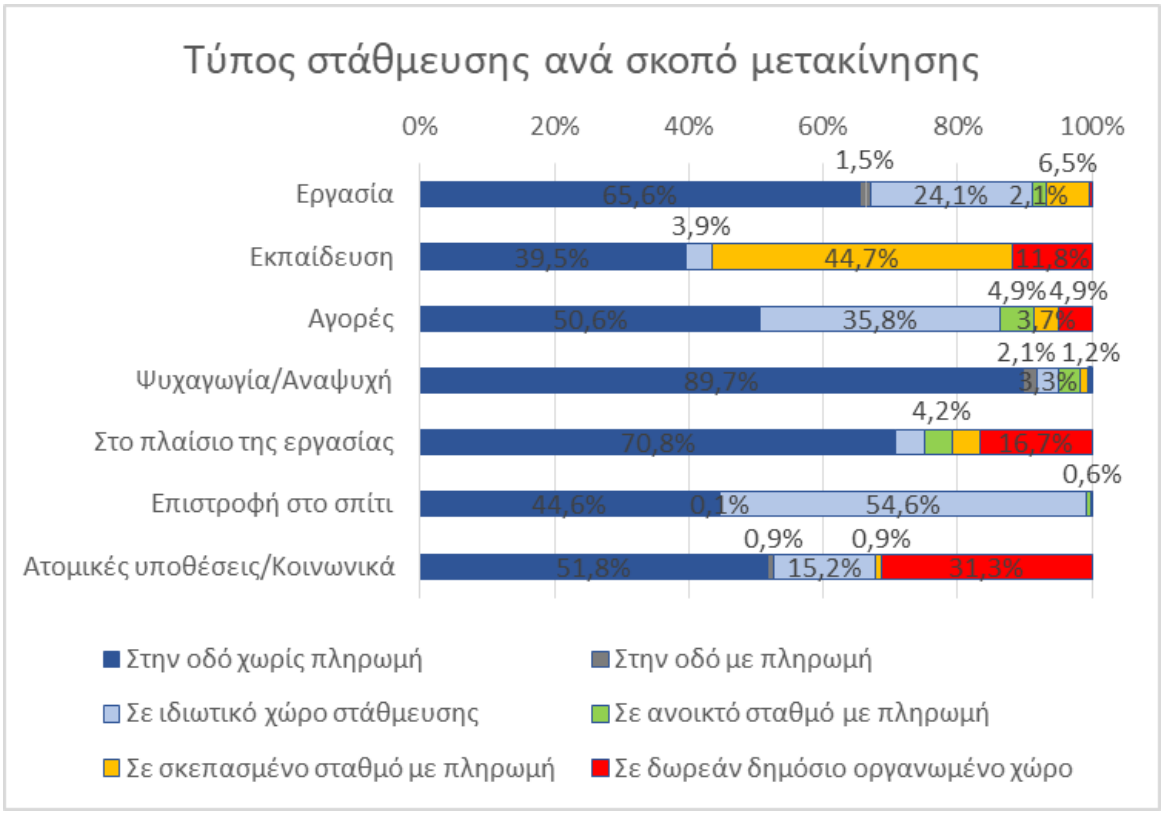
5.2.1.4. Τύπος στάθμευσης

Ο τύπος στάθμευσης των Ι.Χ. παρουσιάζεται στο Σχήμα 5.53. Περισσότερα από τα μισά οχήματα σταθμεύονται παρά την οδό χωρίς πληρωμή γεγονός που σημαίνει ότι η διατομή της οδού μειώνεται τουλάχιστον κατά μία λωρίδα. Επιπλέον, σχεδόν το 1/3 των Ι.Χ. σταθμεύεται σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης και λιγότερο από το 10% των συνολικών οχημάτων πραγματοποιεί άλλου είδους στάθμευση.



Σχήμα 5.181: Τύπος στάθμευσης

Μελετώντας συνδυαστικά το σκοπό μετακίνησης με τον τύπο στάθμευσης είναι προφανές ότι η πλειονότητα των Ι.Χ. σταθμεύονται στην οδό χωρίς πληρωμή. Εξαίρεση αποτελεί η μετακίνηση με σκοπό την εκπαίδευση οπότε η στάθμευση γίνεται κυρίως σε σκεπασμένο χώρο με πληρωμή. Επιπλέον, σημαντικό ποσοστό Ι.Χ. σταθμεύονται σε δωρεάν δημόσιο οργανωμένο χώρο κατά τη μετακίνησή τους για ατομικές υποθέσεις, αγορές, εκπαίδευση και στο πλαίσιο της εργασίας όπως φαίνεται στο Σχήμα 5.54.



Σχήμα 5.182: Τύπος στάθμευσης ανά σκοπό μετακίνησης

6. Οργάνωση της στάθμευσης

6.1. Εισαγωγή στάθμευσης

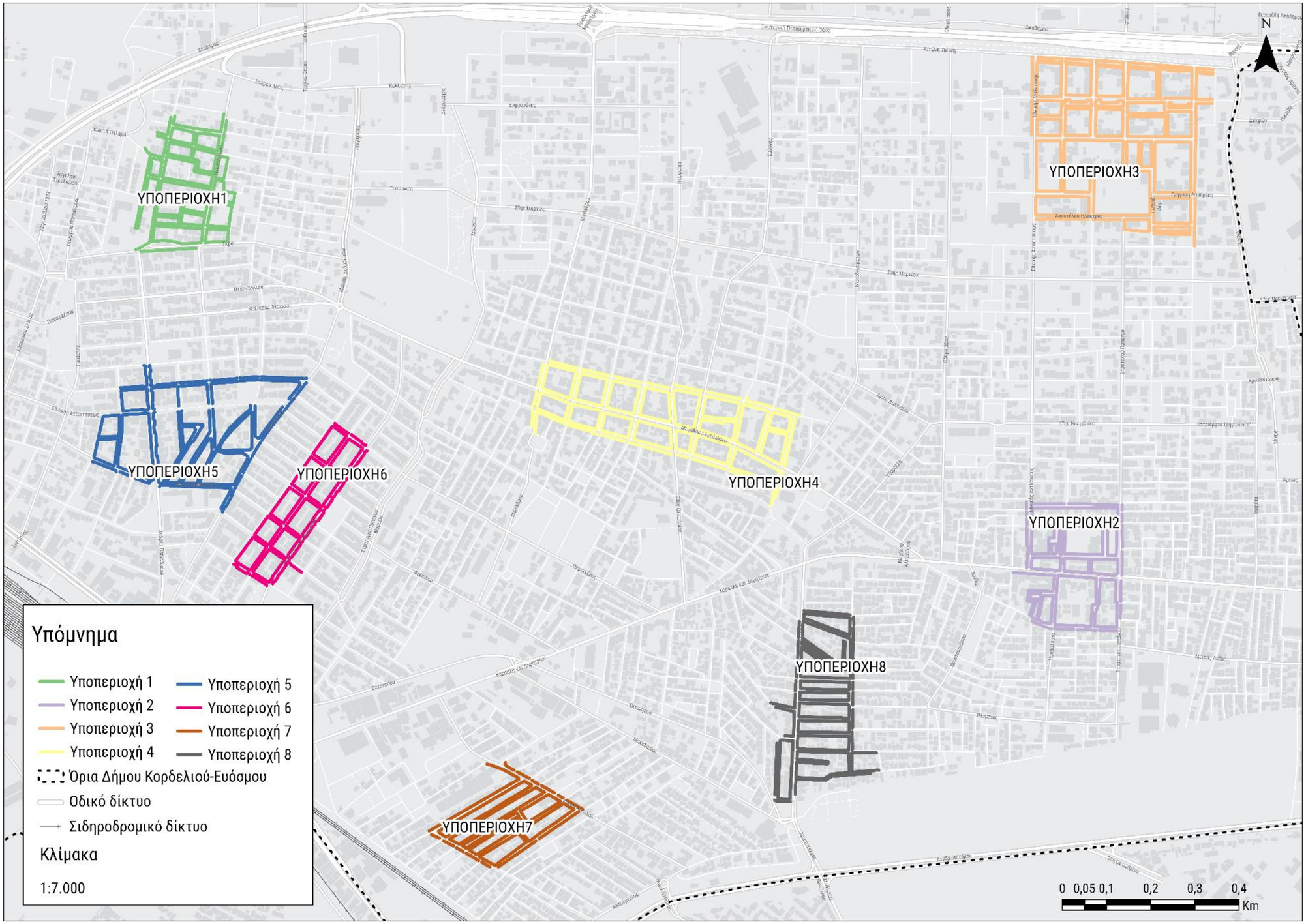
Η στάθμευση είναι ένα σημαντικό ζήτημα που απασχολεί τις αρχές των πόλεων, καθώς η αύξηση των οχημάτων ενισχύει τη σχετική ζήτηση και περιορίζει τους διαθέσιμους χώρους για τον σκοπό αυτό. Ως απόρροια αυτού, η εξυπηρέτηση της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις πεδίο έντονων αντιπαραθέσεων μεταξύ των διαφορετικών ομάδων ενδιαφέροντος και των φορέων ενός αστικού κέντρου. Το αυξημένο κόστος σε συνδυασμό με την έλλειψη διαθέσιμων δημόσιων χώρων για τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης συνεπάγεται ότι μια ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης δεν θα πρέπει να έχει ως σκοπό την κάλυψη της συνολικής ζήτησης, αλλά τη διαχείριση με ορθολογικό τρόπο των προσφερόμενων θέσεων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών μιας περιοχής. Κατά συνέπεια, η βελτιστοποίηση του συστήματος στάθμευσης αποτελεί κρίσιμο παράγοντα στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών στάθμευσης στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου συμπεριλαμβανομένου του υπολογισμού της προσφοράς στάθμευσης, της εκτίμησης της ζήτησης στάθμευσης, καθώς και της εκτίμησης του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης. Για τον προσδιορισμό των εν λόγω χαρακτηριστικών πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες έρευνες πεδίου, τα αποτελέσματα των οποίων παρουσιάζονται αναλυτικά στην επόμενη ενότητα.

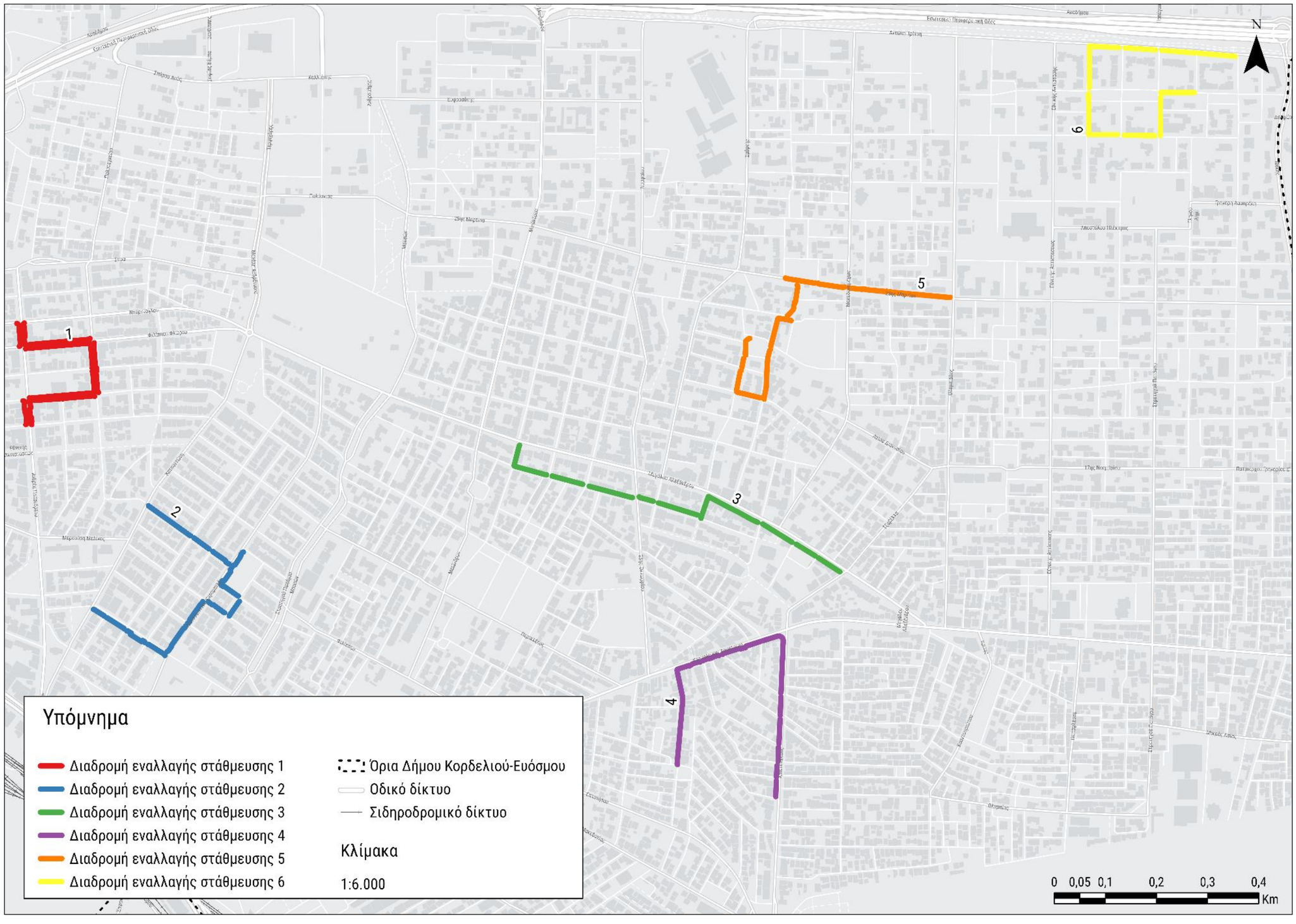
6.2. Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Σύμφωνα με όσα περιγράφηκαν στην μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, η καταγραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης πραγματοποιήθηκε σε οκτώ (8) επιμέρους υποπεριοχές (Σχήμα 6.1) και κατά μήκος έξι (6) συγκεκριμένων διαδρομών (Σχήμα 6.2). Πιο συγκεκριμένα, για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών στάθμευσης πραγματοποιήθηκαν, όπως προαναφέρθηκε, εκτεταμένες έρευνες πεδίου, ήτοι:

- Καταγραφή των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, συμπεριλαμβανομένου και των ειδικών θέσεων στάθμευσης χωρισμένες ανά κατηγορία, στις οκτώ (8) υποπεριοχές. Ο υπολογισμός της προσφοράς στάθμευσης εκπονήθηκε με βάση βασικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, ήτοι:
    - α) τις ισχύουσες ρυθμίσεις στάθμευσης,
    - β) το μήκος της πλευράς οικοδομικών τετραγώνων,
    - γ) το πλάτος οδοστρώματος οδικών τμημάτων, και
    - δ) τη λειτουργία της οδού (μονόδρομος/αμφίδρομος).
- Καταγραφή της ζήτησης/συσσώρευσης στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης και της παράνομης, στις οκτώ (8) υποπεριοχές.
- Καταγραφή της μεταμεσονύκτιας ζήτησης/συσσώρευσης στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές.
- Καταγραφή της εναλλαγής στάθμευσης στις έξι (6) διαδρομές.
- Καταγραφή των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης δημοσίας χρήσης εκτός οδού.



Σχήμα 6.183: Οι οκτώ (8) υποπεριοχές καταγραφής των χαρακτηριστικών της στάθμευσης



Σχήμα 6.184: Οι έξι (6) διαδρομές καταγραφής της εναλλαγής στάθμευσης

Αναφορικά με την αποτίμηση της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης, τα ευρήματα για όλες ανεξαρτήτως τις υποπεριοχές είναι αρκετά αποθαρρυντικά, με τον λόγο ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης να υπερβαίνει κατά πολύ τη μονάδα και να παρατηρείται πληθώρα παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Πιο αναλυτικά, όπως προκύπτει και από τη θεώρηση των Πινάκων 6.1 και 6.2 και των Σχημάτων 6.3 και 6.4 που ακολουθούν και συνοψίζουν τα αποτελέσματα, το ισοζύγιο στάθμευσης στις οκτώ υποπεριοχές είναι αρνητικό, με το έλλειμμα στάθμευσης να κυμαίνεται από 143 έως 642 θέσεις. Αντίστοιχα, ο λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης, σε ορισμένες περιπτώσεις όπως αυτές των υποπεριοχών 2, 5 και 7, υπερβαίνει το 4,0, απέχοντας πολύ από την ιδανική ισορροπία του 0,85-0,95 (Shoup, 1999; Arnott, 2014; Litman 2020; Qian & Rajagopal, 2014)*. Επίσης, όπως προκύπτει από τα στοιχεία, η παράνομη ζήτηση είναι σχεδόν τρείς φορές μεγαλύτερη από τη νόμιμη.

Πίνακας 6.12: Αποτελέσματα καταγραφών προσφοράς στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές

Υποπεριοχή	Νόμιμες θέσεις	Ειδικές θέσεις								Άθροισμα
		Ταξί	Ανάπηροι	Δημόσια υπηρεσία	Φορτοεκφόρτωση	Τράπεζα	Αστυνομία	Φαρμακεία	Άλλο	
1	131	0	0	0	0	0	0	0	0	**131**
2	131	0	1	0	0	0	0	0	0	**132**
3	351	0	5	0	0	0	0	0	0	**356**
4	330	0	1	0	7	1	0	0	1	**340**
5	156	4	2	0	1	0	0	0	0	**163**
6	254	0	0	0	0	0	0	1	0	**255**
7	73	0	0	0	0	0	0	0	0	**73**
8	121	0	3	0	0	0	0	0	0	**124**

Πίνακας 6.13: Αποτελέσματα καταγραφών ζήτησης/συσσώρευσης στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές

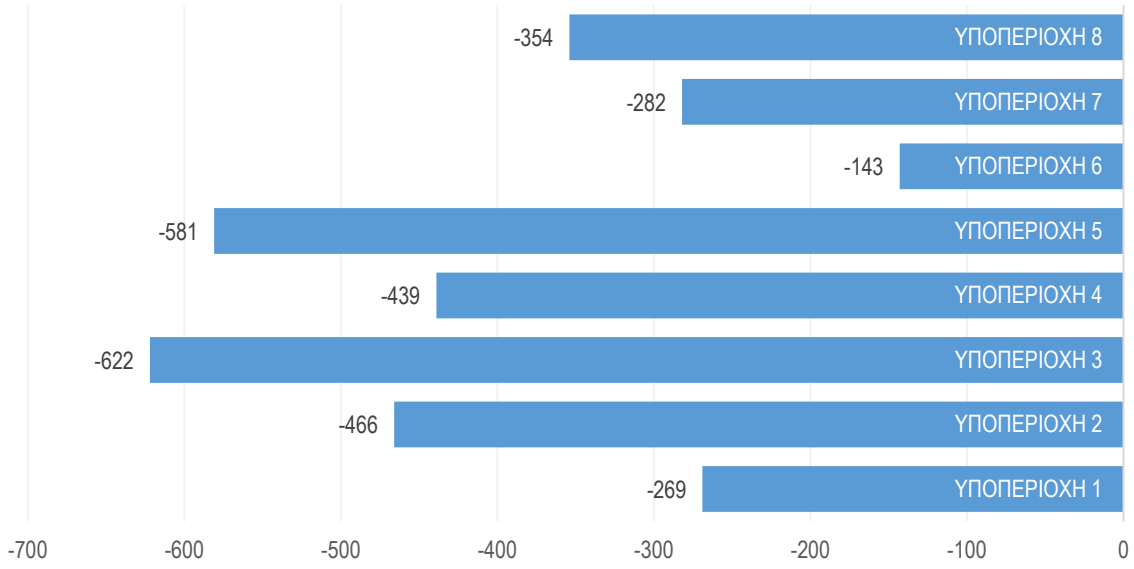
Υποπεριοχή	Νόμιμη ζήτηση	Παράνομη ζήτηση											Άθροισμα
		Πινακίδα απαγόρ.	Φωτεινός σηματοδότης	Πινακίδα STOP	Στάση λεωφορείου	Διάβαση πεζών	Χώρος στάθμευσης	Πεζοδρόμιο	Διπλή σειρά	Γωνία σε διασταύρωση	Γεωμετρία	Ράμπα	
1	55	28	0	8	4	1	77	0	0	5	222	0	**400**
2	126	8	17	18	8	3	114	6	31	2	265	0	**598**
3	272	113	0	48	23	4	311	91	19	23	74	0	**978**
4	321	68	39	46	16	12	97	13	17	24	126	0	**779**
5	150	85	0	26	11	10	135	17	57	13	240	0	**744**
6	180	10	0	26	10	27	43	1	28	0	73	0	**398**
7	64	34	0	6	4	0	39	98	0	5	105	0	**355**
8	105	4	0	10	16	0	52	18	0	11	262	0	**478**

** Shoup, D. C. (1999). The trouble with minimum parking requirements. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 33, 549-574.*

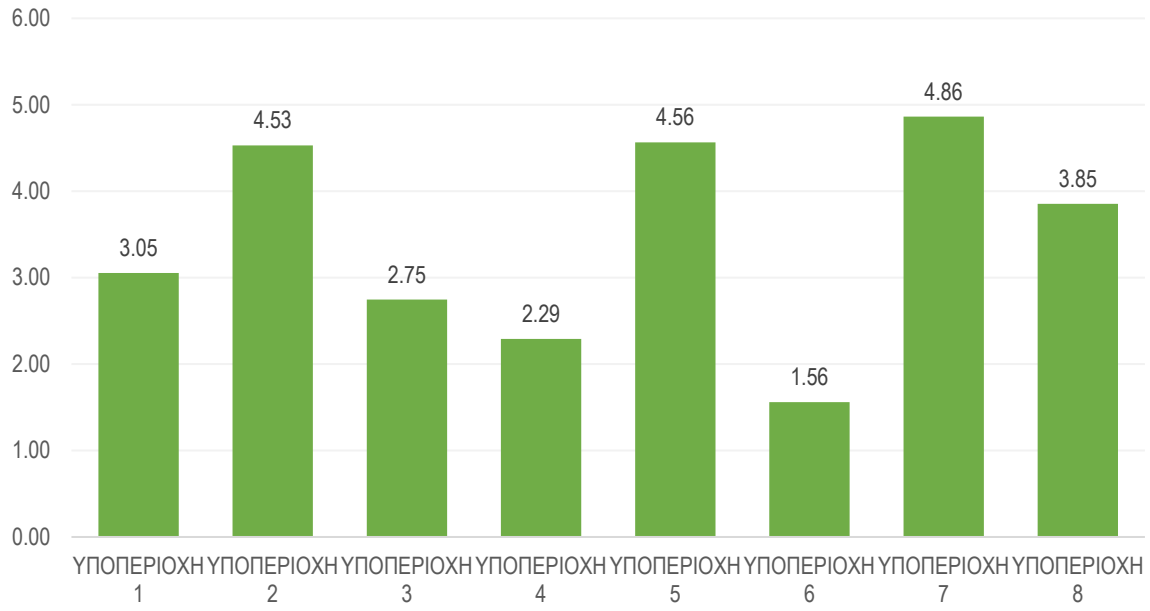
Arnott, R. (2014). On the optimal target curbside parking occupancy rate. Economics of Transportation, 3, 133-144.

Litman, T. A. (2020). Parking Pricing Implementation Guidelines: How More Efficient Parking Pricing Can Help Solve Parking and Traffic Problems, Increase Revenue, and Achieve Other Planning Objectives. Victoria Transport Policy Institute.

Qian, Z. S., και Rajagopal, R. (2014). Optimal dynamic parking pricing for morning commute considering expected cruising time. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 48, 468-490.



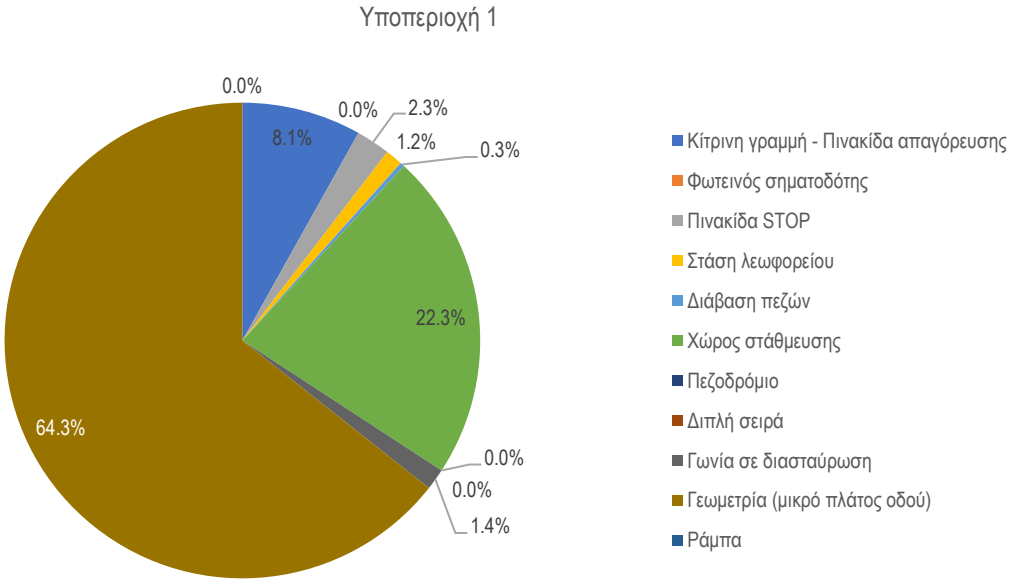
Σχήμα 6.185: 3 Ισοζύγιο στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές



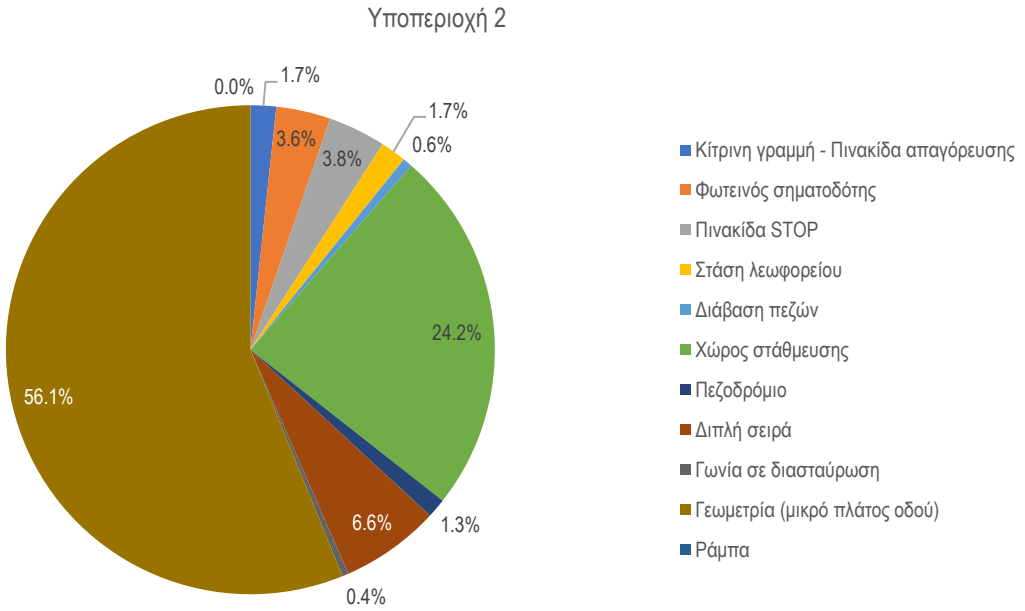
Σχήμα 6.186: Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές

Από τη θεώρηση των παραπάνω γίνεται ακόμη εμφανές ότι το μεγαλύτερο έλλειμμα θέσεων στάθμευσης εμφανίζεται στην υποπεριοχή 3, ενώ ο μεγαλύτερος λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης εμφανίζεται στην υποπεριοχή 7. Επιπλέον, στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων (επτά από τις οκτώ υποπεριοχές), το μεγαλύτερο ποσοστό παράνομης στάθμευσης οφείλεται στην υφιστάμενη

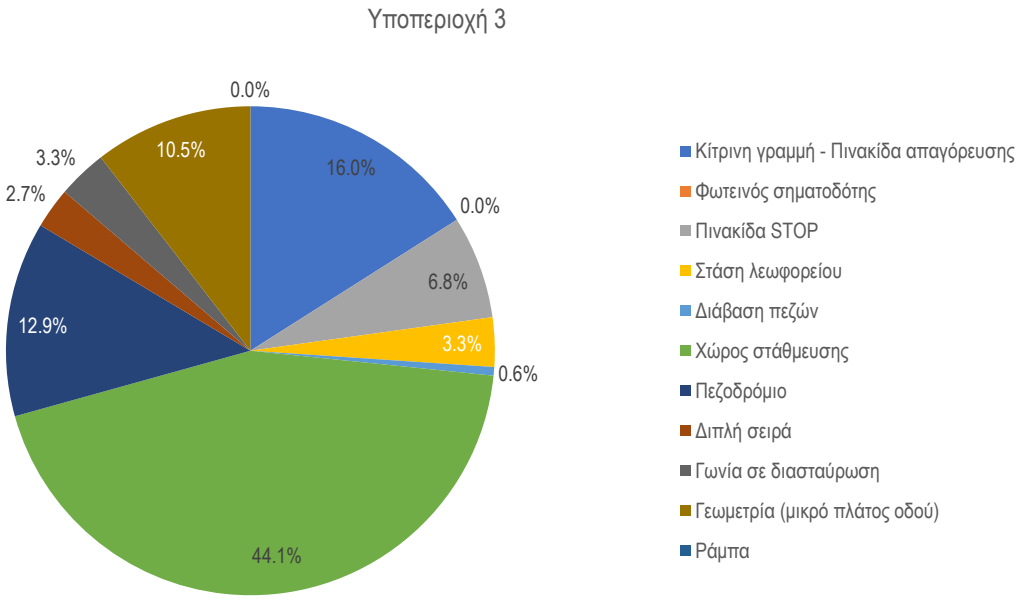
περιορισμένη γεωμετρία της οδού (πλάτος και αριθμός κατεύθυνσης), ενώ σημαντικό μερίδιο ακόμη καταγράφει η παράνομη στάθμευση εμπρός από χώρους στάθμευσης εκτός οδού (κυρίως pilotis). Τα μερίδια των κατηγοριών της παράνομης στάθμευσης στις οκτώ υποπεριοχές απεικονίζονται στα Σχήματα 6.5-6.12 που ακολουθούν, ενώ στα Σχήματα 6.13-6.20 απεικονίζεται η προσφορά/ζήτηση στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή ανά πλευρά ΟΤ.



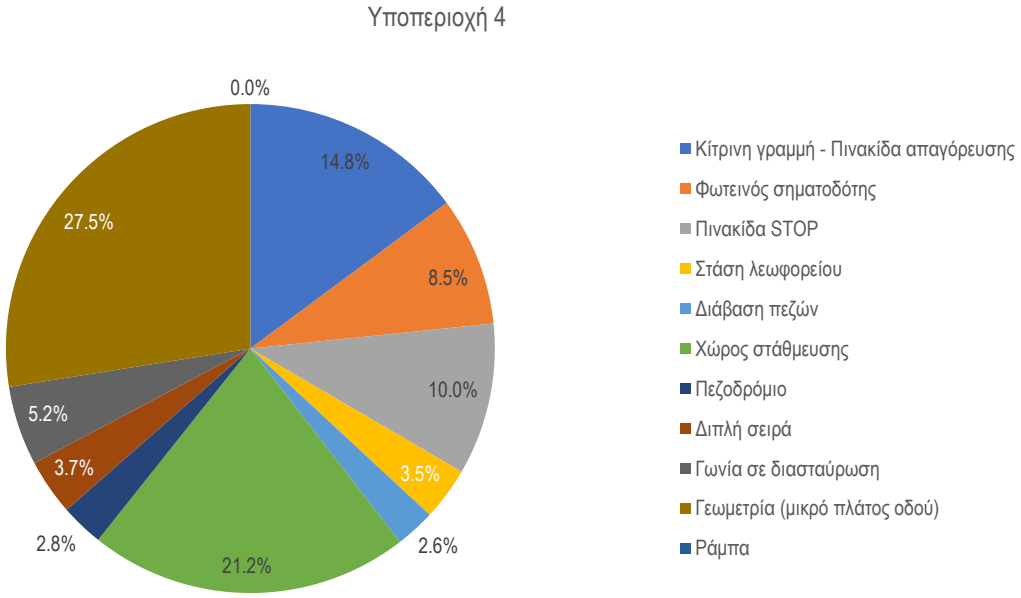
Σχήμα 6.187: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 1



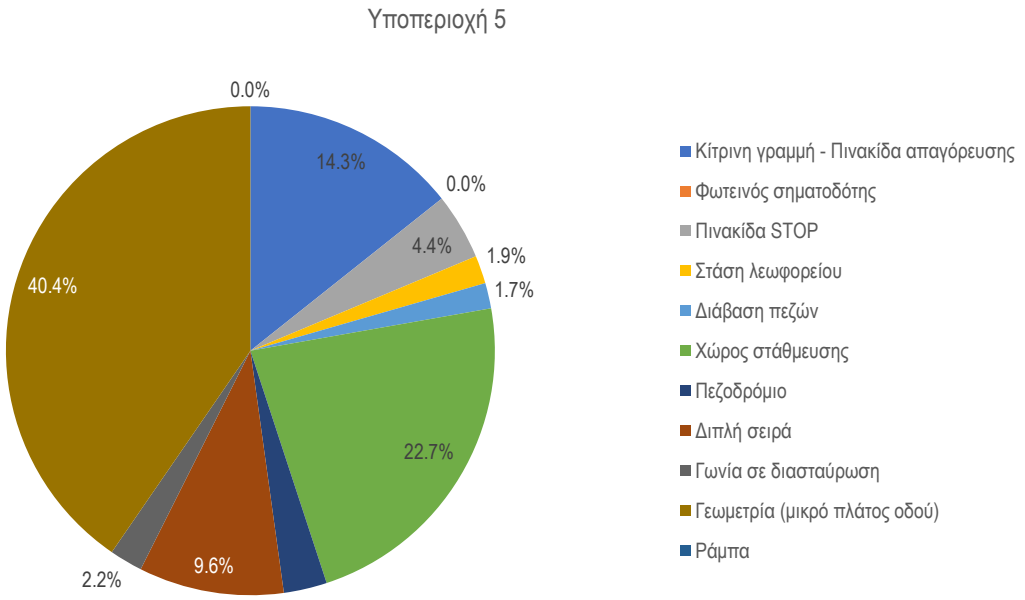
Σχήμα 6.188: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 2



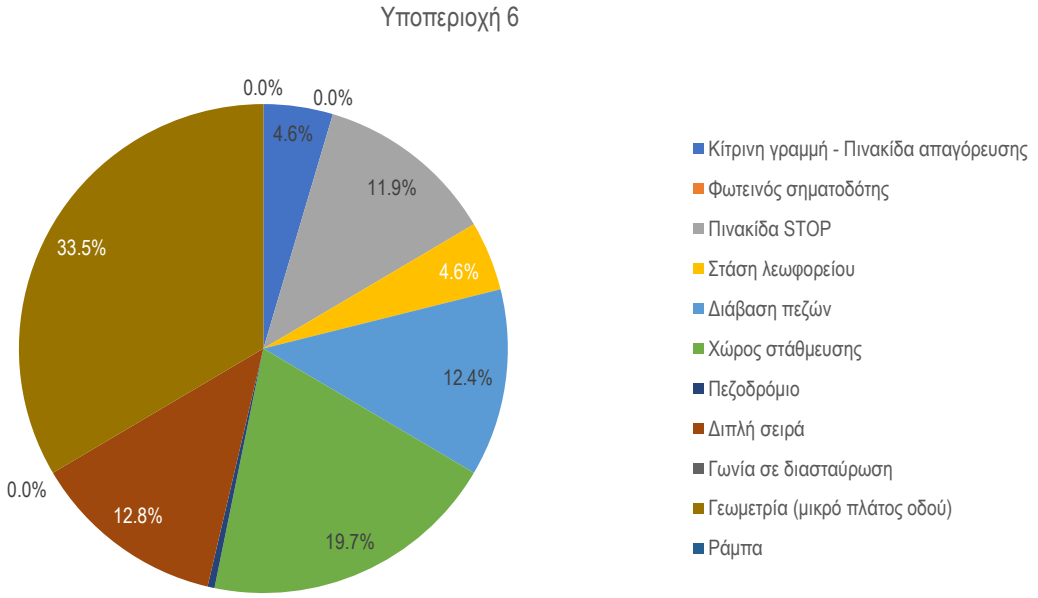
Σχήμα 6.189: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 3



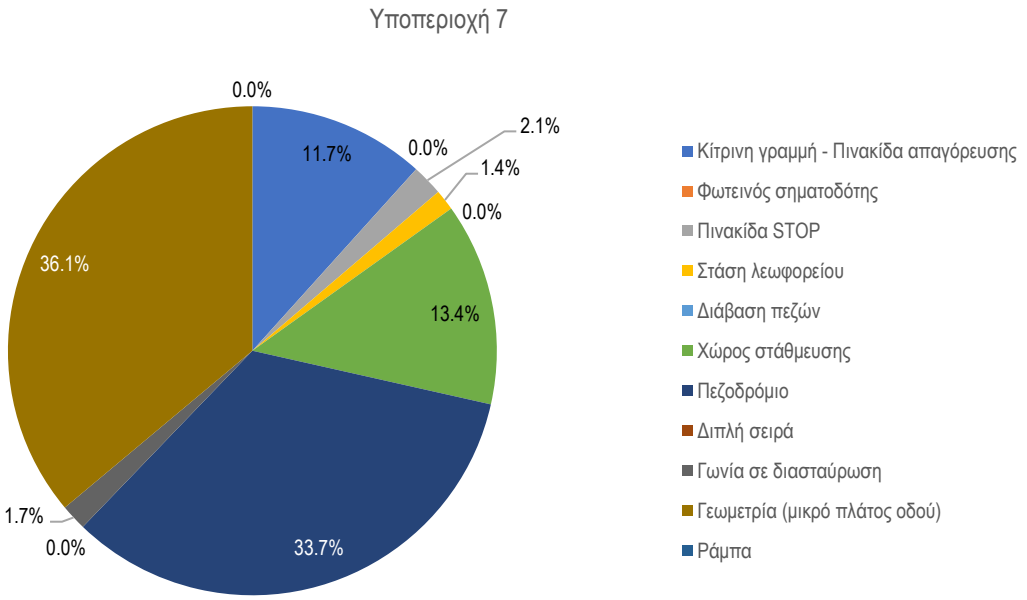
Σχήμα 6.190: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 4



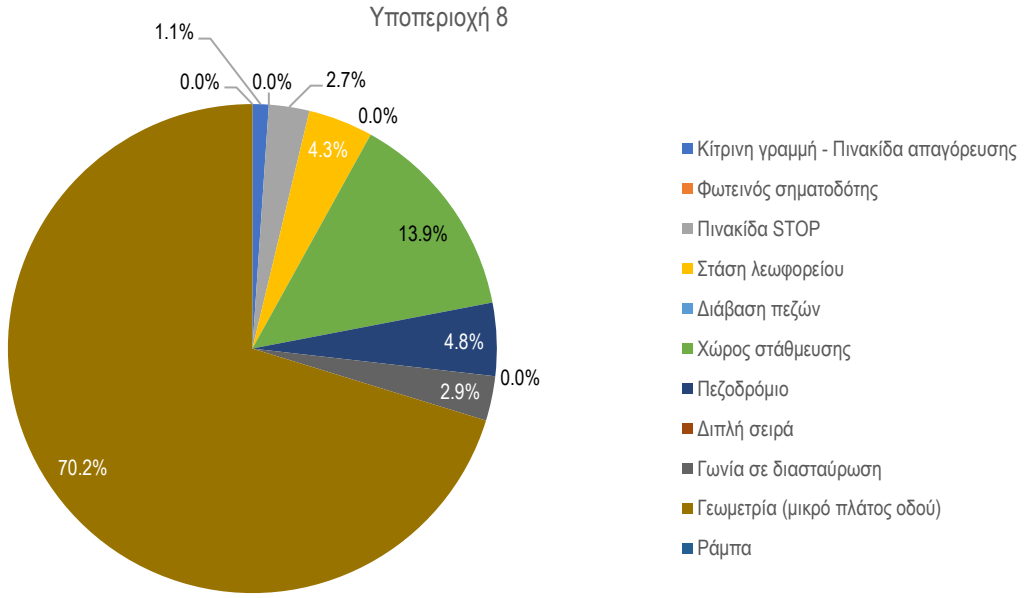
Σχήμα 6.191: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 5



Σχήμα 6.192: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 6

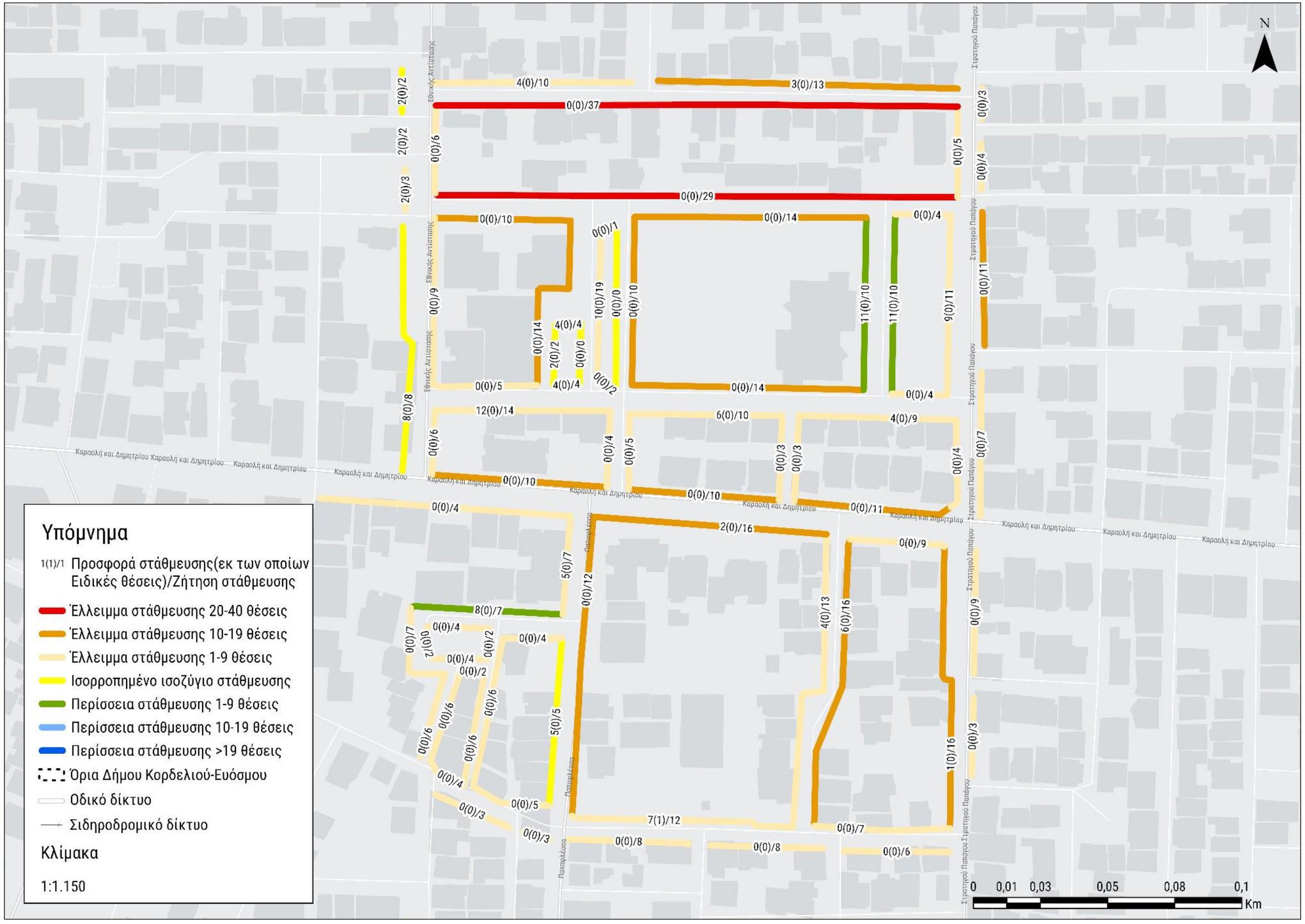


Σχήμα 6.193: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 7

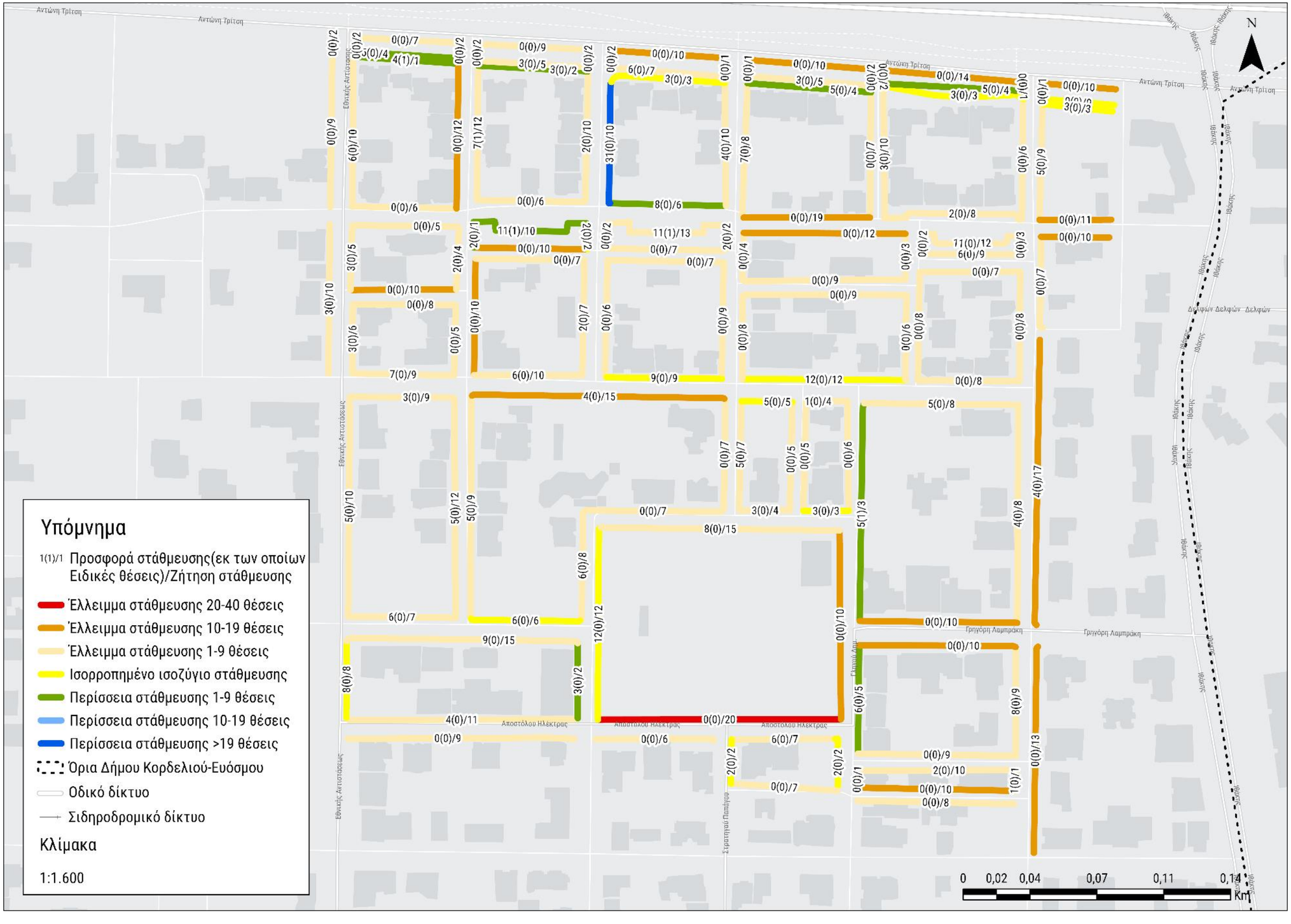


Σχήμα 6.194: Ποσοστιαία κατανομή παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ανά κατηγορία παράνομης στάθμευσης στην υποπεριοχή 8

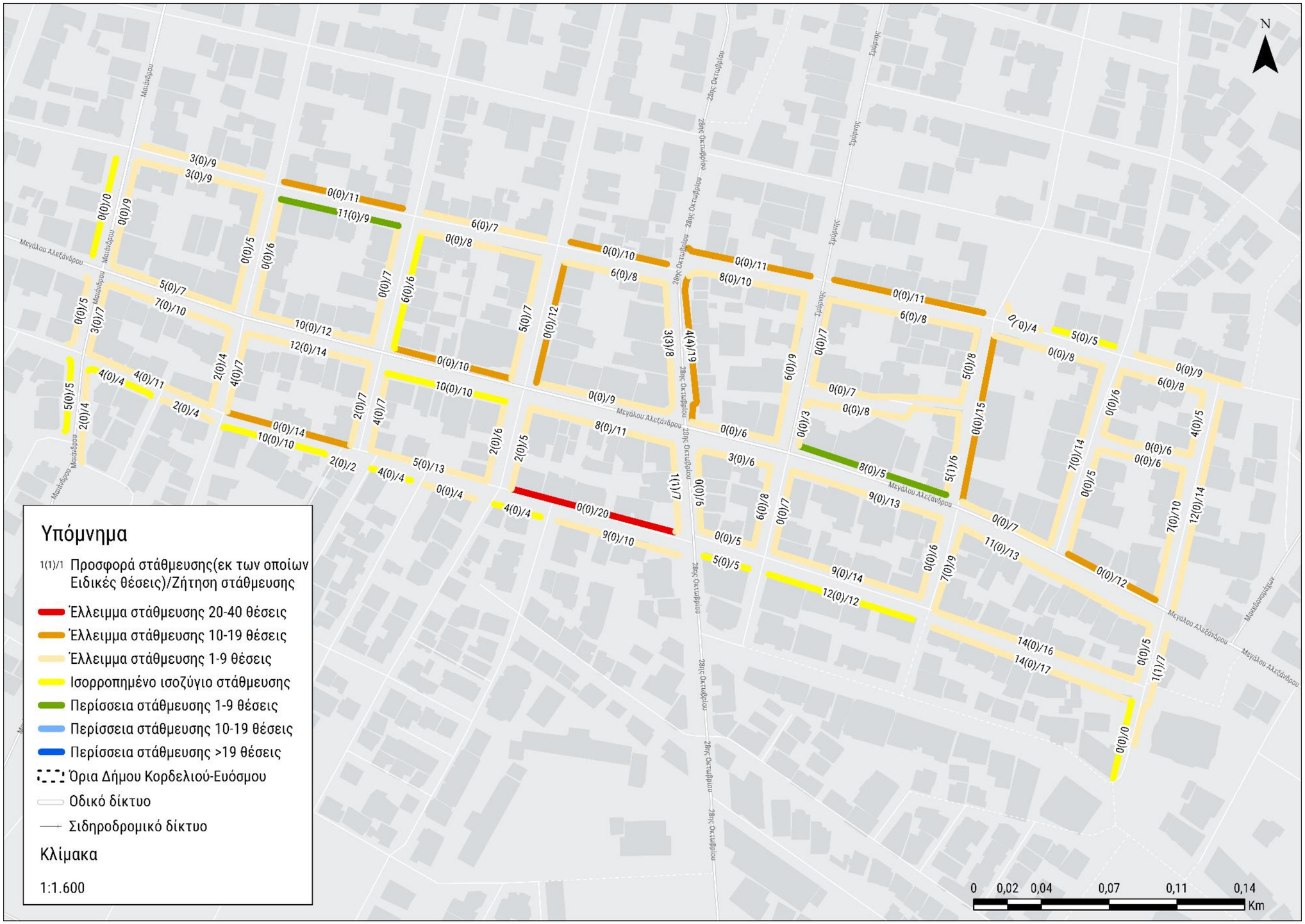
Σχήμα 6.195: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 1



Σχήμα 6.196: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 2



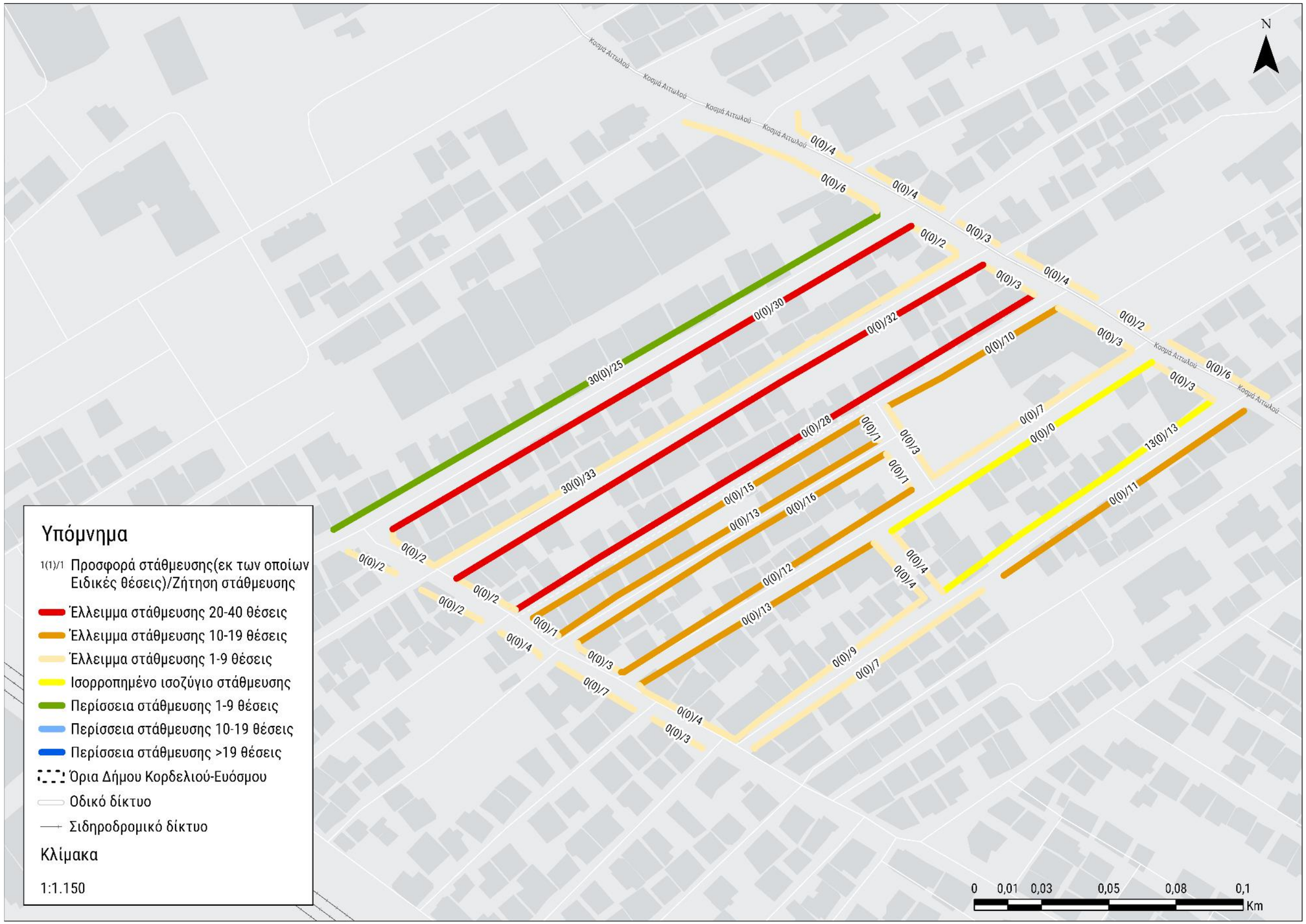
Σχήμα 6.197: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 3



Σχήμα 6.198: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 4

Σχήμα 6.199: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 5

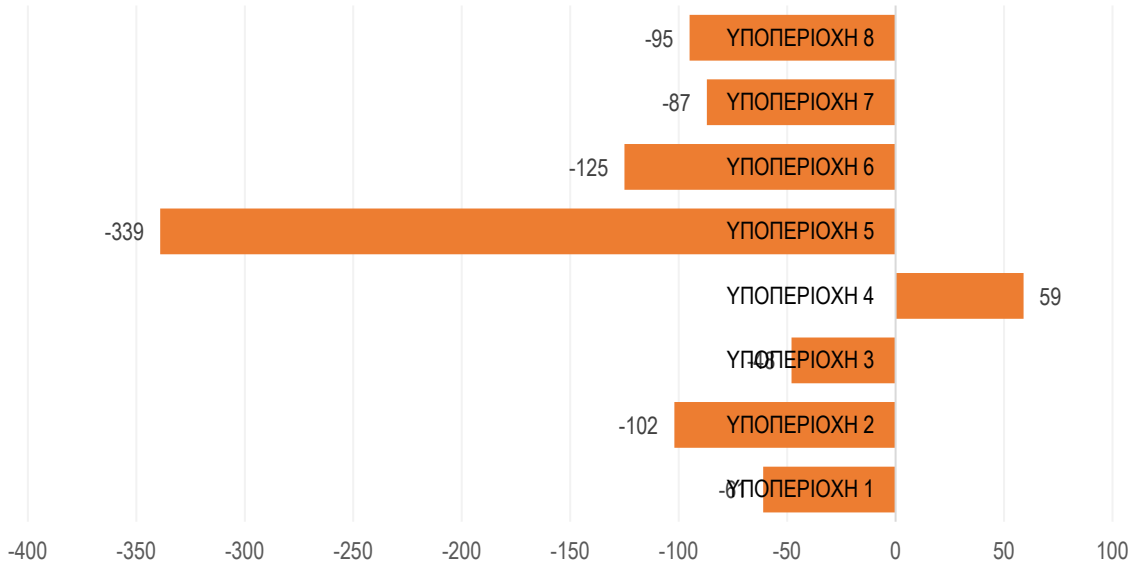
Σχήμα 6.200: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 6



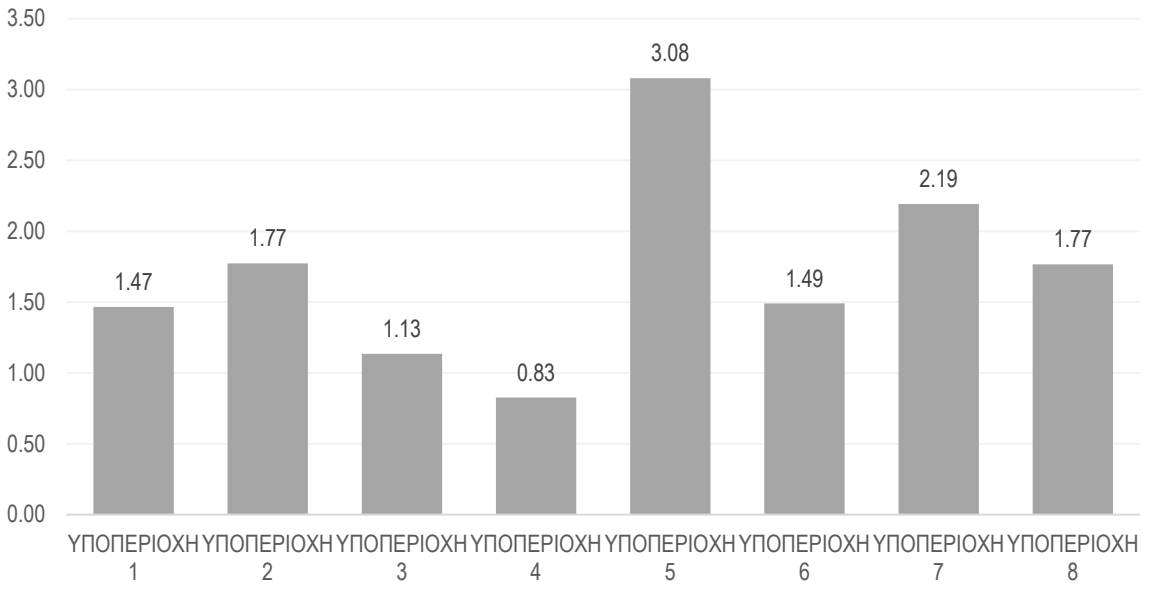
Σχήμα 6.201: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 7

Σχήμα 6.202: Ισοζύγιο στάθμευσης ανά πλευρά ΟΤ στην υποπεριοχή 8

Αναφορικά με την αποτίμηση της νυχτερινής ζήτησης/συσσώρευσης, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες ώστε να εκτιμηθεί η συγκέντρωση μόνιμων κατοίκων που σταθμεύουν στην περιοχή, τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στα Σχήματα 6.21 και 6.22 αναδεικνύουν μια εμφανώς βελτιωμένη κατάσταση συγκριτικά με την ημέρα, αν και πάλι σε όλες σχεδόν τις υποπεριοχές το ισοζύγιο στάθμευσης είναι αρνητικό. Τα αποτελέσματα αυτά, απότοκος της έλλειψης αστυνόμευσης, του μεγάλου ποσοστού ιδιοκτησίας οχημάτων, και της υψηλής πυκνότητα κατοικίας, είναι δηλωτικά της ανάγκης εφαρμογής μιας νέας στρατηγικής στάθμευσης στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου προκειμένου να αμβλυνθεί το πρόβλημα.



