

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



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ 4
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2024

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



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ 4
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2024

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

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

Εισαγωγή	10
Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	10
Χρονοδιάγραμμα Έργου	15
1. Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών ανάπτυξης της κινητικότητας	17
1.1. Αποτελέσματα αξιολόγησης της βαρύτητας των 18 προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	17
1.2. Αποτελέσματα αξιολόγησης του προτεινόμενου κοινού οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	24
1.3. Αποτελέσματα αξιολόγησης των εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων ανάπτυξης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	24
1.4. Σύνοψη των παραπάνω και επιλογή της τελικής στρατηγικής/σεναρίου ανάπτυξης της κινητικότητας	26
2. Εξειδίκευση της τελικής στρατηγικής ανάπτυξης της κινητικότητας	27
2.1. Πακέτο μέτρων 1: «Μονοδρομήσεις»	27
2.2. Πακέτο μέτρων 2: «Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων»	30
2.3. Πακέτο μέτρων 3: «Δημιουργία κυκλικών κόμβων»	32
2.4. Πακέτο μέτρων 4: «Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης»	33
2.5. Πακέτο μέτρων 5: «Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς»	37
2.6. Πακέτο μέτρων 6: «Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου»	39
2.7. Πακέτο μέτρων 7: «Πεζοδρομήσεις»	43
2.8. Πακέτο μέτρων 8: «Αναπλάσεις πεζοδρομίων»	44
2.9. Πακέτο μέτρων 9: «Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια»	50
2.10. Πακέτο μέτρων 10: «Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας»	51
2.11. Πακέτο μέτρων 11: «Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας»	53
2.12. Πακέτο μέτρων 12: «Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών»	57
2.13. Πακέτο μέτρων 13: «Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών»	59
2.14. Πακέτο μέτρων 14: «Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό»	61
2.15. Πακέτο μέτρων 15: «Πρώθηση της στάθμευσης εκτός οδού»	64
2.16. Πακέτο μέτρων 16: «Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων»	66
2.17. Πακέτο μέτρων 17: «Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου»	68
2.18. Πακέτο μέτρων 18: «Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος»	70
2.19. Πακέτο μέτρων 19: «Ψηφιακός μετασχηματισμός»	72
2.20. Πακέτο μέτρων 20: «Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας»	73
2.21. Σύνοψη αλλαγών επί των λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών ..	74
2.22. Οργάνωση των πακέτων μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες	76
3. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης	77
3.1. Εισαγωγή	77
3.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων	77

3.3. Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων.....	77
3.3.1 Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς	78
3.3.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου	79
3.3.3. Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών	83
4. Συμπεράσματα από τη 2 ^η Διαβούλευση.....	84
4.1. Προκαταρκτικές ενέργειες.....	84
4.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών.....	94
4.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.....	98
5. Επίλογος – Επόμενες δράσεις	100
Παράρτημα Α	101

Ευρετήριο Σχημάτων

Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου	16
Σχήμα 1.1: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή.....	18
Σχήμα 1.2: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	18
Σχήμα 1.3: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	18
Σχήμα 1.4: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	19
Σχήμα 1.5: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	19
Σχήμα 1.6: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού.....	19
Σχήμα 1.7: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	20
Σχήμα 1.8: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ.....	20
Σχήμα 1.9: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	20
Σχήμα 1.10: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.....	21
Σχήμα 1.11: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	21
Σχήμα 1.12: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	21
Σχήμα 1.13: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας	22
Σχήμα 1.14: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής	22
Σχήμα 1.15: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	22
Σχήμα 1.16: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	23
Σχήμα 1.17: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης	23
Σχήμα 1.18: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	23
Σχήμα 1.19: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με το προτεινόμενο κοινό όραμα.....	24
Σχήμα 1.20: Τελικό κοινό όραμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	24
Σχήμα 1.21: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Α.....	25
Σχήμα 1.22: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Β.....	25
Σχήμα 1.23: Συγκριτική αξιολόγηση/ επιλογή των δύο εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων.....	25
Σχήματα 2.1-2.3: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις	29
Σχήματα 2.4-2.6: Προτεινόμενες διανοίξεις	31
Σχήματα 2.7-2.8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων	41
Σχήμα 2.9: Προτεινόμενες ριζικές αναπλάσεις υπό προτεραιότητα	46
Σχήματα 2.10-2.11: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 1 γραμμής)	55

Σχήματα 2.12-2.13: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)....	57
Σχήμα 2.14: Προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	62
Σχήμα 2.15: Χώροι προς διερεύνηση για τη δημιουργία εγκαταστάσεων στάθμευσης εκτός οδού	65
Σχήματα 2.16-2.18: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης.....	68
Σχήμα 3.1 Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00-09:00	78
Σχήμα 3.2: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	80
Σχήμα 3.3: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	80
Σχήμα 3.4: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	81
Σχήμα 3.5: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ./ώρα.....	81
Σχήμα 3.6: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	82
Σχήμα 4.1: Η πρόσκληση που συντάχθηκε για τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	84
Σχήμα 4.2: Το πρόγραμμα της 2 ^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	85
Σχήμα 4.3: Η αφίσα που σχεδιάστηκε για τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	86
Σχήμα 4.4: Η ανακοίνωση που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	87
Σχήματα 4.5-4.7: Πολλαπλές αναρτήσεις στο Facebook για τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	88
Σχήμα 4.8: Ανακοίνωση στον ηλεκτρονικό τύπο για τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	88
Σχήμα 4.9: Αποσπασμα από την μετάδοση στο επίσημο κανάλι του Δήμου στο YouTube της 2 ^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	89
Σχήμα 4.10: Φωτογραφικά στιγμιότυπα από τη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	90
Σχήμα 4.11: Συμμετέχοντες (με φυσική παρουσία) στη 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	91
Σχήμα 4.12: Η ανακοίνωση που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ μετά το πέρας διεξαγωγής της 2 ^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	92
Σχήμα 4.13: Η ανακοίνωση που αναρτήθηκε στον ηλεκτρονικό τύπο μετά το πέρας διεξαγωγής της 2 ^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	93
Σχήματα 4.14-4.15: Αποσπάσματα από την πρώτη, εισαγωγική παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε	95
Σχήματα 4.16-4.17: Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο τη διεξοδική περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων.....	96
Σχήμα Π1: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2022	101
Σχήμα Π2: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2032_X.....	102
Σχήμα Π3: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2032_1	103
Σχήμα Π4: Ταχύτητα δικτύου – Σενάριο 2032_X	104
Σχήμα Π5: Ταχύτητα δικτύου – Σενάριο 2032_1.....	105

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 2.1: Ενδεικτικές, προτεινόμενες τυπικές διατομές για διαφορετικά πλάτη και χαρακτηριστικά οδών	46
Πίνακας 2.2: Προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση των οδών που αναμένεται μετά τη συνδυαστική εφαρμογή των μέτρων κινητικότητας να διατελέσουν έναν διαφορετικό λειτουργικό ρόλο σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση.....	75
Πίνακας 2.3: Προτεινόμενα πλάτη (τυπικές διατομές) των οδών που αναμένεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων κινητικότητας.....	75
Πίνακας 2.4: Οργάνωση των πακέτων μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες.....	76
Πίνακας 3.1: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00-09:00	78
Πίνακας 3.2: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου	79
Πίνακας 3.3: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ	83

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 ΙΧ 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 μετακινούμενων, 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 εμπλεκόμενων 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 ενιαίο 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 το Δήμο Κορδελίου – 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-Κορδελίου & 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 Κορδελίου - Ευόσμου, ο οποίος κατατάσσεται δεύτερος (2^{ος}) 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 Κορδελίου-Ευόσμου έχει ενταχθεί ως συνεχιζόμενο έργο στο νέο «Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου 2024» και η σύμβαση χρηματοδοτείται (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 Κορδελίου - 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 εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-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 ακολουθείται 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 περιοχής μελέτης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- 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 έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

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

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας & Ανάλυσης ΣΒΑΚ

- *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 1^{ης} 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 επιλεγεί 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 2^η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2^{ης} 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) ή ηλεκτροκίνηση κ.ά.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση της χρήσης των ήπιων και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- Μείωση της χρήσης του ΙΧ 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, κ.λπ.) 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, κ.λπ.
- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν γειτονίες (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 κ.λπ.
- 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

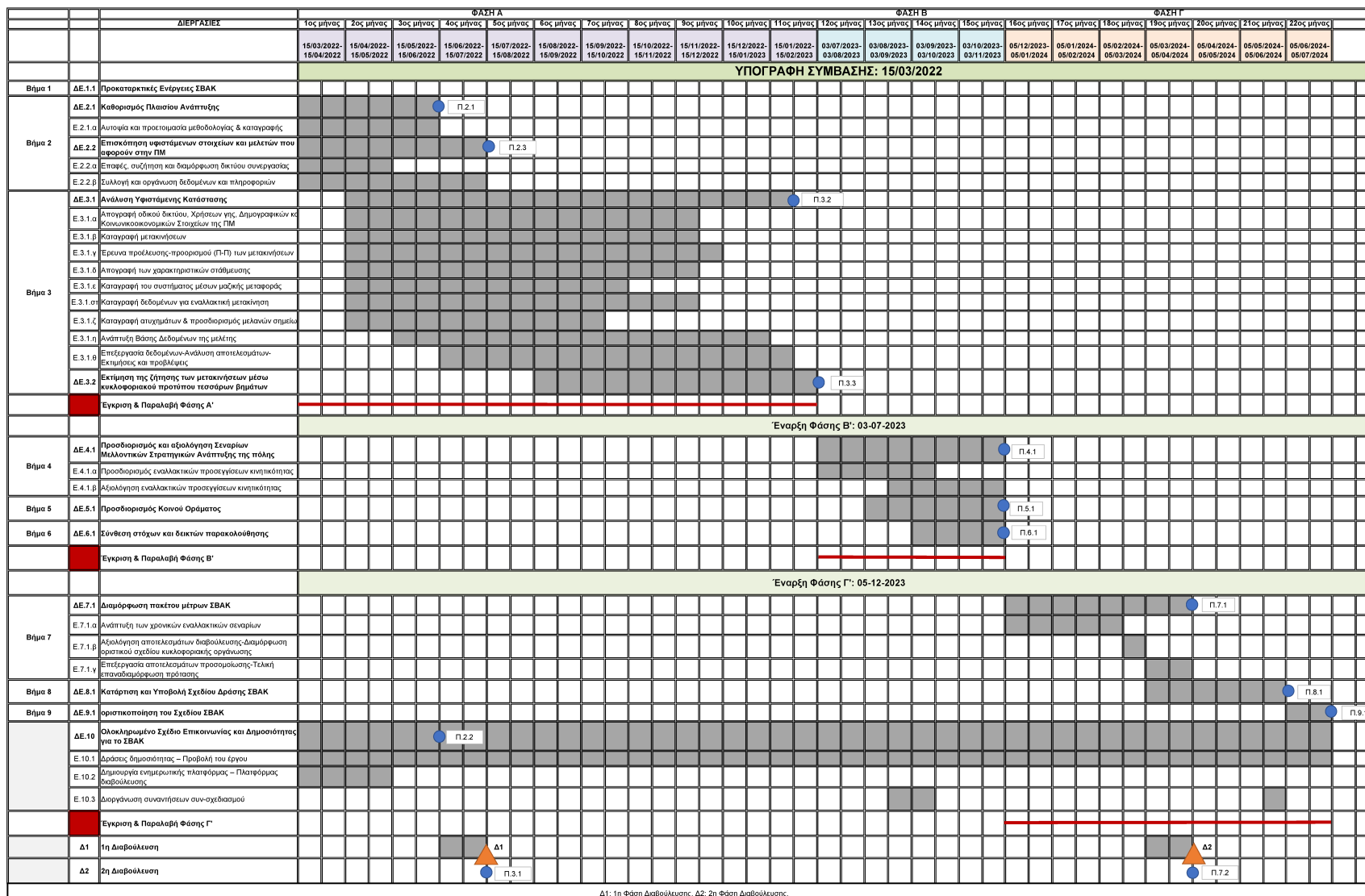
Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (15/03/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης έπεται από την παράταση της τμηματικής προθεσμίας (Φάση Α')¹ ορίζεται σε είκοσι δύο (22) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (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 Κορδελίου - Ευόσμου απεικονίζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

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



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

Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου

1. Αξιολόγηση εναλλακτικών στρατηγικών ανάπτυξης της κινητικότητας

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί κομβικό στοιχείο όλων των διαδοχικών σταδίων των ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κοινού οράματος, της επιλογής στρατηγικής/ σεναρίου κινητικότητας και της διαμόρφωσης των μέτρων. Σε αυτό το πλαίσιο, τα σενάρια κινητικότητας που αναπτύχθηκαν σε προγενέστερη φάση σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (Διεύθυνση Μελετών και Έργων), τέθηκαν προς αξιολόγηση μέσω ειδικής ηλεκτρονικής φόρμας (Google Form) και παρουσιάστηκαν λεπτομερώς στην ανοιχτή προς το κοινό ηλεκτρονική διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 19/12/2023. Τόσο στην αξιολόγηση μέσω της ειδικής φόρμας όσο και στην ηλεκτρονική διαβούλευση έλαβαν μέρος πολίτες αλλά και εκπρόσωποι φορέων όπως του ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, ΟΣΕΘ, ΟΑΣΘ, κ.λπ. Η λίστα συμμετεχόντων της ηλεκτρονικής διαβούλευσης παρουσιάζεται στο Παράρτημα Α.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα της αξιολόγησης παρατίθενται με τη μορφή γραφημάτων στις παρακάτω ενότητες, ενώ η συνισταμένη α) των επιλογών που καταγράφηκαν μέσω της ειδικής φόρμας, και β) των απόψεων που εκφράστηκαν στην ηλεκτρονική διαβούλευση, και η οποία οδήγησε στην τελική στρατηγική/ σενάριο ανάπτυξης της κινητικότητας, παρουσιάζεται στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου. Ακόμη, στο Παράρτημα Β παρουσιάζονται αυτούσιες κάποιες από τις προτάσεις-παρατηρήσεις που καταγράφηκαν.

1.1. Αποτελέσματα αξιολόγησης της βαρύτητας των 18 προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

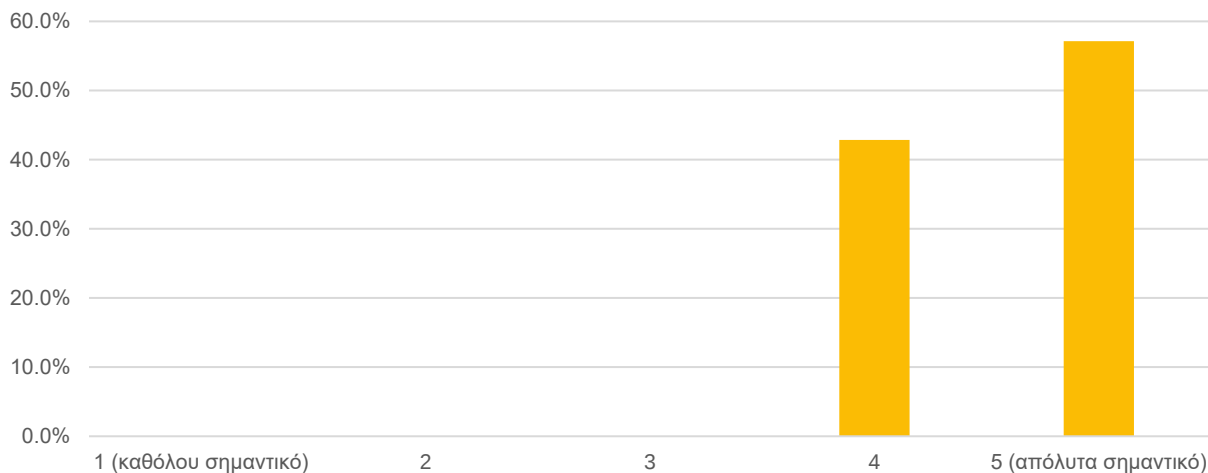
Αρχικά, οι ερωτώμενοι καλούνταν να αξιολογήσουν από το 1 (καθόλου σημαντική) έως το 5 (απόλυτα σημαντική) τις 18 προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, τα οποία παρατίθενται στα **Σχήματα 1.1-1.18**, οι προτεραιότητες που συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία με όρους μέσης τιμής είναι:

- η «βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού» (4,94),
- η «αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού» (4,94),
- η «βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος» (4,67),
- η «βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή» (4,67),
- η «μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα» (4,61),
- η «βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού» (4,44), και
- η «μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης» (4,39).

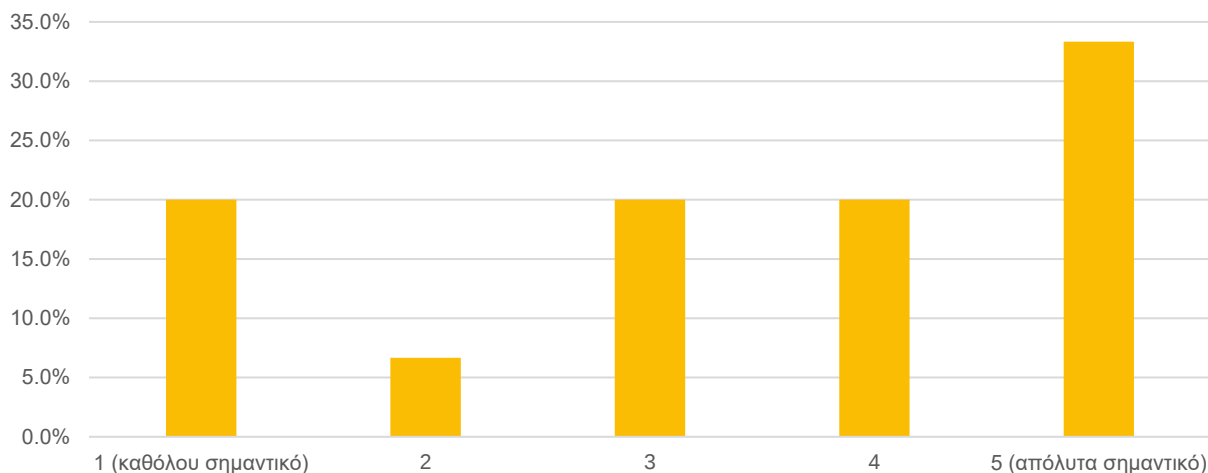
Αντίθετα, οι προτεραιότητες με τη χαμηλότερη βαθμολογία είναι:

- η «μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο» (3,61),
- η «δημιουργία ποδηλατικών υποδομών» (3,5),
- η «διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας» (3,33), και
- η αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός) (3,17).

