

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



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ 5
ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2025

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



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΣΤΑΔΙΟ 5
ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2025

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
1. Δράσεις Προετοιμασίας στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	17
1.1. Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ	17
1.2. Δίκτυο φορέων ΣΒΑΚ	20
1.3. Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	29
1.4. Αξιολόγηση διεθνούς, εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου	30
2. Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης	33
3. Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	35
4. Ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης	39
5. Δράσεις καθορισμού στρατηγικής ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	44
5.1. Γενικά στοιχεία	44
5.2. Καθορισμός εναλλακτικών στρατηγικών	44
5.3. Κοινό όραμα	51
5.4. Προτεραιότητες	52
6. Σχεδιασμός μέτρων και οργάνωση σε χρονικούς ορίζοντες	58
6.1. Πακέτο μέτρων 1: «Μονοδρομήσεις»	58
6.2. Πακέτο μέτρων 2: «Διανοίξεις / κατασκευές οδικών τμημάτων»	65
6.3. Πακέτο μέτρων 3: «Δημιουργία κυκλικών κόμβων»	68
6.4. Πακέτο μέτρων 4: «Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης»	70
6.5. Πακέτο μέτρων 5: «Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς»	76
6.6. Πακέτο μέτρων 6: «Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου»	79
6.7. Πακέτο μέτρων 7: «Πεζοδρομήσεις»	85
6.8. Πακέτο μέτρων 8: «Αναπλάσεις πεζοδρομίων»	88
6.9. Πακέτο μέτρων 9: «Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια»	94
6.10. Πακέτο μέτρων 10: «Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας»	96
6.11. Πακέτο μέτρων 11: «Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας»	99
6.12. Πακέτο μέτρων 12: «Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών»	104
6.13. Πακέτο μέτρων 13: «Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών»	107
6.14. Πακέτο μέτρων 14: «Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό»	109
6.15. Πακέτο μέτρων 15: «Πρώθηση της στάθμευσης εκτός οδού»	114
6.16. Πακέτο μέτρων 16: «Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων»	116
6.17. Πακέτο μέτρων 17: «Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου»	119
6.18. Πακέτο μέτρων 18: «Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος»	121
6.19. Πακέτο μέτρων 19: «Ψηφιακός μετασχηματισμός»	124
6.20. Πακέτο μέτρων 20: «Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας»	126
6.21. Σύνοψη αλλαγών επί των λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών	128
6.22. Οργάνωση των μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες του ΣΒΑΚ	130

6.23. Σύνδεση των μέτρων με τους σκοπούς και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.....	133
6.23. Σύνδεση των μέτρων του ΣΒΑΚ με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια	144
7. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης	153
7.1. Εισαγωγή.....	153
7.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων	153
7.3. Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης	154
7.4. Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα	156
7.5. Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.....	156
7.6. Συγκριτική αξιολόγηση παρεμβάσεων.....	157
7.6.1. Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς	157
7.6.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου	159
7.6.3. Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών	165
8. Κοστολόγηση	167
9. Σχέδιο παρακολούθησης & αξιολόγησης	172
9.1. Εισαγωγή.....	172
9.2. Στόχοι και δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης.....	172
10. Έγκριση & Υιοθέτηση	206
11. Διαχείριση της υλοποίησης	209
12. Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία	210

Ευρετήριο Σχημάτων & Εικόνων

Εικόνα 1.1: Απόφαση Δημάρχου 407/2022 για τη σύσταση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ	18
Εικόνα 1.2: Απόφαση Δημάρχου 573/2022 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ	18
Εικόνα 1.3: Απόφαση Δημάρχου 341/2024 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ	19
Εικόνα 1.4: Απόφαση Δημάρχου 484/2024 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ	20
Εικόνα 1.5: Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	21
Εικόνα 1.6: Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Κορδελιού-Ευόσμου	22
Εικόνα 1.7: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης	23
Εικόνα 1.8: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Ωραιοκάστρου	23
Εικόνα 1.9: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Παύλου Μελά	24
Εικόνα 1.10: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης	24
Εικόνα 1.11: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού συλλόγου Ελευθερίου-Κορδελιού	25
Εικόνα 1.12: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού συλλόγου Ευόσμου-Κορδελιού	25
Εικόνα 1.13: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Ι.ΜΕΤ.-Ε.Κ.Ε.Τ.Α.	26
Εικόνα 1.14: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Ο.Α.Σ.Θ.	26
Εικόνα 1.15: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Ο.Σ.Ε.Θ.	27
Εικόνα 1.16: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Συμμαχίας Πολιτών	27
Εικόνα 1.17: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Σωματείου ΤΑΞΙ	28
Εικόνα 1.18: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Αναπτυξιακής μείζονος αστικής Θεσσαλονίκης	28
Εικόνα 1.19: Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	30
Σχήμα 2.1: Περιοχή παρέμβασης	34
Εικόνα 3.1: Ανακοίνωση 1 ^{ης} διαβούλευσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου	36
Εικόνα 3.2: Πρόσκληση και πρόγραμμα 1 ^{ης} διαβούλευσης	36
Εικόνα 3.3: Ανακοίνωση ηλεκτρονικής διαβούλευσης και ερωτηματολόγιο φορέων και πολιτών	37
Εικόνα 3.4: Ανακοίνωση 2 ^{ης} διαβούλευσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου	37
Εικόνα 3.5: Πρόσκληση και πρόγραμμα 2 ^{ης} διαβούλευσης	38
Εικόνα 3.6: Αφίσα 2 ^{ης} διαβούλευσης (αριστερά) και ανακοίνωση στον ηλεκτρονικό τύπο (δεξιά)	38
Σχήμα 5.1: Δημιουργία στρατηγικής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	44
Σχήμα 5.2: Εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	45
Σχήμα 5.3: Τελική έκδοση του κοινού οράματος του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου	51
Σχήμα 5.4: Πυλώνες βιωσιμότητας, σκοποί και προτεραιότητες που αναδείχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου	53
Σχήμα 6.1: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ευόσμου)	61
Σχήμα 6.2: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ευόσμου)	62
Σχήμα 6.3: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού)	63
Σχήμα 6.4: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού)	64

Σχήμα 6.5: Προτεινόμενες διανοίξεις.....	66
Σχήμα 6.6: Προτεινόμενες διανοίξεις.....	66
Σχήμα 6.7: Προτεινόμενες διανοίξεις.....	67
Σχήμα 6.8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού).	81
Σχήμα 6.9: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού).	82
Σχήμα 6.10: Προτεινόμενοι πεζόδρομοι.....	87
Σχήμα 6.11: Προτεινόμενες ριζικές αναπλάσεις υπό προτεραιότητα.	89
Σχήμα 6.12: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 1 γραμμής)	101
Σχήμα 6.13: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 1 γραμμής)	101
Σχήμα 6.14: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)	102
Σχήμα 6.15: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)	103
Σχήμα 6.16: Βασική γραμμή και μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό της Θεσσαλονίκης.....	106
Σχήμα 6.17: Προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.....	111
Σχήμα 6.18: Χώροι προς διερεύνηση για τη δημιουργία εγκαταστάσεων στάθμευσης εκτός οδού	115
Σχήμα 6.19: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης	117
Σχήμα 6.20: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης	117
Σχήμα 6.21: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης.	118
Σχήμα 7.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για τον Δείκτη Ιδιοκτησίας ΙΧ	155
Σχήμα 7.2: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00-09:00	158
Σχήμα 7.3: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	160
Σχήμα 7.4: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	160
Σχήμα 7.5: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	161
Σχήμα 7.6: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ./ώρα.....	161
Σχήμα 7.7: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	162
Σχήμα 7.8: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08:00-09:00) – Σενάριο BAU (2029).....	163
Σχήμα 7.9: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08:00-09:00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2029)	164
Σχήμα 7.10: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2034).....	164
Σχήμα 7.11: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2034)	165
Σχήμα 9.1: Επιθυμητά χαρακτηριστικά των δεικτών και των στόχων που εμπεριέχονται σε ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ	172

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 5.1: Ανάλυση SWOT Σενάριο Χ	47
Πίνακας 5.2: Ανάλυση SWOT Σενάριο Α	47
Πίνακας 5.3: Ανάλυση SWOT Σενάριο Β	48
Πίνακας 6.1: Ενδεικτικές, προτεινόμενες τυπικές διατομές για διαφορετικά πλάτη και χαρακτηριστικά οδών	90
Πίνακας 6.2: 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.....	129
Πίνακας 6.3: Προτεινόμενα πλάτη (τυπικές διατομές) των οδών που αναμένεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων κινητικότητας.....	129
Πίνακας 6.4: Οργάνωση των μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες.....	130
Πίνακας 6.5: Σύνδεση πακέτων μέτρων με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ.....	134
Πίνακας 6.6: Σύνδεση μέτρων με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.....	137
Πίνακας 6.7: Συσχέτιση μέτρων με τους δείκτες του ΣΒΑΚ.....	140
Πίνακας 6.8: Συσχέτιση των μέτρων του ΣΒΑΚ με υφιστάμενα στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια.....	145
Πίνακας 7.1: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές	155
Πίνακας 7.2: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα.....	156
Πίνακας 7.3: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00-09:00	157
Πίνακας 7.4: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου	159
Πίνακας 7.5: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ.....	165
Πίνακας 8.1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ (μέτρα, ενδεικτικός προϋπολογισμός, δυνητικές πηγές χρηματοδότησης, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης)	168
Πίνακας 9.1: Δομή του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.....	173
Πίνακας 9.2: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.	175

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 $\frac{3}{4}$ 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, κλπ.) 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 τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου προέκυψε από τη συσσώρευση ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων, άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων, και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης που πρακτικώς πολλαπλασιάστηκαν με την εφαρμογή του Σχεδίου «Καλλικράτης» (2011). Η συνένωση των δύο Δήμων (Ελευθερίου-Κορδελιού & Ευόσμου) και η εντονότατη πληθυσμιακή ανάπτυξη κατά την τελευταία τριακονταετία (η πρώτη φάση ανάπτυξης (δεκαετία του '60) συμπίπτει με την έντονη ανάπτυξη/αστικοποίηση ολόκληρου του Π.Σ.Θ., ενώ η ανάπτυξη των τελευταίων ετών είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ο οποίος κατατάσσεται δεύτερος (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 Κορδελιού-Ευόσμου έχει ενταχθεί ως συνεχιζόμενο έργο στο νέο «Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Κορδελιού-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 Κορδελιού-Ευόσμου (ΣΒΑΚ)» στον Άξονα Προτεραιότητας 4 “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” βάσει της υπ’ αριθμ.114.9/23.12.2016 (ΑΔΑ:667146Ψ844-ΗΚ0) απόφασης του Ν.Π.Δ.Δ. «Πράσινο Ταμείο» του Υπουργείου Περιβάλλοντος) και (β) με το ποσό 74.269,80€ από ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ (ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΑ) και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201143, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του Νόμου 4412/2016.

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

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου – 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 Κορδελίου-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 (μετακίνηση πεζή, με ποδήλατο) η ηλεκτροκίνηση κ.ά.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση της χρήσης των ήπιων και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- Μείωσης της χρήσης του 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 (πχ. 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, κλπ.).
- Ολικός σχεδιασμός της πολιτικής στάθμευσης (συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, των ταξί, των θέσεων φορτοεκφόρτωσης, των τουριστικών λεωφορείων, κλπ.) και αντιμετώπιση των προβλημάτων παράνομης στάθμευσης με μέτρα αποτροπής αυτής λόγω αδυναμίας επαρκούς αστυνόμευσης.
- Επικαιροποίηση ή και καθορισμός κατάλληλου πλαισίου λειτουργίας που θα διέπει τους ειδικούς παραχωρημένους χώρους στάθμευσης, ταξί, κλπ.
- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν γειτονιές (πχ. συνδέσεις με Νέα Πολιτεία, στάθμευση κατοίκων και επισκεπτών εμπορικού κέντρου), ρυθμίσεις στα άκρα των πεζοδρόμων (Κορδελιό & Εύοσμος), εισόδους και περιμετρικούς χώρους σχολικών συγκροτημάτων, επικίνδυνα σημεία, κλπ.
- Βελτιστοποίηση και καλύτερη ενσωμάτωση μεγάλων και σημαντικών συγκοινωνιακών έργων της κυκλοφοριακής σύνδεσης του Δήμου, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως ο Δυτικός προαστιακός σιδηρόδρομος, η δυτική επέκταση του ΜΕΤΡΟ, κ.ά.
- Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων & τεχνολογιών.
- Διερεύνηση παρεμβάσεων για την καλύτερη λειτουργικότητα του συστήματος αστικής κινητικότητας στα όρια με ειδικές περιοχές και περιοχές εργασίας (Λιμένας Θεσσαλονίκης, Βιομηχανική περιοχή, ΕΛ.ΠΕ. κ.ά.).
- Συνολική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών της πόλης.
- Διαμόρφωση πλαισίου διαχείρισης των εμπορευματικών μεταφορών όπως ωράριο τροφοδοσίας, θέσεων Φ/Ε στις κεντρικές περιοχές αγοράς των τοπικών κέντρων Κορδελιού και Ευόσμου.

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

Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (15/03/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης 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.

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

Φάση 1: Προετοιμασία & ανάλυση

1. Δράσεις Προετοιμασίας στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

1.1. Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ

Σύμφωνα το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α/16-03-2021), συγκροτήθηκε με Απόφαση Δημάρχου (αρ. απόφασης 407/2022), η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ (ΟΕΣ) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με αρμοδιότητες τις μνημονευόμενες στο προαναφερθέν άρθρο, ήτοι:

- α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του ΣΒΑΚ και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
- γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του ΣΒΑΚ,
- ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
- στ) η κατάρτιση του ΣΒΑΚ για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου ΣΒΑΚ,
- ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου ΣΒΑΚ και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
- η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του ΣΒΑΚ.

Τα αρχικά μέλη της ΟΕΣ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου είναι τα ακόλουθα:

- 1. Σωτηράκης Κωνσταντίνος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών.
- 2. Λαφαζανίδης Νέστορας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας, & ΚΕΠ.
- 3. Ραπτοπούλου Σοφία, Χημικός Μηχανικός, ειδικός συνεργάτης Δημάρχου.
- 4. Μακρίδης Γεώργιος, Μηχανολόγος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων.
- 5. Δέρου Σουλτάνα, Γεωπόνος ΠΕ, υπάλληλος του Αυτοτελούς Τμήματος Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.
- 6. Φαρμάκης Αθανάσιος, Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Έκδοσης Αδειών Δόμησης της Διεύθυνσης Πολεοδομίας-Υπηρεσιών Δόμησης.
- 7. Τσουρπή Όλγα, Πολιτικός Μηχανικός ΤΕ, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη του Τμήματος Οδοποιίας-Συγκοινωνιών-Κυκλοφορίας & Πολιτικής Προστασίας της Διεύθυνσης Πολιτικής Προστασίας & Συντηρήσεων Τεχνικών Έργων.
- 8. Σάμουελ-Αλέξιος Σάλεμ, εκπρόσωπος του ΟΣΕΘ, συγκοινωνιολόγος, με αναπληρωτή την κα Ιφιγένεια Μπαλαμπέκου, συγκοινωνιολόγο του ΟΣΕΘ.
- 9. Γιαλαμίδου Θεοδώρα, ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού, υπάλληλος του Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων, για τη γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας.

Επικεφαλής και υπεύθυνος για τον συντονισμό της Ομάδας Εργασίας ορίζεται η Ραπτοπούλου Σοφία, ειδική συνεργάτης Δημάρχου.

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 5



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΟΜΟΣ ΦΕΣΣΑΛΙΑΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Π. Μόλα 24, 50224, Ευόσμος Τηλ: 2310 302117 email: dimargos@cordelio-evosmos.gr ΑΔΑ: Ο28ΤΩΛ-ΒΒΕ ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ Ευόσμος, 16-03-2022 Αρ. Πρωτ.: 10.541	ΑΔΑ: Ο28ΤΩΛ-ΒΒΕ ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ 8. Το με αρ.πρωτ.820/10.03.2022 έγγραφο του Οργανισμού Στρατηγικού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΣΕΘ ΑΕ) περί ορισμού εκπροσώπου ΟΣΕΘ στην ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (επηρεάζουν στον Δήμο με αρ.πρωτ.9962/11.03.2022). 9. Τη με αρ.πρωτ.10258/15.03.2022 σύμβαση (ΑΑΑΜ:225ΥΜ/10209192/2022-03-15) με τίτλο «Εκπόνηση μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου» με Αρ. Μέλους Τ.Υ. 10/2021 ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ 1) Τη σύσταση Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου σύμφωνα με το αρθ 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α), με τα κατωτέρω μέλη : 1. Σωτηρία Κωνσταντίνος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών 2. Λαυρεντία Νίτσορας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Πολιτοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας, & ΣΕΠ 3. Ραφαέλα Σωρία Χριστά, Μηχανικός, ειδικά συνεργάτης Δημάρχου 4. Μαργαρίτα Γεωργίου, Μηχανολόγος Μηχανικός, ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Μελάνων & Επιβλεπόντων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελάνων & Έργων 5. Αίμων Σουλτάνας, Γεωπόνος, ΠΕ, υπάλληλος του Αυτοελέγχου Τμήματος Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Επικοινωνίας Προγραμμάτων 6. Φωφώλης Αθανάσιος, Πολιτικός Μηχανικός, ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Έκδοσης Αδειών Δόμησης της Διεύθυνσης Πολιτοδομίας/Υπηρεσιών Δόμησης 7. Τσούρη Ούγια, Πολιτικός Μηχανικός, ΤΕ, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη του Τμήματος Οδοποιίας/Στρατηγικών-Κοινοφορίας & Πολιτικής Προστασίας της Διεύθυνσης Πολιτικής Προστασίας & Συντήρησης Τεχνικών Έργων 8. Σάρα-Αλίκη Σάλα, εκπαιδευτής του ΟΣΕΘ, συγκαταστάθηκε με αναφορά στην κα Ιεγερένα Μπαλαμάνου, συγκαταστάθηκε του ΟΣΕΘ. 9. Γεωργίου Θεόδωρο, ΤΕ Διοικητικό-Λογιστικό, υπάλληλος του Τμήματος Μελάνων & Επιβλεπόντων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελάνων & Έργων, με τη γραμματική υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας. II) Επικρατέας και υπεύθυνος για τον συντονισμό της Ομάδας Εργασίας ορίζεται η Ραφαέλα Σωρία, ειδικά συνεργάτης Δημάρχου III) Έργο της Ομάδας Εργασίας είναι σύμφωνα με την παρ 6 του άρθρου 5 του Ν.4784/2021: α) η επίσημη προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψηφίων συμμετεχόντων στο δικτύο φορέων και η διαμόρφωση	ΑΔΑ: Ο28ΤΩΛ-ΒΒΕ ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ προσπερασματικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής β) η σύλληψη των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφοράς με την παροχή παρήμβασής που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η επίσημη για τη συμπλήρωσή τους γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. δ) η συνεργασία με το δικτύο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. ε) η επεξεργασία των δεδομένων των αναγκών διαβουλεύσεων με τους πολίτες, και τα εμπλεκόμενα μέρη στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την παροχή παρήμβασής με τις επιμέρους ενέργειες του κώδικα Σ.Β.Α.Κ. ζ) η σύνταξη της αναφοράς κώδικα Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΘΗΣ ΜΑΧΑΛΑΝΟΣ Υπογραφή υπογεγραμμένο από ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΜΑΝΔΑΛΙΑΝΟΣ Ημερομηνία: 2022.03.16 07:56:47 EET ΚΑΛΑΘΗΣ ΜΑΧΑΛΑΝΟΣ Κανονισμός: Μέλη της Ομάδας Εργασίας: Επικρατέας Διανομή: 1. Γεωργίου Δημόφω 2. Διεύθυνση Μελάνων & Έργων 3. Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας & Συντήρησης Τεχνικών Έργων 4. Διεύθυνση Πολιτοδομίας/Υπηρεσιών Δόμησης 5. Αυτοελέγχος Τμήμα Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Επικοινωνίας Προγραμμάτων
---	---	--

Εικόνα 1.1: Απόφαση Δημάρχου 407/2022 για τη σύσταση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

Κατά τη διάρκεια εξέλιξης του ΣΒΑΚ υπήρξαν τροποποιήσεις στην ομάδα έργου με ανάλογες Αποφάσεις Δημάρχου, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω.