Σχήμα 6.203: Ισοζύγιο στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές κατά τη διάρκεια των μεταμεσονύκτιων ωρών (00:30-03:00)



Σχήμα 6.204: Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στις οκτώ (8) υποπεριοχές κατά τη διάρκεια των μεταμεσονύκτιων ωρών (00:30-03:00)

Όσον αφορά τη μελέτη εναλλαγής στάθμευσης, αυτή πραγματοποιήθηκε σε τυπική καθημερινή σε 16ωρο (06.00-21.00), με σκοπό τον καθορισμό της διάρκειας στάθμευσης των οχημάτων και του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης. Τα αποτελέσματα της μελέτης εναλλαγής για καθεμία από τις διαδρομές παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.3. Στον πίνακα αυτόν, οι δύο (2) πρώτες στήλες αναφέρονται στις διαθέσιμες θέσεις που μπορούν να καταληφθούν τόσο από νόμιμη όσο και από παράνομη στάθμευση. Η επόμενη στήλη αναφέρεται στον αριθμό των επαναληπτικών διαδρομών που έγιναν από τους παρατηρητές, ενώ οι δύο (2) ακόλουθες στήλες αναφέρουν τον αριθμό των διαφορετικών (μοναδικών) οχημάτων που χρησιμοποίησαν τις ως άνω θέσεις για στάθμευση. Ο δείκτης στάθμευσης υπολογίζεται από τον λόγο του πλήθους των διαφορετικών οχημάτων που καταγράφηκαν προς τον συνολικό αριθμό των θέσεων και εκφράζει τον μέσο αριθμό των διαφορετικών οχημάτων που εξυπηρετήθηκαν από κάθε θέση κατά την περίοδο μέτρησης. Τα αποτελέσματα του δείκτη στάθμευσης δίνονται στις τέσσερις (4) ακόλουθες στήλες του πίνακα. Οι δύο τελευταίες στήλες αφορούν στον δείκτη ωριαίας εναλλαγής που εκφράζει τον μέσο αριθμό οχημάτων που εξυπηρετεί η κάθε θέση ανά ώρα.

Πίνακας 6.14: Αποτελέσματα καταγραφών εναλλαγής στάθμευσης στις έξι (6) διαδρομές

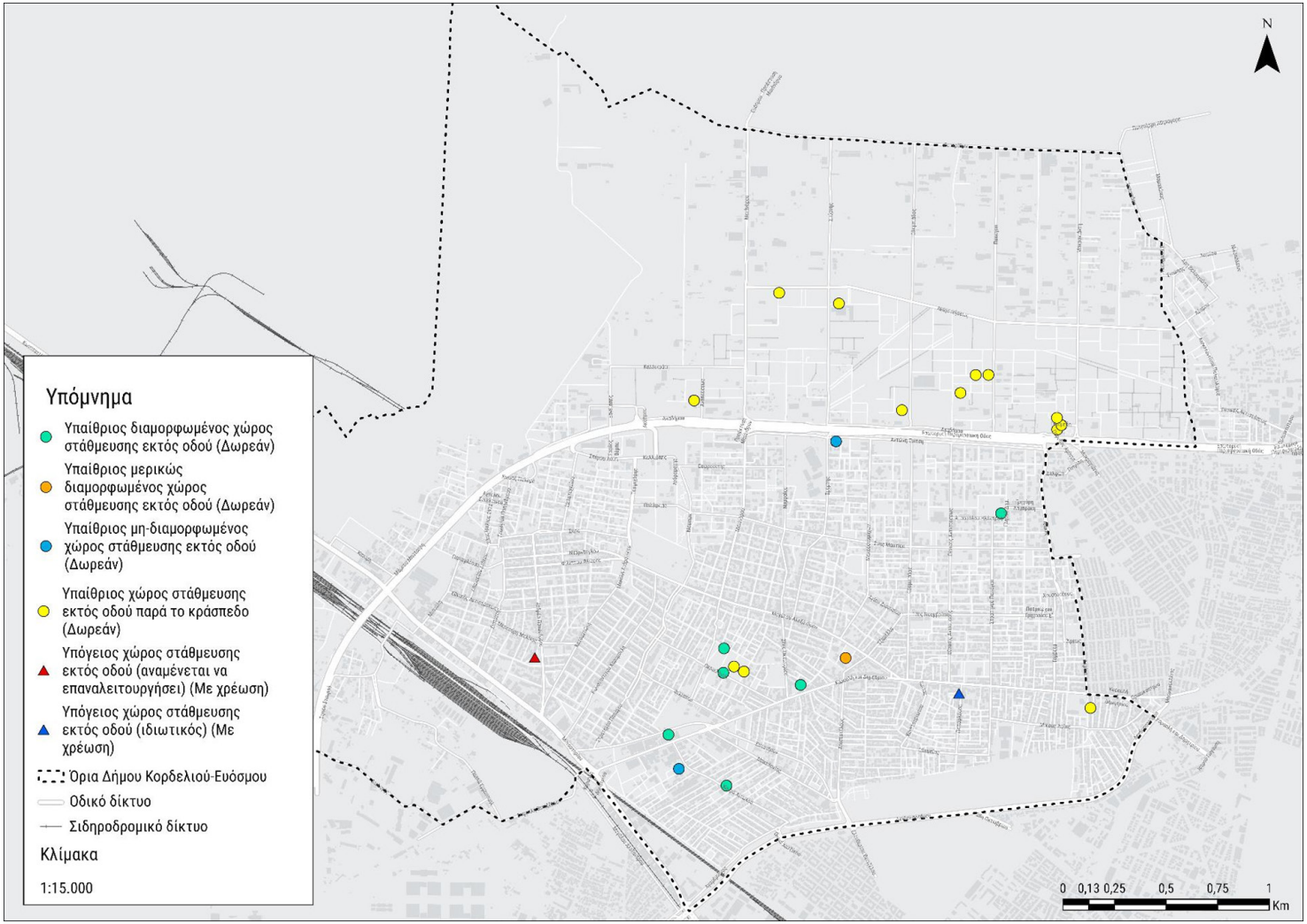
Συνολικός αριθμός θέσεων	Αριθμός θέσεων (Παράνομα)	Περίοδοι μέτρησης	Σύνολο διαφορετ. καταγραφέντων οχημάτων	Διαφορετικά καταγραφέντα οχήματα (Παράνομα)	Συνολικός δείκτης στάθμευσης	Συνολικός δείκτης στάθμευσης (παράνομα)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (παράνομα)
Διαδρομή 1								
147	79	16	392	249	2,67	3,15	0,17	0,20
Διαδρομή 2								
120	58	16	338	102	2,82	1,76	0,18	0,11
Διαδρομή 3								
132	68	16	498	248	3,77	3,65	0,24	0,23
Διαδρομή 4								
114	98	16	272	226	2,39	2,31	0,15	0,14
Διαδρομή 5								
128	46	16	373	93	2,91	2,02	0,18	0,13
Διαδρομή 6								
123	98	16	370	306	3,01	3,12	0,19	0,20

Από τη θεώρηση των παραπάνω αποτελεσμάτων, γίνεται εμφανές ότι ο δείκτης εναλλαγής είναι πολύ χαμηλός, τόσο εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι νόμιμες σταθμεύσεις όσο και εάν εξεταστούν και οι παράνομες. Συγκεκριμένα, αποδεικνύεται ότι κάθε νόμιμη θέση στις διαδρομές που εξετάστηκαν εξυπηρετεί 0,17-0,24 οχήματα/ώρα, ενώ εάν εξεταστούν και οι παράνομες σταθμεύσεις οι τιμές είναι ακόμη χαμηλότερες, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματά τους σε παράνομες θέσεις για περιόδους αντίστοιχες ή και μεγαλύτερης της μέσης διάρκειας στάθμευσης στις νόμιμες θέσεις. Σε κάθε περίπτωση, τιμές όπως αυτές που παρουσιάζονται στον παραπάνω πίνακα, κάθε άλλο παρά συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης και στάθμευσης πολλών διαφορετικών πολιτών, ενώ αποτελούν και τροχοπέδη στην λειτουργία των καταστημάτων και της αγοράς.

Τέλος, δεδομένου ότι η στάθμευση εκτός οδού είναι μια εξίσου σημαντική συνιστώσα για τη διαχείριση της στάθμευσης με τη στάθμευση στην οδό, καταγράφηκαν στο σύνολο της περιοχής μελέτης οι δημοσίας χρήσης χώροι στάθμευσης εκτός οδού (δημόσιοι και ιδιωτικοί). Έτσι, στην περιοχή εντοπίστηκαν συνολικά 24 χώροι, εκ των οποίων οι 13 είναι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού παρά το κράσπεδο, όπως αυτός που απεικονίζεται ενδεικτικά στο Σχήμα 6.23, οι εννιά (9) είναι διαμορφωμένοι, μερικώς διαμορφωμένοι ή καθόλου διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, ένας (1) είναι υπόγειος δημοτικός χώρος στάθμευσης για τον οποίο ο Δήμος προσπαθεί να τεθεί ξανά σε λειτουργία, ενώ τέλος, ένας χώρος είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας και προσφέρει θέσεις δημοσίας χρήσης για βραχυχρόνια και μακροχρόνια στάθμευση με αντίτιμο[3]. Οι θέσεις και τα χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης εκτός οδού που εντοπίστηκαν απεικονίζονται στο Σχήμα 6.24.

Σχήμα 6.205: Ενδεικτική διαμόρφωση ενός υπαίθριου χώρου στάθμευσης εκτός οδού παρά το κράσπεδο

[3] Οδός Παπαφλέσσα 55, Εύοσμος



Σχήμα 6.24 Θέσεις και χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περιοχή μελέτης

7. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)

7.1. Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς που αναπτύσσεται στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς την περιοχή μελέτης.

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου, εξυπηρετείται από πλήθος λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. (εκ των οποίων κάποιες τα τελευταία χρόνια εκτελούνται από την κοινοπραξία των ΚΤΕΛ), που διέρχονται είτε μέσα από την περιοχή μελέτης είτε στα όρια αυτής.

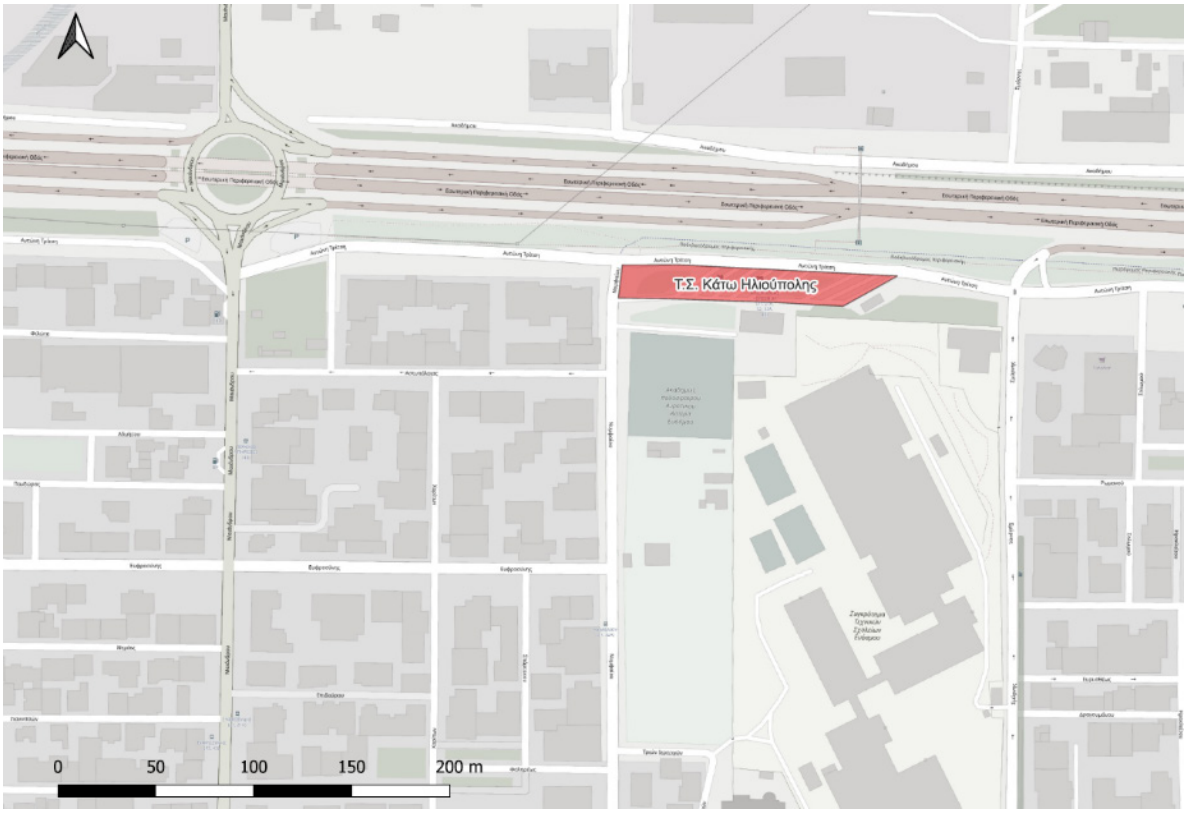
Στις παραγράφους που ακολουθούν θα γίνει διεξοδική παρουσίαση των λειτουργικών χαρακτηριστικών των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης.

7.2. Τερματικοί σταθμοί

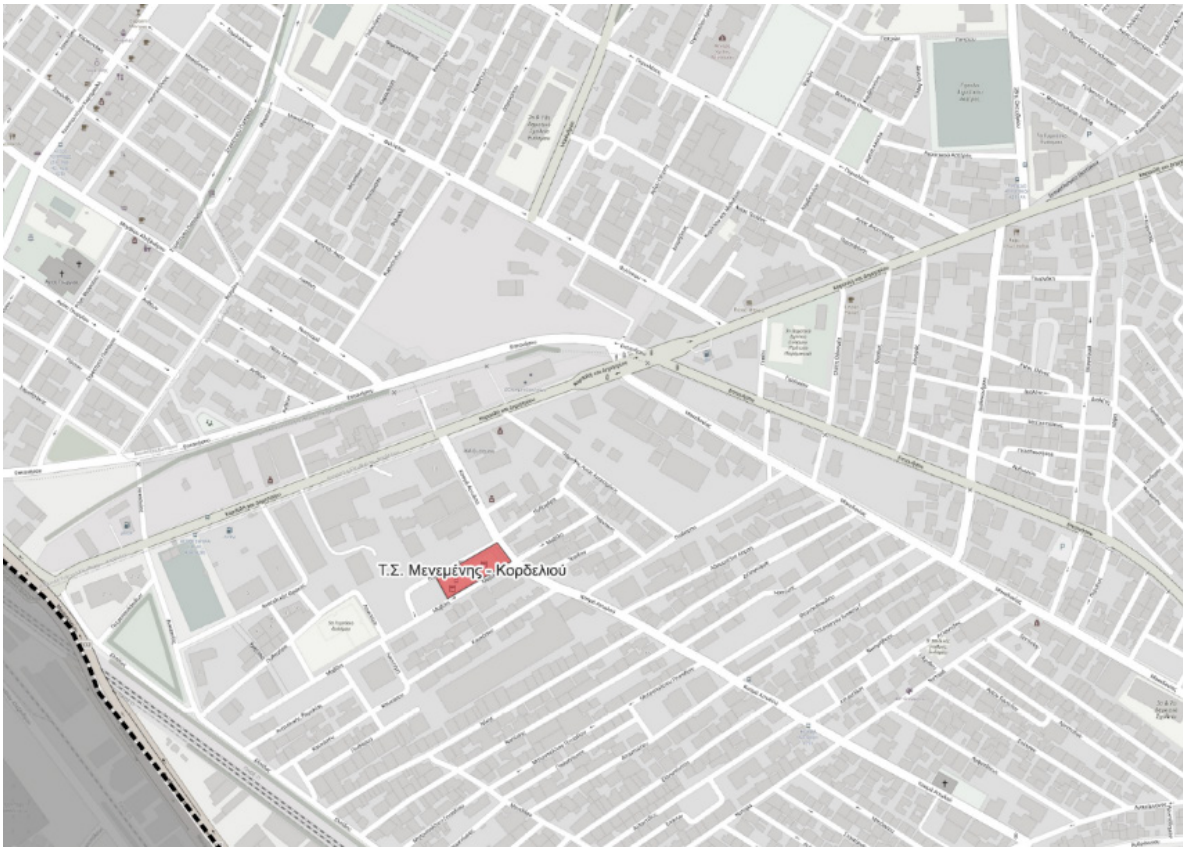
Πολλές λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου έχουν ως αφετηρία τους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στην οδό Αντ. Τρίτση πλησίον της Περιφερειακής οδού καθώς και στην Δημοτική Ενότητα Κορδελιού πλησίον του πρώην ΙΚΑ Ευόσμου. Τερματικός σταθμός είναι συνήθως το κέντρο της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα η Πλατεία Αριστοτέλους που βρίσκεται εκτός της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα:

- Ο Τ.Σ. Κάτω Ηλιούπολης βρίσκεται στη συμβολή των οδών Νυμφαίου με την παράλληλο της Αντ. Τρίτση που αποτελεί την αφετηρία των λεωφορειακών γραμμών 21, 32 και 43. Πρόκειται για οργανωμένο χώρο με θέσεις στάθμευσης των λεωφορείων των παραπάνω γραμμών, σταθμαρχείο και εγκαταστάσεις ανάπαυσης και υγιεινής για τους οδηγούς.
- Ο Τ.Σ. Μενεμένης-Κορδελιού αποτελεί την αφετηρία των λεωφορειακών γραμμών 18 και 42 με θέσεις στάθμευσης για την αναμονή των λεωφορείων, ενώ διαθέτει και σταθμαρχείο και χώρους ανάπαυσης και υγιεινής των οδηγών.

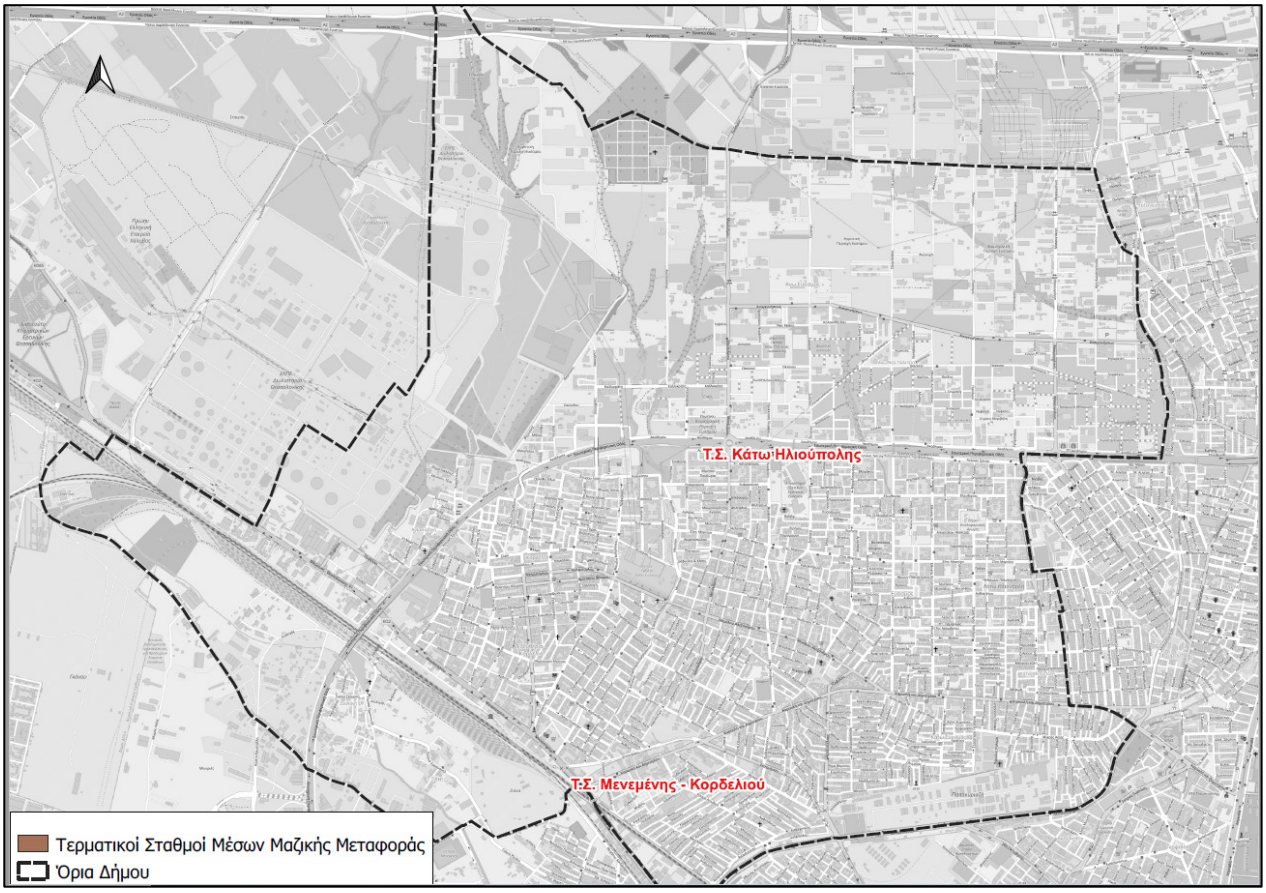
Οι τερματικοί σταθμοί απεικονίζονται στα ακόλουθα Σχήματα 7.1-7.3.



Σχήμα 7.206: Τερματικός σταθμός Κάτω Ηλιούπολης



Σχήμα 7.207: Τερματικός σταθμός Μενεμένης - Κορδελιού



Σχήμα 7.208: Τερματικοί σταθμός εντός της περιοχής μελέτης

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχουν και αρκετές γραμμές (συνήθως λειτουργούν από τα ΚΤΕΛ), οι οποίες εξυπηρετούν οικισμούς στα περίχωρα, και ως εκ τούτου η αφετηρία αυτών των γραμμών βρίσκεται εντός των οικισμών και εκτός της περιοχής μελέτης. Σε σχήμα του επόμενου υποκεφαλαίου γίνεται η απεικόνιση των εν λόγω γραμμών.

7.3. Λεωφορειακές γραμμές και διαδρομές

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα 7.1, όπου παρατίθενται στοιχεία για την αφετηρία και το τέρμα κάθε γραμμής, καθώς και για τον πάροχο συγκοινωνίας. Ακολουθεί ανάλυση για την κάθε γραμμή, συμπεράσματα που προκύπτουν και χαρτογραφική αποτύπωση των γραμμών.

Πίνακας 7.15: Λεωφορειακές γραμμές

Α/Α	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής		Ονομασία Λεωφορειακής Γραμμής	Δημοτική Ενότητα Εξυπηρέτησης	Πάροχος
1	1	1	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Κορδελιού	Ο.Α.Σ.Θ.

		1 Α	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ – Μέσω Αμπελοκήπων	Ευόσμου	Ο.Α.Σ.Θ.
2	18		Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	Κορδελιού Ευόσμου	Ο.Α.Σ.Θ.
3	19		Ελευθέριο Κορδελιό – Ν.Σ.Σ.	Κορδελιού	Ο.Α.Σ.Θ.
	19 Α		Ν.Σ.Σταθμός – Ελευθέριο Κορδελιό	Κορδελιού	Ο.Α.Σ.Θ.
4	21		Εύοσμος - Αριστοτέλους	Ευόσμου	Ο.Α.Σ.Θ.
	21 Α		Εύοσμος – Αριστοτέλους μέσω Κοιμητηρίων		Ο.Α.Σ.Θ.
5	32		Κ. Ηλιούπολη - Αριστοτέλους	Ευόσμου	Ο.Α.Σ.Θ.
	32 Α		Κ. Ηλιούπολη – Αριστοτέλους μέσω Γυμναστηρίου		Ο.Α.Σ.Θ.
	32 Ν		Κ. Ηλιούπολη - Ιπποκράτειο		Ο.Α.Σ.Θ.
6	42		Κορδελιό – Κοιμητήρια Ευόσμου	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
	42 Α		Κοιμητήρια Ευόσμου από Μενεμένη		Κ.Τ.Ε.Λ.
7	43		Τοπικό Ευόσμου	Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
8	51		Ν.Σ.Σταθμός - Σίνδος	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
9	54		Ν.Σ.Σταθμός – Ιωνία	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
	54 Α		Ν.Σ.Σταθμός – Ιωνία Μέσω Ι.Ν. ΑΓ. Αθανασίου	Κορδελιού Ευόσμου	
10	55 Χ		Σταυρούπολη – Δομή – Ν.Σ.Σταθμός	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
11	80 Ε		ΚΤΕΛ – Μάλγαρα μέσω Ιωνίας	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
12	81		ΚΤΕΛ - Κουφάλια	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
	81 Α		ΚΤΕΛ – Αγ. Αθανάσιος - Κουφάλια		
13	82 Α		Νεοχωρούδα -Πεντάλοφος	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
	82 Β		Πεντάλοφος - Νεοχωρούδα		
	82 Ε		ΚΤΕΛ - Μονόλοφος		
14	89 Α		ΚΤΕΛ - Ξηροχώρι	Κορδελιού Ευόσμου	Κ.Τ.Ε.Λ.
	89 Β		ΚΤΕΛ - Ακροπόταμος		
	89 Κ		Δ/ση Αγιονερίου - Ακροπόταμος		

Λεωφορειακή Γραμμή 1:

Η λεωφορειακή γραμμή 1 διασχίζει και τις δύο δημοτικές ενότητες Κορδελιού και Ευόσμου δια μέσου των οδών Ανδρέα Παπανδρέου, Μεγ. Αλεξάνδρου και Καραολή και Δημητρίου και συνδέει τον σταθμό των υπεραστικών ΚΤΕΛ «Μακεδονία» με τον τερματικό σταθμό στην Ευκαρπία - Σκλαβενίτης και με τα νοσοκομεία Παπαγεωργίου και 424 Γ.Σ.Ν.Ε. Με τον τρόπο αυτό παρέχεται η δυνατότητα μετάβασης από τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου προς τα ΚΤΕΛ «Μακεδονία» και τα νοσοκομεία που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η εναλλακτική διαδρομή της 1Α διέρχεται από την περιοχή των Αμπελοκήπων. Επιπλέον μέσω αυτής συνδέεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου και με άλλους Δήμους όπως ο Δήμος Πολίχνης.

- Λεωφορειακή Γραμμή 18:

Η λεωφορειακή γραμμή 18 αποτελεί τη μοναδική διαδημοτική λεωφορειακή γραμμή, η οποία ξεκινάει από τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου από τον Τ.Σ. Μενεμένης – Κορδελιού και καταλήγει στον Τ.Σ. Μποσνάκη στις Συκιές, εξυπηρετώντας επιπλέον τους Δήμους Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Παύλου Μελά και Νεάπολης – Συκεών. Διασχίζει και τις δύο Δημοτικές Ενότητες Κορδελιού κι Ευόσμου διαμέσου των βασικών οδικών αξόνων τους.

- Λεωφορειακή Γραμμή 19:

Η λεωφορειακή γραμμή 19 εξυπηρετεί και τις δύο δημοτικές ενότητες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, η αφετηρία της βρίσκεται στην Δημοτική Ενότητα Κορδελιού και συνδέει τον Δήμο με τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό.

- Λεωφορειακή Γραμμή 21 και 21 Α:

Αποτελεί την βασική γραμμή εξυπηρέτησης της Δημοτικής Ενότητας του Ευόσμου, η οποία με αφετηρία τον τερματικό σταθμό που βρίσκεται στην οδό Αντώνη Τρίτση και διατρέχοντας βασικούς οδικούς άξονες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, όπως η 25ης Μαρτίου, η Μεγ. Αλεξάνδρου, η Καραολή και Δημητρίου, η Αριστοτέλους κ.ά. καταλήγει στο κέντρο της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα στην Πλατεία Αριστοτέλους. Η παραλλαγή της γραμμής 21 Α φτάνει μέχρι τα κοιμητήρια Ευόσμου που βρίσκονται πάνω από την εσωτερική Περιφερειακή οδό.

- Λεωφορειακή Γραμμή 32, 32 Α& 32 Ν:

Η συγκεκριμένη λεωφορειακή γραμμή εξυπηρετεί την Δημοτική Ενότητα Ευόσμου και την συνδέει τόσο με τον Δήμο Αμπελοκήπων Μενεμένης, καθώς διέρχεται μέσα από την Δημοτική Ενότητα Αμπελοκήπων, όσο και με το κέντρο της Θεσσαλονίκης, καθώς τερματίζει στην Πλατεία Αριστοτέλους. Η γραμμή 32 Α αποτελεί παραλλαγή της βασικής γραμμής και εξυπηρετεί την περιοχή που συνορεύει με την Άνω Ηλιούπολη και η 32 Ν αποτελεί παραλλαγή της βασικής διαδρομής, η οποία συνδέει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με το νοσοκομείο Ιπποκράτειο.

- Λεωφορειακή Γραμμή 42:

Η λεωφορειακή γραμμή 42 αποτελεί τοπική γραμμή, η οποία έχει την αφετηρία της στην Δημοτική Ενότητα Κορδελιού και συνδέει τόσο τις δύο δημοτικές ενότητες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου μεταξύ τους, όσο και τις περιοχές (άνω και κάτω) της Δ.Ε. Ευόσμου που χωρίζονται από την Περιφερειακή Οδό. Επίσης, αποτελεί τη βασική γραμμή εξυπηρέτησης των Κοιμητηρίων Ευόσμου.

- Λεωφορειακή Γραμμή 43:

Η λεωφορειακή γραμμή, όπως το υποδηλώνει και η ονομασία της είναι τοπική γραμμή και συνδέει την περιοχή του Ευόσμου κάτω από την Περιφερειακή Οδό με την περιοχή της Νέας Πολιτείας καθώς και με την περιοχή της Ευξεινούπολης. Επίσης, διέρχεται από τον Τ.Σ. Σταυρούπολης δίνοντας τη δυνατότητα για μετεπιβίβαση στην λεωφορειακή γραμμή 27 που πηγαίνει στα Πανεπιστήμια καθώς και σε όλες τις γραμμές που έχουν αφετηρία τον Τ.Σ. και κατευθύνονται εκτός του Π.Σ.Θ., όπως η γραμμή 55.

- Λεωφορειακή Γραμμή 51:

Η λεωφορειακή γραμμή 51 διέρχεται από τα όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και συγκεκριμένα από την οδό Μοναστηρίου και παρέχει τη δυνατότητα μετάβασης στην Σίνδο.

- Λεωφορειακή Γραμμή 54:

Ομοίως και η λεωφορειακή γραμμή 54 διέρχεται από την οδό Μοναστηρίου στα όρια του Δήμου και παρέχει σύνδεση με την περιοχή της Ιωνίας.

- Λεωφορειακή Γραμμή 55 Χ:

Η λεωφορειακή γραμμή 55 Χ διέρχεται από τα όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και συγκεκριμένα από την οδό Μοναστηρίου και παρέχει σύνδεση με την Δομή Μεταναστών, αλλά και με τον τερματικό σταθμό Σταυρούπολης και με τον Ν.Σ.Σταθμό.

- Λεωφορειακή Γραμμή 80 Ε:

Η λεωφορειακή γραμμή 80 Ε διέρχεται και αυτή από την οδό Μοναστηρίου και συνδέει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με περιοχές εκτός Π.Σ.Θ. όπως τα Διαβατά, η Νέα Μαγνησία, η Σίνδος, η Χαλάστρα και τα Μάλγαρα.

- Λεωφορειακή Γραμμή 81 & 81 Α:

Η λεωφορειακή γραμμή 81 και η παραλλαγή της 81 Α διέρχονται από την οδό Μοναστηρίου και συνδέουν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με τον Αγ. Αθανάσιο, την Χαλκηδόνα και τα Κουφάλια.

- Λεωφορειακή Γραμμή 82Α, 82 Β & 82 Ε:

Ομοίως η λεωφορειακή γραμμή 82 και οι παραλλαγές της διέρχονται από την οδό Μοναστηρίου παρέχοντας δυνατότητα μετάβασης σε περιοχές του Δήμου Ωραιοκάστρου όπως η Νεοχωρούδα, η Πεντάλοφος και ο Μονόλοφος.

- Λεωφορειακή Γραμμή 89 Α, 89 Β & 89 Κ:

Τέλος, και η λεωφορειακή γραμμή 89 με τις παραλλαγές της διερχόμενη από την οδό Μοναστηρίου παρέχει συγκοινωνιακή σύνδεση του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με τους οικισμούς της Γέφυρας, του Καστανά, του Προχώματος και του Ακροποτάμου.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω οι κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου είναι οι γραμμές 1, 18, 19, 21, 32,42 και 43 καθώς οι υπόλοιπες λεωφορειακές γραμμές 51, 54, 55, 80, 81, 82 και 89 που διέρχονται από τα όριά του και παρέχουν συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση σε μικρό τμήμα του πληθυσμού του και προς προορισμούς κυρίως εκτός Π.Σ.Θ.

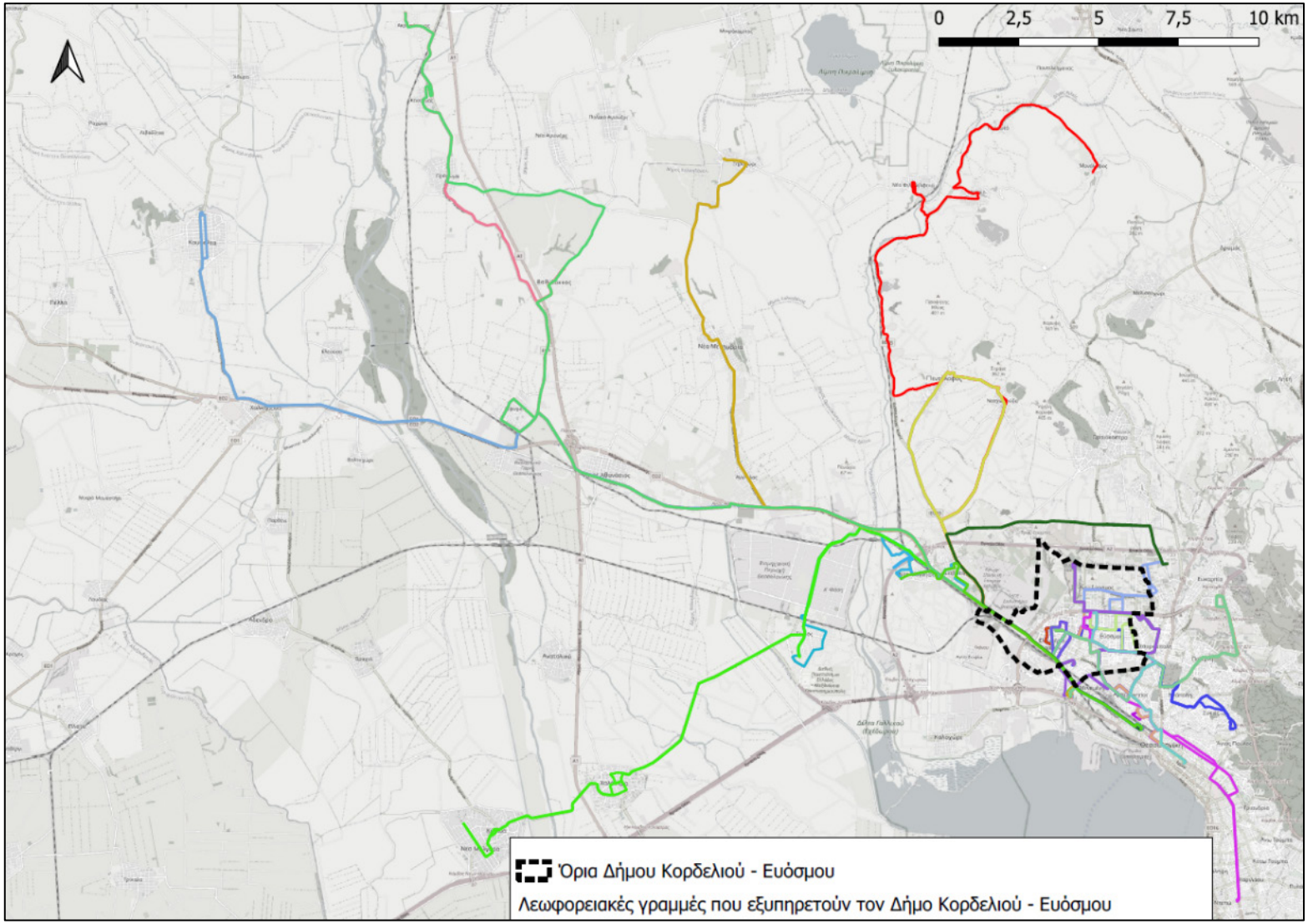
Συμπερασματικά, από την παραπάνω ανάλυση διαπιστώνονται τα εξής:

- ✓ Υπάρχει απευθείας σύνδεση με σημαντικά νοσοκομεία του Π.Σ. Θεσσαλονίκης.
- ✓ Έχει δημιουργηθεί ειδική λεωφορειακή γραμμή, η 32 Ν, η οποία συνδέει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με όλα τα νοσοκομεία που βρίσκονται στον Δήμο Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα με τα νοσοκομεία:
    - Γεννηματά
    - Αχέπα
    - Θεαγένειο
    - Ιπποκράτειο

Επιπλέον, η ίδια γραμμή παρέχει απευθείας σύνδεση με τα Πανεπιστήμια, αν και ο αριθμός των δρομολογίων της είναι περιορισμένος.

- ✓ Εξασφαλίζεται σύνδεση με σημαντικούς κόμβους μεταφορών, όπως ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (γραμμή 19) και τα ΚΤΕΛ Μακεδονία (γραμμή 1, 80, 81, 82, 89).
- ✓ Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου εξυπηρετείται από την λεωφορειακή γραμμή 18 που αποτελεί την μοναδική διαδημοτική γραμμή που συνδέει τρεις Δήμους (Νεάπολης – Συκεών, Παύλου Μελά, Κορδελιού-Ευόσμου).
- ✓ Δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση με το Αεροδρόμιο Μακεδονία ούτε με τα ΚΤΕΛ Χαλκιδικής και απαιτούνται μετεπιβιβάσεις και μεγάλος χρόνος διαδρομής.

Στο Σχήμα 7.4 που ακολουθεί αποτυπώνονται οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών.



Σχήμα 7.209: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

7.4. Στάσεις ΜΜΜ

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο εξετάζονται οι θέσεις των στάσεων εντός του Δήμου καθώς και η ακτίνα βαδισιμότητας γύρω από αυτές. Γίνεται η αποτύπωση με 3 διαφορετικές ακτίνες πέριξ των στάσεων. Έχουν ληφθεί υπόψη αποστάσεις βαδίσματος 200, 300 και 400 μέτρων από τις στάσεις, (απεικονίζονται με διαφορετικά χρώματα στον χάρτη) ως πιθανές αποδεκτές αποστάσεις βαδίσματος (περίπου 3-7 λεπτά) για ομάδες πληθυσμού με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

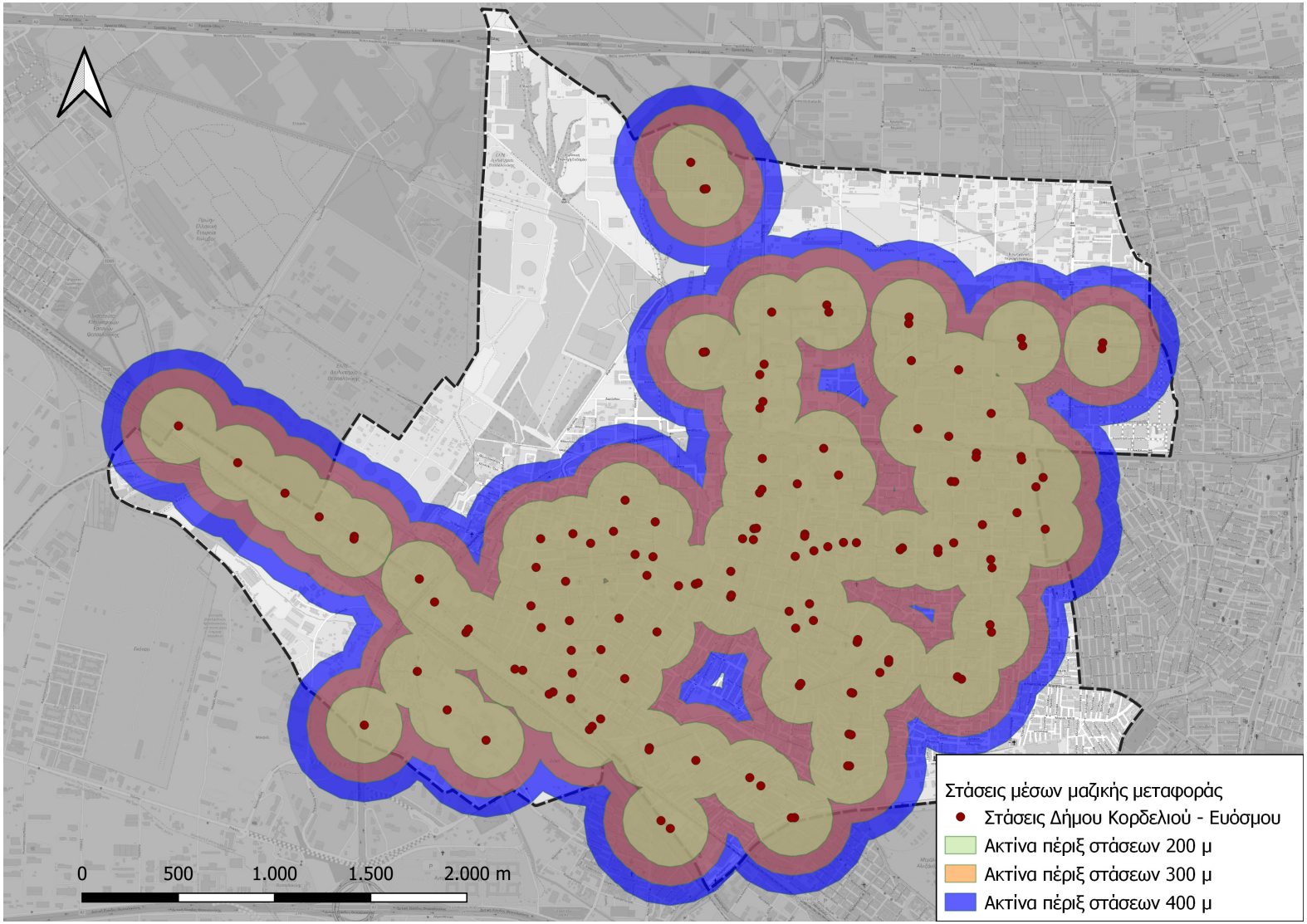
Εξετάζοντας το Σχήμα 7.5 προκύπτει ότι γενικά το επίπεδο κάλυψης είναι ικανοποιητικό εντός του Δήμου. Υπάρχει ένα μικρό κομμάτι νοτιοανατολικά του τέως στρατοπέδου Παπακυριαζή που δεν καλύπτεται από την ακτίνα των 400 μ βαδίσματος όπως και το τμήμα βόρεια της περιφερειακής οδού και βόρεια από την οδό Αναγεννήσεως, στο οποίο σαν χρήσεις γης συναντώνται κυρίως βιομηχανικές μονάδες διαφόρων ειδών.

Επιπλέον, η ποιότητα των στάσεων των ΜΜΜ παίζει σημαντικό ρόλο στη προσφερόμενη εξυπηρέτηση κατά το στάδιο της αναμονής του επιβάτη. Η θέση της στάσης και ο εξοπλισμός της μπορούν να συνεισφέρουν στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ. Οι στάσεις αποτελούν το μοναδικό τμήμα ενός συστήματος αστικής συγκοινωνίας το μπορεί να επηρεάσει/διαμορφώσει άμεσα ο κάθε δήμος. Ως εκ τούτου οι παρεμβάσεις σε στάσεις ΜΜΜ αποτελούν δράσεις που μπορούν να φέρουν θετικά αποτελέσματα και να υλοποιηθούν σε συγκριτικά συντομότερο διάστημα.

«Έξυπνες στάσεις» που υπάρχουν στον Δήμο, δηλαδή στάσεις που διαθέτουν ιστό Τηλεματικής για την παροχή δυναμικής πληροφόρησης είναι οι εξής:

- Στάση «Ολυμπιάδος» (25ης Μαρτίου 76)
- Στάση «Διασταύρωση» (Καραολή και Δημητρίου 260)
- Στάση «Ασβεσταριά» (Καραολή και Δημητρίου 152)
- Στάση «Αριστοτέλους» (Αριστοτέλους 69)
- Στάση «Εκκλησία» (Μ. Αλεξάνδρου 108)
- Στάση «Παλιό Δημαρχείο) (Μ. Αλεξάνδρου 78)
- Στάση «Πλατεία Ελευθερίας» (Ανδρέα Παπανδρέου 24)
- Στάση «Μυτιληνάκια» (Μοναστηρίου 413)
- Στάση «Σιδηροδρομικό Μουσείο» (Νέα Μοναστηρίου)

Σημειώνεται δε ότι στην παρούσα φάση τελούν σε αναβάθμιση 67 από τις 136 στάσεις στο πλαίσιο μελέτης του Δήμου.



Σχήμα 7.210: Ακτίνες πέριξ στάσεων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

7.5. Λειτουργικά χαρακτηριστικά ΜΜΜ

Στον Πίνακα 7.2 που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τις βασικές διαδρομές.

Πίνακας 7.16: Βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά ΜΜΜ

Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Αριθμός συνολικών δρομολογίων (μετάβαση κι επιστροφή)	Ωράριο Λειτουργίας	Μέση Συχνότητα εξυπηρέτησης (Καθημερινής)
1	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – Κ.Τ.Ε.Λ.	74	05:20 - 23:10	00:28
18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	59	05:45 - 22:00	00:34
19	Ελ. Κορδελιό – Ν.Σ.Σταθμός	211	05:00 - 00:00	00:10
21	Εύοσμος - Αριστοτέλους	160	05:00 - 00:00	00:14
32	Κ. Ηλιούπολη - Αριστοτέλους	187	05:00 - 00:00	00:11
32 Α	Κ. Ηλιούπολη – Αριστοτέλους μέσω Γυμναστηρίου	113	05:20 - 23:45	00:11
32 Ν	Κ. Ηλιούπολη - Ιπποκράτειο	6	05:45 - 23:05	08:00
42	Κορδελιό – Κοιμητήρια Ευόσμου	18	05:30 - 19:30	01:41
43	Τοπικό Ευόσμου	16	06:00 - 21:00	01:00
51	Ν.Σ.Σταθμός - Σίνδος	143	05:20 - 23:40	00:15
54	Ν.Σ.Σταθμός - Ιωνία	162	05:00 - 23:40	00:14
55 Χ	Σταυρούπολη – Δομή – Ν.Σ.Σταθμός	12	07:30 - 20:30	-
80 Ε	ΚΤΕΛ Μάλγαρα μέσω Ιωνίας	4	06:15 - 15:45	-
81	ΚΤΕΛ - Κουφάλια	91	05:00 - 23:20	00:24
82	Θεσσαλονίκη - Νεοχωρούδα	32	05:00 - 23:00	00:46
89	ΚΤΕΛ – Ξηροχώρι	72	05:25 - 21:45	00:29

Από την εξέταση των δεδομένων του ανωτέρω πίνακα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι περισσότερες κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου που είναι οι γραμμές 19, 21 και 32 παρουσιάζουν καλές προγραμματισμένες συχνότητες στα 14 και 11 λεπτά αντίστοιχα. Ωστόσο δεν υπάρχουν δεδομένα για τις πραγματικές συχνότητες και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.
- Οι τοπικού χαρακτήρα γραμμές που είναι η 42 και η 43 εμφανίζουν μεγαλύτερες συχνότητες, ωστόσο είναι σύμφωνες με τις ανάγκες επιβατικής κίνησης που καλούνται να εξυπηρετήσουν.

Πολύ κρίσιμο για την εκτίμηση του επιπέδου της παρεχόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης είναι η σύγκριση στοιχείων μεταξύ των προγραμματισμένων δρομολογίων και των πραγματοποιηθέντων, ώστε να αποτυπωθεί η πραγματική υφιστάμενη κατάσταση. Ωστόσο, δεν δόθηκαν σχετικά στοιχεία από τον αρμόδιο πάροχο του συγκοινωνιακού έργου.

Τέλος, παρουσιάζεται η μέση ταχύτητα κίνησης των λεωφορείων για τα έτη 2019 και 2021 κατά την χειμερινή και θερινή περίοδο. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του Πίνακα 7.3, οι μέσες ταχύτητες των λεωφορειακών γραμμών, που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου, κατά τους θερινούς μήνες είναι ελαφρώς αυξημένες σε σχέση με τις αντίστοιχες κατά τους χειμερινούς μήνες χωρίς ωστόσο να εμφανίζουν μεγάλες διαφορές.

Σε γενικές γραμμές οι μέσες ταχύτητες είναι χαμηλές, αλλά αναμενόμενες για τις αστικές περιοχές στις οποίες κινούνται τα λεωφορεία των εν λόγω λεωφορειακών γραμμών και η λεωφορειακή γραμμή που εμφανίζει τις χαμηλότερες ταχύτητες κίνησης είναι η γραμμή 32.

Πίνακας 7.17: Μέση ταχύτητα λεωφορειακών γραμμών εξυπηρέτησης Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Α/Α	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Μέση Ταχύτητα (Χειμερινή) Νοεμβρίου		Μέση ταχύτητα (Θερινή) Ιουλίου	
			2019	2021	2019	2021
1	01	Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ – ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ – ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ – ΚΤΕΛ	17,52	17,74	19,12	19,91
2	01 Α	Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ – ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ – ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ – ΚΤΕΛ	17,76	17,74	19,04	19,67
3	18	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΚΟΡΔΕΛΙΟ	15,34	14,79	16,53	15,92
4	19	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ	17,67	19,70	18,64	20,04
5	19 Α	Ν.Σ.Σ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ	22,05	21,49	21,53	20,53
6	21	ΕΥΟΣΜΟΣ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	14,02	13,35	15,56	13,87
7	21 Α	ΕΥΟΣΜΟΣ – ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΜΕΣΩ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΩΝ	14,13	13,98	14,77	13,93
8	32	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	13,60	14,57	14,46	14,75
9	32 Α	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ – ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΜΕΣΩ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ	13,94	14,91	14,93	15,53

7.6. Επιβατική Κίνηση

Σύμφωνα με τα στοιχεία επιβατικής κίνησης που δόθηκαν από τον ΟΑΣΘ για τις κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, και συγκεκριμένα με βάση τις επικυρώσεις ανά γραμμή για το έτος 2019 και 2021 (Πίνακας 7.4) διαπιστώνουμε ότι η λεωφορειακή γραμμή με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση είναι η λεωφορειακή γραμμή 32 και ακολουθεί η παραλλαγή της η 32 Α (μέσω γυμναστηρίου). Στην τρίτη θέση από πλευράς ακυρώσεων βρίσκεται η λεωφορειακή γραμμή 21 και με παραπλήσιες ακυρώσεις ακολουθεί η γραμμή 19. Για τις γραμμές 42 και 43 που εξυπηρετούνται από τα ΚΤΕΛ δεν υπάρχουν σχετικά στοιχεία.

Οι επικυρώσεις κατά το έτος 2021 είναι κατά πολύ μειωμένες εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων στην κυκλοφορία που ίσχυαν εξαιτίας της πανδημίας του κορονοϊού.

Συγκρίνοντας τον αριθμό δρομολογίων με τις επικυρώσεις ανά γραμμή διαπιστώνουμε ότι η λεωφορειακή γραμμή 32 και 32 Α αν και έχουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση όσον αφορά τις επικυρώσεις, ωστόσο έχει μικρότερο αριθμό δρομολογίων σε σχέση με την γραμμή 19.

Πίνακας 7.18: Επικυρώσεις ανά λεωφορειακή γραμμή για τα έτη 2019 και 2021

Α/Α	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Επικυρώσεις	
			2019	2022
1	01	Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ – ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ – ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ – ΚΤΕΛ	170.881	65.298
2	01Α	Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ – ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ – ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ – ΚΤΕΛ	30.995	12.120
3	18	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΚΟΡΔΕΛΙΟ	115.313	52.751
4	19	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ	249.879	92.059
5	19Α	Ν.Σ.Σ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ	10.502	1.078
6	21	ΕΥΟΣΜΟΣ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	253.001	109.371
7	21Α	ΕΥΟΣΜΟΣ – ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΜΕΣΩ ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΩΝ	1.383	1.054
8	32	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	513.378	151.445
9	32Α	Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ – ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΜΕΣΩ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ	318.306	84.820

Σύνολο	**1.663.638**	**569.996**

7.7. Τιμολογιακή Πολιτική

Αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική, οι επιβάτες δύναται να χρησιμοποιήσουν εισιτήρια (κανονικά και μειωμένα) ή κάρτες απεριορίστων διαδρομών για την οικονομικότερη μετακίνησή τους. Όλες οι τρέχουσες διαθέσιμες (Ιανουάριος 2023) επιλογές παρουσιάζονται στον Πίνακα 7.5 που ακολουθεί.

Πίνακας 7.19: Τύποι κομίστρου

Είδη Εισιτηρίων	Ισχύς	Τύπος	Τιμή	Παρατηρήσεις	Σημεία Πώλησης
Βασικό Εισιτήριο	Μία (1) μετακίνηση	Κανονικό	0,90€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01Χ και 01Ν)	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. και 1000 καταστήματα πώλησης. -Εκδοτικά μηχανήματα εντός λεωφορείων
		Μειωμένο	0,45€		
Χρονικό Εισιτήριο	Δύο (2) μετακινήσεις εντός 70 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 70 λεπτά από την πρώτη επικύρωση.)	Κανονικό	1,10€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01Χ και 01Ν).	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. και 1000 καταστήματα πώλησης.
		Μειωμένο	0,55€		
Χρονικό Εισιτήριο	Τρεις (3) μετακινήσεις εντός 90 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 90 λεπτά από την πρώτη επικύρωση)	Κανονικό	1,30€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01Χ και 01Ν).	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ.
		Μειωμένο	0,70€		
Χρονικό	Τέσσερις (4)	Κανονικό	1,80€	Εξαιρούνται οι	-Εκδοτήρια

Εισιτήριο	μετακινήσεις εντός 120 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 120 λεπτά από την πρώτη επικύρωση)	Μειωμένο	0,90€	λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. –	Ο.Α.Σ.Θ. -Εκδοτικά μηχανήματα εντός λεωφορείων
Εισιτήριο Πολιτιστικής Γραμμής και Αεροδρομίου Μακεδονία	Μία Μετακίνηση		1,80€	Ισχύουν μόνο στις λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και 01Χ και 01Ν ΚΤΕΛ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. -Εκδοτικά Μηχανήματα εντός λεωφορείων -Συνοδοί Πολιτιστικής Γραμμής εντός του λεωφορείου

Πηγή: site Ο.Α.Σ.Θ.

Επιπλέον, για την οικονομικότερη μετακίνηση των επιβατών διατίθενται από τον Ο.Α.Σ.Θ. και κάρτες απεριορίστων διαδρομών, οι οποίες παρουσιάζονται στον Πίνακα 7.6 που ακολουθεί:

Πίνακας 7.20: Τύποι απεριορίστων διαδρομών

Κατηγορίες	Έκδοση	Κανονική	Μειωμένη	Παρατηρήσεις	Σημεία Πώλησης
Μηναία	Κάθε Μήνα	27,00€	13,50€	Οι κάρτες απεριορίστων διαδρομών είναι ατομικές και ισχύουν σε όλες τις λεωφορειακές γραμμές του Ο.Α.Σ.Θ. χωρίς εξαιρέσεις για την χρονική διάρκεια ισχύος τους.	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ.
Τριμηνιαία	Ιανουάριο έως Οκτώβριο	75,60€	38,00€		
Εξαμηνιαία	Ιανουάριο & Ιούλιο	135,00€	67,50€		
Ετήσια	Ιανουάριο	243,00€	121,50€		

Οι κατηγορίες των δικαιούχων μειωμένου κομίστρου, αλλά και δωρεάν μετακίνησης παρουσιάζονται στον Πίνακα 7.7.