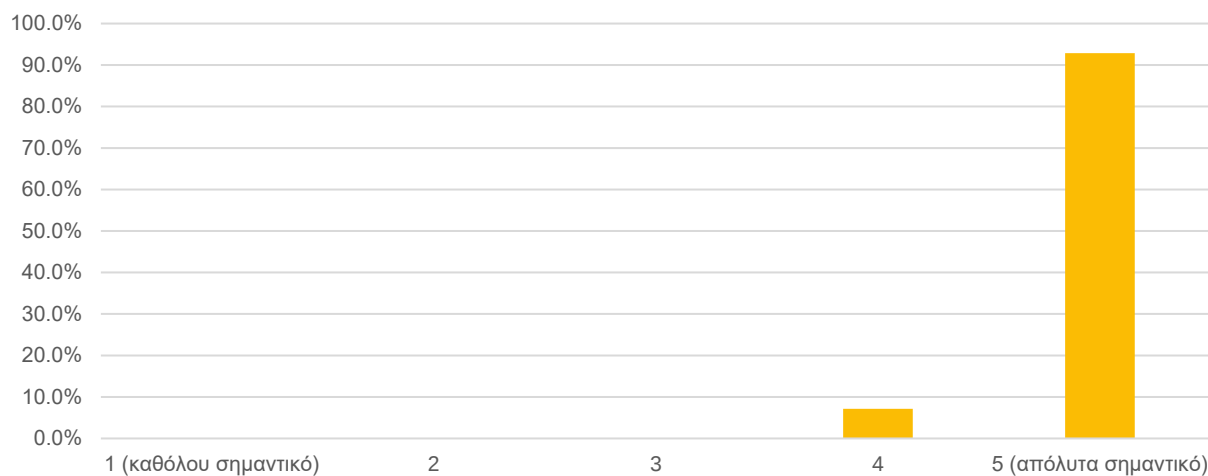
Στάδιο 4



Σχήμα 1.1: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή

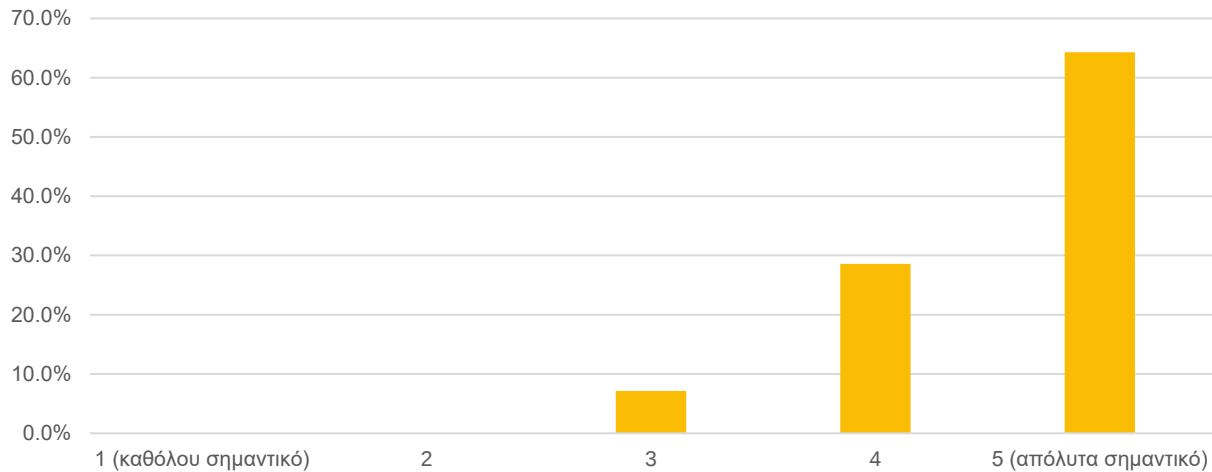


Σχήμα 1.2: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών

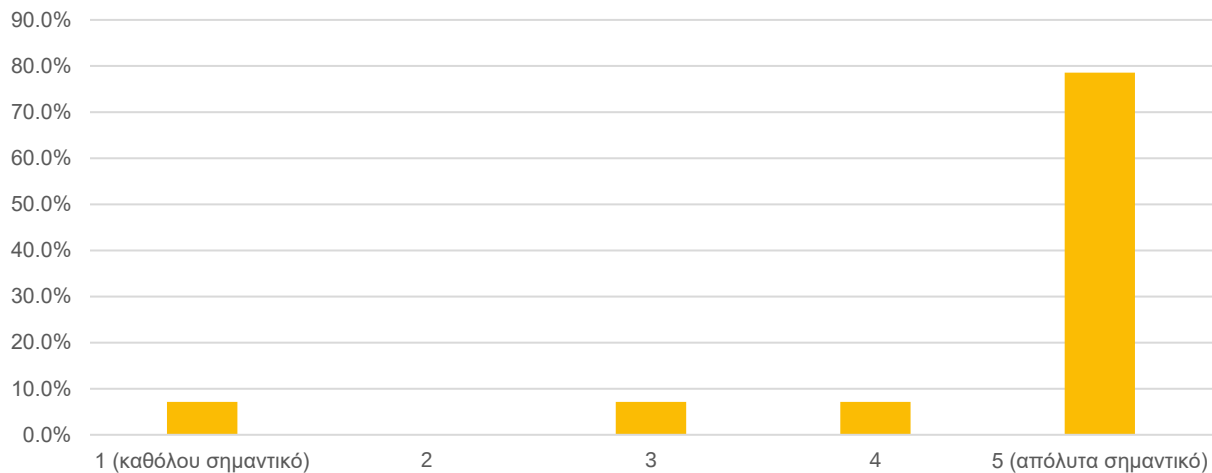


Σχήμα 1.3: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού

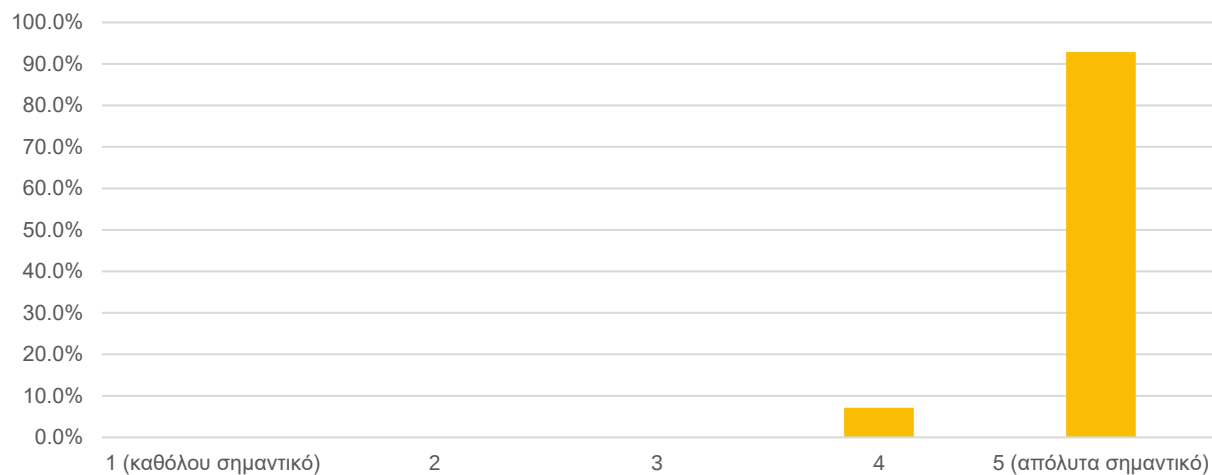
Στάδιο 4



Σχήμα 1.4: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος

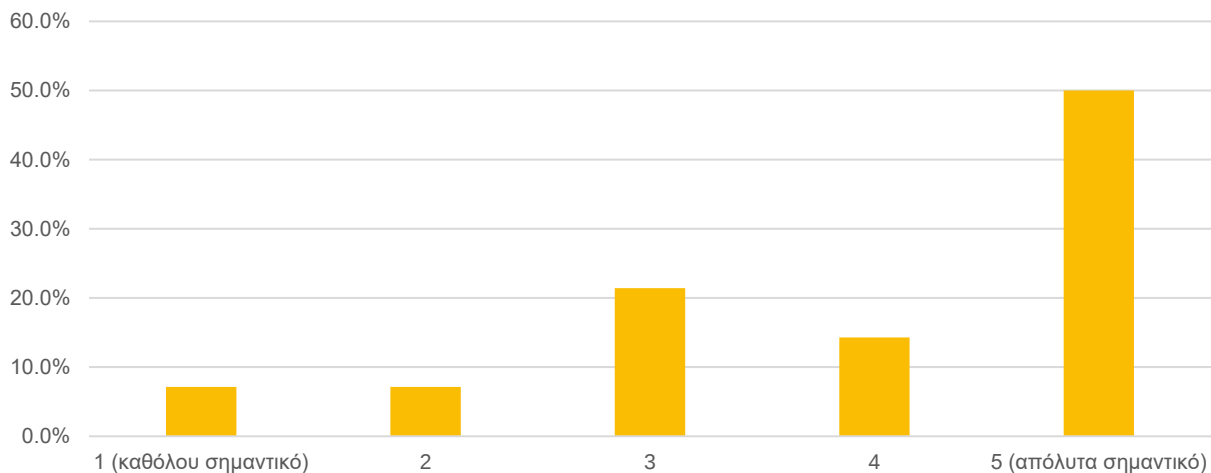


Σχήμα 1.5: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα

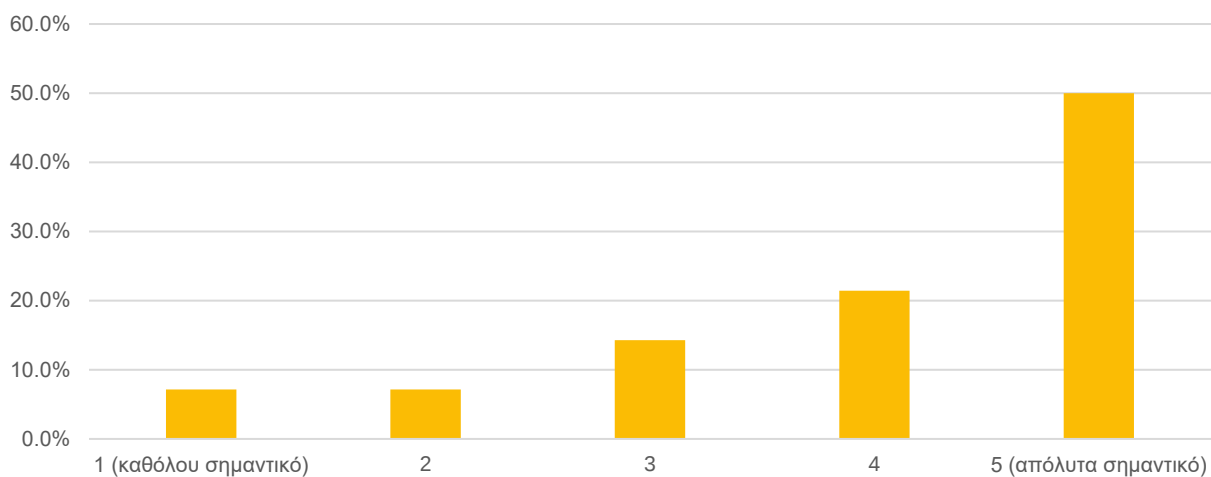


Σχήμα 1.6: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού

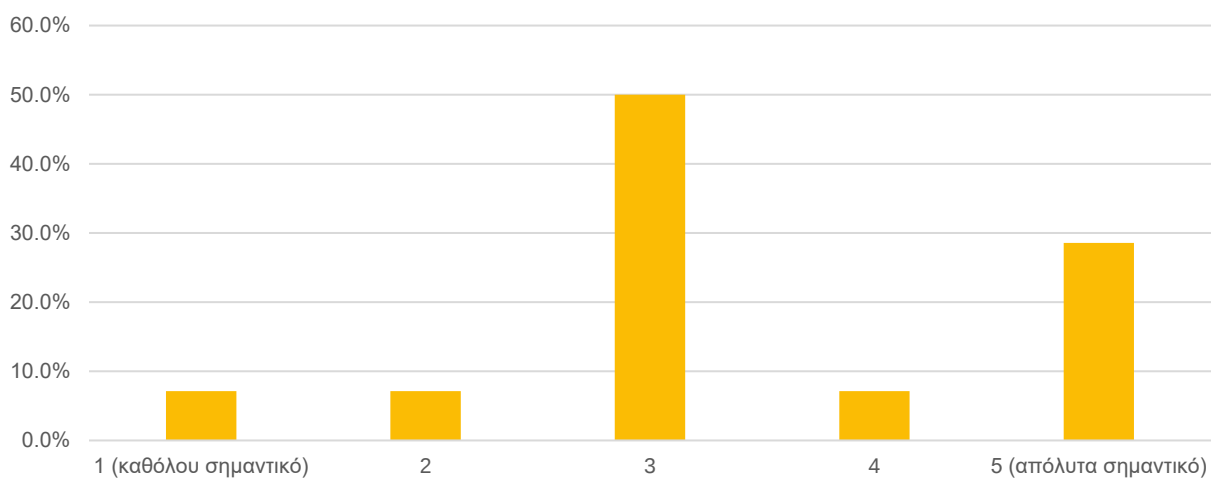
Στάδιο 4



Σχήμα 1.7: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

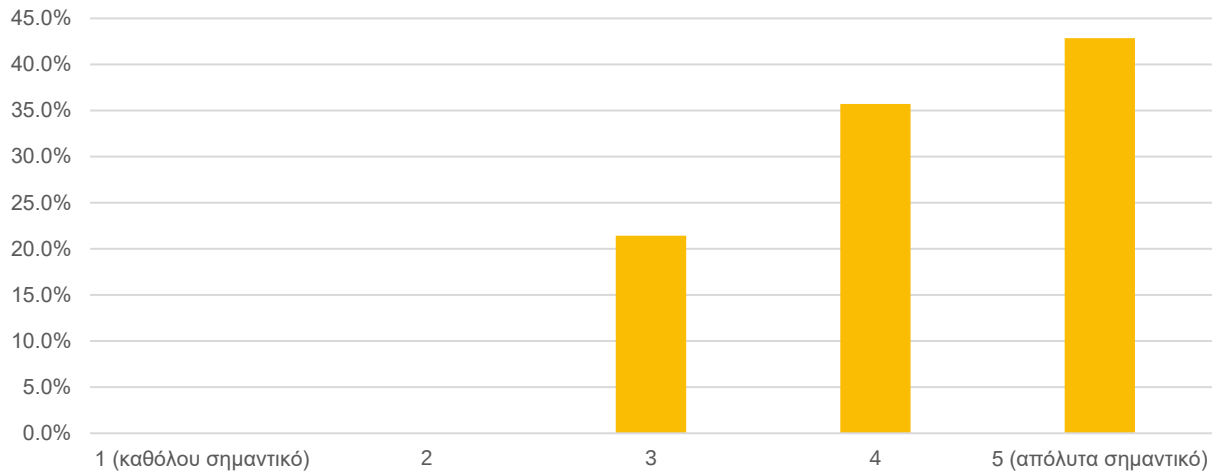


Σχήμα 1.8: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ

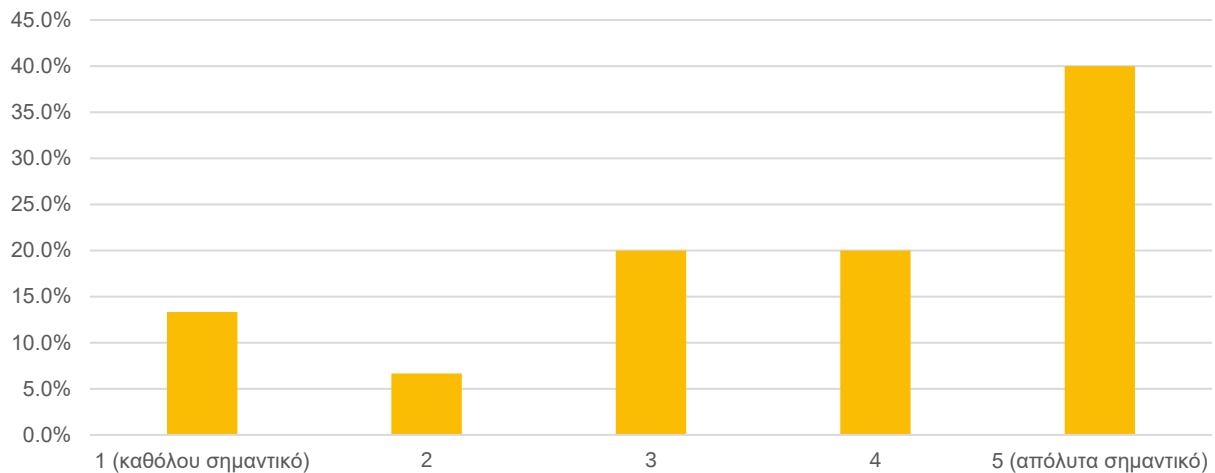


Σχήμα 1.9: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο

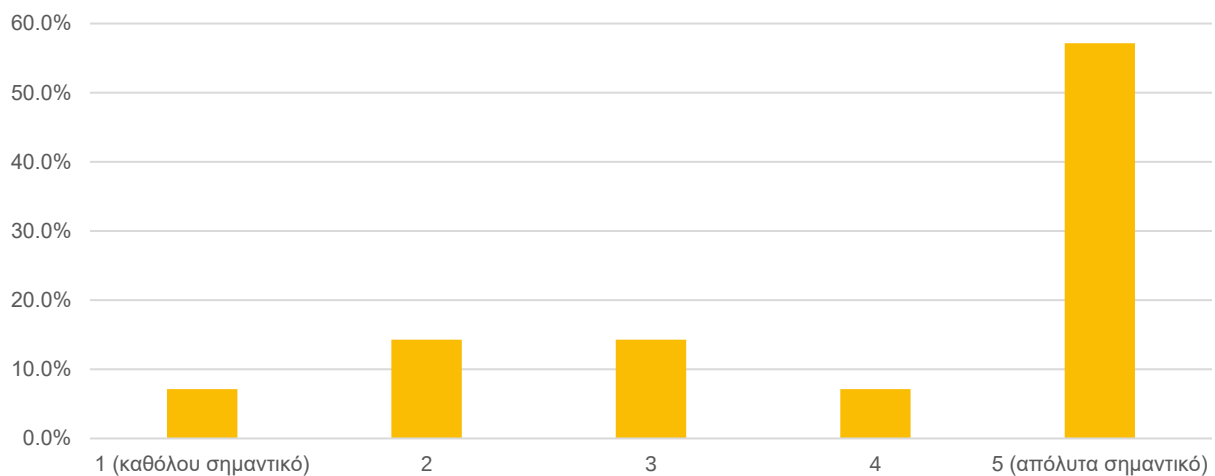
Στάδιο 4



Σχήμα 1.10: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

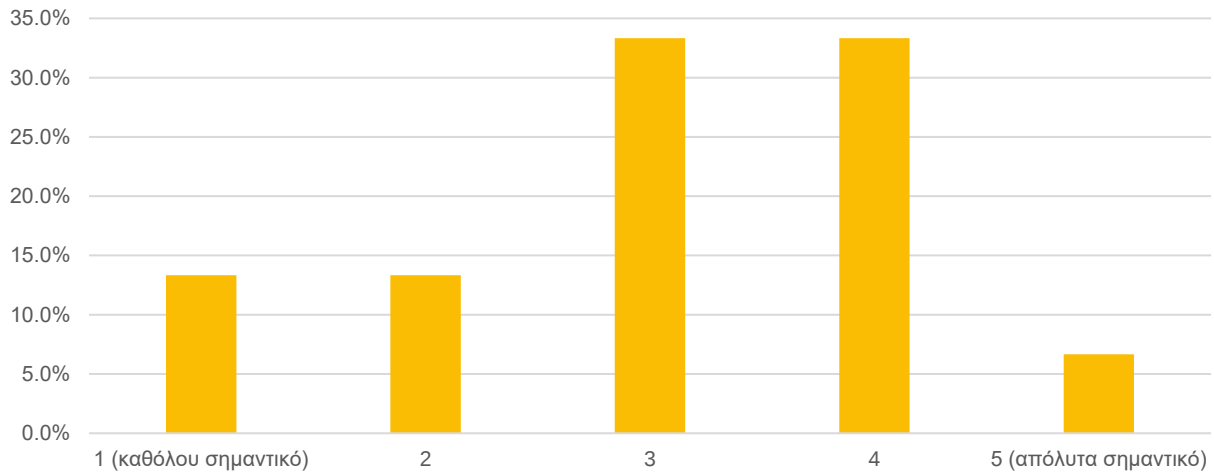


Σχήμα 1.11: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον

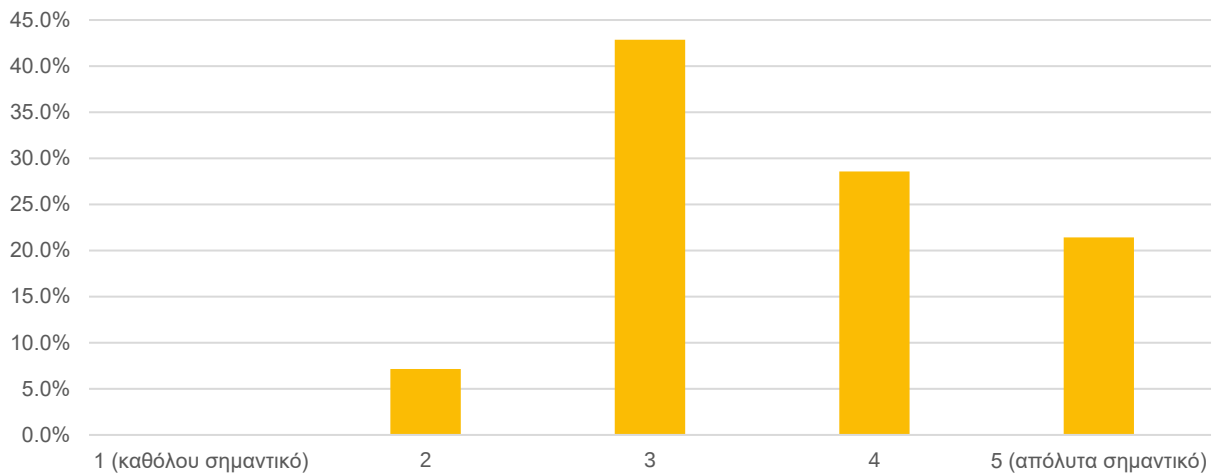


Σχήμα 1.12: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου

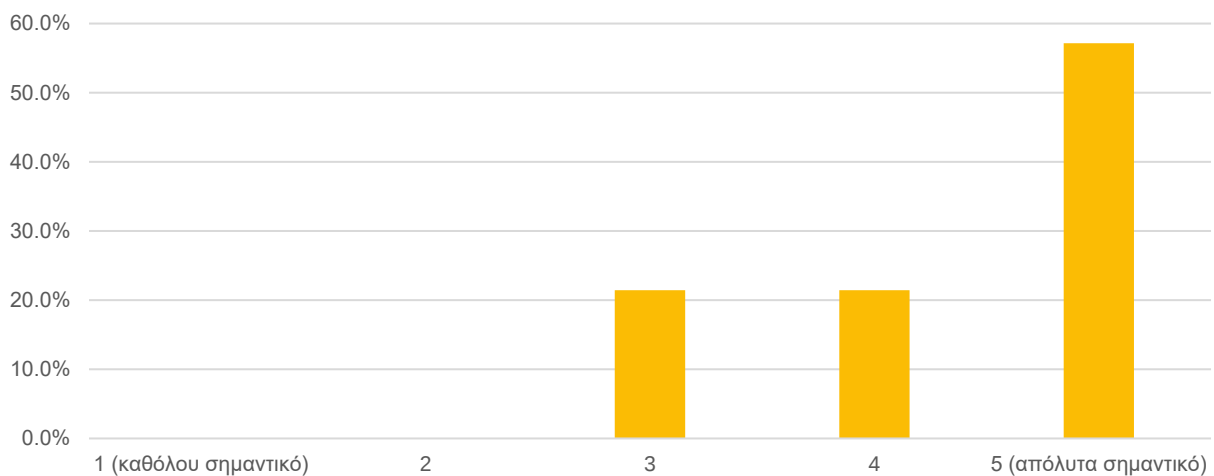
Στάδιο 4



Σχήμα 1.13: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας

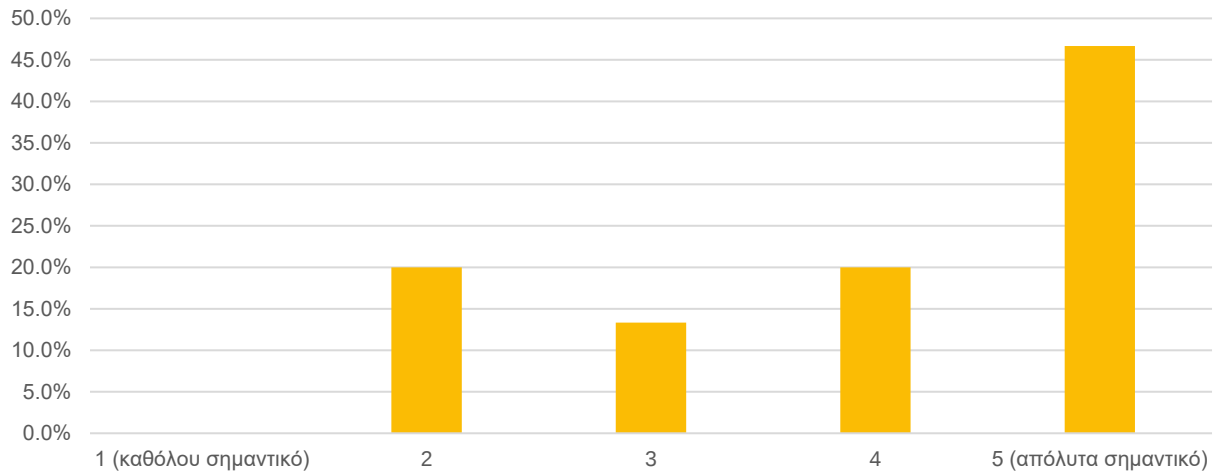


Σχήμα 1.14: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής

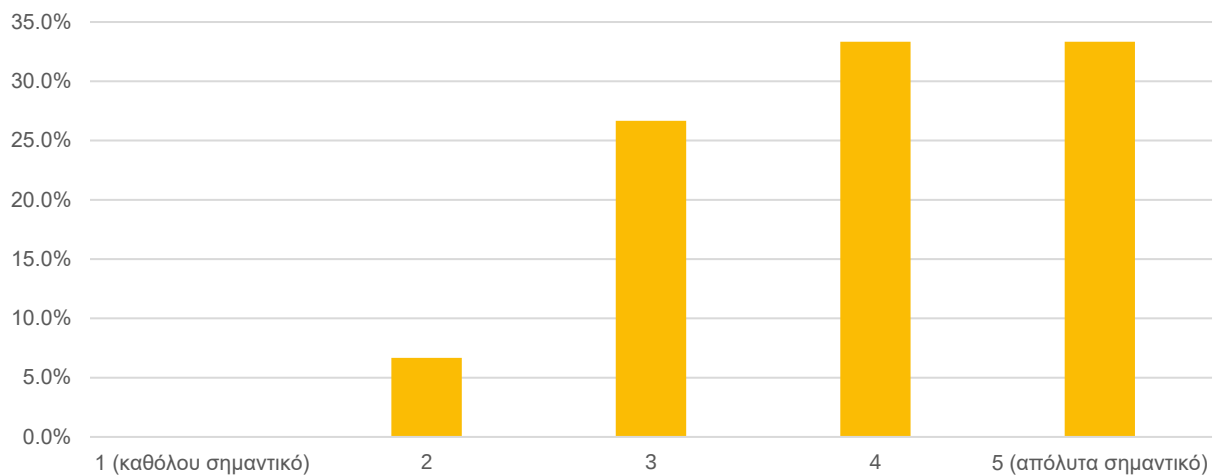


Σχήμα 1.15: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού

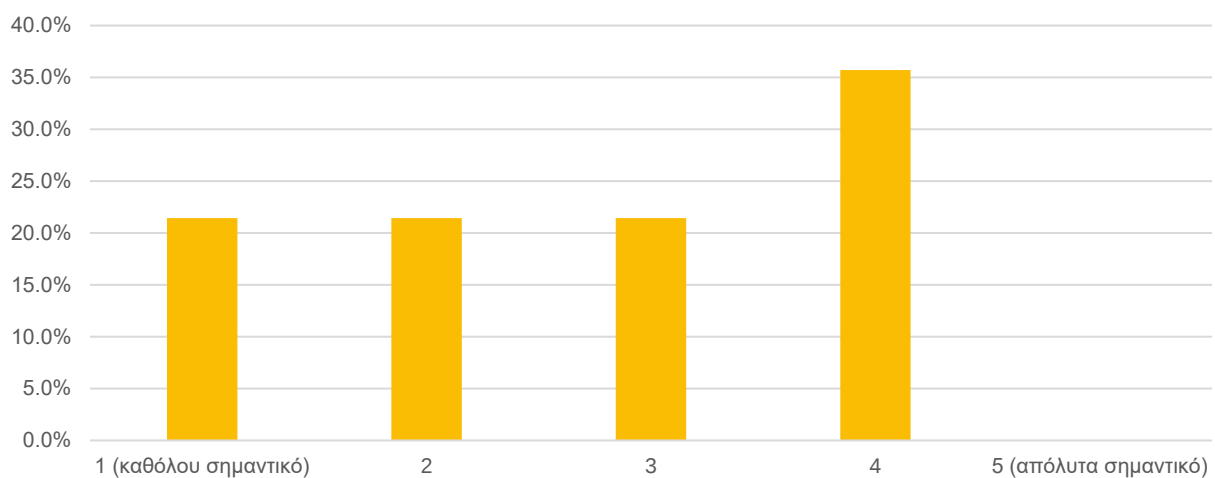
Στάδιο 4



Σχήμα 1.16: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού



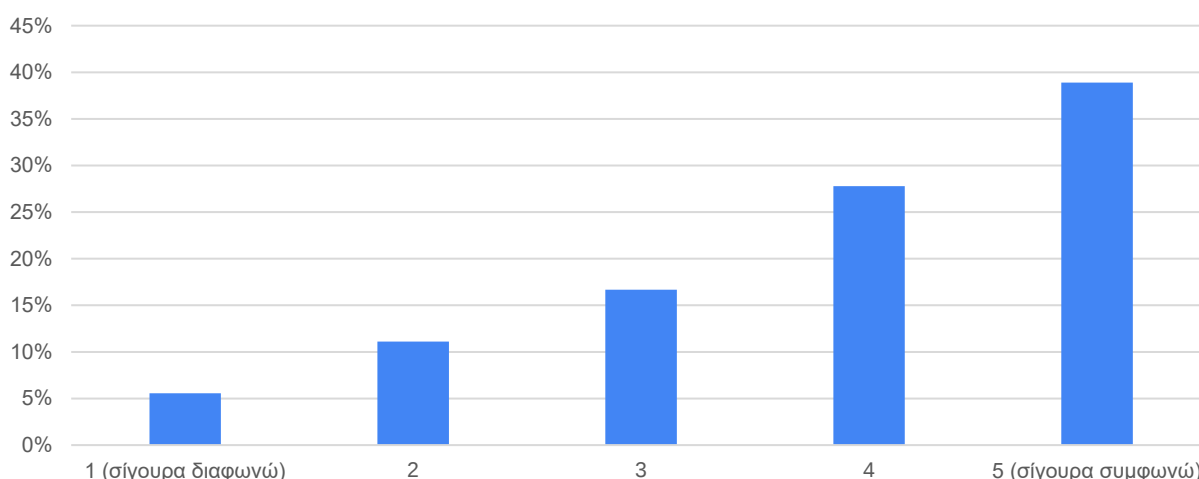
Σχήμα 1.17: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματοχιλιόμετρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης



Σχήμα 1.18: Αξιολόγηση της προτεραιότητας: Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)

1.2. Αποτελέσματα αξιολόγησης του προτεινόμενου κοινού οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Εν συνεχεία, οι ερωτώμενοι καλούνταν να εκφράσουν την άποψή τους απέναντι στην προτεινόμενη διατύπωση του κοινού οράματος του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Τόσο τα αποτελέσματα της αξιολόγησης μέσω της ειδικής φόρμας, τα οποία παρουσιάζονται στο **Σχήμα 1.19**, όσο και οι απόψεις που εκφράστηκαν κατά την ηλεκτρονική διαβούλευση της 19/12/2023, ανέδειξαν την αποδοχή του προτεινόμενου οράματος και την υιοθέτησή του ως του τελικού κοινού οράματος για την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Το τελικό κοινό όραμα απεικονίζεται στο **Σχήμα 1.20**.



Σχήμα 1.19: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με το προτεινόμενο κοινό όραμα

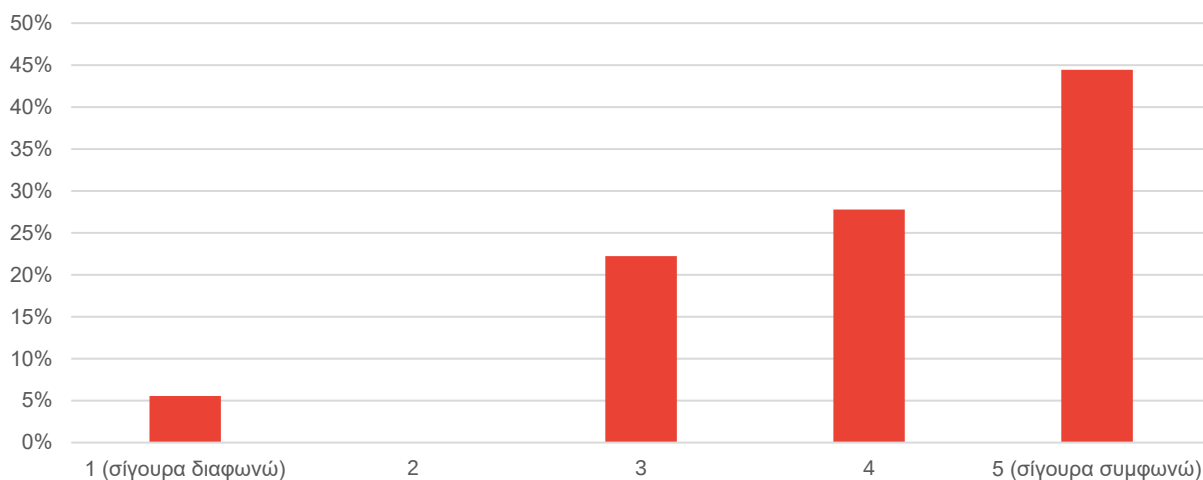
"Μια σύγχρονη, βιώσιμη πόλη όπου οι πεζοί, τα ποδήλατα και τα ΜΜΜ πρωταγωνιστούν, μια πόλη ασφαλούς και προσβάσιμη για όλους και για όλες τις ανάγκες, μια πόλη ζωντανή και ελκυστική για όλες τις ηλικίες, μια πόλη όμορφη και καθαρή για να ζεις, να επιχειρείς και να εργάζεσαι, μια πόλη ορόσημο που θα πρωταγωνιστεί στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης"

Σχήμα 1.20: Τελικό κοινό όραμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

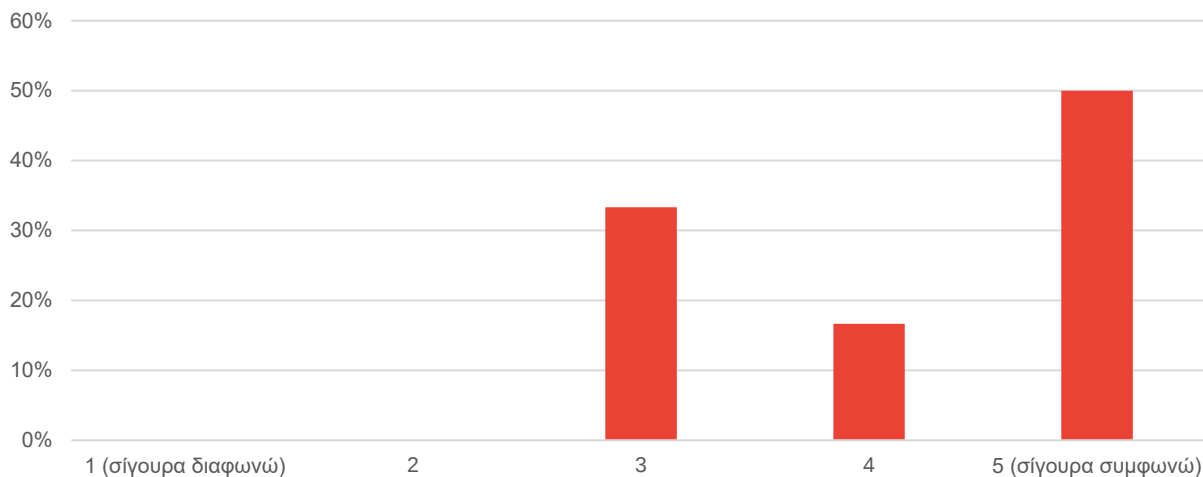
1.3. Αποτελέσματα αξιολόγησης των εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων ανάπτυξης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Τέλος, οι ερωτώμενοι καλούνταν να εκφράσουν τη γνώμη τους απέναντι στις δύο εναλλακτικές στρατηγικές/ σεναρία (Α και Β) αναφορικά με την ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η αποτύπωση της γνώμης τους πραγματοποιούνταν σε δύο επίπεδα: α) στην έκφραση του βαθμού συμφωνίας με καθένα από τα σεναρία αυτά, και β) στην επιλογή του προτιμητέου κατά την άποψή τους σεναρίου. Όπως γίνεται κατανοητό από τη θεώρηση των **Σχημάτων 1.21-1.23** που συνοψίζουν τα σχετικά αποτελέσματα, τόσο η εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Α όσο και η Β έλαβαν θετικές εν γένει αξιολογήσεις και έτυχαν της θετικής ανταπόκρισης των ερωτώμενων, ενώ στη συγκριτική τους αξιολόγηση

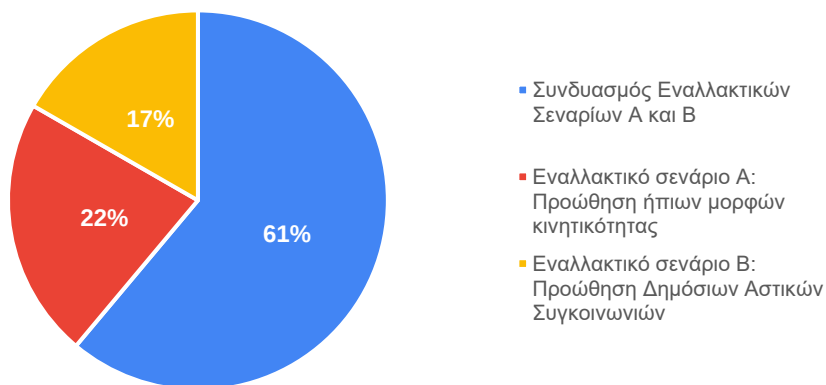
μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσε η απάντηση «συνδυασμός των δύο εναλλακτικών» και η εναλλακτική Α.



Σχήμα 1.21: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Α



Σχήμα 1.22: Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Β



Σχήμα 1.23: Συγκριτική αξιολόγηση/ επιλογή των δύο εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων

1.4. Σύνοψη των παραπάνω και επιλογή της τελικής στρατηγικής/σεναρίου ανάπτυξης της κινητικότητας

Όπως γίνεται εμφανές από τη θεώρηση των ανωτέρω γραφημάτων και δη αυτών της Ενότητας 1.3, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην αξιολόγηση μέσω ειδικής ηλεκτρονικής φόρμας πρότεινε τον συνδυασμό των δύο εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων, με την Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Α να λαμβάνει πάντως μεγαλύτερη αποδοχή από την Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Β. Συνεκτιμώντας όμως τα παραπάνω αποτελέσματα με όσα ειπώθηκαν κατά τη διάρκεια της ηλεκτρονικής διαβούλευσης, προέκυψε ότι **η Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Α είναι προτιμητέα από την πλειοψηφία, εμπλουτισμένη/ συνδυασμένη βέβαια με ορισμένα μέτρα που περιλαμβάνονταν στην Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Β.**

2. Εξειδίκευση της τελικής στρατηγικής ανάπτυξης της κινητικότητας

Λαμβάνοντας υπόψη τις αξιολογήσεις που καταγράφηκαν μέσω της ειδικής φόρμας και τις απόψεις που εκφράστηκαν στην ηλεκτρονική διαβούλευση, η τελική στρατηγική/ σενάριο ανάπτυξης της κινητικότητας που διαμορφώθηκε για την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου αποφασίστηκε να εδραστεί στην εναλλακτική Α και να συμπεριλάβει και μέτρα που αρχικά είχαν ενσωματωθεί στην εναλλακτική Β. Η τελική στρατηγική ενσωματώνει μια πληθώρα μέτρων, τα οποία είναι ειδικά προσαρμοσμένα για την περιοχή μελέτης και εδράζονται σε καλές πρακτικές που εντοπίστηκαν τόσο στον ελληνικό όσο και στον διεθνή χώρο. Τα μέτρα αυτά ομαδοποιούνται σε 20 πακέτα μέτρων και αναλύονται στις ενότητες που ακολουθούν, ενώ στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου γίνεται σύνδεση των πακέτων μέτρων με τους διαφορετικούς χρονικούς ορίζοντες του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου.

2.1. Πακέτο μέτρων 1: «Μονοδρομήσεις»



Μονοδρομήσεις οδών

Οι μονόδρομοι καταγράφονται στη βιβλιογραφία ως ένα από τα παλαιότερα και αποτελεσματικότερα μέτρα βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής. Για τον λόγο αυτό οι περισσότερες πόλεις στον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων και των ελληνικών, έχουν καθιερώσει ένα σημαντικό αριθμό μονοδρόμων στα οδικά τους δίκτυα.

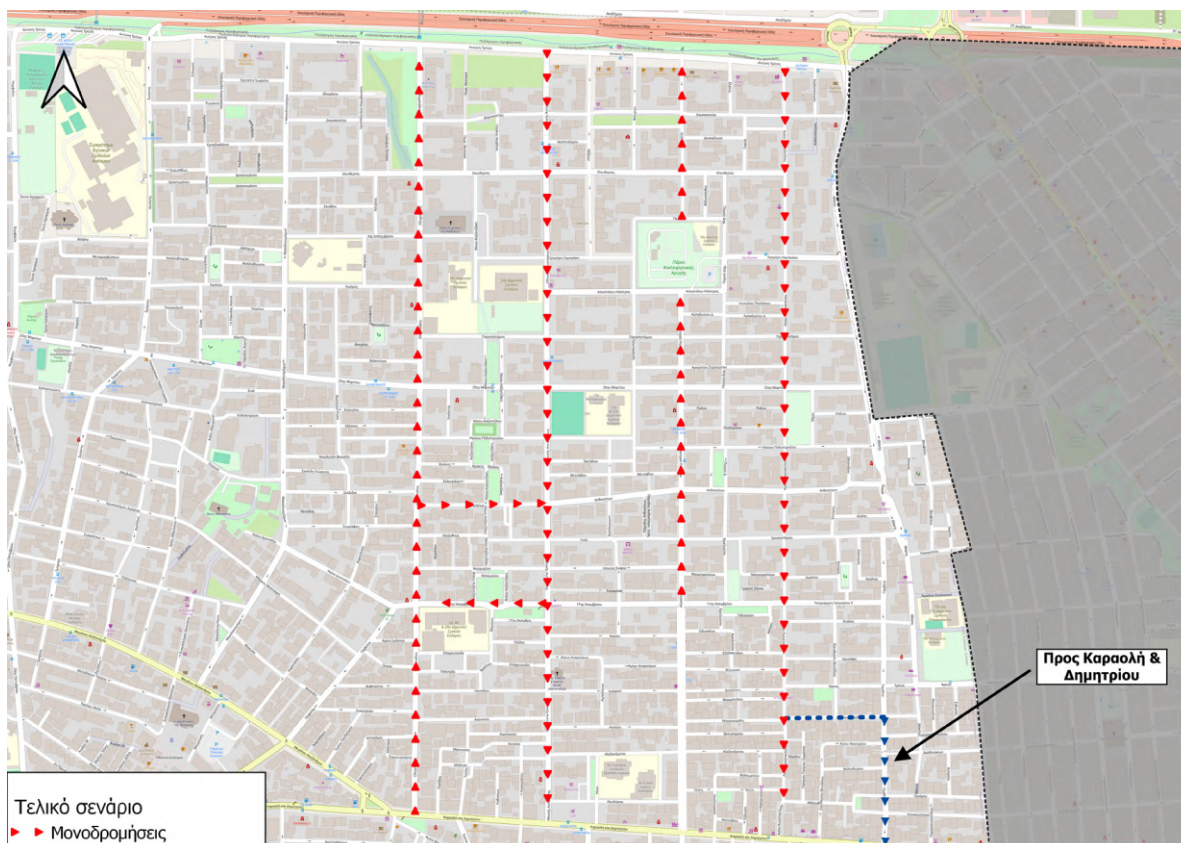
Ένα σύστημα μονοδρόμων πρέπει να προσφέρει περίπου ίση κυκλοφοριακή ικανότητα ανά κατεύθυνση, ενώ σε ένα ορθογώνιο σύστημα οδών αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη δημιουργία ζεύγους μονοδρόμων μεταξύ δύο παράλληλων γειτονικών οδών που έχουν τον ίδιο αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας και συγκρίσιμες λειτουργικές ταχύτητες. Τα κυριότερα οφέλη του μέτρου είναι η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών, η καλύτερη χρησιμοποίησή τους (επιπρόσθετος χώρος για παρόδια στάθμευση, ασφαλή κίνηση πεζών και ένταξη εναλλακτικών μέσων μετακίνησης) και οι βελτιωμένες περιβαλλοντικές συνθήκες με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ως απόρροια της βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής και της ύπαρξης χώρου για φυτεύσεις επί των παρακείμενων πεζοδρομίων. Ιδιαίτερη προσοχή κατά την εφαρμογή του μέτρου πρέπει να δοθεί στην περιοχή μετάβασης από τους μονόδρομους σε οδούς διπλής κατεύθυνσης και αντίστροφα, και στην ενδεχόμενη μεγάλη αύξηση του μήκους διαδρομής για ορισμένα οχήματα, ειδικά για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης. Οι οδοί που προτείνονται προς μονοδρομηση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου παρουσιάζονται παρακάτω. Η σειρά αναφοράς των οδών αρχής και πέρατος ορίζει και την προτεινόμενη φορά του οδικού τμήματος:

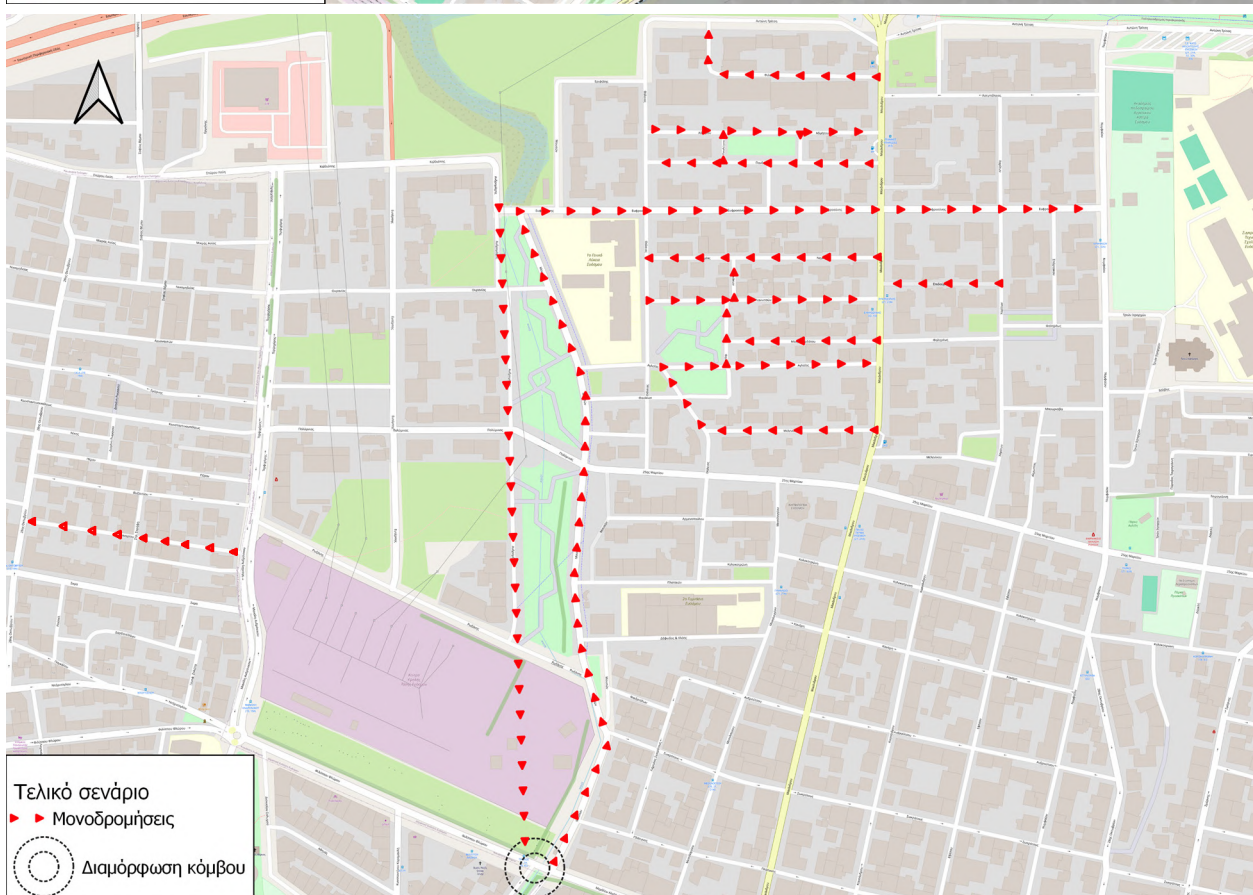
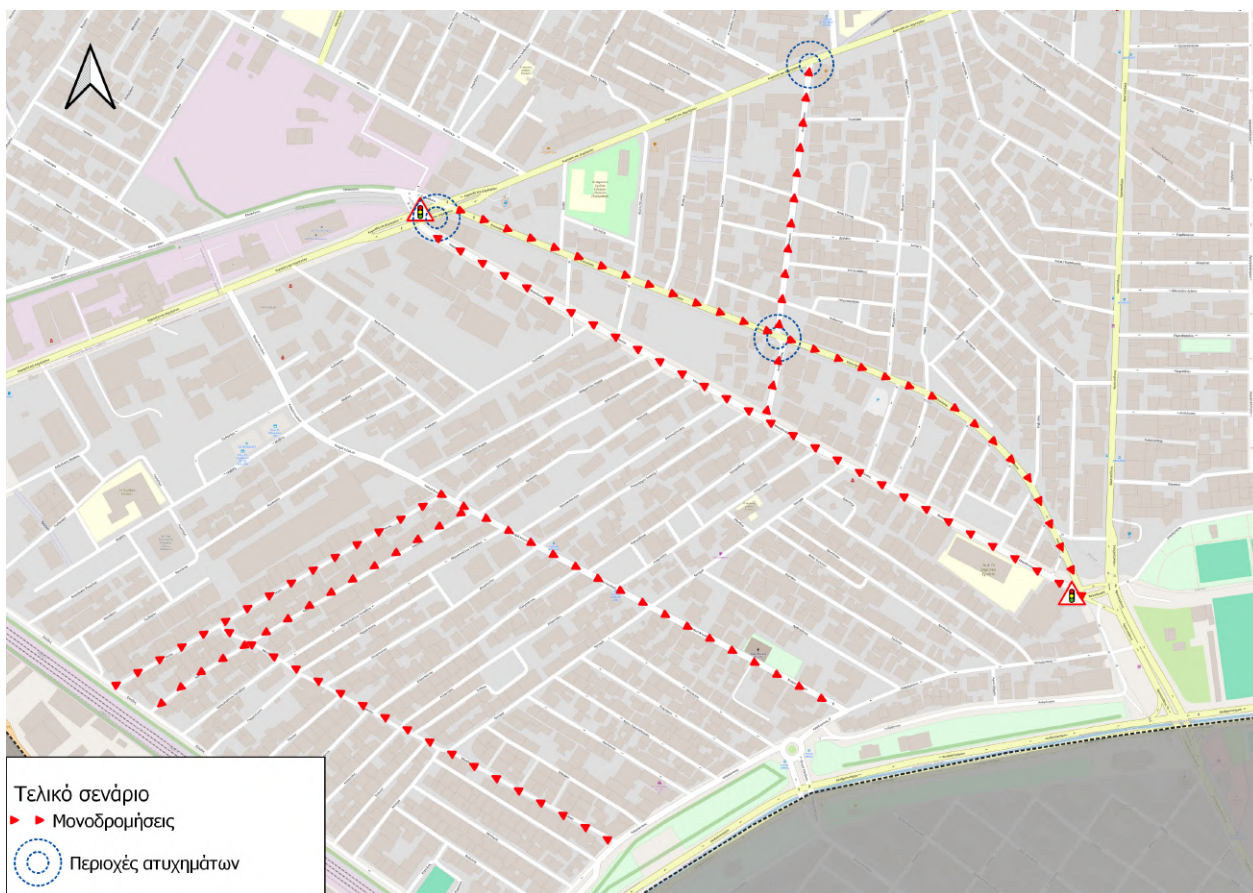
ΔΕ Ευόσμου

- Ολυμπιάδος (από Καραολή και Δημητρίου έως Αντώνη Τρίτη).
- Εθνικής Αντίστασης (από Αντώνη Τρίτη έως Καραολή και Δημητρίου).
- Στρατάρχου Παπάγου (από 17^{ης} Νοεμβρίου έως Αποστόλου Ηλέκτρας).
- Λεύκης (από Πεύκων έως Αντώνη Τρίτη).
- Αγίου Κωνσταντίνου (από Αντώνη Τρίτη έως Αβέρωφ).
- Ανθοκήπων (από Ολυμπιάδος έως Εθνικής Αντίστασης).
- 17^{ης} Νοεμβρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος).
- Επτανήσου (από Καραολή και Δημητρίου έως Αριστοτέλους).

- Μακεδονίας (από Αριστοτέλους έως Καραολή και Δημητρίου).
- Δωδεκανήσου (από Μακεδονίας έως Καραολή και Δημητρίου).
- Κοσμά Αιτωλού (από Νίκης έως Αγαμέμνωνος).
- Μενελάου (από Αγαμέμνωνος έως Νίκης).
- Νίκης (από Ελπίδος έως Κοσμά Αιτωλού).
- Ναούσης (από Κοσμά Αιτωλού έως Ελπίδος).
- Φαναρίου (από Μανόλη Ανδρόνικου έως 28^{ης} Οκτωβρίου).
- Μουσών (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Ευφροσύνης).
- Ανδρομάχης (από Ευφροσύνης έως Ρωξάνης και μέσω διάνοιξης έως την Μεγάλου Αλεξάνδρου).
- Ευφροσύνης (από Μουσών έως Νυμφαίου).
- Φιλώτα (από Μαιάνδρου έως Αντώνη Τρίτση).
- Αδμήτου (από Θάλειας έως Μαιάνδρου).
- Πανδώρας (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Νεμέας (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Γιαννιτσών (από Θάλειας έως Μαιάνδρου).
- Επιδαύρου (από Χαρίτων έως Μαιάνδρου).
- Μαυροκορδάτου (από Μαιάνδρου έως Φαιάκων).
- Αγλαΐας (από Θάλειας έως Μαιάνδρου).
- Μελενίκου (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Θάλειας (από Μελενίκου έως Αγλαΐας).
- Φαιάκων (από Αγλαΐας έως Νεμέας).

Οι προτεινόμενες μονοδρομήσεις απεικονίζονται και στα παρακάτω **Σχήματα 2.1-2.3**.





Σχήματα 2.1-2.3: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις.



**Το πακέτο μέτρων 1
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προαγωγής της οδικής ασφάλειας

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

της οργάνωσης της στάθμευσης

2.2. Πακέτο μέτρων 2: «Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων»



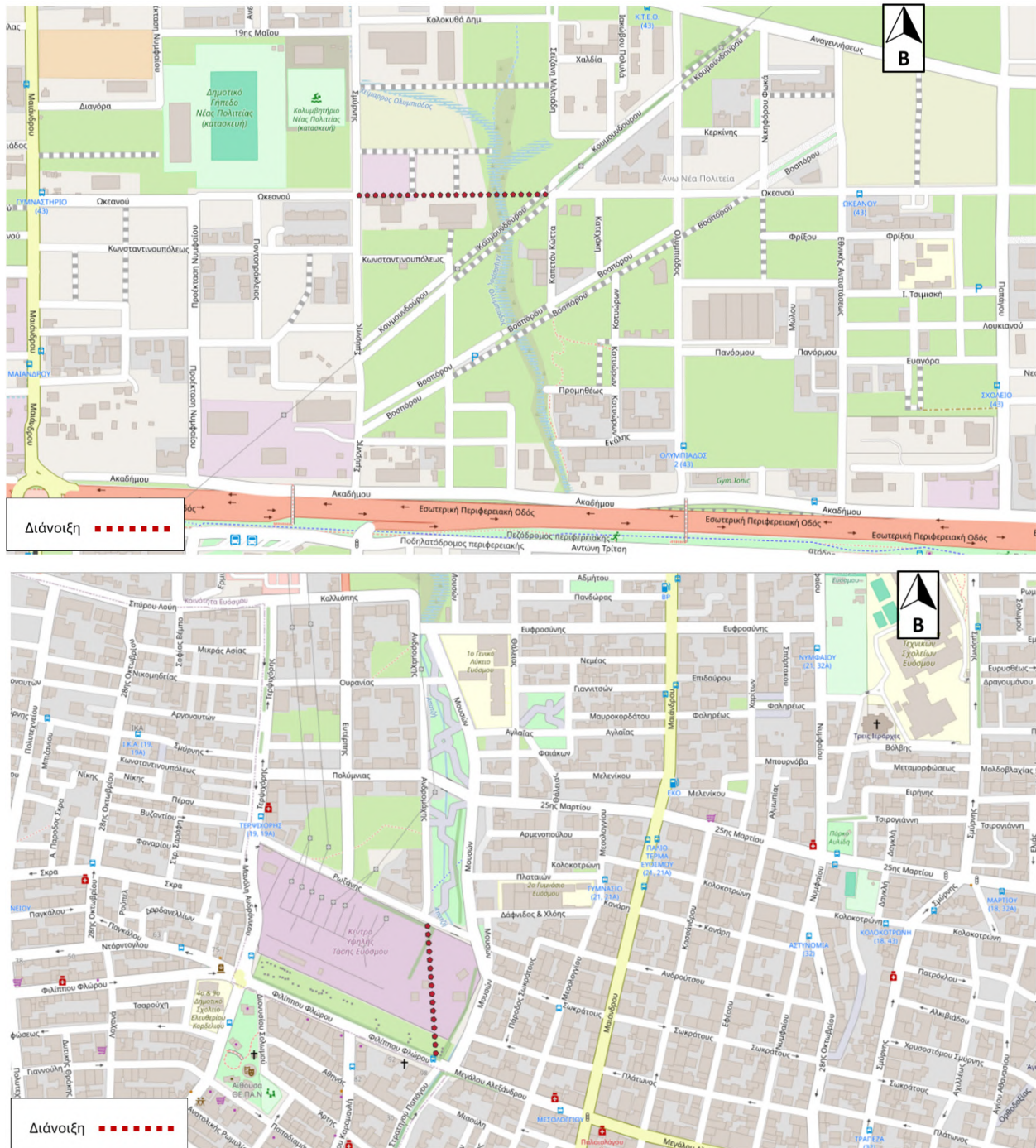
Διανοίξεις οδών

Οι διανοίξεις που προτείνονται στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχουν ως σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας του οδικού δικτύου και είναι σύμφωνες με το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου. Τα βασικότερα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν από τις διανοίξεις των οδών, οι οποίες περιγράφονται παρακάτω, είναι η διευκόλυνση στη δημιουργία συνεκτικού ποδηλατικού δικτύου, η δημιουργία ευνοϊότερων συνθηκών για καθεστώς μονοδρομήσεων, η εξασφάλιση συνεχούς οδικού δικτύου από το οποίο προτείνεται να διέλθει και γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας (βλ. Πακέτο μέτρων 11), καθώς η ευκολότερη πρόσβαση στον χώρο των αθλητικών εγκαταστάσεων (περιοχή στρατοπέδου Παπακυριαζή).

Οι οδοί που προτείνονται προς διάνοιξη είναι οι κάτωθι και απεικονίζονται στα **Σχήματα 2.4-2.6** που ακολουθούν:

- Ιπποδρομίου (από Ζαΐμη έως ύψος Αργυροκάστρου).
- Κάθετη οδός που ενώνει τις οδούς Φαιστού και Ιπποδρομίου.
- Ωκεανού (από Σμύρνης έως Κουμουνδούρου), μέσω του ειδικού τεχνικού έργου που πρότείνει η διοίκηση του Δήμου.
- Ανδρομάχης (από Ρωξάνης έως Φιλίππου Φλώρου / Μεγάλου Αλεξάνδρου), εφόσον διευθετηθεί το ζήτημα των απαλλοτριώσεων.





Σχήματα 2.4-2.6: Προτεινόμενες διανοίξεις.



Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού

Η υπογειοποίηση της Περιφερειακής Οδού στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαιάνδρου (Δήμου Κορδελιού-Εύοσμου) και Κων. Παλαιολόγου (Δήμου Παύλου Μελά) αποτελεί μια εμβληματική πρόταση, η οποία θα άρει τον κατακερματισμό της έκτασης του Δήμου Κορδελιού-Εύοσμου και θα συμβάλει στην ενοποίηση των δύο περιοχών άνωθεν και κάτωθεν του Περιφερειακού. Η εφαρμογή αυτής της φιλόδοξης πρότασης

υπερβαίνει σαφώς των αρμοδιοτήτων του Δήμου και προϋποθέτει την ύπαρξη κονδυλίων, τη βούληση και τη συνεργασία όλων των φορέων διοίκησης, δηλαδή του κράτους, της Περιφέρειας και των όμορων Δήμων.



**Το πακέτο μέτρων 2
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς

2.3. Πακέτο μέτρων 3: «Δημιουργία κυκλικών κόμβων»



Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς



Η δημιουργία κυκλικών κόμβων αποτελεί ένα μέτρο που βρίσκει ευρεία εφαρμογή στην Ευρώπη και σε όλον τον κόσμο γενικότερα, ενώ τα τελευταία χρόνια εφαρμόζεται και σε πολλές ελληνικές πόλεις. Οι κυκλικοί κόμβοι αποτελούν ειδική μορφή κόμβων στους οποίους τα οχήματα κινούνται γύρω από μια νησίδα και κατά συνέπεια το σύνολο των διασταυρώσεων κυκλοφοριακών ρευμάτων μετατρέπονται σε διαδοχικούς ελιγμούς συμβολής και μερισμού, δηλαδή δημιουργείται μια περιοχή πολλαπλής πλέξης. Βασικές επιδιώξεις της κατασκευής κυκλικών κόμβων είναι η μείωση των ταχυτήτων και η ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής, καθώς και ο περιορισμός των πιθανών σημείων εμπλοκής μεταξύ των οχημάτων. Έρευνες καταδεικνύουν ότι η μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς δύναται να επιφέρει μείωση στα ατυχήματα με εμπλεκόμενους πεζούς ακόμα και κατά 75%. Ιδιαίτερα οι κυκλικοί κόμβοι μίας λωρίδας, αναφέρεται πως παρουσιάζουν μειωμένους δείκτες ατυχημάτων πεζών, μικρότερους ακόμα και από τους αντίστοιχους κόμβους με φωτεινή σηματοδότηση. Επιπλέον μέσω του κατάλληλου αρχιτεκτονικού

σχεδιασμού της κυκλικής νησίδας μπορούν να αποτελέσουν τοπόσημα για την περιοχή αναβαθμίζοντας ευρύτερα το αστικό περιβάλλον.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου προτείνεται η κατασκευή κυκλικών κόμβων σε κατάλληλα σημεία που μπορούν να προκύψουν από κυκλοφοριακές μελέτες. Επιπλέον, στον υφιστάμενο σχεδιασμό του Δήμου –ο οποίος υιοθετείται και από το σχέδιο προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ– προβλέπεται σε σχετική μελέτη² κατασκευή κυκλικών κόμβων στις παρακάτω θέσεις:

- Καραολή και Δημητρίου-Μεγ. Αλεξάνδρου.
- Παπάγου-25^{ης} Μαρτίου.
- Εθν. Αντιστάσεως-25^{ης} Μαρτίου.
- Ολυμπιάδος-25^{ης} Μαρτίου.
- Μακεδονομάχων-25^{ης} Μαρτίου.
- Σμύρνης-25^{ης} Μαρτίου.
- Νυμφαίου-25^{ης} Μαρτίου.



***Το πακέτο μέτρων 3
συμβάλλει στην
επίτευξη...***

της προαγωγής της οδικής ασφάλειας
της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων

2.4. Πακέτο μέτρων 4: «Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης»



Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους

Η σηματοδότηση συνιστά ένα αποτελεσματικό μέτρο αύξησης της οδικής ασφάλειας και βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής σε διασταυρώσεις με υψηλούς φόρτους πεζών και οχημάτων και μειωμένης οδικής ασφάλειας. Λαμβάνοντας υπόψη τα ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, προτείνεται η εξέταση επαναλειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών που βρίσκονται εδώ και χρόνια εκτός λειτουργίας στις διασταυρώσεις των οδών:

- Επτανήσου-Μακεδονίας-Ιπποδρομίου.
- Επτανήσου-Μακεδονίας-Καραολή και Δημητρίου.



Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης

Η εγκατάσταση συστήματος συντονισμού της σηματοδότησης στην περιοχή μελέτης θα επιτρέψει την μείωση των καθυστερήσεων και τη βελτιστοποίηση της ροής της κυκλοφορίας. Το εν λόγω σύστημα μπορεί

² Για τους προβλεπόμενους κόμβους επί της οδού 25^{ης} Μαρτίου απαιτείται επικαιροποίηση μελετών και ωρίμανση σχετικών εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του σχετικού έργου.

να διαθέτει διαφορετικά προγράμματα για τις διάφορες ώρες και ημέρες ώστε το πράσινο κύμα να προσαρμόζεται στις εκάστοτε κυκλοφοριακές συνθήκες.



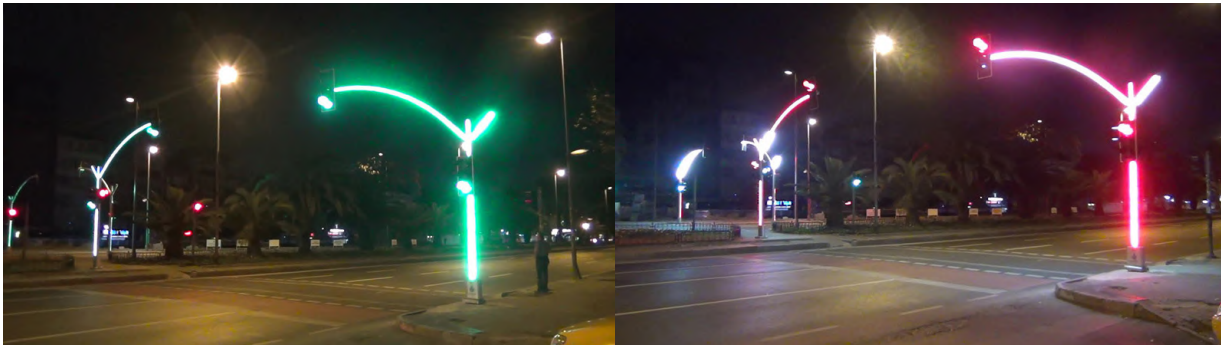
Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης

Οι σηματοδότες με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης αποτελούν ένα σύστημα που βρίσκει εφαρμογή σε πολλές ευρωπαϊκές αλλά και ελληνικές πόλεις (π.χ. στην Κατερίνη). Στα βασικά τους πλεονεκτήματα εντάσσεται η μείωση των καθυστερήσεων (λόγω της μείωσης του χρόνου αντίδρασης των οδηγών), η μείωση της παραβατικότητας και η αύξηση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο προτείνεται να εφαρμοστεί στο σύνολο των σηματοδοτούμενων κόμβων (υφιστάμενων και προτεινόμενων) στην περιοχή μελέτης.



Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις

Ο εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με ειδικές ταινίες φωτισμού που απεικονίζουν την φωτεινή ένδειξη του σηματοδότη αποτελεί ένα μέτρο που έχει ξεκινήσει να εφαρμόζεται σε χώρες με αυξημένα προβλήματα οδικής ασφάλειας. Δεδομένου ότι το μέτρο αυτό δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί επαρκώς για την αποτελεσματικότητά του και λαμβάνοντας υπόψη επικρίσεις που δέχεται αναφορικά με την κατανάλωση ενέργειας και την οπτική ρύπανση, προτείνεται στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου να εφαρμοστεί πιλοτικά σε έναν μόνο σηματοδοτούμενο κόμβο, ο οποίος θα προκύψει από κατάλληλη μελέτη.



Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας

Η εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης αποτελεί ένα μέτρο που συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια σε όλο και περισσότερες χώρες. Η εγκατάσταση των εν λόγω πινακίδων σήμανσης προτείνεται να λάβει χώρα αρχικά σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης και εν συνεχεία να επεκταθεί κατά μήκος όλου του βασικού οδικού δικτύου. Ο φωτισμός των πινακίδων σήμανσης μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με την εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων περιμετρικά ή άνωθεν των συμβατικών μεταλλικών πινακίδων είτε με τη χρήση πινακίδων που φτιάχνονται από άλλα υλικά και διαθέτουν οπίσθιο φωτισμό.





Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις

Ως επέκταση του προηγούμενου μέτρο, το εν λόγω μέτρο προβλέπει την εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε κεντρικές διασταυρώσεις της περιοχής μελέτης και ειδικά σε κόμβους όπου εντοπίζεται υψηλός φόρτος πεζών. Οι «έξυπνες» αυτές διαβάσεις διαθέτουν φωτισμό LED τόσο στις πινακίδες Π-21 όσο και καθ' όλο το πλάτος τους με στόχο την αυξημένη ασφάλεια των πεζών από διερχόμενα οχήματα. Ο φωτισμός της διάβασης δημιουργεί έντονη αντίθεση φωτίζοντας την πλευρά του πεζού που βλέπει ο οδηγός με αποτέλεσμα την άμεση ενεργοποίησή του. Η διάβαση αποτελείται από ειδικό φωσφορίζον υλικό με κρυστάλλους, ενώ ο φωτισμός LED μεταβάλλεται ανάλογα με τις υποδείξεις του φωτεινού σηματοδότη.



Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων

Η συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων συγκαταλέγεται στα εκ των ων ουκ άνευ μέτρα για την αύξηση της οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση των συνθηκών κίνησης των πεζών. Για τη συντήρηση και επαναδιαγράμμιση των διαβάσεων προτείνεται να χρησιμοποιείται ελαστοπλαστικό υλικό μεγάλης αντοχής με στόχο την αυξημένη διάρκεια στον χρόνο.



Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσμήμων

Οι εν λόγω πινακίδες προτείνεται να τοποθετηθούν σε χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής μελέτης με στόχο την καθοδήγηση των μετακινούμενων προς τα τοπικά τοπόσημα και τους διάφορους πόλους έλξης και παραγωγής μετακινήσεων (π.χ. σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος κ.λπ.). Μέσω της αναγραφής του χρόνου περπατήματος, της απόστασης, και των θερμίδων που θα καταναλωθούν κατά την πρόσβαση με τα πόδια στους διαφορετικούς προορισμούς, θεωρείται ότι συμβάλλουν σημαντικά στην προώθηση της μετακίνησης πεζή. Είναι ένα μέτρο που έχει ήδη εφαρμοστεί από πολλούς Δήμους στην χώρα, συμπεριλαμβανομένων του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Σερρών.



**Το πακέτο μέτρων 4
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προαγωγής της οδικής ασφάλειας

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου

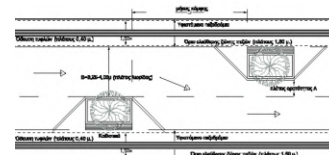
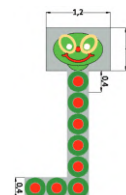
2.5. Πακέτο μέτρων 5: «Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς»



Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περίξ των σχολικών μονάδων

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει ήδη πραγματοποιήσει σε ικανοποιητικό βαθμό παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας περίξ των σχολικών συγκροτημάτων που βρίσκονται στην επικράτειά του. Το εν λόγω μέτρο αναφέρεται στην περαιτέρω επέκταση και διάνθηση των παρεμβάσεων αυτών με λύσεις που περιγράφονται στη σχετική νομοθεσία για τους «σχολικούς δακτυλίους» (ΦΕΚ 2302/Β/16-09-2013) όπως:

- η εγκατάσταση πινακίδων αναγγελίας κινδύνου Κ-16,
- η χωροθέτηση διαβάσεων πεζών στην είσοδο/ έξοδο του σχολικού συγκροτήματος,
- η εγκατάσταση πληροφοριακών πινακίδων Π-21,
- η εγκατάσταση ρυθμιστικών πινακίδων Ρ-32 για τον περιορισμό της ταχύτητας στα 30 km/h,
- η εγκατάσταση διατάξεων ανάσχεσης της ταχύτητας (π.χ. μάτια γάτας),
- η τοποθέτηση προστατευτικών εμποδίων (κάγκελα) μπροστά στην είσοδο/έξοδο,
- η διαπλάτυνση πεζοδρομίου στην είσοδο/έξοδο,
- η διαμόρφωση οδηγού κίνησης παιδιών τύπου «κάμπιας»,
- η διαμόρφωση υπερυψωμένης ή κυβολιθικής διάβασης πεζών στην πλησιέστερη διασταύρωση,
- η διαμόρφωση οφιοειδούς διάταξης της οδού μπροστά στην είσοδο/έξοδο,



- η χρήση κυβόλιθων και άλλων διατάξεων ήπιας κυκλοφορίας στην οδό μπροστά στην είσοδο/έξοδο.

Προτεραιότητα κατά την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου οφείλει να δοθεί στα σχολικά συγκροτήματα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.



Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης

Η επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής μελέτης μέσω της εγκατάστασης κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης θα αυξήσει την οδική ασφάλεια και θα βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού. Το μέτρο αυτό είναι ευθυγραμμισμένο με όσα προβλέπονται στο «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030».

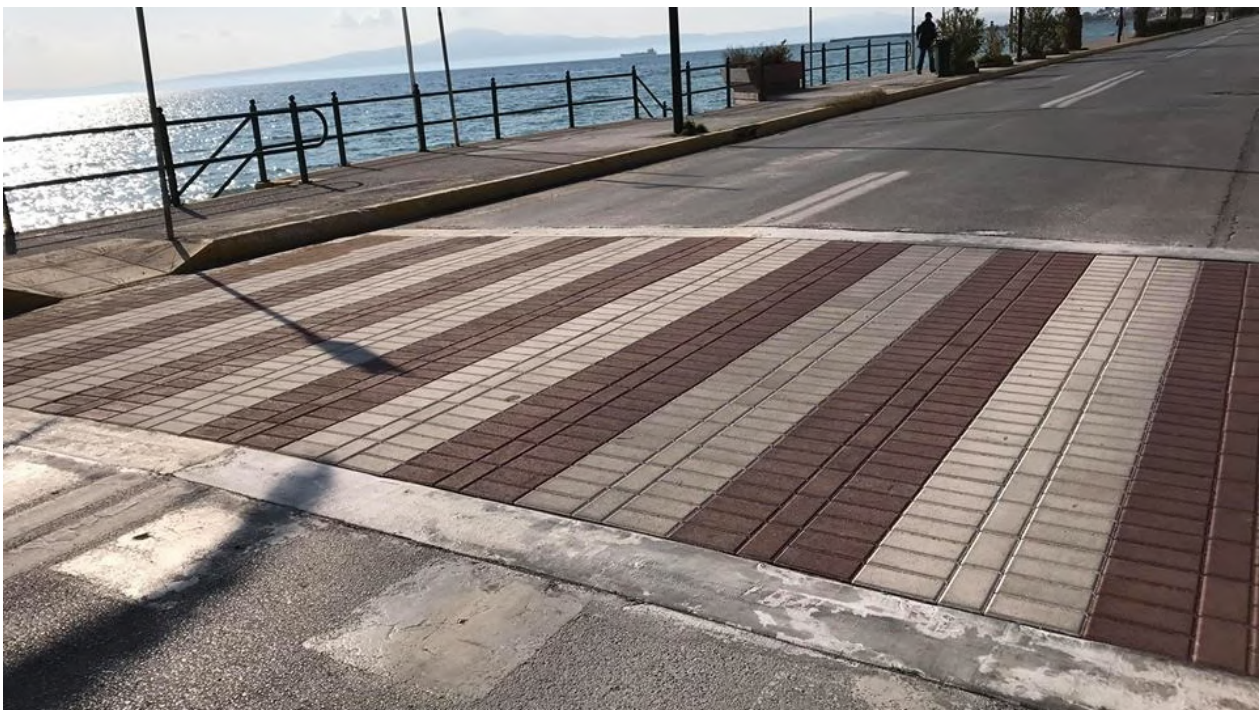


Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά

Η τοποθέτηση κάθετης σήμανσης Π-92 στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά (όπως για παράδειγμα των περιοχών που βρίσκονται εκατέρωθεν του άξονα της Αριστοτέλους) θα συμβάλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και θα βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.



Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο



Η δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο –σε συνδυασμό και με τα παραπάνω μέτρα– βοηθά τους οδηγούς των μηχανοκίνητων οχημάτων να αντιληφθούν ότι εισέρχονται σε οδούς όπου η κίνησή τους οφείλει να γίνεται με προσοχή και με χαμηλή ταχύτητα. Επιπλέον, η χρήση κυβόλιθων αποτελεί ένα μέτρο εξωραϊσμού του αστικού χώρου. Οι κυβόλιθοι προτείνεται να έχουν ήπιο ανάγλυφο και μικρό αρμολόγημα ώστε να μην δυσχεραίνεται η κίνηση των ατόμων σε αμαξίδια.



**Το πακέτο μέτρο 5
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προαγωγής της οδικής ασφάλειας
της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο,
ΕΠΗΟ)

2.6. Πακέτο μέτρων 6: «Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου»



Δημιουργία ποδηλατοδρόμων

Οι παρεμβάσεις που αφορούν την ποδηλατική υποδομή στοχεύουν στην προώθηση της ποδηλασίας σε μια πόλη και μπορούν να αναπτυχθούν σε όλες τις κλίμακες, από τη μετατροπή μιας ενιαίας διασταύρωσης, έως και ολόκληρα δίκτυα ποδηλατοδρόμων. Το δίκτυο ποδηλάτου οφείλει να διέρχεται από σημεία ενδιαφέροντος όπως πάρκα, αθλητικοί χώροι, δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες κ.λπ., τα οποία αποτελούν πόλους έλξης και παραγωγής μετακινήσεων. Παράλληλες πολιτικές όπως ο εξωραϊσμός του δημοσίου χώρου, η καθιέρωση μέτρων μετριασμού της κυκλοφορίας, η δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, οι δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού κ.α. μπορούν να ενθαρρύνουν τους πολίτες να χρησιμοποιούν το ποδήλατο, ειδικά για μετακινήσεις μικρών αποστάσεων (κάτω των 5 χλμ.). Ευρύτερος στόχος είναι η πόλη να καταστεί αρκετά φιλική ώστε ο ποδηλάτης να κινείται με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια σε αυτήν.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου προτείνεται η ένταξη ποδηλατικής υποδομής σε μια σειρά οδών. Οι οδοί αυτοί σχηματίζουν δύο (2) βρόγχους, έναν για την περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού και έναν για την περιοχή άνωθεν, οι οποίοι ενώνονται σε συγκεκριμένα σημεία. Συγκεκριμένα, το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου περιλαμβάνει τις ακόλουθες οδούς:

Περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού

- Μουσών / Στρατηγού Παπάγου (από Ζακύνθου έως Φιλίππου Φλώρου - αποκλειστική υποδομή με βάση την υπάρχουσα προμελέτη. Στο Σχήμα 2.7 φαίνεται ως «προτεινόμενη υποδομή ποδηλάτου»).
- Μουσών (από Φιλίππου Φλώρου έως Ευφροσύνης - αποκλειστική υποδομή).
- Ευφροσύνης (από Μουσών έως Νυμφαίου - αποκλειστική υποδομή).
- Νυμφαίου (από Ευφροσύνης έως Αντώνη Τρίτση - μεικτή χρήση).
- Αντώνη Τρίτση (υφιστάμενη περιπατητική διαδρομή που χρησιμοποιείται άτυπα και ως ποδηλατόδρομος).
- Εθνικής Αντίστασης (αποκλειστικός ποδηλατόδρομος).

- 17^{ης} Νοεμβρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος – αποκλειστικός ποδηλατόδρομος).
- Τζαβέλλα (μεικτή χρήση).
- Παύλου Μελά (μεικτή χρήση).
- Ευαγγελισμού Θεοτόκου (από Παύλου Μελά έως Μεταλλείων Ταύρου - μεικτή χρήση).
- Μεταλλείων Ταύρου (από Ευαγγελισμού Θεοτόκου έως 28^{ης} Οκτωβρίου – μεικτή χρήση).
- Κύπρου (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Ιουλιανού – μεικτή χρήση).
- Ιουλιανού (από Κύπρου έως Πατρών – μεικτή χρήση).
- Πατρών (από Ιουλιανού έως Κύμης – μεικτή χρήση).
- Κύμης (από Πατρών έως Περικλέους – μεικτή χρήση).
- Περικλέους (από Κύμης έως Μουσών – μεικτή χρήση).
- Σουρμένων (από Μουσών έως Κατσαντώνη – μεικτή χρήση).
- Εθνικής Αντίστασης (από Κατσαντώνη έως Ανδρέα Παπανδρέου – κίνηση στον πεζόδρομο).
- Εθνικής Αντίστασης (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Μιαούλη – μεικτή χρήση).
- Ανδρέα Παπανδρέου (από Εθνικής Αντίστασης έως Μελίνας Μερκούρη – μεικτή χρήση).
- Ανδρέα Παπανδρέου (από Μελίνας Μερκούρη έως Πλατεία Ελευθερίας – μεικτή χρήση).
- Μελίνας Μερκούρη (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Κατσαντώνη – μεικτή χρήση).
- Κατσαντώνη (από Σουρμένων έως Καυκάσου – μεικτή χρήση).
- Καραϊσκάκη (μεικτή χρήση).
- Καυκάσου (μεικτή χρήση).
- Φιλίππου (μεικτή χρήση).
- Κυρίλλου και Μεθοδίου (μεικτή χρήση).
- Ψαρών (από Περικλέους έως Παπαδιαμάντη – μεικτή χρήση).
- Παπαδιαμάντη (μεικτή χρήση).
- 28^{ης} Οκτωβρίου (από Παπαδιαμάντη έως Παύλου Μελά – μεικτή χρήση).
- Παύλου Μελά (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Ευαγγελισμού Θεοτόκου).
- Επτανήσου (αποκλειστικός ποδηλατόδρομος).
- Παπαφλέσσα (μεικτή χρήση).
- Ιπποδρομίου (από Παπαφλέσσα έως Αριστοτέλους – μεικτή χρήση).
- Ανώνυμη οδός (κάθετη στην Φαιστού – μεικτή χρήση).
- Φαιστού (από Ανώνυμη έως Αργυροκάστρου – μεικτή χρήση).
- Αργυροκάστρου (μεικτή χρήση).
- Καραολή και Δημητρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Παπαφλέσσα και από Αργυροκάστρου έως Τζαβέλλα – μεικτή χρήση).