Η Απόφαση Δημάρχου με αριθμό 573 /2022 αφορά στην «Τροποποίηση της υπ' αρ. 407/22 Απόφασης με ένταξη εκπροσώπου της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ». Ορίζεται ως μέλος της ομάδας εργασίας (10) η Μαργαρίτη Αναστασία, πολιτικός μηχανικός εκπρόσωπος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε με αναπληρώτρια την Άννα Αναστασάκη προϊστάμενη του τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΟΜΟΣ ΦΕΣΣΑΛΙΑΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Π. Μόλα 24, Ευόσμος, Τ.Κ 502 24 Τηλ: 2310302117 Fax: 2310302202 Email: dimargos@cordelio-evosmos.gr Ευόσμος, 12 / 4 / 2022 Αρ.πρωτ.: 14038	ΑΔΑ: 67ΞΠΩΛ-509 Μακαλόνιος-Θρόνος, (επηρεάζουν στον Δήμο με αρ.πρωτ.9055/04.02.2022) 8. Το με αρ.πρωτ.820/10.03.2022 έγγραφο του Οργανισμού Στρατηγικού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΣΕΘ ΑΕ) περί ορισμού εκπροσώπου ΟΣΕΘ στην ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου (επηρεάζουν στον Δήμο με αρ.πρωτ.9962/11.03.2022). 9. Τη με αρ.πρωτ.10258/15.03.2022 σύμβαση (ΑΑΑΜ:225ΥΜ/10209192/2022-03-15) με τίτλο «Εκπόνηση μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου» με Αρ. Μέλους Τ.Υ. 10/2021 ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ 1) Τη σύσταση Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου σύμφωνα με το αρθ 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α), με τα κατωτέρω μέλη : 1. Σωτηρία Κωνσταντίνος, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών 2. Λαυρεντία Νίτσορας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Πολιτοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας, & ΣΕΠ 3. Ραφαέλα Σωρία Χριστά, Μηχανικός, ειδικά συνεργάτης Δημάρχου 4. Μαργαρίτα Γεωργίου, Μηχανολόγος Μηχανικός, ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Μελάνων & Επιβλεπόντων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελάνων & Έργων 5. Αίμων Σουλτάνας, Γεωπόνος, ΠΕ, υπάλληλος του Αυτοελέγχου Τμήματος Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Επικοινωνίας Προγραμμάτων 6. Φωφώλης Αθανάσιος, Πολιτικός Μηχανικός, ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Έκδοσης Αδειών Δόμησης της Διεύθυνσης Πολιτοδομίας/Υπηρεσιών Δόμησης 7. Τσούρη Ούγια, Πολιτικός Μηχανικός, ΤΕ, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη του Τμήματος Οδοποιίας/Στρατηγικών-Κοινοφορίας & Πολιτικής Προστασίας της Διεύθυνσης Πολιτικής Προστασίας & Συντήρησης Τεχνικών Έργων 8. Σάρα-Αλίκη Σάλα, εκπαιδευτής του ΟΣΕΘ, συγκαταστάθηκε με αναφορά στην κα Ιεγερένα Μπαλαμάνου, συγκαταστάθηκε του ΟΣΕΘ. 9. Γεωργίου Θεόδωρο, ΤΕ Διοικητικό-Λογιστικό, υπάλληλος του Τμήματος Μελάνων & Επιβλεπόντων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελάνων & Έργων, με τη γραμματική υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας. 10. Μαργαρίτα Αναστασία, πολιτικός μηχανικός εκπρόσωπος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε με αναπληρώτρια την Άννα Αναστασάκη προϊστάμενη του τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών. II) Επικρατέας και υπεύθυνος για τον συντονισμό της Ομάδας Εργασίας ορίζεται η Ραφαέλα Σωρία, ειδικά συνεργάτης Δημάρχου III) Έργο της Ομάδας Εργασίας είναι σύμφωνα με την παρ 6 του άρθρου 5 του Ν.4784/2021: α) η επίσημη προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψηφίων συμμετεχόντων στο δικτύο φορέων και η διαμόρφωση προσπερασματικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής β) η σύλληψη των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφοράς με την παροχή παρήμβασής που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η επίσημη για τη συμπλήρωσή τους γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. δ) η συνεργασία με το δικτύο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. ε) η επεξεργασία των δεδομένων των αναγκών διαβουλεύσεων με τους πολίτες, και τα εμπλεκόμενα μέρη στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την παροχή παρήμβασής με τις επιμέρους ενέργειες του κώδικα Σ.Β.Α.Κ. ζ) η σύνταξη της αναφοράς κώδικα Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΘΗΣ ΜΑΧΑΛΑΝΟΣ Υπογραφή υπογεγραμμένο από ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΜΑΝΔΑΛΙΑΝΟΣ Ημερομηνία: 2022.04.15 08:19:27 EET ΚΑΛΑΘΗΣ ΜΑΧΑΛΑΝΟΣ Κανονισμός: Μέλη της Ομάδας Εργασίας: Επικρατέας Διανομή: 1. Γεωργίου Δημόφω 2. Διεύθυνση Μελάνων & Έργων 3. Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας & Συντήρησης Τεχνικών Έργων 4. Διεύθυνση Πολιτοδομίας/Υπηρεσιών Δόμησης 5. Αυτοελέγχος Τμήμα Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Επικοινωνίας Προγραμμάτων
---	---

Εικόνα 1.2: Απόφαση Δημάρχου 573/2022 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

Ακολουθεί η Απόφαση Δημάρχου με αριθμό 341 /2024 και αφορά στην Τροποποίηση της υπ' αρ. 573/2022 Απόφασης λόγω αντικατάστασης μελών της ομάδας εργασίας και ορισμού νέου υπευθύνου και συντονιστή. Η συγκεκριμένη Απόφαση προβαίνει στην αντικατάσταση των αιρετών κ. Σωτηράκη Κων/νου, πρώην Αντιδημάρχου Τεχνικών Υπηρεσιών και κ. Λαφαζανίδη Νέστωρα, πρώην Αντιδημάρχου Πολιτοδομίας,

Δημοτικής Αστυνομίας & ΚΕΠ και της κας Ραπτοπούλου Σοφίας, ειδικού συνεργάτη του πρώην Δημάρχου, με:

- τον κ. Διακάκη Στυλιανό, Αντιδήμαρχο Αστικής Ανάπτυξης & Έργων.
- τον κ. Μεσθανέα Πέτρο, Αντιδήμαρχο Καθημερινότητας, Πολιτικής Προστασίας & Υποδομών.
- τον κ. Παπαβραμίδη Πολυχρόνη, Ειδικό Συνεργάτη του Δημάρχου.

Ως νέος επικεφαλής και υπεύθυνος για τον συντονισμό της ομάδας εργασίας ορίζεται ο κ. Μακρίδης Γεώργιος, Μηχανολόγος Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος του Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων.

 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Π. Μελιά 24, Εύοσμος, Τ.Κ. 562 24 Τηλ. 2313302346 Ηλεκ. Ταχ. dimarhos@kordelio-euosmos.gr	ΑΔΑ: ΨΤΡΩΛΒ-41Μ Ministry of Digital Governance Digitally signed by Ministry of Digital Governance DN: cn=Ministry of Digital Governance, o=Ministry of Digital Governance, ou=Ministry of Digital Governance, email=Ministry of Digital Governance, c=Greece - 08/03/2024 11:03:24 11664 341	ΑΔΑ: ΨΤΡΩΛΒ-41Μ ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ I) Την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 573/2022 Απόφασης Δημάρχου Κορδελιού – Εύοσμου ως προς το σκέλος I που αφορά την "Σύσταση Ομάδας Εργασίας" για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού – Εύοσμου, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α), με την αντικατάσταση των αρτηρών κ. Σωτηρία Κανόνι, πρώην Αντιδήμαρχο Τεχνικών Υπηρεσιών και κ. Λαφοζανίδη Νικόλαο, πρώην Αντιδήμαρχο Πολεοδομίας, Δημοτικής Αστυνομίας & ΚΕΠ και της κας Ραπτοπούλου Σοφίας, ειδικού συνεργάτη του πρώην Δημάρχου, με τον κ. Διακάκη Στυλιανό, Αντιδήμαρχο Αστικής Ανάπτυξης & Έργων τον κ. Μεσθανέα Πέτρο, Αντιδήμαρχο Καθημερινότητας, Πολιτικής Προστασίας & Υποδομών & τον κ. Παπαβραμίδη Πολυχρόνη, Ειδικό Συνεργάτη του Δημάρχου II) Την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 573/2022 Απόφασης Δημάρχου Κορδελιού – Εύοσμου ως προς το σκέλος II με τον ορισμό Επικεφαλής και Υπεύθυνου για τον συντονισμό της Ομάδας Εργασίας, τον κ. Μακρίδη Γεώργιο, Μηχανολόγο Μηχανικό ΠΕ, υπάλληλο του Τμήματος Μελετών & Επιβλέψεων Τεχνικών Έργων της Διεύθυνσης Μελετών & Έργων. Για όλα τα υπόλοιπα παραμένει σε ισχύ η αριθμ. 573/2022 Απόφαση ως έχει. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ELEFTHERIOS ALEXANDRIDIS 11/03/2024 08:59 ΑΔΕΣΑΝΑΡΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ Κοινοποίηση: Μέλη της Ομάδας Εργασίας Εσωτερική Διανομή: 1. Γραφείο Δημάρχου 2. Διεύθυνση Μελετών & Έργων. 3. Διεύθυνση Πολιτικής Προστασίας & Συντηρήσεων Τεχνικών Έργων 4. Διεύθυνση Πολεοδομίας-Υπηρεσιών Δόμησης 5. Αυτοτελές Τμήμα Προγραμματισμού, Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων
---	--	--

Εικόνα 1.3: Απόφαση Δημάρχου 341/2024 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

Η τελευταία Απόφαση Δημάρχου με αριθμό 484/2024 αφορά στην «Τροποποίηση της υπ' αρ. 573/2022 Απόφασης λόγω αντικατάστασης μέλους την ομάδας εργασίας». Με την συγκεκριμένη απόφαση αντικαθίσταται το μέλος 10 της ομάδας εργασίας από την Άννα Αναστασάκη, προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών, εκπρόσωπο της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. με αναπληρωτή τον Δημήτριο Παναγιωτακόπουλο, αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Ministry of Digital Governance Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 23/04/2024 Α. Π.: ΕΞ. 18957 Απόφαση Δημάρχου: 484  ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Π. Μελά 24, Ευόσμος Τ.Κ. 562 24 Τηλ. 2313302236 Ηλεκ. Ταχ. :dimarkos@kordelio-evosmos.gr ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΘΕΜΑ: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡ. 573/2022 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΛΟΓΩ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Ο Δήμαρχος Κορδελιού - Ευόσμου, έχοντας υπόψη: - Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» και του Ν. 4555/2018 (ΦΕΚ 133Α - Πρόγραμμα «Κλεισθένης») όπως ισχύουν. - Τις διατάξεις του Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ 114Α) «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» όπως ισχύουν. - Τις διατάξεις του Ν. 4690/1999 «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις» όπως ισχύουν. - Τις διατάξεις του Ν. 3681/2010 (ΦΕΚ 112Α) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των Κυβερνητικών - Διοικητικών και Αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδικτυακό-Πρόγραμμα Διεύθυνση και άλλες διατάξεις». - Τις διατάξεις του Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40Α) «H Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μακροkinητικότητα-Ρυθμίσεις για τον ενισχυμένο, την απλοποίηση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις». - Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας (ΟΕΥ) του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου, όπως ισχύει (σημτικά ΦΕΚ: 1822B/2012, 3416B/217, 638B/2019 και 1669B/2021). - Το με αρ.πρωτ.Δ29/Δ/Δ01/63672/02.03.2022 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, που διαβιβάστηκε στον Δήμο με το αρ.πρωτ.65238/04.03.2022 έγγραφο της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας-Θράκης (εισερχόμενο στον Δήμο με αρ.πρωτ.9055/04.03.2022). - Το με αρ.πρωτ.820/10.03.2022 έγγραφο του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΣΘ ΑΕ) περί ορισμού εκπροσώπου ΟΣΘΕ στην ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου (εισερχόμενο στον Δήμο με αρ.πρωτ.9862/11.03.2022). - Τη με αρ.πρωτ.10258/15.03.2022 σύμβαση (ΑΔΑΜ:22ΣΥΜΝ010209192 2022-03-15) με τίτλο «Εκπόνηση μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου» με Αρ. Μελέτης Τ.Υ. 10/202. - Την υπ' αριθμ. 573/2022 (ΑΔΑ: 67ΠΩΛΒ-509 / αρ.πρωτ. 14836/12-04-22) Απόφαση Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου με θέμα: Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 407/22 απόφασης με ένταξη εκπροσώπου της Αττικό μετρό για σύσταση Ομάδας Εργασίας του άρθρου 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α) για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου». - Την υπ' αριθμ. πρωτ. 11567/08-03-2024 επίσημη τροποποίησης της αριθμ. 573/22 Απόφασης της Δ/σης Πολ. Προστασίας & Συντηρήσεων Τεχνικών Έργων. - Την υπ' αριθμ. 341/2024 (ΑΔΑ: ΨΤΡ0ΛΒ-41Μ / αρ.πρωτ. 11664/08-03-24) Απόφαση Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου με θέμα: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡ. 573 /2022 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΜΕ ΘΕΜΑ "Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 407/22 απόφασης με ένταξη εκπροσώπου της Αττικό μετρό για σύσταση Ομάδας Εργασίας του άρθρου 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α) για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου" ΛΟΓΩ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΥ ΝΕΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ - ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗ.	ΑΔΑ: 66ΙΩΛΒ-ΕΗ3 11. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΑΛΧ-80726/09.04.2024 επιστολή της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., εισερχόμενη στον Δήμο με Α.Π.: Εισερχ. 16540/09.04.2024, για την αντικατάσταση του εκπροσώπου της (με τον αναπληρωτή του) στην Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ Την τροποποίησης της υπ' αριθμ. 573/2022 Απόφασης Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου ως προς το σκέλος Ι που αφορά την "Σύσταση Ομάδας Εργασίας" για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α), ως προς το κατωτέρω μέλος: 10. Άννα Αναστασάκη, προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών, εκπρόσωπο της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. με αναπληρωτή τον Δημήτριο Παναγιωτακόπουλο, αναπληρ. Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών. Για όλα τα υπόλοιπα παραμένει σε ισχύ η υπ' αριθμ. 573/2022 Απόφαση Δημάρχου, όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 341/2024 Απόφαση Δημάρχου. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑΝΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Digitally signed by ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑΝΗΣ Date: 2024.04.23 10:28:58 +03:00
--	--

Εικόνα 1.4: Απόφαση Δημάρχου 484/2024 για την τροποποίηση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ

1.2. Δίκτυο φορέων ΣΒΑΚ

Ο προσδιορισμός των κυριότερων εμπλεκόμενων φορέων και η διασφάλιση ότι διαθέτουν αίσθημα κυριότητας επί του σχεδίου είναι ζωτικής σημασίας για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία ενός Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η έγκαιρη συμμετοχή των πολιτικών και θεσμικών εμπλεκόμενων μερών τους βοηθά να αισθάνονται την κυριότητα του σχεδίου και καθιστά πιθανότερο το να υποστηρίξουν τα αποτελέσματα της διαδικασίας.

Ως εκ τούτου και σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40Α/16-03-2021) συγκροτείται το Δίκτυο Φορέων, τα μέλη του οποίου συνυπογράφουν το σχετικό σύμφωνο συμμετοχής στο οποίο ορίζεται κάθε σχετικό με τη λειτουργία του ζήτημα.

Ο ρόλος του Δικτύου Φορέων είναι συμβουλευτικός και η συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών είναι εθελοντική. Ειδικότερα, οι αρμοδιότητες του δικτύου φορέων είναι οι εξής (παρ. 2/ άρθρο 6, ν. 4784/2021):

- παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της Φάσης Ανάπτυξης ΣΒΑΚ του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος,
- υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προαναφερθέν άρθρο 6, Νόμος 4784/2021 αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου «**Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου**», στην οποία συμπεριλαμβάνεται και το Σύμφωνο Συμμετοχής προς υπογραφή.



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

19-01-2022 / ΣΒΑΚ / Προβολές: 116

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Ο Δήμος Κορδελιού – Ευόσμου είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στο Δήμο Κορδελιού – Ευόσμου με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας και αποτελεί “συμμόρφωση” στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής, καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου.

Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Τεχνική Εταιρεία Μελετών: CONSORTIS).

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του Σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στον σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου και σύμφωνα και με το Ν. 4784/21 (Άρθρο 6) δημιουργείται Δίκτυο Φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και χρήσεων γης καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. α' βαθμού και β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και σύλλογοι της κοινωνίας των πολιτών.

Το **Δίκτυο φορέων** αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

- παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
- υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός **Συμφώνου Συμμετοχής**, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Μπορείτε να υπογράψετε το Σύμφωνο Συμμετοχής [ΕΔΩ](#)
Μπορείτε να δηλώσετε τα στοιχεία του φορέα [ΕΔΩ](#)
Με το παρόν, **απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση**, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη **συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων**, να το γνωστοποιήσουν στον Δήμο Κορδελιού – Ευόσμου **αποστέλλοντας τα παραπάνω αρχεία έως τη 1 Ιουλίου 2022**

στο e-mail: sofia.raptopoulou@dke.gr

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την Συντονίστρια της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ, Σοφία Ραπτοπούλου, τηλ. 2310 7004333, e-mail: sofia.raptopoulou@dke.gr

Εικόνα 1.5: Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

[illegible]

Εικόνα 1.6: Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Κορδελιού-Ευόσμου

Οι φορείς που ανταποκρίθηκαν και συνυπέγραψαν το σύμφωνο συμμετοχής και συγκροτούν πλέον το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου είναι οι κάτωθι:

- Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης.
- Δήμος Ωραιοκάστρου.
- Δήμος Παύλου Μελά.
- Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης..
- Εμπορικός σύλλογος Ελευθερίου-Κορδελιού.
- Εμπορικός σύλλογος Ευόσμου-Κορδελιού (ΕΜΣΕΚ).
- Ι.ΜΕΤ. / Ε.Κ.Ε.Τ.Α.
- Ο.Α.Σ.Θ.
- Ο.Σ.Ε.Θ.
- Συμμαχία πολιτών.
- Σωματείο ΤΑΞΙ Θεσσαλονίκης.
- Αναπτυξιακή μείζονος αστικής Θεσσαλονίκης.