Πίνακας 7.21: Κατηγορίες δικαιούχων εκπτώσεων και δωρεάν μετακίνησης

Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης	Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης
1. Παιδιά ηλικίας 7-12 ετών	Μειωμένο Κόμιστρο	1. Παιδιά ηλικίας έως 6 ετών	Δωρεάν Μετακίνηση
2. Νέοι ηλικίας 13-18 ετών		2. Οπλίτες θητείας και Δόκιμοι Έφεδροι Αξιωματικοί των τριών κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων	
3. Μαθητές Δημόσιας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης άνω των 18ετών		3. Ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, των Συνοραικών Φυλάκων και Ειδικών Φρουρών	
4. Φοιτητές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης		4. Ένστολο προσωπικό και δόκιμοι του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής	
5. Σπουδαστές Δημόσιων Ι.Ε.Κ.		5. Ανάπηροι πολέμου και ειρηνικής περιόδου και οι συνοδοί αυτών	
6. Φοιτητές – Σπουδαστές Δημόσιων Σχολών		6. Α.με.Α. με Ειδικές Ετήσιες Κάρτες Απεριορίστων Διαδρομών Ελεύθερης Μετακίνησης	
7. Πολύτεκνοι		7. Άνεργοι	
8. Πολίτες ηλικίας άνω των 65 ετών			
9. Α.με.Α. (ποσοστό αναπηρίας >65%)			

8. Υποδομές ήπιας μετακίνησης

8.1. Μετακίνηση πεζή και προσβασιμότητα ΑμεΑ

Για την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου πεζής μετακίνησης στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκε «έλεγχος βαδισιμότητας» (walkability audit) σε επιλεγμένες διαδρομές χωρικά κατανεμημένες στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Ο έλεγχος βαδισιμότητας είναι μία τεχνική μελέτης πεδίου που βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση, καταγραφή και βαθμολόγηση, δηλαδή:

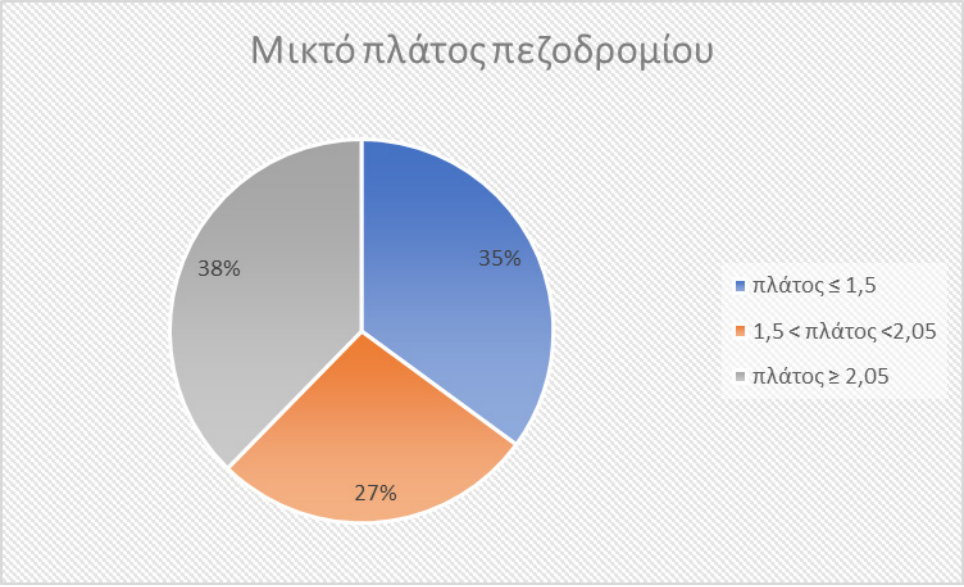
- 0: κακή κατάσταση
- 1: μέτρια κατάσταση, &
- 2: καλή κατάσταση

των παραγόντων που συνθέτουν την ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα τμήμα πεζοδρομίου. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιείται ειδικό έντυπο καταγραφής το οποίο έχει παρουσιαστεί σε προηγούμενο παραδοτέο. Περιλαμβάνει την αξιολόγηση παραγόντων που εντάσσονται στις εξής θεματικές ενότητες:

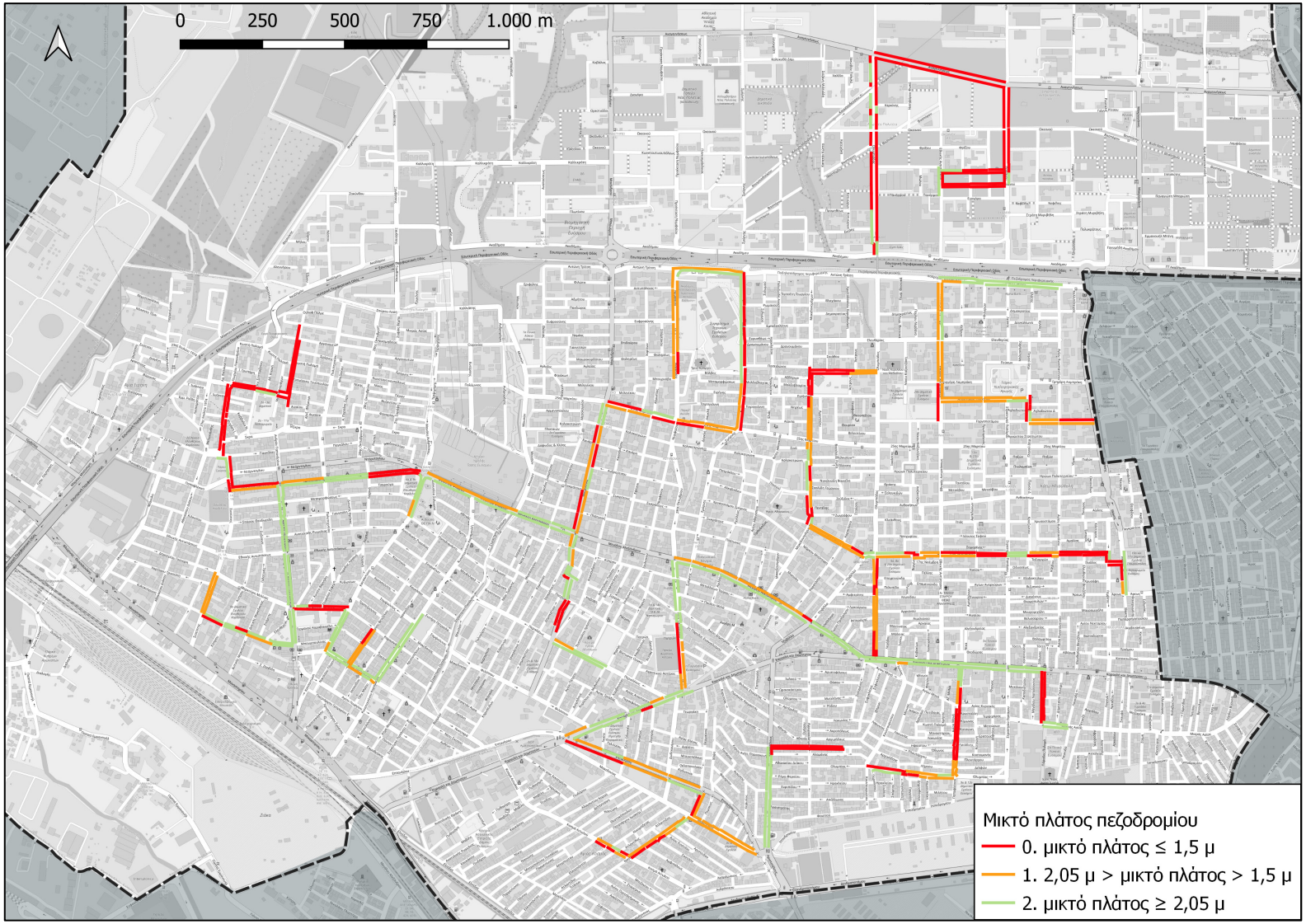
- Περιβάλλον πεζοδρομίου - οδός και μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζοδρομίου
- Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών

Ακολουθεί απεικόνιση και εξέταση των κυριότερων στοιχείων των υποδομών μετακίνησης πεζή καθώς και σχολιασμός και εξαγωγή συμπερασμάτων για τις περιοχές μετρήσεων του Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου.

Μικτό πλάτος πεζοδρομίου



Σχήμα 8.211: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου (ποσοστιαία κατανομή)

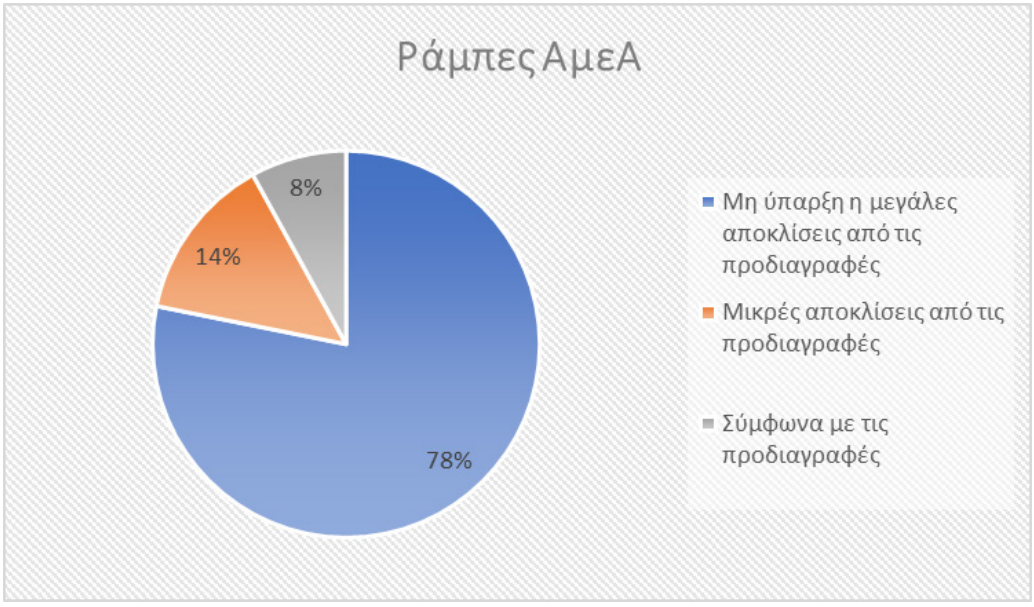


Σχήμα 8.212: Μικτό πλάτος πεζοδρομίου (χωρική απεικόνιση)

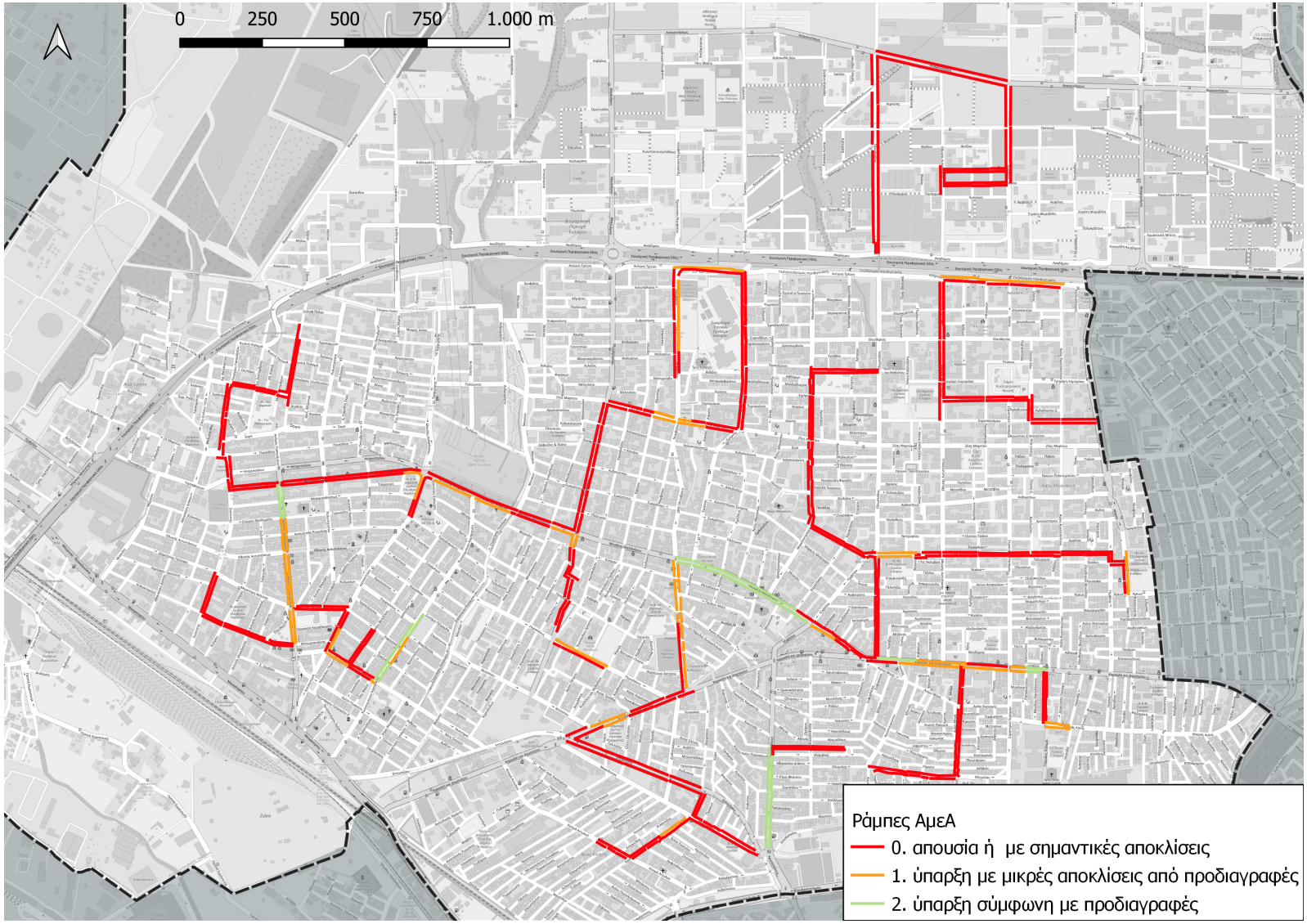
Εξετάζοντας το μικτό πλάτος πεζοδρομίου προκύπτει ότι η υποδομή είναι χωρισμένη σχεδόν ισόποσα σε 3 κατηγορίες. Περίπου το 1/3 της υποδομής αποτελείται από πλάτος μικρότερο του 1.5 μέτρου, κάτι λιγότερο από το 1/3 της υποδομής έχει πεζοδρόμια με μικτό πλάτος μεταξύ του 1.5 μ. και των 2.05 μ. και ένα ποσοστό λίγο μεγαλύτερο από το 1/3 αποτελείται από πεζοδρόμια μεγαλύτερα των 2.05 μ. Το Σχήμα 8.2 απεικονίζει τις εξεταζόμενες οδούς στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και το μικτό πλάτος αυτών. Υπενθυμίζεται ότι για να θεωρηθεί ένα πεζοδρόμιο εντός προδιαγραφών χρειάζεται να έχει ελεύθερο πλάτος όδευσης πεζών τουλάχιστον 1.5 μ. Εξετάζοντας το παραπάνω σχήμα προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις.

- Η υποδομή εμφανίζει ανομοιομορφία στα πλάτη σε πολλά σημεία. Κατά μήκος των περισσότερων οδικών αξόνων τα πλάτη των πεζοδρομίων αυξομειώνονται.
- Οδοί στις οποίες το μικτό πλάτος είναι μεγαλύτερο του 2.05 είναι συνήθως συλλεκτήριες οδοί. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Μεγάλου Αλεξάνδρου και Καραολή & Δημητρίου, τμήμα της Ανδρέα Παπανδρέου (Κορδελιό), η Κωνσταντίνου Καραμανλή (Κορδελιό) που οδηγεί στον Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου και στο γήπεδο τένις της περιοχής, η οδός Αριστοτέλους καθώς και τμήμα της 28ης Οκτωβρίου. Επιπλέον μεγάλο πλάτος εμφανίζει η οδός Αντ. Τρίτση, η οποία αποτελεί οδό παράλληλη στην περιφερειακή και η οποία συγκεντρώνει πλήθος σημείων αναψυχής (καφέ, εστιατόρια) και υπηρεσιών. Μικτό πλάτος μεγαλύτερο από 2.05 μ. εμφανίζεται τμηματικά και σε άλλα οδούς ως φαίνεται στο Σχήμα 8.2.
- Οι κυριότερες περιοχές που εμφανίζουν μικτό πλάτος μικρότερο του 1.5 μ. είναι το τμήμα του Δήμου βόρεια της περιφερειακής οδού όπως και η ΠΕ4 της περιοχής του Κορδελιού και πιο συγκεκριμένα οι οδοί Δημοκρατίας, Σικελιανού και Γεωργίου Παπανδρέου. Η ευρύτερη περιοχή είναι σημαντική από άποψη υποδομών μετακίνησης πεζή καθώς στεγάζει την υποδομή του 2ου και 3ου Δημοτικού καθώς και του 2ου και 11ου νηπιαγωγείου.
- Το υπόλοιπο τμήμα της περιοχής εξέτασης χαρακτηρίζεται από μια συνεχή (άναρχη) εικόνα εναλλαγής σε ότι αφορά το μικτό πλάτος των πεζοδρομίων.

Ράμπες ΑμεΑ



Σχήμα 8.213: Ποσοστό ύπαρξης η μη ραμπών ΑμεΑ

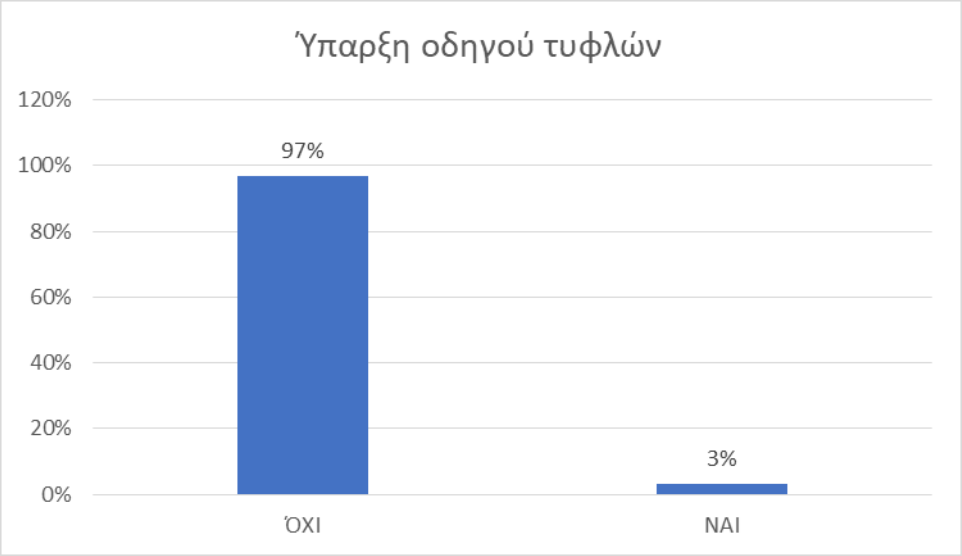


Σχήμα 8.214: Χωρική απεικόνιση ύπαρξης η μη ραμπών ΑμεΑ

Από το Σχήμα 8.3 διαπιστώνεται πως στη συντριπτική πλειοψηφία της περιοχής μελέτης δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ ή και αν υπάρχουν, οι αποκλίσεις από τις προδιαγραφές είναι μεγάλες. Σε ένα 14% υπάρχουν ράμπες με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές ενώ στο 8% υπάρχουν ράμπες σύμφωνα με τις προδιαγραφές.

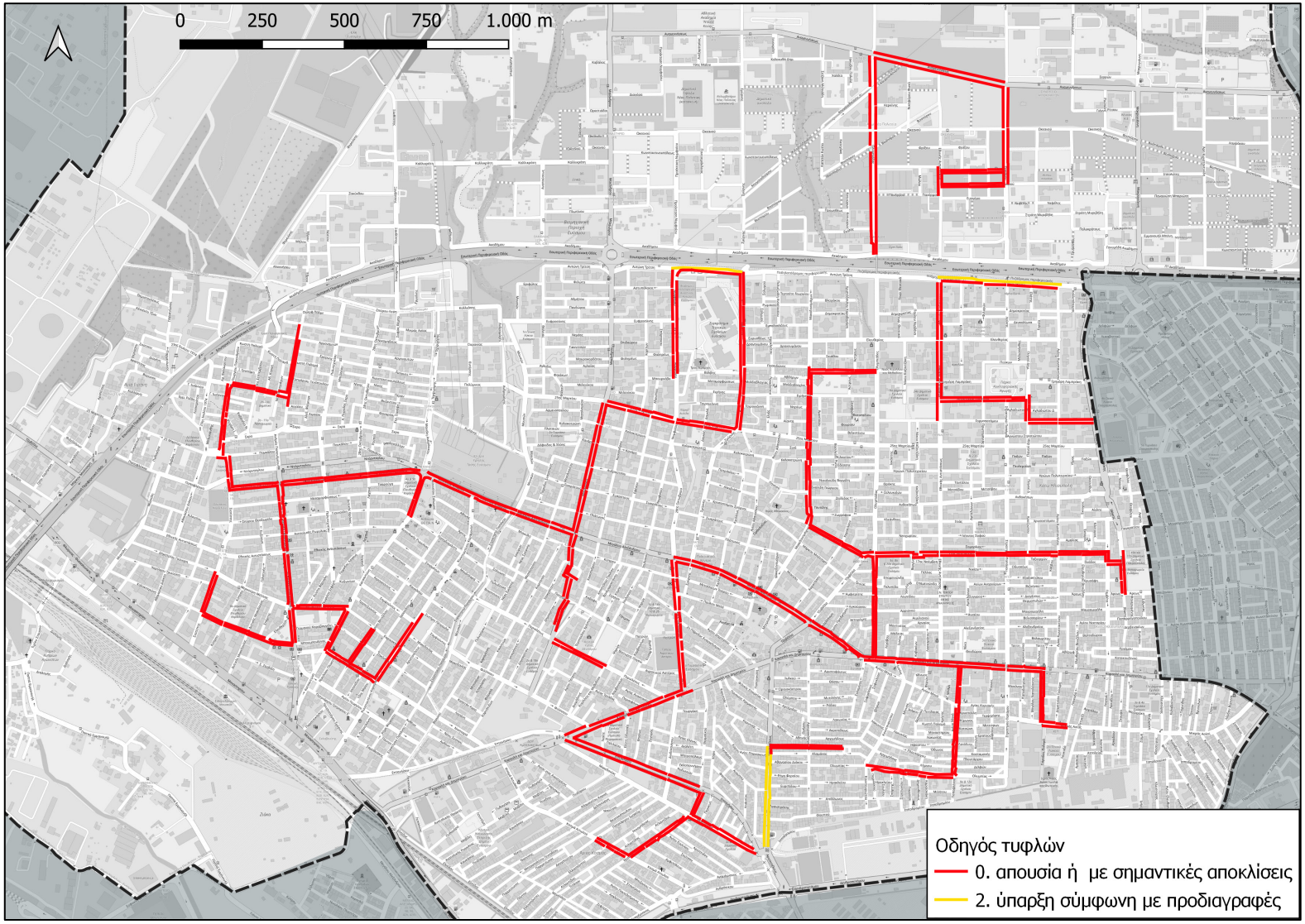
- Σε τμήμα της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου καθώς και επί της οδού Αριστοτέλους, η υποδομή είναι κατασκευασμένη με βάση τις προδιαγραφές.
- Στις οδούς Ανδρέα Παπανδρέου, 28ης Οκτωβρίου και σε τμήμα της Καραολή και Δημητρίου, υπάρχει υποδομή ραμπών ΑμεΑ με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές.
- Σε διάσπαρτα οδικά τμήματα εμφανίζονται ράμπες ΑμεΑ συνήθως με κάποιες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές.
- Στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης δεν υπάρχουν ράμπες (ή υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές).

Οδηγός τυφλών



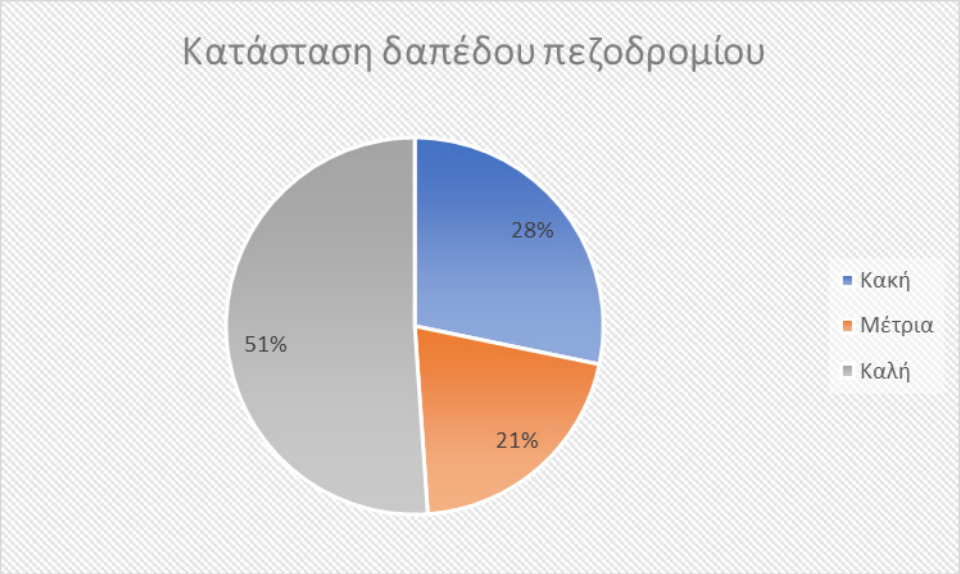
Σχήμα 8.215: Ποσοστό ύπαρξης η μη οδηγού τυφλών

Με βάση τις πραγματοποιηθείσες αυτοψίες μόνο το 3% της υποδομής πεζοδρομίων εμφανίζει οδηγό τυφλών και αυτό καταγράφεται στην οδό Αριστοτέλους και στην οδό Αντ. Τρίτση (Σχήμα 8.6). Υπενθυμίζεται πως με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές, κάθε νέα ανάπλαση πεζοδρομίου οφείλει να έχει υποδομή οδηγού τυφλών.



Σχήμα 8.216: Χωρική απεικόνιση ύπαρξης οδηγού τυφλών

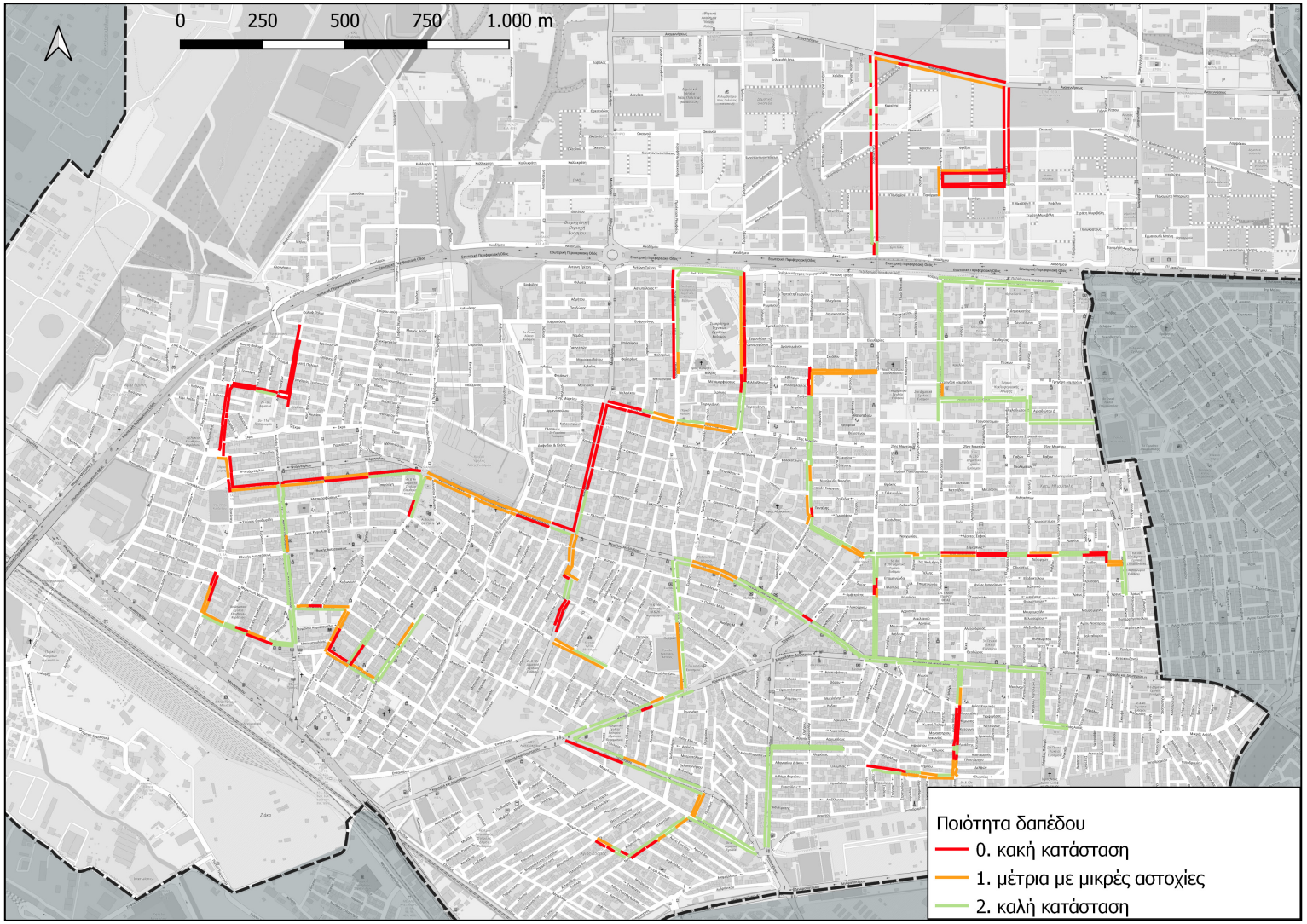
Δάπεδο πεζοδρομίου



Σχήμα 8.217: Κατάσταση δαπέδου πεζοδρομίου

Στο 51% της περιοχής μετρήσεων η κατάσταση των πεζοδρομίων εμφανίζεται καλή. Ένα 20% εμφανίζει μέτρια υποδομή πεζοδρομίων, ενώ σε περίπου 1/3 της υποδομής η κατάσταση είναι κακή. Το Σχήμα 8.8 παρουσιάζει την χωρική κατανομή της ποιότητας των πεζοδρομίων. Συμπερασματικά:

- Στο σύνολο της ΔΕ Ευόσμου η κατάσταση είναι αποδεκτή με κύριες εξαιρέσεις, οι οποίες χαρακτηρίζονται από κακή επιφάνεια και είναι οι κάτωθι:
    - Το τμήμα άνωθεν της περιφερειακής οδού.
    - Τις οδούς Σμύρνης και Νυμφαίου (παράλληλες οδοί).
    - Τμήμα της οδού 17ης Νοεμβρίου.
    - Την οδό Μαιάνδρου.
- Αποσπασματικά, υπάρχουν και άλλα τμήματα στην περιοχή μελέτης όπου η κατάσταση των πεζοδρομίων είναι κακή. Η καλύτερη αποτύπωσή τους γίνεται στον παρακάτω χάρτη.
- Το τμήμα της Δ.Ε. Κορδελιού, αναλογικά, εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό κακής επιφάνειας πεζοδρομίου. Κύριες αστοχίες εμφανίζονται στην οδό Φλώρου (συνέχεια της Μεγάλου Αλεξάνδρου) καθώς και στις οδούς Δημοκρατίας, Σικελιανού και Γεωργίου Παπανδρέου (πέριξ των σχολείων).

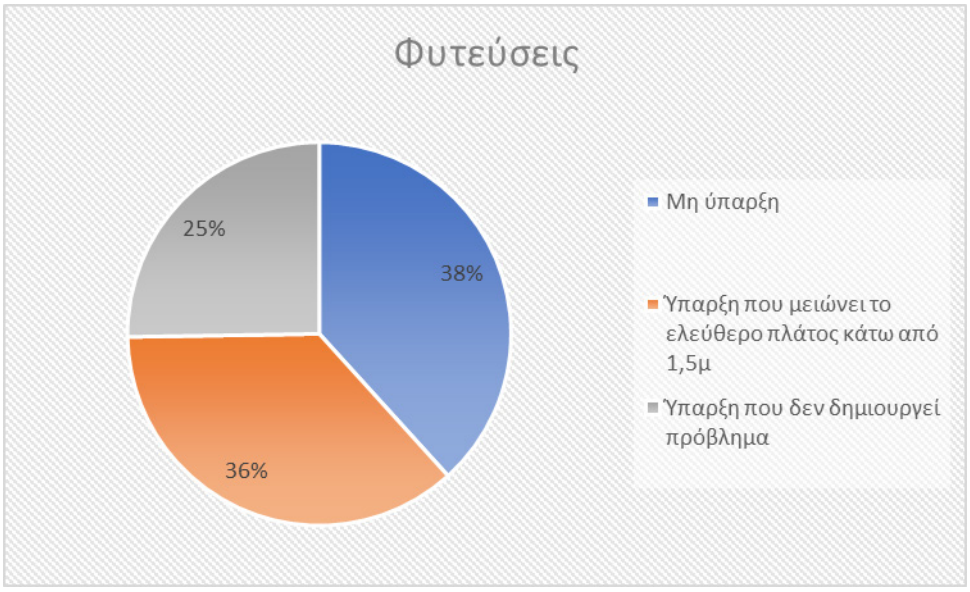


Σχήμα 8.218: Χωρική απεικόνιση ποιότητας δαπέδου πεζοδρομίων

Φυτεύσεις

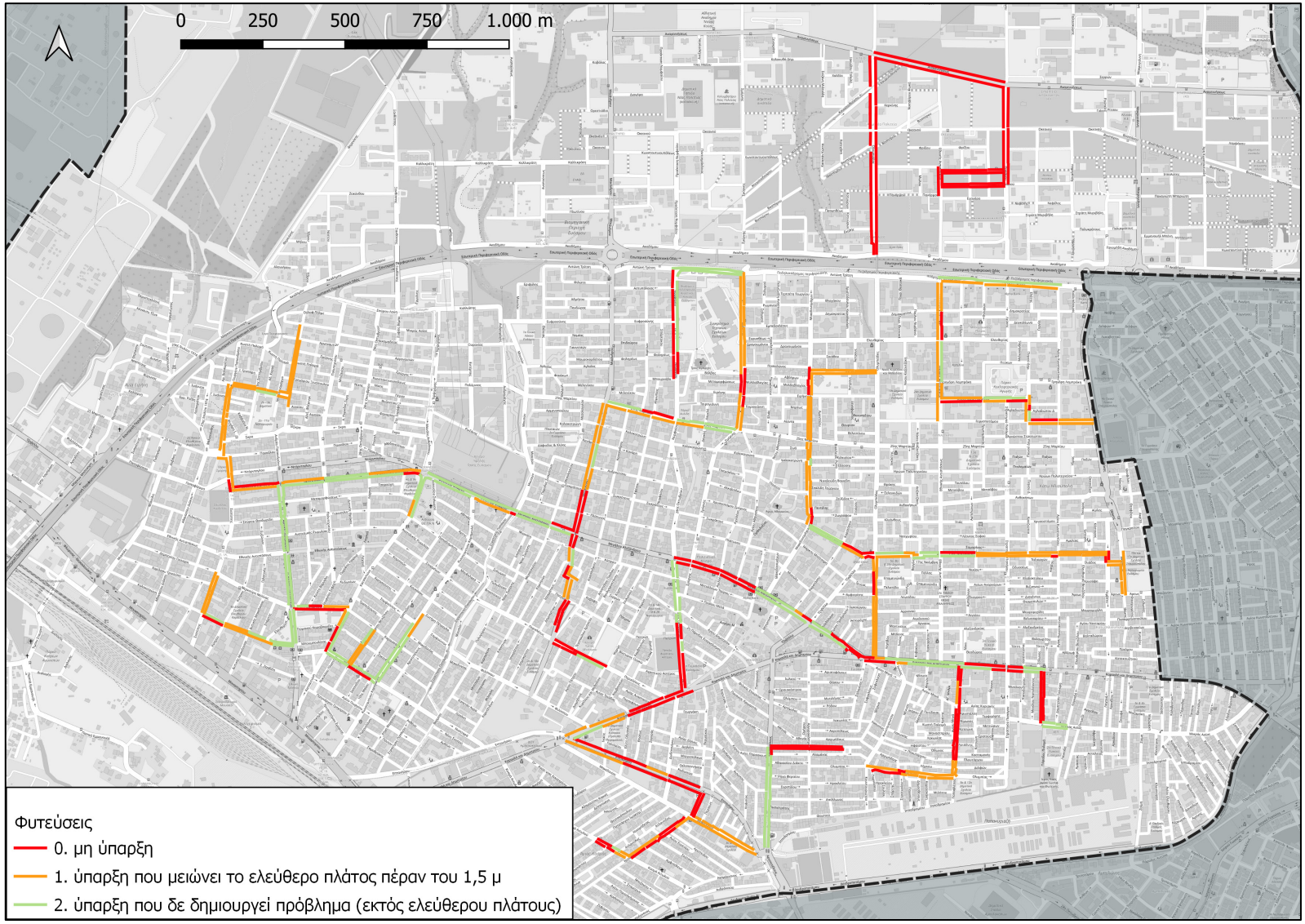
Η ύπαρξη δέντρων στο πεζοδρόμιο λειτουργεί ευεργετικά για το μικροκλίμα της οδού, καθώς και το περιβάλλον την αισθητική της πόλης, ωστόσο στην περίπτωση της μετακίνησης πεζή αποκτά περισσότερες προεκτάσεις. Η κατάλληλη τοποθέτηση των φυτών/δέντρων στο πεζοδρόμιο (ζώνη υποστήριξης) μπορεί να συμβάλει στην σκίαση και τον δροσισμό του πεζοδρομίου, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να λειτουργήσει ως γραμμικός διαχωρισμός με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, συμβάλλοντας τόσο στην άνεση όσο και στην ασφάλεια του πεζού. Ο κίνδυνος είναι ότι το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου δύναται να μειωθεί κάτω από το 1.5 μ. που είναι και το ελάχιστο αποδεκτό όριο.

Με βάση τις αυτοψίες (από το Σχήμα 8.9) προκύπτει πως το 38% των πεζοδρομίων δεν έχουν κάποια φύτευση. Από το υπόλοιπο, περίπου, 60% στις περισσότερες περιπτώσεις (36%) η ύπαρξη φυτεύσεων περιορίζει το ελεύθερο πλάτος κάτω από 1.5 μ.



Σχήμα 8.219: Φυτεύσεις και ελεύθερο πλάτος

Στο Σχήμα 8.10 απεικονίζεται ο χάρτης με τα οδικά τμήματα τα οποία έχουν φυτεύσεις και που περιορίζεται το ελεύθερο πλάτος σε επίπεδα χαμηλότερα των προδιαγραφών. Ο χάρτης απεικονίζει και οδικά τμήματα που δεν υπάρχουν καθόλου φυτεύσεις.



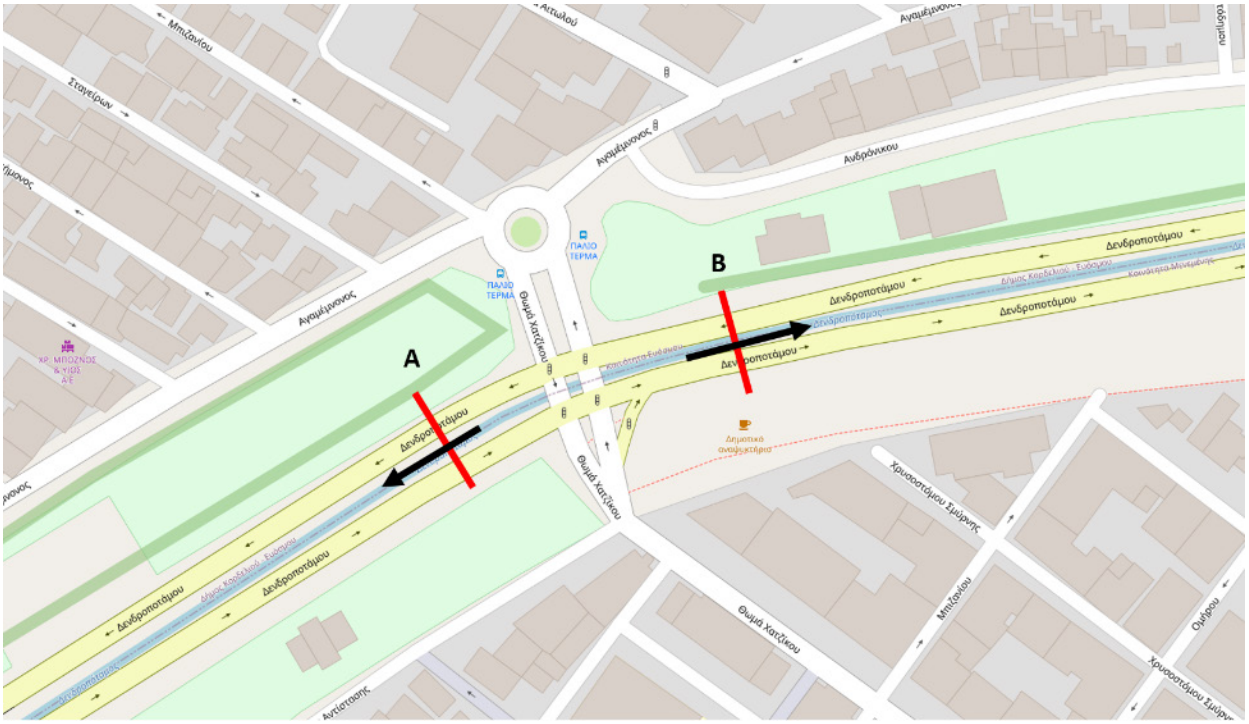
Σχήμα 8.220: Χωρική απεικόνιση φυτεύσεων

8.2. Διατομές πεζών

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται ο φόρτος των πεζών που μετρήθηκε σε συγκεκριμένες διατομές του δικτύου μετακίνησης. Οι μετρήσεις αφορούν στο φόρτο πεζών που μετρήθηκε, σε 3 χρονικά διαστήματα των 2 ωρών κατά τη διάρκεια μιας τυπικής καθημερινής, σε τμήματα (πεζοδρόμια) που διαχωρίζονται από κόμβους με σηματοδότηση ή σήμανση. Οι διατομές που εξετάζονται βρίσκονται πλησίον των κάτωθι κόμβων:

- Κ3: Δενδροποτάμου και Θ. Χατζίκου
- Κ5: Καραολή & Δημητρίου και Αριστοτέλους
- Κ8: Μικράς Ασίας και Κλεισούρας
- Κ9: Μεγάλου Αλεξάνδρου & 28ης Οκτωβρίου
- Κ18: Αντώνη Τρίτση και Σμύρνης

Κ3: Δενδροποτάμου και Θ. Χατζίκου



Σχήμα 8.221: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ3

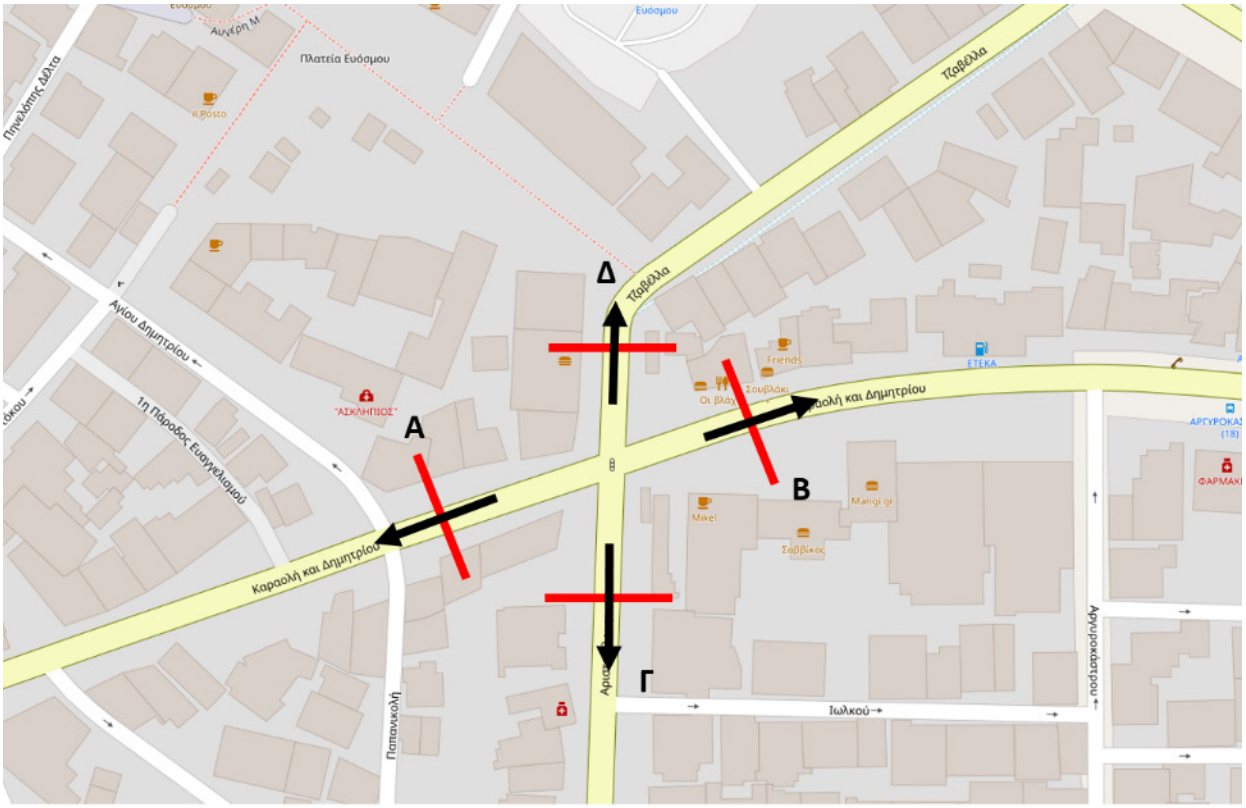
Πίνακας 8.22: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ3

Διατομή	Χρονική περίοδος	Φόρτος πεζών	Μ.Ο. Μετρήσεων
Α (προς Δυσμάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	102	62
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	61	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	24	
Β (προς	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	68	56

Ανατολάς)	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	79	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	22	

Εξετάζοντας τις μετρήσεις γύρω από το συγκεκριμένο κόμβο, προκύπτει πως περίπου ίδιος αριθμός πεζών κινείται επί της οδού Δενδροποτάμου προς ανατολάς και δυσμάς και ισούται με περίπου με 60 άτομα ανά δίωρο. Ο μεγαλύτερος φόρτος συναντάται το πρωινό δίωρο με κατεύθυνση προς τη δύση, ενώ συνολικά ο φόρτος των πεζών πέριξ του κόμβου είναι αρκετά χαμηλότερος κατά τη βραδινή περίοδο.

Κ5: Καραολή & Δημητρίου και Αριστοτέλους



Σχήμα 8.222: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ5

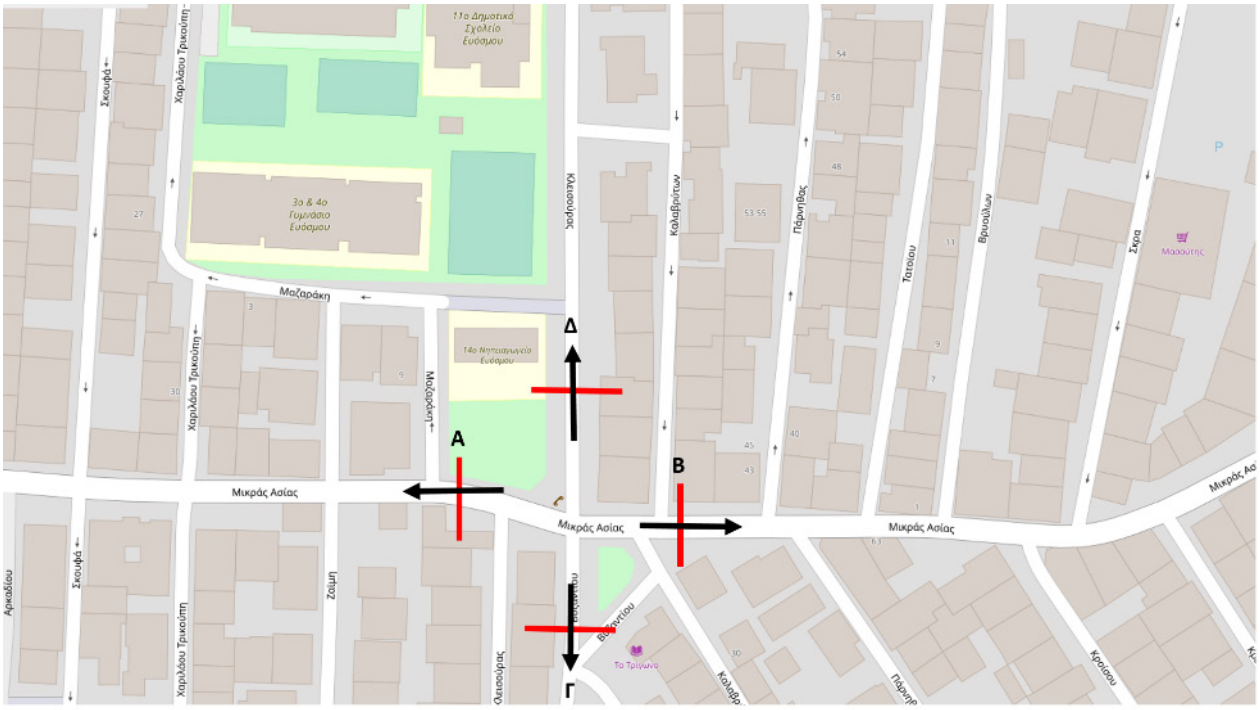
Πίνακας 8.23: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ5

Διατομή	Χρονική περίοδος	Φόρτος πεζών	Μ.Ο. Μετρήσεων
Α (προς Δυσμάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	90	178
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	131	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	313	
Β (προς Ανατολάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	105	203
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	146	

	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	389	
Γ (προς Νότο)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	200	341
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	236	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	587	
Δ (προς Βορά)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	184	350
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	245	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	621	

Οι κινήσεις πεζών γύρω από το συγκεκριμένο κόμβο είναι αυξημένες. Η τάση αυτή είναι λογική καθώς σε αυτήν την περιοχή υπάρχει η πλατεία του Ευόσμου, η οποία παράγει και έλκει μετακινήσεις πεζών. Σε κάθε χρονική περίοδο των μετρήσεων, ο φόρτος των πεζών είναι υψηλός καθώς πρόκειται για κεντρικό σημείο του Δήμου, το οποίο περικλείεται και από συλλεκτήριες οδούς. Ειδικότερα, η περίοδος με την πιο αυξημένη κίνηση πεζών είναι η βραδινή καθώς στην πλατεία υπάρχει πληθώρα χώρων αναψυχής – καφέ, που έλκουν μετακινήσεις μετά την εργασία των πολιτών. Η λιγότερη κίνηση πεζών συναντάται την πρωινή περίοδο.

Κ8: Μικράς Ασίας και Κλεισούρας



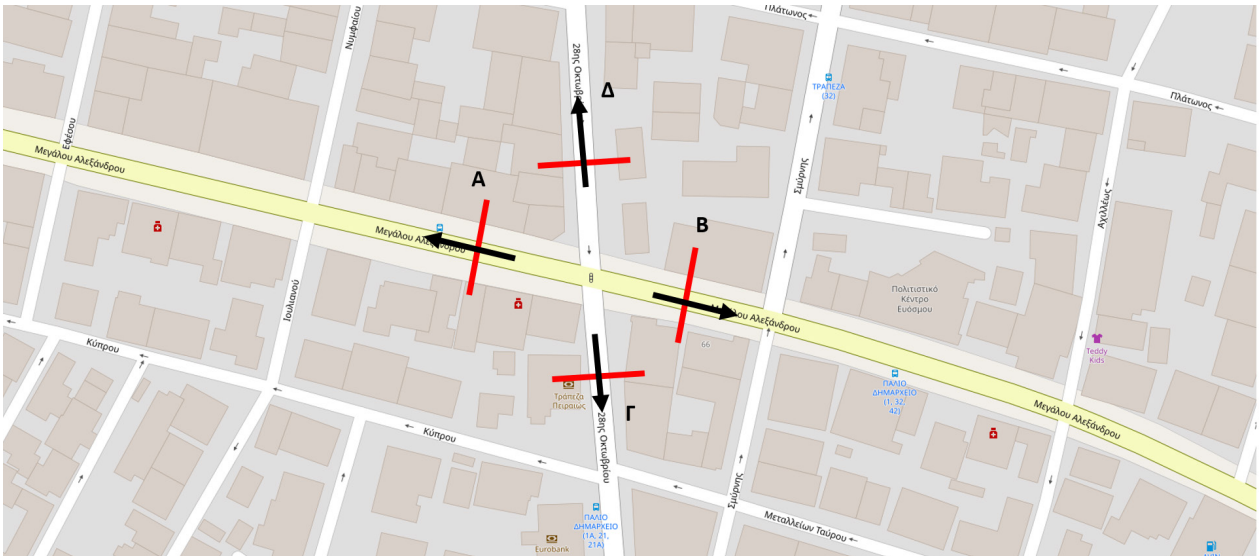
Σχήμα 8.223: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ8

Πίνακας 8.24: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ8

Διατομή	Χρονική περίοδος	Φόρτος πεζών	Μ.Ο. Μετρήσεων
Α (προς Δυσμάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	57	48
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	41	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	45	
Β (προς Ανατολάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	115	55
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	13	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	37	
Γ (προς Νότο)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	73	68
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	99	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	33	
Δ (προς Βορά)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	135	72
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	59	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	22	

Ο μέσος φόρτος πεζών δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις γύρω από τον συγκεκριμένο κόμβο. Ο μέγιστος φόρτος συναντάται την πρωινή περίοδο μετρήσεων καθώς στην περιοχή υπάρχουν σχολεία (νηπιαγωγείο, δημοτικό, γυμνάσιο) τα οποία έλκουν μετακινήσεις. Ο φόρτος πεζών είναι σχετικά μειωμένος τη βραδινή περίοδο.

Κ9: Μεγάλου Αλεξάνδρου & 28ης Οκτωβρίου



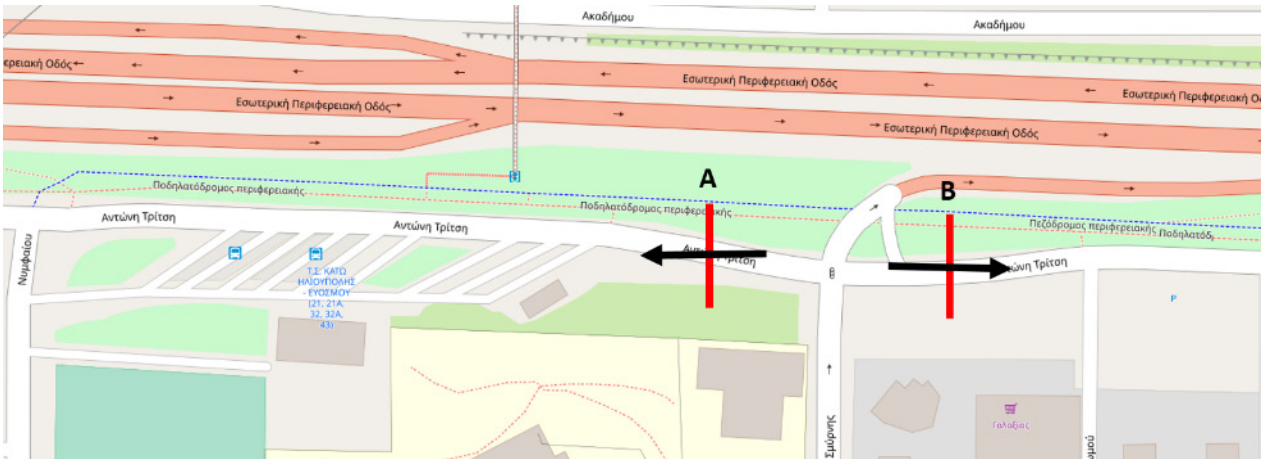
Σχήμα 8.224: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ9

Πίνακας 8.25: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ9

Διατομή	Χρονική περίοδος	Φόρτος πεζών	Μ.Ο. Μετρήσεων
Α (προς Δυσμάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	37	162
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	180	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	268	
Β (προς Ανατολάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	32	114
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	119	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	190	
Γ (προς Νότο)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	145	155
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	140	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	180	
Δ (προς Βορά)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	104	135
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	184	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	116	

Στο συγκεκριμένο κόμβο περισσότερος φόρτος πεζών τις πρωινές ώρες κινείται κάθετα στη Μ. Αλεξάνδρου, επί της 28ης Οκτωβρίου. Η τάση αυτή αλλάζει το βράδυ όπου περισσότεροι πεζοί κινούνται κατά μήκος της Μ. Αλεξάνδρου. Σαν γενικότερο συμπέρασμα εξάγεται ότι ο φόρτος πεζών, ως επί το πλείστον, είναι αυξημένος τις βραδινές ώρες σε σχέση με το πρωί και το μεσημέρι. Είναι μια λογική παρατήρηση καθώς η Μεγάλου Αλεξάνδρου αποτελεί τον κυριότερο εμπορικό δρόμο του Δήμου και ως εκ τούτου έλκει μετακινήσεις πεζών.

Κ18: Αντώνη Τρίτση και Σμύρνης



Σχήμα 8.225: Διατομές πέριξ του κόμβου Κ18

Πίνακας 8.26: Φόρτοι πεζών πέριξ Κ18

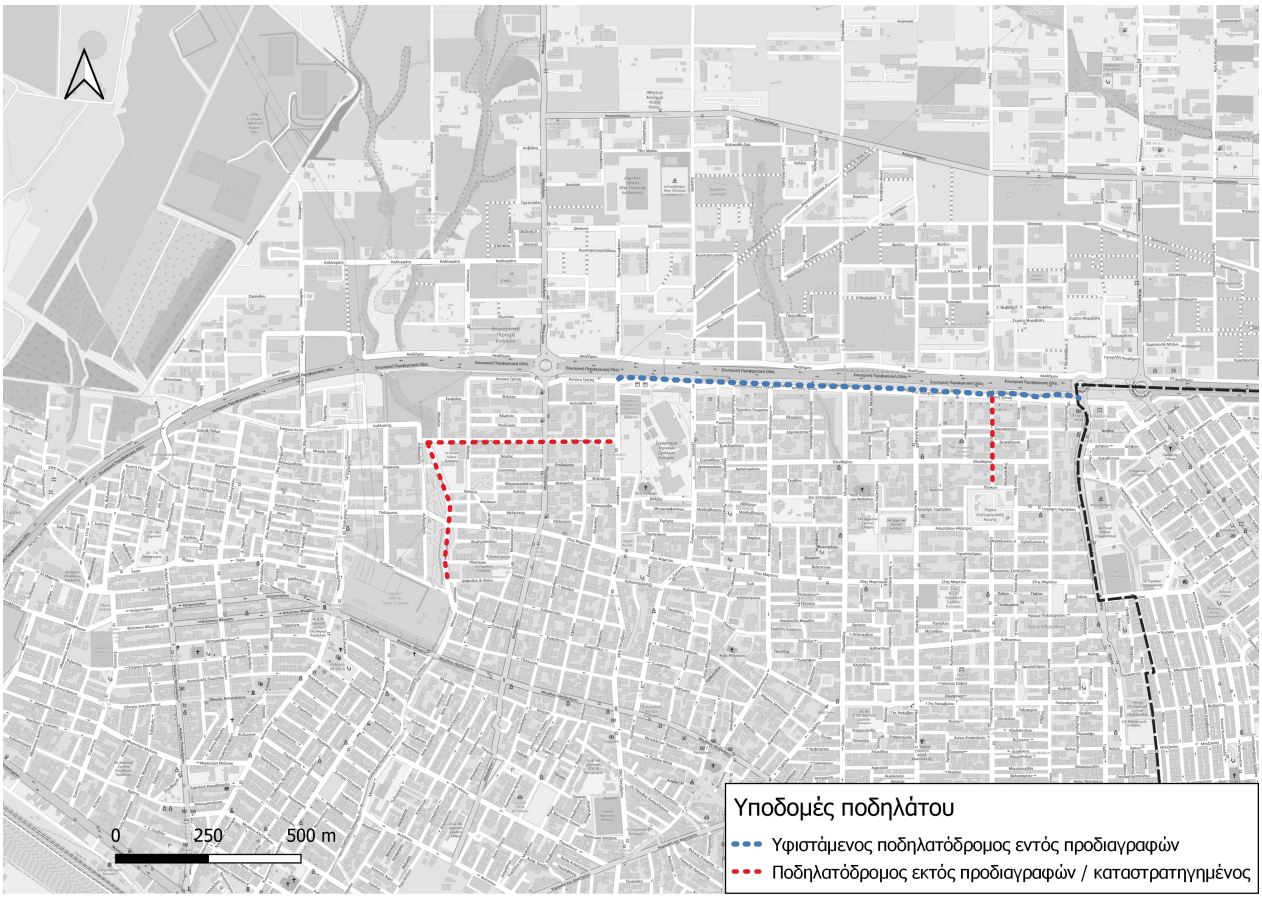
Διατομή	Χρονική περίοδος	Φόρτος πεζών	Μ.Ο. Μετρήσεων
Α (προς Δυσμάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	207	183
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	119	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	224	
Β (προς Ανατολάς)	Πρωινή περίοδος (2ωρη)	158	160
	Μεσημεριανή περίοδος (2ωρη)	101	
	Βραδινή περίοδος (2ωρη)	220	

Πέριξ του κόμβου Κ18 υπάρχει ένας μέσος φόρτος πεζών, ο οποίος εμφανίζει αιχμή τη βραδινή περίοδο μετρήσεων. Η οδός Αντώνη Τρίτση εμφανίζει κατά μήκος της πολλούς χώρους αναψυχής - καφέ και επιπλέον είναι διαμορφωμένη με χώρους πρασίνου και κατάλληλη υποδομή πεζοδρομίων λειτουργώντας ως διαδρομή υγείας - αναψυχής. Ως εκ τούτου είναι λογικό να εμφανίζει αυξημένο αριθμό πεζών. Επιπλέον πέριξ του κόμβου 18 βρίσκεται ο τερματικός σταθμός Κάτω Ηλιούπολης αλλά και το συγκρότημα τεχνικών λυκείων Ευόσμου, σημεία που παράγουν και έλκουν μετακινήσεις πεζών.