Περιοχή άνωθεν της Περιφερειακής Οδού

- Προέκταση Σμύρνης (από Ακαδήμου έως Αναγεννήσεως).
- Ακαδήμου (από Προέκταση Σμύρνης έως Προέκταση Νυμφαίου – μεικτή χρήση).
- Προέκταση Νυμφαίου (από Ακαδήμου έως Ωκεανού).
- Ωκεανού (αποκλειστικός ποδηλατόδρομος). Χρειάζεται να εξεταστεί η εφικτότητα τεχνικού έργου για άρση της ασυνέχειας του οδικού δικτύου μεταξύ των οδών Προέκταση Σμύρνης και Προέκταση Ολυμπιάδος.
- Ερυμάνθου (από Ωκεανού έως Λουκιανού).
- Λουκιανού.
- Προέκταση Εθνικής Αντίστασης άνω Νέα πολιτεία (από Λουκιανού έως Ακαδήμου).

- Ακαδήμου (από Προέκταση Εθνικής Αντίστασης έως Προέκταση Ολυμπιάδος – μεικτή χρήση).
- Προέκταση Ολυμπιάδος (από Ακαδήμου έως Ωκεανού).
- Βοσπόρου (από Ωκεανού έως Ακαδημία ΔΕΚΑ – αποκλειστικός ποδηλατόδρομος σε συνάφεια με το δίκτυο της οδού Ωκεανού).

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων απεικονίζεται στα **Σχήματα 2.7-2.8** που ακολουθούν.



Σχήματα 2.7-2.8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.



Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση για να καταστεί το ποδήλατο ένα αξιόπιστο μέσο μεταφοράς. Η χωροθέτηση θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις εργασιακές, εκπαιδευτικές, καταναλωτικές και κοινωνικές ανάγκες, όπως και στις ανάγκες άθλησης και αναψυχής των χρηστών και να συμβάλει στην ύπαρξη άνετων, ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων. Στο πλαίσιο της προώθησης της πολυτροπικότητας κρίνεται αναγκαία η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φύλαξης ποδηλάτων πλησίον στάσεων ΜΜΜ. Οι υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων δύναται με τον σχεδιασμό τους να αποτελέσουν στοιχεία αστικού εξοπλισμού αυξημένου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, συμβάλλοντος στον ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της περιοχής.



Συγκεκριμένα, προτείνεται κατά προτεραιότητα η εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων πλησίον όλων των σχολικών μονάδων και στα ακόλουθα σημεία:

- Πάρκα Μουσών.
- Εκατέρωθεν πεζογεφυρών Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού.
- ΔΑΚ Ευόσμου.
- Κεντρική πλατεία Ευόσμου.
- ΚΥ Ευόσμου.
- Πεζόδρομος Ελευθερίου – Κορδελιού.
- Φιλίππου πλησίον Κεραμοποιίας Φιλίππου.
- Πλατεία Ελευθερίας.
- Πάρκο (επί της Καραμανλή) πλησίον γηπέδων.
- Στρ. Παπακυριαζή (Αθλητικό Πάρκο Ευόσμου).
- Αθλητικές Υποδομές Ο.Τ.Γ 756.
- Ακαδημία ΔΕΚΑ.



Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων έχουν συμβάλει σημαντικά τα τελευταία χρόνια στην αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, βελτιώνοντας τη σύνδεση πρώτου και τελευταίου μιλίου μιας μετακίνησης και

μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορικών δραστηριοτήτων. Μέσω ενός τέτοιου συστήματος το ποδήλατο γίνεται προσίτο στους χρήστες ως ένα εναλλακτικό μέσο μεταφοράς που θα περιορίσει την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και τα προβλήματα που προκύπτουν από αυτή, όπως η ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ακόμη, τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελούν ένα προσφιλές μέσο για την μετακίνηση τουριστών και επισκεπτών.

Το μέτρο αυτό βρίσκεται ήδη σε φάση υλοποίησης από τον Δήμο Κορδελίου-Ευόσμου, με τα πρώτα ηλεκτρικά κοινόχρηστα ποδήλατα να τοποθετούνται σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά τη σύνταξη του παρόντος παραδοτέου. Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων προβλέπεται –βάσει του σχεδιασμού της διοίκησης του Δήμου– να περιλαμβάνει έξι (6) σταθμούς, εκ των οποίων τέσσερις (4) στη ΔΕ Ευόσμου και δύο (2) στη ΔΕ Ελευθερίου-Κορδελίου.



**Το πακέτο μέτρων 6
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων

της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων

2.7. Πακέτο μέτρων 7: «Πεζοδρομήσεις»



Πεζοδρόμηση της οδού Τζαβέλλα, στο τμήμα μεταξύ των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Καραολή και Δημητρίου

Παρότι οι απόψεις για τους πεζοδρόμους είναι αντικρουόμενες ως προς τις επιπτώσεις τους στην προσβασιμότητα, είναι αδιαμφισβήτητο ότι συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και της άνεσης των πεζών, αφού διαχωρίζουν τις ροές τους από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Επιπλέον,

προωθούν τη χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς και συνεπώς συμβάλλουν στην μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. Αποτρέπουν επίσης τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα προάγουν την αστική αναζωογόνηση και ανάδειξη του περιβάλλοντος. Οι πεζοδρόμοι λειτουργούν επίσης ως κέντρα κοινωνικής δραστηριότητας, προσφέροντας χώρους συνάντησης και κοινωνικοποίησης, και παροτρύνοντας δραστηριότητες όπως μια απλή βόλτα ή η χαλάρωση σε ένα αστικού τύπου καθιστικό. Η πεζοδρόμηση της οδού Τζαβέλλα και εν προκειμένω του τμήματος μεταξύ των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Καραολή και Δημητρίου θα συμβάλλει στην ενοποίηση και ολοκλήρωση της ηπιοποίησης της κινητικότητας στο κέντρο του Δήμου, θα εξωραΐσει και θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον, και τέλος, θα δώσει μια ακόμη ώθηση στην τοπική επιχειρηματικότητα.



**Το πακέτο μέτρων 7
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

2.8. Πακέτο μέτρων 8: «Αναπλάσεις πεζοδρομίων»



Ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων

Η παροχή υψηλής ποιότητας –τόσο από άποψη κατασκευής και ελκυστικότητας, όσο και από την σκοπιά της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας– υποδομών πεζών αποτελεί ζήτημα ύψιστης σημασίας για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει την κατά προτεραιότητα ριζική ανάπλαση οδών και πεζοδρομίων βασικών αξόνων που είτε

α) έχουν μελετηθεί σε προγενέστερο χρόνο και υπάρχουν ήδη διαθέσιμες στον Δήμο ώριμες αρχιτεκτονικές μελέτες εφαρμογής, είτε β) συνδέουν σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος. Το δίκτυο αυτό των υπό προτεραιότητα αξόνων δύναται να αναδιαμορφωθεί/ εξειδικευτεί με βάση το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) του Δήμου, το οποίο θα ασχοληθεί λεπτομερώς, και με συγκεκριμένη μεθοδολογία, με τη δημιουργία προσβάσιμης αλυσίδας στο επίπεδο του Δήμου.

Οι άξονες για τους οποίους υπάρχουν ώριμες αρχιτεκτονικές μελέτες εφαρμογής στον Δήμο είναι οι ακόλουθοι:

- Καραολή και Δημητρίου.
- 28^{ης} Οκτωβρίου (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Καραολή και Δημητρίου).
- Μεγάλου Αλεξάνδρου.
- 25^{ης} Μαρτίου.
- Μαιάνδρου (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Περιφερειακή οδό).
- Στρ. Παπάγου – Μουσών (από Ζακύνθου έως Φιλίππου Φλώρου).
- Πολυτεχνείου (από Σκρα έως Κυδωνίων).
- Εθνικής Αντίστασης (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Μιαούλη).
- Σιατίστης (από Εθνικής Αντίστασης έως Μοναστηρίου).
- Αθανασίου Διάκου (από Εθνικής Αντίστασης έως Μοναστηρίου).
- Μελίνας Μερκούρη (από Σιατίστης έως Ανδρέα Παπανδρέου).
- Κρήτης (από Σιατίστης έως Ανδρέα Παπανδρέου).

Από την άλλη, οι άξονες που συνδέουν σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος και οφείλουν και αυτοί να αναπλαστούν κατά προτεραιότητα είναι οι ακόλουθοι:

- Ανδρέα Παπανδρέου.
- Φιλίππου Φλώρου.
- Σκρα (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Πολυτεχνείου).
- Κατσαντώνη.
- Κ. Καραμανλή.
- Περικλέους.
- Σουρμένων.
- Μουσών (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Ευφροσύνης).
- Ευφροσύνης.
- Νυμφαίου (από Ευφροσύνης έως Αντώνη Τρίτση).
- Σμύρνης (από Αντώνη Τρίτση έως Μεγάλου Αλεξάνδρου).
- Εθνικής Αντίστασης.
- Κοσμά Αιτωλού.
- Ανδρονίκου.

Το δίκτυο με τις προτεινόμενες ριζικές αναπλάσεις υπό προτεραιότητα απεικονίζεται στο **Σχήμα 2.9** που ακολουθεί.



Σχήμα 2.9: Προτεινόμενες ριζικές αναπλάσεις υπό προτεραιότητα.



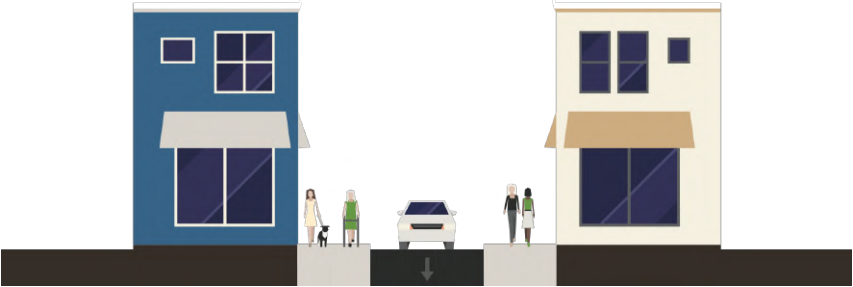
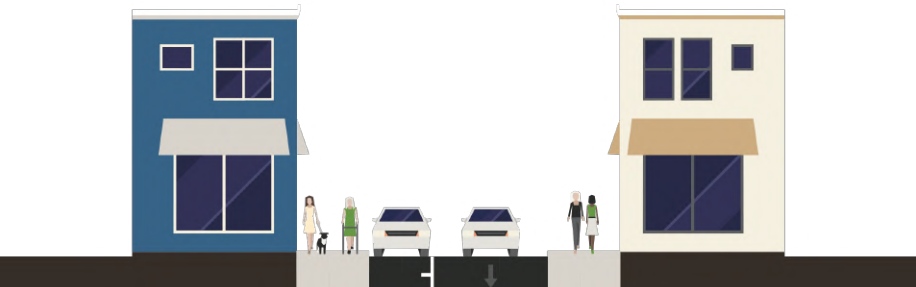
Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.

Πέρα από τις ριζικές αναπλάσεις πεζοδρομίων κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων, οι οποίες παρουσιάστηκαν προηγουμένως και συνιστάται να πραγματοποιηθούν κατά προτεραιότητα, η διαμόρφωση πεζοδρομίων με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά στο υπόλοιπο δίκτυο αποτελεί κρίσιμο μέτρο για την προώθηση της πεζή μετακίνησης. Στα πεζοδρόμια αυτά θα πρέπει η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών να έχει κατ' ελάχιστον πλάτος 1,50 μ. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων γίνεται σε βάρος του χώρου της κίνησης και της στάθμευσης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στον **Πίνακα 2.1** που ακολουθεί παρουσιάζεται μια σειρά από ενδεικτικές, προτεινόμενες τυπικές διατομές για διαφορετικά πλάτη και χαρακτηριστικά οδών. Οι διατομές αυτές αντιστοιχούν σε οδούς οι οποίες διασφαλίζουν την άνετη κίνηση των πεζών.

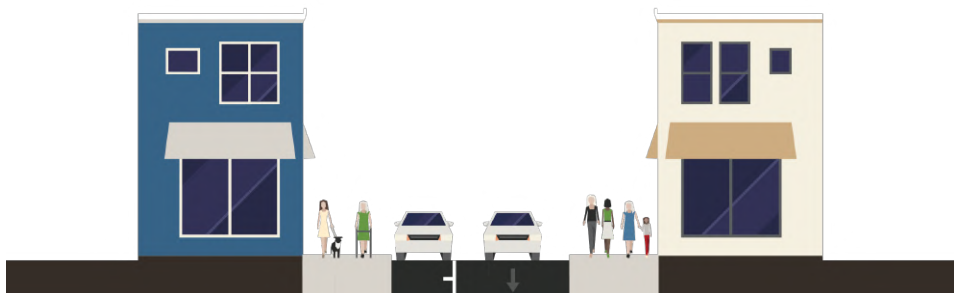
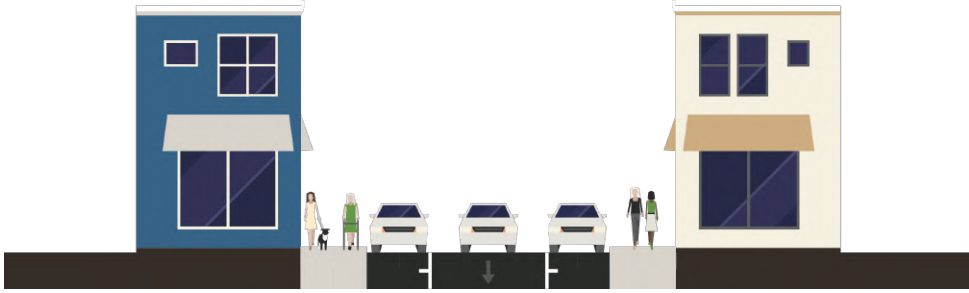
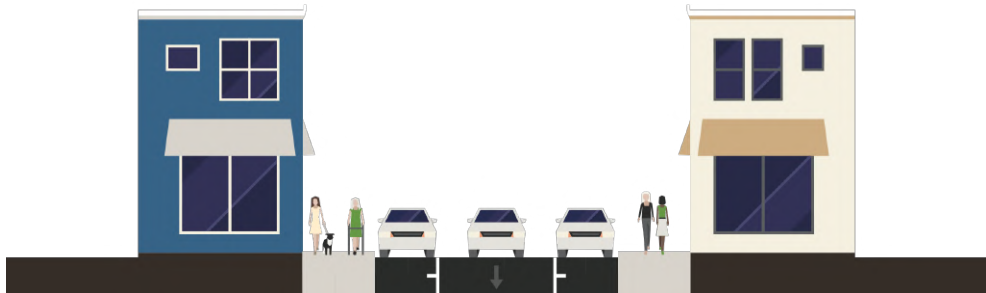
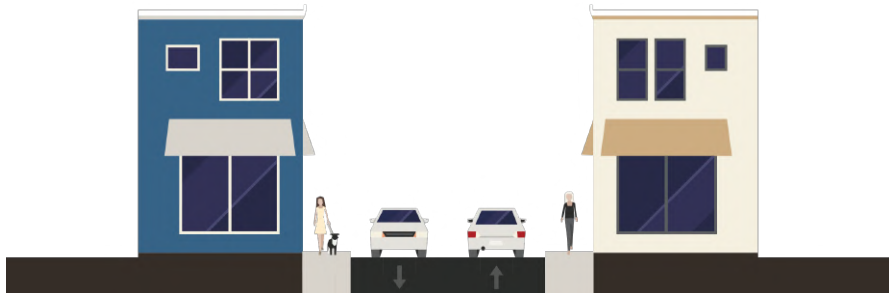
Πίνακας 2.1: Ενδεικτικές, προτεινόμενες τυπικές διατομές για διαφορετικά πλάτη και χαρακτηριστικά οδών

Μονόδρομος					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
7	1,75-1,875	-	3,25-3,5	-	1,75-1,875

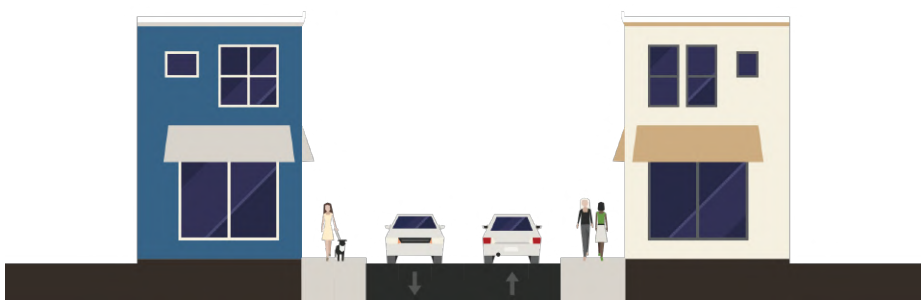
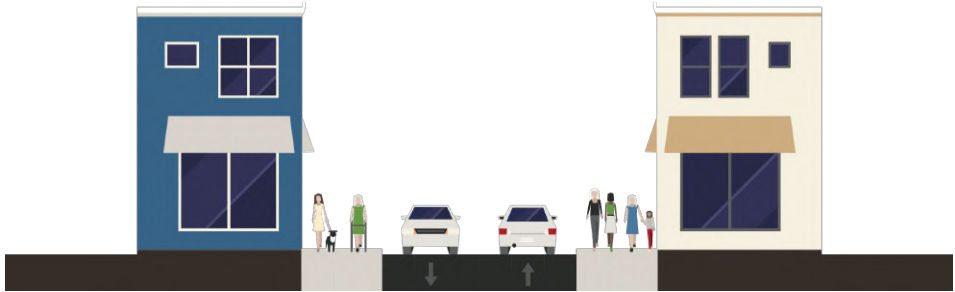
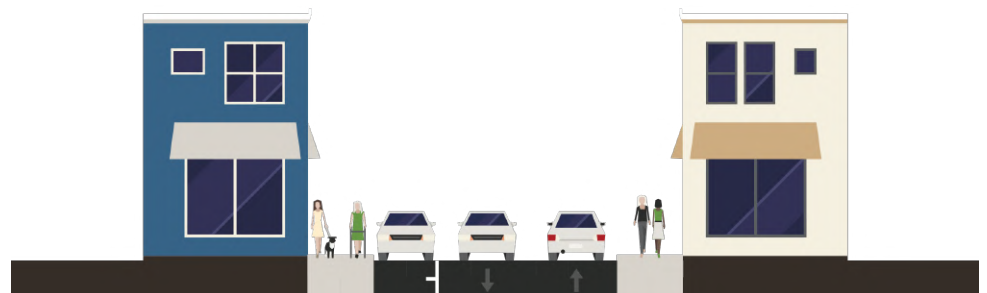
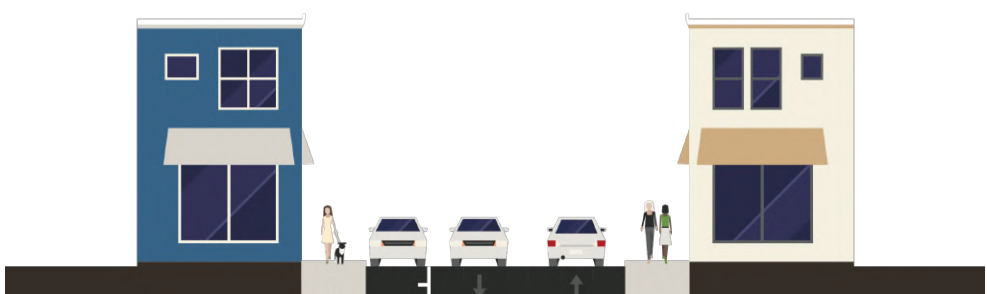
Στάδιο 4

					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
8	2,25-2,375	-	3,25-3,5	-	2,25-2,375
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
9	1,75-1,875	2	3,25-3,5	-	1,75-1,875
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
10	2,25	2	3,25-3,5	-	2,25
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
11	2,75-2,875	2	3,25-3,5	-	2,75-2,875

Στάδιο 4

					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
11+	2,05	2	3,25-3,5	2	2,05
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
12	2,25-2,375	2	3,25-3,5	2	2,25-2,375
					
Αμφίδρομος					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
9	1,5-1,75	-	5,5-6,0	-	1,5-1,75
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2

Στάδιο 4

10	2,0-2,25	-	5,5-6,0	-	2,0-2,25
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
11	2,5-2,75	-	5,5-6,0	-	2,5-2,75
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
11+	2,05	2	5,5-6,0	-	2,05
					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
12	2,05	2	5,5-6,0	-	2,05
					



**Το πακέτο μέτρων 8
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

της προαγωγής της οδικής ασφάλειας

2.9. Πακέτο μέτρων 9: «Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια»



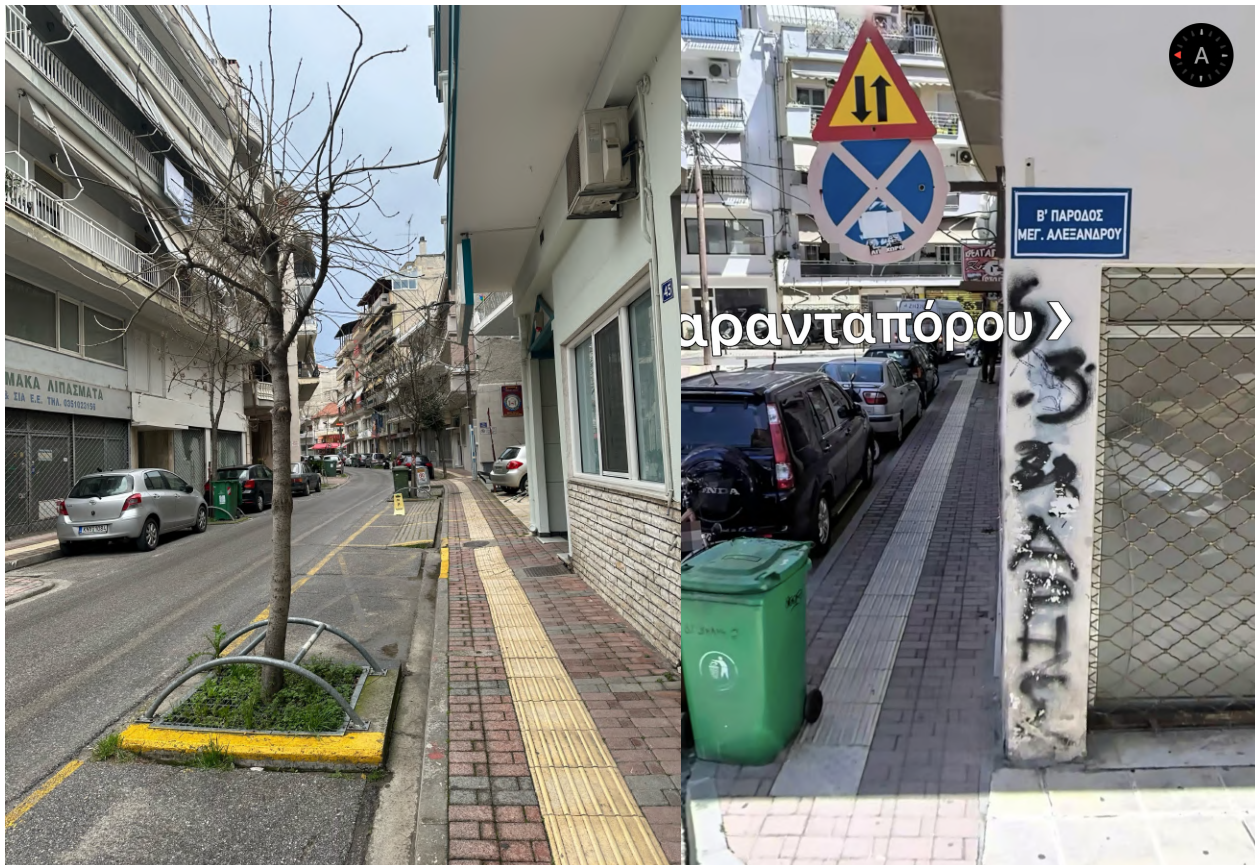
Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού

Η απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού μπορεί να αποφέρει πολλαπλά οφέλη, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης του διαθέσιμου χώρου για την ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών, της οδικής ασφάλειας, της μείωσης της οπτικής όχλησης και του εξωραϊσμού του αστικού περιβάλλοντος. Το μέτρο αυτό που είναι γνωστό στα αγγλικά ως «decluttering» εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια σε πολλές πόλεις του κόσμου και δη στις αγγλικές, ενώ έχει εφαρμοστεί με επιτυχία και σε ελληνικές πόλεις όπως για παράδειγμα στην Κατερίνη.



Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού

Σε παρόμοιο πλαίσιο με το προηγούμενο μέτρο, η αναδιοργάνωση του υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση του διαθέσιμου χώρου για την ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, στη μείωση της οπτικής όχλησης και στον εξωραϊσμό του αστικού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του πρόσφατου ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022, ο αστικός εξοπλισμός οφείλει να τοποθετείται στη ζώνη αστικού εξοπλισμού και σίγουρα εκτός της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών. Σε περιπτώσεις πεζοδρομίων μικρού πλάτους, μπορούν να υιοθετηθούν λύσεις όπως η χωροθέτηση της φύτευσης μεταξύ των παρόδιων θέσεων στάθμευσης ή η ανάρτηση της κατακόρυφης σήμανσης.



**Το πακέτο μέτρων 9
συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

2.10. Πακέτο μέτρων 10: «Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας»



Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος

Η ύπαρξη βατών κεκλιμένων επιπέδων σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, δηλαδή στις γωνίες των πεζοδρομίων και στις διαβάσεις, είναι κομβικής σημασίας για την απρόσκοπτη συνέχεια της κίνησης των πεζών και δη των ευάλωτων χρηστών της οδού (π.χ. άτομα με κινητική αναπηρία, ηλικιωμένοι, παιδιά, γονείς με παιδικά καροτσάκια, κ.λπ.). Τα βατά κεκλιμένα επίπεδα σύμφωνα με το πρόσφατο ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022 οφείλουν να είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη (στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου του κεκλιμένου επιπέδου και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά), με κλίση μέχρι 5% (ή έως 8% όπου τεχνικά δεν είναι εφικτό) και με πλάτος τουλάχιστον 1,5 μ. ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών.



Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων

Η ύπαρξη οδηγών όδευσης τυφλών συμβάλλει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης. Κατασκευάζονται σε απόσταση 0,5 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και έχουν πλάτος από 0,3 μ. έως 0,6 μ. εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Συνίστανται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης του πεζοδρομίου.



Αντικατάσταση των κυβόλιθων με χυτό υλικό χωρίς αρμούς σε ικανό πλάτος για την κίνηση των ΑμεΑ σε αμαξίδια στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους

Σύμφωνα με όσα ορίζει το πρόσφατο ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022, οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων οφείλουν να διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντιολισθηρές, και με επιμελές αρμολόγημα αρμού έως 1 εκ. Γενικά, οφείλουν να αποφεύγονται οι έντονες ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου. Με βάση τα παραπάνω, προτείνεται η αντικατάσταση των κυβολίθων με χυτό υλικό χωρίς αρμούς σε ικανό πλάτος για την κίνηση των ΑμεΑ σε αμαξίδια στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας της περιοχής μελέτης που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους με τραχύ ανάγλυφο.



Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους

Σε παρόμοιο πλαίσιο με το προηγούμενο μέτρο, προτείνεται επιπλέον η αντικατάσταση σε ένα πλάτος 40 εκ. των κυβόλιθων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με ανάλογο υλικό από πλακίδια οδηγού όδευσης τυφλών.



Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή

Η εγκατάσταση ηχητικών διατάξεων ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών –όπως εξάλλου προβλέπεται και από τις προδιαγραφές του πρόσφατου ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022– στην κεντρική περιοχή του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου θα συμβάλλει καθοριστικά στην αύξηση της οδικής ασφάλειας των ατόμων με προβλήματα όρασης.



Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος

Η επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας σημείων πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος στην περιοχή μελέτης αποτελεί ένα μέτρο που μπορεί να επιτευχθεί με ποικίλους διαφορετικούς τρόπους, όπως:

- Μεταλλικά απτικά μοντέλα των μνημείων επιστρωμένα με υλικό που διευκολύνει την αφή, τα οποία θα βρίσκονται στις εισόδους των μνημείων και θα περιέχουν περιγραφή στην ελληνική και αγγλική γραφή Braille.
- Σήμανση διαδρομής που συνδέει τα μνημεία με στόχο τη διευκόλυνση του προσανατολισμού και της κινητικότητας ατόμων με νοητικές αναπηρίες.
- Στήλες με QR code για μετάβαση σε ψηφιακή εφαρμογή πλοήγησης στο μνημείο με πρόσβαση από έξυπνα.



**Το πακέτο μέτρων
10 συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

2.11. Πακέτο μέτρων 11: «Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας»



Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας

Η αναβάθμιση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες ή να περιορίζει συγκεκριμένες ομάδες από την χρήση του (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης).

Προκειμένου να βελτιωθεί η συνδεσιμότητα με δίκτυα ΔΣ των διαφόρων γειτονιών και περιοχών εντός του Δήμου προτείνεται η δημιουργία δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας με απώτερο στόχο τη σύνδεση των δύο δημοτικών κοινοτήτων Ελευθερίου-Κορδελίου και Ευόσμου, την εξυπηρέτηση της περιοχής άνωθεν του Περιφερειακού (άνω Νέα Πολιτεία), την πρόσβαση στα κοιμητήρια, καθώς και τη σύνδεση με πιθανούς μελλοντικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού (Πακέτο Μέτρων 15). Σημαντικό στοιχείο για την ευελιξία των Αστικών Συγκοινωνιών στο διαθέσιμο οδικό δίκτυο είναι το μέγεθος και το είδος των οχημάτων. Το μέγεθος θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πόλης και των κατοίκων, και η συχνότητα θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε η δημοτική συγκοινωνία να είναι ανταγωνιστική ως προς το ΙΧ. Σημαντική παράμετρος που αφορά τον στόλο αποτελεί η ενσωμάτωση οχημάτων χαμηλών ρύπων τα οποία θα είναι και προσβάσιμα από άτομα με κινητικά προβλήματα.

Σε αυτό το στάδιο προτείνονται δύο προσεγγίσεις, οι οποίες εξαρτώνται από τους διαθέσιμους πόρους του Δήμου.

- Μια (1) γραμμή που να καλύπτει όσο το δυνατόν καλύτερα την έκταση του Δήμου.
- Δύο (2) γραμμές.

Και για τις δύο περιπτώσεις, περιγράφονται και παρουσιάζονται σε σχήματα οι προτεινόμενες οδοί διέλευσης της δημοτικής συγκοινωνίας.

Περίπτωση 1 γραμμής

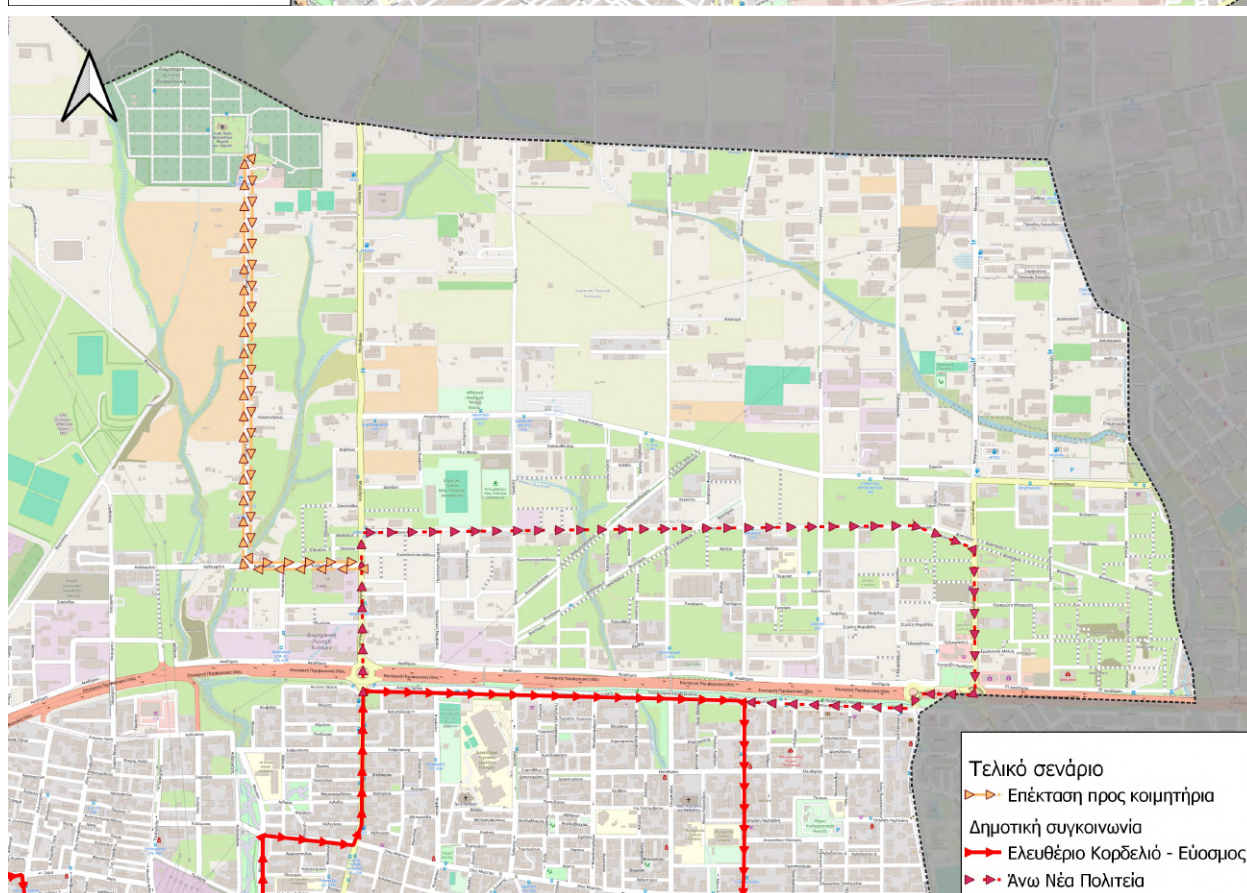
- Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Πολυτεχνείου – Φιλίππου Φλώρου – Μουσών – 25^{ης} Μαρτίου – Μαιάνδρου – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης – Καραολή & Δημητρίου – Περικλέους – Σουρμένων – Κατσαντώνη – Καραβαγγέλη.