Σημειώνεται δε ότι τα εμπλεκόμενα μέρη που δεν ανταποκρίθηκαν και δεν συνυπογράψαν το σύμφωνο συμμετοχής δεν αποκλείονται από την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, αλλά συμμετέχουν σε αυτήν μέσω των διαβουλευτικών διαδικασιών. Ακολουθούν εικόνες με τα υπογεγραμμένα σύμφωνα.

ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΡΟΣΜΟΥ

[illegible]

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ- ΕΥΟΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Πάτιο Μολά 24, Τ.Κ. 56224
Τηλ: 5710300000 5710300000
E-mail: sofia.raptoulou@dke.gr

Εύοσμος 23/05/2022
Αρ. Πρωτ.: 21337

Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού- Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού- Ευόσμου.
Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η καινοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και ατζήτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υποθέτοντας πλήρως τους τρεις πόλινες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβάλλοντος συστήματος κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού- Ευόσμου.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού- Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας, θεσμικοί (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικοί (ενώσεις πολιτών, κτλ.), που σχετίζομαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτόν

1

3

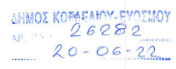
23
«CONSORTIS»

 **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

Δήμος Παύλου Μελά
Αρ.Πρ.: 29339
Ημ.Πρ.: 09/06/2022

Διεύθυνση : Τεχνικών Υπηρεσιών
Τμήμα : Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού & Μελετών Έργων
Πληροφορίες : Μ. Δανιήλ
Τηλέφωνο : 2313302333
Email : danil@pavlosmelas.gr

Πολίχνη, 8/6/2022



Προς:
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ ΕΥΟΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΥ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Μαυένδρου 98, ΤΚ 56226 Εύοσμος,
Θεσσαλονίκη,
Email: sofia.raptopoulou@dkc.gr

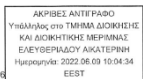
ΘΕΜΑ: Συμμετοχή στο δίκτυο φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού Ευόσμου.
Σχετ.: Το με αρ.πρωτ.: 21349/23.05.2022 έγγραφο σας.

Με το παρόν σας αποστέλλουμε συνημμένο το υπογεγραμμένο **ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ** και σας γνωρίζουμε τους εκπαιδευτικούς του Δήμου Παύλου Μελά στις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού του ΣΒΑΚ του Δήμου σας.

Συνημμένα: 1. Το σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Εύοσμου
2. Φόρμα Συμμετοχής φορέων στο Δίκτυο για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Εύοσμου

Η ΑΝ. ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ
της Δίεσης Τ.Υ.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ
Αρχιτέκτων Μηχανικός



Μ.Κ.Ε.: 678a7a38-e4d0-4d94-b6aa-93386b4878d8

Εικόνα 1.9: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Παύλου Μελά

 **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Θεσσαλονίκη, 10.06.2022
Αριθ. Πρωτ.: 5300

Δίεση : Στατιστικής, Μελετών & Έρευνας
Τμήμα : Μελετών & Έρευνας
Ταχ. Δίεση : Τσιμισκή 29, 546 24
Internet : <http://www.ebeth.gr>
e-mail : root@ebeth.gr
Πληροφορίες : Γ. Ειμμανουηλίδης
Τηλέφωνο : 2310-370180-183

Προς:
κ. Κωνσταντίνο Σωτηράκη
Αντιδύραρχο Τεχνικών Υπηρεσιών
Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου

Κοιν.:
1. κ. Χρήστο Σαραντόπουλο
Β' Αντιπρόεδρο ΕΒΕΘ
2. κ. Αντώνιο Μπουμπουλά
Προϊκτ. Τμήματος Μελετών & Έρευνας ΕΒΕΘ

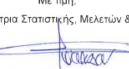
ΘΕΜΑ: Συμμετοχή ΕΒΕΘ στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού – Ευόσμου.
ΣΧΕΤ.: αριθ. 21349/23.05.2022 έγγραφο σας

Αξιότιμε κύριε Αντιδύραρχε,

Σε συνέχεια του ανωτέρω σχετικού εγγράφου σας και κατόπιν απόφασης της Διοικητικής Επιτροπής του Επιμελητηρίου μας, της 08.06.2022, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι ευχαρίστως αποδεχόμαστε την πρόσκλησή σας για συμμετοχή του ΕΒΕΘ στο Δίκτυο Φορέων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου.

Πιο συγκεκριμένα, βάσει της προαναφερθείσας απόφασης, εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης στο εν λόγω Δίκτυο έχει οριστεί ο Β' Αντιπρόεδρος, κ. Χρήστος Σαραντόπουλος και αναπληρωτής αυτού ο Προϊστάμενος του Τμήματος Μελετών & Έρευνας, κ. Αντώνιος Μπουμπουλάς.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για τα επόμενα βήματα υλοποίησης του παραπάνω Σχεδίου, με στόχο μία ουσιαστική και δημιουργική συνεισφορά του Επιμελητηρίου μας στην επίτευξη των στόχων του.

Με τιμή,
Η Αντιπρόεδρος, Μελετών & Έρευνας

Χρυσούλα Φωτιάδου



EN ISO 9001:2015
No. 01012583

Εικόνα 1.10: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 5



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παίδων Μόδας 24, Τ.Κ. 54224 Πληροφορίες: Σ.ΠΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433 E-mail: sofia.papadopoulou@dkk.gr Εξοφλές: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337 Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες απόφασης, η ελαστική προσαρμογή στην αλλαγή πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απασχόληση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολιτικές θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού. Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους: 1. Ανταλλαγή πληροφοριών 2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων 3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ 4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διαμερίζεται να εκπαιδεύει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υλοποίησης πόλης τους προς παλινός της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατικού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιβάλλοντος, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Προκειμένου να εφαρμόστον οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Διεύθυνση Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού -Ευόσμου που υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής: Εμείς, οι κάτωθι φορείς: τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής επιπέδου, θεωρούμε (καταγραφές, διακρίσεις και τοπικές αυτοδιοικήσεις) και μη-θωρακισμένοι (ατομικές πολιτικές, κτλ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις, πολιτικές, αποφασισμένοι	και προκρίνουν στην περιοχή περιβάλλοντος, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι αναγκαίες μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχετίζονται, να εξασφαλίζονται και να ικανοποιούνται, περιβάλλον και υφιστάμενο, τους κατατάξουν προς βασικούς άξονες - στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πόλης σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προκλήσεις βιωσιμότητας που: • Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής • Εφαρμογή της βιώσιμης περιβαλλοντικής λύσης • Εφαρμογή της βιώσιμης οικονομικής λύσης - πρότασης Εκδοθέντα, ο σχεδιασμός, στον οποίο οι κάτωθι υπογράφοντες συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα: • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους • Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας • Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμακήσιων και της καταπίεσης ενέργειας • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων • Ενίσχυση της ελαστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος Το κάθε μέρος του Διεύθυνση Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να: • ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας • συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες του σχεδίου και σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, • παρείχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιβάλλοντος • υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Συντονιστής του Διεύθυνση Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου. Το παρόν Συμφωνητικό Συμβατικό Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
--	--	---

Εικόνα 1.11: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού συλλόγου Ελευθερίου-Κορδελιού

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παίδων Μόδας 24, Τ.Κ. 54224 Πληροφορίες: Σ.ΠΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433 E-mail: sofia.papadopoulou@dkk.gr Εξοφλές: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337 Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες απόφασης, η ελαστική προσαρμογή στην αλλαγή πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απασχόληση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολιτικές θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού. Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους: 1. Ανταλλαγή πληροφοριών 2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων 3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ 4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διαμερίζεται να εκπαιδεύει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υλοποίησης πόλης τους προς παλινός της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατικού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιβάλλοντος, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Προκειμένου να εφαρμόστον οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Διεύθυνση Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού -Ευόσμου που υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής: Εμείς, οι κάτωθι φορείς: τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής επιπέδου, θεωρούμε (καταγραφές, διακρίσεις και τοπικές αυτοδιοικήσεις) και μη-θωρακισμένοι (ατομικές πολιτικές, κτλ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις, πολιτικές, αποφασισμένοι	και προκρίνουν στην περιοχή περιβάλλοντος, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι αναγκαίες μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχετίζονται, να εξασφαλίζονται και να ικανοποιούνται, περιβάλλον και υφιστάμενο, τους κατατάξουν προς βασικούς άξονες - στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πόλης σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προκλήσεις βιωσιμότητας που: • Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής • Εφαρμογή της βιώσιμης περιβαλλοντικής λύσης • Εφαρμογή της βιώσιμης οικονομικής λύσης - πρότασης Εκδοθέντα, ο σχεδιασμός, στον οποίο οι κάτωθι υπογράφοντες συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα: • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους • Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας • Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμακήσιων και της καταπίεσης ενέργειας • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων • Ενίσχυση της ελαστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος Το κάθε μέρος του Διεύθυνση Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να: • ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας • συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες του σχεδίου και σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, • παρείχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιβάλλοντος • υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Συντονιστής του Διεύθυνση Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού - Ευόσμου. Το παρόν Συμφωνητικό Συμβατικό Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
--	--	---

Εικόνα 1.12: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Εμπορικού συλλόγου Ευόσμου-Κορδελιού

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 5



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Πελοία Μοιά 24, Τ.Κ. 56204
Τηλέφωνο: 23102050400
E-mail: info@cordelio-evosmos.gr

Ευόσμος: 23/05/2022
Αρ. Πρωτ.: 21337

Μεσοπρόθεσμο Συμμετοχικό Σχεδιασμό ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πραγματικές δεδομένες, λαμβάνοντας υπόψη αυτές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφασίσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχή αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η υλοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποκτάει υψηλότερο τον τοπικό χαρακτήρα για τη βελτίωση της διαθεσιμότητας/χρήσης υποδομών και απώληση των απαραίτητων πόρων και των διαθέσιμων συμβάσεων. Οι πολιτές θα πρέπει να συμμετέχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διαπραγματεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Γενικές Οδηγίες και υποδείξεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υποδείξεις άλλων της τριτοβάθμιας της βιώσιμης ανάπτυξης (εθνικής, περιφερειακής, τοπικής) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιφέρειας, η οποία περιλαμβάνει τα διακριτικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Προκειμένου να ενοποιηθούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Διευτικό Φόρουμ του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς, τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής οφείλουμε, θεσμικά (κεντρικής διαίρεσης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικά (ενδεικτικές πολιτικές, κ.λπ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών, αποκαταστήνουμε

και κρίνουμε στην περιοχή περιφέρειας, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατή τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι συνεπείς μετακινήσεις και υπηρεσίες των εργαζομένων, να εξασφαλιστούν και να αποκτηθούν, περιλαμβανομένης και επίδοσης, τους απαιτούμενες βασικές θέσεις - θέσεις της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πόλεως οι συνδυασμοί με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες, βιωσιμότητας, των:

- Εξοφώληση της κοινωνικής βιωσιμότητας και ανάγκης
- Εργασιακή της βιωσιμότητας περιβαλλοντική λύση - πρόταση

Ειδικότερα, ο εργαζόμενος, στον οποίο οι κάτωθι υπογράφουν συμφωνούμε, αναφέρεται οι μετακινήσεις των θα επηρεαστούν από:

- Εξοφώληση της κοινωνικής βιωσιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας
- Μείωση της ρύπανσης, των απορριμμάτων αερίων θορυβισμού και της κατανομήσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και υαυροκινήσεων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Το κείμε μάλιστα του Διευτικού Φόρουμ για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου συμφωνεί να:

- ορίσει έναν εκπαιδευτικό και ένα αναλυτικό, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας, στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις ενέργειες του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιφέρειας,
- υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΝΟΣ

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΤΑ
I.MET-E.K.E.T.A

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
Αρ. Μαρία Καραγιάννη

1 2 3

Εικόνα 1.13: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού I.MET.-Ε.Κ.Ε.Τ.Α.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Πελοία Μοιά 24, Τ.Κ. 56204
Τηλέφωνο: 23102050400
E-mail: info@cordelio-evosmos.gr

Ευόσμος: 23/05/2022
Αρ. Πρωτ.: 21337

Μεσοπρόθεσμο Συμμετοχικό Σχεδιασμό ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πραγματικές δεδομένες, λαμβάνοντας υπόψη αυτές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφασίσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχή αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η υλοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποκτάει υψηλότερο τον τοπικό χαρακτήρα για τη βελτίωση της διαθεσιμότητας/χρήσης υποδομών και απώληση των απαραίτητων πόρων και των διαθέσιμων συμβάσεων. Οι πολιτές θα πρέπει να συμμετέχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διαπραγματεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Γενικές Οδηγίες και υποδείξεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υποδείξεις άλλων της τριτοβάθμιας της βιώσιμης ανάπτυξης (εθνικής, περιφερειακής, τοπικής) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιφέρειας, η οποία περιλαμβάνει τα διακριτικά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Προκειμένου να ενοποιηθούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Διευτικό Φόρουμ του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς, τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής οφείλουμε, θεσμικά (κεντρικής διαίρεσης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικά (ενδεικτικές πολιτικές, κ.λπ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών, αποκαταστήνουμε

και κρίνουμε στην περιοχή περιφέρειας, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατή τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι συνεπείς μετακινήσεις και υπηρεσίες των εργαζομένων, να εξασφαλιστούν και να αποκτηθούν, περιλαμβανομένης και επίδοσης, τους απαιτούμενες βασικές θέσεις - θέσεις της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πόλεως οι συνδυασμοί με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες, βιωσιμότητας, των:

- Εξοφώληση της κοινωνικής βιωσιμότητας και ανάγκης
- Εργασιακή της βιωσιμότητας περιβαλλοντική λύση - πρόταση

Ειδικότερα, ο εργαζόμενος, στον οποίο οι κάτωθι υπογράφουν συμφωνούμε, αναφέρεται οι μετακινήσεις των θα επηρεαστούν από:

- Εξοφώληση της κοινωνικής βιωσιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας
- Μείωση της ρύπανσης, των απορριμμάτων αερίων θορυβισμού και της κατανομήσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και υαυροκινήσεων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Το κείμε μάλιστα του Διευτικού Φόρουμ για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου συμφωνεί να:

- ορίσει έναν εκπαιδευτικό και ένα αναλυτικό, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας, στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις ενέργειες του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιφέρειας,
- υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΝΟΣ

ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΤΑ
Ο.Α.Σ.Θ.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
Αρ. Μαρία Καραγιάννη

1 2 3

Εικόνα 1.14: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Ο.Α.Σ.Θ.

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 5



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παύλου Μελά 24, Τ.Κ. 56224 Πάρος: Σ.ΡΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433 E-mail: ef@n.papadopoulou@sk.gr	Εύρος: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337	και προέβλεπε στην παρούσα περίπτωση, συμφωνούσε να δράσουν συντονισμένα και αναγκαστικά και να συμβάλουν με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλιστούν και να ικανοποιηθούν, παράλληλα και σύμφωνα, τους κατατάσσοντας τρεις βασικούς άξονες: – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφωμένο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες βιωσιμότητας του: • Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής; • Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης; • Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης; Ευλόγιστα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υποσημειωμένες συμφωνίες, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα: • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους; • Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας; • Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμακείου και της καταναλωτικής ενέργειας; • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων; • Ενίσχυση της ελαστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος; Το κάθε μέλος του Διοικητικού Φορέα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να: • κρίνει έναν εκπαιδευτικό και έναν αναπληρωτή, οι οποίοι θα είναι υπεύθυνοι για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας; • συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες, των οποίων και μέλη του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ; • παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην παρούσα περίπτωση; • υποστηρίζει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας;	Συντονιστής του Διοικητικού Φορέα ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπαιδευτικού του, του Δημήτρου Κορδελιού - Ευόσμου. Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ  ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΣΥΜΜΑΧΙΑΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ  ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
---	---	--	---

Εικόνα 1.15: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Ο.Σ.Ε.Θ.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παύλου Μελά 24, Τ.Κ. 56224 Πάρος: Σ.ΡΑΠΤΟΠΟΥΛΟΥ 2310 700433 E-mail: ef@n.papadopoulou@sk.gr Σύμφωνα με το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6	Εύρος: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337	πολίτην, κ.τ.λ), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών, επηρεάζουν και προέβλεπε στην παρούσα περίπτωση, συμφωνούσε να δράσουν συντονισμένα και αναγκαστικά και να συμβάλουν με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλιστούν και να ικανοποιηθούν, παράλληλα και σύμφωνα, τους κατατάσσοντας τρεις βασικούς άξονες: – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφωμένο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες βιωσιμότητας του: • Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής; • Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης; • Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης; Ευλόγιστα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υποσημειωμένες συμφωνίες, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα ακόλουθα: • Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους; • Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας; • Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμακείου και της καταναλωτικής ενέργειας; • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων; • Ενίσχυση της ελαστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος; Το κάθε μέλος του Διοικητικού Φορέα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού - Ευόσμου συμφωνεί να: • κρίνει έναν εκπαιδευτικό και έναν αναπληρωτή, οι οποίοι θα είναι υπεύθυνοι για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας; • συμμετέχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες, των οποίων και μέλη του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ; • παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην παρούσα περίπτωση; • υποστηρίζει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας; Συντονιστής του Διοικητικού Φορέα ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπαιδευτικού του, του Δημήτρου Κορδελιού - Ευόσμου.	Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ  ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΣΥΜΜΑΧΙΑΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ  ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
---	---	---	--

Εικόνα 1.16: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Συμμαχίας Πολιτών

ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 5



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παύλου Μολά 24, Τ.Κ. 56224 Πάρος: Σ.ΡΑΠΤΟΓΕΩΓΟΥ 2310 709433 E-mail: info.kordelioevosmos@de.gr Εκδόσεις: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337 Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Συμμετοχικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες, προτεινόμενες, σχεδιασμένες, λαμβάνουσες υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες απόφασης, η ελαστική προσαρμογή στην άμεση πολιτική κούρα, και η συνεπής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την υλοποίηση του σχεδίου είναι η υλοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και επίτευξη των συμφωνημένων ορίων και των διεκδικησίων. Οι πολιτικές θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού. Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους: 1. Ανταλλαγή πληροφοριών 2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων 3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ 4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων. Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διατηρείται να εκπαιδεύει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθυνόμενες, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υλοποίησης τέλεχ, των υφιστάμενων της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιβάλλοντος, η οποία περιλαμβάνει τα διακριτά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς και συμμετέχοντες στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής: <i>Εμείς, οι κάτωθι φορείς, είναι εθελοντές, όσο και περιφερειακές και τοπικές αρχές/οργανισμοί (καταρχήν διακρίσεις και τοπικές αυτοδιοικήσεις) και μη-βασισμένοι (έντιμες πολιτείες, κτλ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών, υποκαταστήνουν</i>	και προτίθενται στην περαιτέρω περιήλωση, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία υλοποίησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξοικονομούν και να ικανοποιούν, περιβάλλον και ανθρώπους τους, καταστήνουν τους βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφωμένο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες βιωσιμότητας τους: • Εξοικονόμηση της κοινωνικής βιωσιμότητας και ασφάλειας • Εφαρμογή της βιώσιμης περιβαλλοντικής λήξης – πρότασης • Εφαρμογή της βιώσιμης οικονομικής λήξης – πρότασης Επιπλέον, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογράφοντες συμφωνούμε, αποτελείται σε μετακινήσεις, που θα σχετίζονται στα ακόλουθα: • Εξοικονόμηση της προσιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους • Βελτίωση της προσιμότητας και της ασφάλειας • Μείωση της ρύπανσης, των ακαθαρσιών, αερίων θερμαντικών και της καταναλωτικής ενέργειας • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων • Ενίσχυση της καινοτομίας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος Το κείμενο μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου συμφωνεί να: • ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας, • συμμετέχει στη διαδικασία υλοποίησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις και θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των οποίων και ορίσαν τον ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις ενέργειες του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, • παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιβάλλοντος, • υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.	Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού-Ευόσμου. Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ ΕΚΠΙΘΕΩΡΩΝ
---	--	--

Εικόνα 1.17: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Σωματείου ΤΑΞΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Παύλου Μολά 24, Τ.Κ. 56224 Πάρος: Σ.ΡΑΠΤΟΓΕΩΓΟΥ 2310 709433 E-mail: info.kordelioevosmos@de.gr Εκδόσεις: 23/05/2022 Αρ. Πρωτ.: 21337 Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Συμμετοχικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες, προτεινόμενες, σχεδιασμένες, λαμβάνουσες υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες απόφασης, η ελαστική προσαρμογή στην άμεση πολιτική κούρα, και η συνεπής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την υλοποίηση του σχεδίου είναι η υλοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και επίτευξη των συμφωνημένων ορίων και των διεκδικησίων. Οι πολιτικές θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού. Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους: 1. Ανταλλαγή πληροφοριών 2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων 3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ 4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων. Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διατηρείται να εκπαιδεύει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθυνόμενες, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υλοποίησης τέλεχ, των υφιστάμενων της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικού συστήματος κινητικότητας στην περιοχή περιβάλλοντος, η οποία περιλαμβάνει τα διακριτά όρια του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς και συμμετέχοντες στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου συν-υπογράφουν το ακόλουθο κείμενο συμφωνίας συμμετοχής: <i>Εμείς, οι κάτωθι φορείς, είναι εθελοντές, όσο και περιφερειακές και τοπικές αρχές/οργανισμοί (καταρχήν διακρίσεις και τοπικές αυτοδιοικήσεις) και μη-βασισμένοι (έντιμες πολιτείες, κτλ.), που σχετίζονται με τις μετακινήσεις πολιτών, υποκαταστήνουν</i>	και προτίθενται στην περαιτέρω περιήλωση, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργαστικά και να συμβάλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία υλοποίησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε οι ανωτέρω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξοικονομούν και να ικανοποιούν, περιβάλλον και ανθρώπους τους, καταστήνουν τους βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της ασφάλειας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφωμένο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προτεραιότητες βιωσιμότητας τους: • Εξοικονόμηση της κοινωνικής βιωσιμότητας και ασφάλειας • Εφαρμογή της βιώσιμης περιβαλλοντικής λήξης – πρότασης • Εφαρμογή της βιώσιμης οικονομικής λήξης – πρότασης Επιπλέον, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογράφοντες συμφωνούμε, αποτελείται σε μετακινήσεις, που θα σχετίζονται στα ακόλουθα: • Εξοικονόμηση της προσιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους • Βελτίωση της προσιμότητας και της ασφάλειας • Μείωση της ρύπανσης, των ακαθαρσιών, αερίων θερμαντικών και της καταναλωτικής ενέργειας • Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων • Ενίσχυση της καινοτομίας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος Το κείμενο μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου συμφωνεί να: • ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας, • συμμετέχει στη διαδικασία υλοποίησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των οποίων και ορίσαν τον ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις ενέργειες του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, • παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή περιβάλλοντος, • υποστηρίξει τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.	Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Κορδελιού-Ευόσμου. Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6. Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-ΕΥΟΣΜΟΥ ΟΝΟΜΑ ΦΟΡΕΑ ΕΚΠΙΘΕΩΡΩΝ
---	--	--

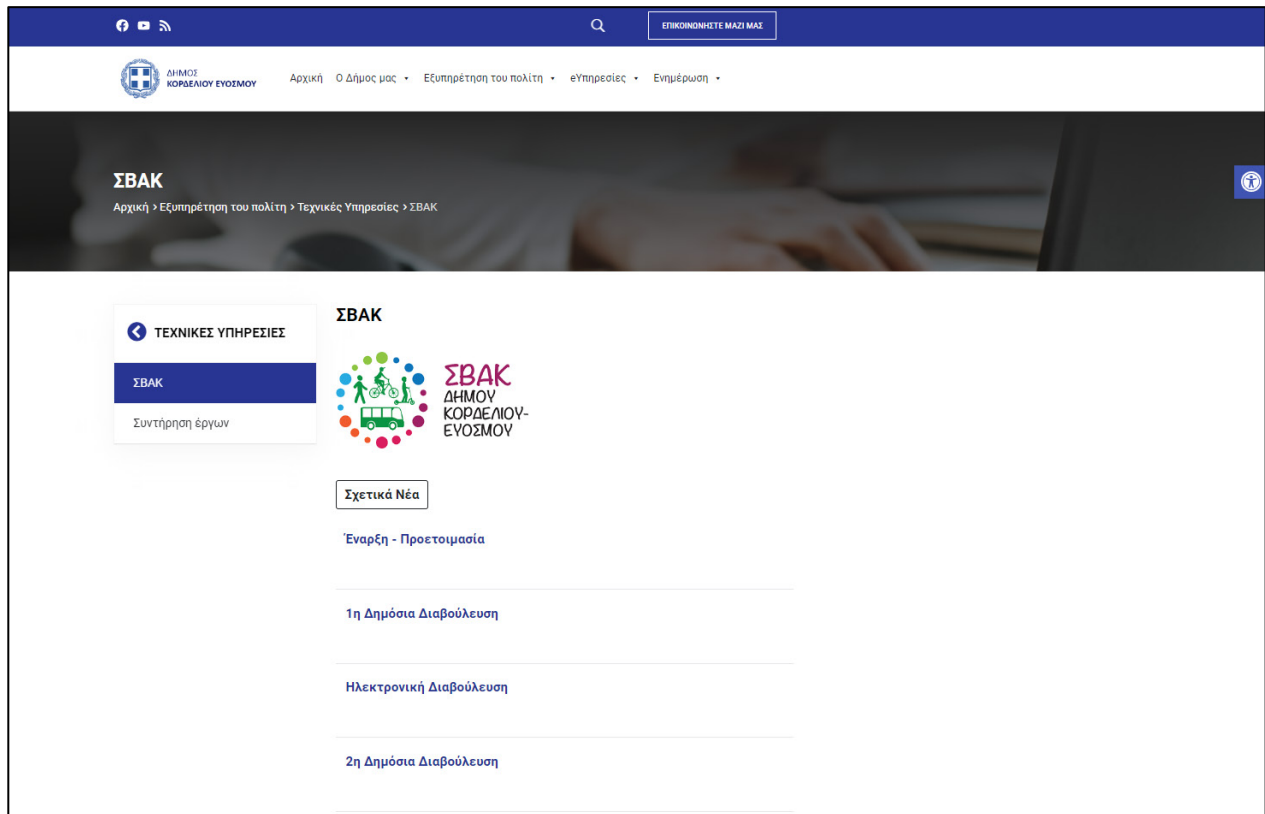
Εικόνα 1.18: Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού Αναπτυξιακής μείζονος αστικής Θεσσαλονίκης

1.3. Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, άρθρο 7, Ν.4781/2021 στις δράσεις κατά την Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ (Φάση Α') περιλαμβάνεται και η δημιουργία και λειτουργία από τον Φορέα εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου) της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ με στόχο τη διάδραση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Σημειώνεται, δε, ότι η εν λόγω ιστοσελίδα πρέπει να είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον Νόμο 4727/2020 (Α/184).

Έτσι στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου δημιουργήθηκε η σχετική ιστοσελίδα, η οποία είναι προσβάσιμη μέσω του ηλεκτρονικού συνδέσμου https://www.kordelio-evosmos.gr/cat_citizen_service/technikes-ypiresies/svak/ και περιλαμβάνει τις παρακάτω βασικές ενότητες:

- Έναρξη – Προετοιμασία. Στην παρούσα ενότητα εξετάζονται οι λόγοι για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η Ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ, οι στρατηγικοί στόχοι των ΣΒΑΚ, τα στάδια εξέλιξης του ΣΒΑΚ Κορδελιού-Ευόσμου κλπ. Επιπλέον, υπάρχει φόρμα επικοινωνίας μέσω της οποίας οι πολίτες μπορούν να επικοινωνήσουν στον Δήμο ιδέες / προσεγγίσεις / προβλήματα που αφορούν την κινητικότητα και επηρεάζουν τους μετακινούμενους στον Δήμο.
- 1^η Δημόσια Διαβούλευση. Η ενότητα περιλαμβάνει στοιχεία περί της διεξαγωγής της 1^{ης} διαβούλευσης (ημερομηνία, μέρος και ώρα διεξαγωγής κλπ.), πρόσκληση – πρόγραμμα της διαβούλευσης και τις παρουσιάσεις που έγιναν στα πλαίσια της πρώτης διαβούλευσης.
- Ηλεκτρονική διαβούλευση. Στην ενότητα περιλαμβάνεται παρουσίαση με την αρχική μορφή του οράματος, των προτεραιοτήτων και των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας καθώς και σύνδεσμος για την υποβολή προτάσεων από φορείς και πολίτες που αφορούν τα άνωθι.
- 2^η Δημόσια Διαβούλευση. Η ενότητα περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν την παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων και παρεμβάσεων και σκοπό έχει την καταγραφή των απόψεων από φορείς και πολίτες. Αναφέρονται στοιχεία της διαβούλευσης όπως ημερομηνία, μέρος και ώρα, είναι αναρτημένο ενημερωτικό υλικό και συμπεριλαμβάνεται διαδικτυακός σύνδεσμος ζωντανής μετάδοσης της διαβούλευσης.
- Σχετικά Νέα. Στην ενότητα υπάρχουν ενημερώσεις / ανακοινώσεις για την πορεία και τις δράσεις του ΣΒΑΚ όπως η δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων, οι έρευνες μετακινήσεων, οι συναντήσεις εργασίας και οι διαβουλεύσεις.



Εικόνα 1.19: Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

1.4. Αξιολόγηση διεθνούς, εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου

Για την κατανόηση των χαρακτηριστικών και την οργάνωση της εξεταζόμενης περιοχής κρίθηκε σκόπιμο να ληφθούν υπόψη τα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού που επιδρούν στη διαμόρφωση της οργάνωσης και λειτουργίας των μεταφορών στην περιοχή παρέμβασης καθώς και στην ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα εντοπίστηκαν διαπιστώσεις, κατευθύνσεις και ειδικότερες προτάσεις που επηρεάζουν –άμεσα ή έμμεσα– την περιοχή παρέμβασης, με εστίαση στον τομέα των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας και απαντώνται τόσο στα υπερκείμενα πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού όσο και στα τοπικά σχέδια και στρατηγικές.

Παράλληλα, η ομάδα μελέτης προχώρησε στην αποδελτίωση προτάσεων / μελετών και στην καταγραφή των ολοκληρωμένων, προγραμματιζόμενων και υλοποιούμενων έργων και παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης με παράλληλη αξιολόγησή τους σε σχέση με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα κείμενα που εξετάστηκαν είναι τα κάτωθι:

Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών.
- Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact.
- Πρόγραμμα HORIZON 2020.
- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.
- Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης.

Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ».
- Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα.
- Εθνικό σχέδιο οδικής ασφάλειας 2021-2030.
- Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027.
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027».
- Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.).
- Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης.
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027.
- Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025.
- Εθνική Στρατηγική Ευφών Συστημάτων Μεταφορών 2015-2025.

Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας 2015-2019.
- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης 2014.
- Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου

- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.
- Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.
- Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Ευόσμου Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Στάδιο Β – Πρόταση.
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.
- Υπηρεσίες Υποστήριξης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου για την Επικαιροποίηση του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων.
- Διεξαγωγή Έρευνας Συμπεριφοράς Μετακινούμενων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και ανάλυση αποτελεσμάτων αυτής στο πλαίσιο του έργου InnovaSUMP.
- Μελέτη: Δημιουργία «Πράσινου» Δικτύου, Ανάπλαση και Ενοποίηση του Δημόσιου Χώρου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου. «Ο Πράσινος Περίπατος».
- Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης.
- Μελέτη: Δημιουργία Δημοτικού Δικτύου Πράσινων Σημείων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.
- Μελέτη: Βιώσιμη Μικροκινητικότητα μέσω Συστήματος Κοινοχρήστων Ποδηλάτων σε Δήμους της χώρας.
- Μελέτη: Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Πρασινισμός Πάρκου Ελπίδος.
- Μελέτη: Ανασχεδιασμός και Πρασινισμός Πάρκου Σμύρνης/ Φυτοτεχνική Μελέτη – Μελέτη Εγκατάστασης και Άρδευσης Πρασίνου.

- Μελέτη: Διαμόρφωση Πυρήνων Τοπικού Αστικού Πρασίνου Άνωθεν της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.
- Εκπόνηση Τεχνικών Μελετών για τη διαμόρφωση και ανάπτυξη οδών, πεζοδρομίων και χώρων πρασίνου στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Στρ. Παπάγου, Αναγεννήσεως, Ακαδήμου και Γ. Γεννηματά άνωθεν της Περιφερειακής οδού στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.
- Ανάπλαση των οδών Καραολή & Δημητρίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Αθανασίου Διάκου, Σιατίστης, Μελίνας Μερκούρη και Κρήτης, και κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μεγάλου Αλεξάνδρου.
- Ανάπλαση της οδού 25^{ης} Μαρτίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση χώρου πρασίνου στο Ο.Τ. 233Ε της Δ.Ε. Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού Μαιάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου.
- Ανάπλαση των οδών Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου και Μουσών.
- Ανάπλαση της οδού Πολυτεχνείου στη δημοτική κοινότητα Ελευθερίου-Κορδελιού.
- Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων, για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ωραιοκάστρου.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δέλτα.

2. Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης

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

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

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

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

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

Ο Δήμος αποτελεί κέντρο αναφοράς τόσο για τη Δυτική Θεσσαλονίκη όσο και για το Π.Σ. Θεσσαλονίκης, καθώς υποστηρίζει ή/και φιλοξενεί εντός των διοικητικών του ορίων Δομές που παρέχουν υπηρεσίες υπερτοπικής εμβέλειας (Διεύθυνση Ασφάλειας Θεσσαλονίκης, ΔΟΥ Αμπελοκήπων, Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, Κέντρο Υγείας Αστικού Τύπου Ευόσμου).

Ο πληθυσμός του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2021) που διενήργησε η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), ανέρχεται στους 105.426 κατοίκους με τους άντρες να αντιπροσωπεύουν το 48,36% και τις γυναίκες το 51,63%. Υπάρχει αύξηση από την προηγούμενη δεκαετία όπου ο πληθυσμός ήταν 101.753 κατοίκους (Εύοσμος 74.686, Ελευθέριο-Κορδελιό 27.067), με τους άντρες να ανέρχονται στο 48,88% και τις γυναίκες στο 51,15% (ποσοστό περίπου ίδιο με αυτό του 2021).

Σύμφωνα με στοιχεία από την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2011² στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου υπάρχουν 36.202 ΙΧ με τον δείκτη ιδιοκτησίας κατά συνέπεια να διαμορφώνεται στα 0,355 οχήματα ανά κάτοικο, τιμή που είναι κατά 28,8% μικρότερη από αυτή που αντιστοιχεί σε επίπεδο χώρας (σύμφωνα με τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2011 ο δείκτης ιδιοκτησίας για την Ελλάδα διαμορφώνεται στα 499 επιβατηγά αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους).

² Καθώς, κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τη συγγραφή του αντίστοιχου παραδοτέου (3.2), δεν είχαν ακόμη δημοσιευτεί από την ΕΛΣΤΑΤ τα στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού του 2021 για τον δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα της Απογραφής του 2011.



Σχήμα 2.1: Περιοχή παρέμβασης

3. Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Ένα από τα κύρια μειονεκτήματα του σχεδιασμού των αστικών μεταφορών είναι η έλλειψη συντονισμού των επιπέδων χάραξης πολιτικής και των οργανισμών. Η αντιμετώπιση αυτού του ελλείμματος αποτελεί μείζονα πρόκληση για τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και γι' αυτό ένα από τα κύρια στοιχεία της έννοιας του ΣΒΑΚ αποτελεί η συμμετοχική προσέγγιση. Μέσα από τη διαδικασία της συμμετοχής, φορείς και πολίτες μπορούν να εκφράσουν ιδέες, ανησυχίες και απόψεις, συμβάλλοντας έτσι σε δημιουργικές και καινοτόμες λύσεις, ενώ οι φορείς εκπόνησης έχουν την ευκαιρία να εξηγήσουν/τεκμηριώσουν τα μέτρα και τις στρατηγικές της αστικής κινητικότητας ενισχύοντας έτσι την αποδοχή των σχεδίων και των μελλοντικών αποφάσεων τους. Άλλωστε μόνο ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που αναπτύσσεται σε συνεργασία με όλους τους αρμόδιους φορείς, αλλά και το ευρύ κοινό είναι αποδεκτό και αποτελεσματικό τόσο από πρακτικής όσο και από οικονομικής πλευράς.

Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται μια ειδικά προσαρμοσμένη στρατηγική σχεδιασμένη με διαφορετικούς τρόπους και τεχνικές, ανάλογα με το αν στοχεύει στις δημόσιες αρχές, στις ιδιωτικές επιχειρήσεις, στις ομάδες της κοινωνίας των πολιτών ή σε όλους αυτούς μαζί λαμβανομένου υπόψη κάθε φορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης.