8.3. Υποδομή ποδηλάτου

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου, η οποία είναι παράλληλη με την οδού Αντώνη Τρίτση. Ο ποδηλατόδρομος εντός προδιαγραφών έχει μήκος περίπου 1250 μέτρα, είναι διπλής κατεύθυνσης, αποκλειστικής κυκλοφορίας και εκτείνεται από τη συμβολή των οδών Αντώνη Τρίτση & Νυμφαίου έως το όριο του Δήμου, δηλαδή τη συμβολή των οδών Αντώνη Τρίτση & Ιθάκης (κυκλικός κόμβος). Ο συγκεκριμένος ποδηλατόδρομος αποτελεί περισσότερο διαδρομή αναψυχής παρά έχει κάποια λειτουργική σημασία και είναι κατασκευασμένος με βάση τις προδιαγραφές.

Υπάρχουν υποδομές ποδηλάτου και επί της οδού Μουσών από το ύψος Δάφνης & Χλόης έως το ύψος της οδού Ευφροσύνης. Η υποδομή συνεχίζεται επί της οδού Ευφροσύνης και τερματίζει στην οδό Νυμφαίου. Η συγκεκριμένη υποδομή θεωρείται εκτός προδιαγραφών καθώς τα πλάτη των ποδηλατοδρόμων για κίνηση ποδηλάτου και στις δύο κατευθύνσεις αποκλίνουν από τις τελευταίες τεχνικές οδηγίες για ποδηλατόδρομους (ΦΕΚ Β 1053 – 14.04.2016). Επίσης δεν υπάρχει η ανάλογη σήμανση που χρειάζεται να συνοδεύει τον ποδηλατόδρομο. Ειδικά επί της οδού Ευφροσύνης υπάρχει στάθμευση οχημάτων στη λωρίδα ποδηλάτου με αποτέλεσμα η υποδομή να έχει ουσιαστικά καταστρατηγηθεί. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται και επί της οδού Λευκής, με την υποδομή που είχε δημιουργηθεί στο παρελθόν, για ποδήλατα, να έχει καταστρατηγηθεί από τη στάθμευση των ΙΧ. Η κατάσταση είναι καλύτερη στην οδό Μουσσών, χρειάζεται όμως να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για να καταστεί η υποδομή ποδηλάτου ασφαλής και εντός προδιαγραφών.



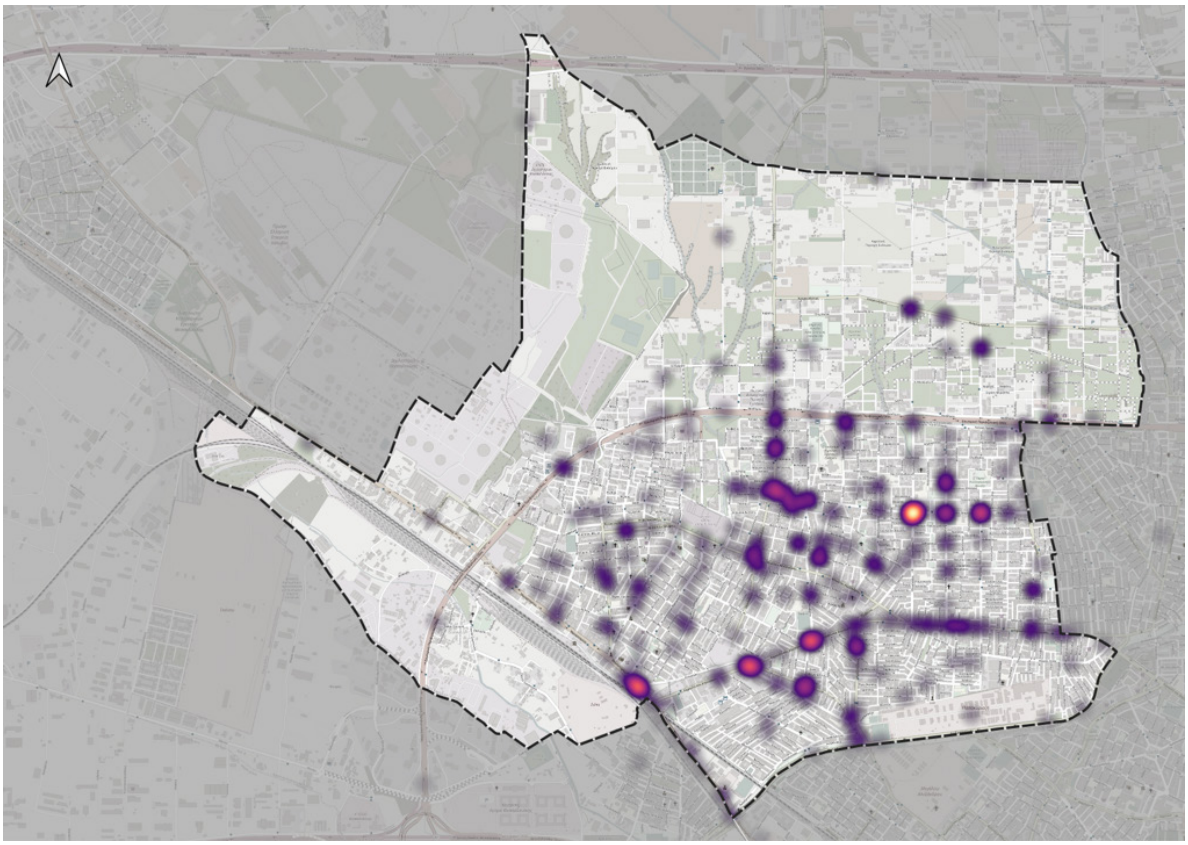
Σχήμα 8.226: Υφιστάμενος ποδηλατόδρομος

9. Ατυχήματα

9.1. Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων

Για τη διερεύνηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο ανάδοχος συνέταξε σχετικό αίτημα προς το αρμόδιο τμήμα της τροχαίας, το οποίο και απεστάλη από την Αναθέτουσα αρχή. Τα στοιχεία που συλλέχτηκαν αφορούν οδικά τροχαία ατυχήματα σωματικών βλαβών της περιόδου 2019-2021.

Έτσι ενώ τα στοιχεία για το 2019 αντιστοιχούν σε κανονικές συνθήκες μετακίνησης, τα στοιχεία του 2020 και του 2021 αφορούν σε συνθήκες μετακινήσεων με εν δυνάμει μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας του Covid 19. Αν και οι συγκεκριμένες συνθήκες ευνόησαν τη χρήση των Ι.Χ., οι περιορισμοί των μετακινήσεων ενδέχεται να επηρεάζουν το συνολικό πλήθος ή το είδος των ατυχημάτων που παρατηρήθηκαν.



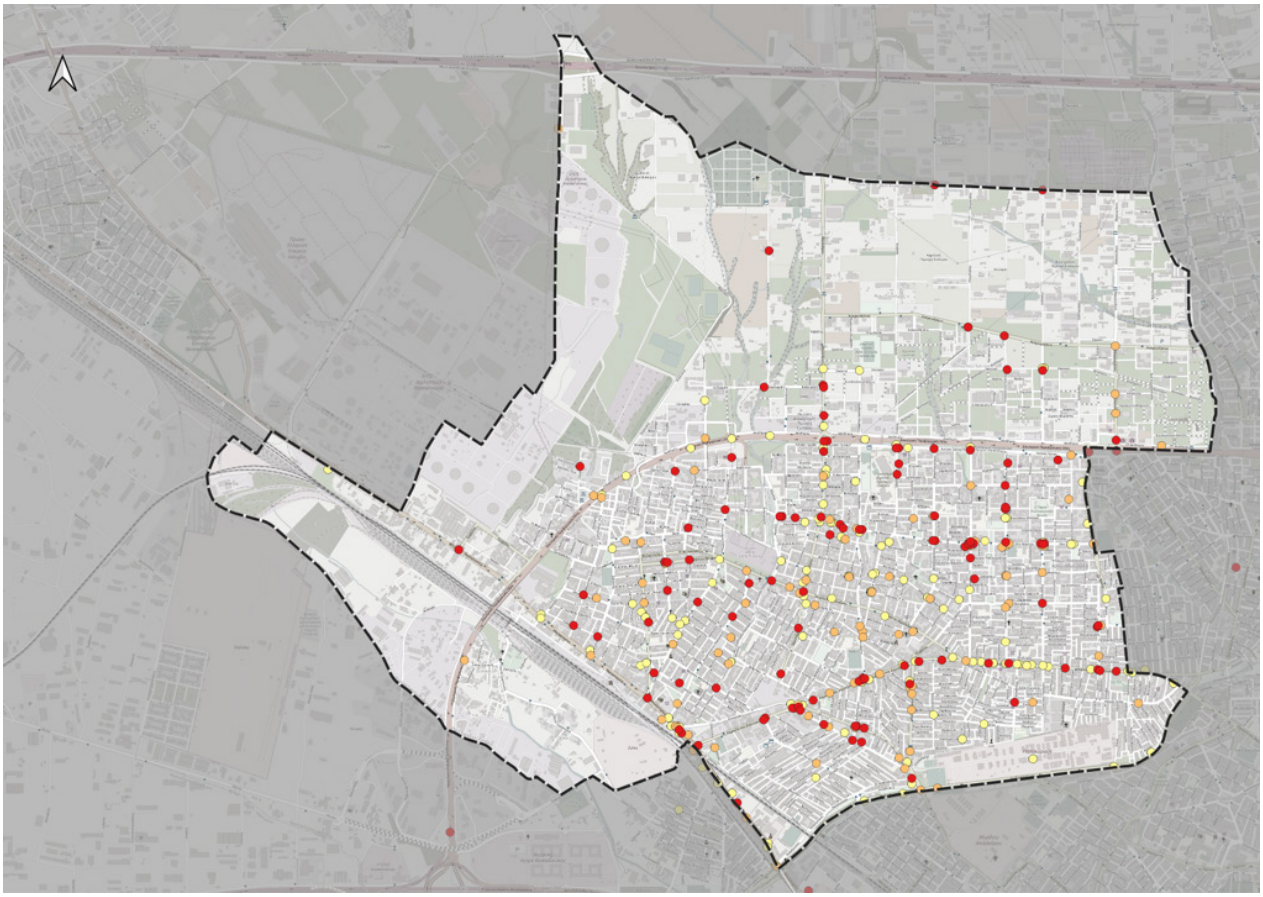
Σχήμα 9.227: Συχνότητα ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021

Η συχνότητα των ατυχημάτων για το σύνολο των διαθέσιμων δεδομένων παρουσιάζεται στο Σχήμα 9.1. Από τη συγκεκριμένη ανάλυση προκύπτουν θέσεις με σχετικά υψηλή συχνότητα ατυχημάτων. Ειδικότερα οι θέσεις με τα περισσότερα ατυχήματα είναι οι εξής:

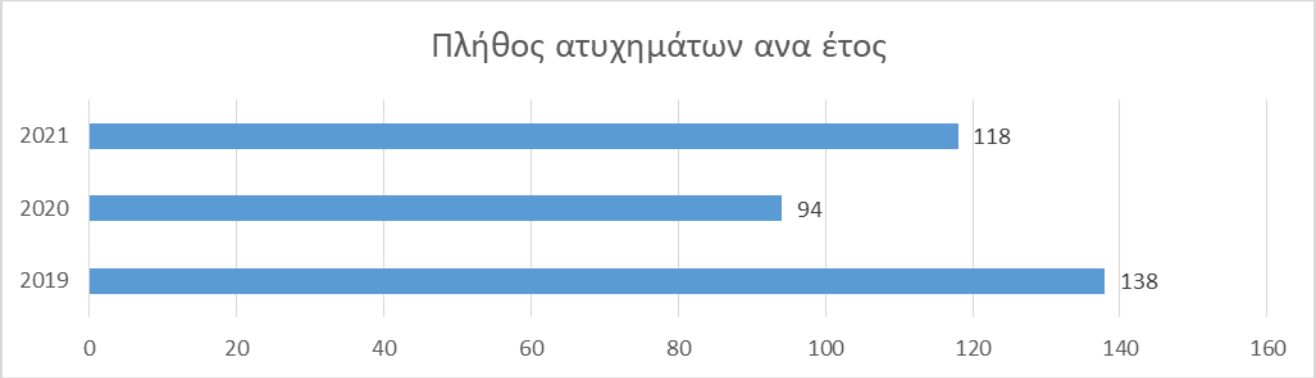
- Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Ολυμπιάδος. Σημαντικό ζήτημα οδικής ασφάλειας παρουσιάζεται στον συγκεκριμένο κόμβο βάσει συχνότητας παρατήρησης ατυχημάτων.
- Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Στρ. Παπάγου
- Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Μαιάνδρου

- Κόμβος: 28ης Οκτωβρίου – Καραολή και Δημητρίου
- Κόμβος: Καραολή και Δημητρίου - Επτανήσου
- Κόμβος: Επτανήσου - Μοναστηρίου
- Κόμβος: Δωδεκανήσου – Επτανήσου
- Κόμβος: Πολυτεχνείου – Φιλ. Φλώρου
- Οδικό τμήμα: Καραολή και Δημητρίου από Αριστοτέλους έως Κλεισούρας. Το συγκεκριμένο οδικό τμήμα παρουσιάζει μεγάλο πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων τα οποία ελκύουν και παράγων μεγάλο πλήθος μετακινήσεων στο σύνολο της ημέρας.
- Οδός Μαιάνδρου. Η συγκεκριμένη οδός αποτελεί μια κύρια αρτηρία για το δίκτυο του δήμου η οποία επιτρέπει την πρόσβαση στον περιφερειακό της Θεσσαλονίκης καθώς και τη σύνδεση με την βόρεια περιοχή του Δήμου (Νέα πολιτεία)

Οι θέσεις των ατυχημάτων ανά έτος παρουσιάζονται στο Σχήμα 9.2, ενώ το Σχήμα 9.3 περιλαμβάνει τα σχετικά ποσοτικά στοιχεία.



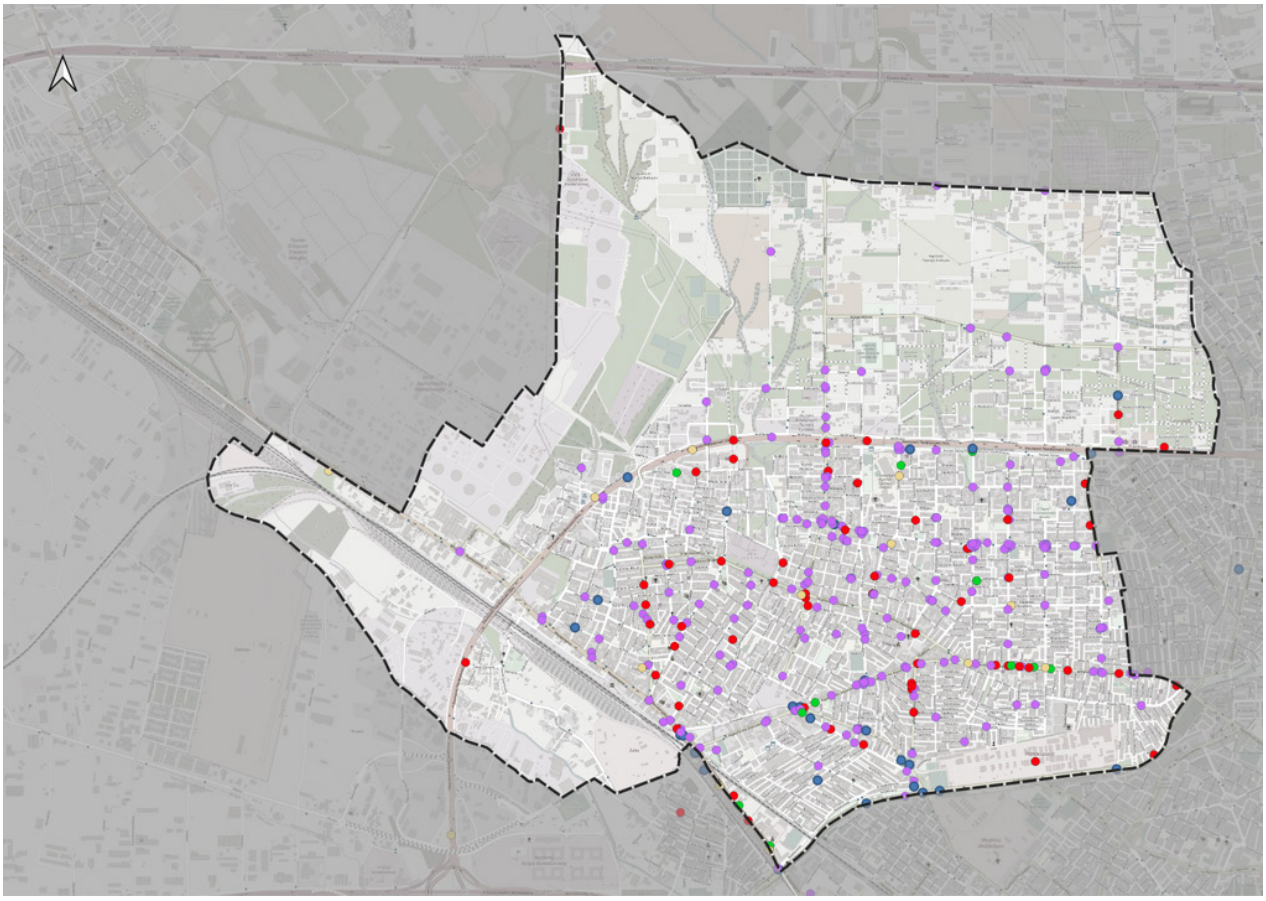
Σχήμα 9.228: Ατυχήματα ανά έτος στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021



Σχήμα 9.229: Πλήθος ατυχημάτων ανά έτος

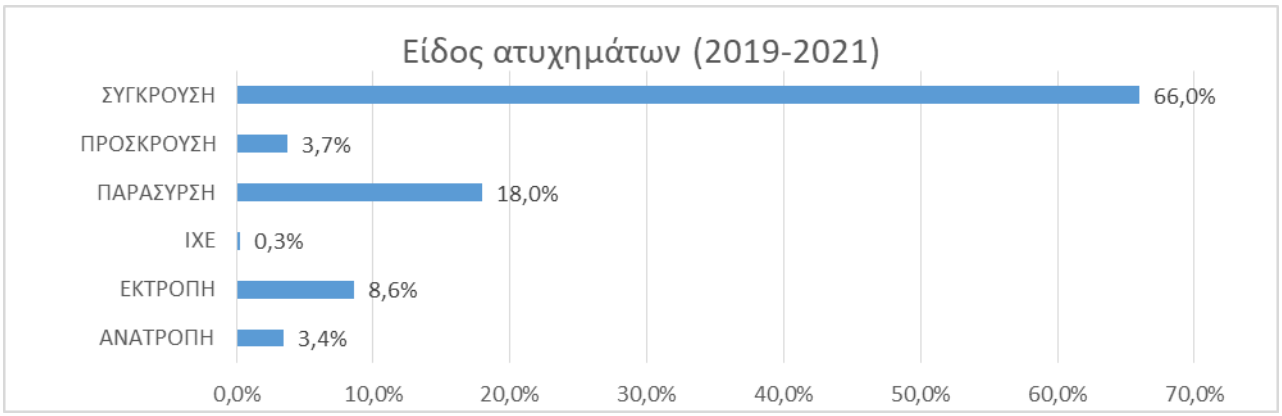
Το πλήθος των λοιπών οδικών τροχαίων ατυχημάτων το 2019 είναι αρκετά υψηλότερο από το έτος 2020. Ο περιορισμός των μετακινήσεων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του Covid 19 ενδέχεται να συνέβαλαν στη μείωση των ατυχημάτων. Ωστόσο, από το 2021 το πλήθος των ατυχημάτων φαίνεται να επανέρχεται στα προηγούμενα επίπεδα.

Το είδος του ατυχήματος έχει ιδιαίτερη σημασία για την κατανόηση των συνθηκών του ατυχήματος και την επιλογή αποτελεσματικών τρόπων για την αντιμετώπιση τους. Στο Σχήμα 9.4 παρουσιάζονται τα ατυχήματα ανά είδος ατυχήματος σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που πραγματοποιεί η τροχαία κατά την καταγραφή τους.



Σχήμα 9.230: Ατυχήματα ανά είδος στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021

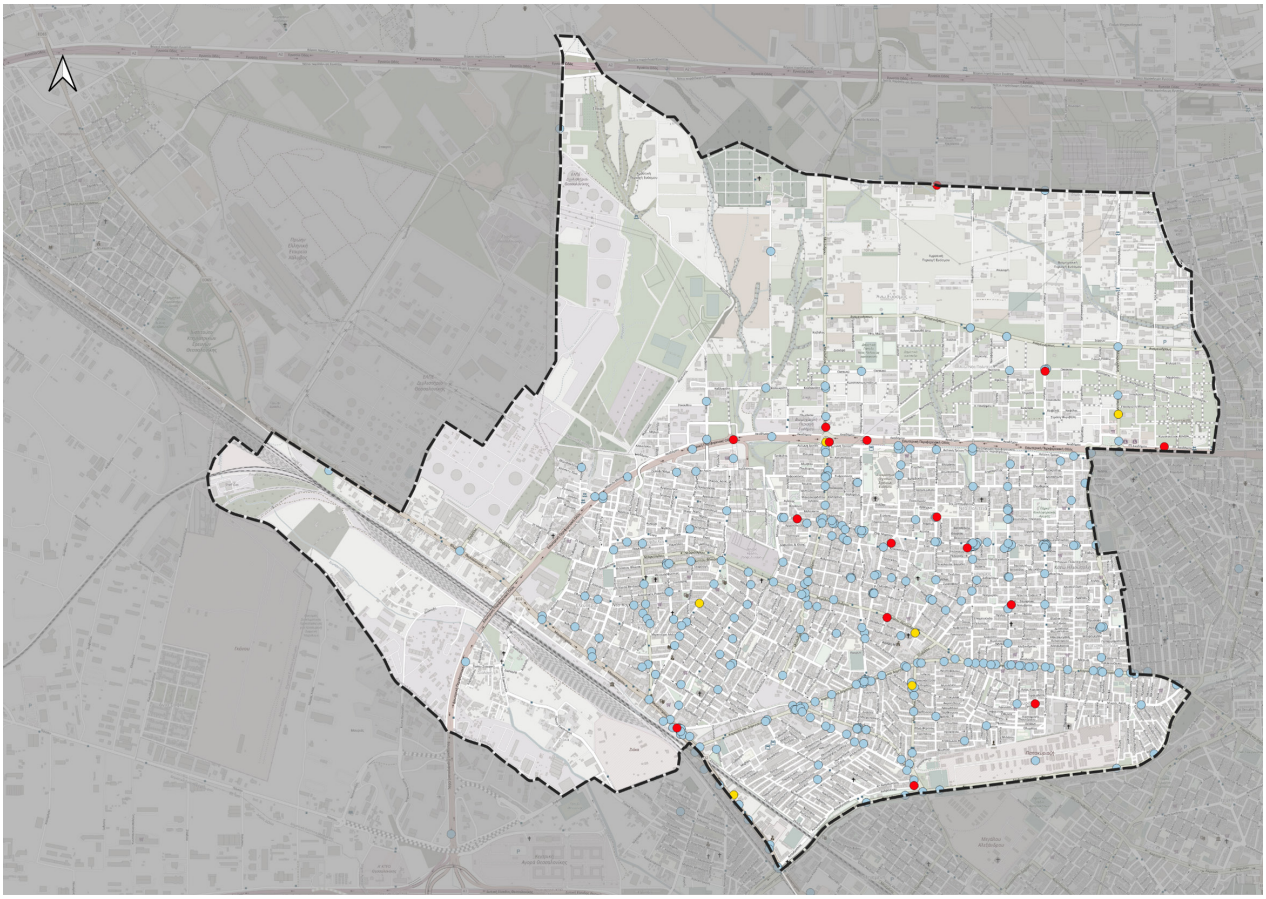
Η κυριότερη μορφή ατυχήματος αφορά τις συγκρούσεις μεταξύ οχημάτων. Οι περιπτώσεις των συγκρούσεων εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου, ωστόσο αποτελούν την πλειοψηφία ατυχημάτων και στις τοπικές οδούς.



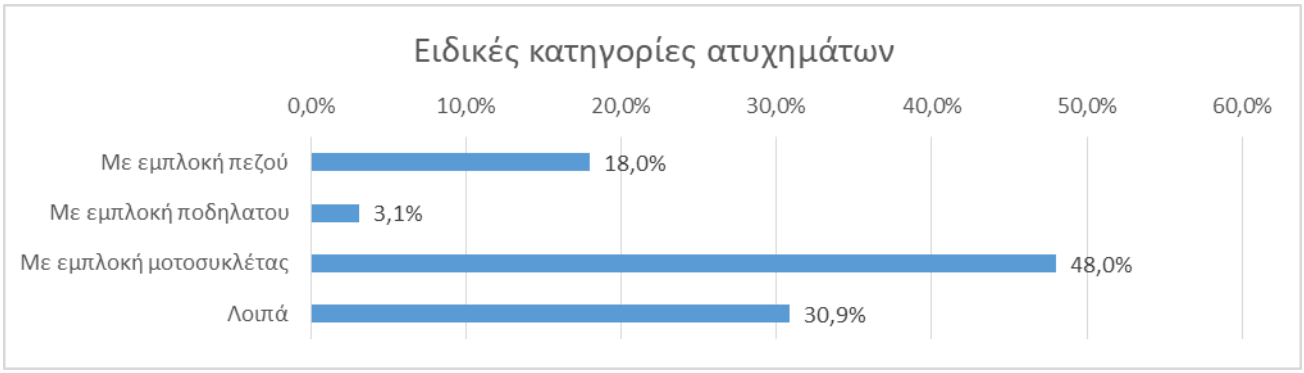
Σχήμα 9.231: Είδος ατυχημάτων

Αξίζει να σημειωθεί ότι η δεύτερη συχνότερη μορφή ατυχήματος είναι η παράσυρση πεζών. Το 18% των ατυχημάτων των τελευταίων 3 ετών περιλαμβάνει την συμμετοχή πεζού. Ένα τμήμα των συγκεκριμένων ατυχημάτων εντοπίζεσαι στις οδούς Καραολή & Δημητρίου και Αριστοτέλους. Οι συγκεκριμένες οδοί έχουν έντονο εμπορικό χαρακτήρα και συγκεντρώνουν μεγάλους φόρτους πεζών και οχημάτων. Κρίσιμοι κόμβοι για την οδική ασφάλεια των πεζών είναι οι Μεγ. Αλεξάνδρου - Μαιάνδρου και Μοναστηρίου – Επτανήσου.

Σε μια προσπάθεια να γίνει καλύτερα κατανοητό το είδος των ατυχημάτων που παρατηρούνται στη περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, διαμορφώθηκαν μετά από σχετική επεξεργασία τέσσερεις νέες κατηγορίες ατυχημάτων. Στόχος ήταν να διερευνηθούν εκτενέστερα τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες χρήστες ηλ. Πατινιών κ.ά.), καθώς και τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μοτοσυκλέτες.



Σχήμα 9.232: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2021

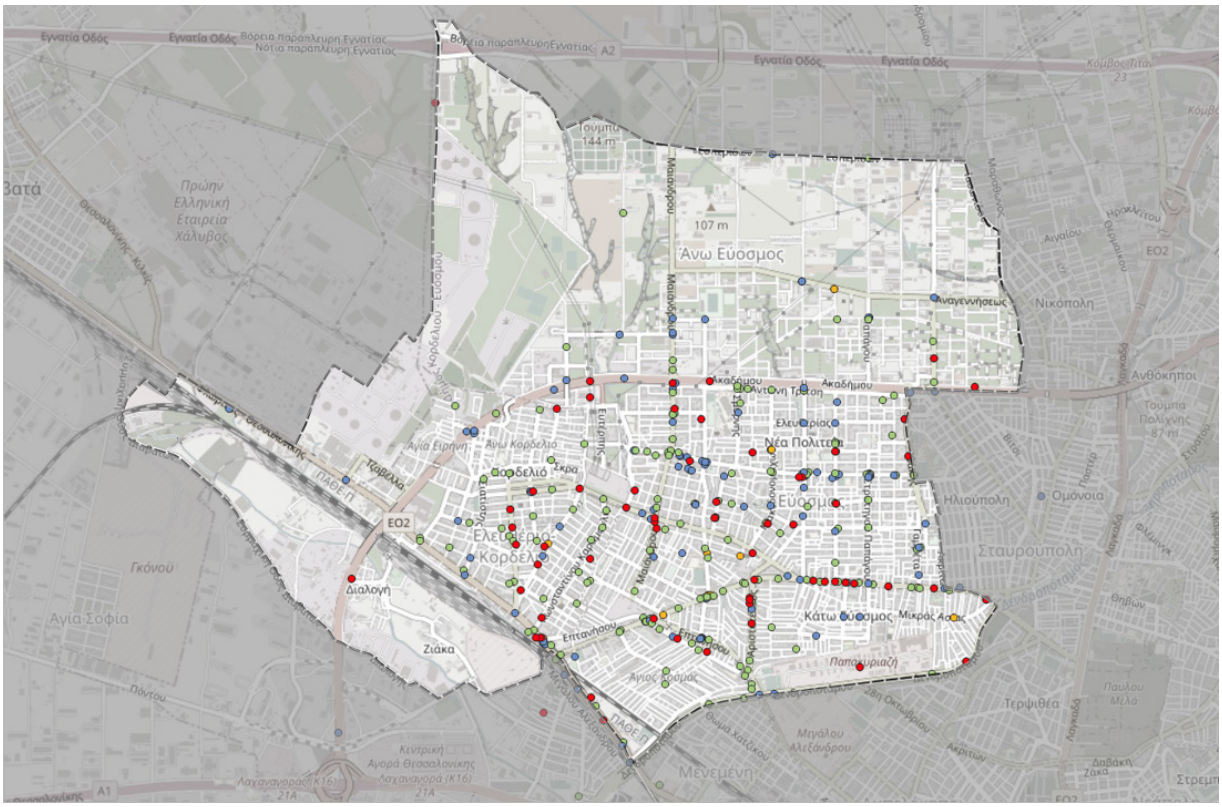


Σχήμα 9.233: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων

Όπως προκύπτει από τα σχετικά ευρήματα (Σχήμα 9.6 και Σχήμα 9.7) παρατηρείται μια εξαιρετικά υψηλή συμμετοχή μοτοσυκλετών στο σύνολο των ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου. Οι μοτοσικλετιστές αν και διατηρούν τα πλεονεκτήματα κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων (π.χ. ταχύτητα κίνησης, γρήγορη επιτάχυνση, κ.ά.), δεν διαθέτουν την αντίστοιχη ασφάλεια στην περίπτωση ατυχήματος όπως οι οδηγοί ενός αυτοκινήτου. Ως αποτέλεσμα προκύπτει ένα αυξημένο επίπεδο κινδύνου στα ατυχήματα της εξεταζόμενης περιοχής.

Σημαντικό στοιχείο για την λήψη αποφάσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας αποτελεί η σοβαρότητα των ατυχημάτων που παρατηρούνται σε μια περιοχή. Στο Σχήμα 9.8 παρουσιάζονται τα στοιχεία

ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου, βάσει σοβαρότητας ατυχήματος, όπως αυτή αξιολογήθηκε από την τροχαία.



Σχήμα 9.234: Σοβαρότητα ατυχημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου για τα έτη 2019 έως 2022

Στο διάστημα των τριών ετών των διαθέσιμων δεδομένων ατυχημάτων έχουν παρατηρηθεί δεκαέξι (16) θανατηφόρα ατυχήματα, καθώς και τρία (3) ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό. Τα υπόλοιπα ατυχήματα αφορούν περιπτώσεις με ελαφρύ τραυματισμό.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, το πλήθος των θανατηφόρων τροχαίων στην περιοχή του Δήμου είναι εξαιρετικά υψηλό. Εξαιρώντας τα θανατηφόρα ατυχήματα τα οποία σχετίζονται με την περιφερειακή οδό και τις προσβάσεις, παρατηρούνται πολλά ατυχήματα στο εσωτερικό οδικό δίκτυο του δήμου, το οποίο κατά κανόνα θα πρέπει να παρουσιάζει χαμηλές ταχύτητες κίνησης. Ως συμπέρασμα προκύπτει ότι η οδηγική συμπεριφορά των κατοίκων ενδέχεται να παρουσιάζει υψηλή επιθετικότητα.

9.2. Συμπεράσματα σχετικά με τα ατυχήματα

Από το σύνολο των διαδικασιών ανάλυσης των ατυχημάτων προέκυψαν ορισμένα βασικά συμπεράσματα για την εξεταζόμενη περιοχή. Ειδικότερα:

- Οι θέσεις που συγκεντρώνουν μεγάλο πλήθος ατυχημάτων και θα πρέπει να βελτιωθεί το επίπεδο οδικής τους ασφάλειας είναι :
    - Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Ολυμπιάδος. Σημαντικό ζήτημα οδικής ασφάλειας παρουσιάζεται στον συγκεκριμένο κόμβο βάσει συχνότητας παρατήρησης ατυχημάτων.
    - Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Στρ. Παπάγου.

- Κόμβος: 25ης Μαρτίου – Μαιάνδρου.
- Κόμβος: 28ης Οκτωβρίου – Καραολή και Δημητρίου.
- Κόμβος: Καραολή και Δημητρίου – Επτανήσου.
- Κόμβος: Επτανήσου – Μοναστηρίου.

- Η σοβαρότητα των ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου είναι υψηλή. Τα θανατηφόρα ατυχήματα αποτελούν μια μάστιγα για την τοπική κοινωνία και οι επιπτώσεις τους είναι έντονες σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο. Τα θανατηφόρα ατυχήματα δεν παρουσιάζουν υψηλή συχνότητα πλησίον κάποιας συγκεκριμένη θέσης, ενώ αντιθέτως κατανέμονται σε σημαντικό κομμάτι του δικτύου. Συνεπώς, δεν παρουσιάζεται κάποιο σημαντικό έλλειμμα/ζήτημα στην οδική υποδομή, το οποίο να ευθύνεται για την δημιουργία σοβαρών ατυχημάτων. Η οδηγική παιδεία των χρηστών ενδέχεται να συμβάλει στην πρόκληση αυτών των ατυχημάτων.

10. Ηλεκτροκίνηση

10.1. Προμήθεια εξοπλισμού για δράσεις ηλεκτροκίνησης στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Ο Δήμος έχει εκπονήσει μελέτη με τίτλο «Προμήθεια εξοπλισμού για δράσεις ηλεκτροκίνησης στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου» στο πλαίσιο του προγράμματος Ανάπτυξης και Αλληλεγγύης για την Τοπική Αυτοδιοίκηση «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ» (ΑΤ12) στον άξονα προτεραιότητα «Περιβάλλον» του Υπουργείου Εσωτερικών. Η προμήθεια αφορά στα παρακάτω:

Πίνακας 10.27: Προμήθεια εξοπλισμού για δράσεις ηλεκτροκίνησης

Περιγραφή	Ποσότητα
Προμήθεια ηλεκτρικού επιβατηγού οχήματος επτά θέσεων	4
Προμήθεια ηλεκτρικού μικρού φορτηγού οχήματος κλειστού τύπου (τύπου VAN)	1
Προμήθεια πέντε σταθμών φόρτισης μονής εξόδου	5
Λεωφορείο – Τραμ 12 μ	5

10.2. Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Ο Δήμος έχει εκπονήσει Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΣΦΗΟ) εντός του έτους 2022. Στο σχέδιο έχουν καταγραφεί οι υφιστάμενοι σταθμοί φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων και σε επόμενο στάδιο έχει γίνει η χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης και των θέσεων στάθμευσης Η/Ο. Σε συνδυασμό σεναρίων και προδιαγραφών προέκυψε η ανάγκη για χωροθέτηση 103 σημείων εξυπηρέτησης (διεπαφών) φόρτισης. Τα σημεία αυτά χωροθετούνται σε 70 γεωγραφικές θέσεις (103 διεπαφές) σε συνοδευόμενα από κατάλληλες θέσεις στάθμευσης και με καλή διασπορά για να εξυπηρετούνται όλες οι περιοχές του Δήμου. Η αναλογία των θέσεων είναι υπέρ της Δ.Ε. Ευόσμου λόγω του μεγέθους του πληθυσμού, των υποδομών και των αναγκών που δημιουργούνται. Ωστόσο, υπάρχουν πολλές περιοχές (όπως στα βόρεια και στα νοτιοανατολικά) όπου δεν προτείνονται σταθμοί φόρτισης καθώς πρόκειται για εκτάσεις με παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, στρατόπεδα ή περιοχές εκτός σχεδίου.

Συγκεκριμένα, για τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου προτείνονται 4 σταθμοί για Η/Ο ταξί, 2 για Η/Ο φορτοεκφόρτωσης, 3 για Η/Ο δικύκλων, 57 σταθμοί αποκλειστικά για Η/Ο ΙΧ, 1 σταθμός αποκλειστικά για Η/Ο ΑμεΑ, ενώ θα υπάρχουν ακόμα 3 σταθμοί που θα εξυπηρετούν Η/Ο ΙΧ και ΑμεΑ, εξ ημισείας, με αντίστοιχη σήμανση.

11. Νέες εφαρμογές

11.1. Ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει ενταχθεί στην πράξη «ΒΙΩΣΙΜΗ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΣΕ ΔΗΜΟΥΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ», για το έργο «Ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου» σε συνεργασία με το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΚΑΠΕ) από το Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» στον Άξονα Προτεραιότητας 14 «Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος – προαγωγή της αποδοτικής χρήσης των πόρων», ο οποίος χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής. Το έργο περιλαμβάνει την προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων στον Δήμο. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει:

- Ηλεκτρικά ποδήλατα πόλεως, ειδικής σχεδίασης για κοινόχρηστα συστήματα μίσθωσης με «έξυπνη» κλειδαριά.
- Ηλεκτρικό ποδήλατο ΑμεΑ ειδικής σχεδίασης για κοινόχρηστα συστήματα μίσθωσης με «έξυπνη» κλειδαριά.
- Αντιβανδαλιστική θέση κλειδώματος και φόρτισης ποδηλάτου, με λειτουργικότητα αυτόματης φόρτισης ποδηλάτου όσο είναι κλειδωμένο.
- Τερματικό μίσθωσης ποδηλάτου με οθόνη αφής, αναγνώστη πιστωτικών / χρεωστικών καρτών και εκτυπωτή αποδείξεων. Το τερματικό θα χρησιμοποιείται για τη μίσθωση ποδηλάτου.
- Άδεια χρήσης λογισμικού τερματισμού μίσθωσης ποδηλάτου. Μέσω του λογισμικού θα είναι εφικτή η μίσθωση ποδηλάτου από τον χρήστη.
- Web based λογισμικό διαχείρισης συστήματος, μέσω του οποίου θα γίνεται η συνολική διαχείριση και η παρακολούθηση λειτουργίας του συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων.
- Mobile εφαρμογή, μέσω της οποίας θα είναι εφικτή η μίσθωση ποδηλάτου από τους χρήστες.
- Εξοπλισμός έκδοσης προσωποποιημένων έξυπνων καρτών συνδρομητών, οι οποίες θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μίσθωση ποδηλάτου.
- Λογισμικό έκδοσης προσωποποιημένων έξυπνων καρτών συνδρομητών, οι οποίες θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μίσθωση ποδηλάτου.
- Εικαστική προσαρμογή συστήματος, η οποία θα περιλαμβάνει γραφιστική σχεδίαση και παραγωγή αυτοκόλλητων για τα ποδήλατα και τους σταθμούς.
- Εγκατάσταση εξοπλισμού.
- Υπηρεσίες εκπόνησης μελέτης εφαρμογής.
- Υπηρεσίες διαχείρισης έργου.
- Υπηρεσίες εκπαίδευσης και πιλοτικής λειτουργίας.
- Συνδέσεις 4G για 1 έτος.
- Υπηρεσίες συντήρησης εξοπλισμού για 1 έτος.
- Υπηρεσίες λειτουργίας συστήματος για 1 έτος.
- Δράσεις δημοσιότητας.

11.2. Προμήθεια συστημάτων για την ανάπτυξη ευφυών εφαρμογών και συστημάτων έξυπνων πόλεων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Το συγκεκριμένο έργο εντάσσεται στο σχέδιο δράσης του στρατηγικού πλάνου Έξυπνης Πόλης του Δήμου και κάποια από τα υποέργα συνδέονται με δράσεις βιώσιμης κινητικότητας. Αυτά είναι:

- Υποέργο 1: Προμήθεια ειδικών πληροφοριακών συστημάτων για την παρακολούθηση μετρήσεων με χρήση αισθητήρων
    - Σύστημα έξυπνης διαχείρισης απορριμμάτων του Δήμου (με έξυπνη διαχείριση δημοτικού στόλου οχημάτων)
    - Σύστημα έξυπνης στάθμευσης
    - Σύστημα αποτρεπτικής στάθμευσης (για ΑμεΑ)
- Υποέργο 7: Προμήθεια ειδικών πληροφοριακών συστημάτων για κινητικότητα
    - Σύστημα έξυπνης σηματοδότησης
    - Σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών
    - Σύστημα διαχείρισης σημείων για ΑμεΑ
    - Σύστημα καταμέτρησης οχημάτων και αξιολόγησης ροών κυκλοφορίας
    - Έξυπνα παγκάκια urban σε κεντρικά σημεία του Δήμου
    - Έξυπνα ηλιακά δέντρα σε κεντρικές πλατείες του Δήμου

12. Αποτίμηση αποτελεσμάτων υφιστάμενης κατάστασης -Ανάλυση πλεονεκτημάτων, προβλημάτων και προοπτικών (SWOT)

12.1. Γενικά Συμπεράσματα

Στο παρόν παραδοτέο έχει αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση του συγκοινωνιακού δικτύου σε μεγάλο βαθμό λεπτομέρειας για μια σειρά πεδίων κινητικότητας.

Η πληθυσμιακή αύξηση του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου κατά τις τελευταίες δεκαετίες έχει ως αποτέλεσμα την εμφάνιση περισσότερων επιβατικών αυτοκινήτων στην περιοχή, με όλες τις συνέπειες που συνεπάγεται η αυξημένη χρήση ΙΧ. Παρόλα αυτά ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, τουλάχιστον σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, καθώς κατά τη διεξαγωγή του παραδοτέου δεν υπήρχαν νεότερα στοιχεία σε επίπεδο Δήμου, βρίσκεται στα 355 οχήματα / 1000 κατοίκους, τιμή αρκετά μικρότερη από τα 499 οχήματα / 1000 κατοίκους που αντιστοιχούν στο δείκτη ιδιοκτησίας για την Ελλάδα. Επιπλέον, το 25% του πληθυσμού του Δήμου δεν διαθέτει ΙΧ για την μετακίνησή του.

Στον Δήμο έχει πραγματοποιηθεί σειρά μελετών αναπλάσεων, κυρίως κεντρικών, οδικών αξόνων του Δήμου, οι οποίες προβλέπουν διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε η υποδομή για πεζή μετακίνηση να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες προδιαγραφές, και απομάκρυνση της στάθμευσης στο μεγαλύτερο τμήμα τους. Σε λίγα σημεία προβλέπονται θέσεις στάθμευσης και θέσεις ΑμεΑ. Στις μελέτες περιλαμβάνεται ανασχεδιασμός κόμβων αλλά και η δημιουργία κυκλικών κόμβων κατά μήκος της οδού 25ης Μαρτίου και στη συμβολή των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Καραολή & Δημητρίου. Επιπλέον προβλέπεται δημιουργία αμφίδρομου αποκλειστικού ποδηλατόδρομου στην οδό Μουσών από το ύψος της οδού Ζακύνθου μέχρι το ύψος Φ. Φλώρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου. Οι μελέτες, στο σύνολό τους, χαρακτηρίζονται από παρεμβάσεις που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα.

Σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο, από τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικού χαρακτήρα, οι οποίοι συνδέουν την περιοχή μελέτης με τους όμορους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, αλλά και την ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας. Πιο αναλυτικά, η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης θεωρείται ελεύθερη/ταχεία λεωφόρος, ενώ οι οδοί Μοναστηρίου και Δενδροποτάμου αντιμετωπίζονται ως κύριες αρτηρίες που διατρέχουν διαμπερώς την περιοχή μελέτης. Λόγω πιο χαμηλών γεωμετρικών χαρακτηριστικών και μικρότερων συγκριτικά κυκλοφοριακών φόρτων, οι οδοί Καραολή και Δημητρίου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ανδρέα Παπανδρέου, Μαιάνδρου, Φιλίππου Φλώρου και Ντόρτογλου θεωρούνται δευτερεύουσες αρτηρίες. Τέλος, αναφορικά με τις συλλεκτήριες οδούς που ολοκληρώνουν το βασικό οδικό δίκτυο, στην κατηγορία αυτή εντάσσεται μια πληθώρα οδών, συμπεριλαμβανομένων των οδών Αριστοτέλους, Επτανήσου, Μακεδονίας, Κοσμά Αιτωλού, Ολυμπιάδος, Εθνικής Αντίστασης, Μακεδονομάχων, Στρατηγού Παπάγου, Κατσαντώνη, Κωνσταντίνου Καραμανλή, 25ης Μαρτίου, Αντώνη Τρίτση, κ.ά.

Στην περιοχή πραγματοποιήθηκαν, σε 17 σημεία, αυτόματες 24ωρες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου διάρκειας δύο (2) ημερών. Οι μετρήσεις αυτές είχαν σκοπό την αποτύπωση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών (φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας, αιχμές σε ωριαία και ημερήσια βάση) στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Ο μέγιστος φόρτος 24ώρου στους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες του Δήμου (εκτός περιφερειακής οδού) αγγίζει τα 11.500 ΜΕΑ ανά λωρίδα. Η μεγαλύτερη κυκλοφορία παρατηρείται στους άξονες που αποτελούν τα σημεία εισόδου – εξόδου στον Δήμο και ξεκινούν/καταλήγουν στην Περιφερειακή οδό ή άλλες οδούς υπερτοπικής σημασίας (π.χ. Δενδροποτάμου):

- Μαιάνδρου.

- Καραολή & Δημητρίου.
- Μεγ. Αλεξάνδρου.
- Αριστοτέλους.
- Ιθάκης.
- Προέκταση Στρ. Μακρυγιάννη.

Ως προς τη διακύμανση του φόρτου κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του 24ωρου, η αιχμή κατά την πρωινή περίοδο εντοπίζεται το διάστημα 07:00-09:00, κατά την μεσημεριανή περίοδο 13:00-16:00 και την απογευματινή/βραδινή 18:00-20:00. Αναφορικά με τη σύνθεση κυκλοφορίας, περίπου το 89% των οχημάτων που διέρχονται από τις εξεταζόμενες διατομές είναι Ι.Χ. και ακολουθούν τα δίκυκλα με περίπου 10%. Τέλος, τα βαρέα οχήματα αποτελούν μόλις το 1% των οχημάτων.

Προκειμένου να καταγραφούν ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία του τρόπου μετακίνησης των χρηστών του οδικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, πραγματοποιήθηκαν έρευνες Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό σε δέκα (10) επιλεγμένους σταθμούς έρευνας διπλής κατεύθυνσης στα όρια του Δήμου. Σε κάθε σταθμό εργάστηκαν δύο (2) έως τέσσερις (4) συνεντευκτές που κατέγραφαν σε ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με τη χρήση tablet που τους χορηγήθηκε τις απαντήσεις των οδηγών. Τα σημεία έρευνας ήταν είτε σηματοδοτούμενοι κόμβοι, είτε σημεία παρά τη οδό που πραγματοποιήθηκαν με τη συνδρομή της τροχαίας, κατά τα χρονικά διαστήματα 07:00 – 10:00 το πρωί και 13:00 – 16:00 το μεσημέρι. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 5.235 συνεντεύξεις σε διερχόμενα οχήματα.

Η περιοχή του Δήμου χωρίστηκε σε πλήθος κυκλοφοριακών ζωνών (εσωτερικών και εξωτερικών). Το 71% των ερωτηματολογίων αφορά σε μετακινήσεις από εξωτερική ζώνη προς τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και αντίστροφα, το 17% αφορά σε διαμπερείς μετακινήσεις ενώ το 12% αφορά σε μετακινήσεις εντός του Δήμου δηλαδή από εσωτερική σε εσωτερική ζώνη. Η μέση πληρότητα των οχημάτων ανέρχεται στο 1,28. Επιπλέον, εξετάστηκαν ο σκοπός και η συχνότητα μετακίνησης των ερωτωμένων. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το 70% των ερωτηθέντων μετακινείται για επαγγελματικούς λόγους, το 18% για ατομικές υποθέσεις, το 5% με σκοπό την εκπαίδευση το 6% για αγορές ή αναψυχή ενώ το 2% για άλλο σκοπό.

Στην περιοχή του Δήμου, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε 20 κρίσιμους οδικούς κόμβους, με τη μέθοδο του παρατηρητή, για συνολικά έξι (6) ώρες, ήτοι πρωινή περίοδος 07:30-09:30, μεσημεριανή περίοδος 13:30-15:30 και απογευματινή περίοδος 18:00-20:00.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου στο πλαίσιο της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης και συλλέχθηκαν 299 απαντήσεις. Οι ερωτώμενοι απάντησαν σε θέματα αξιολόγησης της οδικής υποδομής, της υποδομής πεζή, μέσων μαζικής μεταφοράς, ποδηλάτου και σχολικών εγκαταστάσεων. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αναφέρουν τις περιοχές όπου εντοπίζονται τα κυριότερα προβλήματα που αφορούν στα παραπάνω πεδία κινητικότητας.

Επίσης, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίων προέλευσης – προορισμού σε νοικοκυριά με απώτερο σκοπό να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων. Αρχικά, συλλέχθηκε μία πληθώρα δημογραφικών δεδομένων και κατόπιν, αντλήθηκαν πληροφορίες για την

ποσότητα και την ποιότητα των μετακινήσεων των κατοίκων. Συνολικά συλλέχθησαν 1.554 ερωτηματολόγια που αντιστοιχούν σε 5.122 μετακινήσεις.

Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ πραγματοποιήθηκε έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης σε οκτώ υποπεριοχές και κατά μήκος έξι συγκεκριμένων διαδρομών. Αναφορικά με την αποτίμηση της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης, ο λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης υπερβαίνει κατά πολύ τη μονάδα και παρατηρείται πληθώρα παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Η παράνομη ζήτηση είναι σχεδόν τρείς φορές μεγαλύτερη από τη νόμιμη. Στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, το ποσοστό παράνομης στάθμευσης οφείλεται στην υφιστάμενη περιορισμένη γεωμετρία της οδού, ενώ σημαντικό μερίδιο ακόμη καταγράφει η παράνομη στάθμευση εμπρός από χώρους στάθμευσης εκτός οδού (κυρίως pilotis). Αναφορικά με την αποτίμηση της νυχτερινής ζήτησης/συσσώρευσης, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τις μεταμεσονύκτιες ώρες ώστε να εκτιμηθεί η συγκέντρωση μόνιμων κατοίκων που σταθμεύουν στην περιοχή, η κατάσταση είναι βελτιωμένη συγκριτικά με την ημέρα, αν και πάλι σε όλες σχεδόν τις υποπεριοχές το ισοζύγιο στάθμευσης είναι αρνητικό. Από την έρευνα εναλλαγής της στάθμευσης, προκύπτει ότι ο δείκτης εναλλαγής είναι πολύ χαμηλός, τόσο εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι νόμιμες σταθμεύσεις όσο και εάν εξεταστούν και οι παράνομες. Συγκεκριμένα, αποδεικνύεται ότι κάθε νόμιμη θέση στις διαδρομές που εξετάστηκαν εξυπηρετεί 0,17-0,24 οχήματα/ώρα, ενώ εάν εξεταστούν και οι παράνομες σταθμεύσεις οι τιμές είναι ακόμη χαμηλότερες, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματά τους σε παράνομες θέσεις για περιόδους αντίστοιχες ή και μεγαλύτερης της μέσης διάρκειας στάθμευσης στις νόμιμες θέσεις.

Σε ότι αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς, στο Δήμο εμφανίζονται δύο τερματικοί σταθμοί, ο Τ.Σ., στη συμβολή των οδών Νυμφαίου με την παράλληλο της Αντ. Τρίτση, που αποτελεί την αφετηρία των λεωφορειακών γραμμών 21, 32 και 43, και ο Τ.Σ. Μενεμένης – Κορδελιού, στη συμβολή των οδών Κοσμά Αιτωλού και Μαβίλη, που αποτελεί την αφετηρία των λεωφορειακών γραμμών 18 και 42. Υπάρχουν και αρκετές γραμμές (συνήθως λειτουργούν από τα ΚΤΕΛ), οι οποίες εξυπηρετούν οικισμούς στα περίχωρα, και ως εκ τούτου η αφετηρία αυτών των γραμμών βρίσκεται εντός των οικισμών και εκτός της περιοχής μελέτης. Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου είναι 14 και με τις υπογραμμές συνολικά 26 (π.χ. 54, 54 Α). Συμπερασματικά, υπάρχουν συνδέσεις με σημαντικά νοσοκομεία της Θεσσαλονίκης, με τα Πανεπιστήμια, με το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και με τα ΚΤΕΛ Μακεδονία. Η γραμμή 18 αποτελεί την μοναδική διαδημοτική γραμμή που συνδέει τρεις Δήμους (Νεάπολης – Συκεών, Παύλου Μελά, Κορδελιού-Ευόσμου). Στον Δήμο η κάλυψη σε ότι αφορά την ακτίνα βαδισιμότητας από στάσεις είναι ικανοποιητική. Επιπλέον, υπάρχει μελέτη αναβάθμισης 47 στάσεων. Δεν δόθηκαν στοιχεία από τον πάροχο που να αφορούν τις συχνότητες μετακίνησης των γραμμών. Αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική, οι επιβάτες δύναται να χρησιμοποιήσουν εισιτήρια (κανονικά και μειωμένα) ή κάρτες απεριορίστων διαδρομών για την οικονομικότερη μετακίνησή τους.

Για την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου πεζής μετακίνησης στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκε «έλεγχος βαδισιμότητας» (walkability audit) σε επιλεγμένες διαδρομές χωρικά κατανεμημένες στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Εξετάζοντας το μικτό πλάτος πεζοδρομίου προκύπτει ότι η υποδομή είναι χωρισμένη σχεδόν ισόποσα σε 3 κατηγορίες. Περίπου το 1/3 της υποδομής αποτελείται από πλάτος μικρότερο του 1.5 μέτρου, κάτι λιγότερο από το 1/3 της υποδομής έχει πεζοδρόμια με μικτό πλάτος μεταξύ του 1.5 μ. και των 2.05 μ. και ένα ποσοστό λίγο μεγαλύτερο από το 1/3 αποτελείται από πεζοδρόμια μεγαλύτερα των 2.05 μ. Στη συντριπτική πλειοψηφία της περιοχής μελέτης δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ ή και αν υπάρχουν, οι αποκλίσεις από τις προδιαγραφές είναι μεγάλες. Στους κύριους οδικούς άξονες η κατάσταση σε ότι αφορά την ύπαρξη ραμπών ΑμεΑ είναι πολύ

καλύτερη, καθώς υπάρχουν σε πολλά σημεία. Με βάση τις πραγματοποιηθείσες αυτοψίες μόνο το 3% της υποδομής πεζοδρομίων εμφανίζει οδηγό τυφλών και αυτό καταγράφεται στην οδό Αριστοτέλους και στην οδό Αντ. Τρίτση. Στο 51% της περιοχής μετρήσεων η κατάσταση των πεζοδρομίων εμφανίζεται καλή. Ένα 20% εμφανίζει μέτρια υποδομή πεζοδρομίων, ενώ σε περίπου 1/3 της υποδομής η κατάσταση είναι κακή. Ακόμα, πραγματοποιήθηκαν και μετρήσεις φόρτου πεζών σε επιλεγμένες διατομές.

Υποδομή ποδηλάτου εντός προδιαγραφών υπάρχει στην οδό Αντώνη Τρίτση και έχει μήκος περίπου 1250 μέτρα, ενώ οι υποδομές επί της οδού Μουσσών, Ευφροσύνης και Λευκής δεν τηρούν κάποιες από τις προδιαγραφές. Ιδιαίτερα στις δύο τελευταίες οδούς, οι υποδομές έχουν καταστρατηγηθεί λόγω στάθμευσης ΙΧ στις συγκεκριμένες περιοχές.