Επέκταση στην Άνω Νέα Πολιτεία

- Προέκταση Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Προέκταση Μακρυγιάννη – Αντώνη Τρίτση.

Επέκταση προς κοιμητήρια

- Καλλικράτη – Αναπαύσεως.



Σχήματα 2.10-2.11: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 1 γραμμής)

Περίπτωση 2 γραμμών

Δρομολόγιο 1

- Ανδρέα Παπανδρέου – Σκρα – Μανόλη Ανδρόνικου – Φιλίππου Φλώρου – Μεγάλου Αλεξάνδρου – Καραολή και Δημητρίου – Ολυμπιάδος – Ελευθερίας – Αγίου Κωνσταντίνου – Πατριάρχου Γρηγορίου Ε (ή Μαυρομιχάλη) – Γαμβέτα – Καραολή και Δημητρίου – Παπαφλέσσα – Ιπποδρομίου – Μακεδονίας – Επτανήσου – Μοναστηρίου.

Δρομολόγιο 2

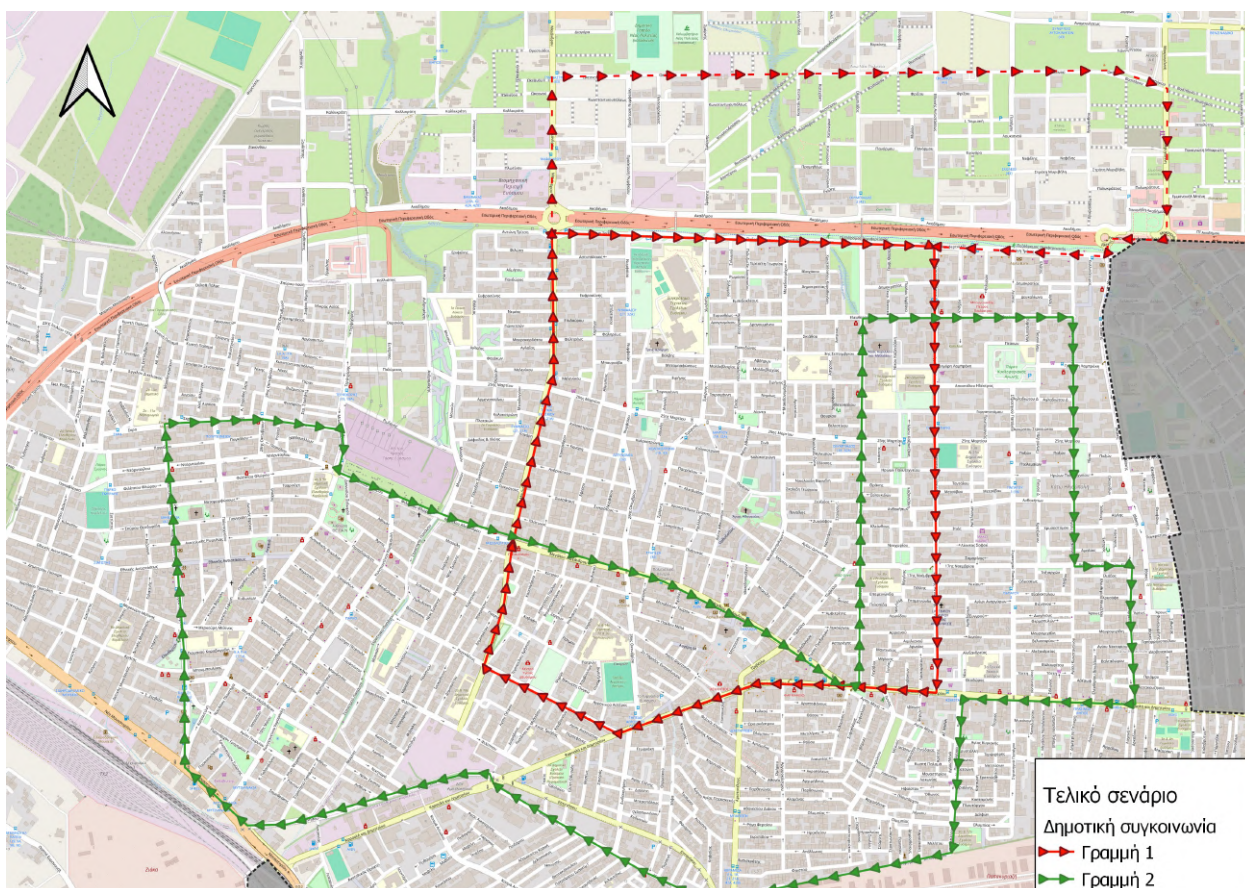
- Μαιάνδρου – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης - Καραολή και Δημητρίου – Περικλέους.

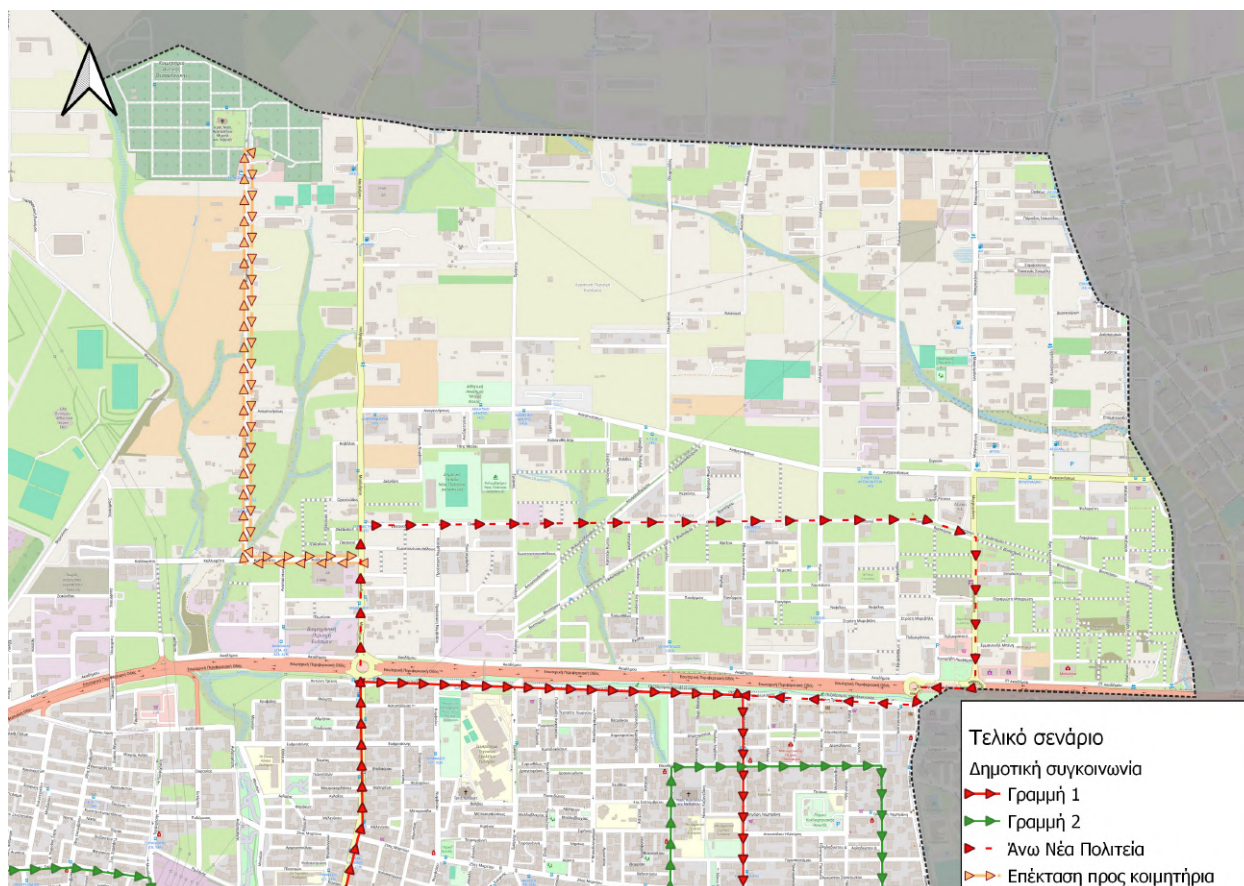
Επέκταση Άνω Νέα Πολιτεία

- Προέκταση Μαιάνδρου – Ωκεανού – Βοσπόρου – Προέκταση Μακρυγιάννη – Αντώνη Τρίτση.

Επέκταση προς κοιμητήρια

- Καλλικράτη – Αναπαύσεως.





Σχήματα 2.12-2.13: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)



**Το πακέτο μέτρων
11 συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς
της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων

2.12. Πακέτο μέτρων 12: «Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών»



Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στεγάστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κ.λπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά

Τα στεγάστρα και ο υπόλοιπος εξοπλισμός των στάσεων αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την βελτίωση της άνεσης και της ασφάλειας των επιβατών των ΔΑΣ. Η εγκατάσταση αυτού του εξοπλισμού όμως δεν πρέπει να γίνεται εις βάρος του χώρου των διερχόμενων πεζών, ως εκ τούτου προτείνεται να γίνεται στα σημεία όπου το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Ο σχεδιασμός των στεγαστρών μπορεί να ενισχύσει την προσπάθεια δημιουργίας μιας εικόνας-ταυτότητας (city-branding) της περιοχής του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και μπορεί να προκύψει κατόπιν αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών. Τα στεγάστρα θα μπορούσαν ακόμη να διαθέτουν μεγάλες οθόνες, οι οποίες θα χρησιμοποιούνταν για την

προβολή πληροφοριών στους μετακινούμενους (π.χ. χάρτες δρομολογίων) και μηνυμάτων για την προώθηση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης.



Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ

Η πυκνωση των δρομολογίων του ΟΑΣΘ αποτελεί πάγιο αίτημα και μέτρο πρώτης προτεραιότητας για την παροχή αναβαθμισμένης ποιότητας εξυπηρέτησης στους κατοίκους του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η αύξηση της συχνότητας και της αξιοπιστίας των δρομολογίων και η μείωση των καθυστερήσεων και των αναμονών στις στάσεις μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ και κατ' επέκταση στην ελάττωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Δεδομένου ότι μια τέτοια αλλαγή δεν άπτεται των αρμοδιοτήτων του Δήμου, προτείνεται να υποβληθεί αίτημα στον καθ' ύλην αρμόδιο φορέα για αυτά τα θέματα στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, δηλαδή στον ΟΣΕΘ.



Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος Δυτικής Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα έργο καθοριστικής σημασίας το οποίο σύμφωνα με τις υφιστάμενους σχεδιασμούς αναμένεται να υλοποιηθεί τις επόμενες δεκαετίες. Ο Δυτικός Προαστιακός αναμένεται να διαθέτει τρεις (3) γραμμές οι οποίες θα καλύπτουν μεγάλο τμήμα του ΠΣΘ και θα αξιοποιούν μεταξύ άλλων ακόμη και παλιά, εγκαταλελειμμένη υποδομή. Παρότι η ολοκλήρωση του έργου αυτού υπερβαίνει κατά πολύ τον χρονικό ορίζοντα του ΣΒΑΚ, λαμβάνεται υπόψη κατά το δυνατόν, προτείνοντας παρεμβάσεις που όχι μόνο δεν αντιβαίνουν αλλά συμπληρώνουν τον μελλοντικό σχεδιασμό (π.χ. μονοδρόμηση της οδού Επτανήσου).



Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό

Η επέκταση του Μετρό προς τις δυτικές συνοικίες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, ομοίως με το έργο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Θεσσαλονίκης, αναμένεται να διαφοροποιήσει τελείως τις συνθήκες κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Παρότι η ολοκλήρωση του έργου αυτού υπερβαίνει κατά πολύ τον χρονικό ορίζοντα του ΣΒΑΚ, οι σχεδιασμοί της Ελληνικό Μετρό και τα αποτελέσματα της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης θα ληφθούν υπόψη από τα επόμενα παραδοτέα του ΣΒΑΚ, δεδομένου ότι κατά την χρονική στιγμή σύνταξης του παρόντος παραδοτέου δεν έχουν δοθεί ακόμη στη δημοσιότητα.



***Το πακέτο μέτρων
12 συμβάλλει στην
επίτευξη...***

της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς
της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων

2.13. Πακέτο μέτρων 13: «Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών»



Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης

Η δημιουργία ενός σύγχρονου κανονισμού φορτοεκφόρτωσης ο οποίος θα δίνει βαρύτητα στην τροφοδότηση των καταστημάτων εκτός των ωρών αιχμής, αναμένεται να ανακουφίσει σημαντικά το κέντρο του Δήμου από τις ροές βαρέων οχημάτων, συμβάλλοντας έτσι στον περιορισμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην καλύτερη διοχέτευση της κυκλοφορίας.



Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης

Η χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης αναμένεται να διευκολύνει τη λειτουργία των επιχειρήσεων και να αποσυμφορήσει το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Η χωροθέτηση αυτή οφείλει να λάβει υπόψη τις εμπορικές χρήσεις γης και να προσπαθήσει να ανταποκριθεί κατά το δυνατόν καλύτερα στις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων.



Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών

Μολονότι η εγκατάσταση κουτιών διανομής πραγματοποιείται από ιδιωτικές εταιρίες ταχυμεταφορών σε ιδιωτικούς χώρους (π.χ. σε βενζινάδικα, σουπερ μάρκετ, κ.λπ.), ο Δήμος δύναται –ερχόμενος σε επικοινωνία μαζί τους– να δράσει συμβουλευτικά και να ενθαρρύνει την εγκατάστασή τους σε σημεία που

α) καλύπτουν και εξυπηρετούν όλη την περιοχή μελέτης, και β) είναι προσβάσιμα με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.



Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα

Τα cargo bikes (ηλεκτρικά ή συμβατικά) χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο σε μεγάλο αριθμό ευρωπαϊκών πόλεων. Η χρήση των ποδηλάτων αυτών απαιτεί την ύπαρξη μίας ή περισσότερων αποθηκών στο κέντρο της πόλης, ώστε τα ποδήλατα να αναλαμβάνουν το τελευταίο σκέλος της διαδρομής διανομής. Πρόσφατα, ο Δήμος Καρδίτσας αποφάσισε όσες επιχειρήσεις ή επαγγελματίες δραστηριοποιούνται στην πόλη της Καρδίτσας και έχουν υιοθετήσει στην καθημερινή τους λειτουργία ή προβάλλουν και προωθούν λύσεις κινητικότητας, όπως χρήση ποδηλάτου ή cargo-bike για τις επαγγελματικές μετακινήσεις-μεταφορές τους, την εξυπηρέτηση των πελατών, τα τέλη καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού να είναι μειωμένα σε ποσοστό 20%. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου αφενός να προβλέψει για την ύπαρξη τέτοιων χώρων (αποθηκών, χώρων ομαδοποίησης εμπορευμάτων) μέσω της αναθεώρησης του χωρικού σχεδίου και αφετέρου να ενθαρρύνει μέσω της παροχής οικονομικών κινήτρων τη χρήση των cargo bikes ή των «καθαρών» οχημάτων. Σύμφωνα με τον νόμο 4710/2020 ο οποίος ενσωμάτωσε την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2019/1161 στο ελληνικό δίκαιο, «καθαρό» θεωρείται οποιοδήποτε φορτηγό κινείται με οποιοδήποτε από τα ακόλουθα εναλλακτικά καύσιμα: υδρογόνο, ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο, υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, και υγραέριο.



*Το πακέτο μέτρων
13 συμβάλλει στην
επίτευξη...*

της βελτίωσης της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

2.14. Πακέτο μέτρων 14: «Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό»



Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η οργάνωση και η διαχείριση της στάθμευσης αποτελούν έναν πυλώνα καθοριστικής σημασίας για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στις σύγχρονες πόλεις ο αριθμός των ΙΧ οχημάτων που κυκλοφορούν αυξάνεται διαρκώς με αποτέλεσμα να αυξάνεται και η ζήτηση για στάθμευση, ενώ οι θέσεις παραμένουν πεπερασμένες. Ένας από τους τρόπους για καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό αποτελεί η λειτουργία ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Το σύστημα αυτό συμβάλλει στην αύξηση της εναλλαγής των οχημάτων στις θέσεις στάθμευσης και αφορά κυρίως περιοχές όπου υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και παροχή υπηρεσιών. Κάποια από τα οφέλη από την εισαγωγή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης παρουσιάζονται παρακάτω:

- Βελτίωση της διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης: Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης διασφαλίζει ότι οι θέσεις στάθμευσης δεν καταλαμβάνονται από οχήματα για μεγάλο χρονικό

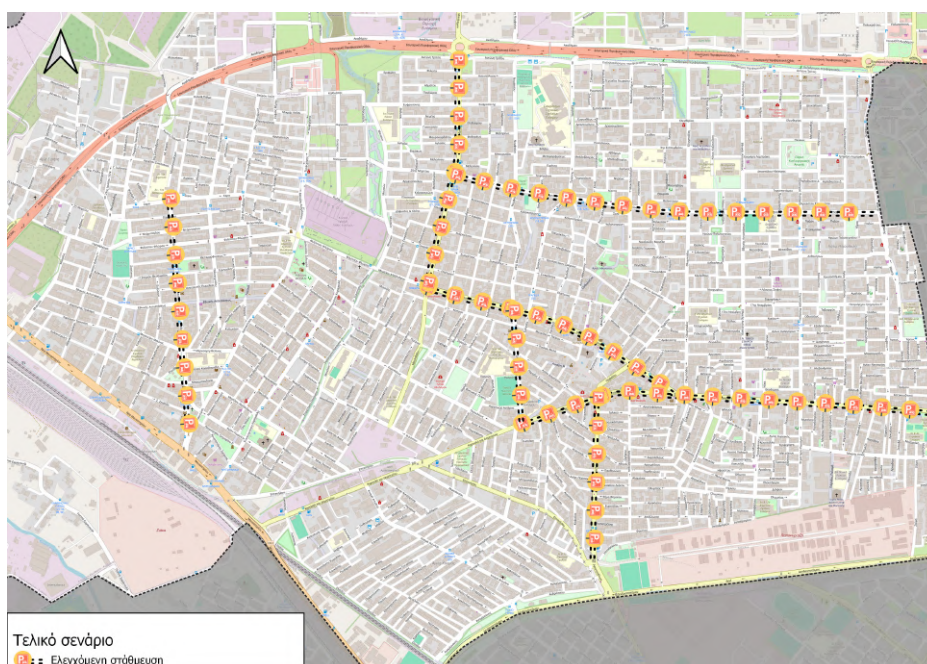
διάστημα. Αυτό επιτρέπει στους οδηγούς να βρίσκουν πιο εύκολα θέσεις στάθμευσης όταν τις χρειάζονται.

- Ενθάρρυνση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών: Με την επιβολή χρεώσεων για τη στάθμευση, το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ενθαρρύνει τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν περισσότερο τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μειώνοντας έτσι την κίνηση και την ανάγκη για ιδιωτικά οχήματα.
- Οικονομική βιωσιμότητα και έσοδα για τις τοπικές αρχές: Οι χρεώσεις στάθμευσης μπορούν να παράγουν σημαντικά έσοδα για τις τοπικές αρχές, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση των υποδομών της πόλης και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης: Με τη μείωση του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους για να αναζητήσουν δωρεάν θέσεις στάθμευσης, το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να βοηθήσει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και να βελτιώσει τη ροή της κυκλοφορίας.

Με βάση τα παραπάνω, οι άξονες στους οποίους προτείνεται να εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης είναι οι κάτωθι:

- Ανδρέα Παπανδρέου.
- Μαιάνδρου.
- 25^{ης} Μαρτίου.
- Μεγάλου Αλεξάνδρου.
- 28^{ης} Οκτωβρίου.
- Καραολή και Δημητρίου (από 28^{ης} Οκτωβρίου και προς τα ανατολικά).
- Αριστοτέλους.

Οι άξονες κατά μήκος των οποίων προτείνεται η εισαγωγή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης παρουσιάζονται στο **Σχήμα 2.14** που ακολουθεί.



Σχήμα 2.14: Προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης



Εγκιβωτισμός στάθμευσης

Ο εγκιβωτισμός στάθμευσης μπορεί να πραγματοποιηθεί με την επέκταση του πεζοδρομίου στην αρχή και το πέρας του οδικού τμήματος και τη δημιουργία «κυκλοφοριακού λαιμού». Ο εγκιβωτισμός της στάθμευσης έχει πολλά οφέλη, με τα κυριότερα να είναι η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στις γωνίες των διασταυρώσεων, η αύξηση της οδικής ασφάλειας, ο περιορισμός της απόστασης που καλούνται να διασχίσουν οι πεζοί στα σημεία των διασταυρώσεων και διαβάσεων, η μείωση της οπτικής όχλησης και της «αναρχίας» στη χρήση του δημόσιου χώρου, κ.λπ. Ο εγκιβωτισμός της στάθμευσης προτείνεται να εφαρμοστεί αρχικά στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης και εν συνεχεία στο υπόλοιπο τοπικό δίκτυο. Το μέτρο αυτό μπορεί να συνδυαστεί και με πρακτικές εξωραϊσμού του αστικού χώρου, όπως είναι για παράδειγμα η χρήση διαφορετικού υλικού (π.χ. κυβόλιθοι) στις θέσεις στάθμευσης.





Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ

Οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ ιδανικά χωροθετούνται στην αριστερή πλευρά της οδού κατά την φορά κίνησης των οχημάτων ώστε το άνοιγμα της πόρτας του οδηγού να βρίσκεται από την πλευρά του πεζοδρομίου. Οι χώροι στάθμευσης για ΑμεΑ θα πρέπει να έχουν διαστάσεις 5,0 μ. x 3,3 μ. Έχουν δηλαδή μεγαλύτερο πλάτος κατά 1,0 μ. από τους συνηθισμένους χώρους στάθμευσης, ώστε να υπάρχει αρκετός χώρος για τον χρήστη τροχονομίας να συναρμολογήσει το τροχονομικό του και να μεταφερθεί σε αυτό. Εάν ο χώρος δεν το επιτρέπει, μπορούν να έχουν μικρότερη διάσταση πλάτους μέχρι 3,0 μ. Η σήμανση του ειδικού χώρου στάθμευσης είναι απαραίτητο να υπάρχει και επί στύλου και επιδαπέδια.



Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων

Στις περισσότερες ελληνικές πόλεις παρατηρείται αναρχία αναφορικά με τη στάθμευση των δίκυκλων, ως απόρροια της έλλειψης επαρκούς αριθμού θέσεων στάθμευσης, της απουσίας αστυνόμευσης, και της νοοτροπίας που διέπει την πλειοψηφία των χρηστών. Αποτέλεσμα των παραπάνω τριών παραγόντων είναι να καταγράφεται πληθώρα φαινομένων παράνομης στάθμευσης δίκυκλων επί του υποδομών κίνησης πεζών (πεζοδρόμων και πεζοδρομίων). Λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, για κάθε 20 θέσεις στάθμευσης ΙΧ οχημάτων προβλέπεται 1 θέση στάθμευσης δίκυκλων (ποσοστό 5% επί του συνόλου), προτείνεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου να προχωρήσει στην χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων σε όλο την περιοχή μελέτης. Κάθε θέση στάθμευσης δίκυκλων θα πρέπει ιδανικά να είναι 2,8 μ. x 1,3 μ., ενώ οι ελάχιστες αποδεκτές διαστάσεις είναι 2,0 μ. x 1,0 μ.



Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινούμενων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων

Το εν λόγω μέτρο αναμένεται να μειώσει τις περιπορείες των οχημάτων και των δίκυκλων για την εύρεση χώρων στάθμευσης. Ως αποτέλεσμα της παραπάνω μείωσης αναμένεται η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και η αύξηση των ταχυτήτων κίνησης.



***Το πακέτο μέτρων
14 συμβάλλει στην
επίτευξη...***

της οργάνωσης της στάθμευσης
της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων

2.15. Πακέτο μέτρων 15: «Προώθηση της στάθμευσης εκτός οδού»



Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

Παρά το γεγονός ότι οι αστικές περιοχές συχνά παρουσιάζουν έλλειψη κενών χώρων και οικοπέδων, καθώς και ένα πεπερασμένο δομημένο περιβάλλον που είναι δύσκολο να αλλάξει, η ανάγκη για στάθμευση αποτελεί ένα διαχρονικά υπαρκτό πρόβλημα. Σε αυτό το πλαίσιο, στο ΣΒΑΚ προτείνεται η διερεύνηση αξιοποίησης χώρων και οικοπέδων για τη δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων εκτός οδού, με στόχο την αύξηση του αριθμού των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο Δήμος σε αυτό τον τομέα. Οι θέσεις αυτές βρίσκονται κυρίως σε περιφερειακά σημεία του Δήμου και έχουν ως απώτερο σκοπό (πέραν της υποβοήθησης σε θέματα στάθμευσης των κατοίκων), ο επισκέπτης να σταθμεύει το όχημα εκεί και να μετακινείται μέσα στον Δήμο με έναν πιο βιώσιμο τρόπο (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση ή δημοτική συγκοινωνία). Το μέτρο σχετίζεται άμεσα και με το Πακέτο μέτρων 16 που αφορά τις συνδυασμένες μετακινήσεις.

Οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο του παρόντος μέτρου αφορούν τα κάτωθι:

- Επαναλειτουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Πλατεία Ελευθερίας.
- Διερεύνηση δημιουργίας χώρου στάθμευσης πλησίον του Κέντρου Υγείας Ευόσμου.
- Διερεύνηση δημιουργίας χώρου στάθμευσης στην περιοχή του στρατοπέδου Παπακυριαζή.
- Διερεύνηση δημιουργίας χώρου στάθμευσης στην περιοχή της πρώην κεραμοποιίας Φιλίππου.
- Διερεύνηση δημιουργίας χώρου στάθμευσης πέριξ των πάρκων Μουσών.

Οι χώροι αυτοί απεικονίζονται και στο **Σχήμα 2.15** που ακολουθεί.



Σχήμα 2.15: Χώροι προς διερεύνηση για τη δημιουργία εγκαταστάσεων στάθμευσης εκτός οδού



Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης

Οι πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) μπορούν να προσφέρουν ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο για τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε συγκεκριμένους βασικούς οδικούς άξονες. Με αυτό το μέτρο μπορούν να μειωθούν οι περιπορείες των εποχούμενων και κατ' επέκταση να περιοριστούν τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, οι εκπομπές αερίων και η κατανάλωση ενέργειας.



*Το πακέτο μέτρων
15 συμβάλλει στην
επίτευξη...*

της οργάνωσης της στάθμευσης
της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων

2.16. Πακέτο μέτρων 16: «Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων»



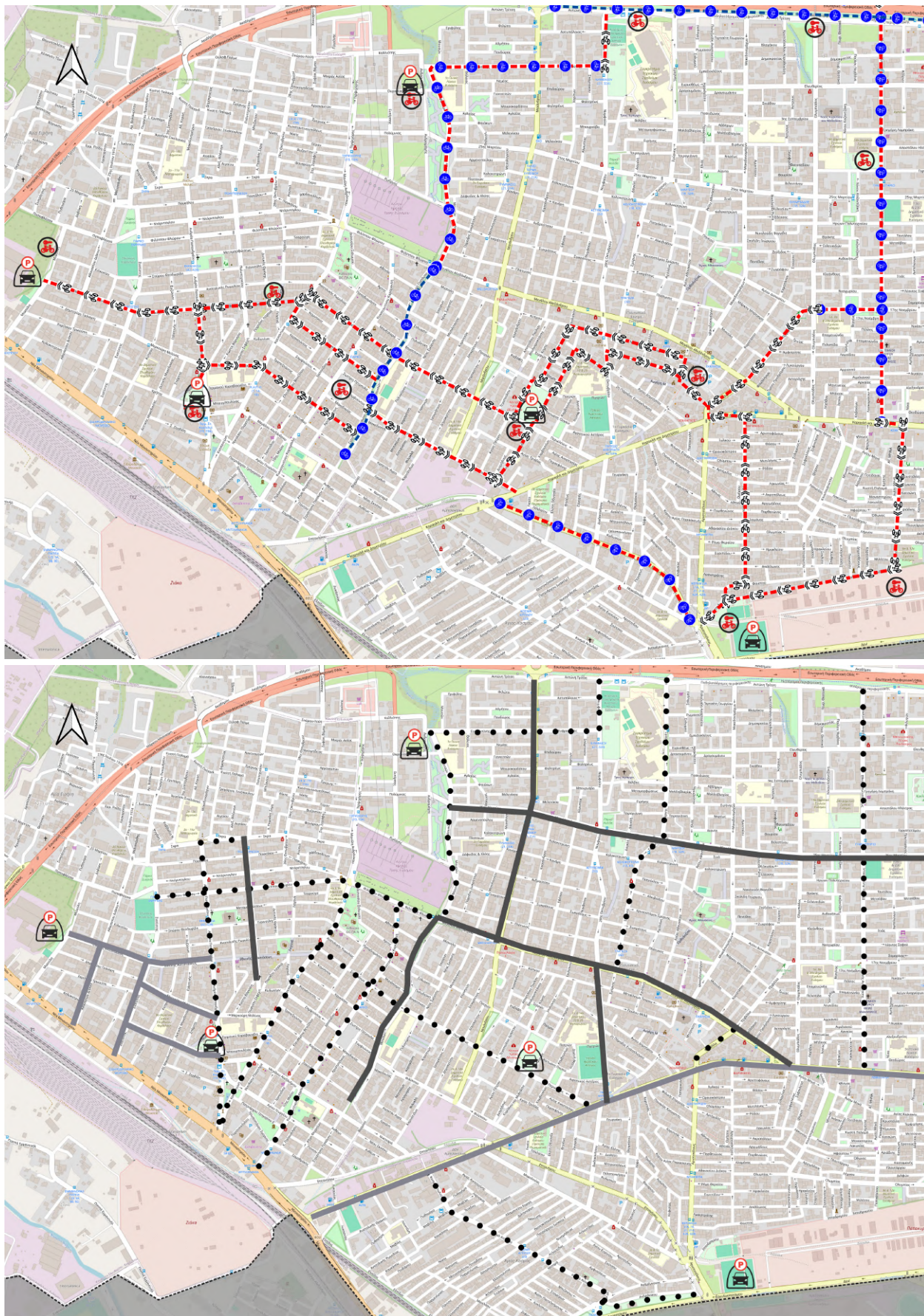
Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων

Η παρατηρούμενη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου αποτελεί ένδειξη της αυξημένης αποδοχής και χρησιμοποίησης των μηχανοκίνητων μέσων για την πραγματοποίηση των μετακινήσεων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση ωστόσο οφείλεται και στη δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης παρά την οδό ή εκτός οδού, η οποία αναγκάζει τους οδηγούς ΙΧ στην πραγματοποίηση διαρκών περιπορειών και ως εκ τούτου σε αυξημένες εκπομπές αερίων ρύπων, σε χαμηλές στάθμες εξυπηρέτησης των οδικών τμημάτων, και σε υποβάθμιση εν γένει του αστικού περιβάλλοντος. Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχει υπάρξει μέριμνα έτσι ώστε τα ανωτέρω φαινόμενα να ελαττωθούν μέσα από τη συνέργεια των διαφόρων μέτρων, η οποία ευνοεί τον συνδυασμό μετακινήσεων και δίνει τη δυνατότητα στον εκάστοτε μετακινούμενο να κινηθεί στο εσωτερικό του Δήμου με εναλλακτικούς τρόπους πέραν του αυτοκινήτου.

Οι συνδυασμένες μετακινήσεις επιτυγχάνονται με τη σύνδεση των περιφερειακών χώρων στάθμευσης εκτός οδού με το δίκτυο μετακίνησης πεζή (προσβασιμότητας), με το δίκτυο ποδηλάτου αλλά και με τη δημοτική συγκοινωνία, της οποίας η πορεία τροποποιείται ελαφρά, ώστε να εξυπηρετούνται όσοι έχουν σταθμεύσει περιφερειακά. Έτσι, όσοι θέλουν να προσεγγίσουν τους πόλους έλξης του Δήμου μπορούν να επιλέξουν έναν συνδυασμό από τρόπους μετακίνησης, ο οποίος ευνοεί ποικιλοτρόπως τις κυκλοφορικές συνθήκες στο εσωτερικό του Δήμου.