Έτσι, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στην ενεργό συμμετοχή φορέων και πολιτών. Ήδη σε προηγούμενη ενότητα έγινε ειδική αναφορά στη δημιουργία της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου ενώ αξίζει να σημειωθεί και η δημιουργία λογοτύπου που συνοδεύει το σύνολο των εγγράφων του ΣΒΑΚ.

Ειδικότερα, πραγματοποιήθηκαν τρεις (3) Δημόσιες διαβουλεύσεις.

- **1^η Δημόσια διαβούλευση** η οποία έλαβε χώρα την Τρίτη 12 Ιουλίου 2022 στις 11.00 π.μ. στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Ισόγειο Δημαρχείου Κορδελιού-Ευόσμου, οδός Παύλου Μελά 24) και σαν απώτερο σκοπό είχε την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας. Μέρος της 1^{ης} διαβούλευσης αποτέλεσε και η διαδικτυακή έρευνα μετακινήσεων με σκοπό τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων, αλλά και την αποτύπωση των απόψεων τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες του μελλοντικού σχεδιασμού.
- **Δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση** αρχικού κοινού οράματος / προτεραιοτήτων και εναλλακτικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας. Έλαβε χώρα κατά την χρονική περίοδο Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2023 και το σύνολο των απόψεων ελήφθη υπόψη στη διαμόρφωση του τελικού Κοινού Οράματος και των Προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, καθώς και της στρατηγικής κατεύθυνσης του σχεδιασμού του συστήματος κινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.
- **2^η Δημόσια διαβούλευση** με σκοπό την «Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων και παρεμβάσεων – Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών» που έγινε στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου, Ισόγειο Δημαρχειακού Μεγάρου (Π. Μελά 24, Εύοσμος), την Τρίτη 02 Απριλίου 2024 και ορισθείσα ώρα έναρξης 11.00 π.μ., με ταυτόχρονη ζωντανή διαδικτυακή μετάδοση από το YouTube κανάλι του Δήμου.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν και οι ακόλουθες δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού:

- Έρευνα Δηλωμένης Προτίμησης Μεταφορικού Μέσου – SP.
- Έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό παρά την οδό με τη μορφή συνεντεύξεων μερικών δευτερολέπτων σε οδηγούς οχημάτων στις εισόδους – εξόδους της περιοχής μελέτης.
- Έρευνες προέλευσης – προορισμού με τη μορφή συνεντεύξεων σε μόνιμους κατοίκους της περιοχής μελέτης.

Ακολουθούν εικόνες προώθησης των δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού από όλα τα στάδια των διαβουλευτικών διαδικασιών.



Εικόνα 3.1: Ανακοίνωση 1^{ης} διαβούλευσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου



Εικόνα 3.2: Πρόσκληση και πρόγραμμα 1^{ης} διαβούλευσης

Εικόνα 3.4: Ανακοίνωση 2^{ης} διαβούλευσης στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ του Δήμου




ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Κορδελίου - 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 Δημαρχειακού Μεγάρου
Π. Μελά 24, Εύοσμος

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




ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

2^η Δημόσια Διαβούλευσης
ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου

11.00 - 11.15	Προσέλευση - Εγγραφές
11.15 - 11.25	Καλωσόρισμα - Χαιρετισμοί Ελευθέριος Αλεξανδρίδης/ Δήμαρχος Κορδελίου - Ευόσμου Γεώργιος Μακρίδης/ Επικεφαλής Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου Εκπαιδευτικός Ομάδας Επιβλέπων / Δίπλωτα Μεταίων & Εργων Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου
11.25 - 11.40	ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου - Ευόσμου / Ανασκόπηση δράσεων του έργου (εκπαιδευτικός αναδόχος)
11.40 - 12.30	Προσχέδιο μέτρων/ παρεμβάσεων ΣΒΑΚ & Αξιολόγηση (εκπαιδευτικός αναδόχος)
12.30 - 13.30	Παρεμβάσεις - Αναγκη Σύζησηση

Εικόνα 3.5: Πρόσκληση και πρόγραμμα 2^{ης} διαβούλευσης



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΟΣΜΟΥ

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 Δημαρχειακού Μεγάρου,
Π. Μελά 24, Εύοσμος

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



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



Εικόνα 3.6: Αφίσα 2^{ης} διαβούλευσης (αριστερά) και ανακοίνωση στον ηλεκτρονικό τύπο (δεξιά)

4. Ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μία σύνοψη της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου. Τα βασικότερα ευρήματα καταγράφονται συνοπτικά σε σχήματα (πίνακες) τα οποία περιλαμβάνουν τα πλεονεκτήματα, τα προβλήματα καθώς και τις προοπτικές εξέλιξης για κάθε μία από τις εξής κατηγορίες: (i) Εξυπηρέτηση ΑμεΑ / ΑΜΚ, (ii) Οδική ασφάλεια, (iii) Καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο, (iv) Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ, (v) Εξυπηρέτηση από το δίκτυο πεζών, (vi) Εξυπηρέτηση από το δίκτυο ποδηλάτων, (vii) Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, και (viii) Επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον και στα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά.

ΑμεΑ, ΑΜΚ



Πλεονεκτήματα

- Ύπαρξη υποδομών ΑμεΑ (ράμπες, οδηγός τυφλών) σε κάποια πεζοδρόμια
- Στα οδικά τμήματα που υπάρχουν πεζοδρόμια, η κατάσταση συνήθως είναι καλή (στο 70%)
- Οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας προσβάσιμα σε ΑμεΑ



Προβλήματα

- Ως επί το πλείστον, ανυπαρξία ραμπών ΑμεΑ ή με σημαντικές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές
- Απουσία όδευσης τυφλών στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου
- Ασυνέχειες στο δίκτυο πεζών
- Έλλειψη σεβασμού προς ΑμεΑ, ΑΜΚ
- Ύπαρξη αστικού εξοπλισμού που πολλές φορές εμποδίζει το ελεύθερο πλάτος κίνησης πεζών



Προοπτικές

- Περαιτέρω ευαισθητοποίηση και προώθηση μέσω ΣΒΑΚ
- Προγραμματισμένες αναπλάσεις στο σύνολο του Δήμου που προβλέπουν υποδομές ΑμεΑ
- Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων υπέρ όλων των ομάδων πεζών μέσω μέτρων μείωσης μετακίνησης με ΙΧ και δράσεων ευαισθητοποίησης
- Σχέδιο αστικής προσβασιμότητας (ΣΑΠ)
- Μεγάλη προώθηση του θέματος σε Ευρώπη και πλέον Ελλάδα (καμπάνιες, εκδηλώσεις, νέα, μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ερευνητικά έργα)

Οδική ασφάλεια



Πλεονεκτήματα

- Ήπιες κλίσεις στο σύνολο του Δήμου
- Βαρέα οχήματα σε μικρό ποσοστό στο σύνολο του οδικού δικτύου (περίπου 1-2%)



Προβλήματα

- Μη ικανοποιητικός αριθμός διαβάσεων
- Υποδομή μετακίνησης πεζή πολλές φορές εκτός προδιαγραφών
- Εσφαλμένη εφαρμογή ρυμοτομίας κατά τόπους
- Περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά – πλάτη οδών
- Χαμηλός βαθμός οδικής παιδείας – υψηλές ταχύτητες Ι.Χ.
- Ύπαρξη μεγάλου αριθμού ατυχημάτων / μεγάλη διασπορά
- Μεγάλο ποσοστό δίκυκλων (μηχανών)
- Μη λειτουργία σηματοδοτών σε ορισμένες διασταυρώσεις
- Παράνομο παρκάρισμα επί των πεζοδρομίων



Προοπτικές

- Εκπόνηση ΣΒΑΚ
- Εκπόνηση ΣΑΠ
- Εντοπισμός επικίνδυνων σημείων και παρεμβάσεις βελτιστοποίησης σε αυτά
- Δυνατότητα παρεμβάσεων χωρίς αυξημένο κόστος (π.χ. τοποθέτηση κολονακίων σε διασταυρώσεις για αποτροπή παράνομης στάθμευσης και εξασφάλιση ορατότητας)
- Προγραμματισμένες αναπλάσεις κόμβων και πεζοδρομίων που θα βελτιώσουν την οδική ασφάλεια
- Δυνατότητα χρηματοδότησης από εθνικά και ευρωπαϊκά κονδύλια
- Αυξημένη οδική ασφάλεια γύρω από σχολεία με εφαρμογή του ΦΕΚ Β 2302/16.9.2013
- Επαναλαμβανόμενες ημερίδες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
- Διερεύνηση μονοδρομήσεων προς βελτίωση οδικής ασφάλειας

Καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
Σημαντικοί οδικοί άξονες στα όρια της περιοχής (Περιφερειακή, Δενδροποτάμου)	- Εξάρτηση τοπικής κοινωνίας από Ι.Χ. - Λίγοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού - Πλήθος ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο - Μη στροφή του κοινού προς ΜΜΜ - Μικρός δείκτης εναλλαγής στάθμευσης - Παράνομη στάθμευση - Έλλειψη αστυνόμευσης	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και βέλτιστη προσέγγιση των θεμάτων μέσω κυκλοφοριακού μοντέλου - Πρωώθηση ΜΜΜ - Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας μέσω μονοδρομήσεων - Παρεμβάσεις σε επικίνδυνα σημεία όπως απλοποίηση των στρεφουσών κινήσεων μέσω μονοδρομήσεων, δημιουργία κυκλικών κόμβων κλπ - Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (έξυπνη σηματοδότηση, έξυπνες διαβάσεις, σύστημα καταμέτρησης οχημάτων) - Στροφή σε ήπια μετακίνηση για μικρές μετακινήσεις - Ενδεχόμενη επέκταση δικτύων ΜΜΜ (Προαστιακός, Μετρό) μακροπρόθεσμα στα όρια του Δήμου

Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
- Υπαρξη ισχυρού δικτύου αστικής συγκοινωνίας - Ικανοποιητική χωρική κάλυψη εντός του Δήμου γραμμών και στάσεων - Σύνδεση με οικισμούς εκτός Δήμου - Διασυνδεσιμότητα με άλλες λεωφορειακές γραμμές - Υπαρξη συστήματος τηλεματικής - Λεωφορεία προσβάσιμα σε ΑμεΑ	- Παλιός στόλος οχημάτων - Χαμηλή πραγματική συχνότητα δρομολογίων - Υπαρξη σταθμευμένων Ι.Χ. μπροστά από στάσεις - Συμφόρηση κόσμου εντός λεωφορείων - Έλλειψη κουλτούρας μετακινήσεων με ΜΜΜ	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων - Αύξηση στόλου (ΟΑΣΘ και δημοτικός) - Αύξηση συχνοτήτων - Εισαγωγή ηλεκτροκίνησης – καθαρότερες μετακινήσεις – χαμηλότερη ηχορύπανση - Αναβάθμιση εξοπλισμού και προσβασιμότητας στάσεων - Ενδεχόμενη ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας

Εξυπηρέτηση από το δίκτυο πεζών



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
- Σχετικά ικανοποιητική επιφάνεια πεζοδρομίων - Υπαρξη πλακοστρωμένων οδών ήπιας κυκλοφορίας που διευκολύνουν την κίνηση πεζών - Απουσία μεγάλων κατά μήκος κλίσεων	- Πλήθος ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών - Μη ύπαρξη πεζοδρομίων κατά τόπους - Κατάληψη πεζοδρομίων από τραπεζοκαθίσματα - Υποδομή ΑμεΑ μη ικανοποιητική - Ασυνέχεια δικτύου - Παράνομο παρκάρισμα επί των πεζοδρομίων - Έλλειψη σεβασμού πεζών	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων μέσω δράσεων ευαισθητοποίησης - Προγραμματισμένες αναπλάσεις στο σύνολο του Δήμου που προβλέπουν υποδομές ΑμεΑ - Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)

Εξυπηρέτηση από το δίκτυο ποδηλάτων



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
- Υπαρξη υποδομής επί της Αντώνης Τρίτση - Διαδρομή για ποδηλατική αναψυχή - Ήπιες κλίσεις που ευνοούν τη χρήση ποδηλάτου - Φίλικό προς το περιβάλλον μέσο - Ενεργή μετακίνηση που συνεπάγεται βελτιωμένη ανθρώπινη υγεία - Υπαρξη ποδηλατικού πάρκου - Υψηλό ποσοστό κατοχής ποδηλάτου	- Η αποκλειστική υποδομή έχει ελάχιστα λειτουργικό χαρακτήρα - Μη ύπαρξη ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων - Οδοί στο σύνολο του Δήμου με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους - Δυσκολία στη δημιουργία αποκλειστικής υποδομής λόγω περιορισμένου οδικού πλάτους - Ελλιπής συντήρηση ποδηλατικών υποδομών - Ασυνείδητη οδήγηση οδηγών Ι.Χ. και ποδηλατιστών (παραβιάσεις ΚΟΚ) - Έλλειψη ποδηλατικής κουλτούρας	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου (αποκλειστικής ή μεικτής υποδομής) με βάση τις προδιαγραφές - Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων - Χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων και για περιοχές με εντονότερες κλίσεις - Πρωώθηση ενεργού τρόπου ζωής – αλλαγή κουλτούρας μετακίνησης

Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
- Υπαρξη χώρων πρασίνου - Υπαρξη φυτεύσεων επί των πεζοδρομίων - Ελεύθερες εκτάσεις παράπλευρα της περιφερειακής οδού	- Αυξημένα επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου - Αυξημένη περιβαλλοντική ρύπανση - Εξάρτηση τοπικής κοινωνίας από Ι.Χ. - Συνολικά περιορισμένοι χώροι για δημιουργία χώρων πρασίνου – πάρκου νότια της περιφερειακής οδού - Γειτονική περιοχή Βιομηχανικού Συγκροτήματος Διαβατών	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Ηλεκτροκίνηση - Αλλαγή κουλτούρας σε ηπιότερα μέσα μετακίνησης - Νέες τεχνολογίες - Εκμετάλλευση / αξιοποίηση χώρων πρώην στρατοπέδων - Προγραμματισμένες αναπλάσεις πάρκων

Επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον & κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά



Πλεονεκτήματα	Προβλήματα	Προοπτικές
- Υπαρξη χώρων πρασίνου - Διάφορες υπηρεσίες, κοινωνικές δομές και χώροι πολιτισμού - Ανεργά βιομηχανικά κελύφη - Ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη που ευνοεί την οικονομική ανάπτυξη - Υψηλή πυκνότητα κατοικίας που ευνοεί τη χρήση ΜΜΜ για μετακίνηση	- Αυξημένα επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου - Εσφαλμένη εφαρμογή ρυμοτομίας κατά τόπους - Περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά – πλάτη οδών - Σιδηροδρομική γραμμή διαλογής που διασπά τον αστικό ιστό - Έλλειψη αστυνόμευσης - Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. - Ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη που αυξάνει τη ζήτηση των μετακινήσεων	- Προγραμματισμένες αναπλάσεις κόμβων, πεζοδρομίων, πάρκων - Εκμετάλλευση / αξιοποίηση χώρων πρώην στρατοπέδων - Εξασφάλιση απαραίτητου πλάτους πεζοδρομίων - Κατασκευαστικές επεμβάσεις προς όφελος ΑμεΑ, ΑΜΚ - Εκμετάλλευση κενών κελυφών βιομηχανιών μέσω απαλλοτριώσεων και δημιουργία χώρων πρασίνου και στάθμευσης

Η υφιστάμενη κατάσταση αποδίδεται με συνοπτικό τρόπο και μέσω των κάτωθι παρατηρήσεων.

Παρότι κατά την πρωινή και απογευματινή περίοδο παρατηρούνται –όπως εξάλλου ήταν αναμενόμενο– αιχμές στην κίνηση των οχημάτων, γενικότερα υπάρχει η τάση «επιπέδωσης» των αιχμών δηλαδή η καθιέρωση υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Ο υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος είναι αποτέλεσμα της κυριαρχίας του ΙΧ αυτοκινήτου έναντι των υπόλοιπων μέσων, και δη έναντι των ΔΑΣ, με αποτέλεσμα οι τιμές του λόγου «κυκλοφοριακός φόρτος προς χωρητικότητα» να είναι καθόλα προβληματικές, κυρίως στην κεντρική περιοχή του Δήμου.

Η εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο που παρατηρείται στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου έχει, ως φυσικό επακόλουθο, αρνητικές επιπτώσεις στο σύστημα της στάθμευσης και στην ποιότητα του δημόσιου χώρου. Πιο συγκεκριμένα, από τις μετρήσεις στάθμευσης που πραγματοποιήθηκαν σε διάφορες υποπεριοχές του Δήμου, η ζήτηση σε όλες τις περιπτώσεις υπερβαίνει κατά πολύ την προσφορά, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης (πχ. πολλά ΙΧ οχήματα σταθμεύουν σε πεζοδρόμια, γωνίες Ο.Τ., κλπ.), ενώ ο λόγος «ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης» απέχει από το βέλτιστο εύρος 0,85-0,95 που ορίζει η βιβλιογραφία.

Αναφορικά με τις ΔΑΣ, παρότι η χωρική κάλυψη και η μέση προγραμματισμένη συχνότητα είναι ικανοποιητική, η πραγματική εικόνα λειτουργίας των ΔΑΣ και εξυπηρέτησης της περιοχής μελέτης, όπως αυτή αποτυπώθηκε από έρευνα ερωτηματολογίου, είναι, κατά το κοινό αίσθημα, προβληματική.

Όσον αφορά τις ήπιες μορφές μετακίνησης και δη το ποδήλατο, η περιορισμένη ποδηλατική υποδομή αναδεικνύει την ανάγκη δημιουργίας νέων υποδομών προκειμένου το ποδήλατο να καταστεί μια ασφαλής και «ρεαλιστική» εναλλακτική μετακίνησης. Σχετικά με την μετακίνηση πεζή, ένα σημαντικό ποσοστό πεζοδρομίων στερείται ικανοποιητικού πλάτους ελεύθερης όδευσης, ενώ μεγάλες προσπάθειες οφείλουν να γίνουν και στην πύκνωση των διαβάσεων, των βατών κεκλιμένων επιπέδων και των οδηγών όδευσης τυφλών. Παρεμβάσεις όπως οι παραπάνω αναμένεται να ενθαρρύνουν σημαντικά την μετακίνηση πεζή από ανθρώπους όλων των ηλικιών, συμπεριλαμβανομένων των παιδιών (από και προς το σχολείο), αλλά και των ηλικιωμένων.

Τέλος, στοχευμένες ενέργειες (σηματοδότηση, μείωση στρεφουσών κινήσεων, ανασχεδιασμός διατομών κ.α.) προς όφελος της οδικής ασφάλειας οφείλουν να πραγματοποιηθούν πρωτίστως σε σημαντικούς κόμβους της περιοχής μελέτης.