Με βάση τα στοιχεία των ατυχημάτων για τα έτη 2019 έως 2021, επικίνδυνοι οδικοί άξονες είναι οι οδοί Μαρτίου, Καραολή & Δημητρίου, και Μαιάνδρου. Τα περισσότερα ατυχήματα εμφανίζονται στις συμβολές των οδών 25ης Μαρτίου – Ολυμπιάδος, 25ης Μαρτίου – Στρ. Παπάγου, 25ης Μαρτίου – Μαιάνδρου, 28ης Οκτωβρίου – Καραολή και Δημητρίου, Καραολή και Δημητρίου - Επτανήσου, Επτανήσου – Μοναστηρίου, και Πολυτεχνείου – Φιλ. Φλώρου. Στο διάστημα των τριών ετών των διαθέσιμων δεδομένων ατυχημάτων έχουν παρατηρηθεί δεκαέξι (16) θανατηφόρα ατυχήματα, καθώς και τρία (3) ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό. Τα υπόλοιπα ατυχήματα αφορούν περιπτώσεις με ελαφρύ τραυματισμό. Η σοβαρότητα των ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου είναι υψηλή. Τα θανατηφόρα ατυχήματα αποτελούν μια μάστιγα για την τοπική κοινωνία και οι επιπτώσεις τους είναι έντονες σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο. Τα θανατηφόρα ατυχήματα δεν παρουσιάζουν υψηλή συχνότητα πλησίον κάποιας συγκεκριμένη θέσης, ενώ αντιθέτως κατανέμονται σε σημαντικό κομμάτι του δικτύου. Συνεπώς, δεν παρουσιάζεται κάποιο σημαντικό έλλειμμα/ζήτημα στην οδική υποδομή, το οποίο να ευθύνεται για την δημιουργία σοβαρών ατυχημάτων. Η οδηγική παιδεία των χρηστών ενδέχεται να συμβάλει στην πρόκληση αυτών των ατυχημάτων.

Στους τομείς της ηλεκτροκίνησης, ο Δήμος έχει εκπονήσει μελέτη για την προμήθεια ηλεκτρικών οχημάτων, van, και λεωφορείων. Επιπλέον, έχει εκπονηθεί Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων. Με βάση το σχέδιο προέκυψε η ανάγκη για χωροθέτηση 103 σημείων εξυπηρέτησης (διεπαφών) φόρτισης. Τα σημεία αυτά χωροθετούνται σε 70 γεωγραφικές θέσεις (103 διεπαφές) σε συνοδευόμενα από κατάλληλες θέσεις στάθμευσης και με καλή διασπορά για να εξυπηρετούνται όλες οι περιοχές του Δήμου. Ο Δήμος έχει υποβάλλει αίτημα χρηματοδότησης για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Τέλος, στο σχέδιο δράσης του στρατηγικού πλάνου Έξυπνης Πόλης υπάρχουν υποέργα που συνδέονται με δράσεις βιώσιμης κινητικότητας όπως σύστημα έξυπνης στάθμευσης, σύστημα αποτρεπτικής στάθμευσης (για ΑμεΑ), σύστημα έξυπνης σηματοδότησης, σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών κλπ.

12.2. Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με το οποίο οργανώνονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης σε δυνατά (Strengths) και αδύναμα (Weaknesses) σημεία, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που προκύπτουν από την ανάλυση πλαισίου και τις έρευνες απόψεων/στάσεων σε φορείς και κατοίκους. Για τις ανάγκες του παρόντος έργου εφαρμόζεται μια παραλλαγή της μεθόδου και ως εκ τούτου τα αποτελέσματα χωρίζονται, με βάση την τεχνική προσφορά, σε πλεονεκτήματα, προβλήματα και προοπτικές στις κάτωθι κατηγορίες:

- Εξυπηρέτηση ΑμεΑ/ΑΜΚ
- Οδική ασφάλεια
- Καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο
- Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ
- Εξυπηρέτηση από το δίκτυο πεζών
- Εξυπηρέτηση από το δίκτυο ποδηλάτων
- Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον
- Επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον και στα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Πίνακας 12.28: Ανάλυση SWOT

ΑμεΑ, ΑΜΚ		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ύπαρξη υποδομών ΑμεΑ (ράμπες, οδηγός τυφλών) σε κάποια πεζοδρόμια • Στα οδικά τμήματα που υπάρχουν πεζοδρόμια, η κατάσταση συνήθως είναι καλή (στο 70%) • Οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας προσβάσιμα σε ΑμεΑ	• Ως επί το πλείστον, ανυπαρξία ραμπών ΑμεΑ ή με σημαντικές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές • Απουσία όδευσης τυφλών στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου • Ασυνέχειες στο δίκτυο πεζών • Έλλειψη σεβασμού προς ΑμεΑ, ΑΜΚ • Ύπαρξη φυτεύσεων / εμποδίων πολλές φορές εμποδίζει το ελεύθερο πλάτος κίνησης πεζών	• Περαιτέρω ευαισθητοποίηση και προώθηση μέσω ΣΒΑΚ • Προγραμματισμένες αναπλάσεις στο σύνολο του Δήμου που προβλέπουν υποδομές ΑμεΑ • Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων υπέρ όλων των ομάδων πεζών • Σχέδιο αστικής προσβασιμότητας (ΣΑΠ) • Μεγάλη προώθηση του θέματος σε Ευρώπη και πλέον Ελλάδα
Οδική ασφάλεια		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ήπιες κλίσεις στο σύνολο του Δήμου • Βαρέα οχήματα σε μικρό ποσοστό στο σύνολο του οδικού δικτύου (περίπου 1-2%)	• Λίγες διαβάσεις στο σύνολο του Δήμου • Υποδομή μετακίνησης πεζή πολλές φορές εκτός προδιαγραφών με αποτέλεσμα πεζοί να μετακινούνται επί του οδοστρώματος • Κακή ρυμοτομία σε σημεία – περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και έλλειψη πεζοδρομίων • Χαμηλός βαθμός οδηγικής παιδείας – υψηλές ταχύτητες Ι.Χ. • Ύπαρξη μεγάλου αριθμού ατυχημάτων / μεγάλη διασπορά στο δίκτυο • Μεγάλο ποσοστό δικύκλων (μηχανών) • Μη λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών σε ορισμένες διασταυρώσεις • Παράνομο παρκάρισμα επί των πεζοδρομίων	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ • Εντοπισμός επικίνδυνων σημείων και εξυγίανση αυτών • Δυνατότητα σύγχρονων παρεμβάσεων χωρίς αυξημένο κόστος • Προγραμματισμένες αναπλάσεις κόμβων και πεζοδρομίων που θα βελτιώσουν την οδική ασφάλεια στο σύνολο • Δυνατότητα χρηματοδότησης από εθνικά και ευρωπαϊκά κονδύλια • Ενισχυμένη προστασία γύρω από σχολεία • Επαναλαμβανόμενες ημερίδες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης • Διερεύνηση μονοδρομήσεων προς βελτίωση οδικής ασφάλειας
Καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο		

Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
	• Εξάρτηση τοπικής κοινωνίας από Ι.Χ. / Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. • Λίγοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού • Πλήθος ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο • Μη στροφή του κοινού προς ΜΜΜ • Μικρός δείκτης εναλλαγής στάθμευσης • Παράνομη στάθμευση • Έλλειψη αστυνόμευσης	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ και βέλτιστη προσέγγιση των θεμάτων μέσω κυκλοφοριακού μοντέλου • Προώθηση ΜΜΜ • Εξυγίανση επικίνδυνων σημείων • Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών • Στροφή σε ήπια μετακίνηση για μικρές μετακινήσεις • Στροφή σε ΜΜΜ
Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ύπαρξη ισχυρού δικτύου αστικής συγκοινωνίας • Ικανοποιητική χωρική κάλυψη εντός του Δήμου γραμμών και στάσεων • Σύνδεση με οικισμούς εκτός Δήμου • Διασυνδεσιμότητα με άλλες λεωφορειακές γραμμές • Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής • Λεωφορεία προσβάσιμα σε ΑμεΑ	• Παλαιός στόλος οχημάτων • Μικρή πραγματική συχνότητα δρομολογίων • Ύπαρξη σταθμευμένων Ι.Χ. μπροστά από στάσεις • Συμφόρηση κόσμου εντός λεωφορείων • Έλλειψη κουλτούρας μετακινήσεων με ΜΜΜ	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ • Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων • Αύξηση στόλου • Αύξηση συχνοτήτων • Εισαγωγή ηλεκτροκίνησης – καθαρότερες μετακινήσεις – λιγότερη ηχορύπανση • Αναβάθμιση εξοπλισμού και προσβασιμότητας στάσεων
Εξυπηρέτηση από το δίκτυο πεζών		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Σχετικά ικανοποιητική επιφάνεια πεζοδρομίων • Ύπαρξη πλακοστρωμένων οδών ήπιας κυκλοφορίας που διευκολύνουν την κίνηση πεζών	• Πλήθος ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών • Ανύπαρκτα πεζοδρόμια σε συγκεκριμένα σημεία • Κατάληψη πεζοδρομίων από τραπεζοκαθίσματα • Υποδομή ΑμεΑ μη ικανοποιητική • Έλλειψη διαβάσεων • Ασυνέχεια δικτύου • Παράνομο παρκάρισμα επί των πεζοδρομίων • Έλλειψη σεβασμού πεζών	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ • Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων • Προγραμματισμένες αναπλάσεις στο σύνολο του Δήμου που προβλέπουν υποδομές ΑμεΑ • Δυνατότητα Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)
Εξυπηρέτηση από το δίκτυο ποδηλάτων		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ύπαρξη αποκλειστικής υποδομής επί της Αντώνης Τρίτση • Διαδρομή για ποδηλατική αναψυχή • Σε αρκετές ΠΕ το έδαφος είναι σχετικά επίπεδο χωρίς υψηλές κλίσεις που ευνοεί τη χρήση ποδηλάτου • Φιλικό προς το περιβάλλον μέσο • Ενεργή μετακίνηση που συνεπάγεται βελτιωμένη	• Η αποκλειστική υποδομή έχει ελάχιστα λειτουργικό χαρακτήρα • Μη ύπαρξη ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων • Οδοί στο σύνολο του Δήμου με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους. • Δυσκολία στην δημιουργία αποκλειστικής υποδομής λόγω περιορισμένου οδικού πλάτους • Συντήρηση ποδηλατικού	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ • Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου (αποκλειστικής η μεικτής υποδομής) με βάση τις προδιαγραφές • Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων • Χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων και για περιοχές με εντονότερες κλίσεις • Προώθηση ενεργού τρόπου ζωής – αλλαγή κουλτούρας μετακίνησης

ανθρώπινη υγεία • Ύπαρξη ποδηλατικού πάρκου • Υψηλό ποσοστό κατοχής ποδηλάτου	πάρκου • Ασυνείδητη οδήγηση οδηγών Ι.Χ. και ποδηλατιστών (παραβιάσεις ΚΟΚ) • Έλλειψη ποδηλατικής κουλτούρας	• Περαιτέρω προώθηση του ποδηλατικού πάρκου – βελτίωση υποδομής
Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ύπαρξη χώρων πρασίνου • Ύπαρξη φυτεύσεων επί των πεζοδρομίων • Ελεύθερες εκτάσεις παράπλευρα της περιφερειακής οδού • Περιοχή «Προστασίας και οικοανάπτυξης»	• Αυξημένη ηχορύπανση • Αυξημένη περιβαλλοντική ρύπανση • Εξάρτηση τοπικής κοινωνίας από Ι.Χ. • Συνολικά περιορισμένοι χώροι για δημιουργία χώρων πρασίνου – πάρκου νότια της περιφερειακής οδού • Γειτονική περιοχή Βιομηχανικού Συγκροτήματος Διαβατών	• Εκπόνηση ΣΒΑΚ • Ηλεκτροκίνηση • Αλλαγή κουλτούρας σε ηπιότερα μέσα μετακίνησης • Νέες τεχνολογίες • Εκμετάλλευση / αξιοποίηση χώρων πρώην στρατοπέδων • Προγραμματισμένη ανάπλαση πάρκου
Επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά		
Πλεονεκτήματα	**Προβλήματα**	**Προοπτικές**
• Ύπαρξη χώρων πρασίνου • Διάφορες υπηρεσίες, κοινωνικές δομές και χώροι πολιτισμού • Ανενεργά βιομηχανικά κελύφη • Περιοχή «Προστασίας και οικοανάπτυξης»	• Μείωση του ελεύθερου πλάτους όδευσης πεζών • Ηχορύπανση • Δυσκολία μετακίνησης ΑμεΑ, ΑΜΚ • Λίγοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού • Κακή ρυμοτομία • Σιδηροδρομική γραμμή διαλογής με μεγάλο πλάτος που διασπά τον αστικό ιστό • Υψηλή πυκνότητα κατοικίας • Έλλειψη αστυνόμευσης • Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. • Ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη	• Προγραμματισμένες αναπλάσεις κόμβων, πεζοδρομίων, πάρκων • Εκμετάλλευση / αξιοποίηση χώρων πρώην στρατοπέδων • Εξασφάλιση απαραίτητου πλάτους πεζοδρομίων • Κατασκευαστικές επεμβάσεις προς όφελος ΑμεΑ, ΑΜΚ • Εκμετάλλευση κενών κελυφών βιομηχανιών

13. Αποτελέσματα 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης

13.1. Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 1η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έλαβε χώρα στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Ισόγειο Δημαρχιακού Μεγάρου, Π. Μελά 24, Εύοσμος), την Τρίτη 12 Ιουλίου 2022 και ώρα 11.00π.μ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, ήτοι εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Στην εκδήλωση πέραν της διατμηματικής και διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία συστάθηκε από υπηρεσιακούς παράγοντες, αλλά και αιρετούς στο πλαίσιο εκπόνησης του εν λόγω έργου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, Ν. 4784/2021 προσκλήθηκαν επίσης οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων που θα δημιουργηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (άρθρο 6, Ν. 4784/2021), εκπρόσωποι συλλόγων, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (Παράρτημα Ι) στάλθηκαν εγκαίρως προς τους αποδέκτες έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προετοιμάσουν σκέψεις και προτάσεις σχετικά με το αντικείμενο της εκδήλωσης. Παράλληλα σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων πολιτών και απόψεων η ανακοίνωση για την εκδήλωση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (Παράρτημα ΙΙ). Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε η αφίσα της εκδήλωσης καθώς και ειδικό ενημερωτικό έντυπο, το οποίο πέραν της ανάρτησής του στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ διανεμήθηκε στους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση (Παράρτημα ΙΙ).

Σημειώνεται ότι οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων είχαν ενημερωθεί εκ των προτέρων σχετικά με τη δημιουργία του εν λόγω Δικτύου, το σκοπό και το ρόλο του, καθώς και την επικείμενη 1η Δημόσια Διαβούλευση. Στο πλαίσιο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν. 4784/21 αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου «*Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου*», ενώ στάλθηκε και έγγραφη πρόσκληση. Στόχος η ενημέρωση τους σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ από τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων. Τόσο η δημόσια όσο και η έγγραφη πρόσκληση συνοδευόταν από ένα εργαλείο τοποθέτησης φορέων, το οποίο σαν σκοπό είχε τόσο τη συμμετοχή στο Δίκτυο μέσω του ορισμού εκπροσώπου και την υποστήριξη της τοποθέτησής τους όσο και μια πρώιμη καταγραφή των απόψεών τους σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας που εντοπίζονται στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου, καθώς το προς υπογραφή Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού (Παράρτημα ΙΙΙ).

Αναφορικά με τη διαμόρφωση του Δικτύου Φορέων είχε προηγηθεί από την ομάδα μελέτης η χαρτογράφηση των φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης τόσο σε εθνικό όσο και περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και καταρτίστηκε σχετική λίστα, η οποία κοινοποιήθηκε προς την Αναθέτουσα αρχή. Έτσι, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στο Δίκτυο Φορέων, εκπρόσωποι φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο (θεσμικοί και μη) με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας.

Από αυτούς κάποιοι έχουν θεσμικό ρόλο στον σχεδιασμό των μεταφορών και άπτονται ζητημάτων που αφορούν τους τέσσερις (4) υφιστάμενους διαφορετικούς τρόπους αστικής μετακίνησης (Ι.Χ. αυτοκίνητο, πεζή, ποδήλατο, λεωφορείο). Η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης μέσω της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ) θα κληθεί να εγκρίνει σε μεταγενέστερο χρόνο τα σχετικά μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας μέσω σχετικών κανονιστικών αποφάσεων κατ' εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας μέσω της Κεντρικής Δ/νσης Τεχνικών Έργων και της Δ/νσης Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (ΠΕ) Θεσσαλονίκης ασκεί μια σειρά αρμοδιοτήτων σε ζητήματα σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση τεχνικών έργων στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο, ενώ στις αρμοδιότητες της έγκειται η ανάπτυξη της χωροταξικής κατανομής των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της περιφέρειας. Ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) είναι Ανώνυμη Εταιρεία με κοινωφελή σκοπό που σαν σκοπό έχει την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων 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. Η Αττικό Μετρό Α.Ε. είναι ο αρμόδιος φορέας για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) είναι ο πάροχος που εκτελεί το έργο των αστικών συγκοινωνιών στο ΠΣΘ. Η Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης Α.Ε. είναι μια συνεργατική προσπάθεια με στόχο την προώθηση και ανάπτυξη δράσεων στον τομέα της βιώσιμης ανάπτυξης (π.χ. ανάπτυξη μητροπολιτικού δίκτυο ποδηλατοδρόμων).

Στους παραπάνω προστίθενται, η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης και οι Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης, οι οποίες δεν έχουν μεν θεσμικό ρόλο στο σχεδιασμό των μεταφορών οι ρόλοι τους όμως θεωρούνται κρίσιμοι της μεν πρώτης σε θέματα ρύθμισης κυκλοφορίας, αποτροπής οδικών ατυχημάτων, περιορισμό παράνομης στάθμευσης κλπ. και των δε δεύτερων σε θέματα ασφαλής μετακίνησης από/προς τις σχολικές μονάδες.

Ακόμη στους εμπλεκόμενους φορείς συμπεριλαμβάνονται και μη θεσμικοί φορείς, όπως επαγγελματικά σωματεία που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και την ευρύτερη περιοχή, ήτοι τα σωματεία ταξί και φορτοταξί, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης καθώς και οι Εμπορικοί Σύλλογοι Ελευθερίου Κορδελιού και Ευόσμου-Κορδελιού. Πρόκειται για σωματεία, τα μέλη των οποίων επηρεάζονται άμεσα από τα οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται στον τομέα της κινητικότητας και ως εκ τούτου η καταγραφή των απόψεών τους κρίνεται ιδιαιτέρως εποικοδομητική.

Ακόμη στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκε να συμμετάσχει το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας ως εκπρόσωπος του τεχνικού κόσμου της χώρας καθώς και ο Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών – Παράρτημα Μακεδονίας-Θράκης, καθώς μία από τις βασικές στοχεύσεις ενός ΣΒΑΚ οφείλει να αποτελεί η εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους με ιδιαίτερη μνεία στις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες.

Επιπλέον, στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκαν να συμμετάσχουν εκπρόσωποι επιστημονικών φορέων, ήτοι το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών) και το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων – ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ καθόσον θεωρήθηκε ότι με την πολύχρονη ερευνητική τους εμπειρία στον σχεδιασμό των μεταφορών δύναται να συμβάλουν σε θέματα που άπτονται του ΣΒΑΚ.

Εν συνεχεία, ενστερνιζόμενοι την ανθρωποκεντρική προσέγγιση στο σχεδιασμό, σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων κατοίκων και απόψεων, στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκαν να συμμετάσχουν εκπρόσωποι Αθλητικών και Πολιτιστικών Συλλόγων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, Ενώσεις Πολιτών κ.λπ., καθώς τα όποια μέτρα προταθούν εν τέλει από το παρόν έργο θα επηρεάσουν άμεσα την καθημερινότητά τους.

Τέλος, στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκαν να συμμετάσχουν και οι όμοροι Δήμοι Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Ωραιοκάστρου και Δέλτα κατά τα το οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν.4784/21.

Σημειώνεται ότι η συμμετοχή των φορέων στο Δίκτυο ήτο ιδιαιτέρως ικανοποιητική καθόσον έως την ημέρα πραγματοποίησης της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης, στο Δίκτυο Φορέων του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου αποδέχτηκαν να συμμετέχουν δεκατρείς (13) φορείς στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τόσο υπερτοπικοί φορείς (Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης, ΟΣΕΘ, ΟΑΣΘ κ.λπ.) όσο και τοπικοί (Εμπορικός Σύλλογος Ελευθερίου Κορδελιού, Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Ελευθερίου Κορδελιού κ.λπ.). Επιπλέον, ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι το γεγονός της συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων των όμορων Δήμων δεδομένου ότι ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου είναι κομμάτι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης απαιτείται η συνεργασία των όμορων Δήμων για να επιτευχθεί η συνέχεια στο σχεδιασμό (π.χ. ολοκληρωμένα δίκτυα ποδηλατοδρόμων).

13.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξε» ο Δήμαρχος κ. Κλεάνθης Μανδαλιανός, ο οποίος αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση επεσήμανε τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Έτσι επεσήμανε μεταξύ άλλων ότι ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει συγκριτικά με άλλους Δήμους τεράστιους ρυθμούς ανάπτυξης, ενώ είναι σήμερα ο 2ος μεγαλύτερος πληθυσμιακά Δήμος του ΠΣΘ. Παράλληλα, η γειτνίαση με βιομηχανική ζώνη δημιουργεί περιβαλλοντικά προβλήματα, στα οποία έρχονται να προστεθούν η αυθαίρετη δόμηση και η έλλειψη ενιαίου πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Επιπλέον, σημείωσε ότι ο Δήμος ελλείψει μακροπρόθεσμου σχεδιασμού ήταν ανέτοιμος να αντιμετωπίσει την ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση της τελευταίας εικοσαετίας στην περιοχή που συνοδεύτηκε από ραγδαία οικιστική ανάπτυξη. Στη συνέχεια αναφέρθηκε στο τι είναι το ΣΒΑΚ και σε τι αυτό προσβλέπει, ήτοι ένα στρατηγικό σχέδιο για την κινητικότητα που φιλοδοξεί να στρέψει τους πολίτες σε περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μετακίνησης. Τέλος, υπογράμμισε την αξία της συμμετοχής στις διαβουλευτικές διαδικασίες που θα λάβουν χώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και κάλεσε πολίτες και φορείς να καταθέσουν ιδέες και προτάσεις.

Στη συνέχεια η κα. Σοφία Ραπτοπούλου, συντονίστρια της Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και Ειδική Συνεργάτης του Δημάρχου σε θέματα επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία είχε την ευθύνη του συντονισμού της εκδήλωσης αφού έκανε μια σύντομη αναφορά στο σκοπό της εκδήλωσης, ήτοι η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών αναφορικά με τα προβλήματα κινητικότητας, υπογράμμισε τη μεγάλη έως τώρα συμμετοχή των φορέων στο υπό διαμόρφωση Δίκτυο Φορέων.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν εκπρόσωποι όμορων Δήμων, του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, της Διεύθυνσης Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης, της Αναπτυξιακής ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, του Σωματείου Ιδιοκτητών ΤΑΞΙ, του Εμπορικού

Συλλόγου Ελευθερίου Κορδελιού, Αντιδήμαρχοι, εκπρόσωποι της παράταξης "Συμμαχία Πολιτών", υπηρεσιακά στελέχη του Δήμου και πολίτες. Αναλυτικά, η λίστα των συμμετεχόντων επισυνάπτεται στο Παράρτημα IV και σχετικό φωτογραφικό υλικό στο Παράρτημα V.

Ακολούθως το λόγο πήρε ο κ. Σωτηράκης Κωνσταντίνος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο οποίος ως βασικά προβλήματα κινητικότητας στον Δήμο σημείωσε την ανεπάρκεια των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης, την έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμων και τα ζητήματα προσβασιμότητας που καταγράφονται. Επιπλέον, επεσήμανε τις έως τώρα ενέργειες από πλευράς Δήμου με στόχο τον ενιαίο πολεοδομικό σχεδιασμό, που συνίστανται στην εκπόνηση όλων των απαραίτητων σχεδίων (ΤΠΣ, ΕΣΕΚΚ κ.λπ.). Τέλος, αναφέρθηκε στο πρόγραμμα της αστικής αναζωογόνησης που τρέχει παράλληλα με το ΣΒΑΚ και σαν σκοπό έχει την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος του Δήμου και έκλεισε την τοποθέτησή του με την ευχή το ΣΒΑΚ να βοηθήσει τον Δήμο στο κομμάτι της βελτίωσης των συνθηκών κινητικότητας ελπίζοντας να μην αναλωθεί σε στείρα αντιγραφή καλών πρακτικών από το εξωτερικό, αλλά ουσιαστικών προτάσεων λαμβανομένου υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του Δήμου.

Ακολούθησαν οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης, οι οποίοι αφού ανέλυσαν διεξοδικά τις βασικές έννοιες των ΣΒΑΚ, τους στόχους και τα οφέλη, παρουσίασαν τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, καθώς και τις προκλήσεις που αυτό καλείται να αντιμετωπίσει λαμβανομένου υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής.

Αναλυτικότερα, ο κ. Ραφαήλ Κατκαδίγκας (Σχήμα 13.1) αφού ανέφερε τις σύγχρονες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο τομέας των μεταφορών τόνισε τη στροφή πλέον του σχεδιασμού σε πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, ενώ υπογραμμίστηκε ότι ο βιώσιμος σχεδιασμός, ο οποίος εμπεριέχει το τρίπτυχο της βιωσιμότητας (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον) θέτει πια στο επίκεντρό του τον άνθρωπο.

Σχήμα 13.1: ΣΒΑΚ: Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Έτσι, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ενώ λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης. Το ΣΒΑΚ επιδιώκει:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστουςαποτελεσματικότητας των μεταφορών (ανθρώπων και εμπορευμάτων).
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε η εξέλιξη της ιδέας των ΣΒΑΚ μέσα από τα σχετικά ευρωπαϊκά κείμενα, ενώ παρουσιάστηκε αναλυτικά το μεθοδολογικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών οδηγιών[4] που θα ακολουθηθεί και κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ λοιπόν εξελίσσεται σε τέσσερις (4) φάσεις και δώδεκα (12) βήματα, ενώ σε κάθε φάση του «κύκλου του ΣΒΑΚ» (Σχήμα 13.2) προβλέπονται εκτενής διαβουλευτικές διαδικασίες με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.

Σχήμα 13.2: Ο επικαιροποιημένος κύκλος του ΣΒΑΚ (2019)[5]

Η παρουσίαση έκλεισε με την περιγραφή των προκλήσεων ενός ΣΒΑΚ που έγκεινται στα ακόλουθα:

[4,3] GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd edition), Eltis, 2019

- *Συμμετοχή φορέων και πολιτών*. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.
- *Συνεργασία φορέων*. Η συνεργασία είναι θεσμική, επειδή τα περισσότερα ζητήματα των αστικών μεταφορών αποτελούν αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών.
- *Προσδιορισμός αποτελεσματικών μέτρων*. Μόλις μία πόλη έχει καθορίσει τους στόχους της και τα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν το επόμενο βήμα είναι να εντοπιστούν τα πιθανά μέτρα πολιτικής. Τα διάφορα πιθανά μέτρα που επιλέγονται αξιολογούνται με βάση την καταλληλόλητα, την αποτελεσματικότητα και την αποδοχή που έχουν από το ευρύ κοινό και ενώ τα επιμέρους μέτρα μπορούν να υλοποιηθούν από μόνα τους, είναι πιο σύνηθες για ένα ΣΒΑΚ να καταλήξει σε ένα πακέτο μέτρων με πιο ευρείς στόχους βελτίωσης της κινητικότητας.
- *Παρακολούθηση & αξιολόγηση της προόδου*. Οι εν λόγω δραστηριότητες εξυπηρετούν τον έγκαιρο εντοπισμό των προβλημάτων, των πιθανών επιτυχιών και την ανάγκη για αναπροσαρμογή ενός ΣΒΑΚ, ενώ η τακτική παροχή πληροφοριών, μέσω της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης, στους φορείς λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς φορείς μπορεί να τους πείσει σχετικά με τα πιθανά οφέλη ενός ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στην κ. Βεράνη Ελένη, της οποίας η παρουσίαση εστίασε στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (Σχήμα 13.3).

Σχήμα 13.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Αρχικά λοιπόν υπογραμμίστηκε ότι αφετηρία για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να αποτελεί η απόφαση για τη βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας και η ισχυρή πεποίθηση ότι απαιτείται αλλαγή προς την ενίσχυση της βιωσιμότητας. Στη

συνέχεια αναφέρθηκε στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο οποίος αποτελεί μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Δυτικής Θεσσαλονίκης και τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό, καθώς και στις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και οι οποίες είναι οι εξής:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού για το σύνολο του ενιαίου Δήμου.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής.
- Ανάγκη βελτίωσης των συνθηκών ασφάλειας και άνεσης για την πεζή μετακίνηση.
- Έλλειψη ικανοποιητικής εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες του ΠΣΘ.
- Έλλειψη ολιστικής αντιμετώπισης του προβλήματος στης στάθμευσης.
- Ζητήματα προσβασιμότητας ΑμεΑ.
- Ανάγκη δημιουργίας κατάλληλων υποδομών για την στροφή προς φιλικούς τρόπους μετακίνησης με ποδήλατο ή πεζή.

Η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ενώ το μελετητικό αντικείμενο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 19 μήνες, με ημερομηνία έναρξης να αποτελεί η 15/03/2022.

Εν συνεχεία ακολούθησε η αναλυτική περιγραφή του αντικειμένου του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, το οποίο θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις δίνοντας έμφαση στο αντικείμενο της Φάσης Α’ που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη. Ειδική αναφορά έγινε στις καταγραφές και έρευνες πεδίου που πραγματοποιούνται στην παρούσα φάση στο πλαίσιο της υπό εκπόνησης Φάσης Α’ σε μια προσπάθεια ολοκληρωμένης θεώρησης των προβλημάτων και αναγκών σε ότι αφορά την κινητικότητα. Τέλος, έγινε συνοπτική αναφορά στις προκαταρκτικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα έως τώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν στα εξής:

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.
- Σύσταση Δικτύου Φορέων.
- Δημιουργία Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ.
- Δράσεις δημοσιότητας.

Ειδική δε μνεία έγινε στη δυνατότητα που έχει ο κόσμος μέσω των ψηφιακών εργαλείων να αλληλεπιδρά με την ομάδα μελέτης και την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ με στόχο την κατάθεση προτάσεων, προβλημάτων κ.λπ.

Τέλος, κάλεσε τους παρευρισκόμενους να οραματιστούν την πόλη που θέλουν.

Στο σημείο αυτό το λόγο πήρε ο κ. Λαφαζανίδης Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας και ΚΕΠ, ο οποίος ανάφερε ότι χαίρεται για τη συμμετοχή στην εκδήλωση και ότι αυτό είναι το κλειδί και ότι πρέπει να πείσουμε κι άλλους να συμμετέχουν. Επιπλέον, σημείωσε ότι το ΣΒΑΚ είναι η βάση για το τι θέλουμε να σχεδιάσουμε στον Δήμο την επόμενη εικοσαετία.

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους, οι οποίοι κατέθεσαν τις προτάσεις και τους προβληματισμούς σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.

Στη συνέχεια στη δευτερολογία τους τόσο ο Δήμαρχος κ. Μανδαλιανός όσο και ο Αντιδήμαρχος κ. Σωτηράκης επεσήμαναν ότι η πανδημία του COVID-19 είχε σαν αποτέλεσμα την ώθηση του κόσμου στο

περπάτημα. Έτσι γνωρίσαμε τις γειτονιές μας, δημιουργήθηκαν περιπατητικές διαδρομές και σε αυτά πάνω πρέπει να σχεδιάσουμε έτσι ώστε να οδηγηθούμε τελικά σε μια πραγματική συμπεριφορική αλλαγή αναφορικά με τις μετακινήσεις.

Ο κ. Μούσας Νικόλαος, Μέλος της Επιτροπής Κατοίκων Περιοχής Άνωθεν της Περιφερειακής οδού, επεσήμανε ότι η περιοχή άνωθεν της Περιφερειακής οδού είναι μια περιοχή σχετικά «παρθένα» στην οποία όμως κατοικούν περί τις 4000 πολίτες και είναι χωροθετημένες εκατοντάδες επιχειρήσεις. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή είναι η απουσία σχολικών μονάδων, η ύπαρξη μη ασφαλτοστρωμένων οδών, ενώ στην περιοχή προβλέπεται να μεταφερθεί ο τερματικός σταθμός του ΟΑΣΘ. Το γεγονός λοιπόν ότι είναι μια περιοχή υπό διαμόρφωση δίνει τη δυνατότητα να σχεδιάσει κάποιος εξ' αρχής και να αποτελέσει μια περιοχή πρότυπο με ανοιχτούς χώρους, δίκτυα εναλλακτικής μετακίνησης κ.λπ.

Η κα. Φραγκοπούλου Αναστασία, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Παύλου Μελά, στην τοποθέτησή της σημείωσε ότι είναι ευτυχής συγκυρία το γεγονός ότι τα ΣΒΑΚ των δύο Δήμων εκπονούνται την ίδια χρονική περίοδο και αυτό θα βοηθήσει στην αντιμετωπίσει κοινών προβλημάτων ιδιαίτερα στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας και στον από κοινού σχεδιασμό μέτρων στα όρια του Δήμου. Επιπλέον, τόνισε την ανάγκη για συνεργασία των φορέων, ενώ επεσήμανε και αυτή τη σημασία της συμμετοχής αυτών στις διαβουλευτικές διαδικασίες.

Ο κ. Μπούμπουλας, εκπρόσωπος του ΕΒΕΘ, επεσήμανε την ανάγκη για δέσμευση χώρων για τις εμπορευματικές μεταφορές πλησίον των κεντρικών περιοχών με απώτερο σκοπό στους χώρους αυτούς να γίνεται εναπόθεση των εμπορευμάτων και η μετέπειτα διακίνηση τους στους πολίτες να γίνεται με ήπιους τρόπους μετακίνησης και ηλεκτροκίνητα οχήματα. Η παρακολούθηση των εν λόγω χώρων θα γίνεται με την χρήση νέων τεχνολογιών. Επιπλέον, υπογράμμισε την ανάγκη για εξορθολογισμό του ωραρίου Φ/Ε, τονίζοντας την ανάγκη αστυνόμευσης των εν λόγω θέσεων. Τέλος, αναφορικά με τις προτάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας στην περιοχή, πρότεινε την διαπλάτυνση της οδού Καραολή & Δημητρίου, ενώ σημείωσε πως πρέπει να υποστηριχτεί η πρόταση υπερκείμενου σχεδιασμού για επέκταση και λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου στη Δυτική Θεσσαλονίκη.

Η κα. Μπέσσα Νάντια, εκπρόσωπος της ΠΚΜ, σημείωσε ότι στο πρόγραμμα «Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη» για την καινούρια προγραμματική περίοδο 2021-2027 τα προς χρηματοδότηση έργα θα πρέπει να προβλέπονται από έναν ευρύτερο σχεδιασμό (π.χ. ΣΒΑΚ). Η ΠΚΜ έχει συγκροτήσει το Κέντρο Υποστήριξης ΣΒΑΚ και στόχος είναι αφού έχουν ολοκληρωθεί τα τοπικά ΣΒΑΚ των Δήμων και συλλεχθεί ένας μεγάλος αριθμός δεδομένων σε συνδυασμό και με τα δεδομένα που θα προέλθουν από τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης, στη συνέχεια να εκπονηθεί ένα μητροπολιτικό ΣΒΑΚ.

Στο σημείο αυτό ο κ. Σωτηράκης, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου εξέφρασε την άποψη ότι ίσως ήταν καλύτερο να είχε προηγηθεί ένα μητροπολιτικό ΣΒΑΚ για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, για να ανταπαντήσει η κα. Μπέσσα, ότι αυτή τη στιγμή στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης έχουν ολοκληρωθεί τα ΣΒΑΚ μόνο στους Δήμους Θεσσαλονίκης και Αμπελοκήπων – Μενεμένης και ότι η ευρωπαϊκή πρακτική θέλει τα τοπικά ΣΒΑΚ να προηγούνται από αυτά των μεγαλύτερων διοικητικών ενοτήτων.

Το λόγο πήρε εκ νέου ο Δήμαρχος Κορδελιού-Ευόσμου κ. Μανδαλιανός, ο οποίος εξέφρασε τον προβληματισμό του για την λανθασμένη χωροθέτηση των στάσεων του μετρό στον Δήμο (π.χ. ο σταθμός που εξυπηρετεί το Κορδελιό στα αρχικά σχέδια χωροθετούνταν στην οδό Μαιάνδρου). Επιπλέον, έκανε λόγο για το όραμα του «πράσινου δακτυλίου» με στόχο την χάραξη διαδρομών στις οποίες οι πολίτες θα

μπορούν να κινούνται απρόσκοπτα με ήπιους τρόπους μετακίνησης και οι οποίες θα ενώνουν κοινόχρηστους και κοινωφελής χώρους. Απώτερος σκοπός να μπορεί κάποιος να μετακινηθεί απρόσκοπτα με ποδήλατο ή πεζός από την οδό Αντώνη Τρίτση έως τον επικείμενο σταθμό του Δυτικού προαστιακού στην περιοχή Μυτιληνάκια. Επίσης, επεσήμανε την ανάγκη για «αναγέννηση» του συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων.

Η κα. Τσακιροπούλου Ανθή, εκπρόσωπος της ΜΑΘ, τόνισε την ανάγκη συνέχειας των ποδηλατικών υποδομών μεταξύ όμορων Δήμων και ότι κατά το σχεδιασμό πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μνεία στη διατροπικότητα των μέσων. Επιπλέον, επεσήμανε ότι πρέπει να πάρουμε μαθήματα από την πανδημία του COVID 19 κατά την οποία λόγω των περιοριστικών μέτρων είχε αυξηθεί σημαντικά το ποσοστό της πεζής μετακίνησης και να βρούμε τις διαδρομές που είναι φιλικότερες για τους πεζούς.

Η κα. Μαργαρίτη Αναστασία, εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε., τόνισε ότι δεν υπάρχει καμία χάραξη για το μετρό στα δυτικά και η όποια χωροθέτηση των στάσεων ήταν επί χάρτου και δεν ισχύει. Η εταιρεία περιμένει τα πορίσματα της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης για να προχωρήσει στον όποιον σχεδιασμό.

Ο κ. Λεοντιάδης Κλήμης, Πρόεδρος των ΤΑΞΙ Θεσσαλονίκης, αφού τόνισε την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των όμορων Δήμων, σημείωσε ότι στόχος του ΣΒΑΚ και γενικότερα του συγκοινωνιακού σχεδιασμού πρέπει να είναι η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου γιατί χωρίς να υπάρξει μείωση, ο όποιος σχεδιασμός για ποδήλατα κ.λπ. θα πέσει στο κενό. Επιπλέον, υπογράμμισε ότι όλοι οι φορείς της πόλης πρέπει να υποστηρίξουν τόσο την επέκταση του μετρό στη Δυτική Θεσσαλονίκη όσο και τη λειτουργία του Δυτικού προαστιακού, καθόσον πρόκειται για μία περιοχή ιδιαιτέρως πυκνοκατοικημένη που συνεχίζει να αυξάνεται πληθυσμιακά.

Η κα. Κυριακίδου Παρασκευή, εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης, επεσήμανε ότι είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό το γεγονός ότι το ΣΒΑΚ ασχολείται μεταξύ άλλων και με τις σχολικές μετακινήσεις. Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει μεγάλο αριθμό σχολικών μονάδων και μεγάλο αριθμό μαθητών οπότε το ζήτημα της μεταφοράς των μαθητών από/ προς τις σχολικές μονάδες είναι πολύ σημαντικό. Έτσι πρέπει να σχεδιάσουμε ασφαλείς διαδρομές, να χωροθετήσουμε διαβάσεις και να εξαλείψουμε κατά το δυνατόν τα όποια ζητήματα προσβασιμότητας σε αυτά.

Ο κ. Μπαλάκος Γεώργιος, μέλος της Επιτροπής Διαβούλευσης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, στην τοποθέτησή του ανέφερε ότι είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι οι διαβουλευτικές διαδικασίες εκκινούν σχεδόν με την εκκίνηση του ΣΒΑΚ και έτσι δίνεται η ευκαιρία για συντονισμό μεταξύ των φορέων, αλλά επίσης και η δυνατότητα τόσο στους φορείς όσο και στους πολίτες να καταθέσουν τις προτάσεις τους και να επισημάνουν τα προβλήματα που ταλαιπωρούν την περιοχή αναφορικά με την κινητικότητα με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Αναφορικά με τις σχολικές μετακινήσεις ο κ. Μπαλάκος υπογράμμισε ότι είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα καθώς ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου αποτελεί τον Δήμο με το μεγαλύτερο πληθυσμιακό δυναμικό στο ΠΣΘ και γι αυτό πρέπει να εμπλακούν στο σχεδιασμό τόσο οι Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης όσο και οι Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων.

Στο σημείο αυτό σχετικά με τις σχολικές μετακινήσεις το λόγο πήρε εκ νέου η κα. Μπέσσα Νάντια, εκπρόσωπος της ΠΚΜ για να σημειώσει τις δράσεις που πραγματοποιεί η περιφέρεια στο πλαίσιο ευρωπαϊκών έργων με στόχο την μετακίνηση είτε πεζή είτε με ποδήλατο των μαθητών από/ προς το σχολείο προτρέποντας και τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου να προβεί σε ανάλογες δράσεις καθώς όπως

υπογράμμισε η ευαισθητοποίηση των παιδιών σήμερα θα δημιουργήσει τους ενήλικες του αύριο, οι οποίοι θα έχουν διαφορετική συμπεριφορά στη μετακίνηση.

Η κα. Μπαλαμπέκου Ιφιγένεια, εκπρόσωπος του ΟΣΕΘ, αφού υπογράμμισε ότι ο ΟΣΕΘ συμμετέχει ενεργά και παρακολουθεί στενά όλα τα υπό εξέλιξη ΣΒΑΚ του ΠΣΘ καθόσον συμμετέχει με εκπροσώπους του στις σχετικές ομάδες εργασίας των Δήμων, ανέφερε ότι και αυτοί σαν Οργανισμός περιμένουν τα δεδομένα από τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης για να προχωρήσουν στο δικό τους σχεδιασμό. Επίσης επεσήμανε ότι με τη λειτουργία του μετρό θα απελευθερωθούν οχήματα από τις αστικές συγκοινωνίες σε συγκεκριμένες γραμμές και γενικά θα υπάρξει ένας ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών στο ΠΣΘ.

Έπειτα από της τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων τόσο οι εκπρόσωποι της ομάδας μελέτης του ΣΒΑΚ όσο ο Δήμαρχος Κορδελιού-Ευόσμου και ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών αναφέρθηκαν για μια ακόμη φορά στην αξία και τα οφέλη των συμμετοχικών αυτών διαδικασιών, ευχαρίστησαν τους παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους, τονίζοντας πως αυτή είναι η αρχή και έδωσαν ραντεβού στην επόμενη συνάντηση.

Τέλος, η κα. Ραπτοπούλου Σοφία αφού επεσήμανε ξανά την αξία της συμμετοχής στις διαβουλευτικές διαδικασίες, σημείωσε πως θα ακολουθήσουν πολλές συναντήσεις με στόχο το συν-σχεδιασμό των μέτρων του ΣΒΑΚ, ενώ υπενθύμισε τη δυνατότητα υποβολής σχολίων / προβλημάτων/ ιδεών/ προτάσεων μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ.

Σημειώνεται ότι οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης μετά το πέρας της διαβουλευτικής διαδικασίας αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ (http://www.kordelio-evosmos.gr/index.php?option=com_content&task=blogcategory&sectionid=80&id=463&Itemid=1169) προς ενημέρωση κάθε ενδιαφερόμενου, ενώ στάλθηκε και απολογιστικό δελτίο τύπου (Παράρτημα ΙΙ).

13.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

Σημαντική παράμετρος για την επιτυχή εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί η ουσιαστική εμπλοκή πολιτών και φορέων, καθώς και ο συνδυασμός μεταξύ διαφορετικών τομεακών πολιτικών.

Προς την κατεύθυνση αυτή αποτελεί πολύ θετικό γεγονός η μεγάλη συμμετοχή εκπροσώπων φορέων τόσο της κεντρικής διοίκησης όσο και τοπικών, αλλά και πολιτών στη 1η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας.

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αξία των συμμετοχικών διαδικασιών καθώς και η ανάγκη για διαμόρφωση κουλτούρας συνεργασίας μεταξύ των φορέων. Ιδιαίτερα δε στην περίπτωση της Δυτικής Θεσσαλονίκης, στην οποία ανήκει και ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου όλοι οι φορείς συμφώνησαν ότι είναι επιτακτική η ανάγκη για ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των όμορων Δήμων, καθώς τα προβλήματα είναι κοινά, με απώτερο σκοπό τη δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων σταθερής τροχιάς και εναλλακτικής μετακίνησης, αλλά και εξεύρεσης λύσεων στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας.

Έτσι τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν από το σύνολο των έως τώρα συμμετοχικών διαδικασιών συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Στο σχεδιασμό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου (π.χ. γειτνίαση με βιομηχανική περιοχή, ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη την τελευταία εικοσαετία) και να αναδεχθούν τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα, όπως λ.χ. ευνοϊκή μορφολογία εδάφους για την ανάπτυξη δικτύων εναλλακτικής μετακίνησης. / Ανάγκη για ολιστικό σχεδιασμό και όχι μεμονωμένες παρεμβάσεις.
- Ανάληψη πρωτοβουλιών για ανάπτυξη μέσων σταθερής τροχιάς στη Δυτική Θεσσαλονίκη και βελτιστοποίηση της λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών, το επίπεδο εξυπηρέτησης του οποίου στην περιοχή παρέμβασης είναι ιδιαίτερα χαμηλό.
- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ζητήματα στάθμευσης καταγράφονται κατά τις ώρες αιχμής στις κεντρικές περιοχές των οικισμών Ευόσμου και Κορδελιού.
- Να εκμεταλλευτούμε τα «μαθήματα» που πήραμε κατά τη διάρκεια της πανδημία του COVID 19 και να δημιουργηθούν ασφαλείς διαδρομές πεζής μετακίνησης.
- Δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων εναλλακτικής μετακίνησης σε συνεργασία και με τους όμορους Δήμους.
- Ολιστικός σχεδιασμός για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές.
- Ειδική μνεία για ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/ προς τις σχολικές μονάδες. / Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης.
- Ανάγκη για δράσεις που θα στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.
- Εκτενείς διαβουλευτικές διαδικασίες που θα δώσουν την ευκαιρία στους πολίτες να εκφράσουν τις απόψεις τους έτσι ώστε να επιτευχθεί στο τέλος μια όσον το δυνατόν μεγαλύτερη αποδοχή του Σχεδίου.

14. Προσδιορισμός εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας

14.1. Προγραμματισμένες βασικές μελλοντικές υποδομές

Στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου έχει προγραμματιστεί σειρά έργων που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την κινητικότητα. Τα περισσότερα από αυτά αφορούν σε αναπλάσεις κύριων οδικών αξόνων στο Κορδελιό και στον Εύοσμο καθώς και στον ανασχεδιασμό και αναβάθμιση πάρκων εντός της περιοχής του Δήμου. Στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικά το σύνολο των προγραμματισμένων έργων, τα συνίστανται στα ακόλουθα:

1. **«Ανάπλαση οδού Καραολή & Δημητρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου στη Δ.Ε. Ευόσμου και ανάπλαση οδών Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού»**

Το έργο στοχεύει στη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής των προς ανάπλαση οδών, μέσω: ανακατασκευής των πεζοδρομίων, διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, βελτίωσης της προσβασιμότητας, εφαρμογής νέων φυτεύσεων, εγκατάστασης νέου ηλεκτροφωτισμού, εφαρμογής κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και διευθέτησης της κυκλοφορίας μέσω διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου (στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου & Μεγ. Αλεξάνδρου).

2. **«Βιοκλιματική αναβάθμιση και πρασινισμός πάρκου Ελπίδος της Δημοτικής Ενότητας Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου»**

Το έργο αφορά το πάρκο που περικλείεται ΝΑ από τη λεωφόρο Δενδροποτάμου, ΝΔ από τις σιδηροδρομικές γραμμές και ΒΔ από τις οδούς Αγαμέμνονος, Ανδρόνικου και Αριστοτέλους της Δ.Ε. Ευόσμου. Πρωταρχικός στόχος του είναι ο πρασινισμός και η βιοκλιματική αναβάθμιση του πάρκου, που σε συνδυασμό με τον νέο αστικό εξοπλισμό θα καταστήσει την περιοχή επισκέψιμη και φιλική τόσο στους κατοίκους της γειτονιάς όσο και στους κατοίκους όμορων Δήμων. Το έργο περιλαμβάνει:

- Ανακατασκευή πεζοδρομίων και χώρων πρασίνου.
- Φυτεύσεις και κατασκευή συστήματος άρδευσης χώρου πρασίνου.
- Κατασκευή δικτύου φωτισμού και τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού αναψυχής (παγκάκια, κάδοι).
- Δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής.
- Προσβασιμότητα στο χώρο του πάρκου σε ΑΜΕΑ και σε όλες τις ηλικιακές ομάδες.
- Δημιουργία δραστηριοτήτων άθλησης για παιδιά και ενήλικες πολίτες.
- Αναβάθμιση της αίσθησης ασφάλειας στους επισκέπτες όλων των ηλικιών.
- Βελτίωση του μικροκλίματος με τη δημιουργία συνθηκών θερμικής, οπτικής, ακουστικής άνεσης.

3. **«Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης Δημοτικής Ενότητας Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου»**

Το έργο αφορά το πάρκο που περικλείεται από τις οδούς Παγκάλου, Σιατίστης, Παπαναστασίου και Παπαφλέσσα της Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού. Πρωταρχικός στόχος του είναι η δημιουργία ενός πράσινου πάρκου, ως πόλο έλξης για όλες τις ηλικίες. Το έργο περιλαμβάνει:

- Φυτεύσεις και κατασκευή συστήματος άρδευσης χώρου πρασίνου.
- Κατασκευή δικτύου φωτισμού και τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού αναψυχής (παγκάκια, κάδοι).
- Δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής.
- Δημιουργία μικρής πλατείας με χώρο μνημείου.

- Προσβασιμότητα στο χώρο του πάρκου σε ΑΜΕΑ και σε όλες τις ηλικιακές ομάδες.
- Δημιουργία δραστηριοτήτων άθλησης για παιδιά και ενήλικες πολίτες.
- Αναβάθμιση της αίσθησης ασφάλειας στους επισκέπτες όλων των ηλικιών.
- Βελτίωση του μικροκλίματος με τη δημιουργία συνθηκών θερμικής, οπτικής, ακουστικής άνεσης.
- Άμεση σχέση της περιοχής ανάπλασης με τον αστικό ιστό που αναπτύσσεται περιμετρικά του πάρκου.

4. «Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233 της Δ.Ε. Ευόσμου»

Το έργο αφορά χώρο πρασίνου στο ΟΤ που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου – Μοναστηρίου – Επτανήσου – Λυκαονίας της Δ.Ε. Ευόσμου και στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής μέσω της δημιουργίας ενός πάρκου το οποίο θα εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες των κατοίκων, θα λειτουργεί ως πνεύμονας πρασίνου, ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, χώρος περιπάτου και χαλάρωσης, χώρος κοινωνικής επαφής και κοινωνικοποίησης, καθώς και χώρος άθλησης (περπάτημα, ποδήλατο κ.ά.). Το έργο περιλαμβάνει:

- Δημιουργία δικτύου διαδρομών κίνησης πεζών, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται και από ποδηλάτες.
- Δημιουργία χώρου παιδικής χαράς.
- Κατασκευή αναψυκτηρίου.
- Διαμόρφωση χώρων παιχνιδιού, καθιστικών και υδάτινων στοιχείων.
- Κατασκευή περίφραξης περιμετρικά του χώρου.
- Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού.

5. «Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών»

Το έργο εκτείνεται στον κεντρικό αστικό ιστό του Δήμου στα όρια μεταξύ των δύο Δημοτικών Κοινοτήτων του και κυρίως στοχεύει στη δημιουργία ενός ενιαίου πάρκου κατά μήκος όλης της περιοχής, το οποίο θα ενοποιεί πόλους δραστηριοτήτων και θα εξυπηρετεί διαφορετικές χρήσεις και ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών (ως πνεύμονας πρασίνου, ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ως χώρος περιπάτου και χαλάρωσης, ως χώρος κοινωνικής επαφής και κοινωνικοποίησης, καθώς και ως χώρος άθλησης-περπάτημα, ποδήλατο). Στο έργο περιλαμβάνεται:

- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου με σκοπό αυτός να αποτελέσει τμήμα ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων συμβάλλοντας στην αύξηση της χρήσης του μέσου.
- Εφαρμογή νέων φυτεύσεων, εγκατάσταση νέου ηλεκτροφωτισμού και σύγχρονου αστικού εξοπλισμού.
- Διασφάλιση επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων για την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου και επαρκούς χώρου δίπλα από τα παγκάκια, δημιουργία θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ και συνεχούς οδηγού όδευσης τυφλών.
- Προσθήκη σε δύο θέσεις της περιοχής παρέμβασης υδάτινων στοιχείων, που θα συνεισφέρουν στη βελτίωση των συνθηκών δροσισμού της περιοχής.
- Δημιουργία θεματικών κήπων με υδροπερατή εδαφοκάλυψη.
- Παροχή επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, που θα ενισχύει το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας.
- Σύστημα υπόγειων κάδων.

6. «Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου»

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου και η κατασκευή έξι (6) κυκλικών κόμβων επί της οδού, στις συμβολές της οδού με τις οδούς Νυμφαίου, Σμύρνης, Μακεδονομάχων, Ολυμπιάδος, Εθν. Αντίστασης και Παπάγου στη ΔΕ Ευόσμου. Επιπλέον, προβλέπεται η δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους και ταυτόχρονη αναβάθμιση της ποιότητας υλικών και αστικού εξοπλισμού, ενώ οι κυκλικοί κόμβοι που θα κατασκευαστούν αναμένεται να συμβάλουν στη διευθέτηση της κυκλοφορίας και να προάγουν την οδική ασφάλεια των πεζών. Περιλαμβάνονται παρεμβάσεις ανακατασκευής πεζοδρομίων (διαπλάτυνση - αξιοποίηση ικανού πλάτους έως τη Ρ.Γ.), διευθέτησης κυκλοφορίας (μέσω των νέων κυκλικών κόμβων), ενίσχυσης πρασίνου και δενδοφυτεύσεων, εγκατάστασης νέων φωτιστικών υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, τοποθέτησης σύγχρονου αστικού εξοπλισμού καθώς και η ανάπλαση του πάρκου της οδού Γ. Τσαλή.

7. «Ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου»

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου σε όλο το μήκος της. Προβλέπεται η δημιουργία διαφορετικών ζωνών λειτουργίας (ζώνες κίνησης πεζών, περιοχές στάθμευσης) με τους απαραίτητους χειρισμούς στα σημεία της αναγκαστικής διασταύρωσής τους, προς αύξηση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης. Ταυτόχρονα επιδιώκεται η αναβάθμιση της ποιότητας υλικών και αστικού εξοπλισμού. Περιλαμβάνονται παρεμβάσεις ανακατασκευής πεζοδρομίων (διαπλάτυνση- αξιοποίηση ικανού πλάτους έως τη Ρ.Γ.), διευθέτησης της στάθμευσης οχημάτων, βελτίωσης της προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ, ενίσχυσης του πρασίνου και των δενδοφυτεύσεων, ενίσχυση του αισθήματος άνεσης και ασφάλειας με νέο ηλεκτροφωτισμό υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.

8. «Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου»

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη Δ.Ε. Εύοσμου και συγκεκριμένα το τμήμα της οδού που περιλαμβάνεται, από τη διασταύρωση με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως τη διασταύρωση με την οδό Αντώνη Τρίτση. Το έργο στοχεύει σε:

- Απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων.
- Επίλυση ζητημάτων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με παρεμβάσεις που θα δημιουργήσουν ένα περιβάλλον άνετης και ασφαλούς κίνησης και παραμονής για όλους.
- Ενίσχυση πρασίνου και δενδροφυτεύσεων (βάσει σχεδιασμού), μέσω της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους τους έως τη Ρ.Γ.
- Αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού (με ενιαίο αναγνωρίσιμο ύφος κατά μήκος της).
- Εγκατάσταση σύγχρονου αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάδοι μικροαπορριμμάτων κ.λπ.).
- Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.
- Ανασχεδιασμό του πάρκου μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής.

9. «Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου»

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη Δ.Κ. Εύοσμου και συγκεκριμένα το τμήμα της οδού που περιλαμβάνεται, από τη διασταύρωση με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου έως τη διασταύρωση με την οδό Αντώνη Τρίτση. Το έργο στοχεύει σε:

- Απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων.
- Επίλυση ζητημάτων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με παρεμβάσεις που θα δημιουργήσουν ένα περιβάλλον άνετης και ασφαλούς κίνησης και παραμονής για όλους.
- Ενίσχυση πρασίνου και δενδροφυτεύσεων (βάσει σχεδιασμού), μέσω της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων και αξιοποίησης του συνόλου του πλάτους τους έως τη Ρ.Γ.
- Αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού (με ενιαίο αναγνωρίσιμο ύφος κατά μήκος της).
- Εγκατάσταση σύγχρονου αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάδοι μικροαπορριμμάτων κ.λπ.).
- Εξασφάλιση επαρκούς τεχνητού φωτισμού με φωτιστικά υψηλής αισθητικής και χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.
- Ανασχεδιασμό του πάρκου μεταξύ των οδών 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη, ώστε να ενσωματωθεί λειτουργικά και αισθητικά στο σύνολο της ανάπλασης και να αποδοθεί αναβαθμισμένο στους κατοίκους της περιοχής.

10. «Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου – Κορδελιού»

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου της Δ.Κ. Ελευθέριου-Κορδελιού, με την περιοχή παρέμβασης να οριοθετείται από τη συμβολή της με την οδό Σκρα έως τη συμβολή με την οδό Βάρναλη. Στόχοι του εν λόγω έργου είναι οι κάτωθι:

- Απόδοση περισσότερου ζωτικού χώρου στους πεζούς, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της κατά το δυνατόν διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων.
- Επίλυση ζητημάτων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με παρεμβάσεις που θα δημιουργήσουν ένα περιβάλλον άνετης και ασφαλούς κίνησης και παραμονής για όλους.
- Ενίσχυση πρασίνου και δενδροφυτεύσεων, βάσει σχεδιασμού, με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και απόδοση ικανού πλάτους μέσω της αξιοποίησης τους έως τη Ρ.Γ.
- Αισθητική αναβάθμιση της εικόνας της οδού (με ενιαίο αναγνωρίσιμο ύφος κατά μήκος της).
- Εγκατάσταση σύγχρονου αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάδοι μικροαπορριμμάτων κλπ).
- Εγκατάσταση συστήματος υπόγειων κάδων.