Στα παρακάτω **Σχήματα 2.16-2.18** παρουσιάζονται οι τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης στον Δήμο που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Στάδιο 4





Σχήματα 2.16-2.18: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης

 Το πακέτο μέτρων 16 συμβάλλει στην επίτευξη...	της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)
--	--

2.17. Πακέτο μέτρων 17: «Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου»



Δημιουργία parklets

Ως «parklets» ή «πάρκα δρόμου» ορίζονται οι διαμορφώσεις που μετατρέπουν τμήμα της οδού που προορίζεται για παρόδια στάθμευση, σε χώρους κατάλληλους για τη στάση, ξεκούραση και αναψυχή των κατοίκων και επισκεπτών μιας περιοχής. Το πλάτος των parklets εκτείνεται από το κράσπεδο του πεζοδρομίου έως το εξωτερικό όριο της παρακείμενης λωρίδας στάθμευσης, ενώ το μήκος τους συνήθως αντιστοιχεί σε 1 ή 2 θέσεις στάθμευσης (5 ή 10 μ. αντίστοιχα). Πρόκειται για λύση χαμηλού κόστους με μεγάλο κοινωνικό όφελος, ειδικά σε γειτονιές όπου τα υφιστάμενα πλάτη των οδών είναι μικρά και τα

πεζοδρόμια στενά ώστε δεν επιτρέπουν επαρκή χώρο κίνησης πεζών ούτε και επαρκή αστικό εξοπλισμό (π.χ. καθιστικά, στάσεις ποδηλάτων), βλάστηση ή/και την τοποθέτηση έργων τέχνης. Το εν λόγω μέτρο προτείνεται να εφαρμοστεί αρχικά σε πιλοτική βάση και σε περιορισμένο αριθμό σημείων (2+2) στις Δημοτικές Ενότητες του Ελευθερίου-Κορδελιού και του Ευόσμου ώστε να αξιολογηθεί από τους ίδιους τους κατοίκους και τους επισκέπτες.



Προμήθεια νέου αστικού εξοπλισμού με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος & των υπηρεσιών προς τους πολίτες και την ενίσχυση της ταυτότητας του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Για να βελτιωθεί η ελκυστικότητα της περιοχής του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, να ενισχυθεί η τουριστική επισκεψιμότητα και να αναβαθμιστεί η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος προτείνεται η σταδιακή αντικατάσταση του υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού με νέο, ο οποίος θα συμβάλει στη διαμόρφωση της εικόνας-ταυτότητας (city-branding). Ο όρος «αστικός εξοπλισμός» χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια μεγάλη ομάδα παρεμβάσεων στον δημόσιο χώρο. Αφορά στον εμπλουτισμό του με ένα πλήθος στοιχείων που καθιστούν τον δημόσιο χώρο πιο λειτουργικό και φιλόξενο. Πρόκειται για πάγκους, καθιστικά, καλάρια και κάδους απορριμμάτων, βρύσες, πίνακες και άλλες υποδομές για διαφημίσεις και ενημερώσεις, στήλες με χάρτες προτεινόμενων διαδρομών, πληροφοριακή σήμανση, στοιχεία παρεμπόδισης και διαχωριστικά κάγκελα, ζαρντινιέρες, κατασκευές στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων, περίπτερα ειδικές σχάρες για την προστασία των φυτών αλλά και των δικτύων ΟΚΩ, φωτιστικά σώματα εργαλεία για την επισκευή τεχνικών προβλημάτων ποδηλάτων, επιγραφές και στοιχεία σήμανσης επί του οδοστρώματος, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, κ.λπ. Η επιλογή του είδους και του υλικού που καλείται ο μελετητής να επιλέξει για τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού σχετίζεται άμεσα με την λειτουργικότητα και με την αισθητική. Στη διαδικασία επιλογής λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως οι απαιτήσεις αντοχής στις καιρικές συνθήκες όπως είναι η βροχή, οι μεγάλες θερμοκρασιακές μεταβολές και η ηλιακή ακτινοβολία, η αντοχή σε μηχανικές καταπονήσεις (ειδικά τριβή και κρούση) και σε βανδαλισμούς, όπως φωτιά, χάραξη, γράψιμο, επικόλληση αφισών, κ.λπ. Η σχεδίαση του νέου αστικού εξοπλισμού θα μπορούσε να προκύψει από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών.



**Το πακέτο μέτρων
17 συμβάλλει στην
επίτευξη...**

της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)

της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας

2.18. Πακέτο μέτρων 18: «Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος»



Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους

Η υλοποίηση του σχεδίου δράσης του ΣΦΗΟ που εκπονήθηκε σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο και τη μεταγενέστερη σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους αναμένεται να καταστήσει την περιοχή του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου πιο φιλική προς τους χρήστες των ηλεκτρικών οχημάτων και να κινητοποιήσει την περαιτέρω εξάπλωση του δικτύου φορτιστών. Σημαντικό ρόλο στη διευκόλυνση εφαρμογής του εν λόγω μέτρου αναμένεται να διαδραματίσουν τα «πρότυπα τεύχη διαγωνισμών παραχώρησης για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης που περιλαμβάνονται στα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)» που δημοσίευσε το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας τον Μάιο του 2023.



Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ

Το εν λόγω μέτρο αναμένεται να μειώσει τις περιπορείες για την εύρεση των σταθμών δημοσίας χρήσης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ. Ως αποτέλεσμα της παραπάνω μείωσης αναμένεται η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και η αύξηση των ταχυτήτων κίνησης.



Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα

Η σταδιακή αντικατάσταση των παλαιότερων οχημάτων του δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα αναμένεται να μειώσει τις

εκπομπές αερίων του δημοτικού στόλου, να περιορίσει την κατανάλωση ενέργειας και να μειώσει και κατ' επέκταση το κόστος που απαιτείται για την κίνησή του. Το μέτρο αυτό βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με την ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική στο εν λόγω ζήτημα, σύμφωνα με την οποία το 25% των νέων επιβατικών οχημάτων και το 10% των νέων βαρέων οχημάτων που προμηθεύεται το ελληνικό δημόσιο οφείλουν να είναι καθαρά οχήματα.



Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας

Το εν λόγω μέτρο προβλέπει την αντικατάσταση των συμβατικών λαμπτήρων με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας στο σύνολο του οδικού δικτύου και του δημόσιου χώρου εν γένει στην περιοχή του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου. Τα φωτιστικά LED έχουν πολλαπλά οφέλη, τόσο για την ποιότητα φωτισμού, όσο και για την εξοικονόμηση πόρων και ενέργειας. Συγκεκριμένα, προσφέρουν πολύ υψηλή ενεργειακή απόδοση σε αντίθεση με τους παραδοσιακούς λαμπτήρες, καθώς μόλις το 20% από την ενέργεια δαπανάται για παραγωγή θερμότητας και το 80% για την παραγωγή του φωτός. Επίσης, οι λαμπτήρες LED είναι 100% οικολογικοί και ασφαλείς, μπορούν να επιτύχουν έως και 70% εξοικονόμηση ενέργειας σε σχέση με τα παραδοσιακά φωτιστικά σώματα και παρέχουν τη δυνατότητα κατάλληλου προγραμματισμού, προσαρμόζοντας τη φωτεινότητά τους ανάλογα με την ώρα της ημέρας και τη χρήση της οδού.



Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα

Το eco-driving είναι ένας έξυπνος τρόπος οδήγησης ο οποίος συμβάλλει στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, στη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του

θερμοκηπίου, καθώς και στον περιορισμό των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Το eco-driving είναι ένας τρόπος οδήγησης κατάλληλα επιλεγμένος ώστε να εφαρμόζεται στα σύγχρονα επιβατικά αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία και περιλαμβάνει τη συνετή, ήπια και ασφαλή οδήγηση σε χαμηλό αριθμό στροφών του κινητήρα (1.200-2.500 στροφές ανά λεπτό) με την οποία εξοικονομείται κατά μέσο όρο 5% έως 10% καύσιμο.

 Το πακέτο μέτρων 18 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων
--	---

2.19. Πακέτο μέτρων 19: «Ψηφιακός μετασχηματισμός»



Δημιουργία εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

Μέσω της εν λόγω εφαρμογής οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο για τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης στην περιοχή εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και ηλεκτρονικής καταβολής του σχετικού αντιτίμου. Ανάλογες εφαρμογές βρίσκονται ήδη εδώ και αρκετά χρόνια σε χρήση σε διάφορες πόλεις.



Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής

Δημιουργία ειδικής εφαρμογής για τον έλεγχο της στάθμευσης στα σημεία όπου έχει εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Σύμφωνα με παρόμοιες εφαρμογές που λειτουργούν ήδη σε Δήμους όπως αυτός της Θεσσαλονίκης, ο έλεγχος για το εάν ένα όχημα είναι νόμιμα ή παράνομα σταθμευμένο γίνεται απλά, μέσω του σκαναρίσματος του αριθμού κυκλοφορίας του.



Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Ο αισθητήρας τροφοδοτεί τα σημεία ελέγχου του δικτύου στέλνοντας τα ανάλογα σήματα όταν η θέση είναι ή δεν είναι κατειλημμένη. Έτσι, παρέχεται ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο για την ύπαρξη ή μη ελεύθερων θέσεων στάθμευσης. Ανάλογοι αισθητήρες έχουν εγκατασταθεί πιλοτικά στον Δήμο Καλαμαριάς.



Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ

Λειτουργώντας με παρόμοιο τρόπο με τους αισθητήρες στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, το εν λόγω μέτρο δύναται να περιορίσει σημαντικά την παράνομη στάθμευση σε κρίσιμα σημεία για τη συνέχεια της κίνησης των πεζών και των ΑμεΑ όπως οι διαβάσεις και οι ράμπες.



*Το πακέτο μέτρων
19 συμβάλλει στην
επίτευξη...*

της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου
της οργάνωσης της στάθμευσης

2.20. Πακέτο μέτρων 20: «Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας»



Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων

Τα δίκτυα πόλεων αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο στην εξωστρέφεια των πόλεων, στη δημιουργία διαύλων επικοινωνίας, στην ανάπτυξη αλληλεπιδράσεων, και στην ανταλλαγή γνώσεων, καλών πρακτικών και λύσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται η συμμετοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου σε δίκτυα πόλεων που σχετίζονται με την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης εν γένει, όπως είναι το Civitas, το Polis, το Eurocities, το Medcities, κ.λπ.



Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας

Προκειμένου να επιτευχθεί συμπεριφορική αλλαγή και υιοθέτηση των βιώσιμων προτύπων κινητικότητας, η συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω της αρμόδιας Αντιδημαρχίας του Δήμου κάθε χρόνο και να συνοδεύεται από την υλοποίηση πληθώρας δράσεων όπως η διοργάνωση της ημέρας χωρίς αυτοκίνητο, η προσωρινή πεζοδρόμηση κεντρικών οδών, η διοργάνωση νυχτερινής ποδηλατοδρομίας, κ.λπ.



Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης

Σε συνδυασμό με τη συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας, ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου συνιστάται να προχωρήσει στον σχεδιασμό και την εκπόνηση μιας καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας. Στην καμπάνια αυτή προτείνεται να διαδραματίζουν ενεργό ρόλο ομάδες και φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, όπως για παράδειγμα το Κέντρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.



Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας

Τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης αποτελούν καθοριστικό μέσο ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για διάφορα ζητήματα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου, μέσω της αρμόδιας Αντιδημαρχίας, να αξιοποιεί τα κοινωνικά δίκτυα για τη συστηματική ενημέρωση και κινητοποίηση των πολιτών σχετικά με θέματα βιώσιμης κινητικότητας. Προκειμένου να επιτευχθεί η ανάδειξη βιώσιμων πρακτικών κινητικότητας, προτείνεται ο ρυθμός δημοσίευσης να είναι τακτικός (π.χ. 2 αναρτήσεις εβδομαδιαίως).

 Το πακέτο μέτρων 20 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της προαγωγής της οδικής ασφάλειας της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
--	---

2.21. Σύνοψη αλλαγών επί των λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών

Τα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδών αναμένεται να διαφοροποιηθούν σε σχέση με τα υφιστάμενα ως αποτέλεσμα της συνδυαστικής εφαρμογής διαφόρων μέτρων (π.χ. μονοδρομήσεων, δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτων, κ.λπ.). Στο πλαίσιο αυτό, κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστεί η προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση των οδών που αναμένεται να αλλάξουν λειτουργικό ρόλο (π.χ. από συλλεκτήρια οδός στην υφιστάμενη κατάσταση, σε πεζόδρομο στην προτεινόμενη) (**Πίνακας 2.2**), καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (πλάτος οδοστρώματος, πεζοδρομίων, λωρίδων ποδηλάτου) των βασικών οδών που αναμένεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων κινητικότητας (**Πίνακας 2.3**).

Υπογραμμίζεται ότι παρότι τα προτεινόμενα μέτρα συμβάλλουν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης και στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν διαφοροποιούν τον λειτουργικό χαρακτήρα των οδών, ως εκ τούτου οι οδοί αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται στον Πίνακα 2.2. Για παράδειγμα, οι οδοί Ολυμπιάδος, Εθνικής Αντίστασης και Στρ. Παπάγου που προτείνονται να μονοδρομηθούν, δεν έχουν συμπεριληφθεί στον Πίνακα 2.2 γιατί τόσο στην υφιστάμενη κατάσταση (διπλής κατεύθυνσης), όσο και στην προτεινόμενη (μονής κατεύθυνσης), διατελούν και αναμένεται να διατελούν ρόλο συλλεκτήριων οδών.

Διευκρινίζεται ακόμη ότι το πλάτος της οδού που παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 2.3 έχει ληφθεί από το αρχείο .dwg της υφιστάμενης μελέτης της αναθεώρησης του ΓΠΣ με χρόνο σύνταξης το 2019, ενώ τα προτεινόμενα επιμέρους πλάτη βασίζονται στην πρόταση του ΣΒΑΚ για μονοδρομήσεις και δημιουργία διαδρόμων ποδηλάτων και λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές προδιαγραφές (ΦΕΚ Β/1053/14-04-2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους», ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε

κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)»).
Επισημαίνεται, τέλος, ότι το πλάτος των οδών μπορεί να είναι κυμαινόμενο με αυξομειώσεις σε διαφορετικά σημεία και, συνεπώς, η τελική διαμόρφωση των οδών αποτελεί αντικείμενο τοπογραφικής αποτύπωσης και αρχιτεκτονικής μελέτης εφαρμογής.

Πίνακας 2.2: Προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση των οδών που αναμένεται μετά τη συνδυαστική εφαρμογή των μέτρων κινητικότητας να διατελέσουν έναν διαφορετικό λειτουργικό ρόλο σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση

Οδός	Τμήμα	Υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση	Προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση
Τζαβέλλα	Καραολή και Δημητρίου-Μεγάλου Αλεξάνδρου	Συλλεκτήρια οδός	Πεζόδρομος
Μενελάου	Αγαμέμνωνος-Νίκης	Τοπική οδός	Συλλεκτήρια οδός
Νίκης	Κοσμά Αιτωλού-Μενελάου	Τοπική οδός	Συλλεκτήρια οδός
Ανδρομάχης	Ευφροσύνης-Μεγάλου Αλεξάνδρου	Τοπική οδός	Συλλεκτήρια οδός

Πίνακας 2.3: Προτεινόμενα πλάτη (τυπικές διατομές) των οδών που αναμένεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων κινητικότητας

Όνομα οδού	Πλάτος οδού	Λωρίδα κίνησης 1	Λωρίδα κίνησης 2	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πλάτος πεζοδρομίου 1	Πλάτος πεζοδρομίου 2	Λωρίδα ποδηλάτου
Ολυμπιάδος	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
Εθνικής Αντίστασης	12	3,5	-	2,0	-	1,65	1,65	3,2
Στρατηγού Παπάγου	8,0	3,0	-	2,0	-	1,5	1,5	-
Αγίου Κωνσταντίνου	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
17 ^{ης} Νοεμβρίου (Από Τζαβέλα έως Αγ. Κωνσταντίνου)	12	3,5	-	2,0	-	1,65	1,65	3,2
Ανθοκήπων	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
Επτανήσου (Από Καραολή και Δημητρίου έως Ερμού)	18	Ειδικές συνθήκες διαμόρφωσης λόγω του υφιστάμενου τροχιόδρομου που επί του παρόντος δεν χρησιμοποιείται						
Μακεδονίας	12	3,5	-	2,0	2,0	2,0	2,5	-
Δωδεκανήσου	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
Κοσμά Αιτωλού	11	3,5	-	2,0	2,0	1,85	1,65	-
Μενελάου	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
Νίκης	10	3,5	-	2,0	-	2,25	2,25	-
Ναούσης	7	3,35	-	-	-	1,65	2,0	-
Μουσών (Από 25 ^{ης} Μαρτίου έως Αντ. Τρίτση)	13	3,5	-	2,0	-	2,0	2,0	3,5
Ανδρομάχης (Από Ουρανίας έως Ρωξάνης)	14	3,2	-	2,0	2,0	1,65	1,65	3,5
Ευφροσύνης	13	3,5	-	2,0	-	2,0	2,0	3,5

2.22. Οργάνωση των πακέτων μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες

Σύμφωνα με τον νόμο 4784/2021 ο οποίος περιγράφει τις προδιαγραφές εκπόνησης των ΣΒΑΚ, τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε ένα ΣΒΑΚ οφείλουν να τοποθετούνται χρονικά, αντιστοιχίζόμενα με έναν από τους χρονικούς ορίζοντες των πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών. Η συσχέτιση της περιγραφής των μέτρων με τους διαφορετικούς χρονικούς ορίζοντες είναι μια εργασία απαιτητική, καθώς εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης χρηματοδοτήσεων, της ωριμότητας των έργων, της πολυπλοκότητας στις διαδικασίες υλοποίησης, κ.λπ. Στον **Πίνακα 2.4** που ακολουθεί παρουσιάζεται η οργάνωση των 20 πακέτων μέτρων στους δύο χρονικούς ορίζοντες, ενώ η αναλυτική «τοποθέτηση» κάθε μέτρου στον χρόνο αναμένεται να ενταχθεί στα επόμενα παραδοτέα. Τέλος, οφείλει να διευκρινιστεί ότι η αντιστοίχιση ενός πακέτου μέτρων με έναν χρονικό ορίζοντα (π.χ. δεκαετίας) δεν σημαίνει ότι τα διάφορα μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτό δεν θα ξεκινήσουν να σχεδιάζονται και να υλοποιούνται τμηματικώς ακριβώς μετά το πέρας της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, αλλά ότι η συνολική τους ολοκλήρωση οφείλει να έχει επιτευχθεί μέχρι το συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο.

Πίνακας 2.4: Οργάνωση των πακέτων μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες

Πακέτο μέτρων	Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
	Πενταετία (2027)	Δεκαετία (2032)
Μονοδρομήσεις	✓	
Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων		✓
Δημιουργία κυκλικών κόμβων		✓
Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης	✓	
Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς	✓	
Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου	✓*	
Πεζοδρομήσεις	✓*	
Αναπλάσεις πεζοδρομίων		✓
Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια		✓
Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας		✓
Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας	✓*	
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	✓	
Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών	✓	
Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό		✓
Πρωώθηση της στάθμευσης εκτός οδού		✓
Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων		✓
Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου	✓	
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος		✓
Ψηφιακός μετασχηματισμός	✓	
Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας	Συνεχής εφαρμογή	
* Υπό την προϋπόθεση της εξεύρεσης αντίστοιχων χρηματοδοτήσεων		

3. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης

3.1. Εισαγωγή

Η ανάπτυξη μαθηματικού υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα της μεθοδολογίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς η ύπαρξή του 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, αποτυπώνοντας τις διαφορετικές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία να αξιολογηθούν τόσο χωριστά, όσο και συνδυασμένα οι συνέπειες των υφιστάμενων τάσεων, τα μέτρα που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και νέες επιλογές πολιτικών κινητικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό η δημιουργία ενός υποδείγματος προσομοίωσης της κυκλοφορίας, όπως αυτό 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. Έτσι στο παρόν κεφάλαιο δίδονται τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου αναφορικά με την συνολική υλοποίηση του επιλεγθέντος σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης όπως αυτό παρουσιάζεται σε προηγούμενη ενότητα.

3.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτείνονται τόσο για το σενάριο Χ «Business as Usual» όσο και για το οριστικό σενάριο κυκλοφοριακής οργάνωσης αποτυπώνονται συνολικά στο μακροπρόθεσμο διάστημα της 10ετίας από το έτος αναφοράς (2032). Ως έτος αναφοράς ορίζεται το 2022.

Για τον χρονικό ορίζοντα 2032, 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 2032. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας, ΑΕΠ, πληθυσμός), όπως έχουν παρουσιασθεί αναλυτικά σε προηγούμενο παραδοτέο. Το σενάριο αυτό λαμβάνει την κωδικοποίηση «έτος_Χ». Για παράδειγμα, το Σενάριο BAU του έτους 2032 θα έχει την κωδικοποίηση 2032_Χ.
- το προτεινόμενο σενάριο κυκλοφοριακής οργάνωσης, όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ. Το σενάριο αυτό λαμβάνει την κωδικοποίηση «έτος_1». Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2032 θα έχει την κωδικοποίηση 2032_1.

3.3. Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

Για τη συγκριτική αξιολόγηση του οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με το σενάριο BAU 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.

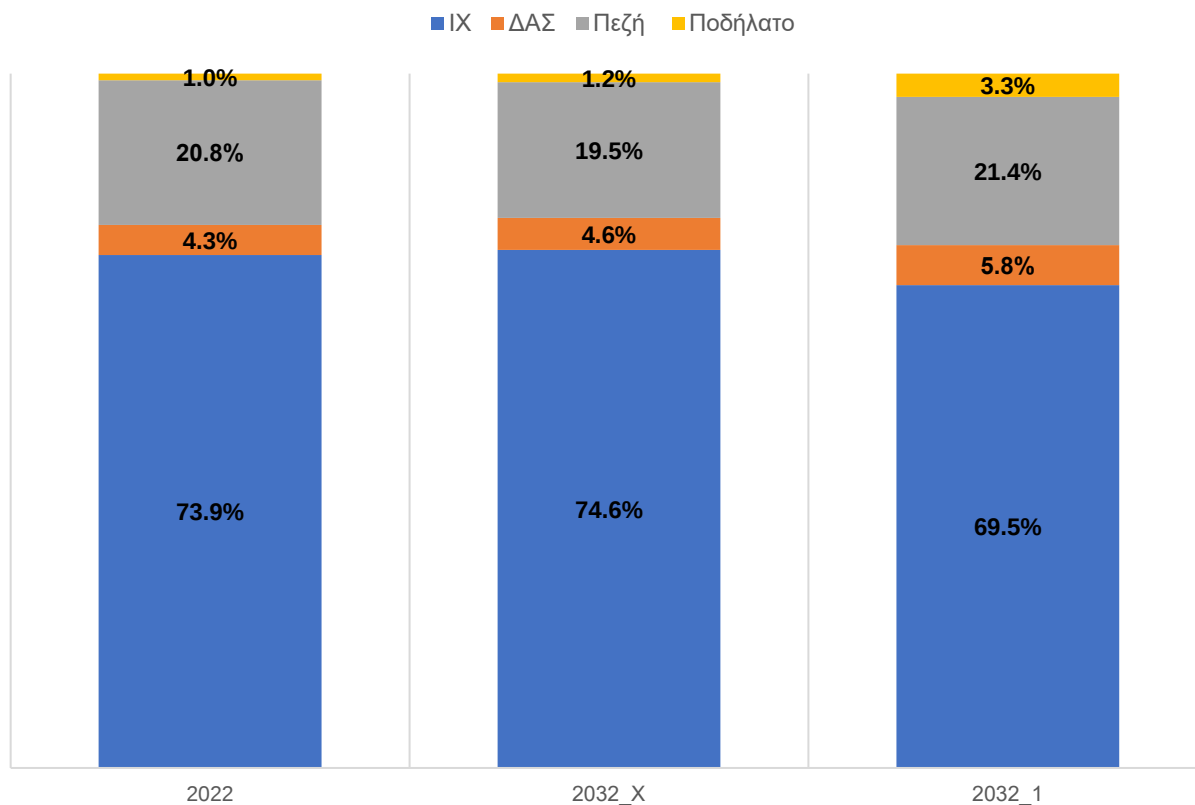
3.3.1 Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο **Πίνακας 3.1** 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 3.1: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00-09:00

Σενάριο	ΙΧ	ΔΑΣ	Πεζή	Ποδήλατο	Σύνολο
2022	50.410	2.966	14.207	658	68.241
2032_X	57.355	3.560	15.019	950	76.884
2032_1	53.457	4.444	16.415	2.568	76.884

Προκειμένου να υπάρχει μια σχηματική απεικόνιση της εκτροπής των μετακινήσεων από τα ΙΧ οχήματα στα εξεταζόμενα εναλλακτικά μέσα (λεωφορείο, ποδήλατο και πεζή μετακίνηση), ακολουθεί το **Σχήμα 3.1**, από το οποίο εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων της τάξης του 4,4% για το έτος 2032 από το ΙΧ όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 1,5%), με ποδήλατο (2,3%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 0,6% περίπου).



Σχήμα 3.1 Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00-09:00

Από το παραπάνω σχήμα συνολικά μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ποσοστό μετακίνησης με ΙΧ οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάση, είναι αρκετά υψηλό, της τάξης του 74%. Το ποσοστό αυτό, στο σενάριο απραξίας αυξάνεται καθώς δεν υλοποιούνται σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Το ποσοστό μετακίνησης με ΙΧ μειώνεται σε σημαντικό βαθμό στο σενάριο των παρεμβάσεων. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, την πεζή μετακίνηση, αλλά και το ποδήλατο, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα καταδεικνύουν ότι μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το μερίδιο του ΙΧ σε ποσοστό άνω του 4% για το έτος 2032.
- Η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου επιτυγχάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό από την αύξηση χρήσης των ΔΑΣ λόγω της έντασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων για τα δύο μέσα. Η αύξηση της μετακίνησης πεζή είναι οριακή για το 2032 καθώς ήδη από την υφιστάμενη κατάσταση το εν λόγω ποσοστό ήταν σχετικά υψηλό για ένα αστικό Δήμο όπως ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου.

3.3.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου

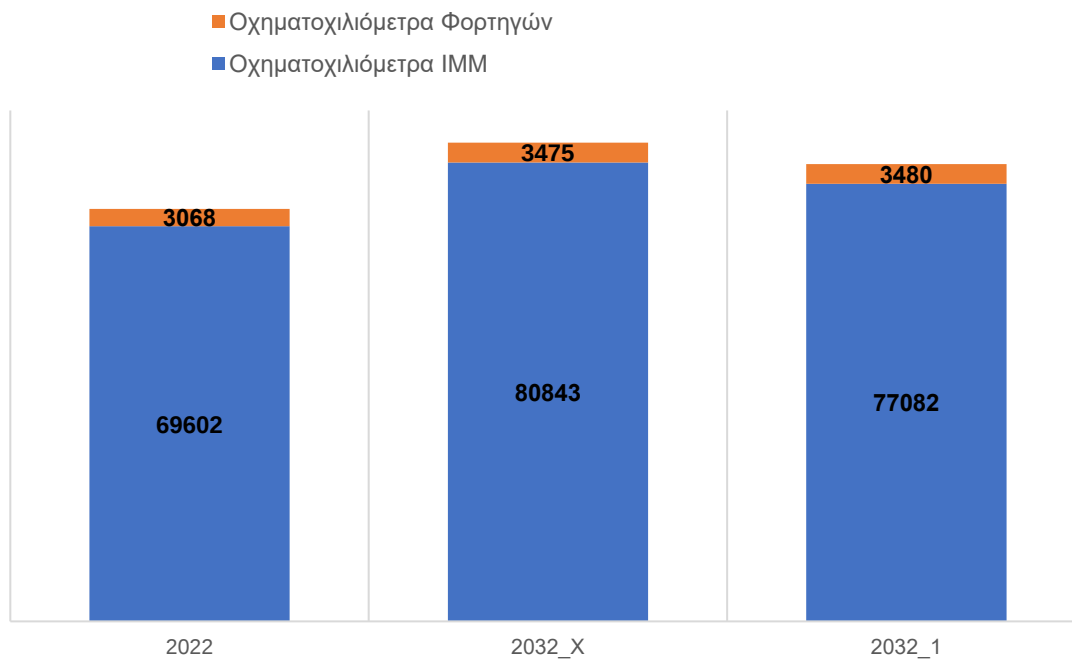
Προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας του οδικού δικτύου, χρησιμοποιούνται ορισμένοι δείκτες λειτουργίας, που αποσαφηνίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που αναμένεται να προκύψουν στο σύνολο του δικτύου στο μελλοντικό σενάριο των παρεμβάσεων. Οι εν λόγω δείκτες που εξήχθησαν από το κυκλοφοριακό υπόδειγμα για τα ελαφρά οχήματα ή υπολογίστηκαν μετέπειτα, είναι οι εξής:

- Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για ΙΧ οχήματα.
- Οχηματοώρες για ΙΧ οχήματα.
- Μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα με ΙΧ οχήματα.
- Μέση ταχύτητα δικτύου για ΙΧ οχήματα.
- Μέσος χρόνος ταξιδιού σε λεπτά για ΙΧ οχήματα.