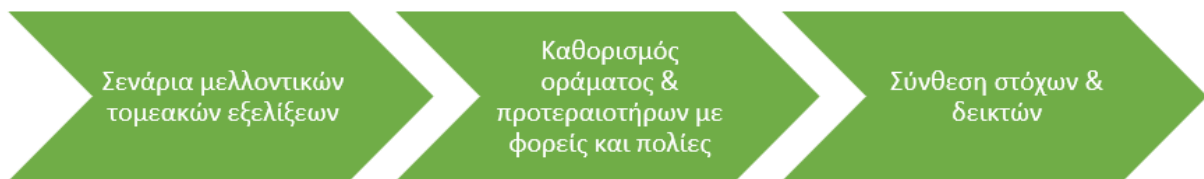
Φάση 2: Ανάπτυξη στρατηγικής

5. Δράσεις καθορισμού στρατηγικής ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

5.1. Γενικά στοιχεία

Στόχος της 2^{ης} Φάσης του ΣΒΑΚ είναι ο καθορισμός της στρατηγικής κατεύθυνσης του Σχεδίου σε συνεργασία με φορείς και πολίτες έτσι ώστε στο τέλος αυτής, να έχει καθοριστεί ένα ευρέως αποδεκτό όραμα, προτεραιότητες στο σύστημα κινητικότητας που ανταποκρίνονται στο όραμα, καθώς και μετρήσιμοι στόχοι μέσω συγκεκριμένων δεικτών.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής λαμβάνει υπόψη μεταξύ άλλων i) την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ii) τον καθορισμό της μελλοντικής της εξέλιξης σε σχέση με την πληθυσμιακή εξέλιξη, την εξέλιξη των μετακινήσεων και τις προγραμματισμένες υποδομές, iii) τις απόψεις φορέων και πολιτών και iv) τις προτεραιότητες όπως αυτές ιεραρχούνται από την ομάδα έργου για την περιοχή παρέμβασης.



Σχήμα 5.1: Δημιουργία στρατηγικής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

5.2. Καθορισμός εναλλακτικών στρατηγικών

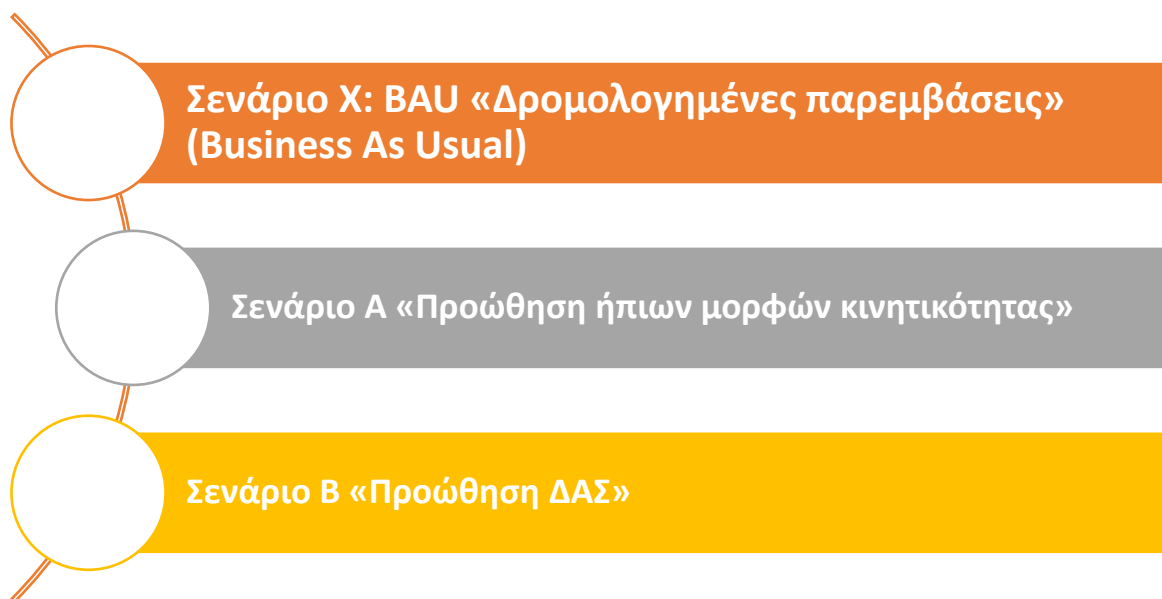
Τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από διαφορετικές στρατηγικές προτεραιότητες (πχ. έμφαση στις δημόσιες μεταφορές σε σύγκριση με την έμφαση στην ενεργητική κινητικότητα και την ηλεκτροκίνηση). Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2^η Έκδοση), τα σενάρια αυτά δείχνουν τη συμβολή των διαφόρων κατευθύνσεων πολιτικής, βοηθώντας τους φορείς εκπόνησης να καθορίσουν που να δώσουν μεγαλύτερη έμφαση. Συνιστάται δε στα αναπτυσσόμενα εναλλακτικά σενάρια να συμπεριλαμβάνονται μόνο κατευθύνσεις πολιτικής που προωθούν βιώσιμες επιλογές, δεδομένου ότι το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης στρατηγικής (business-as usual) επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.

Έτσι στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου διαμορφώθηκαν δύο (2) εναλλακτικά σενάρια, πέραν του σεναρίου “Business as usual” – δρομολογημένων παρεμβάσεων, για την περιοχή παρέμβασης με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια - συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης, κλπ.).

Σημειώνεται ότι η διαμόρφωση των σεναρίων βασίστηκε στις ακόλουθες εισροές:

- Διασφάλιση της συνέχειας στον σχεδιασμό της πόλης. Πραγματοποιήθηκε αποτίμηση των ευρωπαϊκών και εθνικών κατευθύνσεων, των στρατηγικών και των επιχειρησιακών σχεδίων, καθώς και άλλων μελετών τοπικής εμβελείας που επηρεάζουν τις μεταφορές για στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Από αυτήν την διαδικασία αναδείχθηκαν τα κυριότερα στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την διασφάλιση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για το δίκτυο του Δήμου.

- 1^η δημόσια διαβούλευση. Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αναφέρουν τις περιοχές όπου εντοπίζονται τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τα πεζοδρόμια, τη στάθμευση, τις διαβάσεις πεζών και την οδική ασφάλεια. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου στο πλαίσιο της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης.
- Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων. Πραγματοποιήθηκε ένα εκτενές πρόγραμμα συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων προκειμένου να εξεταστούν οι λειτουργίες κάθε τομέα αστικής κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Μετρήσεις διατομών καθ' όλη την ημέρα (24 ώρες), μετρήσεις κόμβων σε περιόδους αιχμής, καταγραφή της στάθμευσης και αυτοψίες για την αξιολόγηση της υποδομής των πεζών αποτελούν μερικά παραδείγματα πρωτογενών ερευνών που έλαβαν χώρα.
- Διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων. Διεξήχθησαν έρευνες μετακινήσεων σε οδηγούς και νοικοκυριά. Μέσω των ερευνών έγιναν διακριτές οι προτιμήσεις των μετακινουμένων, οι συνήθειες τους και οι επιθυμίες τους σχετικά με τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών στην πόλη.



Σχήμα 5.2: Εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

- **Σενάριο X Business as Usual- Δρομολογημένες παρεμβάσεις**

Στο συγκεκριμένο σενάριο εξετάζονται οι λειτουργίες του δικτύου, όταν σε αυτό εφαρμοστούν οι δρομολογημένες και οι μελετητικά ώριμες παρεμβάσεις του Δήμου και των φορέων. Οι παρεμβάσεις αφορούν κυρίως αναπλάσεις βασικών οδικών αξόνων, πρασινισμό / ανασχεδιασμό πάρκων, ενίσχυση της μικροκινητικότητας και smart παρεμβάσεις για σηματοδότες, διαβάσεις, ΑμεΑ και καταμέτρηση της κυκλοφορίας. Οι παρεμβάσεις αυτές συνεισφέρουν στη βιώσιμη κινητικότητα κυρίως μέσω της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (δημιουργία κυκλικών κόμβων, αναδιαμόρφωση κόμβων) και της βελτίωσης της προσβασιμότητας για πεζούς, ΑμεΑ (αναδιαμόρφωση πεζοδρομίων). Επιπλέον, προωθείται και η χρήση ποδηλάτου με την προμήθεια κοινόχρηστου στόλου αλλά και με τη δημιουργία, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, αποκλειστικού ποδηλατόδρομου επί της Μουσών. Την ίδια στιγμή όμως, οι παρεμβάσεις είναι περιορισμένες σε ό,τι αφορά την βιώσιμη κινητικότητα και δεν θεωρούνται ικανές να προκαλέσουν ουσιαστική αλλαγή στις συνήθειες των μετακινούμενων έτσι ώστε να μειωθεί η χρήση του ΙΧ σε επίπεδο Δήμου (εξαίρεση αποτελεί η ανάπτυξη του Προαστιακού σιδηροδρόμου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα). Επιβάλλεται μια περισσότερο ολιστική προσέγγιση με μέτρα που προωθούν περισσότερο το ποδήλατο, την μετακίνηση πεζή αλλά και τις δημόσιες αστικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, το σενάριο X αποτελεί ένα περιορισμένο σενάριο με χαμηλό συνολικά κόστος.

- **Εναλλακτικό σενάριο Α: Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας**

Το σενάριο Α προωθεί κυρίως τις ήπιες μορφές κινητικότητας και ενισχύει την προσπελασιμότητα μέσω γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας. Δίνοντας βάση στις υποδομές μετακίνησης πεζή και στο ποδήλατο, αποτελείται από ένα εκτεταμένο δίκτυο προσβασιμότητας αλλά και από ένα συνεκτικό δίκτυο ποδηλάτου στον Δήμο που ευνοεί τη μετακίνηση σε κομβικά σημεία. Ως τέτοιο ευνοούνται οι ενεργητικοί χρήστες. Για την ενίσχυση της μετακίνησης, χρησιμοποιείται και δημοτική συγκοινωνία.

- **Εναλλακτικό σενάριο Β: Προώθηση ΔΑΣ (Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών)**

Το σενάριο Β προωθεί κυρίως την μετακίνηση εντός Δήμου με δημόσιες αστικές συγκοινωνίες αξιοποιώντας γραμμές δημοτικής / αστικής συγκοινωνίας υψηλής συχνότητας που πραγματοποιούν διαδρομές μικρού μήκους. Στο σενάριο αυτό προβλέπεται δημιουργία συνεκτικού ποδηλατικού δικτύου αλλά και δίκτυο προσβασιμότητας, τα οποία ωστόσο είναι πιο περιορισμένα σε σύγκριση με το σενάριο Α. Οι μετακινήσεις με γραμμές συγκοινωνίας ευνοούν όλους τους χρήστες καθώς δεν επηρεάζονται από καιρικά φαινόμενα και τυχόν ανωφέρειες / κατωφέρειες του Δήμου. Το κόστος υλοποίησης και λειτουργίας είναι συγκριτικά μεγαλύτερο από αυτό του σεναρίου Α και με αυξημένες απαιτήσεις συντονισμού των υπηρεσιών δημοτικής συγκοινωνίας.

Από την ποιοτική εξέταση των σεναρίων κινητικότητας με τη μέθοδο της ανάλυσης SWOT προκύπτουν οι παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 5.1: Ανάλυση SWOT Σενάριο Χ

ΣΕΝΑΡΙΟ Χ: ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	
- Περιορισμένο κόστος - Δημιουργία δικτύου προσβασιμότητας / πεζών - Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες - Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών - Πρωώθηση ποδηλάτου μέσω υπηρεσιών και δημιουργίας υποδομών	
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	
- Περιορισμένο και ασυνεχές ποδηλατικό δίκτυο - Ανεπαρκής ένταση μέτρων για στροφή σε πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης	
ΑΠΕΙΛΕΣ	
- Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων - Μη εύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων	
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	
Επέκταση των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας	

Πίνακας 5.2: Ανάλυση SWOT Σενάριο Α

ΣΕΝΑΡΙΟ Α: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	
- Μικρότερο κόστος σε σύγκριση με το Σενάριο Β - Μεγαλύτερο δίκτυο προσβασιμότητας σε σύγκριση με το σενάριο Β - Δημιουργία συνεκτικού δικτύου προσβασιμότητας / πεζών που λειτουργεί ως επέκταση των προγραμματισμένων αναπλάσεων - Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες ή ποδηλάτες. Δυνατότητα μετακίνησης σε σημαντικό τμήμα του Δήμου - Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών - Διαμόρφωση οδών με ειδικό εξοπλισμό (κολωνάκια, εγκιβωτισμός στις διασταυρώσεις) προστατεύει από παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου - Διασφάλιση συνέχειας ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτικό επίπεδο - σύνδεση του ποδηλατικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με το προβλεπόμενο δίκτυο από το ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης. - Εκτεταμένο ποδηλατικό δίκτυο σε επίπεδο Δήμου που ενώνει πόλους έλξης / σημεία ενδιαφέροντος (πάρκα, γήπεδα, κέντρο κλπ.). - Συνεκτικό ποδηλατικό δίκτυο στο οποίο συνδέεται η υφιστάμενη με την προβλεπόμενη υποδομή. - Δυνατότητα δημιουργίας αποκλειστικής υποδομής για ποδήλατο σε τμήμα του προβλεπόμενου δικτύου ποδηλάτου. - Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων σε κομβικά σημεία του δικτύου - Πρόβλεψη ποδηλατικής υποδομής στην περιοχή της Νέας Πολιτείας - Μεγαλύτερη κάλυψη περιοχών με το ποδήλατο σε σύγκριση με το σενάριο Β - Αύξηση οδικής ασφάλειας λόγω μονοδρομήσεων	
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	
- Το Σενάριο Α ευνοεί τους πιο ενεργητικούς χρήστες. Οι πιο γηρασμένες σε ηλικία ομάδες, σπάνια θα επιλέξουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης. - Χάνονται περισσότερες θέσεις στάθμευσης στο σενάριο Α - Μειωμένη χρήση του ποδηλατικού δικτύου σε περιπτώσεις άστατου καιρού	

• Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό • Κοστοβόρος η αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου • Μη συνηθισμένη πρακτική για ελληνικά δεδομένα η συνύπαρξη οδηγών ΙΧ και ποδηλάτων σε δρόμους χαμηλών ταχυτήτων – μεικτής κυκλοφορίας • Απαιτείται επιπλέον κόστος για προώθηση ποδηλάτου • Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας απαιτεί μετακίνηση στύλων ΔΕΗ ή υπογειοποίησή τους • Η υλοποίηση όλων των πακέτων μέτρων αποτελεί χρονοβόρα διαδικασία • Απαιτείται συντονισμός σε ότι αφορά τη δημοτική συγκοινωνία από μέρος του Δήμου (εύρεση χώρου αμαξοστασίου, οδηγοί, χώρος στάθμευσης λεωφορείου ανά γραμμή κλπ.)
ΑΠΕΙΛΕΣ
• Η συνεκτικότητα μέρους του δικτύου εξαρτάται από διανοίξεις στην οδό Ωκεανού και Ιπποδρομίου • Μη χρήση ειδικού εξοπλισμού από ποδηλάτες – ζητήματα οδικής ασφάλειας • Ευάλωτοι χρήστες – ατυχήματα • Μη κατάλληλος σχεδιασμός του δικτύου προσβασιμότητας θα οδηγήσει σε στάθμευση επί των πεζοδρομίων • Αντίδραση κόσμου στη όποια μείωση των ήδη περιορισμένων θέσεων στάθμευσης • Αδυναμία συντήρησης της υποδομής μικτής κυκλοφορίας • Στάθμευση επί των λωρίδων για ποδήλατα • Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων • Μη χρησιμοποίηση του ποδηλατικού δικτύου χωρίς προωθητικές ενέργειες / δράσεις ευαισθητοποίησης και κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική / καμπάνιες • Αδυναμία υλοποίησης χώρων στάθμευσης (ιδίως υπόγειων) εκτός οδού που προβλέπονται από το ΓΠΣ • Κοστοβόρα και χρονοβόρα η υλοποίηση υπόγειων χώρων στάθμευσης • Αν η συχνότητα της δημοτικής συγκοινωνίας είναι χαμηλή δεν θα βελτιωθεί η κατάσταση. Η συχνότητα πρέπει να είναι υψηλή • Μη εύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
• Μείωση κίνησης στον Δήμο με ΙΧ • Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος • Μείωση θορύβου • Αύξηση ενεργής μετακίνησης - Οφέλη στην υγεία • Μείωση ταχυτήτων κίνησης συνολικά στο δίκτυο • Προσεκτικότερη οδήγηση λόγω ύπαρξης ποδηλάτων στο οδικό δίκτυο • Σταδιακή προσαρμογή σε ένα καθεστώς με χαμηλότερες ταχύτητες στην πόλη και πιο προσεκτική οδήγηση • Αλλαγή όψης του Δήμου προς το καλύτερο – πόλη φιλικότερη στον άνθρωπο και στον πεζό

Πίνακας 5.3: Ανάλυση SWOT Σενάριο Β

ΣΕΝΑΡΙΟ Β: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΑΣ (ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ)
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
• Δίνεται δυνατότητα για μετακίνηση με λεωφορεία, κάτι που ευνοεί τη μετακίνηση των πιο γηρασμένων ηλικιακά ομάδων • Η χρήση λεωφορείων ως μέσου μετακίνησης προστατεύει από τις εξωτερικές συνθήκες • Εφόσον γίνει η προμήθεια του στόλου λεωφορείων και η οργάνωση γύρω από τη λειτουργία, η εφαρμογή των δρομολογίων μπορεί να γίνει άμεσα • Σχεδιασμός των γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας εξυπηρετεί όλο τον Δήμο (μικρότερη ακτίνα περπατήματος για πρόσβαση σε στάσεις) • Δημιουργία συνεκτικού δικτύου προσβασιμότητας / πεζών που λειτουργεί ως επέκταση των προγραμματισμένων αναπλάσεων.