11. «Προμήθειες – υπηρεσίες για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον δήμο Κορδελιού-Ευόσμου»

Αντικείμενο είναι η προμήθεια, η εγκατάσταση, η παραμετροποίηση και η λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των αναγκών του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Πρόκειται για κοινόχρηστο σύστημα Αυτόματης Μίσθωσης Δημόσιας Χρήσης Ποδηλάτων, που θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων χωρίς παρουσία προσωπικού, από σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους (θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό). Μέσω του συστήματος μίσθωσης κοινόχρηστων ποδηλάτων αναμένεται:

- Διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο αστικό κέντρο.
- Δημιουργία θετικής δημοσιότητας για την πόλη, συμβάλλοντας στην τουριστική ανάπτυξή της.
- Ανάδειξη του ποδηλάτου ως μεταφορικού μέσου και όχι μόνο ως μέσου αναψυχής.
- Ανάπτυξη νέων μεθόδων βιώσιμης κινητικότητας στον αστικό ιστό.
- Ανακούφιση του κυκλοφοριακού προβλήματος.
- Μείωση των αστικών ρύπων και του θορύβου.
- Βελτίωση της σωματικής και ψυχικής υγείας των δημοτών.
- Καλλιέργεια της οικολογικής συνείδησης και της οικολογικής παιδείας.
- Περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των δημοτών.
- Ενίσχυση της εμπορικής κίνησης καθώς οι ποδηλάτες (στατιστικά) είναι χρήστες της αγοράς της περιοχής που κινούνται, σε αντίθεση με διερχόμενους χρήστες Ι.Χ.
- Μεταστροφή των χρηστών Ι.Χ. και ΤΑΧΙ προς το ποδήλατο.
- Αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.

12. «Εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου εξασφάλισης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων - Ε.Σ.Ε.Κ.Κ. στον δήμο Κορδελιού-Ευόσμου»

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο για την εξασφάλιση των Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χώρων (Ε.Σ.Ε.Κ.Κ.) έχει ως στόχο να συμβάλει στην ολοκλήρωση της εφαρμογής του σχεδίου πόλης, μέσω της απόκτησης των χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και προσανατολίζεται στην καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης για τους παραπάνω χώρους για τους οποίους δεν έχει συντελεστεί απαλλοτρίωση. Στόχοι του είναι, η συλλογή, καταγραφή, οργάνωση κι αξιολόγηση των σχετικών στοιχείων, καταλήγοντας σε ιεράρχηση όλων των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων με κίνδυνο να απωλέσουν τον κοινόχρηστο - κοινωφελή χαρακτήρα τους, εντός μιας πολεοδομικής ενότητας λόγω άρσης ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης.

13. «Εκπόνηση μελετών Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων»

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει ενταχθεί σε σχετικό Πρόγραμμα (ΦΕΚ 2406Β/16-05-2022), μέσω του οποίου αναμένεται να εκπονηθούν οι προβλεπόμενες μελέτες και για τις δύο Δ.Ε. του (Ελευθερίου – Κορδελιού και Ευόσμου) σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο.

14. «Επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα SSC (smart cities) για ένα βιώσιμο και πράσινο αστικό μέλλον»

Περιλαμβάνει διάφορες Ομάδες, μεταξύ των οποίων και η ΟΜΑΔΑ 7 που αφορά «Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα»:

7.1 Σύστημα έξυπνης σηματοδότησης

7.2 Σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών

7.3 Σύστημα Διαχείρισης Σημείων (για ΑμεΑ)

7.4 Σύστημα καταμέτρησης οχημάτων και αξιολόγησης ροών κυκλοφορίας»

15. «Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου»

Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί υποχρέωση της ελληνικής πολιτείας. Με βάση το νόμο 4819/2021 (από την έναρξη ισχύος του) όλοι οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι

ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, υποχρεούνται να συντάξουν Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) Το σχέδιο αυτό αποτελεί στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για την περιοχή των διοικητικών ορίων του Δήμου.

Στο πλαίσιο αυτό το Σ.Α.Π. είναι ένα καινοτόμο “εργαλείο” των Δήμων, σύμφωνα με το οποίο θα προκύψουν στο μέλλον οι ανάλογες χρηματοδοτήσεις για την κατασκευή και αποκατάσταση των σημείων προσβασιμότητας, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των δημοτών. Βασική του δε στόχευση αποτελεί η δημιουργία συνολικών διαδρομών προσβασιμότητας μέσα στην πόλη και τους κοινόχρηστους χώρους, διαδρομών που θα διευκολύνουν τη ζωή των πολιτών. Εύκολες λοιπόν μετακινήσεις προς δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή /και κοινωφελείς χρήσεις, μέσα από προσβάσιμα πεζοδρόμια, προσβάσιμες διαβάσεις και νησίδες, προσβάσιμους χώρους στάθμευσης και χώρους πρασίνου/ άλση.

Στον Πίνακα 14.1 που ακολουθεί δίδονται πληροφορίες για τα παραπάνω έργα που αφορούν τη χρηματοδότησή τους και τον προβλεπόμενο ορίζοντα υλοποίησής τους.

Πίνακας 14.29: «Ωρίμανση μελετών – έργων / προσχέδιο» (*Πηγή: Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου*)

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΜΕΛΕΤΗ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ / ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΟΥ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΣΤΗ Δ.Ε. ΕΥΟΣΜΟΣΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ, ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΔΙΑΚΟΥ, ΣΙΑΤΙΣΤΗΣ, ΜΕΛ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ ΣΤΗ Δ.Ε. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ – ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ»		Χ		ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ	Χ		Θα υλοποιηθεί μέσω Προγραμματικής Σύμβασης του Δήμου με την ΑΝΕΘ ΑΟΤΑ (σχετ. η αρ.67/2023 ΑΔΣ (ΨΤΦΠΩΛΒ-ΛΜΖ))
2	«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΚΟΥ ΕΛΠΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΕΥΟΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ»		Χ		ΕΤΠΑ (ΕΠ Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ)	Χ		Θα υλοποιηθεί μέσω Σύμβασης Οριζόντιας Συνεργασίας του Δήμου με την ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ (σχετ. η αρ.40/2023 ΑΔΣ (9ΑΕΟΩΛΒ-ΛΜΜ))
3	«ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΚΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ»		Χ		ΕΤΠΑ (ΕΠ Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ)	Χ		Θα υλοποιηθεί μέσω Σύμβασης Οριζόντιας Συνεργασίας του Δήμου με την ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ (σχετ. η αρ.40/2023 ΑΔΣ (9ΑΕΟΩΛΒ-ΛΜΜ))
4	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΧΩΡΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ Ο.Τ. 233Ε ΤΗΣ Δ.Ε. ΕΥΟΣΜΟΥ»		Χ		Προς διερεύνηση *(πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)*	Χ		ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)

5	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΣΤΡ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΚΑΙ ΜΟΥΣΩΝ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)
6	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)
7	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)
8	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)
9	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΥΟΣΜΟΥ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)
10	«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ-ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ»		X		Προς διερεύνηση (πχ από ΠΚΜ στο πλαίσιο ΟΧΕ-ΒΑΑ ή Αντώνης Τρίτσης)		X	ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ)

11	«ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ»			Χ	ΚΑΠΕ – ΥΜΕΠΕΡΑΑ - ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	Χ		ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ Η ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΑΔΑ:6ΣΒ9ΩΛΒ-ΟΨΡ, ΑΔΑΜ: 23PROC012622754 2023-05-08)
12	«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΧΩΡΩΝ – Ε.Σ.Ε.Κ.Κ. ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ ΕΥΟΣΜΟΥ»			Χ	ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ	Χ		ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ Η ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΑΔΑ:ΩΖΠΓΩΛΒ-Δ4Φ, ΑΔΑΜ:23PROC013346161 2023-09-04)
13	«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ»	Χ			ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ & ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ *(Έργο «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΝΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ»)*	Χ		ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΠΙΜΕΛΕΙΤΑΙ ΤΟ Τ.Ε.Ε.
14	«ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ SCC (SMART CITIES) ΓΙΑ ΕΝΑ ΒΙΩΣΙΜΟ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟ ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΛΛΟΝ»			Χ	ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ & ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ *(Υποέργο 1 - Ελληνικές Έξυπνες Πόλεις)*	Χ		ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΟ, ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ (ΣΧΕΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΕΝΤΑΞΗΣ : ΑΔΑ:Ρ9ΧΛΗ-ΔΓΑ)

15	«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ – ΕΥΟΣΜΟΥ»	Χ			ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ	Χ		ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ Η ΔΙΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΑΔΑ:ΨΦ9ΩΩΛΒ-ΨΝΩ, ΑΔΑΜ: 23PROC013283732 2023-08-22)

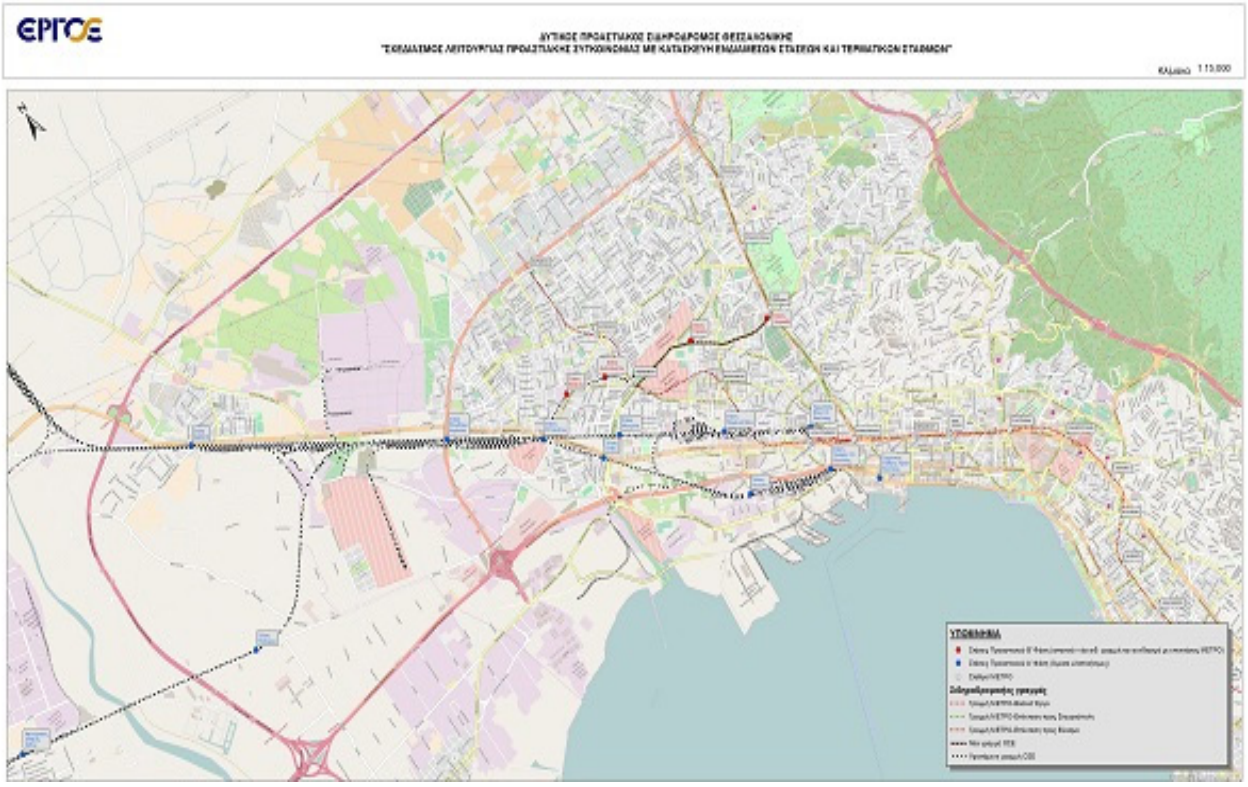
Εκτός από τις ανωτέρω παρεμβάσεις, αναφορά αξίζει να γίνει στις περιπτώσεις του «Μετρό Θεσσαλονίκης» και της «Ανάπτυξης Δικτύου Προαστιακού Σιδηροδρόμου στη Δυτική Θεσσαλονίκη».

Μετά τις τελευταίες εξελίξεις σε ό,τι αφορά το Μετρό Θεσσαλονίκης, έγινε γνωστό από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών[6] πως **<u>δεν πρόκειται να προχωρήσει η υλοποίηση της κυκλικής γραμμής που κάλυπτε τα δυτικά προάστια</u>** (Σχήμα 14.1) καθώς δεν θεωρείται ως μια ρεαλιστική λύση για το μέλλον του δικτύου. Συνεπώς, μετά την εξέλιξη αυτή όποια εν δυνάμει μέτρα που αφορούν το Μετρό δεν λαμβάνονται υπόψη στο ΣΒΑΚ.

Σχήμα 14.1: Ο παλαιός σχεδιασμός της κυκλικής γραμμής Μετρό δυτικών προαστίων

Σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου στη δυτική Θεσσαλονίκη, με βάση το Σχήμα 14.2 (ΕΡΓΟΣΕ) προβλέπονται δύο (2) στάσεις επί της οδού Επτανήσου και μία (1) στον κόμβο Μυτιληνάκια. Οι στάσεις τοποθετούνται στους χάρτες στον μακροπρόθεσμο ορίζοντα 10+ ετών στο ΣΒΑΚ. Σε περίπτωση που υπάρξουν πιο συγκεκριμένα στοιχεία αναφορικά με την υλοποίηση του εν λόγω έργου, αυτά θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε μελλοντική αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.

[6] https://www.rthess.gr/topika-reportaz/metro-thessalonikis-telos-i-kykliki-grammi-pros-dytika/



Σχήμα 14.2: Σχέδιο χάραξης Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης

14.2. Διαμόρφωση και αναλυτική περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Οι πεπερασμένοι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και οι περιορισμοί από την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου δεν επιτρέπουν δραστικές/εκτεταμένες παρεμβάσεις. Τα σενάρια κινητικότητας αποτελούν συνδυασμούς μέτρων τα οποία συνεργάζονται μεταξύ τους με στόχο να αντιμετωπίζουν τα τοπικά προβλήματα με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τις περισσότερες φορές διαφοροποιούνται δίνοντας «έμφαση» σε μια διαφορετική συνεργασία μέτρων κατά περίπτωση, ενώ το επικρατέστερο σενάριο επιλέγεται από την τοπική κοινωνία μέσω των διαδικασιών του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Σημειώνεται επίσης ότι τα σενάρια εφαρμόζονται προοδευτικά σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα και έχουν ως στόχο την ουσιαστική επίλυση των ζητημάτων, αντί για μια βραχυπρόθεσμη και συνήθως προσωρινή διευθέτηση τους.

14.2.1. Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων

Η διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχει ακολουθήσει έως αυτό το σημείο τα εξής βήματα:

- Διασφάλιση της συνέχειας στον σχεδιασμό της περιοχής παρέμβασης.

Πραγματοποιήθηκε αποτίμηση των ευρωπαϊκών και εθνικών κατευθύνσεων, των στρατηγικών και των επιχειρησιακών σχεδίων, καθώς και άλλων μελετών τοπικής εμβελείας που επηρεάζουν τις μεταφορές στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Από αυτήν την διαδικασία αναδείχθηκαν τα κυριότερα

στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την διασφάλιση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για το δίκτυο του Δήμου.

- 1η Δημόσια Διαβούλευση.

Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αναφέρουν τις περιοχές όπου εντοπίζονται τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τα πεζοδρόμια, τη στάθμευση, τις διαβάσεις πεζών και την οδική ασφάλεια. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου στο πλαίσιο της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε και διά ζώσης εκδήλωση στην οποία αναδείχθηκαν γενικότερα ζητήματα αναφορικά με τα προβλήματα κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης.

- Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων.

Πραγματοποιήθηκε ένα εκτενές πρόγραμμα συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων προκειμένου να εξεταστούν οι λειτουργίες κάθε τομέα κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Μετρήσεις διατομών σε επίπεδο 24ωρου, μετρήσεις κόμβων σε περιόδους αιχμής, καταγραφή της στάθμευσης και αυτοψίες για την αξιολόγηση της υποδομής των πεζών αποτελούν μερικά παραδείγματα πρωτογενών ερευνών που έλαβαν χώρα κατά την Φάση Α' του ΣΒΑΚ.

- Διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων.

Διεξήχθησαν έρευνες μετακινήσεων σε οδηγούς και νοικοκυριά. Μέσω των ερευνών έγιναν διακριτές οι προτιμήσεις των μετακινουμένων, οι συνήθειες τους και πόσο επιθυμούν να βελτιωθούν οι μεταφορικές υποδομές.

Καθόσον ο ορθολογικός σχεδιασμός του μελλοντικού συστήματος στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην κατάλληλη κατανόηση των προβλημάτων της υφιστάμενης κατάστασης, τα παραπάνω βήματα έχουν συμβάλει καθοριστικά στην ολοκληρωμένη κατανόηση των λειτουργιών του συστήματος κινητικότητας του Δήμου από την ομάδα έργου.

Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις προηγούμενες διαδικασίες έως το εν λόγω στάδιο, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου καλείται να προχωρήσει στον σχεδιασμό του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας με στόχο το καλύτερο κατά το δυνατό αποτέλεσμα. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί ότι σε περιπτώσεις δικτύων που αποτελούν τμήμα ευρύτερων μητροπολιτικών περιοχών, είναι πολύ δύσκολο να προκριθεί μια μονοσήμαντη λύση.

14.2.2. Προσεγγίσεις ανάπτυξης εναλλακτικών σεναρίων

Σενάρια αστικής κινητικότητας μπορούν να διαμορφωθούν με βάση δυο φιλοσοφίες σχεδιασμού:

- Σενάρια έντασης: Τα σενάρια έντασης περιλαμβάνουν συνδυασμούς προτάσεων/ μέτρων/κατευθύνσεων, τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ δύο ή τριών επιπέδων με βάση την ένταση της κάθε παρέμβασης. Για παράδειγμα σε ένα «Ήπιο» σενάριο» μπορεί να προτείνεται

μια διαδρομή ανάπτυξης ποδηλατοδρόμου, ενώ στο αντίστοιχο «ριζοσπαστικό» σενάριο να προτείνονται τρείς.

- Σενάρια προτεραιοτήτων ή έμφασης: Τα σενάρια έμφασης περιλαμβάνουν συνδυασμούς προτάσεων/μέτρων/κατευθύνσεων, τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ εναλλακτικών συνδυασμών λύσεων, οι οποίες συνήθως δίνουν έμφαση σε ένα μέσο μετακίνησης /λύση.

Τα πλεονεκτήματα των σεναρίων έντασης σχετίζονται κυρίως με την εύκολη κατανόηση από φορείς και πολίτες. Τα εν λόγω σενάρια παρουσιάζουν μια ολοκληρωμένη σύνθεση προτάσεων/ παρεμβάσεων/ μέτρων που αφορούν την περιοχή μελέτης, τα οποία αυξάνονται ή μειώνονται ανάλογα με την ζητούμενη ένταση. Ωστόσο, στα μειονεκτήματα αυτού του τύπου σεναρίων εντοπίζεται η συνήθης τάση των πολιτών και των φορέων να μην λαμβάνουν υπόψη το κόστος των προτάσεων. Ως αποτέλεσμα επιλέγονται με μεγαλύτερη ευκολία τα σενάρια που περιλαμβάνουν την εντονότερη εκδοχή των μέτρων.

Αντίστοιχα, το πλεονέκτημα των σεναρίων έμφασης είναι ότι λαμβάνουν σαν αρχική συνθήκη την περιορισμένη διάθεση πόρων και προσαρμόζουν τον προτεινόμενο συνδυασμό λύσεων, γύρω από μια επένδυση/ σκέψη ή μέσο μετακίνησης. Τα εναλλακτικά σενάρια δομούνται έτσι ώστε να δίνουν προτεραιότητα, να προωθούν ή με άλλα λόγια να περιλαμβάνουν μεγαλύτερο ύψος επενδύσεων σε μια βιώσιμη λύση, ενώ τα υπόλοιπα μέτρα λειτουργούν υποστηρικτικά προκειμένου να πλαισιώσουν την κύρια λύση. Το μειονέκτημα των εν λόγω σεναρίων έχει να κάνει με τη δυσκολία των φορέων και των πολιτών να αντιληφθούν ότι η έμφαση σε μια λύση/επένδυση ή μέσο μετακίνησης δεν συνεπάγεται απραξία ή απουσία μέτρων στους υπόλοιπους τομείς κινητικότητας.

Δεν υπάρχει κάποια πάγια αποδεκτή κατεύθυνση για το είδος των σεναρίων που είναι σκόπιμο να αναπτύσσονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η επιλογή της καταλληλότερης λύσης προκύπτει από ένα σύνολο παραγόντων που σχετίζονται με τον βαθμό ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, την διαθεσιμότητα υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης στην κυκλοφορία και από την απόφαση για τη χρήση του υποδείγματος για την αξιολόγηση κάθε εναλλακτικού σεναρίου ή για την αξιολόγηση μόνο του τελικού σεναρίου το οποίο προκύπτει μετά από τις διαδικασίες διαβούλευσης με φορείς και πολίτες.

14.2.3. Τάσεις εξέλιξης του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος

Κατά την ανάπτυξη των λύσεων που προτείνει ένα Σχέδιο αστικής κινητικότητας, πέρα από την εξέταση των βραχυχρόνιων ευκαιριών και ελλείψεων, πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι μελλοντικές προκλήσεις. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα ο στρατηγικός σχεδιασμός της υπό μελέτη περιοχής προς την κατεύθυνση επίτευξης των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης, οι οποίοι έχουν δυναμική μεταβολή στην πορεία των χρόνων.

Οι κυριότερες προκλήσεις, οι οποίες επηρεάζουν και διαμορφώνουν τις μελλοντικές επιλογές στον τομέα των μεταφορών συνήθως είναι:

- Η πληθυσμιακή εξέλιξη και η οικονομική κατάσταση σε μια περιοχή.
- Η αστική και η οικιστική δομή και ανάπτυξη.
- Τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς (δίκτυα οδικής και διαδρομής, τοπικά και περιφερειακά δίκτυα λεωφορείων, μετρό, τραμ).
- Η ιδιοκτησία οχημάτων.
- Το κόστος κινητικότητας (τιμές καυσίμων, ναύλοι για τις δημόσιες συγκοινωνίες, κ.λπ.).

Η εξέλιξη αυτών των χαρακτηριστικών τόσο σε τοπική όσο και σε παγκόσμια κλίμακα δύσκολα μπορεί να προβλεφθεί με επαρκή ακρίβεια καθώς επηρεάζεται από μια σειρά παραγόντων, όπως οι οικονομικές διακυμάνσεις, ο περιορισμός των ενεργειακών πόρων, το αυξανόμενο ενεργειακό κόστος, η παγκόσμια κλιματική αλλαγή, οι συνθήκες παγκόσμιας υγείας, οι δημογραφικές μεταβολές και οι μεταβολές στις κοινωνικές συνθήκες. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες με τη σειρά τους διαμορφώνουν τις δυνητικές ανάγκες για κινητικότητα των πολιτών.

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο παρούσα υποενότητα βασίζονται σε πηγές, οι οποίες ανέπτυξαν τις εκτιμήσεις τους ΠΡΙΝ το 2020. Συνεπώς οι εκτιμήσεις παρουσιάζουν μια κανονικότητα / ομαλή εξέλιξη. Οι παγκόσμιες εξελίξεις (πανδημία Covid-19 και σύρραξη Ρωσίας – Ουκρανίας) δεν επιτρέπουν την διαμόρφωση σύγχρονων και ασφαλών εκτιμήσεων. Καθώς το μέλλον χαρακτηρίζεται από υψηλή αβεβαιότητα, τα εν λόγω δεδομένα μπορούν πλέον να αξιοποιηθούν μόνο ως μια ένδειξη των τάσεων εξέλιξης σε ένα «ομαλό» κοινωνικο-οικονομικό διεθνές περιβάλλον.

Λαμβάνοντας επομένως επιπλέον υπόψη την ολοένα και περιορισμένη δημόσια χρηματοδότηση για έργα μεταφορικών υποδομών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, γίνεται αντιληπτή η ανάγκη διαμόρφωσης **διαφορετικών σεναρίων για την πρόληψη των πολλών και απρόβλεπτων πτυχών της μελλοντικής αστικής κινητικότητας, τα οποία να βασίζονται σε βιώσιμες και αειφόρες μορφές μετακίνησης**.

Ενδεικτικά, ορισμένες τάσεις για την εξέλιξη ορισμένων κρίσιμων για τις μεταφορές μεγεθών σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Εκτιμήσεις τάσεων πριν την πανδημία και τη σύρραξη Ρωσίας - Ουκρανίας
Παγκόσμιες & Ευρωπαϊκές Τάσεις
Οι προβλέψεις του Europop2013 δείχνουν ότι ο πληθυσμός της ΕΕ-28 θα αυξηθεί συνολικά κατά 2,6% μεταξύ του 2014 και του 2080, με τον αριθμό των κατοίκων να αυξάνεται κατά 13,2 εκατομμύρια άτομα. Ο πληθυσμός της Ε.Ε. εκτιμάται ότι θα κορυφωθεί γύρω στο 2050, φθάνοντας τα 526 εκατομμύρια άτομα, σημειώνοντας αύξηση 18,7 εκατομμυρίων (ή 3,7%) σε σύγκριση με την κατάσταση το 2014. Το μέγεθος του πληθυσμού της Ε.Ε. προβλέπεται να μειωθεί σε 519,8 εκατομμύρια έως το 2075, μετά την οποία προβλέπεται μικρή αύξηση έως το 2080, όταν ο πληθυσμός της ΕΕ-28 προβλέπεται να παραμείνει περίπου 520 εκατομμύρια άτομα. Οι πληθυσμός της Ευρώπης θα μεταβληθεί ηλικιακά [1] ως εξής: Έως το 2025 → 15% (0-14), 63% (15-64), 22% (>64) Έως το 2030 → 15% (0-14), 61% (15-64), 24% (>64) Έως το 2035 → 14% (0-14), 60% (15-64), 26% (>64) Ο πληθυσμός της Ευρώπης θα μεταβληθεί [1] λόγω: Έως το 2025 →-0,5 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1 εκατ. από μετανάστευση Έως το 2030 →-0,7 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,25 εκατ. από μετανάστευση Έως το 2035 → -0,8 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,7 εκατ. από μετανάστευση Η εισαγωγή ενέργειας στην Ευρώπη θα πέσει στο 20% το 2050 σε σχέση με το 54%του 2018.[3] Το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην Ευρώπη αναμένεται να εξελιχθεί ως εξής:

- 17% το 2017,
- 20% το 2020,
- 32% το 2030 [3]

Στόχος: Η επίτευξη σημαντικών μειώσεων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών θα απαιτήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση συστήματος [3]. Αυτό περιλαμβάνει την προώθηση:

- Συνολικής αποδοτικότητας οχημάτων, οχημάτων και υποδομών με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές.
- Μακροπρόθεσμη μετάβαση σε εναλλακτικά και κλιματικά ουδέτερα καύσιμα για τις μεταφορές.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών - αξιοποίηση των ψηφιακών τεχνολογιών και της ευφυούς τιμολόγησης, καθώς και περαιτέρω ενθάρρυνση της πολυτροπικής ολοκλήρωσης και των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.

Πρόβλεψη Ευρωπαϊκού Ακαθάριστου Προϊόντος (τιμές 2013) [4]

Το 2020 → περίπου 14,55 τρισεκατομμύρια €

Το 2025 → περίπου 15,58 τρισεκατομμύρια €

Το 2030 → περίπου 16,68 τρισεκατομμύρια €

Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ευρώπη [4]

Το 2020 → περίπου 75821.02 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Το 2025 → περίπου 70778.16 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Το 2030 → περίπου 66909.39 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Προβλέψεις εξάρτησης στις εισαγωγές ενέργειας για την Ευρώπη [4]

Το 2020 → περίπου 55.37 %

Το 2025 → περίπου 56.67 %

Το 2030 → περίπου 56.55 %

Πρόβλεψη απασχόλησης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο [5]

Από το 2018 έως το 2021 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση

Από το 2021 έως το 2026 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση

Από το 2026 έως το 2030 → περίπου 0,3 % ετήσια αύξηση

Στο σύνολο της περιόδου 2018-2030 → περίπου 0.4 % ετήσια αύξηση

Τάσεις σε Εθνικό Επίπεδο

Σύμφωνα με έρευνα του Παν. Θεσσαλίας [2] ο πληθυσμός της Ελλάδος θα εξελιχθεί ως εξής:

Έως το 2025 → περίπου 10,8 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 10,3 έως 11,8 εκατ.)

Έως το 2035 → περίπου 10,5 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9,8 έως 11,9 εκατ.)

Έως το 2050 → περίπου 10,2 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9 έως 12,1 εκατ.)

Πρόβλεψη εθνικού ακαθάριστου προϊόντος (τιμές 2013) [4]

Το 2020 → περίπου 207,3 δισεκατομμύρια €

Το 2025 → περίπου 212.83 δισεκατομμύρια €

Το 2030 → περίπου 224,52 δισεκατομμύρια €

Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ελλάδα [4]

Το 2020 → περίπου 1780.83 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Το 2025 → περίπου 1635.6 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Το 2030 → περίπου 1454.43 Kilotons of oil equivalent (ktoe)

Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ελλάδα [4]

Το 2020 → περίπου 70.56 %

Το 2025 → περίπου 69.04 %

Το 2030 → περίπου 69.63 %

Πρόβλεψη απασχόλησης σε Εθνικό Επίπεδο [5]

Από το 2018 έως το 2021 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση

Από το 2021 έως το 2026 → περίπου 0.9 % ετήσια αύξηση

Από το 2026 έως το 2030 → περίπου 0,1 % ετήσια μείωση

Στο σύνολο της περιόδου 2018-2030 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση

[1] People in the EU: who are we and how do we live?, E.U. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7089681/KS-04-15-567-EN-N.pdf
[2] Ο πληθυσμός της Ελλάδας στον ορίζοντα του 2050, Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων (ΕΔΚΑ), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
http://www.demography-lab.prd.uth.gr/TheReports/FIRST_REPORT.pdf
https://population.un.org/wpp/Graphs/DemographicProfiles/
[3] Our Vision for A Clean Planet for All: Industrial Transition https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/vision_2_industrial_en.pdf
[4] EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions -Trends to 2050, EUROPEAN COMMISSION - Directorate-General for Energy, Directorate-General for Climate Action and Directorate-General for Mobility and Transport https://ec.europa.eu/energy/en/content/energy-modelling-interactive-graphs?type=msline&themes=s_4_population&second_scenario= undefined&index_year=#container-charts-controls
[5] DG ECFIN May 2017
http://www.cedefop.europa.eu/en/publications-and-resources/data-visualisations/skills-forecast

Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τις μελλοντικές εκτιμήσεις χαρακτηριστικών μεγεθών για την Ευρώπη και την Ελλάδα συνοψίζονται ως εξής:

- Λόγω της γήρανσης του πληθυσμού, οι παραγωγικές ηλικίες στην Ευρώπη συρρικνώνονται. Ταυτόχρονα, ο «φυσικός» πληθυσμός των κρατών μελών τείνει να μειώνεται, ενώ η μετανάστευση είναι ο παράγοντας που συμβάλει στη συνολική αύξηση του πληθυσμού. Τα συστήματα μεταφορών πρέπει να προσαρμοστούν στις πληθυσμιακές μεταβολές, δίνοντας έμφαση σε στοιχεία προσβασιμότητας των ηλικιωμένων, την ισότητα των ευκαιριών για μετακίνηση σε όλες τις κοινωνικές ομάδες και την ολοκληρωμένη μετάδοση της πληροφόρησης (γλώσσα, συνθήκες).

- Αντίστοιχα χαρακτηριστικά προβλέπονται και για τις εθνικές τάσεις εξέλιξης του πληθυσμού, με μια σημαντική αύξηση των ηλικιωμένων στις επόμενες δεκαετίες. Τα συστήματα αστικής κινητικότητας θα πρέπει να μπορούν να εξυπηρετήσουν τις ιδιαίτερες ανάγκες.
- Τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η απασχόληση αναμένεται να αυξηθεί με ρυθμούς της τάξης του 0,4-0,5 % ετησίως έως το 2030. Με ένα ποσοστό ανεργίας της τάξης του 18 - 20% στην Ελλάδα την υφιστάμενη περίοδο (2018-2019), οι εκτιμήσεις φαίνονται να έχουν θετικά αποτελέσματα στην απασχόληση. Σε συνδυασμό με τη βελτίωση της αγοραστικής δύναμης, στα επόμενα έτη αναμένεται να αυξηθεί το πλήθος των μετακινήσεων με το Ι.Χ. για λόγους εργασίας. Συνεπώς, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη μείωση του χρόνου διαδρομής και την ανταγωνιστικότητα των λοιπών μέσων μετακίνησης έναντι του Ι.Χ.
- Σχετικά με την κατανάλωση ενέργειας, σημαντικό ρόλο παίζουν οι παγκόσμιοι και ευρωπαϊκοί στόχοι για την κλιματική αλλαγή. Η κατανάλωση ενέργειας τείνει να μειώνεται στα επόμενα έτη τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι εκτιμήσεις για την αξία/ τιμή της ενέργειας, προβλέπουν την αισθητή αύξηση αυτών στα επόμενα έτη. Λαμβάνοντας υπόψη την ισχυρή εξάρτηση της Ελλάδας σε εξαγωγές «ενέργειας» (70%), γίνετε εμφανής η αύξηση των τιμών των συμβατικών καυσίμων στα επόμενα έτη. Είτε λόγω ρυθμιστικών κανονισμών, είτε λόγω οικονομικών συνθηκών, τα μελλοντικά συστήματα μεταφορών θα πρέπει να εστιάσουν στα εναλλακτικά καύσιμα και στην βελτίωση της αποδοτικότητας της λειτουργίας τους.
- Η κατανάλωση ενέργειας (ανεξάρτητα την πηγή της) βαίνει μειούμενη τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε Ελληνικό επίπεδο. Η κυριότερη ερμηνεία των εν λόγω τάσεων ενδέχεται να οφείλεται κυρίως στην αυξανόμενη τιμή της ενέργειας, ωστόσο, σημαντικές προσπάθειες γίνονται σε διεθνές επίπεδο με στόχο την βελτιστοποίηση των συστημάτων στο πλαίσιο της αειφόρας και της κυκλικής οικονομίας. Βασικός στόχος των συστημάτων γίνεται πλέον η αποδοτική αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων για την βελτίωση της λειτουργίας τους. Τα συστήματα αστικής κινητικότητας θα πρέπει να προσαρμοστούν αντίστοιχα στην τάση μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας μέσω της μείωσης των μετακινήσεων, την ανανέωση του στόλου με αποδοτικότερες τεχνολογίες, την βελτιστοποίηση της λειτουργίας του οδικού δικτύου και των δημοσίων συγκοινωνιών, την μεταστροφή σε κινητικότητα με «ανθρώπινη ενέργεια» (πεζή & ποδήλατο) κ.ά.
- Η τιμή της ενέργειας αποδεικνύεται εξαιρετικά «ελαστική» σε εξωτερικούς παράγοντες όπως μια πολεμική σύρραξη. Τα κράτη φαίνεται να μην είναι σε θέση να προσαρμοστούν εύκολα στις αλλαγές χωρίς να καταφύγουν σε μη-περιβαλλοντικά φιλικές πηγές ενέργειας (π.χ. άνθρακας). Η τιμές της ενέργειας έχουν άμεσο αντίκτυπο στην επιλογή μεταφορικού μέσου.
- Τα πλεονεκτήματα των μέσων μαζικής μεταφοράς μετατρέπονται σε σημαντικά μειονεκτήματα σε περιόδους πανδημίας. Ένα σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις ιδιαίτερες συνθήκες που προκύπτουν, κάτι που επιφέρει άμεσες επιπτώσεις στην «Ανθεκτικότητα» του συνολικού συστήματος αστικής κινητικότητας μιας πόλης.

14.2.4. Σενάρια αστικής κινητικότητας για τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου

Στην περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου επιλέχθηκε η ανάπτυξη σεναρίων έμφασης. Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν τρία (3) εναλλακτικά σενάρια αστικής κινητικότητας, τα οποία διαμορφώθηκαν ως εξής.

- **Σενάριο Χ Business as Usual- Δρομολογημένες παρεμβάσεις:** Στο συγκεκριμένο σενάριο εξετάζονται οι λειτουργίες του δικτύου, όταν σε αυτό εφαρμοστούν οι δρομολογημένες και οι μελετητικά ώριμες παρεμβάσεις του Δήμου και των φορέων.

- **Εναλλακτικό σενάριο Α: Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας:** Στο σενάριο αυτό προωθείται κυρίως η ήπια μετακίνηση, δηλαδή η μετακίνηση πεζή καθώς και η μετακίνηση με ποδήλατο, με σκοπό την προσπελασιμότητα σε βασικούς πόλους έλξης/ σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου και συνεπακόλουθα τη μείωση της χρήσης Ι.Χ., σε ένα σχέδιο που δίνει βαρύτητα στα εξής:
    - Διαδρομές προσβασιμότητας (μετακίνηση πεζή) σε βασικούς άξονες του δικτύου.
    - Εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.
    - Δρομολόγια αστικής ή δημοτικής συγκοινωνίας που διέρχεται από κύρια σημεία ενδιαφέροντος εντός Δήμου.
- **Εναλλακτικό σενάριο Β: Προώθηση ΔΑΣ (δημόσιων αστικών συγκοινωνιών):** Στο σενάριο αυτό προωθείται κυρίως η μετακίνηση εντός Δήμου στα σημεία ενδιαφέροντος/ πόλους έλξης κυρίως μέσω κυκλικών δρομολογίων δημοτικής/ αστικής συγκοινωνίας με στόχο τη μείωση της χρήσης Ι.Χ. Το σχέδιο εστιάζει κυρίως σε:
    - Υψηλής συχνότητας κυκλικά δρομολόγια αστικής ή δημοτικής συγκοινωνίας που διέρχονται από τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου.
    - Δίκτυο μετακίνησης πεζή.
    - Δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Το κάθε σενάριο εξετάζεται ποιοτικά μέσω κατάλληλων μεθόδων (*βλ. Κεφάλαιο 3*) και ποσοτικά μέσω του κυκλοφοριακού υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης για μετακινήσεις (*βλ. Κεφάλαιο 4*).

Αναφορικά με την προβλεπτικότητα του κυκλοφοριακού υποδείγματος σημειώνεται ότι για κάθε σενάριο διατυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και τα μέτρα αστικής κινητικότητας με κατάλληλη λεπτομέρεια ώστε να μπορούν να εισαχθούν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα. Τέτοιου είδους μέτρα περιλαμβάνουν:

- Παρεμβάσεις στην υποδομή (Μείωση λωρίδων, πεζοδρομήσεις, διάνοιξη οδών κ.ά.).
- Ρυθμίσεις στην λειτουργία του δικτύου (Μονοδρομήσεις, περιορισμοί ταχύτητας, κ.ά.).
- Στοιχεία που αφορούν την ζήτηση για μετακινήσεις (Δημιουργία χώρου στάθμευσης, κ.ά.).
- Στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μετακίνησης (Τιμολόγηση ΜΜΜ & Στάθμευση, δράσεις ευαισθητοποίησης, κίνητρα, κ.ά.).

Εκτός όμως των προαναφερθέντων, υπάρχουν και κατηγορίες παρεμβάσεων, οι οποίες δεν εντάσσονται εύκολα στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα (π.χ. προώθηση της ηλεκτροκίνησης). Αυτού του είδους οι παρεμβάσεις δεν απουσιάζουν, ωστόσο πρόκειται να καθοριστούν στο στάδιο εξειδίκευσης του τελικού σεναρίου αστικής κινητικότητας που θα αναδειχθεί από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού.

Η παρουσίαση των σεναρίων που ακολουθεί πραγματοποιείται με τη χρήση ενός συγκριτικού πίνακα με πληροφορίες για κάθε εναλλακτικό σενάριο (Σενάριο Χ, Κοινές παρεμβάσεις - Σενάριο Α & Β, Σενάριο Α, Σενάριο Β). Κάθε τομέας αστικής κινητικότητας αναλύεται με έναν ξεχωριστό συγκριτικό πίνακα στους κάτωθι τρεις (3) χρονικούς ορίζοντες:

- 5 έτη (βραχυπρόθεσμος ορίζοντας).
- 10 έτη (μεσοπρόθεσμος ορίζοντας).
- 20 έτη (μακροπρόθεσμος ορίζοντας).

Πίνακας 14.2: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 5 ετών

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία (Ορίζοντας 5ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
Αναπλάσεις • Ανάπλαση οδού Καραολή & Δημητρίου • Ανάπλαση οδών Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού • Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου • Ανασχεδιασμός και πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης Δημοτικής Ενότητας Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου • Βιοκλιματική αναβάθμιση και πρασινισμός πάρκου Ελπίδος της Δημοτικής Ενότητας Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου • Επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα SSC (smart cities) για ένα βιώσιμο και πράσινο αστικό μέλλον	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Στάθμευση • Επαναλειτουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία Ελευθερίας, με θέσεις στάθμευσης ως επί το πλείστον κατοίκων* (ΓΠΣ) • Ελεγχόμενη στάθμευση επί της Ανδρέα Παπανδρέου (Κορδελιό) **Οδική ασφάλεια** • Παρεμβάσεις στον κόμβο «Μυτιληνάκια» λόγω ατυχημάτων **Στο ΣΒΑΚ, οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού που προβλέπονται στο ΓΠΣ, έχουν χωριστεί σε τρεις χρονικούς ορίζοντες και καταγράφονται στην κατηγορία των κοινών παρεμβάσεων*	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	*Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα*

Σχήμα 14.5: Σενάριο A+B+BAU σε ορίζοντα 5 ετών

Πίνακας 14.3: Μέτρα μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 5 ετών

Μετακίνηση πεζή (Ορίζοντας 5ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
Αναπλάσεις • Ανάπλαση οδού Καραολή & Δημητρίου • Ανάπλαση οδών Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελ. Μερκούρη και Κρήτης στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού • Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου • Ανασχεδιασμός και πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης Δημοτικής Ενότητας Κορδελιού Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου • Βιοκλιματική αναβάθμιση και πρασινισμός πάρκου Ελπίδος της Δημοτικής Ενότητας Ευόσμου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου • Επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα SSC για ένα βιώσιμο και πράσινο αστικό μέλλον	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Στο ΣΒΑΚ, παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	*Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα*

Πίνακας 14.4: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 5 ετών

Υποδομή ποδηλάτου (Ορίζοντας 5ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Προμήθειες – υπηρεσίες για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού -Ευόσμου	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Στο ΣΒΑΚ, παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	*Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα*

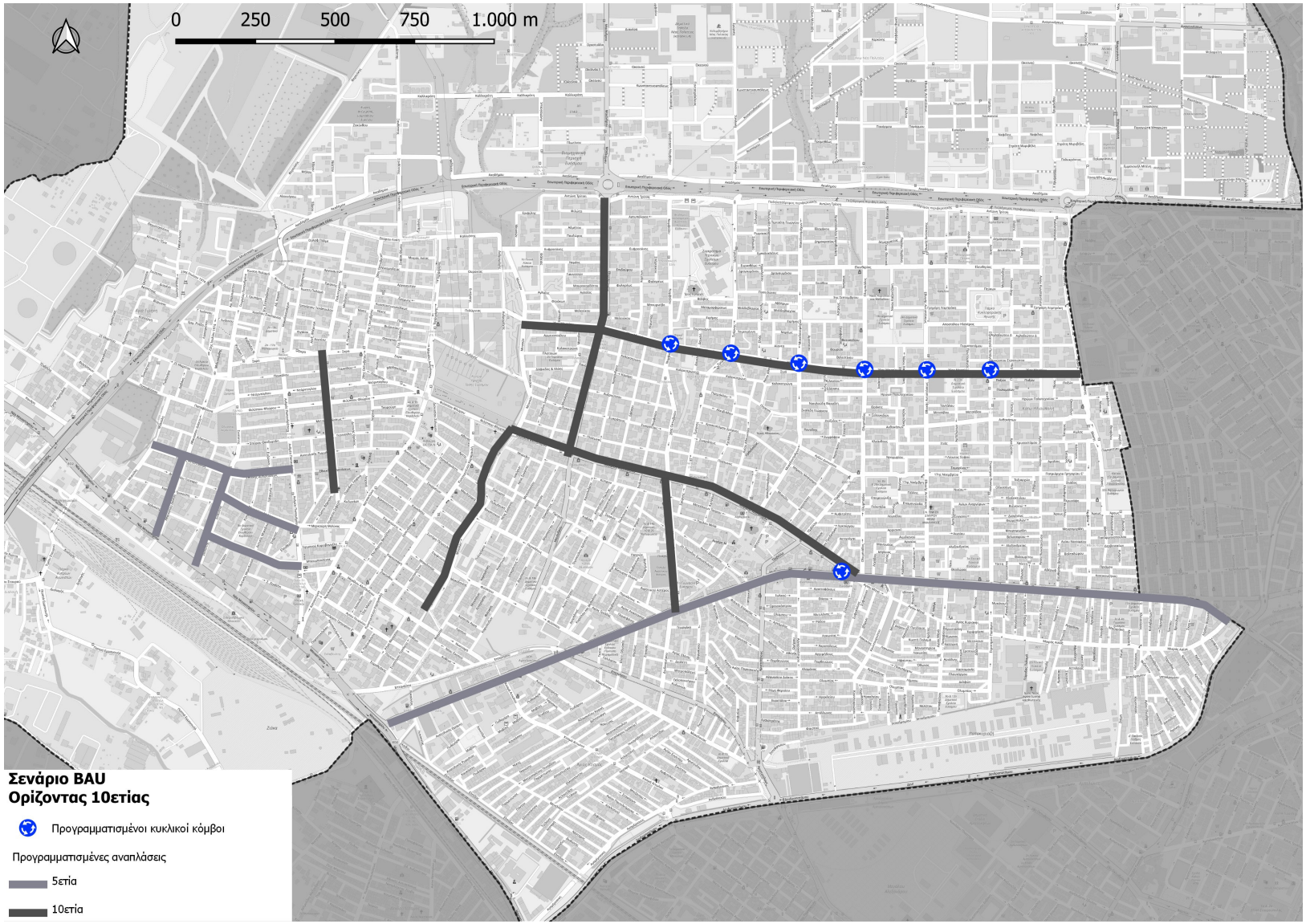
Πίνακας 14.5: Μέτρα δημοσίων αστικών συγκοινωνιών σε ορίζοντα 5 ετών

Δ.Α.Σ. (Ορίζοντας 5ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
(-)	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Στο ΣΒΑΚ, παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα	*Ξεχωριστές παρεμβάσεις εμφανίζονται στον επόμενο χρονικό ορίζοντα*

Πίνακας 14.6: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 10 ετών

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία (Ορίζοντας 10ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών • Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου • Ανάπλαση της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου • Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου • Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου • Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου – Κορδελιού • Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Μονοδρομήσεις • Μακεδονίας • Επτανήσου (από Καραολή και Δημητρίου έως Αριστοτέλους) • Δωδεκανήσου • Κοσμά Αιτωλού (από το ύψος της Νίκης) • Μενελάου • Ολυμπιάδος • Εθνικής Αντίστασης • Στρατηγού Παπάγου (από Καραολή έως Αποστόλου Ηλέκτρας) • Αγίου Κωνσταντίνου • Ευφροσύνης • Μουσών • Ανδρομάχης • 17ης Νοεμβρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος) • Λεωνίδα (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος) **Διανοίξεις** • Ανδρομάχης (από Ρωξάνης έως Φιλίππου Φλώρου) • Ωκεανού (από Σμύρνης έως Κουμουνδούρου)	**Στάθμευση (ΓΠΣ)** *Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού* • Μουσών – Εριφύλης (ΓΠΣ) • Γήπεδο επί της Λυκαωνίας (ΓΠΣ) • Τερματικός Σταθμός Μενεμένης – Κορδελιού (ΓΠΣ) *Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης εκτός οδού* • 2 χώροι στάθμευσης στο «Παπακυριαζή» (ΓΠΣ) **Στάθμευση (ΣΒΑΚ)** *Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού* • Ουρανίας και Ανδρομάχης • Τρίτση και Εθνικής Αντίστασης **Σηματοδότηση** • Κόμβος Μακεδονίας, Επτανήσου, Καραολή & Δημητρίου • Αλλαγή χρόνων σηματοδότησης Μακεδονίας, Επτανήσου, Αριστοτέλους

Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ
(-)	• Διάνοιξη Ιπποδρομίου (από Πάροδο Παλαμά έως ύψος Αργυροκάστρου)



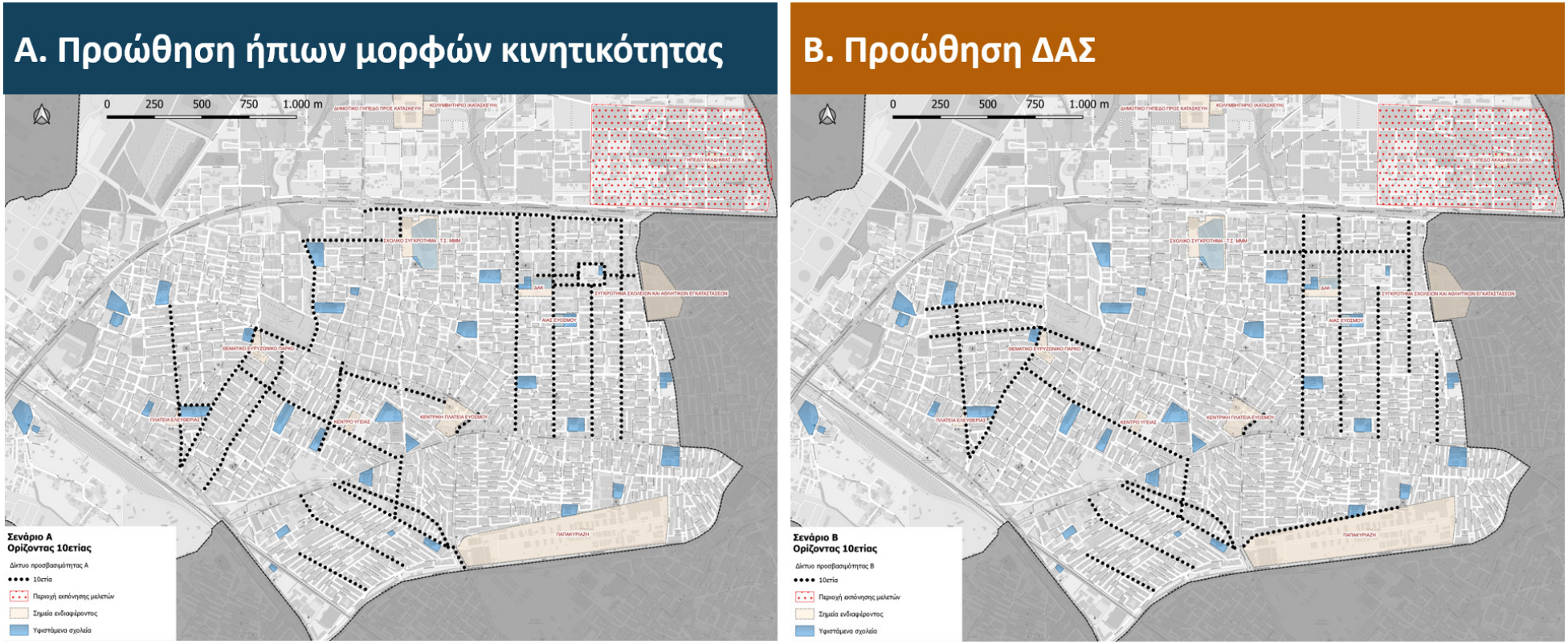
Σχήμα 14.6: Σενάριο BAU σε ορίζοντα 10 ετών

Σχήμα 14.7: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

Πίνακας 14.7: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 10 ετών

<table>
<tr><th colspan="2">Υποδομή μετακίνησης πεζή (Ορίζοντας 10ετίας)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις</th></tr>
<tr><td colspan="2">• Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών
• Ανάπλαση της οδού 25ης Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου
• Ανάπλαση της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου
• Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου
• Ανάπλαση της οδού 28ης Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου
• Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου – Κορδελιού
• Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπλαση οδών, πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου</td></tr>
<tr><th colspan="2">Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια</th></tr>
<tr><td>• Μενελάου
• Κοσμά Αιτωλού
• Μακεδονίας
• Επτανήσου
• Δωδεκανήσου
• Περικλέους
• Σουρμένων
• Κατσαντώνη</td><td>• Ανδρέα Παπανδρέου
• Φιλίππου Φλώρου (από Κατσαντώνη έως Μεγάλου Αλεξάνδρου)
• Τζαβέλλα (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Καραολή & Δημητρίου)
• Ολυμπιάδος
• Εθνικής Αντίστασης
• Στρατηγού Παπάγου (από Αποστόλου Ηλέκτρας έως Καραολή & Δημητρίου)
• Αγίου Κωνσταντίνου (από Αντώνη Τρίτση έως 17ης Νοεμβρίου)</td></tr>
<tr><th>Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας</th><th>Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ</th></tr>
<tr><td>• Μελίνας Μερκούρη (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Κατσαντώνη)
• Κ. Καραμανλή
• Μαιάνδρου (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Φιλίππου)
• Κύπρου (από Μαιάνδρου έως 28ης Οκτωβρίου)
• Μεταλλείων Ταύρου (από Κεντρική Πλατεία έως 28ης Οκτωβρίου)
• Αποστόλου Ηλέκτρας
• Γρηγορίου Λαμπράκη
• Πεύκων (πέριξ Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής)
• Γληνού (από Πεύκων έως Αποστόλου Ηλέκτρας)
• Αντώνη Τρίτση (από Μαιάνδρου έως Αγίου Κωνσταντίνου)</td><td>• Φιλίππου Φλώρου (από Σιατίστης έως Μανόλη Ανδρόνικου)
• Σκρα
• Ελευθερίας (από Μακεδονομάχων έως Αγίου Κωνσταντίνου)
• Γαμβέτα
• Ιπποδρομίου (από Πάροδο Παλαμά έως Αριστοτέλους)</td></tr>
</table>

• Μουσών (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Ευφροσύνης) • Ευφροσύνης (από Μουσών έως Νυμφαίου) • Νυμφαίου (από Τρίτση έως Ευφροσύνης)	



Σχήμα 14.8: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

Πίνακας 14.8: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 10 ετών

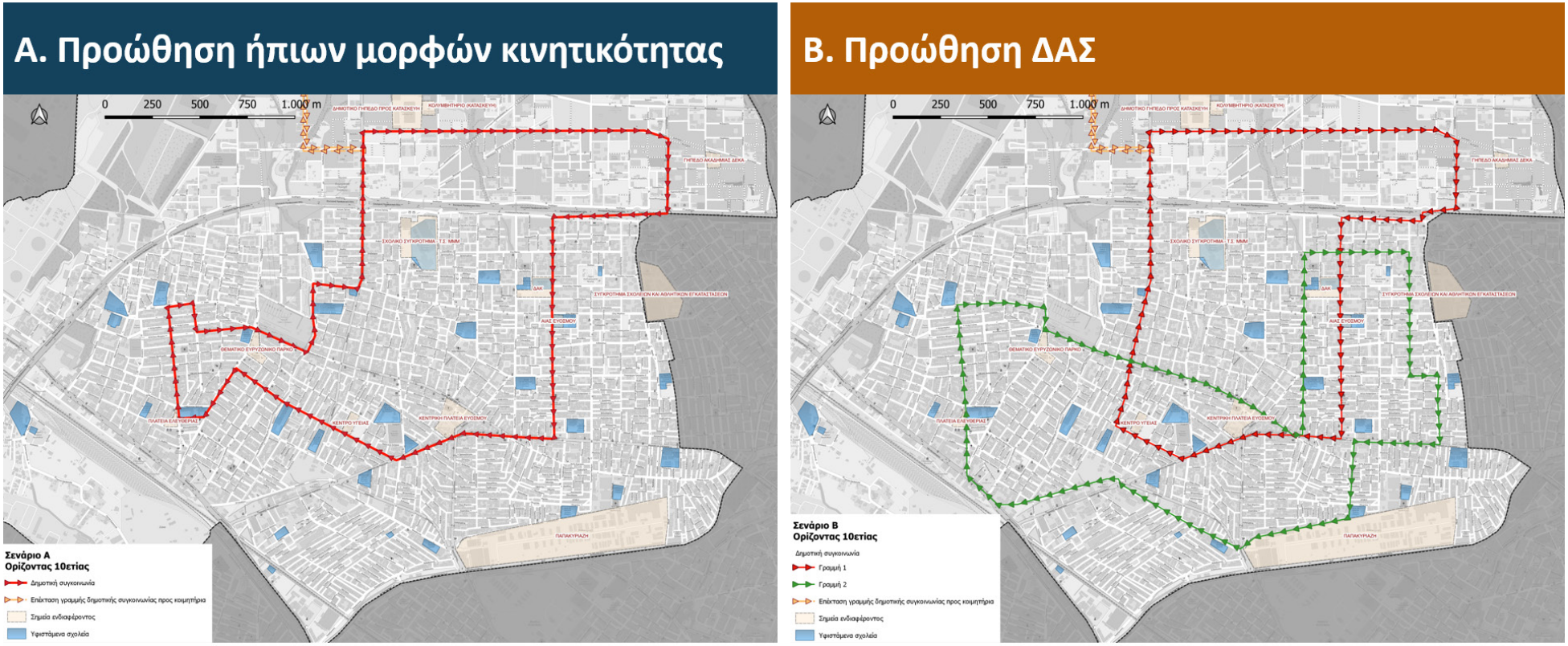
<table>
<tr><th colspan="2">Υποδομή ποδηλάτου (Ορίζοντας 10ετίας)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις</th></tr>
<tr><td colspan="2">• Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών</td></tr>
<tr><th colspan="2">Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια</th></tr>
<tr><td>Ποδηλατική υποδομή
• Μουσών (από Φιλίππου Φλώρου έως Ευφροσύνης)
• Ευφροσύνης
• Νυμφαίου (από Ευφροσύνης έως Αντώνη Τρίτση)</td><td>Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων
• Πάρκο επί της Κωνσταντίνου Καραμανλή
• Πάρκο Μουσών
• Τ.Σ. Κάτω Ηλιούπολης – Ευόσμου
• Εθνικής Αντίστασης και Αντώνη Τρίτση</td></tr>
<tr><th>Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας</th><th>Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ</th></tr>
<tr><td>Ποδηλατική υποδομή
• Εθνικής Αντίστασης (από Αντώνη Τρίτση έως 17ης Νοεμβρίου)
• 17ης Νοεμβρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος)
• Τζαβέλλα
• Κεντρική πλατεία Ευόσμου
• Ευαγγελισμού Θεοτόκου (από Παύλου Μελά έως Μεταλλείων Ταύρου)
• Μεταλλείων Ταύρου
• Κύπρου (από 28Ης Οκτωβρίου έως Ιουλιανού)
• Ιουλιανού (Από Κύπρου έως Πατρών)
• Πατρών από (Ιουλιανού έως Πάροδο Πάρκου – Κέντρο Υγείας Ευόσμου)
• Πάροδος Πάρκου – Κέντρο Υγείας Ευόσμου)
• Περικλέους (από Κέντρο Υγείας Ευόσμου έως Μουσών)
• Σουρμένων (από Μουσών έως Κατσαντώνη)

Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων
• Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ)
• Πλατεία Ευόσμου (Κέντρο)
• Κέντρο Υγείας Ευόσμου</td><td>(-)</td></tr>
</table>