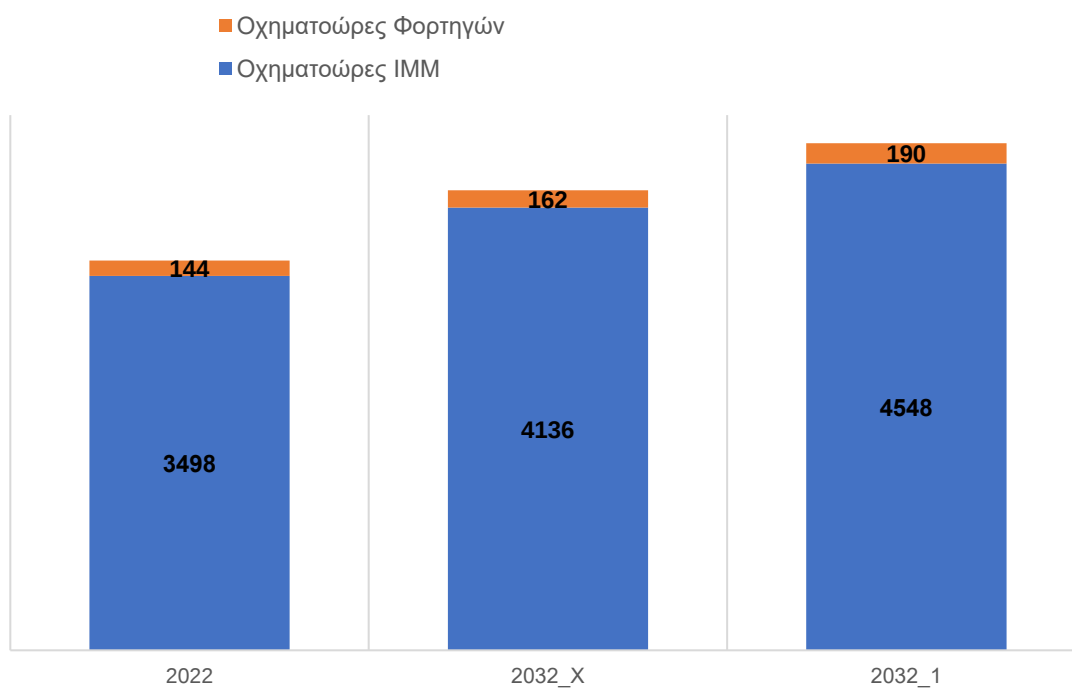
Στη συνέχεια ακολουθεί ο **Πίνακας 3.2** που παρουσιάζει μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα **Σχήματα 3.2-3.6** που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 3.2: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

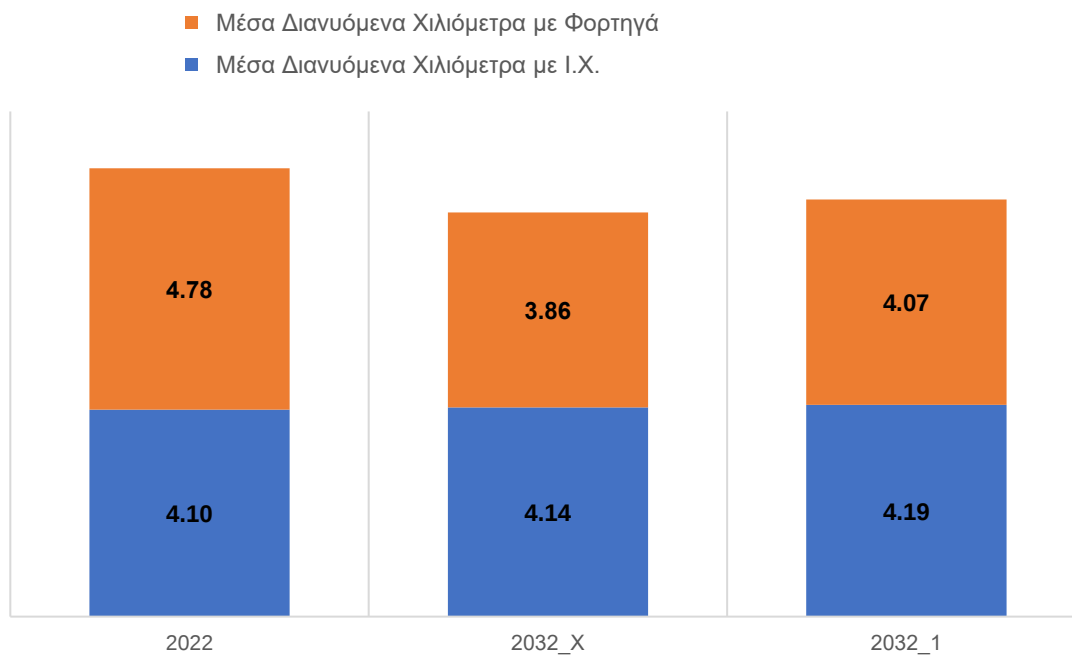
		2022	2032_X	2032_1
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	69.602	80.843	77.082
	Οχηματοώρες IMM	3.498	4.136	4.548
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με ΙΧ	4,10	4,14	4,19
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για ΙΧ σε km/h	19,90	19,55	16,95
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με ΙΧ	12,36	12,72	14,84
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	3.068	3.475	3.480
	Οχηματοώρες Φορτηγών	144	162	190
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	4,78	3,86	4,07
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	21,31	21,52	18,32
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	13,45	10,76	13,31



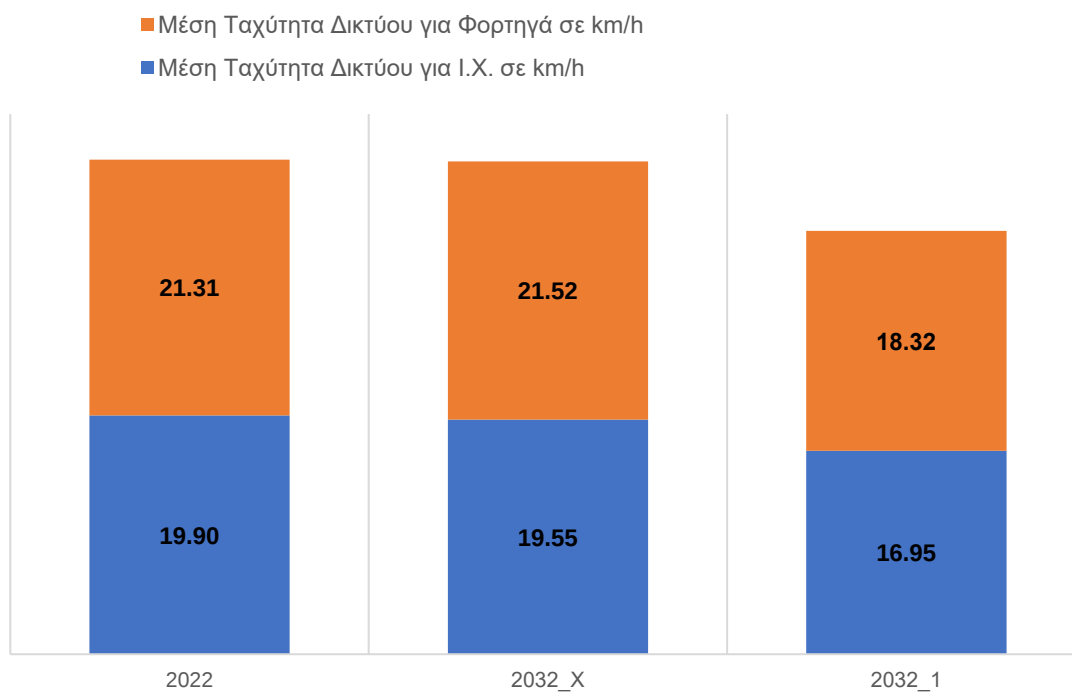
Σχήμα 3.2: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



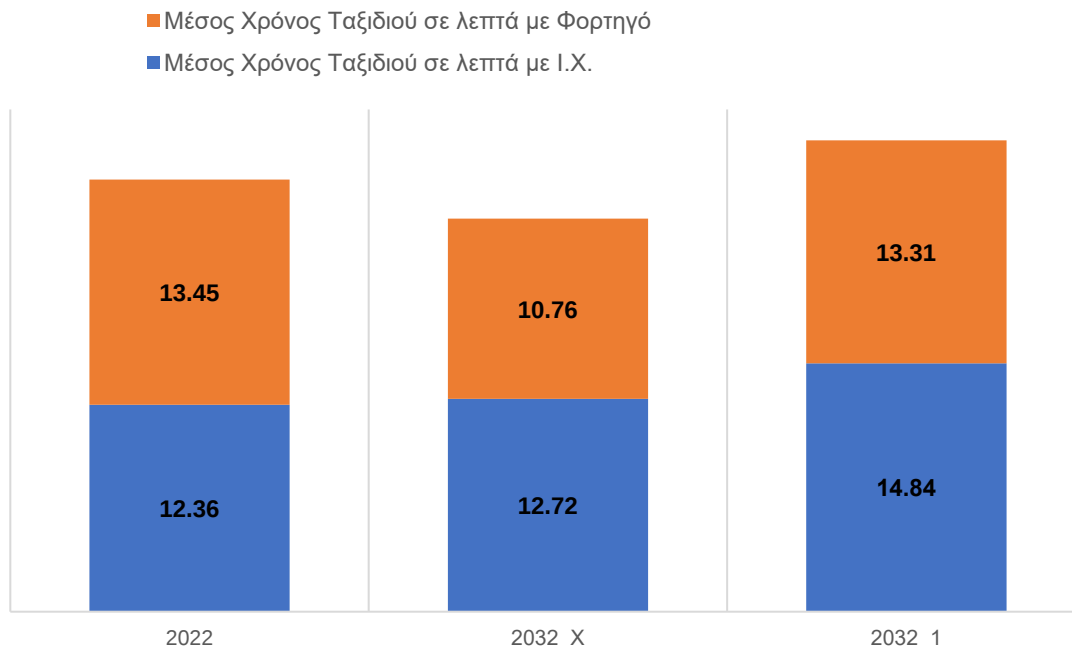
Σχήμα 3.3: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 3.4: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 3.5: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ./ώρα



Σχήμα 3.6: 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 «do nothing», δείχνουν ότι παρότι το μερίδιο των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο θα αυξηθεί σε μικρό βαθμό στα επόμενα χρόνια, οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν σε μικρό βαθμό. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση όπως για παράδειγμα είναι ο μέσος χρόνος ταξιδιού (12,36 λεπτά για ελαφρά οχήματα το 2022 στα 12,72 λεπτά το 2032) ή η μέση ταχύτητα δικτύου (από 19,90 χλμ./ώρα για τα ελαφρά σήμερα στα 19,55 χλμ./ώρα το 2032).
- 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 2032 στο σενάριο των παρεμβάσεων τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με ΙΧ αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο «do nothing» μια πτώση της τάξης του 5%. Η μέση ταχύτητα δικτύου τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα οχήματα παρουσιάζει πτώση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση η οποία ωστόσο στην συγκεκριμένη περίπτωση κρίνεται αποδεκτή σε μία προσπάθεια μείωσης της ελκυστικότητας του ΙΧ αυτοκινήτου και προώθησης των πιο ήπιων μέσων μετακίνησης.
- Στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες λόγω της αύξησης του συνολικού αριθμού των μετακινήσεων ως απόρροια των μεταβολών του πληθυσμού, του ΑΕΠ και του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ, ο αριθμός των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων αυξάνει σε κάποιο βαθμό σε σχέση με το έτος βάση. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά το σενάριο των παρεμβάσεων, φαίνεται ότι η προώθηση των ΔΑΣ και των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης, όπως είναι το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή μπορούν να επιφέρουν μείωση των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων με ΙΧ αυτοκίνητο. Πιο συγκεκριμένα,

για το έτος 2032 στο σενάριο των παρεμβάσεων τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με ΙΧ αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο «do nothing» μια πτώση της τάξης του 5%.

3.3.3. Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών

Η αξιολόγηση ενός συστήματος μεταφορών, ως προς την λειτουργική του αποδοτικότητα, θα πρέπει απαραίτητως 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 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 3.3** παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 3.3: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2032_X	2032_1
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	12,87	12,50	11,53
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	8,48	8,62	7,88
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	11,38	10,88	10,19
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	3,36	3,38	2,49
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος	2,76	2,83	2,48
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ/ώρα)	18,04	17,22	16,84
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	2.974	3.097	4.303
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	14.244	14.834	15.878

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία του πίνακα, 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 για το σενάριο των παρεμβάσεων.
- Ο μέσος χρόνος βαδίσματος μελλοντικά μειώνεται λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης (προτεινόμενες διαδρομές δημοτικής συγκοινωνίας).
- Σε ότι αφορά τις ταχύτητες κίνησης των λεωφορείων αυτές ακολουθούν πτωτική πορεία λόγω των παρεμβάσεων που έχουν σκοπό να περιορίσουν την χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων σε συνδυασμό με την απουσία παρεμβάσεων κατασκευής λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων.

4. Συμπεράσματα από τη 2^η Διαβούλευση

4.1. Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου πραγματοποιήθηκε στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου στο Ισόγειο του Δημαρχιακού Μεγάρου (Π. Μελά 24, Εύοσμος) την Τρίτη 2 Απριλίου 2024 και με ορισθείσα ώρα 11.00 π.μ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η παρουσίαση σε δημόσια σφαίρα του προσχεδίου της τελικής στρατηγικής/σεναρίου ανάπτυξης της κινητικότητας και των μέτρων που περιλαμβάνονται σε αυτό και η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών και η ανατροφοδότηση εν γένει αναφορικά με αυτό.

Στην εκδήλωση, πέραν της διατμηματικής και διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία αποτελείται από υπηρεσιακούς παράγοντες αλλά και αιρετούς κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, Ν. 4784/2021 προσκλήθηκαν επίσης οι εκπρόσωποι του Δικτύου Φορέων και εκπρόσωποι συλλόγων, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (**Σχήματα 4.1-4.2**) δημοσιοποιήθηκαν εγκαίρως με στόχο οι ενδιαφερόμενοι να έχουν τη δυνατότητα να προετοιμάσουν σκέψεις, απόψεις και προτάσεις σχετικά με το αντικείμενο της εκδήλωσης.



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Κορδελιού - Ευόσμου στο πλαίσιο ανάπτυξης του
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
σας προσκαλεί στην 2^η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΜΕΤΡΩΝ/ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΣΒΑΚ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ

η οποία θα πραγματοποιηθεί την
Τρίτη 02 Απριλίου 2024 & ώρα έναρξης 11.00π.μ.
στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Ισόγειο Δημαρχιακού Μεγάρου
Π. Μελά 24, Εύοσμος

*Ζωντανή μετάδοση της εκδήλωσης στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://www.youtube.com/@dkegr/streams>

Σχήμα 4.1: Η πρόσκληση που συντάχθηκε για τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

2^η Δημόσια Διαβούλευση

ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου

11.00 - 11.15	Προσέλευση – Εγγραφές
11.15 - 11.25	Καλωσόρισμα – Χαιρετισμοί <i>Ελευθέριος Αλεξανδρίδης/ Δήμαρχος Κορδελίου - Ευόσμου</i> <i>Γεώργιος Μακρίδης/ Επικεφαλής Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ</i> <i>Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου</i> <i>Εκπρόσωπος Ομάδας Επίβλεψης / Δ/ση Μελετών & Έργων</i> <i>Δήμου Κορδελίου – Ευόσμου</i>
11.25 - 11.40	ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου – Ευόσμου / Ανασκόπηση Δράσεων του έργου (εκπρόσωπος αναδόχου)
11.40 – 12.30	Προσχέδιο μέτρων/ παρεμβάσεων ΣΒΑΚ & Αξιολόγηση (εκπρόσωποι αναδόχου)
12.30 - 13.30	Παρεμβάσεις - Ανοιχτή Συζήτηση

Σχήμα 4.2: Το πρόγραμμα της 2^η Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

Ταυτόχρονα, σχεδιάστηκε η αφίσα της εκδήλωσης (**Σχήμα 4.3**).



2^η Δημόσια Διαβούλευση

Παρουσίαση προσχεδίου
μέτρων/ παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

Καταγραφή απόψεων
φορέων και πολιτών

Τρίτη 2 Απριλίου 2024
ώρα έναρξης 11:00 π.μ.

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Ισόγειο Δημαρχιακού Μεγάρου,
Π. Μελά 24, Εύοσμος



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

*Ζωντανή μετάδοση της εκδήλωσης στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://www.youtube.com/@dkegr/streams>

Σχήμα 4.3: Η αφίσα που σχεδιάστηκε για τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Εύοσμου

Σε μια προσπάθεια για αυξημένη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων πολιτών και απόψεων, η ανακοίνωση για την εκδήλωση αναρτήθηκε σε πολλούς διαφορετικούς διαύλους επικοινωνίας. Συγκεκριμένα, η ανακοίνωση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ (**Σχήμα 4.4**) και στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (και μάλιστα με πολλαπλές δημοσιεύσεις, **Σχήματα 4.5-4.7**), ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Σχήμα 4.8**). Στο ίδιο πλαίσιο –της εξασφάλισης δηλαδή της μεγαλύτερης δυνατής διαφάνειας και συμμετοχής–, η διαβούλευση αποφασίστηκε να μεταδοθεί σε πραγματικό χρόνο μέσω του διαδικτύου και συγκεκριμένα μέσω του επίσημου καναλιού του Δήμου στην πλατφόρμα του YouTube (**Σχήμα 4.9**).



Σχήμα 4.4: Η ανακοίνωση που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου



Σχήματα 4.5-4.7: Πολλαπλές αναρτήσεις στο Facebook για τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

ΜΕΝΟΥ

MAKEDONIA

HOT NEWS: Ολική έκλειψη ηλίου σήμερα - Πού θα είναι ορατή (Βίντεο)

ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

2η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου

«Συμμετέχουμε στον σχεδιασμό, οικοδομούμε την βιώσιμη πόλη του αύριο»

28/03/2024 15:00



f FACEBOOK t TWITTER c COMMENTS

Ο Δήμος Κορδελίου - Ευόσμου διοργανώνει τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με σκοπό την «Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων και παρεμβάσεων - Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών». Η εκδήλωση θα λάβει χώρα στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου, Ισόγειο Δημαρχειακού Μεγάρου (Π. Μελά 24, Εύοσμος), την **Τρίτη 02 Απριλίου 2024** και ώρα έναρξης **11.00 π.μ.**

Το 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.

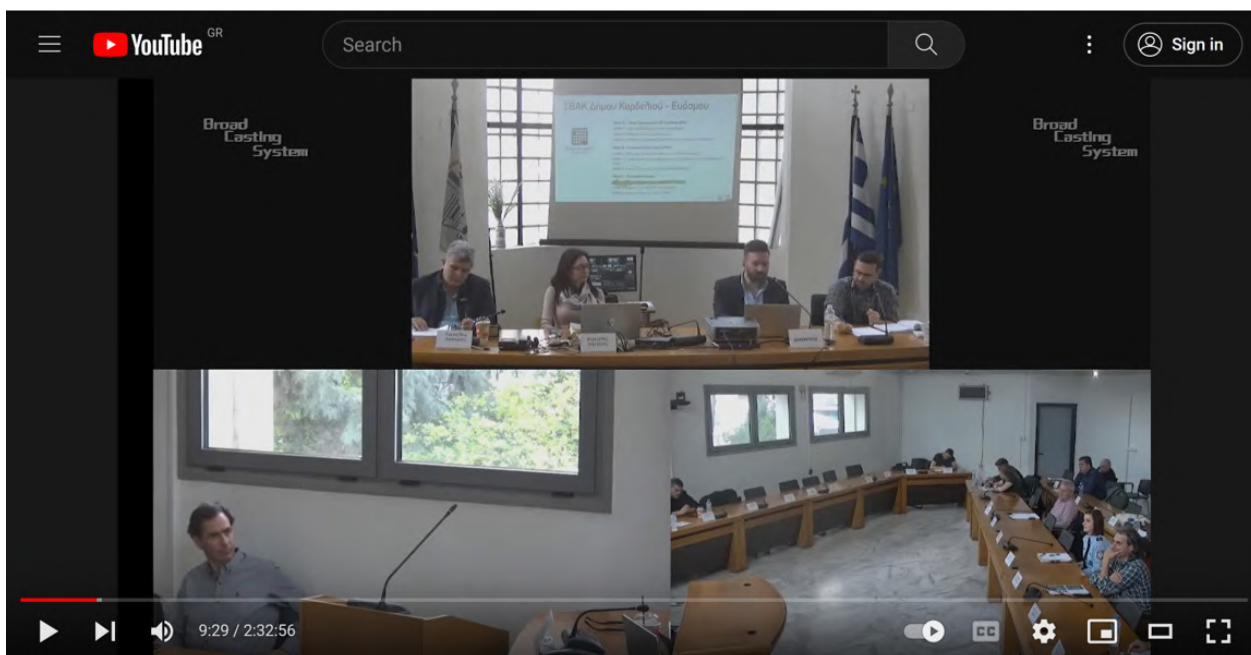
Σχετικά Άρθρα



Ο Δήμος Κορδελίου - Ευόσμου φιλοξενεί διεθνές τουρνουά πυγμαχίας

27/03/2024 14:36

Σχήμα 4.8: Ανακοίνωση στον ηλεκτρονικό τύπο για τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου



Σχήμα 4.9: Απόσπασμα από την μετάδοση στο επίσημο κανάλι του Δήμου στο YouTube της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Τέλος, όπως γίνεται εμφανές και από τα **Σχήματα 4.10-4.13** που ακολουθούν, η 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έτυχε σχετικής ανταπόκρισης –με τους παρευρισκόμενους στην αίθουσα να είναι 30 άτομα– και αυξημένης δημοσιότητας, γεγονός που συνέβαλλε και στη συλλογή πολυτίμων απόψεων και προτάσεων.





Σχήμα 4.10: Φωτογραφικά στιγμιότυπα από τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΣ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

2^η Δημόσια Διαβούλευση

Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων και παρεμβάσεων

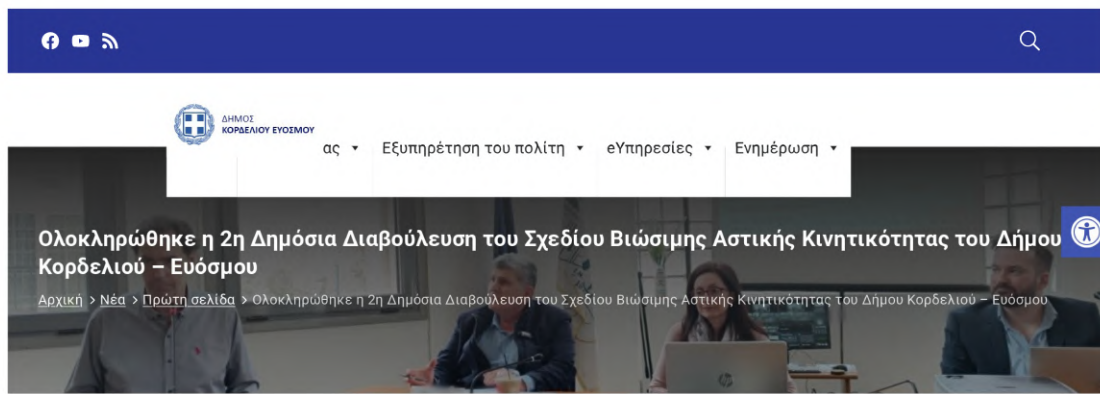
Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΝΤΩΝ (02/04/2024)

A/A	Επώνυμο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	e-mail	Υπογραφή
1	Βυζοβίτη	Δανάη-Άνα	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	ΠΕ Πολ. Μηχ.	danai.vizoviti@dke.gr	
2	Μακρίδης	Γεώργιος	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Μηχανολ. Μηχ.	georgios.makridis@dke.gr	
3	Γαλαμίδου	Φατούρα	"	Τ.Ε. Λογιστικής	thefra.galamidou@dke.gr	
4	Οικονόμου	Αναστασία	"	Π.Ε. Τοπογράφ.		
5	Παλιγιάννης	Βασίλης	ΠΑΣΘ (Ποσειδώνιος Αλβ.)	Αντιπρόεδρος	bpaligiannis@gmail.com	
6	Τζαλαβίτης	Λάμπρος	Consortis	Πολ. Μηχανικός	lazaravitis@gmail.com	
7	Σκουκαρούλης	Αλέξανδρος	Consortis	Πολ. Μηχανικός	alexandros_sd@hotmail.com	
8	Διανίκης	Σταύρος	ΔΗΜΟΣ ΚΟΡ-ΕΥΟΣΜΟΥ	Αντιπρόεδρος	stefanosdianikis1993@hotmail.com	
9	ΣΙΤΣΑΣ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΚΟΡ-ΕΥΟΣΜΟΥ	ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ	jsitsas@hotmail.com	
10	Μπούμπουλι	Αντώνιος	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΟ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΟ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ ΔΕΛΤΑ	ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣ/ΜΙΚΗ	antonish@beth.gr	
11	Παραβραμίδης	Πολύκαρπος	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	ΟΑΕΕ	polyparavramidis@gmail.com	
12	Σαββίδης	Ιωάννης	ΟΑΕΕ	Εργασ. Μηχ.	jsav@oasth.gr	
13	Σίρω	Σοφία	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Γεωπόνος	souzana.derou@dke.gr	
14	Ρούσος	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΠΡΟΔΗΜΑΡΙΟΣ ΠΑΙΣΕ	Φ. ΠΟΙΟΣ	throuos@hotmail.com	

A/A	Επώνυμο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	e-mail	Υπογραφή
15	Νικολαΐδης	Νατάσα	Ομάδα Έργου	Διευθυντής	nikolaids@civilauth.gr	
16	Γεωργίου	Ζωή	Δήμος Τροχαιάς	Εκπαιδευτ.	dtroch.the@astromia.gr	
17	Φερενός	Αλέξανδρος	Γ.Γ. Αθλοπαιδιών Κορδελιού-Ευόσμου	Γ.Γ.	ggedke.gr	
18	Υφαντής	Σίμπος	ΚΤΕ Ελεγχ. Σιμ. Κορδελιού-Ευόσμου	Εκπαιδευτ.	kpe@kpe-thess.gr	
19	Ταζουλάς	Μιλτιάδης	ΙΔΙΩΤΙΚΗ	Αγγ. Γλωσσολ.	mtasos@hotmail.com	
20	Πεϊτση	Αλέξανδρος	CONSORTIS	ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	peitsi@consortis.gr	
21	Βέρβης	Ελντ	Consortis	Διευθυντής	elverv@gucc.com	
22	ΧΑΒΙΑΝΔΗΣ	ΙΩΑΝΝΗΣ		ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	xavianidis@gmail.com	
23	Δορυλίδης	ΡΟΔΑΝΤΗΣ	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Π.Μ.	rodanidis@agoradke.gr	
24	Κορμιάδης	Αικατερίνη	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου	Αρχ. Μηχ.	aikiriuz@gmail.com	
25	Παρτσάκης	Κασσιανή	Δ. Αμπεροκίπων-Μεσσηνίας	Αρχ. Μηχ.	k.partsaki@ampelokipon-messenias.gr	
26	Μπαλαμπέκου	Ιριγένεια	ΟΣΕ	Διευθ. Μηχ.	ibalampskou@oeth.com.gr	
27	Καραμάνης	Μιλτιάδης	ΟΣΕ	Π.Μ.	m.karamanis@oeth.com.gr	
28	Παραβραμίδης	Ανδρέας	Τμήμα Μηχανικών Χαρτογράφησης	Εργαστήριο	paravramideva@auth.gr	
29	Καλός	ΜΕΛΙΑ	ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ			
30	Καραβίτης	Ανδρέας	Προϊόν Α.Σ.		minisketkaravitis@gmail.com	
31						
32						
33						

Σχήμα 4.11: Συμμετέχοντες (με φυσική παρουσία) στη 2^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου



🕒 04-04-2024

[Πρώτη σελίδα](#)

/ Προβολές: 51

Ολοκληρώθηκε η 2η Δημόσια Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου

Ολοκληρώθηκε η 2η Δημόσια Διαβούλευση που διοργάνωσε ο Δήμος Κορδελιού – Ευόσμου στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου.

Σκοπός της εκδήλωσης η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με το προσχέδιο μέτρων/ παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν μεταξύ άλλων εκπρόσωποι φορέων τόσο με υπεριοπτικό όσο και τοπικό χαρακτήρα, μέλη της ακαδημαϊκής κοινότητας, μέλη της νυν Δημοτικής Αρχής και τέλος μέλη της διατηρηματικής και διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, καθώς και αρκετοί ενεργοί Δημότες.

Τα μέλη της ομάδας μελέτης του Αναδόχου (Consortis) προχώρησαν αρχικά σε μια σύντομη ανασκόπηση αναφορικά με τις έως τώρα πραγματοποιηθείσες δράσεις του έργου, ενώ ανέλυσαν ενδελεχώς το προσχέδιο μέτρων- παρεμβάσεων.

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αναγκαιότητα εκπόνησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου για την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού – Ευόσμου, το οποίο θα υποδεικνύει με σαφήνεια και όρους βιωσιμότητας τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος κατά την επόμενη δεκαετία και θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τις σύγχρονες προκλήσεις.

Τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν σχετίζονται κυρίως με ζητήματα κυκλοφοριακής συμμόρφωσης και υψηλής ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή, τα οποία επιδεινώνονται ως απόρροια της ραγδαίας οικιστικής ανάπτυξης και της πληθυσμιακής μεγέθυνσης της περιοχής. Επιπλέον, στο επίκεντρο τέθηκε η καθολική προσβασιμότητα όλων των ομάδων πολιτών και τα προβλήματα που απαντώνται στις υφιστάμενες υποδομές βαδισιμότητας, οι δυσκαμψίες και τα εμπόδια που επιφέρει το ισχύον πολεοδομικό πλαίσιο, η αναγκαιότητα για ολοκληρωμένα δίκτυα ποδηλάτου, τα οποία θα καταστήσουν το ποδήλατο μέσο για καθημερινές μετακινήσεις, ενώ πρόσθετα σημειώθηκε και η προσπάθεια που πρέπει να γίνει για συμπεριφορική αλλαγή των μετακινούμενων σε μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον. Τέλος, όλοι συμφώνησαν στην ανάγκη για ολιστικό σχεδιασμό μέσα από ιεράρχηση των προβλημάτων/ αναγκών και όχι μεμονωμένες παρεμβάσεις, καθώς και σε ένα κυκλοφοριακό σχεδιασμό που λαμβάνει υπόψη τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον αναπτυξιακό προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής.

Μπορείτε να αποστείλετε τις απόψεις – προτάσεις για το προσχέδιο μέτρων – παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Κορδελιού – Ευόσμου στο

svak@kordelio-evosmos.gr

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου στην ηλεκτρονική διεύθυνση: https://www.kordelio-evosmos.gr/cat_citizen_service/techniques-ypiresies/svak/

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ(/article/section/makedonia)

Ολοκληρώθηκε η 2η διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Κορδελίου - Ευόσμου



Voria.gr (/article/author/voriagr)

04/04/2024

14:08

Σκοπός της εκδήλωσης η
καταγραφή απόψεων

Απόρρητο

φορέων και πολιτών σχετικά
με το προσχέδιο μέτρων/
παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ

#ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ ΕΥΟΣΜΟΥ •
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ολοκληρώθηκε η 2η Δημόσια Διαβούλευση
που διοργάνωσε ο **δήμος Κορδελίου -**
Ευόσμου στο πλαίσιο εκπόνησης του **Σχεδίου**
Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
στην **αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου**.

Σκοπός της εκδήλωσης η καταγραφή απόψεων
φορέων και πολιτών σχετικά με το προσχέδιο
μέτρων/ παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν μεταξύ άλλων
εκπρόσωποι φορέων τόσο με υπερτοπικό όσο
και τοπικό χαρακτήρα, μέλη της ακαδημαϊκής
κοινότητας, μέλη της νυν Δημοτικής Αρχής και
τέλος μέλη της διατμηματικής και
διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, καθώς
και αρκετοί ενεργοί Δημότες.

Τα μέλη της ομάδας μελέτης του αναδόχου
(Consortis) προχώρησαν αρχικά σε μια
σύνοπτη ανασκόπηση αναφορικά με τις έως
τώρα πραγματοποιηθείσες δράσεις του έργου,
ενώ ανέλυσαν ενδελεχώς το προσχέδιο μέτρων-
παρεμβάσεων.

Σχήμα 4.13: Η ανακοίνωση που αναρτήθηκε στον ηλεκτρονικό τύπο μετά το πέρας διεξαγωγής της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

4.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξε» ο Δήμαρχος κ. Αλεξανδρίδης, ο οποίος αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση επεσήμανε τη σημασία που φέρει το ΣΒΑΚ για τη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας της ζωής εν γένει στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Εν συνέχεια ο κ. Μακρίδης, στέλεχος της Τεχνικής Υπηρεσίας (Δ/σης Μελετών και Έργων) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και επικεφαλής και υπεύθυνος για τον συντονισμό της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, πήρε τον λόγο και επισήμανε αφενός την ανάγκη να τεθεί σε δεύτερη μοίρα ο σχεδιασμός για τα μηχανοκίνητα οχήματα και να προτεραιοποιηθεί ο σχεδιασμός για τον άνθρωπο και αφετέρου υπογράμμισε την επιτακτικότητα το ΣΒΑΚ να συνδυαστεί με συμπεριφορική αλλαγή όλων των πολιτών.

Κατόπιν, η κ. Δανάη – Άννα Βυζοβίτη πραγματοποίησε χαιρετισμό εκ μέρους της ομάδας επίβλεψης. Στον λόγο της η κ. Βυζοβίτη επισήμανε το στάδιο στο οποίο βρίσκεται το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου και υπογράμμισε τη σημασία συμμετοχής όλων των πολιτών στον σχεδιασμό των μέτρων κινητικότητας.

Ακολούθως, τον λόγο πήρε η κ. Βεράνη, η οποία ως μέλος της ομάδας μελέτης συντόνισε το υπόλοιπο μέρος της εκδήλωσης.

Πρώτη στη σειρά των παρουσιάσεων ήταν αυτή του Δρ. Σδουκόπουλου, ο οποίος, μετά από μια σύντομη εισαγωγή για την αξία των ΣΒΑΚ και τα προβλήματα που καλούνται να επιλύσουν, προχώρησε σε συνοπτική περιγραφή των δράσεων που πραγματοποιήθηκαν στα προγενέστερα στάδια του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η παρουσίαση του κ. Σδουκόπουλου έκλεισε με την περιγραφή των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης που είχε πραγματοποιηθεί από πολίτες και φορείς αναφορικά με τις προτεραιότητες, το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ και τις δύο (2) εναλλακτικές προσεγγίσεις για τη στρατηγική/σενάριο κινητικότητας. Στόχος της εν λόγω περιγραφής ήταν να εξηγηθεί στους συμμετέχοντες της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης το πως η ομάδα μελέτης οδηγήθηκε στη διαμόρφωση της τελικής στρατηγικής/σεναρίου. Ορισμένα χαρακτηριστικά αποσπάσματα της πρώτης αυτής παρουσίασης παρατίθενται στα **Σχήματα 4.14-4.15** που ακολουθούν.

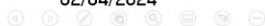


ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου: Ανασκόπηση δράσεων του έργου

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

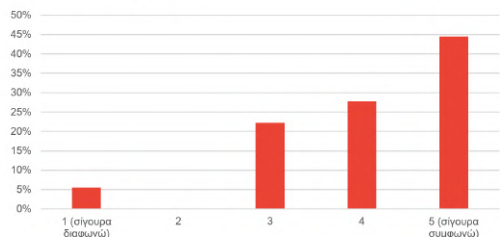
02/04/2024



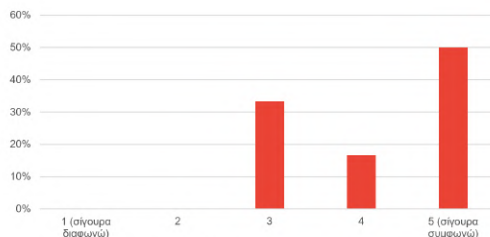
CONSORTIS



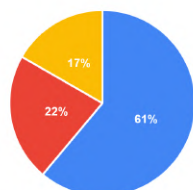
Ανατροφοδότηση για τα εναλλακτικά σενάρια



Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Α



Αξιολόγηση του βαθμού συμφωνίας με την εναλλακτική στρατηγική/ σενάριο Β



Συγκριτική αξιολόγηση/ επιλογή των δύο εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων

Συνεκτιμώντας τα παραπάνω αποτελέσματα με όσα ειπώθηκαν κατά τη διάρκεια της ηλεκτρονικής διαβούλευσης, προέκυψε ότι η **Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Α** είναι προτιμότεα από την **πλεοψηφία, εμπεδοποιημένη/ συνδυασμένη βέβαια με ορισμένα μέτρα που περιλαμβάνονταν στην Εναλλακτική Στρατηγική/ Σενάριο Β**

Σχήματα 4.14-4.15: Αποσπάσματα από την πρώτη, εισαγωγική παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε

Εν συνεχεία, τον λόγο πήρε ο κ. Τζαμπάκης. Ο κ. Τζαμπάκης, σε συνεργασία με τον κ. Σδουκόπουλο, προέβησαν σε μια αναλυτική παρουσίαση των μέτρων που συμπεριλήφθηκαν στην τελική στρατηγική/ σενάριο κινητικότητας. Τα δύο μέλη της ομάδας μελέτης εξήγησαν στους συμμετέχοντες ότι τα μέτρα έχουν ομαδοποιηθεί σε 20 διακριτά πακέτα και ότι ο τρόπος της παρουσίασης εξυπηρετούσε την καλύτερη επικοινωνία των τεχνικών λύσεων. Ορισμένα χαρακτηριστικά αποσπάσματα της δεύτερης παρουσίασης παρατίθενται στα **Σχήματα 4.16-4.17** που ακολουθούν.



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

Προσχέδιο μέτρων-παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

02/04/2024



CONSORTIS
Αποθηκεύτηκε στη θέση "αυτός ο υπολογιστής"



Πεζοδρομήσεις

- ✓ Πεζοδρόμηση της οδού Τζαβέλλα μεταξύ των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Καραολή και Δημητρίου



Σχήματα 4.16-4.17: Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο τη διεξοδική περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων

Μετά την εκτενή παρουσίαση των μέτρων κινητικότητας, ο λόγος δόθηκε στην κ. Βεράνη προκειμένου να συντονίσει τη συζήτηση.