- Άρση των αποκλεισμών μετακίνησης σε ευάλωτους χρήστες ή ποδηλάτες. Δυνατότητα μετακίνησης σε σημαντικό τμήμα του Δήμου
- Ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών / μείωση ατυχημάτων με εμπλοκή πεζών
- Διαμόρφωση οδών με ειδικό εξοπλισμό (κολωνάκια, εγκιβωτισμός στις διασταυρώσεις) προστατεύει από παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου
- Διασφάλιση συνέχειας ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτικό επίπεδο - σύνδεση του ποδηλατικού δικτύου του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου με το προβλεπόμενο δίκτυο από το ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης.
- Ποδηλατικό δίκτυο που ενώνει πόλους έλξης / σημεία ενδιαφέροντος (πάρκα, γήπεδα, κέντρο κλπ).
- Συνεκτικό ποδηλατικό δίκτυο στο οποίο συνδέεται η υφιστάμενη με την προβλεπόμενη υποδομή.
- Δημιουργία σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων σε κομβικά σημεία του δικτύου
- Πρόβλεψη ποδηλατικής υποδομής στην περιοχή της Νέας Πολιτείας
- Μικρότερο μήκος υποδομής μικτής κυκλοφορίας (cycle street) και συνεπώς μειωμένη ανάγκη συντήρησης
- Αύξηση οδικής ασφάλειας λόγω μονοδρομήσεων
- Χάνονται λιγότερες θέσεις στάθμευσης στο σενάριο Β

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Πιο κοστοβόρο συνολικά σενάριο
- Το δίκτυο προσβασιμότητας είναι μικρότερο σε μήκος σε σύγκριση με αυτό του Σεναρίου Α
- Η υποδομή ποδηλάτου είναι πιο περιορισμένη σε σύγκριση με αυτήν του Σεναρίου Α
- Περιορισμός ποδηλατικού δικτύου στη δημοτική κοινότητα Ευόσμου
- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
- Κοστοβόρος η αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου
- Μη συνηθισμένη πρακτική για ελληνικά δεδομένα η συνύπαρξη οδηγών ΙΧ και ποδηλάτων σε δρόμους χαμηλών ταχυτήτων – μεικτής κυκλοφορίας
- Απαιτείται επιπλέον κόστος για προώθηση ποδηλάτου
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας απαιτεί μετακίνηση στύλων ΔΕΗ ή υπογειοποίησή τους
- Η υλοποίηση όλων των πακέτων μέτρων αποτελεί χρονοβόρα διαδικασία
- Το ζήτημα της οργάνωσης και του συντονισμού σε ό,τι αφορά τη δημοτική συγκοινωνία από μέρος του Δήμου αποτελεί δυσκολότερη διαδικασία στο Σενάριο Β (περισσότερες γραμμές, περισσότεροι οδηγοί κλπ)

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Η συνεκτικότητα μέρους του δικτύου εξαρτάται από διανοίξεις στην οδό Ωκεανού και Ιπποδρομίου
- Μη χρήση ειδικού εξοπλισμού από ποδηλάτες – ζητήματα οδικής ασφάλειας
- Ευάλωτοι χρήστες – ατυχήματα
- Μη κατάλληλος σχεδιασμός του δικτύου προσβασιμότητας θα επιφέρει στάθμευση επί των πεζοδρομίων
- Αντίδραση κόσμου στη οποία μείωση θέσεων στάθμευσης
- Στάθμευση επί των λωρίδων για ποδήλατα
- Βανδαλισμός κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Μη χρησιμοποίηση του ποδηλατικού δικτύου χωρίς προωθητικές ενέργειες / δράσεις ευαισθητοποίησης και κατάλληλη επικοινωνιακή πολιτική / καμπάνιες
- Αδυναμία υλοποίησης χώρων στάθμευσης (ιδίως υπόγειων) εκτός οδού που προβλέπονται από το ΓΠΣ
- Κοστοβόρα και χρονοβόρα η υλοποίηση υπόγειων χώρων στάθμευσης
- Αν η συχνότητα της δημοτικής συγκοινωνίας είναι χαμηλή δεν θα βελτιωθεί η κατάσταση. Η συχνότητα πρέπει να είναι υψηλή
- Μη εύρεση πόρων για την εφαρμογή των μέτρων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Μείωση κίνησης στον Δήμο με ΙΧ περισσότερο από ότι στο Σενάριο Α
- Εικόνα του Δήμου ως «Δήμος πρότυπο» για εξωτερικές και εσωτερικές μετακινήσεις
- Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος
- Μείωση θορύβου
- Αύξηση ενεργής μετακίνησης - Οφέλη στην υγεία
- Μείωση ταχυτήτων κίνησης συνολικά στο δίκτυο

- Προσεκτικότερη οδήγηση λόγω ύπαρξης ποδηλάτων στο οδικό δίκτυο
- Σταδιακή προσαρμογή σε ένα καθεστώς με χαμηλότερες ταχύτητες στην πόλη και πιο προσεκτική οδήγηση
- Αλλαγή όψης του Δήμου προς το καλύτερο – πόλη φιλικότερη στον άνθρωπο και στον πεζό

Για τη συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου χρησιμοποιήθηκαν μία σειρά κυκλοφοριακών, λειτουργικών και άλλων ποσοτικών δεικτών που εξάγονται από το λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης VISUM, δίνοντας την πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων που θα υπάρξουν από την εφαρμογή των παρεμβάσεων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ και παρουσιάζονται συνοπτικά και συγκεντρωτικά παρακάτω:

- Το ποσοστό μετακίνησης με ΙΧ οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάσης, είναι αρκετά υψηλό, της τάξης του 74%. Το ποσοστό αυτό, στα σενάρια απραξίας σε βάθος δεκαετίας μεταβάλλεται σε μικρό βαθμό (αύξηση 0,7 ποσοστιαίων μονάδων) καθώς δεν υλοποιούνται σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας, δείχνουν ότι οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν αισθητά. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση όπως για παράδειγμα η μέση ταχύτητα δικτύου (μείωση κατά 3,66 μονάδες σε σύγκριση με την τιμή 19,90 km/h στο έτος βαθμονόμησης του κυκλοφοριακού υποδείγματος) ή ο μέσος χρόνος ταξιδιού (αύξηση κατά 3,52 λεπτά στην δεκαετία) .
- Το ποσοστό μετακίνησης με ΙΧ μειώνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο εναλλακτικά σενάρια. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, την πεζή μετακίνηση, αλλά και το ποδήλατο, καταδεικνύουν ότι μπορούν να μειώσουν το μερίδιο του ΙΧ κατά περίπου 7 ποσοστιαίες μονάδες σε βάθος δεκαετίας.
- Και στα δύο σενάρια επιτυγχάνεται αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, ενώ η πεζή μετακίνηση αυξάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Α (περίπου 4 ποσοστιαίες μονάδες από το 2022). Η αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο σενάρια, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Β (αύξηση 2,6 ποσοστιαίων μονάδων από το 2022).
- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν το σύστημα ΔΑΣ της περιοχής μελέτης επιτυγχάνουν να μειώσουν το μέσο χρόνο μετακίνησης με ΔΑΣ και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια κατά περίπου μισό (σενάριο Α) και ένα λεπτό (σενάριο Β) αντίστοιχα σε βάθος δεκαετίας.
- Ο μέσος χρόνος βαδίσματος μελλοντικά μειώνεται σε όλα τα εναλλακτικά σενάρια λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης, κατά 1,3 λεπτά (σενάριο Α) και 1 λεπτό (σενάριο Β) αντίστοιχα στον ορίζοντα δεκαετίας.
- 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, κλπ.) καταφέρνουν να βελτιώσουν σε κάποιο βαθμό τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά. Για παράδειγμα, σε βάθος δεκαετίας τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με ΙΧ αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο απραξίας μια πτώση της τάξης του 10% περίπου και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.

5.3. Κοινό όραμα

Έχοντας ως αφετηρία την αναγνώριση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τομέας της κινητικότητας στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές στρατηγικές και τις κατευθύνσεις υπερκείμενων ευρωπαϊκών και εθνικών στρατηγικών κειμένων, διαμορφώθηκε μια πρώτη, αρχική έκδοση του κοινού οράματος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα ευρωπαϊκά και εθνικά στρατηγικά κείμενα που λήφθηκαν υπόψη εντάσσονται:

- το Ευρωπαϊκό Όραμα Μηδέν,
- το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030,
- η Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα,
- ο Οδηγός Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο,
- το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία,
- το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα.

Η αρχική έκδοση του κοινού οράματος παρουσιάστηκε στα μέλη της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ Δ. Κορδελιού-Ευόσμου σε ειδικό «εργαστήριο» που οργανώθηκε για αυτόν τον σκοπό. Έχοντας ως στόχο τη συλλογή πρόσθετων απόψεων και ιδεών, τη βελτίωση της αρχικής έκδοσης του κοινού οράματος και τη συνδιαμόρφωση της τελικής του έκδοσης, κατά τη διάρκεια του ειδικού εργαστηρίου μοιράστηκαν στους παρευρισκόμενους ειδικά έντυπα. Τα έντυπα αυτά καλούσαν τους συμμετέχοντες του εργαστηρίου αφενός να διατυπώσουν τη δική τους εκδοχή για το κοινό όραμα. Έπειτα από επεξεργασία των εντύπων και λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις που συλλέχθηκαν για το κοινό όραμα, η τελική του μορφή, όπως αυτή συνδιαμορφώθηκε μετά το ειδικό εργαστήριο, είναι η εξής:

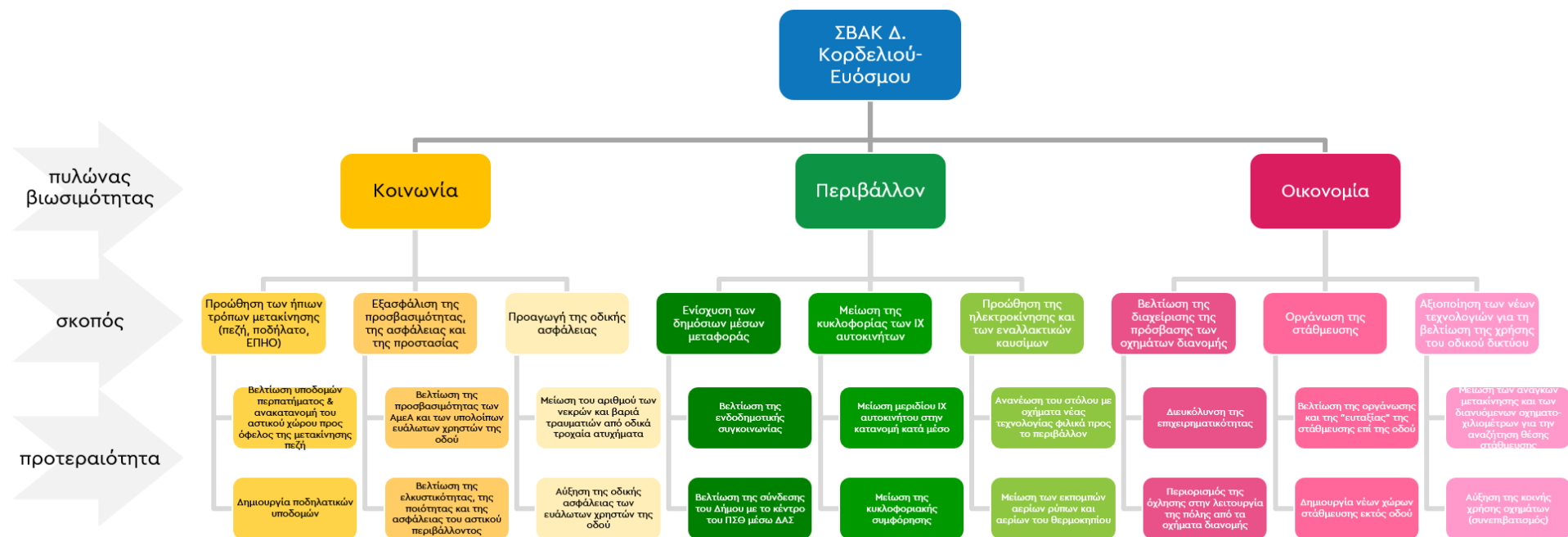
"Μια σύγχρονη, βιώσιμη πόλη όπου οι πεζοί, τα ποδήλατα και τα ΜΜΜ πρωταγωνιστούν, μια πόλη ασφαλής και προσβάσιμη για όλους και για όλες τις ανάγκες, μια πόλη ζωντανή και ελκυστική για όλες τις ηλικίες, μια πόλη όμορφη και καθαρή για να ζεις, να επιχειρείς και να εργάζεσαι, μια πόλη ορόσημο που θα πρωταγωνιστεί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

Σχήμα 5.3: Τελική έκδοση του κοινού οράματος του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου

Το προτεινόμενο κοινό όραμα τέθηκε υπόψη των εμπλεκομένων φορέων και της κοινωνίας των πολιτών και οι απόψεις που εκφράστηκαν κατά την ηλεκτρονική διαβούλευση, ανέδειξαν την αποδοχή του και την υιοθέτησή του ως του τελικού κοινού οράματος για την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

5.4. Προτεραιότητες

Έχοντας ως στόχο τη δόμηση ενός αποτελεσματικού, προσαρμοσμένου στις τοπικές συνθήκες της περιοχής του Δ. Κορδελίου-Ευόσμου, και συνάμα συνεκτικού συνόλου προτεραιοτήτων, λήφθηκαν υπόψη τόσο τα βασικά ευρήματα που παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια όσο και εκτενείς βιβλιογραφικές έρευνες. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελίου-Ευόσμου συνολικά αναγνωρίστηκαν 18 προτεραιότητες, οι οποίες τέθηκαν υπό τους εννέα σκοπούς που περιγράφει ο Νόμος 4784/2021 για τα ΣΒΑΚ και τους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας/ βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Οι 18 προτεραιότητες συνδέθηκαν ρητά με προσδιοριστικές παραμέτρους, δηλαδή με τους δείκτες του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου, οι οποίοι περιγράφονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 9.



Σχήμα 5.4: Πυλώνες βιωσιμότητας, σκοποί και προτεραιότητες που αναδείχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου

Πυλώνας «Κοινωνία»

Κάτω από τον πυλώνα της **κοινωνικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της «*προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)*», της «*εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας*», και της «*προαγωγής της οδικής ασφάλειας*».

Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό, τόσο η μετακίνηση πεζή όσο και το ποδήλατο και οι υπόλοιπες λύσεις μικροκινητικότητας, αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας λόγω των σημαντικών ωφελειών που αποφέρουν τόσο σε ατομικό όσο και σε κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Αναγνωρίζοντας τη σημαντική πρόοδο που οφείλει να επιτευχθεί στην περιοχή του Δ. Κορδελιού – Ευόσμου για την προώθηση των μετακινήσεων πεζή, του ποδηλάτου και των Ελαφρών Προσωπικών Οχημάτων (ΕΠΗΟ), στο πλαίσιο του πρώτου αυτού σκοπού ορίστηκαν οι εξής δύο προτεραιότητες:

- *Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή*
- *Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών*

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η εξάλειψη των διακρίσεων και των αποκλεισμών, η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης και πρόσβασης σε όλους, και η δημιουργία ενός ασφαλούς και ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος βρίσκονται στον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ο Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, ως τυπική ελληνική πόλη έχει διάφορα «εμπόδια» και «κωλύματα» (πχ. ανυπαρξία πεζοδρομίων κατά τόπους, ύπαρξη πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου των υφιστάμενων προδιαγραφών, κατά τόπους αστοχίες σε υλικά επίστρωσης των κοινόχρηστων χώρων, ύπαρξη αστικού εξοπλισμού εντός της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών, απουσία υποδομών προσβασιμότητας ή μη πλήρωση σχετικών προδιαγραφών που εν πολλοίς ακυρώνουν στην πράξη «τον σχεδιασμό για όλους»). Ταυτόχρονα όμως αποτελεί κι ένα αστικό περιβάλλον με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Με τα δεδομένα αυτά λοιπόν στοιχίστηκαν αντίστοιχα οι παρακάτω προτεραιότητες:

- *Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού*
- *Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος*

Σχετικά με τον τρίτο σκοπό, η δημιουργία ασφαλών αστικών συστημάτων μεταφορών και η βελτίωση του πραγματικού και του αντιληπτού επιπέδου οδικής ασφάλειας στις αστικές περιοχές συνιστούν ένα καθοριστικό στοιχείο για τη δημιουργία «ζωντανών» και υγιών πόλεων. Επιπλέον, η οδική ασφάλεια βρίσκεται στο επίκεντρο του βιώσιμου σχεδιασμού, όπως εξάλλου υποδηλώνεται και από τους υπο-στόχους 3.6 και 11.2 των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την προώθηση των βιώσιμων προτύπων κινητικότητας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας για την περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, στο πλαίσιο του τρίτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι εξής προτεραιότητες:

- *Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα*
- *Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού*

Πυλώνας «Περιβάλλον»

Κάτω από τον πυλώνα της **περιβαλλοντικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της «ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς», της «μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων», και της «προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων».

Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό του δεύτερου πυλώνα, στο μακρύ και γεμάτο προκλήσεις «ταξίδι» που συνιστά η πορεία προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, η ενθάρρυνση της χρήσης των ΔΑΣ αποτελεί δίχως αμφιβολία έναν από τους πλέον σημαντικούς και επιβεβλημένους «σταθμούς». Όπως είναι ευρέως αποδεκτό, οι ΔΑΣ διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία βιώσιμων πόλεων, καθώς επιδρούν καίρια στην περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ευημερία και την οικονομική ανάπτυξη των αστικών περιοχών. Λαμβάνοντας υπόψη τα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης των ΔΑΣ (πχ. βελτίωση συχνότητας) που υφίστανται στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, κάτω από αυτόν τον σκοπό «στοιχήθηκαν» οι εξής προτεραιότητες:

- *Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας*
- *Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ*

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η συμπεριφορική αλλαγή και η στροφή των μετακινούμενων από το ΙΧ αυτοκίνητο προς τους ήπιους τρόπους μετακίνησης και τις ΔΑΣ είναι απαραίτητες για τη δημιουργία μιας βιώσιμης πόλης. Δεδομένης της αυξημένης εξάρτησης και χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου που παρατηρείται στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, στο πλαίσιο του δεύτερου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι κάτωθι προτεραιότητες:

- *Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο*
- *Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης*

Σχετικά με τον τρίτο σκοπό, η πρόσφατη στρατηγική της ΕΕ για την έξυπνη, πράσινη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη προβλέπει την προώθηση της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και του εξηλεκτρισμού του τομέα της αστικής κινητικότητας, ως μέτρο για τη σταδιακή απομάκρυνση από τον άνθρακα. Λαμβάνοντας υπόψη τα σοβαρά βήματα προόδου που οφείλουν να καταγραφούν και στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, κάτω από αυτόν τον σκοπό «στοιχήθηκαν» οι κάτωθι προτεραιότητες:

- *Περαιτέρω ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον*
- *Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου*

Πυλώνας «Οικονομία»

Κάτω από τον πυλώνα της **οικονομικής βιωσιμότητας** εντάχθηκαν οι σκοποί της «*βελτίωσης της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής*», της «*οργάνωσης της στάθμευσης*», και της «*αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου*».