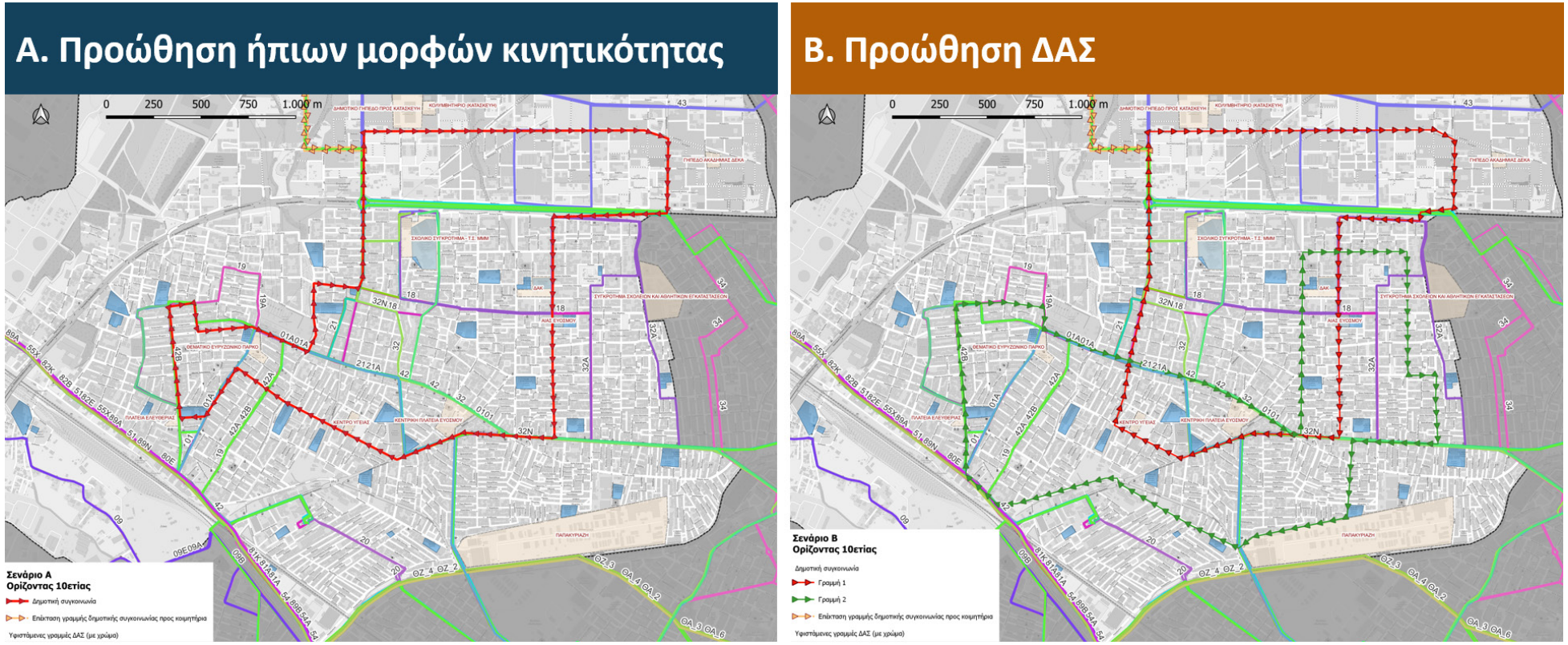
Σχήμα 14.9: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

Πίνακας 14.9: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών

Μέσα μαζικής μεταφοράς (Ορίζοντας 10ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
(-)	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
(-)	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
• Γραμμή (δρομολόγιο) Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Πολυτεχνείου – Φιλίππου Φλώρου – Μουσών – 25ης Μαρτίου – Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Μακρυγιάννη – Περιφερειακή – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης – Καραολή & Δημητρίου - Περικλέους – Σουρμένων – Κατσαντώνη – Καραβαγγέλη	• Γραμμή 1 (δρομολόγιο) Περικλέους – Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Μακρυγιάννη – Περιφερειακή – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης – Καραολή & Δημητρίου • Επέκταση γραμμής 1 προς κοιμητήρια (συγκεκριμένα δρομολόγια) Καλλικράτη – Αναπαύσεως • Γραμμή 2 (δρομολόγιο) Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Μανόλη Ανδρόνικου – Φιλίππου Φλώρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Καραολή & Δημητρίου – Ολυμπιάδος – Ελευθερίας – Αγίου Κωνσταντίνου – 17ης Νοεμβρίου – Γαμβέτα – Καραολή & Δημητρίου – Παπαφλέσσα – Ιπποδρομίου – Μακεδονίας – Επτανήσου – Μοναστηρίου



Σχήμα 14.10: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

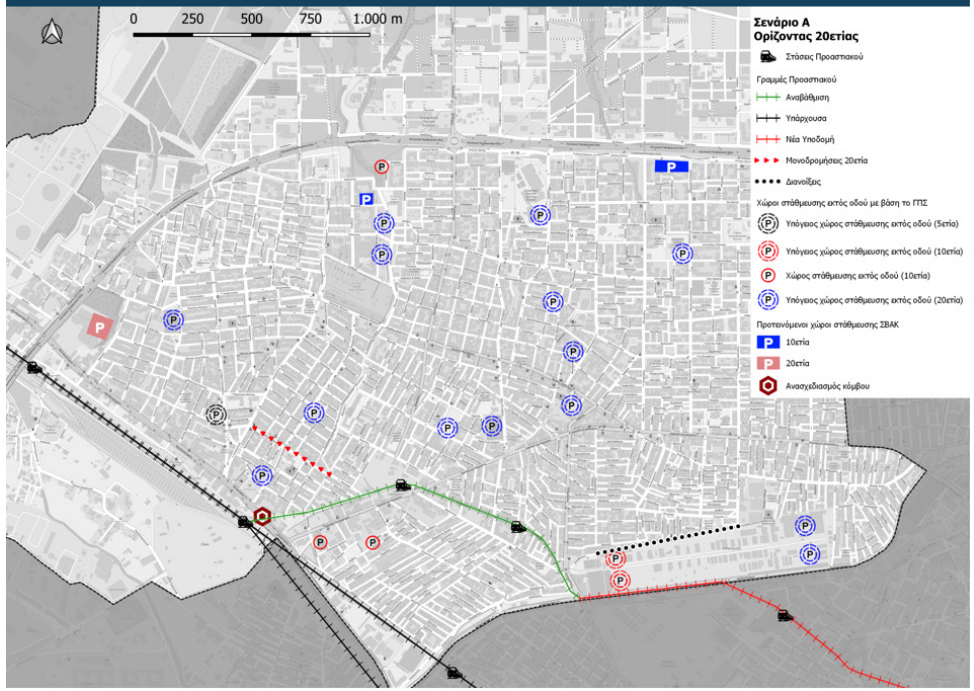


Σχήμα 14.11: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 10 ετών με ταυτόχρονη απεικόνιση των υφιστάμενων γραμμών συγκοινωνίας (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

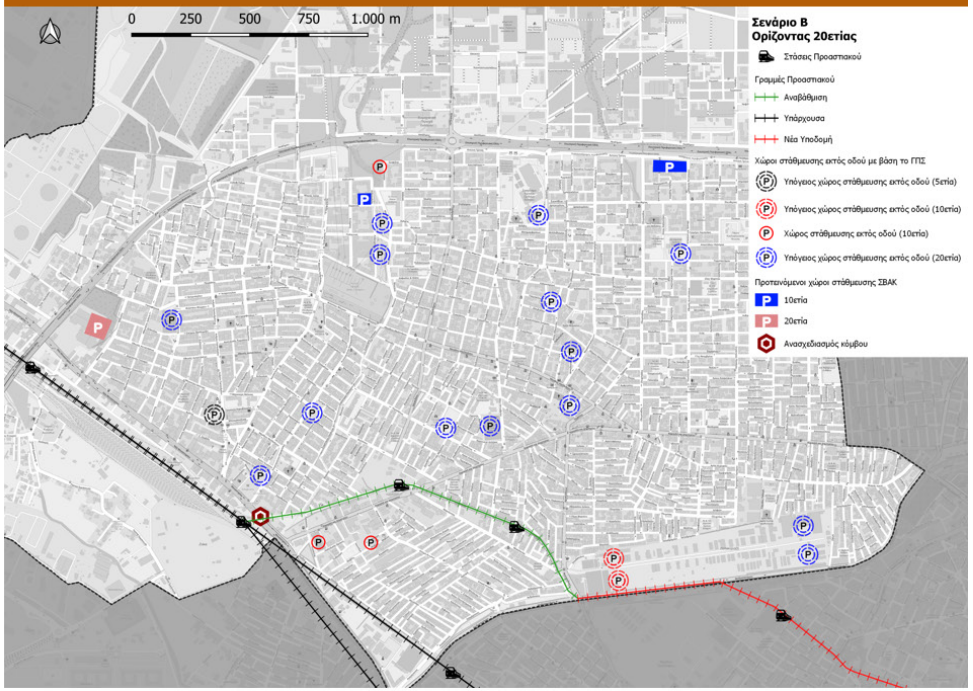
Πίνακας 14.10: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 20 ετών

Μηχανοκίνητη κυκλοφορία (Ορίζοντας 20ετίας)	
Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Χάραξη Προαστιακού	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
Στάθμευση (ΓΠΣ) *Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης εκτός οδού* • 2 χώροι στάθμευσης στο «Παπακυριαζή» • Πλατεία Ευόσμου • ΔΑΚ • Πάρκο Αγίου Αθανασίου • Παιδική Χαρά επί της Πλάτωνος • Συγκρότημα τεχνικών σχολείων • Κέντρο Υγείας • Πλατεία (παιδική χαρά) στην Καραμανλή • Μνημείο Γενοκτονίας • Γήπεδο Οδυσσέα Κορδελιού • Γήπεδο Αγροτικού Αστέρα • 2 χώροι στάθμευσης στα πάρκα επί της Μουσών **Στάθμευση (ΣΒΑΚ)** *Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού* • Δέσμευση χώρου στην πρώην κεραμοποιεία «Φιλίππου» για τη λειτουργία ως χώρου στάθμευσης εκτός οδού **Κόμβοι** • Επανασχεδιασμός κόμβου «Μυτιληνάκια» ώστε να διέρχεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Πιθανή επέκταση της οδού Μοναστηρίου ως ανισόπεδη.	
Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας	**Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ**
• Διάνοιξη της Ιπποδρομίου (από Παπαφλέσσα έως ύψος Αργυροκάστρου) • Μονοδρόμηση Μεγάλου Αλεξάνδρου (Κορδελιό)	(-)

Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας



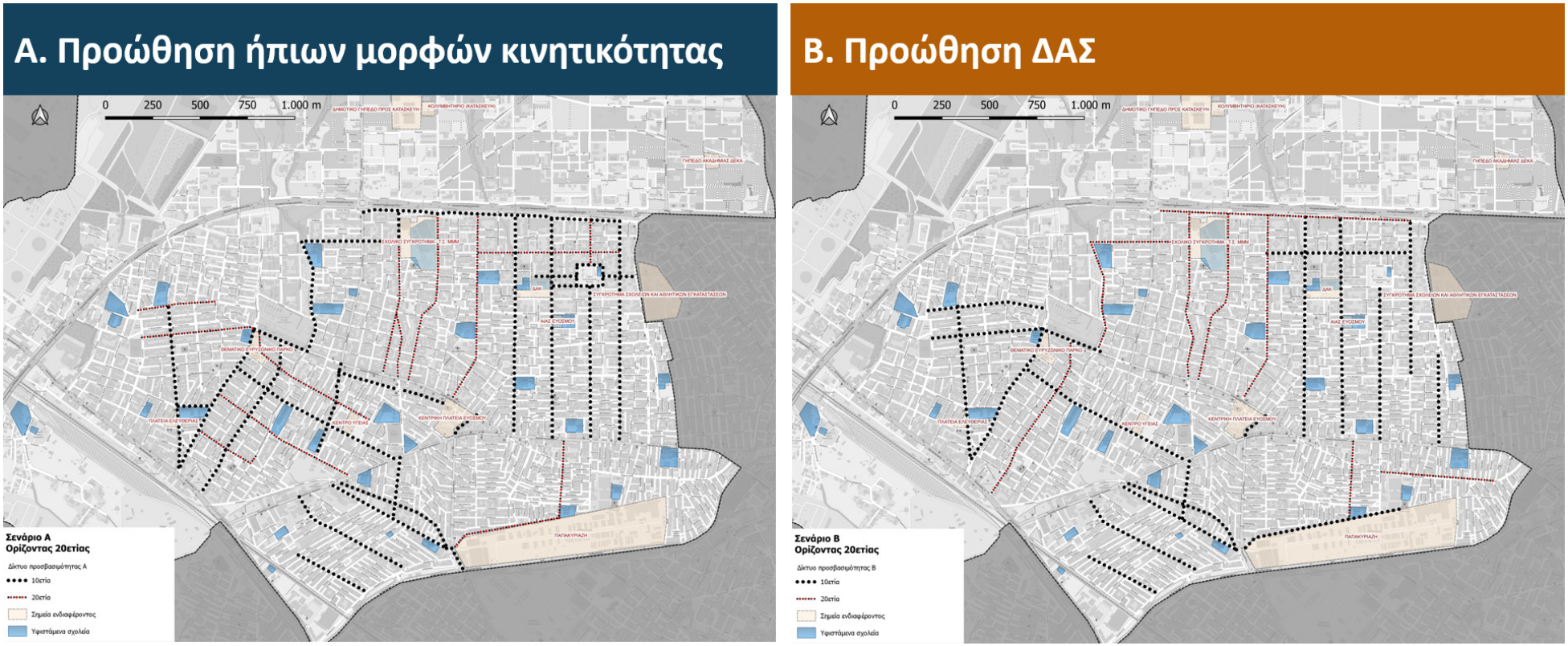
Β. Προώθηση ΔΑΣ



Σχήμα 14.12: Μέτρα μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

Πίνακας 14.11: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 20 ετών

<table>
<tr><th colspan="2">Υποδομή μετακίνησης πεζή (Ορίζοντας 20ετίας)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις</th></tr>
<tr><td colspan="2">(-)</td></tr>
<tr><th colspan="2">Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια</th></tr>
<tr><td colspan="2">• Μακεδονομάχων
• Σμύρνης
• Νυμφαίου (έως Κολοκοτρώνη)
• 28ης Οκτωβρίου (από Νυμφαίου έως Μεγάλου Αλεξάνδρου)
• Παπαφλέσσα</td></tr>
<tr><th>Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας</th><th>Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ</th></tr>
<tr><td>• Μεγάλου Αλεξάνδρου (από Στρατηγού Παπάγου έως Κατσαντώνη) - Κορδελιό
• Στρατηγού Παπάγου (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Μουσών) – Κορδελιό
• Φιλίππου
• Σαμψούντος
• Πατρών (από Ψαρών έως Μουσών)
• Άρτης
• Διονυσίου Σολωμού
• Σκρα
• Φιλίππου Φλώρου (από Σιατίστης έως Μανόλη Ανδρόνικου)
• Λεύκης
• Νυμφαίου (από Κολοκοτρώνη έως Μεγάλου Αλεξάνδρου)
• Ιπποδρομίου (από Παπαφλέσσα έως Αριστοτέλους)</td><td>• Κ. Καραμανλή
• Μουσών (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Ευφροσύνης)
• Ευφροσύνης
• Αντώνη Τρίτση (από Μαιάνδρου έως Αγίου Κωνσταντίνου)
• Μικράς Ασίας (από Σκρα έως Στρατηγού Παπάγου)</td></tr>
</table>



Σχήμα 14.13: Μέτρα υποδομής μετακίνησης πεζή σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

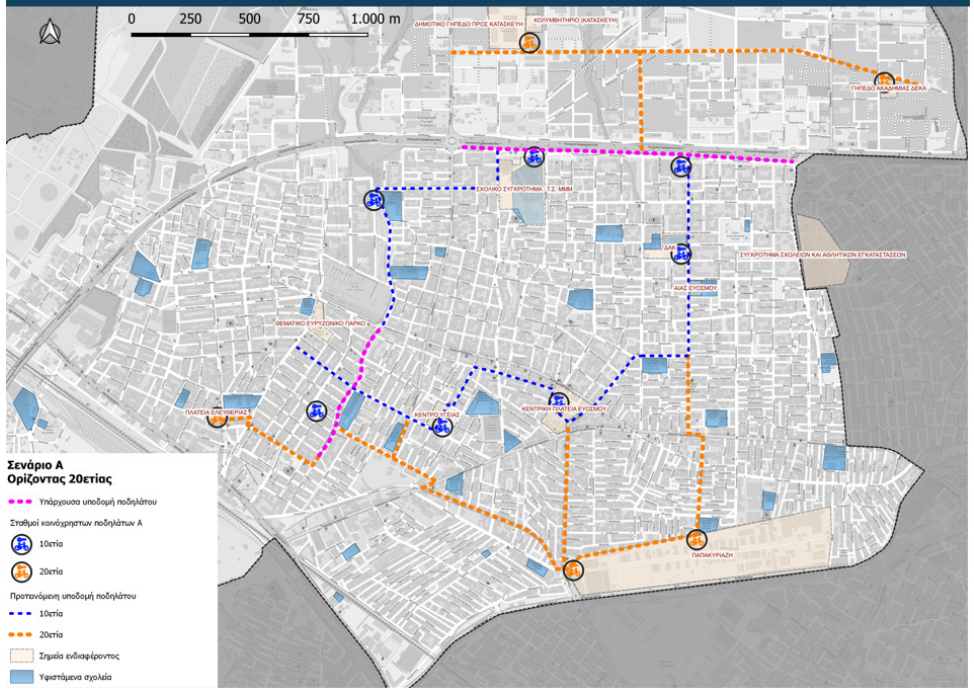
Πίνακας 14.12: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 20 ετών

<table>
<tr><th colspan="2">Υποδομή ποδηλάτου (Ορίζοντας 20ετίας)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις</th></tr>
<tr><td colspan="2">(-)</td></tr>
<tr><th colspan="2">Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια</th></tr>
<tr><td colspan="2>Ποδηλατική υποδομή
• Εθνικής Αντίστασης (από 17ης Νοεμβρίου έως Καραολή & Δημητρίου)
• Καραολή & Δημητρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Παπαφλέσσα)
• Παπαφλέσσα
• Ιπποδρομίου
• Επτανήσου (από Αριστοτέλους έως Καραολή & Δημητρίου)
• Καραολή & Δημητρίου (από Επτανήσου έως Φιλίππου)
• Φιλίππου
• Ωκεανού (από Μαιάνδρου έως Βοσπόρου)
• Βοσπόρου
• Ολυμπιάδος (από Ωκεανού έως Ακαδήμου)

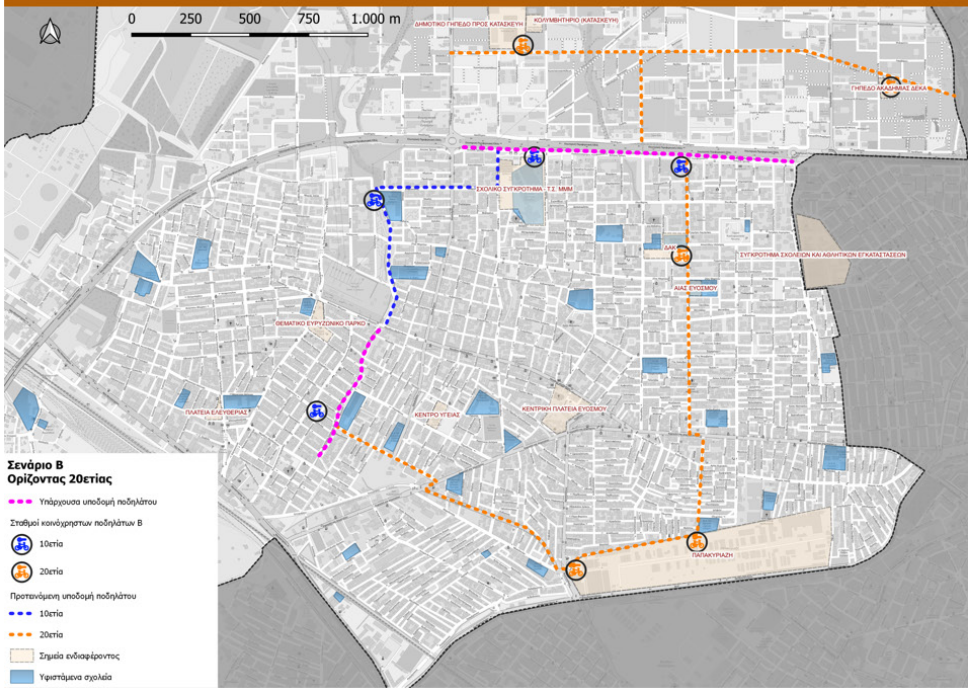
Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων
• 2 σταθμοί στο «Παπακυριαζή»
• Στον χώρο του Κολυμβητηρίου (υπό κατασκευή) και Δημοτικού Γηπέδου (υπό κατασκευή) άνωθεν Περιφερειακής
• Γήπεδο Ακαδημίας ΔΕΚΑ</td></tr>
<tr><th>Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας</th><th>Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ</th></tr>
<tr><td>Ποδηλατική υποδομή
• Αριστοτέλους
• Μαιάνδρου (από Περικλέους έως Φιλίππου)
• Μεγάλου Αλεξάνδρου (από Κατσαντώνη έως Στρατηγού Παπάγου
• Στρατηγού Παπάγου (Ζακύνθου έως Μεγ. Αλεξάνδρου)
• Κατσαντώνη (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Μπουμπουλίνας)
• Μπουμπουλίνας
Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων
• Πλατεία Ελευθερίας (Κορδελιό)</td><td>Ποδηλατική υποδομή
• Εθνικής Αντίστασης (από Αντώνη Τρίτση έως 17ης Νοεμβρίου)

Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων
• Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ)</td></tr>
</table>

Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας



Β. Προώθηση ΔΑΣ

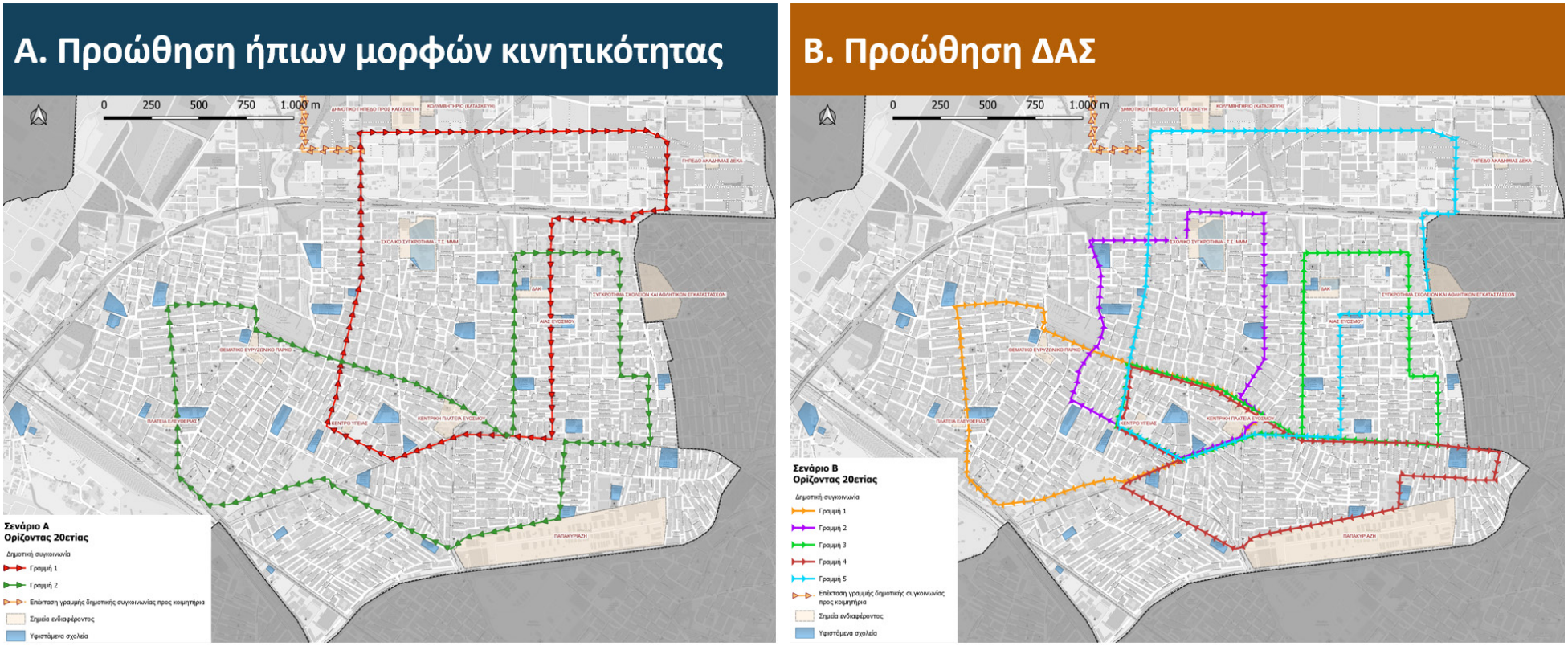


Σχήμα 14.14: Μέτρα υποδομής ποδηλάτου σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

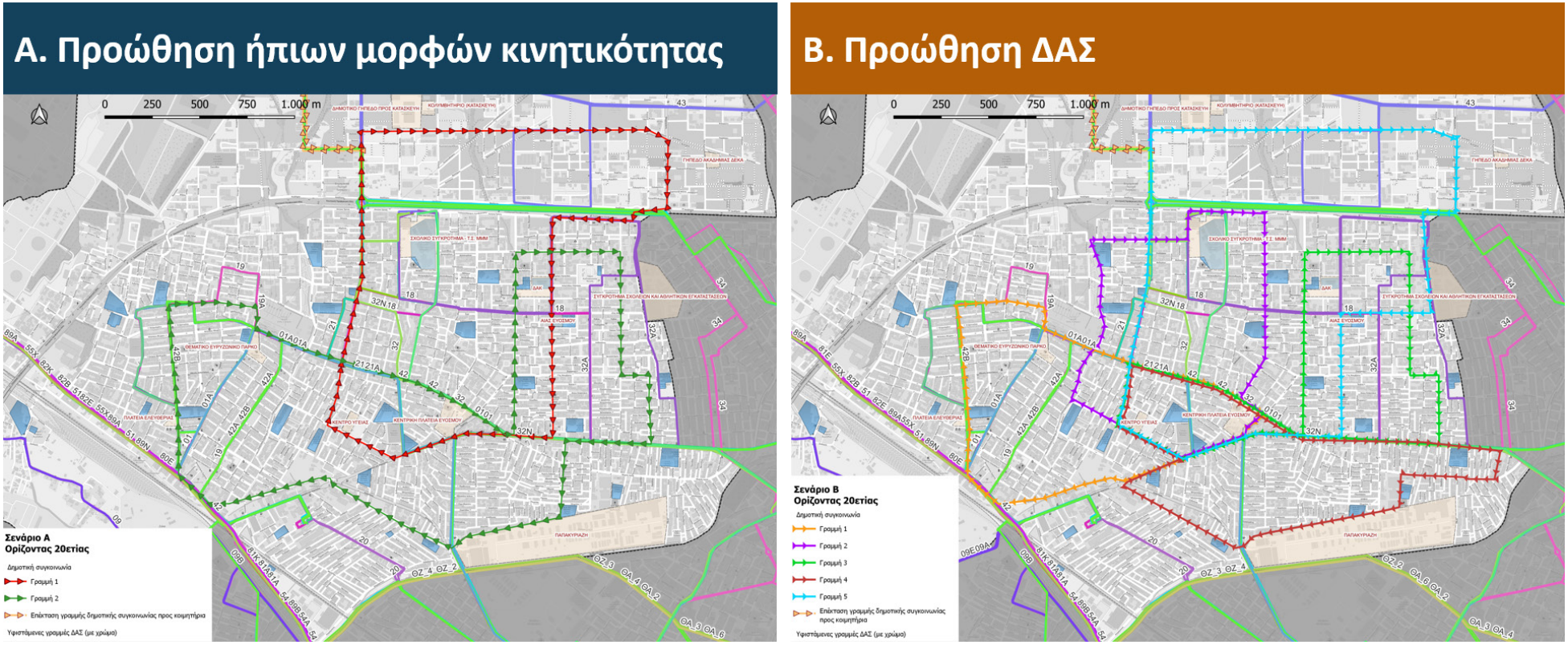
Πίνακας 14.13: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών

<table>
<tr><th colspan="2">Μέσα μαζικής μεταφοράς (Ορίζοντας 20ετίας)</th></tr>
<tr><th colspan="2">Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις</th></tr>
<tr><td colspan="2">Προαστιακός σιδηρόδρομος
Χάραξη
• Επτανήσου
Στάσεις
• Στάση ΔΟΥ Αμπελοκήπων
• Στάση Επτανήσου με Θερμαϊκού</td></tr>
<tr><th colspan="2">Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια</th></tr>
<tr><td colspan="2">(-)</td></tr>
<tr><th>Σενάριο Α. Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας</th><th>Σενάριο Β. Προώθηση ΔΑΣ</th></tr>
<tr><td>• Γραμμή 1 (δρομολόγιο)
Περικλέους – Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Μακρυγιάννη – Περιφερειακή – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης – Καραολή & Δημητρίου
• Επέκταση γραμμής 1 προς κοιμητήρια (συγκεκριμένα δρομολόγια)
Καλλικράτη – Αναπαύσεως
• Γραμμή 2 (δρομολόγιο)
Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Μανόλη Ανδρόνικου – Φιλίππου Φλώρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Καραολή & Δημητρίου – Ολυμπιάδος – Ελευθερίας – Αγίου Κωνσταντίνου – 17ης Νοεμβρίου – Γαμβέτα – Καραολή & Δημητρίου – Παπαφλέσσα – Ιπποδρομίου – Μακεδονίας – Επτανήσου – Μοναστηρίου</td><td>• Γαλάζια γραμμή (δρομολόγιο)
Περικλέους – Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Μακρυγιάννη – Περιφερειακή – Ιθάκης – 25ης Μαρτίου – Εθνικής Αντίστασης – Καραολή & Δημητρίου
• Επέκταση γραμμής 1 προς κοιμητήρια (συγκεκριμένα δρομολόγια)
Καλλικράτη – Αναπαύσεως
• Κόκκινη γραμμή (δρομολόγιο)
Μεγάλου Αλεξάνδρου – Καραολή & Δημητρίου – Σκρα – Μικράς Ασίας – Πάροδος Παλαμά – Ιπποδρομίου – Μακεδονίας – Καραολή & Δημητρίου – Περικλέους – Μαιάνδρου
• Πορτοκαλί γραμμή (δρομολόγιο)
Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Μανόλη Ανδρόνικου – Φιλίππου Φλώρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Τζαβέλλα – Καραολή & Δημητρίου – Επτανήσου – Μοναστηρίου
• Μωβ γραμμή (δρομολόγιο)
Στρατηγού Παπάγου – Μουσών – Ευφροσύνης – Νυμφαίου – Αντώνη Τρίτση – Μακεδονομάχων – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Τζαβέλλα – Καραολή & Δημητρίου – Περικλέους
• Πράσινη γραμμή (δρομολόγιο)
Ολυμπιάδος – Ελευθερίας – Αγίου Κωνσταντίνου – 17ης Νοεμβρίου –</td></tr>
</table>

	Γαμβέτα – Καραολή & Δημητρίου – Περικλέους – Μαιάνδρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Καραολή & Δημητρίου



Σχήμα 14.15: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών (Σενάριο Α & Σενάριο Β)



Σχήμα 14.16: Μέτρα που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ορίζοντα 20 ετών με ταυτόχρονη απεικόνιση των υφιστάμενων γραμμών συγκοινωνίας (Σενάριο Α & Σενάριο Β)

Ακολουθεί παράθεση βασικών λειτουργικών στοιχείων των τριών (3) εναλλακτικών σεναρίων σε μορφή πίνακα.

Πίνακας 14.14: Βασικά λειτουργικά στοιχεία των τριών σεναρίων

Βασικά λειτουργικά στοιχεία	Σενάριο Χ	Σενάριο Α	Σενάριο Β
Αναπλάσεις – Δίκτυο προσβασιμότητας (km)	9,4*	24	20,1
Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος (km)	0,6**	7,8	6,5
Cycle street (οδός μικτής κυκλοφορίας) (km)	-	2,9	0,8
Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (πλήθος)	-***	12	9
Βελτιστοποίηση σηματοδότησης (πλήθος)	-	2	2
Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (πλήθος)	-****	23	23
Ελεγχόμενη στάθμευση (km)	-	0,8	0,8
Διανοίξεις (km)	-	1,2	1,5
Γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας (πλήθος)	-	2	5
Συνολικό μήκος διαδρομών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (km)	-	17,1	29,6

** Προβλέπονται και τεχνικές μελέτες σε περιοχή 500.000 m^2 στην Άνω Πολιτεία. Αναφέρεται πως τα 9,4 Km του δικτύου προσβασιμότητας δεν έχουν συμπεριληφθεί στο μήκος των σεναρίων Α + Β, δηλαδή στα 24 km και 20,1 km αντίστοιχα. Με τη συμπερίληψή τους, το δίκτυο προσβασιμότητας γίνεται 33,4 km και 29,5 km αντίστοιχα.*
*** Αναφέρεται πως τα 0,6 Km του ποδηλατικού δικτύου δεν έχουν συμπεριληφθεί στο μήκος των σεναρίων Α + Β, δηλαδή στα 7,8 km και 6,5 km αντίστοιχα. Με τη συμπερίληψή τους, το ποδηλατικό δίκτυο γίνεται 8,4 km και 7,1 km αντίστοιχα.*
**** Προβλέπεται υπηρεσία - προμήθεια για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας στον Δήμο*
***** 20 χώροι στάθμευσης εκτός οδού που προβλέπονται στο ΓΠΣ έχουν ενσωματωθεί στα σενάρια Α + Β. Οι επιπλέον τρεις είναι αυτοί που προτείνει το ΣΒΑΚ.*

15. Ποιοτική αξιολόγηση εναλλακτικών προσεγγίσεων κινητικότητας

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ποιοτική αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας Α και Β που αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα με τη μέθοδο της ανάλυσης SWOT. Προηγείται αυτού, μία σύνοψη των βασικότερων στοιχείων των εναλλακτικών σεναρίων.

Το **Σενάριο Χ** αφορά τις δρομολογημένες παρεμβάσεις σε επίπεδο Δήμου για τα επόμενα χρόνια. Οι παρεμβάσεις αφορούν κυρίως αναπλάσεις βασικών οδικών αξόνων, πρασινισμό/ ανασχεδιασμό πάρκων, ενίσχυση της μικροκινητικότητας και smart παρεμβάσεις για σηματοδότες, διαβάσεις, ΑμεΑ και καταμέτρηση της κυκλοφορίας. Οι παρεμβάσεις αυτές συνεισφέρουν στη βιώσιμη κινητικότητα κυρίως μέσω της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (αναδιαμόρφωση κόμβων) και της βελτίωσης της προσβασιμότητας για πεζούς, ΑμεΑ (αναδιαμόρφωση πεζοδρομίων). Επιπλέον, προωθείται η χρήση ποδηλάτου με την προμήθεια κοινόχρηστου στόλου, αλλά και με τη δημιουργία, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, αποκλειστικού ποδηλατόδρομου επί της οδού Μουσών.

Οι εν λόγω παρεμβάσεις παρότι κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, κρίνονται περιορισμένες σε ότι αφορά την βιώσιμη κινητικότητα και δεν θεωρούνται ικανές να προκαλέσουν μεγάλη αλλαγή στις συνήθειες των μετακινούμενων έτσι ώστε να μειωθεί η χρήση του Ι.Χ. σε επίπεδο Δήμου (εξαίρεση αποτελεί η ανάπτυξη του Προαστιακού σιδηροδρόμου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα). Επιβάλλεται μια ολιστική προσέγγιση με μέτρα που προωθούν περισσότερο το ποδήλατο, την μετακίνηση πεζή, αλλά και τις δημόσιες αστικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, το σενάριο Χ αποτελεί ένα περιορισμένο σενάριο με χαμηλό συνολικά κόστος (η ανάπτυξη του Προαστιακού σιδηροδρόμου δεν λαμβάνεται υπόψη στο κόστος).

Το **Σενάριο Α** προωθεί κυρίως τις ήπιες μορφές κινητικότητας και ενισχύει την προσπελασιμότητα μέσω γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας. Δίνοντας βάση στις υποδομές μετακίνησης πεζή και στο ποδήλατο δημιουργείται ένα εκτεταμένο δίκτυο προσβασιμότητας, αλλά και ένα συνεκτικό δίκτυο ποδηλάτου που ευνοεί τη μετακίνηση σε κομβικά σημεία. Έτσι ευνοούνται οι ενεργητικοί χρήστες. Παράλληλα, για την ενίσχυση της μετακίνησης, χρησιμοποιείται και δημοτική συγκοινωνία.

Το **Σενάριο Β** προωθεί κυρίως την μετακίνηση εντός Δήμου με δημόσιες αστικές συγκοινωνίες αξιοποιώντας γραμμές δημοτικής/ αστικής συγκοινωνίας υψηλής συχνότητας που πραγματοποιούν διαδρομές μικρού μήκους. Στο σενάριο αυτό προβλέπεται δημιουργία συνεκτικού ποδηλατικού δικτύου, αλλά και δίκτυο προσβασιμότητας, τα οποία όμως είναι περιορισμένα σε σύγκριση με το Σενάριο Α. Οι μετακινήσεις με γραμμές συγκοινωνίας ευνοούν όλους τους χρήστες καθόσον οι χρήστες δεν επηρεάζονται από καιρικά φαινόμενα και τυχόν ανωφέρειες/ κατωφέρειες του Δήμου. Το κόστος είναι μεγαλύτερο από αυτό του Σεναρίου Α και οι απαιτήσεις για τον συντονισμό των υπηρεσιών δημοτικής συγκοινωνίας αυξημένες.

Πίνακας 15.1: Ανάλυση SWOT Σενάριο Χ

ΣΕΝΑΡΙΟ Χ: ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
• Περιορισμένο κόστος • Δημιουργία δικτύου προσβασιμότητας / πεζών • Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες • Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών • Προώθηση ποδηλάτου μέσω υπηρεσιών και δημιουργίας υποδομών
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
• Περιορισμένο και ασυνεχές ποδηλατικό δίκτυο • Ανεπαρκής ένταση μέτρων για στροφή σε πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης
ΑΠΕΙΛΕΣ
• Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων • Δυσκολία στην εξεύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
• Επέκταση των μέτρων που προάγουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Πίνακας 15.2: Ανάλυση SWOT Σενάριο Α

ΣΕΝΑΡΙΟ Α: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
• Μικρότερο κόστος σε σύγκριση με το Σενάριο Β • Μεγαλύτερο δίκτυο προσβασιμότητας σε σύγκριση με το σενάριο Β • Δημιουργία συνεκτικού δικτύου προσβασιμότητας / πεζών που λειτουργεί ως επέκταση των προγραμματισμένων αναπλάσεων • Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες ή ποδηλάτες / Δυνατότητα μετακίνησης σε σημαντικό τμήμα του Δήμου • Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών • Διαμόρφωση οδών με ειδικό εξοπλισμό (κολωνάκια, εγκιβωτισμός στις διασταυρώσεις), η οποία προστατεύει από παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου • Διασφάλιση συνέχειας ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτικό επίπεδο - σύνδεση του ποδηλατικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με το προβλεπόμενο δίκτυο από το ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης • Εκτεταμένο ποδηλατικό δίκτυο σε επίπεδο Δήμου που ενώνει πόλους έλξης / σημεία ενδιαφέροντος (πάρκα, γήπεδα, κέντρο κ.λπ.) • Συνεκτικό ποδηλατικό δίκτυο, στο οποίο συνδέεται η υφιστάμενη με την προβλεπόμενη υποδομή • Δυνατότητα δημιουργίας αποκλειστικής υποδομής για ποδήλατο σε άνω του 70% του προβλεπόμενου δικτύου ποδηλάτου. • Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων σε κομβικά σημεία του δικτύου • Πρόβλεψη ποδηλατικής υποδομής στην περιοχή της Νέας Πολιτείας • Μεγαλύτερη κάλυψη περιοχών με το ποδήλατο σε σύγκριση με το σενάριο Β • Αύξηση οδικής ασφάλειας λόγω μονοδρομήσεων
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
• Το Σενάριο Α ευνοεί τους πιο ενεργητικούς χρήστες / Οι πιο γηρασμένες σε ηλικία ομάδες, σπάνια θα επιλέξουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης • Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό / Κατάργηση περισσότερων θέσεων στάθμευσης στο σενάριο Α • Μειωμένη χρήση του ποδηλατικού δικτύου σε περιπτώσεις άστατου καιρού • Κοστοβόρος η αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου

- Μη συνηθισμένη πρακτική για ελληνικά δεδομένα η συνύπαρξη οδηγών Ι.Χ. και ποδηλάτων σε δρόμους χαμηλών ταχυτήτων – μικτής κυκλοφορίας
- Απαιτείται επιπλέον κόστος για προώθηση ποδηλάτου
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας απαιτεί μετακίνηση στύλων ΔΕΗ ή υπογειοποίησή τους
- Η συνεκτικότητα μέρους του δικτύου εξαρτάται από διανοίξεις στην οδό Ωκεανού και Ιπποδρομίου

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Μη χρήση ειδικού εξοπλισμού από ποδηλάτες – ζητήματα οδικής ασφάλειας
- Ευάλωτοι χρήστες – ατυχήματα
- Μη κατάλληλος σχεδιασμός του δικτύου προσβασιμότητας θα οδηγήσει σε στάθμευση επί των πεζοδρομίων
- Αντίδραση κόσμου στην όποια μείωση θέσεων στάθμευσης
- Αδυναμία συντήρησης της υποδομής μικτής κυκλοφορίας
- Στάθμευση επί των λωρίδων για ποδήλατα
- Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Μη χρησιμοποίηση του ποδηλατικού δικτύου χωρίς προωθητικές ενέργειες / δράσεις ευαισθητοποίησης και κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική / καμπάνιες
- Αδυναμία υλοποίησης χώρων στάθμευσης (ιδίως υπόγειων) εκτός οδού που προβλέπονται από το ΓΠΣ
- Κοστοβόρα και χρονοβόρα η υλοποίηση υπόγειων χώρων στάθμευσης
- Απαιτείται συντονισμός σε ότι αφορά τη δημοτική συγκοινωνία από μέρος του Δήμου (εύρεση χώρου αμαξοστασίου, οδηγοί, χώρος στάθμευσης λεωφορείου ανά γραμμή κ.λπ.) / Αν η συχνότητα της δημοτικής συγκοινωνίας είναι χαμηλή δεν θα βελτιωθεί η κατάσταση
- Ζήτημα συντήρησης στόλου δημοτικής συγκοινωνίας και εξεύρεσης οδηγών / προσωπικού για τη λειτουργία.
- Δυσκολία στην εύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Μείωση κίνησης στον Δήμο με Ι.Χ.
- Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος
- Μείωση θορύβου
- Αύξηση ενεργής μετακίνησης - Οφέλη στην υγεία
- Μείωση ταχυτήτων κίνησης συνολικά στο δίκτυο
- Προσεκτικότερη οδήγηση λόγω ύπαρξης ποδηλάτων στο οδικό δίκτυο
- Σταδιακή προσαρμογή σε ένα καθεστώς με χαμηλότερες ταχύτητες στην πόλη και πιο προσεκτική οδήγηση
- Αλλαγή όψης του Δήμου προς το καλύτερο – πόλη φιλικότερη στον άνθρωπο και στον πεζό

Πίνακας 15.3: Ανάλυση SWOT Σενάριο Β

ΣΕΝΑΡΙΟ Β: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΑΣ (ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ)
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
• Δίνεται δυνατότητα για μετακίνηση με λεωφορεία, κάτι που ευνοεί τη μετακίνηση των πιο γηρασμένων ηλικιακά ομάδων • Η χρήση λεωφορείων ως μέσου μετακίνησης προστατεύει από τις εξωτερικές συνθήκες • Εφόσον γίνει η προμήθεια του στόλου λεωφορείων και η οργάνωση γύρω από τη λειτουργία, η εφαρμογή των δρομολογίων μπορεί να γίνει άμεσα • Σχεδιασμός των γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας εξυπηρετεί όλο τον Δήμο (μικρότερη ακτίνα περπατήματος για πρόσβαση σε στάσεις) • Δημιουργία συνεκτικού δικτύου προσβασιμότητας / πεζών που λειτουργεί ως επέκταση των προγραμματισμένων αναπλάσεων. • Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες ή ποδηλάτες / Δυνατότητα μετακίνησης σε σημαντικό τμήμα του Δήμου • Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών • Διαμόρφωση οδών με ειδικό εξοπλισμό (κολωνάκια, εγκιβωτισμός στις διασταυρώσεις) προστατεύει από παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου • Διασφάλιση συνέχειας ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτικό επίπεδο - σύνδεση του ποδηλατικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με το προβλεπόμενο δίκτυο από το ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης. • Ποδηλατικό δίκτυο που ενώνει πόλους έλξης / σημεία ενδιαφέροντος (πάρκα, γήπεδα, κέντρο κ.λπ.) • Συνεκτικό ποδηλατικό δίκτυο, στο οποίο συνδέεται η υφιστάμενη με την προβλεπόμενη υποδομή. • Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων σε κομβικά σημεία του δικτύου • Πρόβλεψη ποδηλατικής υποδομής στην περιοχή της Νέας Πολιτείας • Μικρότερο μήκος υποδομής μικτής κυκλοφορίας (cycle street) και συνεπώς μειωμένη ανάγκη συντήρησης • Αύξηση οδικής ασφάλειας λόγω μονοδρομήσεων • Κατάργηση λιγότερων θέσεων στάθμευσης στο σενάριο Β
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
• Πιο κοστοβόρο συνολικά σενάριο • Το δίκτυο προσβασιμότητας είναι μικρότερο σε μήκος σε σύγκριση με αυτό του Σεναρίου Α • Η υποδομή ποδηλάτου είναι πιο περιορισμένη σε σύγκριση με αυτήν του Σεναρίου Α • Περιορισμός ποδηλατικού δικτύου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου • Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό • Κοστοβόρος η αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου • Μη συνηθισμένη πρακτική για ελληνικά δεδομένα η συνύπαρξη οδηγών Ι.Χ. και ποδηλάτων σε δρόμους χαμηλών ταχυτήτων – μικτής κυκλοφορίας • Απαιτείται επιπλέον κόστος για προώθηση ποδηλάτου • Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας απαιτεί μετακίνηση στύλων ΔΕΗ ή υπογειοποίησή τους • Η υλοποίηση όλων των πακέτων μέτρων αποτελεί χρονοβόρα διαδικασία • Το ζήτημα της οργάνωσης και του συντονισμού σε ότι αφορά τη δημοτική συγκοινωνία από μέρος του Δήμου αποτελεί δυσκολότερη διαδικασία στο Σενάριο Β (περισσότερες γραμμές, περισσότεροι οδηγοί κ.λπ.) – Ζήτημα συντήρησης στόλου δημοτικής συγκοινωνίας και εξεύρεσης οδηγών / προσωπικού για τη λειτουργία.
ΑΠΕΙΛΕΣ
• Η συνεκτικότητα μέρους του δικτύου εξαρτάται από διανοίξεις στην οδό Ωκεανού και Ιπποδρομίου • Μη χρήση ειδικού εξοπλισμού από ποδηλάτες – ζητήματα οδικής ασφάλειας • Ευάλωτοι χρήστες – ατυχήματα • Μη κατάλληλος σχεδιασμός του δικτύου προσβασιμότητας θα οδηγήσει σε στάθμευση επί των πεζοδρομίων • Αντίδραση κόσμου στη όποια μείωση θέσεων στάθμευσης • Στάθμευση επί των λωρίδων για ποδήλατα • Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων

- Μη χρησιμοποίηση του ποδηλατικού δικτύου χωρίς προωθητικές ενέργειες / δράσεις ευαισθητοποίησης και κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική / καμπάνιες
- Αδυναμία υλοποίησης χώρων στάθμευσης (ιδίως υπόγειων) εκτός οδού που προβλέπονται από το ΓΠΣ
- Κοστοβόρα και χρονοβόρα η υλοποίηση υπόγειων χώρων στάθμευσης
- Αν η συχνότητα της δημοτικής συγκοινωνίας είναι χαμηλή δεν θα βελτιωθεί η κατάσταση / Η συχνότητα πρέπει να είναι υψηλή
- Δυσκολία στην εύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Μείωση κίνησης στον Δήμο με Ι.Χ. περισσότερο από ότι στο Σενάριο Α
- Εικόνα του Δήμου ως «Δήμος πρότυπο» για εξωτερικές και εσωτερικές μετακινήσεις
- Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος
- Μείωση θορύβου
- Αύξηση ενεργής μετακίνησης - Οφέλη στην υγεία
- Μείωση ταχυτήτων κίνησης συνολικά στο δίκτυο
- Προσεκτικότερη οδήγηση λόγω ύπαρξης ποδηλάτων στο οδικό δίκτυο
- Σταδιακή προσαρμογή σε ένα καθεστώς με χαμηλότερες ταχύτητες στην πόλη και πιο προσεκτική οδήγηση
- Αλλαγή όψης του Δήμου προς το καλύτερο – πόλη φιλικότερη στον άνθρωπο και στον πεζό

16. Αξιολόγηση μελλοντικών σεναρίων με τη χρήση του κυκλοφοριακού υποδείγματος προσομοίωσης

16.1. Εισαγωγή

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου, είναι να περιγράψει τη μεθοδολογία ανάπτυξης των μελλοντικών σεναρίων που υλοποιούν τις προτεινόμενες παρεμβάσεις, όπως αυτές παρουσιάστηκαν αναλυτικά σε προηγούμενο κεφάλαιο. Η δημιουργία ενός πολυτροπικού υποδείγματος τεσσάρων σταδίων, όπως αυτό που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, επιτρέπει την αναλυτική αξιολόγηση μιας πληθώρας κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία του μεταφορικού συστήματος της περιοχής μελέτης. Η ύπαρξη του μαθηματικού υποδείγματος, αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο επιχειρησιακής άσκησης πολιτικής των μεταφορών και επιτρέπει την άμεση εξαγωγή ποσοτικών, αλλά και ποιοτικών δεικτών και παραμέτρων αξιολόγησης ανάμεσα σε πιθανά εναλλακτικά σενάρια αναδιάρθρωσης του μεταφορικού συστήματος μιας περιοχής.

Έτσι στο παρόν κεφάλαιο, αναπτύσσονται αναλυτικά οι μεθοδολογίες προβολής των μητρώων ζήτησης στους μελλοντικούς ορίζοντες και η ποσοτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Στο τέλος, πραγματοποιείται μια αναλυτική συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων με παράθεση μιας σειράς δεικτών και παραμέτρων που εξάγονται από το λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.

16.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτείνονται τόσο για το σενάριο Χ «Business as Usual» όσο και για τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την περιοχή μελέτης διαχωρίζονται ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε τρεις (3) επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος ορίζοντας) με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια - συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης κ.λπ.). Έτσι, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν σενάρια σε τρεις (3) μελλοντικούς ορίζοντες: το βραχυπρόθεσμο διάστημα της 5ετίας από το έτος αναφοράς (2027), το μεσοπρόθεσμα διάστημα της 10ετίας από το έτος αναφοράς (2032) και το μακροπρόθεσμο διάστημα της 20ετίας από το έτος αναφοράς (2042). Ως έτος αναφοράς ορίζεται το 2022 (χρόνος έναρξης εκπόνησης της μελέτης του ΣΒΑΚ).

Για κάθε έναν χρονικό ορίζοντα, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν δύο διαφορετικά σενάρια:

- το Σενάριο Business as Usual (BAU) στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα έως το 2042. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας, ΑΕΠ, πληθυσμός), όπως θα παρουσιαστεί αναλυτικά σε επόμενη ενότητα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_Χ». Για παράδειγμα, το Σενάριο BAU του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_Χ.
- τα σενάρια των παρεμβάσεων, όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα και για κάθε εναλλακτικό σενάριο κινητικότητας. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_Α» ή «έτος_Β» για κάθε εναλλακτικό σενάριο. Για

παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_A για το Σενάριο Α και 2027_B και για το Σενάριο Β.

16.3. Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση σεναρίων σε μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες αποτελεί η προβολή μιας σειράς βασικών οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών που σχετίζονται με την μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις. Στην περίπτωση του υποδείγματος που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούν τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων, το ΑΕΠ και τον πληθυσμό.

Πιο αναλυτικά, ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων είναι το πλήθος των επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους. Η προβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες απαίτησε μια πιο σύνθετη προσέγγιση σε σχέση με τις προσεγγίσεις που ακολουθήθηκαν για τον προσδιορισμό των υπολοίπων απαιτούμενων μεγεθών. Πιο αναλυτικά, ο προσδιορισμός του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων για την Περιφερειακή Ενότητα της εξεταζόμενης περιοχής για τους τρεις μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες που ορίσθηκαν προηγουμένως, έγινε με τη χρήση συγκεκριμένου μαθηματικού προτύπου που βασίζεται σε ιστορικά στατιστικά στοιχεία και συσχετίζει μέσω μιας εκθετικής σχέσης τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το πρότυπο περιγράφεται από τη γενική σχέση που ακολουθεί:

$$V_t = s/(1 + b_0 * e^{b_1 * X_t})$$

Όπου:

V_t : Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στο χρόνο t

s : Επίπεδο κορεσμού

b_0 , b_1: Συντελεστές που υπολογίζονται κατά την προσαρμογή του προτύπου

X_t : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε χρόνο t

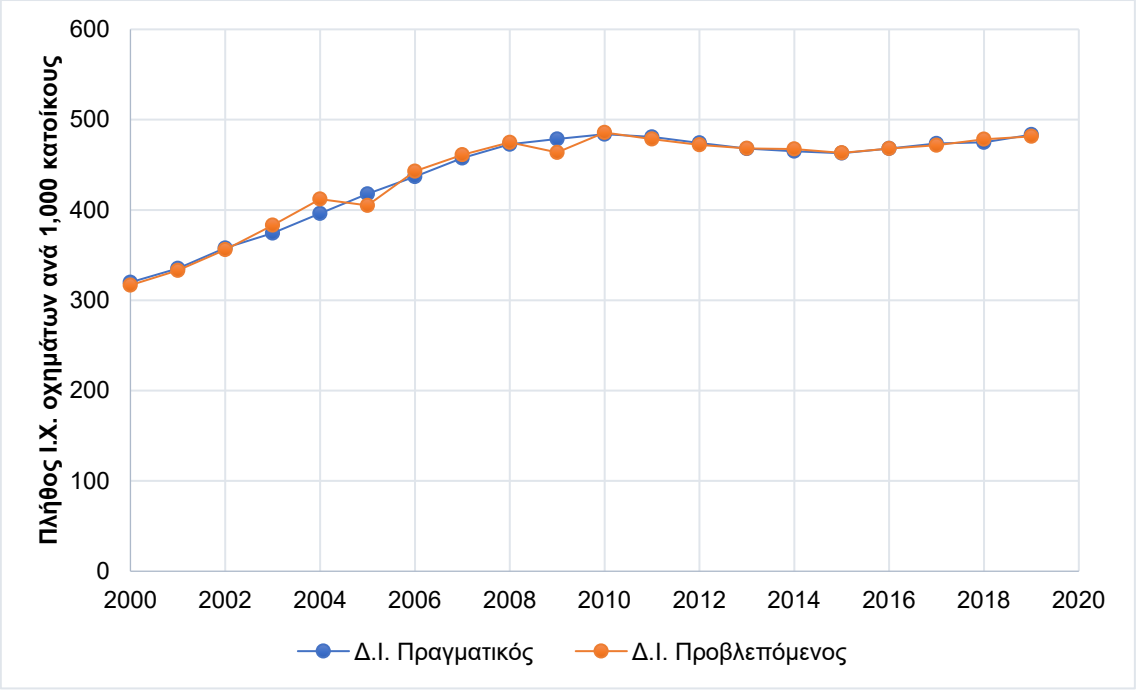
Για την εφαρμογή του προτύπου, χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές του ΑΕΠ, του πληθυσμού και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων κατά την περίοδο 2000-2019. Η επιλογή της περιόδου μέχρι το 2019 και όχι μέχρι το 2022 για το οποίο υπήρχαν δεδομένα έγινε προκειμένου στη δόμηση του προτύπου να μη χρησιμοποιηθούν στοιχεία από την περίοδο της πανδημίας 2020 – 2022 και τα οποία χαρακτηρίζονται ως μη αντιπροσωπευτικά όσον αφορά την εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων. Οι τιμές του ΑΕΠ και του πληθυσμού προήλθαν από τη βάση δεδομένων της Eurostat[7,8] και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων από την ΕΛ.ΣΤΑΤ[9]. Όσον αφορά στο επίπεδο κορεσμού, με βάση την προηγούμενη ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία, επιλέχθηκε η τιμή 650 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους για την εξεταζόμενη περιοχή μελέτης.

Το Σχήμα 16.1 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η προσαρμογή του υποδείγματος για την περίοδο 2000 - 2019.

[7] Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 3 regions, Eurostat

[8] Population on 1 January by broad age group, sex and NUTS 3 region, Eurostat

[9] Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες που βρίσκονται στην κυκλοφορία κατά κατηγορία, χρήση και νομό στην Ελλάδα (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)



Σχήμα 16.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ.

Η εφαρμογή της προαναφερθείσας μεθοδολογίας, οδήγησε σε μελλοντικές προβολές του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. για τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 16.1.

Σχετικά με τις μεταβολές του ΑΕΠ, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούσαν το σύνολο της χώρας καθώς δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν μελλοντικές προβολές σε επίπεδο 5-ετιας, 10-ετίας και 20-ετίας που να αφορούσαν τουλάχιστον την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Οι εκτιμήσεις των μεταβολών, προέρχονταν από τους πλέον αξιόπιστους οίκους που ασχολούνται με αντίστοιχες έρευνες, όπως είναι ο ΟΟΣΑ[10]. Στον Πίνακα 16.1, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιήθηκαν στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Όσον αφορά τις μελλοντικές προβολές του πληθυσμού στους εξεταζόμενους χρονικούς ορίζοντες αποφασίσθηκε ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού του Κορδελιού-Ευόσμου να συσχετισθεί με τις αντίστοιχες μεταβολές του συνολικού πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης για την οποία υπάρχουν διαθέσιμες μελλοντικές προβλέψεις από τη βάση δεδομένων της Eurostat[11]. Στον Πίνακα 16.1, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιούνται στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Πίνακας 16.1: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές

Διάστημα Προβολής	ΑΕΠ	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	Πληθυσμός
2022 – 2027	21.01%	7.06%	2.05%
2027 - 2032	11.50%	3.21%	2.05%

[10] GDP long-term forecast, OECD

11 Population on 1st January by age, sex and type of projection, Eurostat

Διάστημα Προβολής	ΑΕΠ	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	Πληθυσμός
2032 - 2042	16.63%	3.77%	4.32%

16.4. Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Οι συντελεστές ανάπτυξης ή προβολής για τα ελαφρά οχήματα που εισήχθησαν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα προκύπτουν από το γινόμενο των δύο συντελεστών που εκφράζουν τη μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων και τη μεταβολή του πληθυσμού αντίστοιχα (σχετίζονται δηλαδή με τη μεταβολή του αριθμού των οχημάτων). Η γενική μαθηματική σχέση που περιγράφει τους συντελεστές ανάπτυξης από το έτος του σεναρίου βάσης (2022) στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx για τα ελαφρά οχήματα (GFL20xx-2023) ορίζεται μαθηματικά ως εξής:

$$GFL_{20xx-2022} = \nabla PO_{200xx-2022} * \nabla CI_{200xx-2022}$$

Όπου:

$GFL20xx-2022$: Ο συντελεστής ανάπτυξης για κάθε ζώνη για τα ελαφρά οχήματα

$PO20xx-2022$: Η μεταβολή του πληθυσμού για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

$CI20xx-2022$: Η μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις των βαρέων οχημάτων, θεωρήθηκε ότι θα ακολουθήσουν τη μεταβολή του ΑΕΠ. Στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζονται οι τελικοί συντελεστές ανάπτυξης, έτσι όπως υπολογίζονται και εφαρμόζονται στα αντίστοιχα μητρώα του εκάστοτε μελλοντικού χρονικού ορίζοντα.