Αρχικά, πήρε τον λόγο ο κ. Ρούσος, ο οποίος είναι εκπρόσωπος ποδηλατικού αθλητικού συλλόγου. Ο κ. Ρούσος στην τοποθέτησή του έδωσε βαρύτητα στην υποβάθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών και στην κλιματική αλλαγή, η οποία, όπως ανέφερε, επιβάλλει στροφή προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την ήπια μετακίνηση. Αναφέρθηκε σε παρεμβάσεις όπως η έξυπνη σηματοδότηση, τα ηλεκτρικά ποδήλατα και οι λεωφορειόδρομοι. Τόνισε τη σημασία των μέσων μαζικής μεταφοράς για μετακινήσεις και την ευρύτερη ανάγκη προώθησή τους. Τοποθετήθηκε λέγοντας πως τα μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν περισσότερες πεζοδρομήσεις στο Δήμο και θεώρησε πως τα περισσότερα μέτρα του ΣΒΑΚ ευνοούν το ΙΧ. Τέλος, μίλησε για την ανάγκη δημιουργίας διαδημοτικού ποδηλατόδρομου ώστε να υπάρχει εύκολη και γρήγορη σύνδεση με τον Δήμο Θεσσαλονίκης αλλά και με άλλους όμορους Δήμους.

Σε παρόμοιο κλίμα, ο κ. Παλιγιάννης, όντας ο δεύτερος εκπρόσωπος του ποδηλατικού αθλητικού συλλόγου έκρινε θετικά την πορεία του ΣΒΑΚ, αναφέροντας πως έχουν ενταχθεί περισσότερα μέτρα που να αφορούν την ήπια κινητικότητα, σε σύγκριση με την προηγούμενη διαβούλευση. Τόνισε πως ο ορίζοντας υλοποίησης των μέτρων που αφορούν το ποδηλατικό δίκτυο πρέπει να είναι βραχυπρόθεσμος. Επιπλέον, βρήκε ενθαρρυντική την πρόταση για αναδιαμόρφωση του κόμβου στην περιοχή συμβολής των οδών Αριστοτέλους / Επτανήσου / Μακεδονίας / Ιπποδρομίου και Αριστοτέλους / Δενδροποτάμου, προτείνοντας να εξεταστούν διαφορετικά τα δύο σημεία με σκοπό την πιο εύκολη υλοποίηση. Ακόμη, αναφέρθηκε στη δυσκολία να διασχίσει κάποιος πεζός (ιδιαίτερα άνθρωποι με παιδικά καρότσια) την λεωφόρο Δενδροποτάμου, καθώς το συνολικό πλάτος της οδού είναι μεγάλο, η κεντρική νησίδα σε πολλά σημεία έχει μικρό πλάτος και οι κατάλληλες υποδομές προσβασιμότητας δεν υπάρχουν. Τέλος, τάχθηκε υπέρ της δημιουργίας συνεκτικού ποδηλατόδρομου σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Παίρνοντας τον λόγο ο κ. Μπούμπουλας, μίλησε ως εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου για την υποβάθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών που οφείλεται εν μέρει στην αυξημένη κυκλοφορία των εμπορευματικών οχημάτων, λόγω της αύξησης των εμπορικών δραστηριοτήτων, ειδικά από την περίοδο της πανδημίας Covid-19 και έπειτα. Ακόμη, τέθηκε υπέρ της δημιουργίας κανονισμού φορτοεκφορτώσεων, δημιουργίας ειδικών θέσεων και μεταφορών last mile με καθαρά οχήματα. Τέλος, μίλησε για την ανάγκη ύπαρξης κατάλληλων χρήσεων γης στις οποίες θα μπορούσαν να δημιουργηθούν ενδιάμεσα εμπορευματικά κέντρα, από τα οποία θα διανέμονται τα εμπορεύματα στον Δήμο με καθαρά οχήματα και ποδήλατα.

Ο κ. Τασούλης (Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός) πρότεινε την εξέταση περισσότερων μονοδρομήσεων στον Δήμο με σκοπό τη διευκόλυνση της ροής οχημάτων και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας (π.χ. της οδού Κολοκοτρώνη καθ' όλο το μήκος της, των οδών Κασσάνδρου και Εφέσσου μέχρι την οδό Κολοκοτρώνη, κλπ.). Επιπλέον, μίλησε για δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο του Ευόσμου, με αναγκαία την πεζοδρόμηση της οδού Τζαβέλα μεταξύ Μεγάλου Αλεξάνδρου και Καραολή & Δημητρίου, καθώς και για εξέταση δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης στον χώρο πρόνοιας και πολιτιστικών λειτουργιών του Αγίου Αθανασίου. Αναφέρθηκε ακόμη στην καταστρατήγηση των παλαιότερων ποδηλατοδρόμων στον Δήμο, λέγοντας πως οι δημότες και η δημοτική αστυνομία όφειλαν να προστατέψουν τις υποδομές. Επιπλέον, έκανε λόγο για προσπάθεια για μεγαλύτερη συνεκτικότητα με το κομμάτι της Άνω Νέας Πολιτείας, καθώς θεωρεί τις συνθήκες μετακίνησης των πολιτών από την Άνω Νέα Πολιτεία προς το νότιο τμήμα του Δήμου δύσκολες. Επίσης, μίλησε για τη δημιουργία ανελκυστήρων στα ύψη των δυο πεζογεφυρών και για την ανάγκη διαμόρφωσης των τελευταίων (ειδικά της πεζογέφυρας στην οδό Ολυμπιάδος) ώστε να είναι πιο φιλικές προς τους πεζούς. Θεωρεί πως οι διαγραμμισμένες διαβάσεις σε επίπεδο Δήμου είναι λιγοστές και πως χρειάζεται να εξεταστεί η διάνοιξη της Μαιάνδρου (στο ύψος της ΔΕΗ) ώστε να αποφεύγονται περιπορείες προς την Μεγάλου Αλεξάνδρου. Τέλος, τόνισε την αναγκαιότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Ο κ. Κεραμιδάς, πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, στην τοποθέτησή του εστίασε κυρίως στην ανάγκη εξέτασης περισσότερων μονοδρομήσεων στην περιοχή του Ελευθερίου-Κορδελιού με σκοπό τη διευκόλυνση των συνθηκών κυκλοφορίας (π.χ. των οδών Πολυτεχνείου, Μ. Μερκούρη, Κρήτης).

Ο κ. Υφαντής, εκπρόσωπος του Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, τόνισε πως το σύγχρονο μοντέλο κινητικότητας μια πόλης που σκοπεύει σε αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος επιβάλλει στροφή στην ήπια μετακίνηση, με πιο θαρραλέα βήματα προς όφελος των πεζών (εξασφάλιση περισσότερου δημόσιου χώρου προς όφελος των πεζών και περισσότερες πεζοδρομήσεις). Αναφέρθηκε στην ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη συμβολή των οδών Επτανήσου, Μακεδονίας και Καραολή & Δημητρίου. Τοποθετούμενος επίσης επί του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων είπε πως θεωρεί ότι σε κάποιους από τους προτεινόμενους άξονες πρέπει να εξασφαλιστεί αποκλειστική υποδομή ποδηλάτων, αν και κατανοεί πως αυτό δεν είναι δυνατόν να γίνει στο σύνολο του δικτύου λόγω της υφιστάμενης ρυμοτομίας. Επιπλέον, τόνισε την ανάγκη για δημιουργία δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης με σκοπό την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης των πολιτών και την προώθηση φιλικότερων μέσων μεταφοράς. Αναφέρθηκε, ακόμη, στον αναξιοποίητο, για χρόνια, υπόγειο χώρο στάθμευσης στην πλατεία Ελευθερίας και στη δυσμενή κατάσταση που αντιμετωπίζουν οι δημότες σε θέματα στάθμευσης, υπογραμμίζοντας τη σημασία ενός ορθού συστήματος αστυνόμευσης. Τέλος, πρότεινε την εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε μεγάλα σχολικά συγκροτήματα και έκανε λόγο για πίεση προς τη δημιουργία μέσων σταθερής τροχιάς που να εξυπηρετούν τον Δήμο.

Ο κ. Παπαγιαννάκης, αναπληρωτής καθηγητής του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, διέκρινε την ύπαρξη ισορροπίας στα μέτρα του ΣΒΑΚ με τις διεθνείς πρακτικές και προσαρμογή των μέτρων στις ειδικές συνθήκες που αναπτύσσονται στον Δήμο. Μίλησε για θέματα διεπιστημονικότητας, διατομεακότητας, διαβουλεύσεων και διαδημοτικότητας τα οποία καλύπτονται από την παρούσα προσέγγιση του ΣΒΑΚ του Δήμου. Αναφέρθηκε ακόμη στο ζήτημα ενοποίησης του Δήμου με την περιοχή άνωθεν του περιφερειακής οδού (π.χ. μέσω ποδηλατικών διαδρομών, ενδοδημοτικής συγκοινωνίας κλπ.) και ανέφερε πως αν ήταν γνωστές οι θέσεις των σταθμών του Μετρό στον Δήμο, ο σχεδιασμός θα επηρεαζόταν από αυτές. Αναφέρθηκε επίσης και σε θέματα αρχιτεκτονικού και βιοκλιματικού σχεδιασμού τονίζοντας πως στις υποδομές πεζών θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα για κατάλληλο, βιοκλιματικό σχεδιασμό με σκοπό τη δημιουργία ελκυστικότερου δημοσίου χώρου. Επισήμανε τέλος, χαρακτηριστικά, ότι με την υπερθέρμανση που βιώνουν τα σύγχρονα αστικά κέντρα οι πεζοί συχνά επιλέγουν τη διαδρομή που θα ακολουθήσουν με κριτήριο τη μεγαλύτερη δυνατή σκίαση.

Ο κ. Καραμπάσης και η κ. Μπαλαμπέκου, ως εκπρόσωποι του ΟΣΕΘ, αναφέρθηκαν στο συνεχές αίτημα που υπάρχει για αύξηση συχνότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς στον Δήμο. Με τη λειτουργία του Μετρό στα ανατολικά ανέφεραν πως θα αποδεσμευθούν λεωφορεία, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των αναγκών στα δυτικά. Επιπλέον, έγινε αναφορά σε αίτημα της προηγούμενης διοίκησης για μεταφορά του τερματικού σταθμού Κάτω Ηλιούπολης-Ευόσμου σε δημοτικό οικοδομικό τετράγωνο άνωθεν της περιφερειακής οδού. Η δημοτική αρχή απάντησε πως το ζήτημα χρήζει εξέτασης και πως για μία τέτοια δράση χρειάζεται να εξεταστούν λεωφορειακές διαδρομές που να μην επιφορτίζουν περαιτέρω τις οδούς Μαϊάνδρου και Μακρυγιάννη.

Επί των ΔΑΣ τοποθετήθηκε και μια δημότης, η οποία πρότεινε την μετεγκατάσταση του τερματικού σταθμού Μενεμένης-Κορδελιού.

Τέλος, ο κ. Δήμαρχος, σε τοποθετήσεις του στη διάρκεια της συζήτησης επισήμανε την ανάγκη να εξεταστεί το ενδεχόμενο η οδός Παπάγου να παραμείνει στο νότιο άκρο της διπλής κατεύθυνσης ώστε να διευκολύνεται η εκτροπή στο νότιο άκρο της οδού Αγ. Κωνσταντίνου, ανέδειξε το ζήτημα της εξυπηρέτησης με νέα λεωφορειακή γραμμή της περιοχής άνωθεν της Περιφερειακής Οδού και υπογράμμισε την ανάγκη να συνδεθούν με τον προτεινόμενο ποδηλατόδρομο οι μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου (π.χ. ΔΑΚ, Γυμναστήριο Κολοκοτρώνη, κλπ.). Το τελευταίο επισημάνθηκε και από τον κ. Σίτσα, Αντιδήμαρχο Αθλητισμού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Κλείνοντας, η κ. Βεράνη έκανε τη σύνοψη της διαβουλευτικής διαδικασίας και ανέφερε ότι οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ (http://www.kordelio-evosmos.gr/index.php?option=com_content&task=blogcategory§ionid=80&id=463&Itemid=1169) προς ενημέρωση κάθε ενδιαφερόμενου.

4.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αναγκαιότητα εκπόνησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου για την κινητικότητα στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου, το οποίο θα υποδεικνύει με σαφήνεια και όρους βιωσιμότητας τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος κατά την επόμενη δεκαετία και θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τις σύγχρονες προκλήσεις.

Τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν σχετίζονται κυρίως με ζητήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και υψηλής ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή, τα οποία επιδεινώνονται ως απόρροια της ραγδαίας οικιστικής ανάπτυξης και της πληθυσμιακής μεγέθυνσης της περιοχής.

Επιπλέον, στο επίκεντρο τέθηκε η καθολική προσβασιμότητα όλων των ομάδων πολιτών και τα προβλήματα που απαντώνται στις υφιστάμενες υποδομές βαδισιμότητας, οι δυσκαμψίες και τα εμπόδια που επιφέρει το ισχύον πολεοδομικό πλαίσιο, η αναγκαιότητα για ολοκληρωμένα δίκτυα ποδηλάτου, τα οποία θα καταστήσουν το ποδήλατο μέσο για καθημερινές μετακινήσεις, ενώ πρόσθετα σημειώθηκε και η προσπάθεια που πρέπει να γίνει για συμπεριφορική αλλαγή των μετακινούμενων σε μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον.

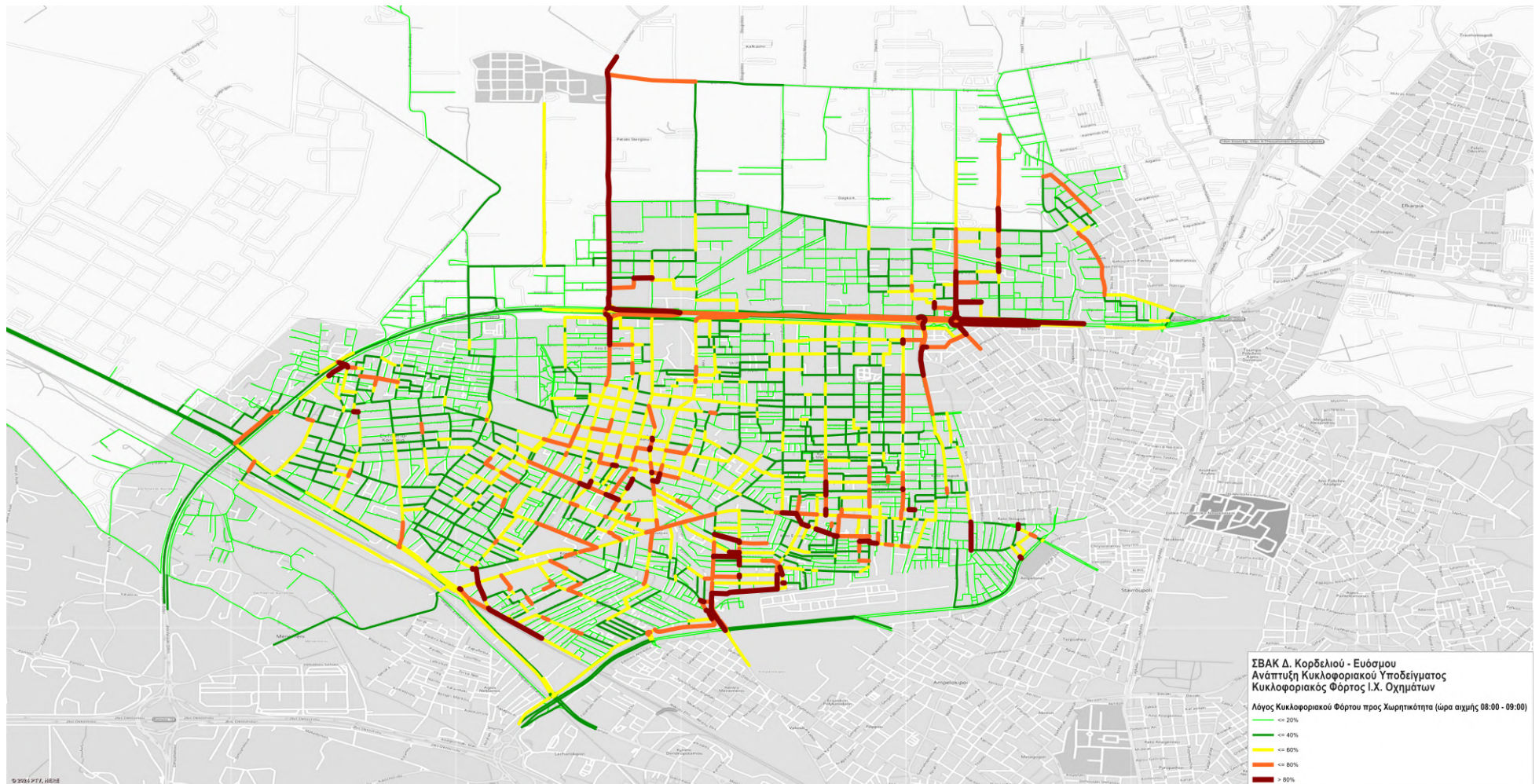
Τέλος, όλοι συμφώνησαν στην ανάγκη για ολιστικό σχεδιασμό μέσα από ιεράρχηση των προβλημάτων/ αναγκών και όχι μεμονωμένες παρεμβάσεις, καθώς και σε ένα κυκλοφοριακό σχεδιασμό που λαμβάνει υπόψη τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον αναπτυξιακό προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής.

5. Επίλογος – Επόμενες δράσεις

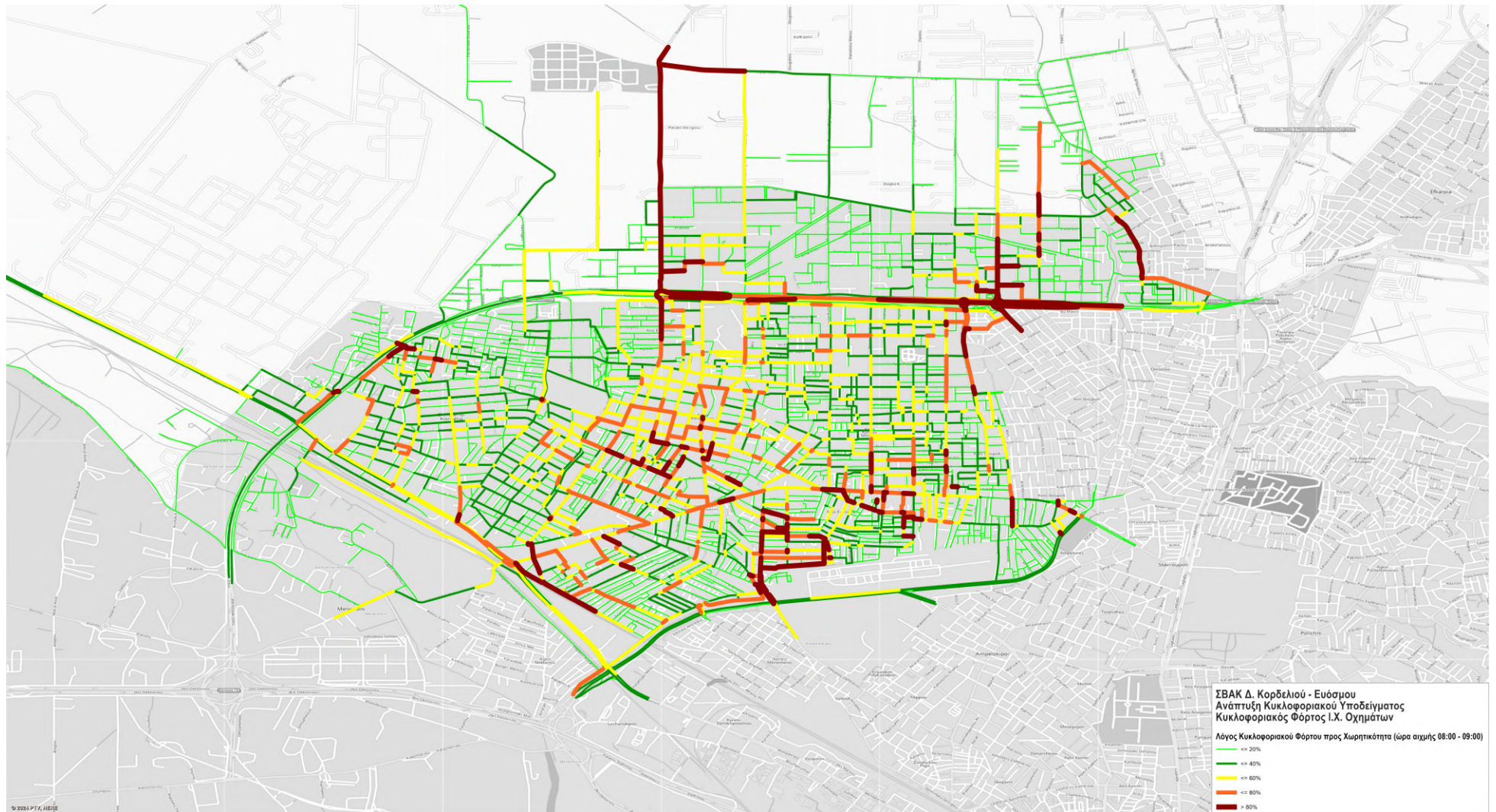
Στο παρόν παραδοτέο, αφού παρουσιάστηκαν αρχικά τα αποτελέσματα της αξιολόγησης σχετικά με τη διατύπωση του κοινού οράματος, τη δόμηση των προτεραιοτήτων και τη διαμόρφωση των εναλλακτικών στρατηγικών/ σεναρίων κινητικότητας, έγινε αναλυτική περιγραφή της τελικής στρατηγικής/ σεναρίου για την ανάπτυξη της κινητικότητας στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, ενώ δόθηκαν και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των μέτρων της τελικής στρατηγικής με τη χρήση του μαθηματικού υποδείγματος προσομοίωσης της κυκλοφορίας μέσω του λογισμικού PTV Visum.

Ειδικότερα, περιγράφηκαν διεξοδικώς περισσότερα από 60 μέτρα, οργανωμένα σε 20 πακέτα ομοειδών μέτρων. Λαμβάνοντας υπόψη την ανατροφοδότηση από τη δεύτερη δημόσια διαβούλευση της 02/04/2024 και τις απόψεις φορέων και πολιτών, τα μέτρα αυτά θα βελτιωθούν θα εμπλουτιστούν και θα συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω σε επόμενο παραδοτέο.

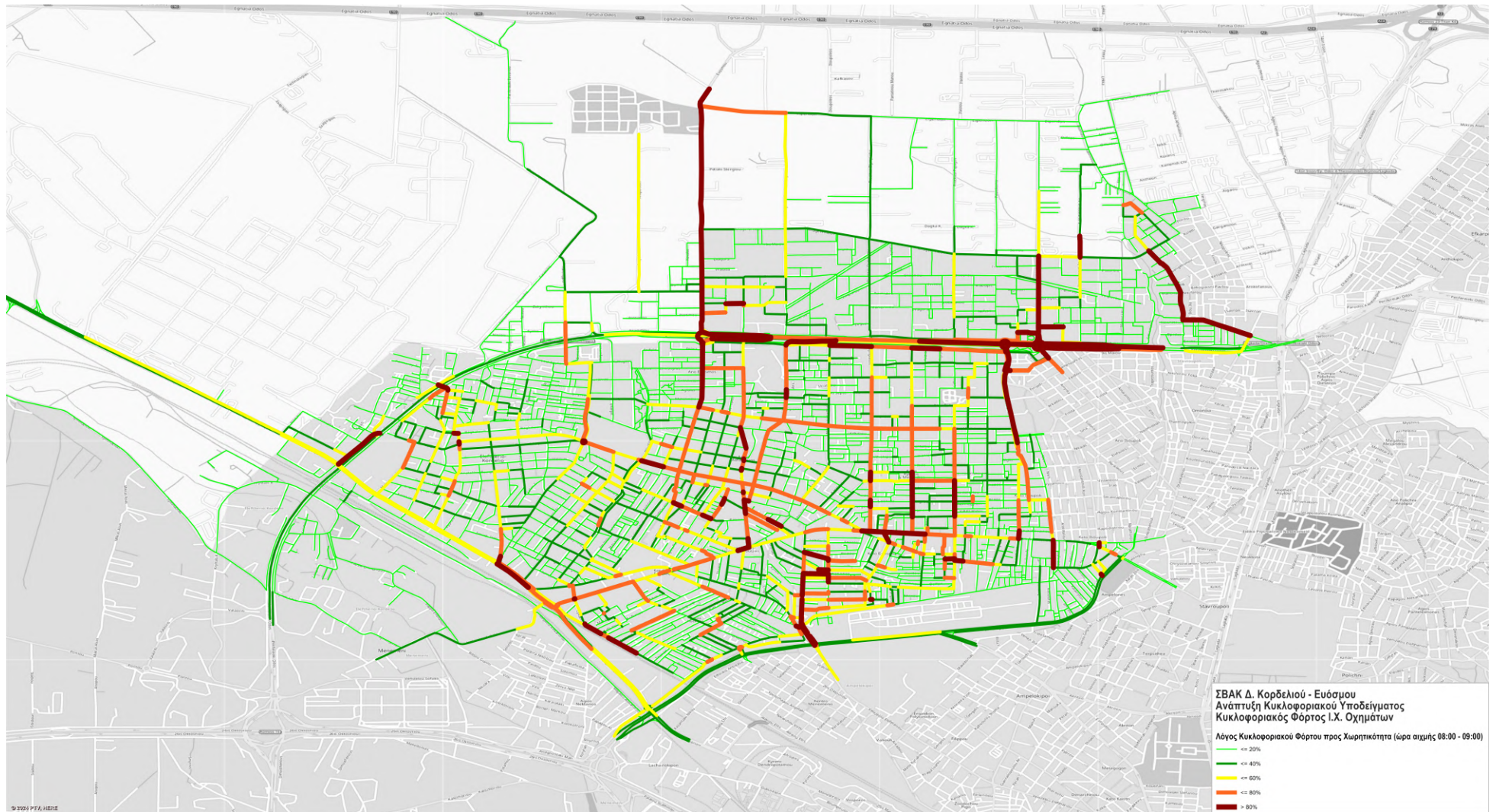
Παράρτημα Α



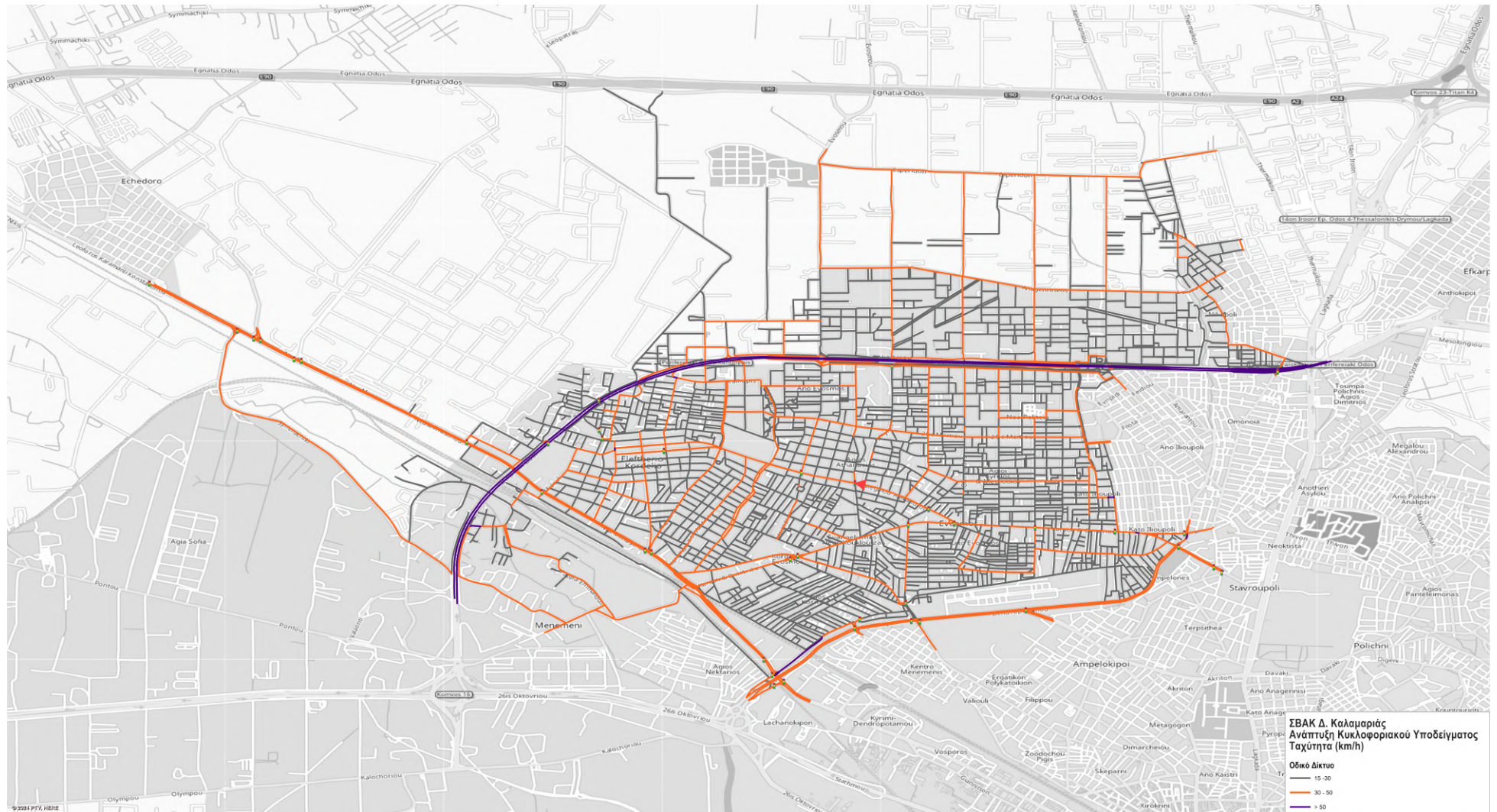
Σχήμα Π1: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2022



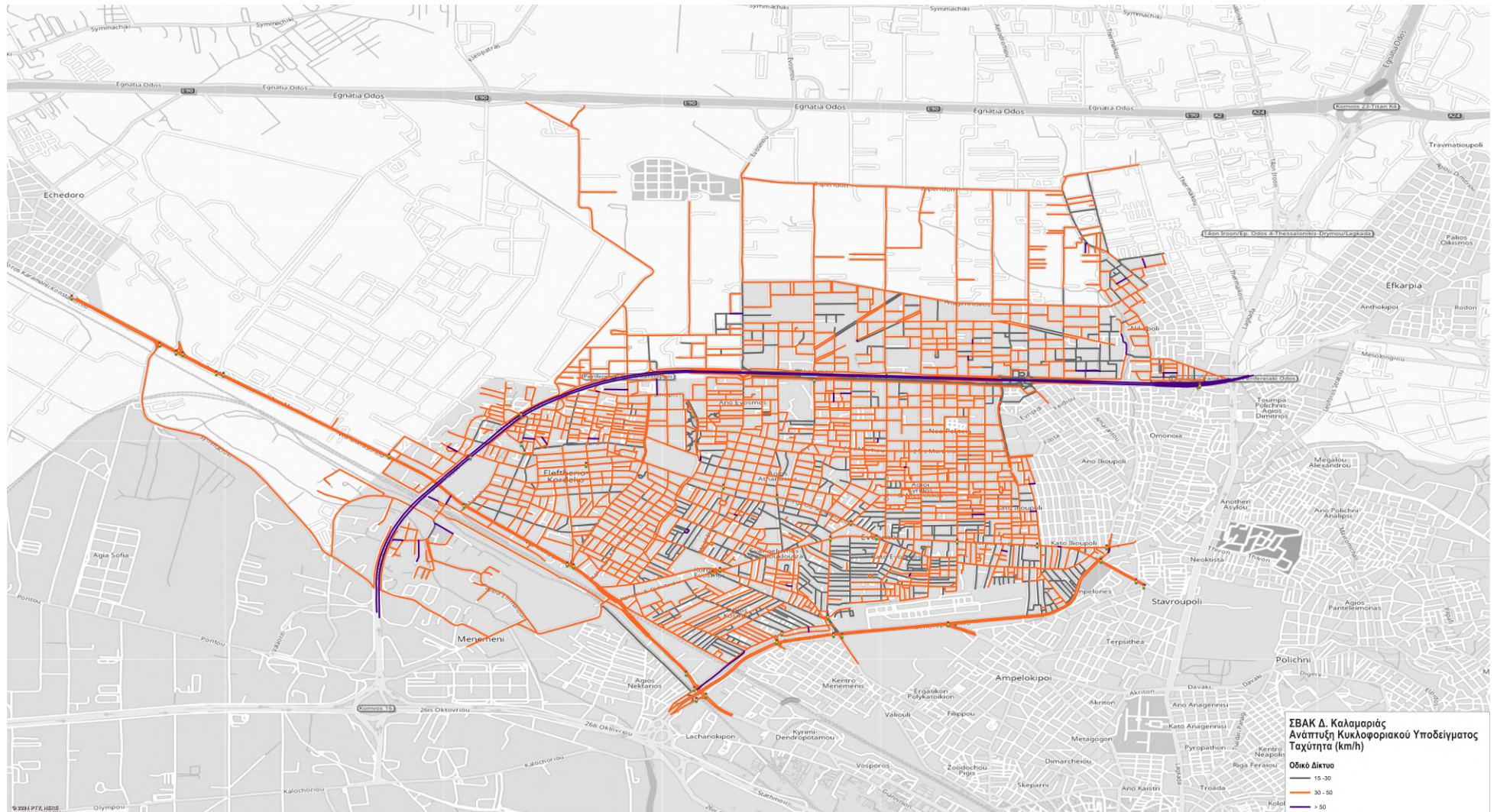
Σχήμα Π2: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2032_X



Σχήμα Π3: Λόγος φόρτος προς χωρητικότητα – Σενάριο 2032_1



Σχήμα Π4: Ταχύτητα δικτύου – Σενάριο 2032_X



Σχήμα Π5: Ταχύτητα δικτύου – Σενάριο 2032_1