Πίνακας 16.2: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Διάστημα Προβολής	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα
2022 – 2027	1.09	1.05
2027 - 2032	1.05	1.05
2032 - 2042	1.04	1.09

16.5. Διερεύνηση δηλωμένων προτιμήσεων χρηστών

Η διερεύνηση της εναλλαγής των προτιμήσεων των χρηστών σε διαφορετικές συνθήκες και χαρακτηριστικά μετακίνησης μετά τις παρεμβάσεις που προβλέπει το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, δύναται να πραγματοποιηθεί μέσα από τη δόμηση μαθηματικών υποδειγμάτων που προέρχονται από έρευνες Δηλωμένων Προτιμήσεων (Stated Preference Surveys). Για το λόγο αυτό, δομήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας Δηλωμένων Προτιμήσεων για κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Αντικείμενο του συγκεκριμένου ερωτηματολογίου ήταν η διερεύνηση των προτιμήσεων, της συμπεριφοράς και των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων του Δήμου. Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από δύο τμήματα: το Μέρος Α’ περιείχε ερωτήσεις κοινωνικό-οικονομικών

χαρακτηριστικών, ενώ το Μέρος Β' περιείχε μια σειρά από υποθετικά σενάρια στα οποία πρέπει να επιλεγεί το επιθυμητό λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρονται στην εισαγωγή του. Το ερωτηματολόγιο Δηλωμένων Προτιμήσεων που εκπονήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου παρουσιάζεται αναλυτικά στο Παράρτημα.

Με βάση τις απαντήσεις των ερωτώμενων δομήθηκε πολυωνυμικό μαθηματικό πρότυπο επιλογής μέσου (multinomial logistic regression) τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάζονται στη συνέχεια. Το εν λόγω μοντέλο επιλογής μέσου εξετάζει το μέσο μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, ΔΑΣ, πεζή, ποδήλατο) που χρησιμοποιούν οι μετακινούμενοι για τις καθημερινές τους μετακινήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση και κατά πόσο είναι πρόθυμοι να μεταπηδήσουν σε άλλο μέσο με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Τα μέσα μεταφοράς που μπορούσαν να επιλέξουν οι ερωτώμενοι για μια μελλοντική μετακίνηση τους με βάση συγκεκριμένα χαρακτηριστικά χρόνου, κόστους, άνεσης και ασφάλειας ήταν το αυτοκίνητο/μοτοσυκλέτα, λεωφορείο/μετρό και ποδήλατο/πατίνι.

Στη συνέχεια ακολουθεί η μαθηματική περιγραφή του πολυωνυμικού υποδείγματος επιλογής μέσου όπως διαμορφώθηκε με βάση τις απαντήσεις των χρηστών.

Πίνακας 16.3: Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος

		Προβλεπόμενες			
		1: Car	2: PuT	3: Bike	Ποσοστό Επιτυχούς Πρόβλεψης
Παρατηρούμενες	1: Car	1,889	200	139	84.80%
	2: PuT	250	1,323	235	73.20%
	3: Bike	80	101	655	78.40%
Συνολικό Ποσοστό					**79.37%**

Πίνακας 16.4: Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου

	B	**Std. error**	**Sig.**	**Exp(B)**
intercept:PuT	0.04	0.11	0.07	1.04
intercept:BIKE	-0.99	0.13	0.00	0.37
COST	-0.18	0.03	0.00	0.84
TIME	-0.10	0.00	0.00	0.91
Δείκτες σύγκλισης μαθηματικού υποδείγματος	-2 Log likelihood: -4653.9 McFadden R^2: 0.17 Likelihood ratio test: chisq = 710.24 (p.value = < 2.22e-16)			

Από τους παραπάνω Πίνακες 16.3 και 16.4 μπορούν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι δείκτες σύγκλισης Cox and Snell R Square και Nagelkerke R Square εμφανίζουν ικανοποιητικές τιμές, γεγονός που αποδεικνύει την σχετική ικανότητα του υποδείγματος για την αξιοποίησή του για ποσοτικά και ποιοτικά συμπεράσματα.
- Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από την προβλεπτική ικανότητα του υποδείγματος, η οποία εξασφαλίζεται σε ποσοστό περίπου 79%.
- Οι παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την στροφή των μετακινουμένων με Ι.Χ. αυτοκίνητο, είναι ο χρόνος και το κόστος διαδρομής. Μάλιστα, από το μέγεθος των συντελεστών φαίνεται ότι στην επιλογή των χρηστών σημαντικό ρόλο παίζει ο χρόνος διαδρομής σε σχέση με το κόστος.

16.6. Μεθοδολογία αξιολόγησης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM

Στην συγκεκριμένη ενότητα περιγράφεται η διαδικασία ανάπτυξης των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας ανά χρονικό ορίζοντα στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM. Ουσιαστικά περιγράφεται η διαδικασία και η μεθοδολογία ανάπτυξης των μητρώων Προέλευσης – Προορισμού για τους μελλοντικούς ορίζοντες, από το σενάριο βάσης 2022 στα μελλοντικά σενάρια.

Η λογική ανάπτυξης των μελλοντικών μητρώων που ακολουθείται έχει ως εξής:

- Αρχικά οι μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ. για το έτος βάσης 2022, όπως αυτά προέκυψαν από το στάδιο του καταμερισμού των μετακινήσεων στο δίκτυο, μετατρέπονται μέσω του δείκτη πλήρωσης οχημάτων όπως αυτός έχει προσδιοριστεί στις έρευνες παρά την οδό (1.52 άτομα/Ι.Χ.) σε μετακινήσεις ανθρώπων.
- Στη συνέχεια τα μητρώα πολλαπλασιάζονται με τους αντίστοιχους συντελεστές αναγωγής (Growth Factors – G.F.) όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί στην προηγούμενη ενότητα. Τα μητρώα αυτά στη συνέχεια, αφού πρώτα γίνει πάλι η μετατροπή σε μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ., φορτίζουν το δίκτυο και έτσι λαμβάνεται τα σενάριο BAU 2027_X
- Στη συνέχεια, το σενάριο 2027_X αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη του σεναρίου παρέμβασης 2027_A και 2027_B.
- Η ίδια λογική ακολουθείται και για την ανάπτυξη των σεναρίων BAU 2032_X και BAU 2042_X και των αντίστοιχων σεναρίων παρεμβάσεων των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης 2032_A, 2032_B, 2042_A και 2042_B.

Τα αποτελέσματα φόρτισης του δικτύου για τα εναλλακτικά σενάρια παρεμβάσεων δίδονται στην επόμενη ενότητα με τη χρήση δεικτών, όπως αυτά προκύπτουν από το λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.

16.7. Μεθοδολογία αξιολόγηση μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM

Για τη συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου χρησιμοποιούνται μία σειρά κυκλοφοριακών, λειτουργικών και άλλων ποσοτικών δεικτών που μπορούν να εξαχθούν από το λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης VISUM και δίνουν μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων που θα υπάρξουν από την εφαρμογή των παρεμβάσεων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ.

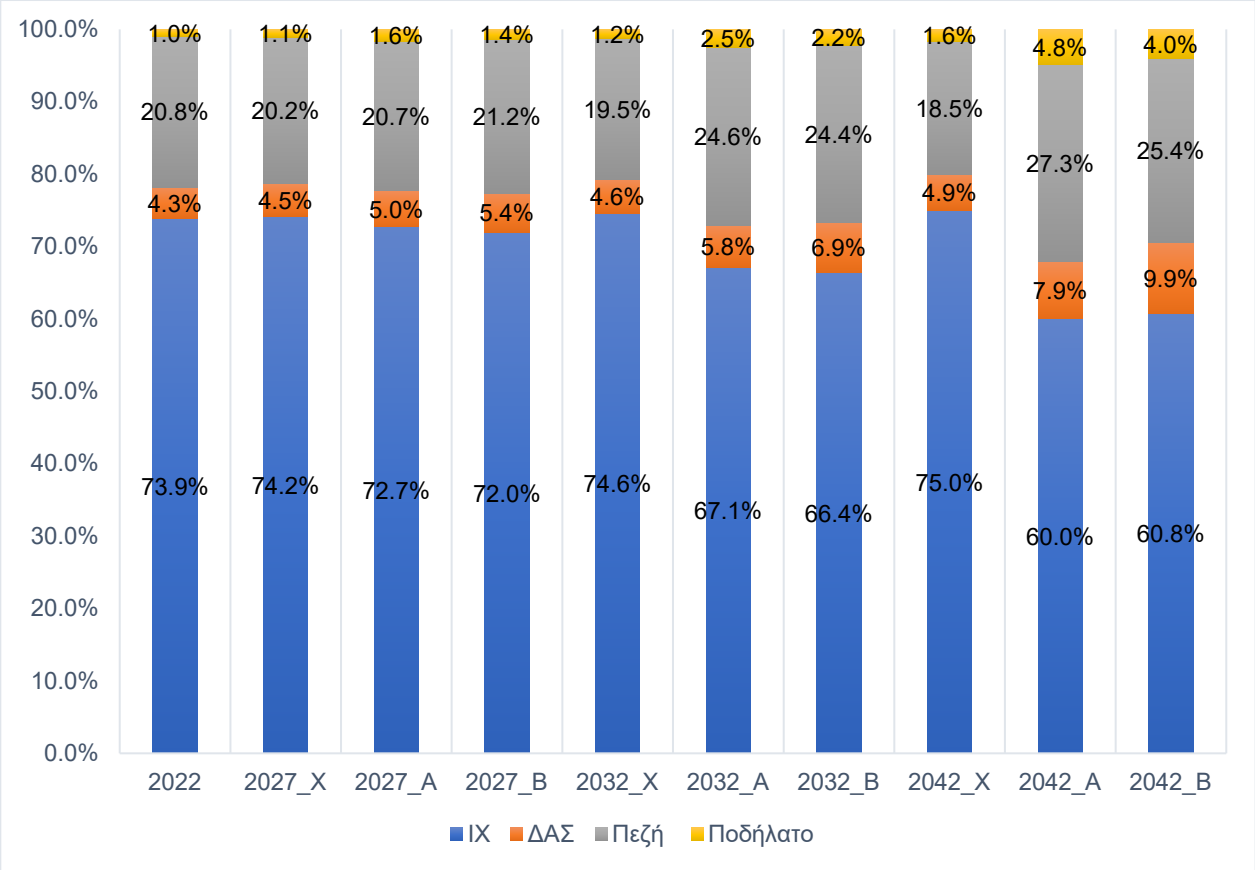
16.7.1. Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο Πίνακας 16.5, παρουσιάζει το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται την πρωινή ώρα αιχμής 08:00 – 09:00, την ώρα δηλαδή εφαρμογής του υποδείγματος. Στον εν λόγω Πίνακα δεν εμφανίζονται οι μετακινήσεις με Βαρέα Οχήματα (φορτηγά), καθώς αυτές δεν συμμετέχουν στην διαδικασία επιλογής μέσου, παρά μόνο – ως πλήθος – επηρεάζονται από την ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα.

Πίνακας 16.5: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

Σενάριο	Ι.Χ.	ΔΑΣ	Πεζή	Ποδήλατο	Σύνολο
2022	50410	2966	14207	658	68241
2027_X	54503	3314	14845	792	73454
2027_A	53413	3646	15208	1188	73454
2027_B	52868	3977	15580	1030	73454
2032_X	57376	3561	15024	950	76912
2032_A	51639	4451	18921	1901	76912
2032_B	51065	5342	18795	1711	76912
2042_X	62146	4085	15300	1331	82861
2042_A	49717	6536	22617	3992	82861
2042_B	50338	8170	21026	3326	82861

Προκειμένου να υπάρχει μια σχηματική απεικόνιση της εκτροπής των μετακινήσεων από τα Ι.Χ. οχήματα στα εξεταζόμενα εναλλακτικά μέσα (λεωφορείο, ποδήλατο και πεζή μετακίνηση), ακολουθεί το Σχήμα 16.2, από το οποίο εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων της τάξης του 14% περίπου και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια από το Ι.Χ. όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 5-6%), με ποδήλατο (3-4%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 5-7% περίπου). Η μετακίνηση με ποδήλατο αυξάνεται σε μικρό σχετικά βαθμό γιατί το ποσοστό στην υφιστάμενη κατάσταση ήταν εξαιρετικά χαμηλό.



Σχήμα 16.2: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

Έτσι, από το παραπάνω Σχήμα μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάση, είναι αρκετά υψηλό, της τάξης του 74%. Το ποσοστό αυτό, στα σενάρια απραξίας μεταβάλλεται σε μικρό βαθμό καθώς δεν υλοποιούνται σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. μειώνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο εναλλακτικά σενάρια. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, την πεζή μετακίνηση, αλλά και το ποδήλατο, τόσο σε μεσοπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα καταδεικνύουν ότι μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το μερίδιο του Ι.Χ. σε ποσοστό 14% περίπου για το έτος 2042.
- Και στα δύο σενάρια επιτυγχάνεται αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, ενώ η πεζή μετακίνηση αυξάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Α. Η αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο σενάρια, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Β.

16.7.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου

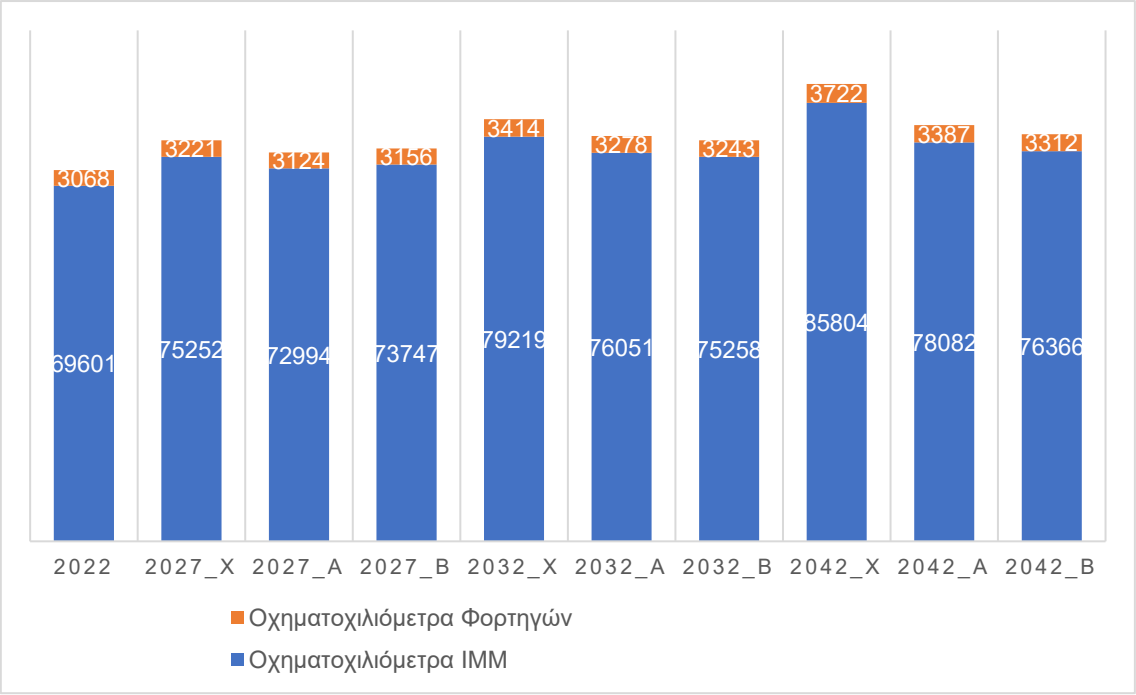
Προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας του οδικού δικτύου, χρησιμοποιούνται ορισμένοι δείκτες λειτουργίας, που αποσαφηνίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που αναμένεται να προκύψουν στο σύνολο του δικτύου στα μελλοντικά σενάρια των παρεμβάσεων. Οι εν λόγω δείκτες που εξήχθησαν από το κυκλοφοριακό υπόδειγμα για τα ελαφρά οχήματα ή υπολογίστηκαν μετέπειτα, είναι οι εξής:

- Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα
- Οχηματοώρες για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα με Ι.Χ. οχήματα
- Μέση ταχύτητα δικτύου για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσος χρόνος ταξιδίου σε λεπτά για Ι.Χ. οχήματα

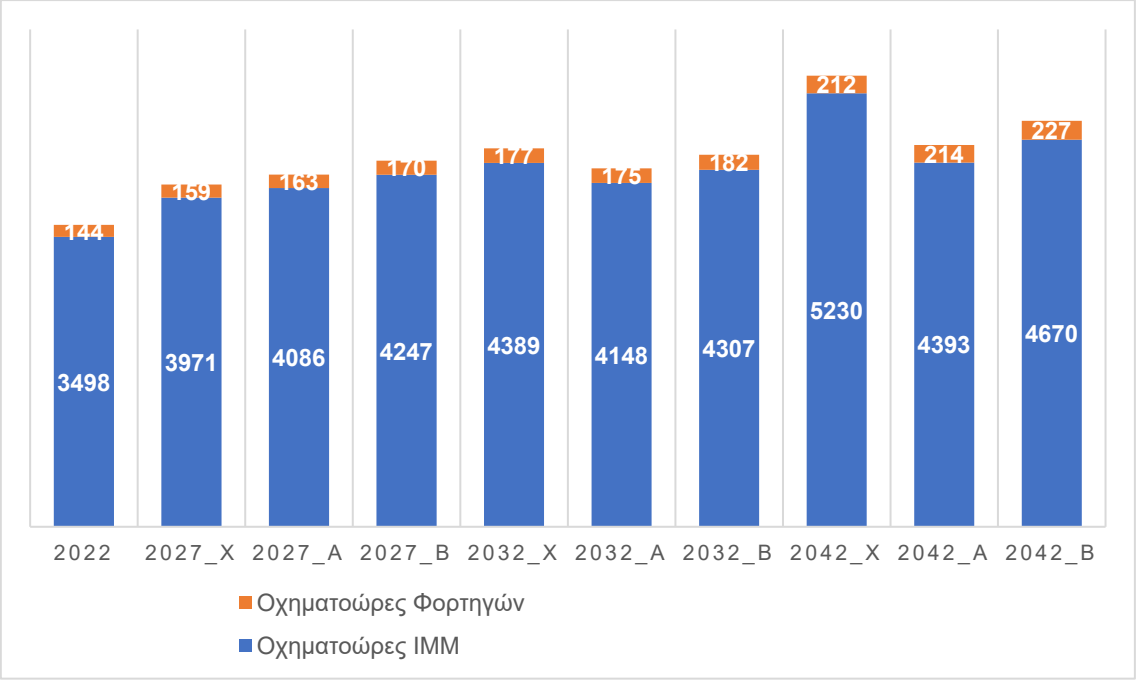
Στη συνέχεια ακολουθεί ο Πίνακας 16.6 που παρουσιάζει μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα Σχήματα 16.3 – 16.7 που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών, για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 16.6: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

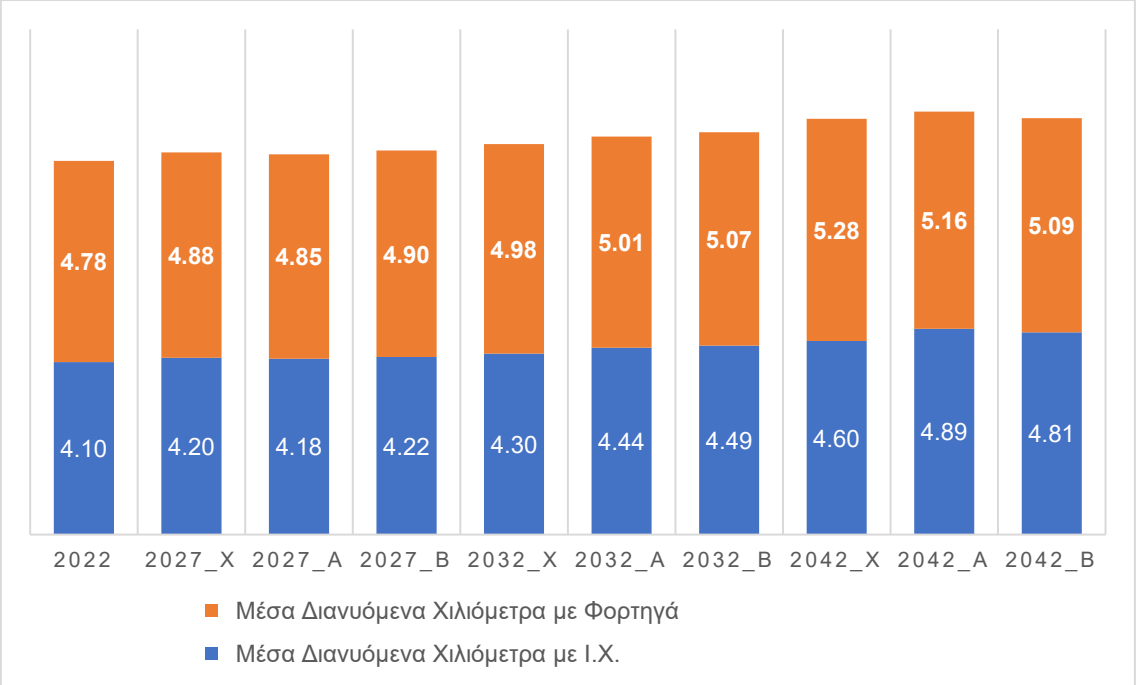
		2022	2027_X	2027_A	2027_B	2032_X	2032_A	2032_B	2042_X	2042_A	2042_B
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα ΙΜΜ	69601	75252	72994	73747	79219	76051	75258	85804	78082	76366
	Οχηματοώρες ΙΜΜ	3498	3971	4086	4247	4389	4148	4307	5230	4393	4670
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Ι.Χ.	33165	35857	35140	34781	37748	33973	33595	40885	32708	33117
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ι.Χ. σε km/h	4.10	4.20	4.18	4.22	4.30	4.44	4.49	4.60	4.89	4.81
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Ι.Χ.	19.90	17.05	17.86	17.37	16.24	18.33	17.47	14.77	19.55	19.62
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	12.36	14.77	14.03	14.58	15.88	14.53	15.42	18.69	15.00	14.70
	Οχηματοώρες Φορτηγών	3068	3221	3124	3156	3414	3278	3243	3722	3387	3312
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	144	159	163	170	177	175	182	212	214	227
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	1347	1414	1386	1372	1499	1417	1401	1634	1569	1588
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	4.78	4.88	4.85	4.90	4.98	5.01	5.07	5.28	5.16	5.09



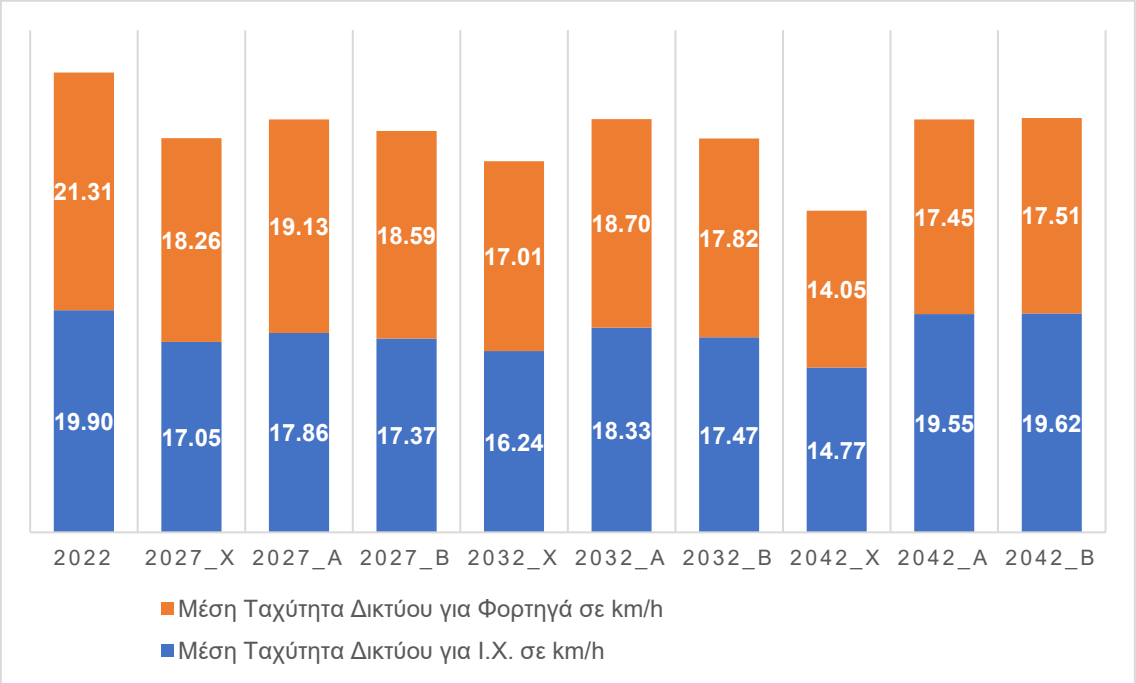
Σχήμα 16.3: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



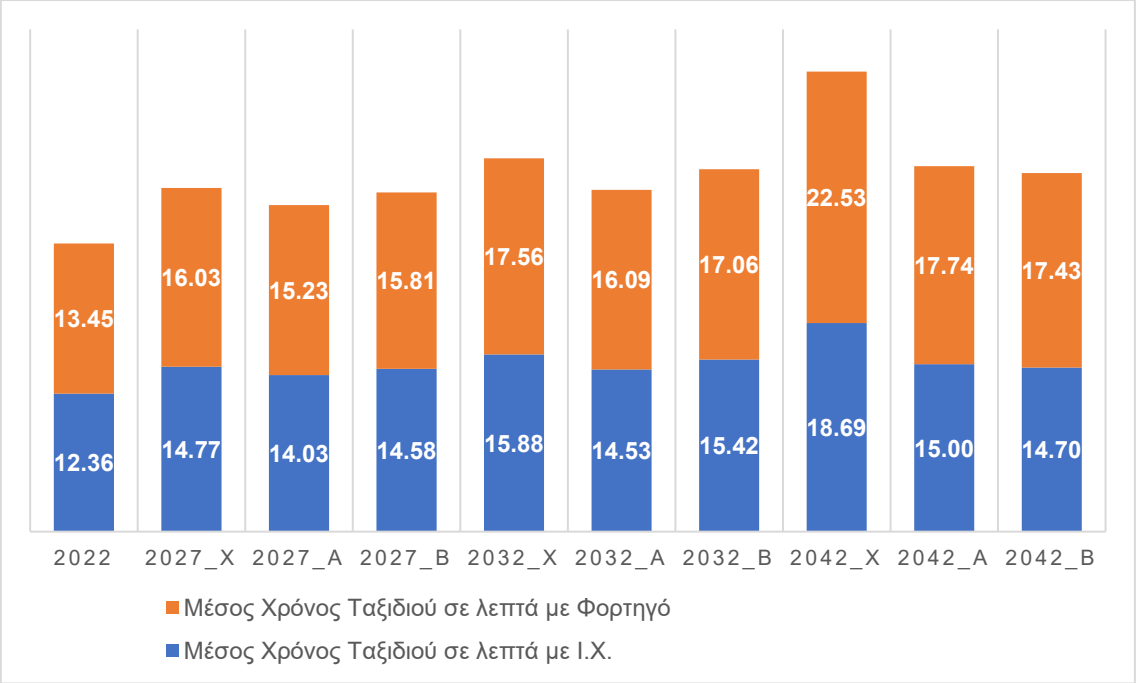
Σχήμα 16.4: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 16.5: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 16.6: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα



Σχήμα 16.7: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Από την παρουσίαση των λειτουργικών δεικτών του οδικού δικτύου για κάθε σενάριο παρέμβασης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας, δείχνουν ότι παρότι το μερίδιο των μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητο θα μειωθεί σε μικρό βαθμό στα επόμενα χρόνια, οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν αισθητά. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση όπως για παράδειγμα είναι η μέση ταχύτητα δικτύου (από 19.90 χλμ/ώρα για τα ελαφρά σήμερα στα 14.77 χλμ/ώρα το 2042) ή ο μέσος χρόνος ταξιδιού (από 12 λεπτά για ελαφρά το 2022 στα 19 λεπτά το 2042).
- Σε ό,τι αφορά τα σενάρια των παρεμβάσεων, φαίνεται ότι η προώθηση των ΔΑΣ και των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης όπως είναι το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή (σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις (αλλαγή κατεύθυνσης οδών, κυκλικοί κόμβοι κ.λπ.) καταφέρνουν να βελτιώσουν σε κάποιο βαθμό τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά. Για παράδειγμα, το έτος 2042 τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με Ι.Χ. αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο απραξίας μια πτώση της τάξης του 10% περίπου και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια. Τα συγκεκριμένα σενάρια εμφανίζουν βελτίωση και στους δείκτες μέση ταχύτητα δικτύου και μέσος χρόνος ταξιδιού.

16.7.3. Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών

Η αξιολόγηση ενός συστήματος μεταφορών, ως προς την λειτουργική του αποδοτικότητα, θα πρέπει απαραιτήτως να περιλαμβάνει και την διερεύνηση των συνθηκών κίνησης των μέσων δημοσίων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζονται ορισμένα αποτελέσματα από τον καταμερισμό των δημοσίων συγκοινωνιών, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την ποιότητα και αποδοτικότητα λειτουργίας με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο

του ΣΒΑΚ και αφορούν την ίδρυση και λειτουργία νέων λεωφορειακών γραμμών στην εξεταζόμενη περιοχή και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.

Στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 16.7: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2027_X	2027_A	2027_B	2032_X	2032_A	2032_B	2042_X	2042_A	2042_B
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	12.87	12.50	12.38	12.05	12.50	12.40	12.08	13.75	12.38	11.00
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	8.48	7.61	7.00	7.08	8.62	7.02	7.08	9.48	7.11	6.64
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	11.38	10.88	10.05	8.23	10.88	10.07	10.30	11.97	10.17	9.57
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	3.36	3.33	2.98	2.95	3.38	2.49	2.46	3.72	3.35	2.97
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος	2.76	2.83	2.53	2.55	2.83	2.04	2.06	3.11	2.80	2.49
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ/ώρα)	15.50	17.22	18.24	17.65	16.32	19.38	18.99	14.68	16.15	17.62
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	2966	3314	3646	3977	3561	4451	5342	4085	6536	8170
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	14207	14845	15208	15580	15024	18921	18795	15300	22617	21026

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία του Πίνακα 16.7, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν το σύστημα ΔΑΣ της περιοχής μελέτης επιτυγχάνουν σε σημαντικό βαθμό να μειώσουν το μέσο χρόνο μετακίνησης με ΔΑΣ και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.
- Ο μέσος χρόνος βαδίσματος μελλοντικά μειώνεται σε όλα τα εναλλακτικά σενάρια λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης.
- Σε ότι αφορά τις ταχύτητες κίνησης των λεωφορείων και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει βελτίωση της ταχύτητας κίνησης και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.

Παράρτημα Ι

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην 1η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΟΝ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

η οποία θα πραγματοποιηθεί την
Τρίτη 12 Ιουλίου 2022 & ώρα έναρξης 11.00π.μ.
στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου
Ισόγειο Δημαρχειακού Μεγάρου
Π. Μελά 24, Εύοσμος

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

1ης Δημόσιας Διαβούλευσης

Τρίτη 12 Ιουλίου 2022 & ώρα έναρξης 11.00π.μ.
στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου
Ισόγειο Δημαρχειακού Μεγάρου
Π. Μελά, Εύοσμος

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΟΝ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

11.00 - 11.15	Προσέλευση
11.15 - 11.20	Έναρξη εκδήλωσης *Δήμαρχος Κορδελιού - Ευόσμου/ Κλεάνθης Μανδαλιανός*
11.20 - 11.30	Χαιρετισμοί
11.30 - 11.40	Εισαγωγή στην εκδήλωση της 1ης διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ *Κωνσταντίνος Σωτηράκης/ Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου*
11.40 - 11.55	ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό *(εκπρόσωπος αναδόχου*
11.55 - 12.10	Το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου *(εκπρόσωπος αναδόχου)*
12.10 - 13.00	Ανοιχτή Συζήτηση

Παράρτημα ΙΙ

ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

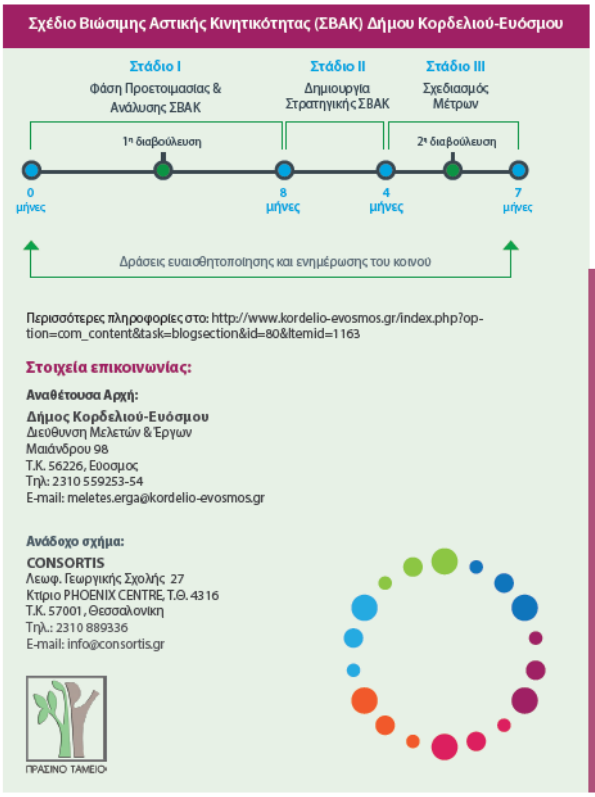
1η Δημόσια Διαβούλευση

Καταγραφή απόψεων
φορέων και πολιτών
με στόχο τον εντοπισμό
προβλημάτων κινητικότητας

Τρίτη 12 - 07 - 2022
ώρα έναρξης 11:00 π.μ.

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Ισόγειο Δημαρχειακού Μεγάρου,
Π. Μελά 24, Εύοσμος

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



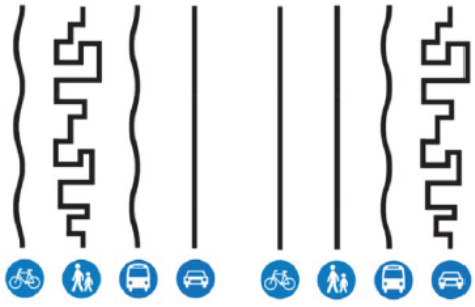
Τι είναι το ΣΒΑΚ;

Στρατηγικό σχέδιο που αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων και των επαγγελματιών μιας περιοχής.

Στόχοι των ΣΒΑΚ

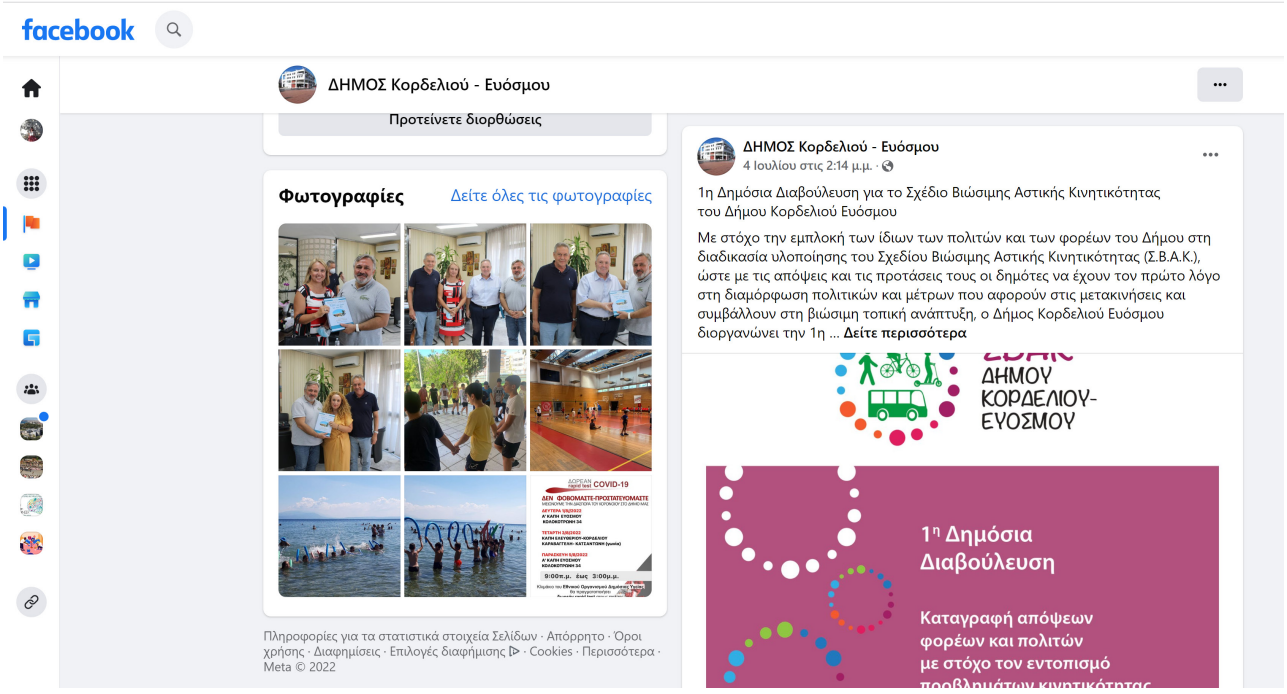
- Εξασφάλιση προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.
- Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Σχεδιασμός για ποιον;

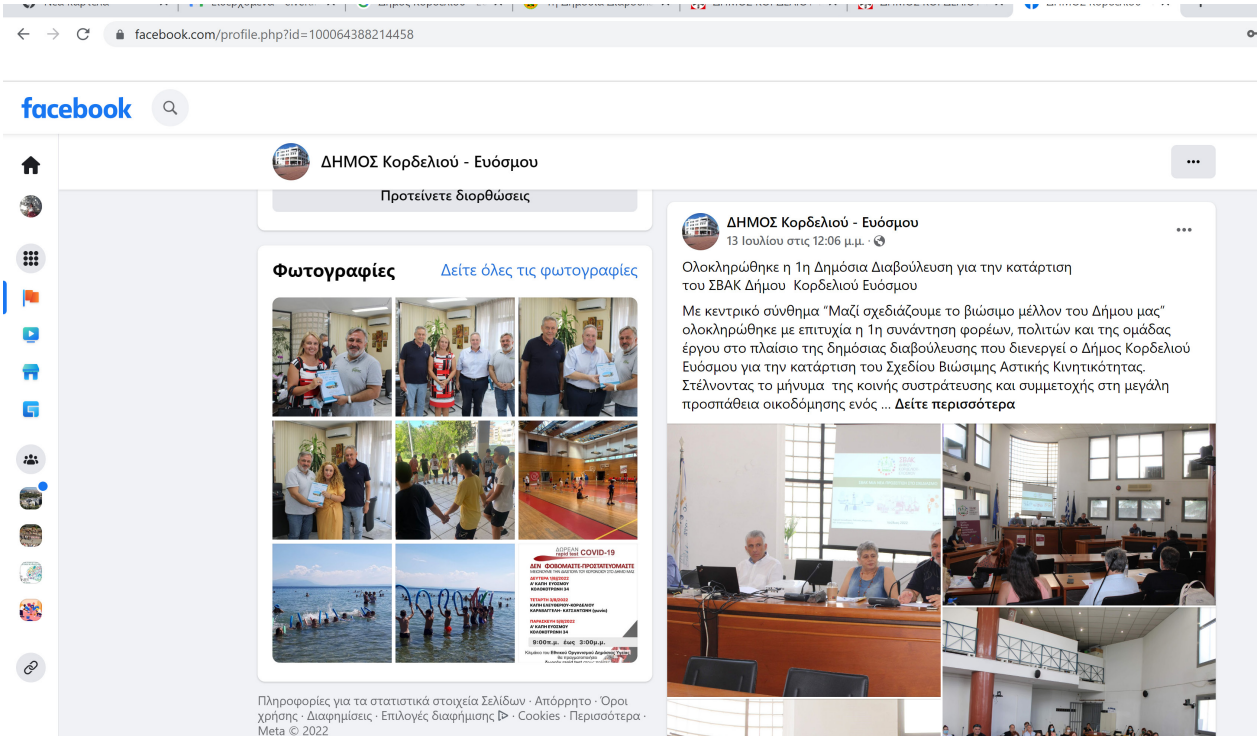


kordelio-evosmos.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=8894&Itemid=1167

facebook.com/profile.php?id=100064388214458



kordelio-evosmos.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=8912&Itemid=1168
Η Πόλη μας
Κοινωνικές Υπηρεσίες
Παιδεία-Εκπαίδευση
Αθλητισμός
Πολιτισμός
Περιβάλλον
Πράσινο
Καθαριότητα
Πολιτική Προστασία
Ευρωπαικά Προγράμματα
Προκηρύξεις-Διακηρύξεις
Συνεδριάσεις-Αποφάσεις
Δημόσια Διαβούλευση
Εξυπηρέτηση Πολίτη
Οικονομικά Στοιχεία
Χάρτης Ιστοτόπου
Χρήσιμοι Σύνδεσμοι
ΕΚΤΕΛΕΣΗ
BUDGET
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ
ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ
WE ACT GREEN
ΣΧΕΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΣΦΗΟ)
Φορτίζω το αυτοκίνητό μου στην γειτονιά μου
Διαδρομή: Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ▸ Νέα και Ανακοινώσεις ▸ ΣΒΑΚ - Ολοκλήρωση 1ης Διαβούλευσης ▸
ΣΒΑΚ - Ολοκλήρωση 1ης Διαβούλευσης
13.07.22
Ολοκληρώθηκε η 1η Δημόσια Διαβούλευση για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού Ευόσμου
Με κεντρικό σύνθημα "Μαζί σχεδιάζουμε το βιώσιμο μέλλον του Δήμου μας" ολοκληρώθηκε με επιτυχία η 1η συνάντηση φορέων, πολιτών και της ομάδας έργου στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που διενεργεί ο Δήμος Κορδελιού Ευόσμου για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
Στέλνοντας το μήνυμα της κοινής συστράτευσης και συμμετοχής στη μεγάλη προσπάθεια οικοδόμησης ενός βιώσιμου μέλλοντος για το Δήμο, και με αιχμή την ανάγκη ανάπτυξης ενός σύγχρονου στρατηγικού σχεδίου που θα διαμορφώσει και θα εξασφαλίσει καλύτερες, ασφαλείς και φιλικές προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον μετακινήσεις, η συνάντηση σηματοδότησε την έναρξη ενός ουσιαστικού διαλόγου για όλα όσα είναι αναγκαίο και απαραίτητο να γίνουν στο πεδίο της καθημερινότητας. Παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν τις συνθήκες μετακίνησης και κυκλοφορίας στην πόλη, αξιοποιώντας το δημόσιο χώρο προς όφελος των πολιτών, με επίκεντρο τη μείωση χρήσης αυτοκινήτου, την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, τον επανασχεδιασμό της αστικής συγκοινωνίας, την κατασκευή υποδομών για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας και την οδική ασφάλεια.
Κατά τη διάρκεια της 1ης δημόσιας διαβούλευσης, η ομάδα έργου παρουσίασε τη σημασία αλλά και τους στόχους του ΣΒΑΚ, τη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί για την κατάρτισή του, ενώ συζητήθηκαν οι παρεμβάσεις που αφορούν σε κυκλοφοριακά ζητήματα και προβλήματα κινητικότητας και προσβασιμότητας που αντιμετωπίζει ο Δήμος.
"Με το βλέμμα μας στο αύριο, με επίκεντρο τη βιώσιμη πόλη, με σεβασμό στο περιβάλλον, με οδηγό και παράδειγμα τις σύγχρονες καλές πρακτικές, δουλεύουμε μεθοδικά και συντονισμένα, ενώνουμε τις δυνάμεις μας, αφουγκραζόμαστε τις ανάγκες μας και όλοι μαζί καλούμαστε να συμμετάσχουμε στην κατάρτιση αυτού του Σχεδίου, ώστε να καταστήσουμε τον Δήμο μας πιο ανθρώπινο, πιο φιλικό και πιο σύγχρονο. Καταθέντας τη δική μας πρόταση και το όραμά μας για όλα αυτά που αγγίζουν την καθημερινότητα και την ποιότητα ζωής μας, είμαστε πλέον στην ώριμη φάση να αξιοποιήσουμε όλες τις σύγχρονες δυνατότητες και προκλήσεις ώστε να συντονίσουμε τις στρατηγικές και τις παρεμβάσεις μας, προκειμένου να χαράξουμε νέες συνθήκες μετακίνησης και κυκλοφορίας στην πόλη" τόνισε στον χαιρετισμό του ο Δήμαρχος Κορδελιού Ευόσμου Κλεάνθης Μανδαλιανός.
Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών και μέλος της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ Κώστας Σωτηράκης αναφέρθηκε στις προκλήσεις στις οποίες καλείται να απαντήσει το υπό κατάρτιση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, εστιάζοντας στα μεγάλα μέτωπα που αντιμετωπίζει η πόλη, με αιχμή την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης και την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης, την έλλειψη υποδομών για λειτουργία εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς, τα προβλήματα προσβασιμότητας για πεζούς και ΑμεΑ, τις ελλείψεις υποδομών, κ.α.
Στη σπουδαιότητα της συμμετοχής των πολιτών σε όλες τις φάσεις του στρατηγικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, αναφέρθηκε ο Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας και ΚΕΠ και μέλος της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ Νέστορας Λαφαζανίδης, επισημαίνοντας ότι "μετουσιώνοντας τις αρχές και τις αξίες της βιώσιμης ανάπτυξης, μπορούμε όλοι μαζί να οικοδομήσουμε ένα καλύτερο αύριο για την πόλη μας και τη νέα γενιά που ακολουθεί, ώστε να διαμορφώσουμε ασφαλέστερες μετακινήσεις αλλά και καλύτερες συνθήκες στην καθημερινότητα, συμβάλλοντας στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής".
Κατά τη διάρκεια της 1ης Διαβούλευσης, οι συμμετέχοντες φορείς και πολίτες είχαν την ευκαιρία να
Αναζήτηση
OK
Μέγεθος γραμματοσειράς
A+ | A- | Reset
ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
Live
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ
ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ
ON LINE
ΜΕ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΟΦΕΙΛΗΣ
Τα ΚΕΠ παιρνούν στη νέα ψηφιακή εποχή
mykeplive.gov.gr
ΚΕΝΤΡΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΚΕΠ


facebook.com/profile.php?id=100064388214458
facebook
ΔΗΜΟΣ Κορδελιού - Ευόσμου
Προτείνετε διορθώσεις
Φωτογραφίες
Δείτε όλες τις φωτογραφίες
ΔΗΜΟΣ Κορδελιού - Ευόσμου
13 Ιουλίου στις 12:06 μ.μ. ·
Ολοκληρώθηκε η 1η Δημόσια Διαβούλευση για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού Ευόσμου
Με κεντρικό σύνθημα "Μαζί σχεδιάζουμε το βιώσιμο μέλλον του Δήμου μας" ολοκληρώθηκε με επιτυχία η 1η συνάντηση φορέων, πολιτών και της ομάδας έργου στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που διενεργεί ο Δήμος Κορδελιού Ευόσμου για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
Στέλνοντας το μήνυμα της κοινής συστράτευσης και συμμετοχής στη μεγάλη προσπάθεια οικοδόμησης ενός ... Δείτε περισσότερα
Πληροφορίες για τα στατιστικά στοιχεία Σελίδων · Απόρρητο · Όροι χρήσης · Διαφημίσεις · Επιλογές διαφήμισης · Cookies · Περισσότερα · Meta © 2022

cityportal.gr/1i-dimosia-diavoyleysi-gia-to-schedio-viosimis-astikis-kinitikotitas-toy-dimoy-kordelioy-eyosmoy/

cityportal Τελευταία Νέα Θεσσαλονίκη

1η Δημόσια Διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κορδελιού Ευόσμου

Αρχική » Ελλάδα »

07/07/2022 - 12:02

από Cityportal Team S

Με στόχο την εμπλοκή των ίδιων των πολιτών και των φορέων του Δήμου στη διαδικασία υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), ώστε με τις απόψεις και τις προτάσεις τους οι δημότες να έχουν τον πρώτο λόγο στη διαμόρφωση πολιτικών και μέτρων που αφορούν στις μετακινήσεις και συμβάλλουν στη βιώσιμη τοπική ανάπτυξη, ο Δήμος Κορδελιού Ευόσμου διοργανώνει την 1η Δημόσια Διαβούλευση του υπό εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ.

Η διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί την Τρίτη 12 Ιουλίου στις 11.00πμ στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Ισόγειο Δημαρχείου Κορδελιού Ευόσμου, οδός Παύλου Μελά 24), και κατά τη διάρκειά της πολίτες και φορείς του Δήμου θα καταθέσουν τις απόψεις τους για τα προβλήματα κινητικότητας, σε μια προσπάθεια να αποτυπωθεί το προφίλ των καθημερινών μετακινήσεων αλλά και τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Δήμος.

Τα συλλεγόμενα στοιχεία από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης θα αξιοποιηθούν από

voria.gr/article/d-kordeliou-evosmou-oloklirothike-i-proti-dimosia-diavoulefsi-gia-tin-katartisi-tou-svak

Δ. ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ ΕΥΟΣΜΟΥ: ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ Η ΠΡΩΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ 13/07/2022, 13:20 | από Voria.gr

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 859.41 -0.51% DOWJONES 32798.4 -0.14%

Παράρτημα ΙΙΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ_ ΕΥΟΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Παύλου Μελά 24, Τ.Κ 56224
Πληροφ.: Σ.ΡΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433
E–mail: sofia.raptopoulou@dke.gr

Εύοσμος 23/05/2022
Αρ. Πρωτ.: 21337

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υιοθετώντας πλήρως τους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συστήματος κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας, θεσμικοί (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικοί (ενώσεις πολιτών, κτλ.), που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών

και προϊόντων στην περιοχή παρέμβασης, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν, παράλληλα και ισόρροπα, τους κατωτέρω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:

- ***Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής***
- ***Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης***
- ***Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης***

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα:

- ***Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.***
- ***Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.***
- ***Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.***
- ***Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.***
- ***Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.***

Το κάθε μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να:

- ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού- Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου.

Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ	**ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ**
ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΜΑΝΔΑΛΙΑΝΟΣ	**ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ**

«Φόρμα Συμμετοχής φορέων στο Δίκτυο για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου»

(Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο επιθυμητό θα ήταν να αντιπροσωπεύουν τον φορέα και να μην υπόκεινται σε τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του)

Καλείστε να επιλέξετε έναν εκπρόσωπο για τον φορέα σας και έναν αναπληρωτή.

Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο):	
Θέση / ρόλος στον φορέα:	
Τηλέφωνο επικοινωνίας:	
Email Επικοινωνίας:	
Αναπληρωτής Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο):	
Θέση / ρόλος στον φορέα:	
Τηλέφωνο επικοινωνίας:	
Email Επικοινωνίας:	

Ενότητα 1: Προφίλ Φορέα

1) Ποια είναι η κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα σας;

.....
.....
.....
.....
.....

2) Ποιες δραστηριότητες του φορέα σας σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος κινητικότητας στο Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου;

.....
.....
.....
.....
.....

3) Με ποια δεδομένα μπορεί να συνεισφέρει ο φορέας σας στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ;

.....
.....
.....
.....
.....

Ενότητα 2: Καταγραφή απόψεων φορέων

1) Ποια θεωρείται τα σημαντικότερα προβλήματα του συστήματος κινητικότητας στο Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου;

.....
.....
.....
.....
.....

2) Ποια θεωρείται τα «δυνατά σημεία» του συστήματος κινητικότητας στο Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου;

.....
.....
.....
.....
.....

3) Ποιο μέσο μετακίνησης πιστεύετε ότι θα ήταν προτιμότερο να χρησιμοποιείται από το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων στο Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου την επόμενη 10ετία; (*ιεραρχήστε από το 1 (πιο σημαντικό) μέχρι το 4 (λιγότερο σημαντικό)*

Ιεράρχηση	Μέσο
	Ι.Χ. αυτοκίνητο
	Ποδήλατο
	Πεζή μετακίνηση
	Δημόσια Συγκοινωνία

4) Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι σημαντικότερες προτεραιότητες που πρέπει να αναληφθούν για τη βελτίωση του συστήματος κινητικότητας στο Δήμο Κορδελιού- Ευόσμου;

.....
.....
.....
.....
.....

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω διευκρίνιση και πληροφορία και ελπίζουμε στη συνεργασία σας.

Παράρτημα IV

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

1η Δημόσια Διαβούλευση

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ (12/07/2022)

Α/Α	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
1	Λεοντιάδης	Κ[illegible]ης	ΤΑ=1 Θεσ/νικ.	Πρόεδρος	oevmis@otenet.gr	
2	Μπούμπουλη	Αγγελική	ΕΒΕΘ	Πρώην Μέλος Δ.Σ.	antonisb@otenet.gr	
3	Παπαφιλιππης	Αθανασιος		Επ. Τεχν. Διευθυντής	thanospap1957@gmail.com	
4	ΣΑΡΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΧΡΗΣΤΟΣ	ΕΒΕΘ	Β. ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ		
5	Γκιόρα [illegible]	Φανή	Συμμαχία Πολιτών	Εκπρόσωπος	fengio218@gmail.com	
6	Τσανκλίδου	Όλγα	Ενεργός Πολίτης Κορδελιού Ευόσμου	>	tsanklidou@gm.(illegible)	
7	Μακρίδης	Γεώργιος	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Μηχ. Μηχ	georgios.makridis@kke.gr	
8	Αντωνίου	Νικόλαος	Consortis	Τοπογράφος Μηχ.	antoniou@consortis.gr	
9	Νεφαντζάκ Κυριακίδου	Παρασκευή	ΔΙΑΣΗ Π.Ε. ΔΥΤ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	Εκπρόσωπος - Προϊσταμένη Διοικητικών	kyriakidou.neofantza@gmail.com	
10	Τσακνής	Χρήστος	Consortis	Τοπογράφος Μηχ.	tsakis@eng.consortis.gr	
11	Μάϊσης	Νικόλαος	ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΘΡΩΝ ΠΕΡΙ/κου	ΜΕΛΟΣ	nikosmaisis@gmail.com	
12	Γιαρμαγκίδου	Θεοδώρα	Δήμος Κορδελιού Ευόσμου	Τροχιοδρομέας Σ.Β.Α.Α.	theagal@yahoo.gr	

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

Α/Α	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
13	Ζδζοβτση	Δανάη-Άννα	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου	Πολιτικός Μηχανικός Αναπλ. Προϊστ. Τμήμ. Δόκιμος Μελ - Εφαρμ.	danai.vizoukta@kte.gr	
14	Μπαλαμπέκου	Ιφιγένεια	ΟΣΕΘ	Πολ. Μηχ/κος-Συγκοινωνιολόγος	ibalampekou@oseth.com.gr	
15	Σαμελλαρίου	Αγγελική	ΟΣΕΘ	Αρχιτέκτων Μηχανικός Δρόμων Υποδομής	asamellariou@oseth.com.gr	
16	Παλάτος	Γεώργιος	Επιτροπή Διαβίβλιση	Καθηγητής ΔΙΠΑΕ Δασολόγος	gapalatos@gmail.com	
17	Δανεργής	Χρήστος	Αντιδήμαρχος Καθαριότητας			
18	Μαργαρίτη	Αναστασία	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ	ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧ/ΚΟΣ	amargariti@ametro.gr	
19	Παμπουκίδου	Αθηνά	Αντιδήμαρχος	Πολιτικού		
20	ΣΟΥΜΒΑΛΗ	ΟΡΣΟΣ	-	ΣΕΧΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ		
21	Κιάρμπας	Γεώργιος	Μέλος ομάδας μελέτης	Πολ. Μηχ. Συγκοινωνιολόγος	giorgos.tsiarbas@gmail.gr	
22	Βερβή	Ελένη	CONSORTIS	Συγκοινωνιολόγος		
23	Τσακιροπούλου	Ανθή	ΜΑΘ ΑΕ 40ΤΑ	Συγκοινωνιολόγος	tsakiropoulou@gmail.gr	
24	Φραγκιαδάκου	Αναστασία	Αντιδήμαρχος	Πολ. Μηχανικός	sissyfrag@yahoo.gr	
25	Γαβαζά	Μαρία	Τμήμα Αναπληρωτής Κοιν. Φ. Δημ.		mariagavaza@gmail.com	
26	Νικολαΐδου	Νατάσα	Consortis	Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός	nikolaidou.nat@outh.gr	

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

Α/Α	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
27	Δέρου	Σουζάνα	ΔΚΕ	Γεωπόνος (ΟΔΣ ΣΒΑΚ)	souzana.derou@dke.gr	
28	Πρέντζα	Αικατερίνη	ΔΚΕ	Διοικητικό Υπάλληλος	katerinaprentza1@gmail.com	
29	Μεϊμαρίδου	Νατάσα	ΔΚΕ	Γραφείο Τύπου	—	
30	Μπέσσα	Νάντια	ΠΚΜ	Π. ΚΜ/ΟΣΕΘ	k.mpessa@pkm.gov.gr	
31	Λαφαζανίδης	Νέστορας	ΔΚΕ	Αντ. Δ/ντής Κέντρου Δημοτικής Αστυνομίας	N_lafazanidis@hotmail.gr	
32	ΔΑΝΗΛΑ	ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΑΣΧΟΥ ΜΕΛΑ	Δ/ΝΣΗ Τ.Υ. ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	daniil@forvolosmelia.gr	
33	Σύμη	Τάνια	Δημ. Κορδελιόβου	Τμ. Αθλ. Ανάπτυξης	tsimitania@yahoo.gr	
34	Μανσαλιανός	Κλεάνθης	Δημ. Κορδ.-Εύοσμου	Διοικητικός Δ.Ι.Κ.Ε.	kleantaismans@gmail.com	
35	Ιατρίδης	Ραφαήλ	Ομάδα Μελέτης	Συγκοινωνιολόγος	—	
36						
37						
38						
39						
40						

Παράρτημα V