Αναφορικά με τον πρώτο σκοπό, οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές είναι αυτές που καθιστούν διαθέσιμα τα αγαθά στον τελικό καταναλωτή, είναι απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των αστικών περιοχών, συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση των εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, ενώ συνιστούν και έναν σημαντικό πάροχο θέσεων εργασίας. Από την άλλη πλευρά, οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 25% των εκπομπών CO₂ που παράγονται από τις αστικές μετακινήσεις, αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές κυκλοφοριακού θορύβου και οπτικής όχλησης στο αστικό περιβάλλον, ενώ οξύνουν και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης συμβάλλοντας στην αύξηση των επιπέδων κυκλοφοριακής συμφόρησης. Λαμβάνοντας υπόψη τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου αλλά και τα μεγάλα περιθώρια βελτίωσης που υπάρχουν στον τρόπο της λειτουργίας τους, στο πλαίσιο του πρώτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι κάτωθι προτεραιότητες:

- *Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας*
- *Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής*

Όσον αφορά τον δεύτερο σκοπό, η στάθμευση διαδραματίζει αναμφίβολα καθοριστικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών. Η οργάνωση της στάθμευσης αποτελεί κομβικό στοιχείο των σύγχρονων πολιτικών αστικού σχεδιασμού και αναγκαία συνθήκη για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Διαπιστώνοντας πως τόσο η συνιστώσα της στάθμευσης στην οδό όσο και η συνιστώσα της στάθμευσης σε χώρους δημοσίας χρήσης εκτός οδού χρήζουν σημαντικών βελτιώσεων στην περιοχή του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, στο πλαίσιο του δεύτερου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι κάτωθι προτεραιότητες:

- *Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού*
- *Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού*

Τέλος, αναγνωρίζοντας τον καθοριστικό, πολύπλευρο ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι νέες τεχνολογίες στη βελτιστοποίηση της χρήσης του οδικού δικτύου του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου, στο πλαίσιο του τρίτου αυτού σκοπού εντάχθηκαν οι κάτωθι προτεραιότητες:

- *Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης*
- *Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)*

Φάση 3: Σχεδιασμός μέτρων

6. Σχεδιασμός μέτρων και οργάνωση σε χρονικούς ορίζοντες

Λαμβάνοντας υπόψη την ανατροφοδότηση όλων των φάσεων του συμμετοχικού σχεδιασμού και τις σχετικές ζυμώσεις με τη δημοτική αρχή, η τελική στρατηγική / σενάριο ανάπτυξης της κινητικότητας που διαμορφώθηκε για την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου αποφασίστηκε να εδραστεί στην «Εναλλακτική Α: Προώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας» και να συμπεριλάβει και μέτρα που αρχικά είχαν ενσωματωθεί στην «Εναλλακτική Β: Προώθηση ΔΑΣ (Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών)», αφαιρώντας ωστόσο κάποιες παρεμβάσεις από την προηγούμενη έκδοση του ΣΒΑΚ, θεωρώντας ότι θα πρέπει να εξετασθούν στο μέλλον έπειτα από την εφαρμογή και αξιολόγηση άλλων επιλεχθέντων μέτρων (πχ. διαχείριση της στάθμευσης, δημιουργία υποδομών ποδηλάτου, δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας κ.α.). Η τελική στρατηγική ενσωματώνει **63 μέτρα**, 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 ομοειδών μέτρων** και αναλύονται στις ενότητες που ακολουθούν. Στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου παρουσιάζεται συγκεντρωμένα για όλα τα μέτρα η σύνδεση με τους δύο (2) χρονικούς ορίζοντες (2029, 2034)³ του ΣΒΑΚ του Δ. Κορδελιού-Ευόσμου.

Διευκρινίζεται ότι η αντιστοίχιση ενός μέτρου με τον χρονικό ορίζοντα δεκαετίας δεν σημαίνει ότι το μέτρο αυτό δεν θα ξεκινήσει να σχεδιάζεται και να υλοποιείται τμηματικώς ακριβώς μετά το πέρας της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, αλλά ότι η συνολική του ολοκλήρωση οφείλει να έχει επιτευχθεί μέχρι το συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο. **Επισημαίνεται ότι η δυνατότητα ολοκλήρωσης της υλοποίησης ενός μέτρου στον προβλεπόμενο χρονικό ορίζοντα προϋποθέτει και εξαρτάται από την ύπαρξη και εξεύρεση αντίστοιχων χρηματοδοτήσεων.**

6.1. 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.

³ Κρίθηκε σκόπιμο οι ορίζοντες της πενταετίας και της δεκαετίας να προσαρμοστούν έτσι ώστε να έχουν ως αφετηρία τη χρονική στιγμή ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ και όχι της έναρξής του, προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής χρόνος για την υλοποίησή του.

Οι οδοί που προτείνονται προς μονοδρόμηση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου παρουσιάζονται παρακάτω, με τη σειρά αναφοράς των οδών αρχής και τέλους ορίζει και την προτεινόμενη φορά του οδικού τμήματος. Οι οδοί αυτοί επιλέχθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να συμπληρώνουν κατά το δυνατόν καλύτερα την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του υπόλοιπου δικτύου.

Δ.Ε. Ευόσμου

- 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). *Η μονοδρόμηση της εν λόγω οδού απαιτεί την τροποποίηση της χάραξης της λεωφορειακής γραμμής 20 (ΜΕΝΕΜΕΝΗ-ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ) στην κατεύθυνση της «Επιστροφής». Έτσι, αντί της οδού Κοσμά Αιτωλού προτείνεται η χρήση των οδών Αγαμέμνωνος, Μενέλαου και Νίκης.*
- Μενελάου (από Αγαμέμνωνος έως Νίκης).
- Νίκης (από Ελπίδος έως Κοσμά Αιτωλού).
- Ναούσης (από Κοσμά Αιτωλού έως Ελπίδος).
- Μουσών (από Μεγάλου Αλεξάνδρου έως Ευφροσύνης).
- Ανδρομάχης (από Ευφροσύνης έως Ρωξάνης και μέσω διάνοιξης έως την Μεγάλου Αλεξάνδρου).
- Ευφροσύνης (από Μουσών έως Νυμφαίου). *Η μονοδρόμηση της εν λόγω οδού απαιτεί την τροποποίηση της χάραξης των λεωφορειακών γραμμών 32 (Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ-ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ) και 32Ν (Κ. ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ-ΙΠΠΟΚΡΑΤΕΙΟ) στην κατεύθυνση της «Μετάβασης». Έτσι, αντί της διαδρομής που ακολουθεί τις οδούς Ευφροσύνης και Μαιάνδρου προτείνεται η χρήση της διαδρομής που κάνει χρήση των οδών Νυμφαίου, 25^{ης} Μαρτίου και Μαιάνδρου. Επίσης, απαιτείται η τροποποίηση της χάραξης της κυκλικής λεωφορειακής γραμμής 43 (ΤΟΠΙΚΟ ΕΥΟΣΜΟΥ). Έτσι, αντί της διαδρομής που ακολουθεί τις οδούς Νυμφαίου, Ευφροσύνης και Μαιάνδρου προτείνεται η χρήση της διαδρομής που κάνει χρήση των οδών Νυμφαίου, 25^{ης} Μαρτίου και Μαιάνδρου.*
- Φιλώτα (από Μαιάνδρου έως Αντώνη Τρίτη).
- Αδμήτου (από Θάλειας έως Μαιάνδρου).
- Πανδώρας (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Νεμέας (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Γιαννιτών (από Θάλειας έως Μαιάνδρου).
- Επιδαύρου (από Χαρίτων έως Μαιάνδρου).
- Μαυροκορδάτου (από Μαιάνδρου έως Φαιάκων).
- Αγλαΐας (από Φαιάκων έως Μαιάνδρου).
- Μελενίκου (από Μαιάνδρου έως Θάλειας).
- Θάλειας (από Μελενίκου έως προέκταση Αγλαΐας).
- Φαιάκων (από Αγλαΐας έως Νεμέας).
- Κασάνδρου (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως 25^{ης} Μαρτίου).
- Εφέσου (από 25^{ης} Μαρτίου έως Κύπρου).
- Νυμφαίου (από Κύπρου έως Κολοκοτρώνη).
- Κολοκοτρώνη (από Μαιάνδρου έως Μακεδονομάχων).
- Πηνειού (από Μακεδονομάχων έως Αχιλλέως).

- Μάρκου Μπότσαρη (από Αγίου Αθανασίου έως Μακεδονομάχων).

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

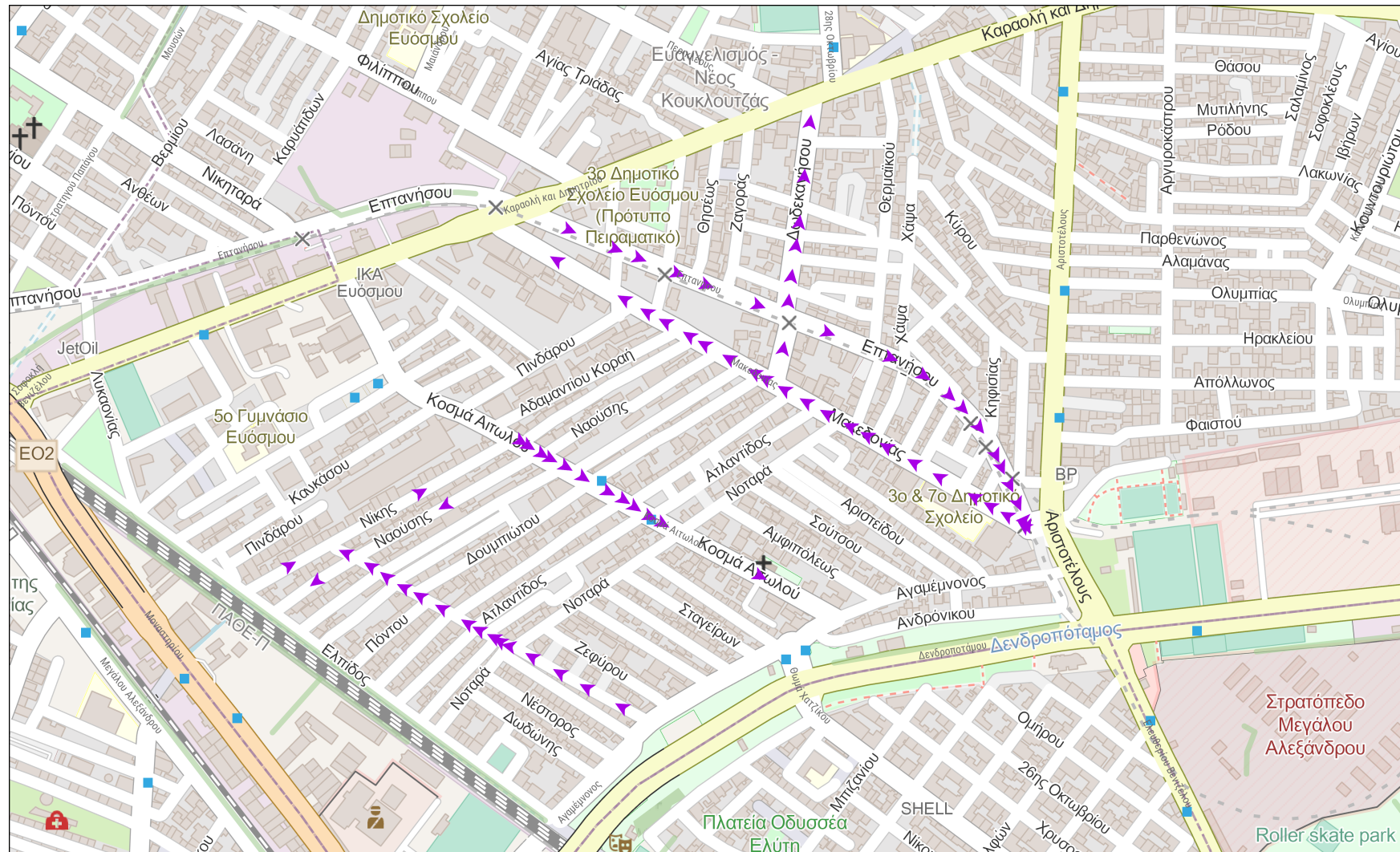
- Πολυτεχνείου (από Σκρά έως Σπύρου Λούη).
- 28^{ης} Οκτωβρίου (από Σπύρου Λούη έως Σκρά).
- Μ. Μερκούρη (από Σιατίστης έως Ανδρέα Παπανδρέου).
- Κρήτης (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Σιατίστης).
- Σιατίστης (από Μοναστηρίου έως Σκρά). *Η μονοδρόμηση της εν λόγω οδού απαιτεί την τροποποίηση της χάραξης των λεωφορειακών γραμμών 01 (Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ - ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ - ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ - Κ.Τ.Ε.Λ.), 01Α (Τ.Σ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ-ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ-ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-Κ.Τ.Ε.Λ. ΜΕΣΩ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ), 19 (ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ) και 19Α (Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΚΟΡΔΕΛΙΟ) στην κατεύθυνση της «Μετάβασης». Επιπλέον, απαιτείται η τροποποίηση της χάραξης της λεωφορειακής γραμμής 18 (ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ-ΚΟΡΔΕΛΙΟ) στην κατεύθυνση της «Επιστροφής». Αντί της διαδρομής που ακολουθούν σήμερα αυτές οι γραμμές μέσω της οδού Σιατίστης, προτείνεται η χρήση της οδού Ανδρέα Παπανδρέου ή της οδού Αθανασίου Διάκου.*
- Αθανασίου Διάκου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Μοναστηρίου).
- Κύπρου (από Μ. Μερκούρη έως Μοναστηρίου).
- Δυτικής Μακεδονίας (από Μοναστηρίου έως Μ. Μερκούρη).
- Παρατσίκογλου (από Μοναστηρίου έως Χρυσ. Σμύρνης).
- Χρυσ. Σμύρνης (από Παρατσίκογλου έως Γρηγορίου Ε').
- Γρηγορίου Ε' (από Χρυσ. Σμύρνης έως Κατσαντώνη).
- Νικ. Πλαστήρα (από Γρηγορίου Ε' έως Αγ. Γεωργίου).

Δεδομένου ότι το προτεινόμενο σύστημα μονοδρομήσεων θα επηρεάσει τις υφιστάμενες διαδρομές των αστικών λεωφορείων και σύμφωνα με όσα ορίζονται στον Νόμο 4784/2021, το Σχέδιο Δράσης θα αποσταλεί στον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) για εξέταση και έγκριση.

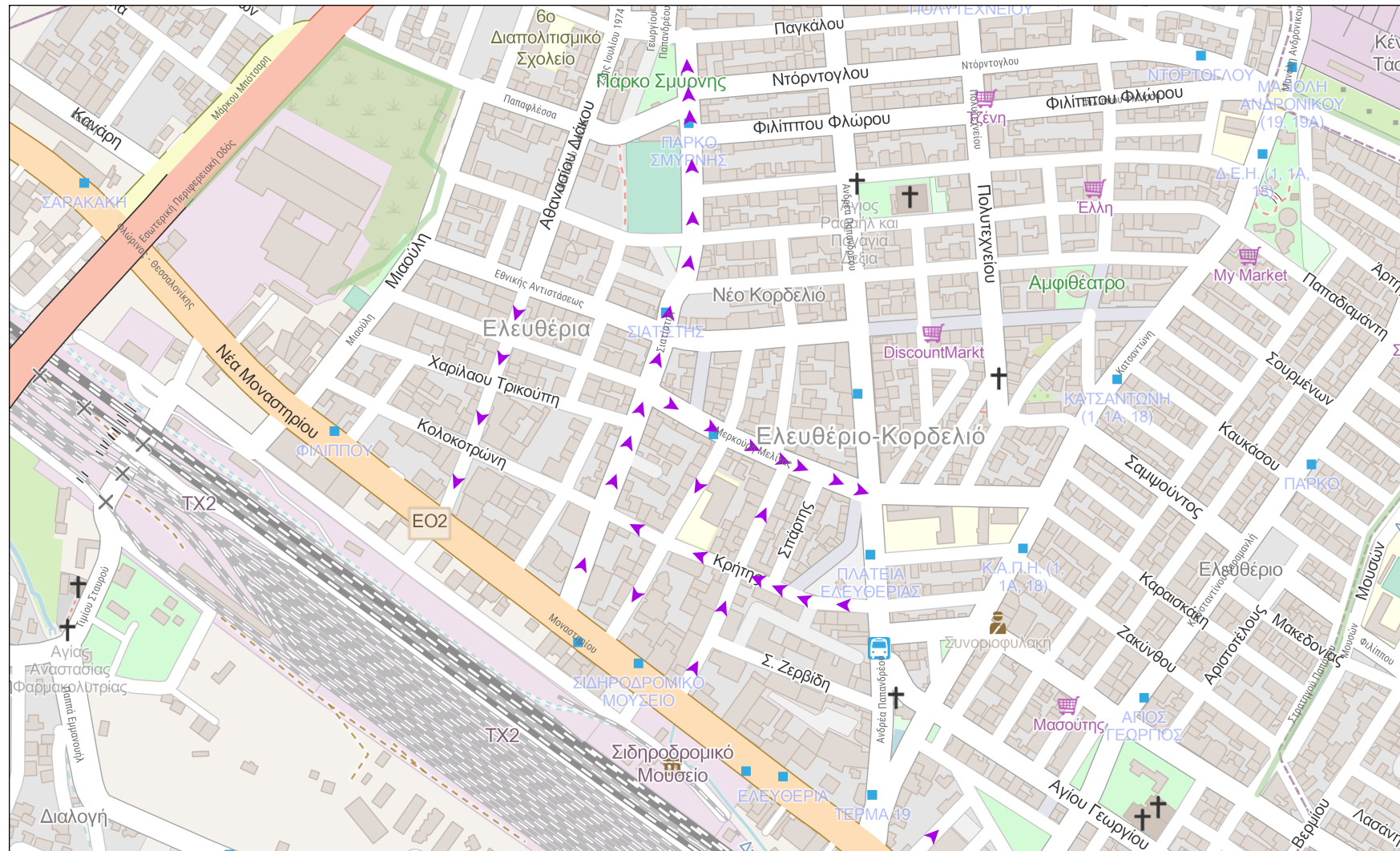
Σημειώνεται ότι η μονοδρόμηση των οδών Ολυμπιάδος, Εθν. Αντιστάσεως, Στρ. Αλ. Παπάγου και Αγίου Κωνσταντίνου στη Δ.Ε. Ευόσμου που είχε προταθεί στα προηγούμενα παραδοτέα, μετά από σχετικές ζυμώσεις με τη δημοτική αρχή δεν προκρίθηκε στο παρόν, τελικό, παραδοτέο. Συνεκτιμώντας ότι βραχυπρόθεσμα δεν δύναται να μεταβληθούν οι συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων που διαμένουν στην εν λόγω περιοχή (λόγω της κυριαρχίας του ΙΧ αυτοκινήτου και της έλλειψης εναλλακτικών μέσων, σε συνδυασμό και με την αδυναμία δημιουργίας επαρκών χώρων στάθμευσης (υπέργειων και υπόγειων)) κρίθηκε ως πιο υλοποιήσιμο να μετατεθούν σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, επιπλέον των οδών που περιγράφηκαν παραπάνω συμπεριλαμβανομένων αυτών που δεν προκρίθηκαν στο παρόν τελικό σχέδιο (πχ. Λεύκης, Ανθοκήπων, 17^{ης} Νοεμβρίου, Αγίου Διονυσίου), ο κατάλογος των μονοδρομήσεων που θα λάβουν χώρα στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα διερευνηθεί στα πλαίσια κυκλοφοριακών μελετών και ενδέχεται να συμπληρωθεί μελλοντικά (σε βάθος δεκαετίας και μέχρι να γίνει η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ) και από άλλες οδούς.





Σχήμα 6.2: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ευόσμου)



Σχήμα 6.3: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις (Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού)



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ-
ΕΥΡΟΣΜΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση ΟΣΕΘ
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 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 μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων της οργάνωσης της στάθμευσης
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ9. Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ10. Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ11. Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο Δ18. Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο Δ26. Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή

6.2. 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 ευνοϊκότερων 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).

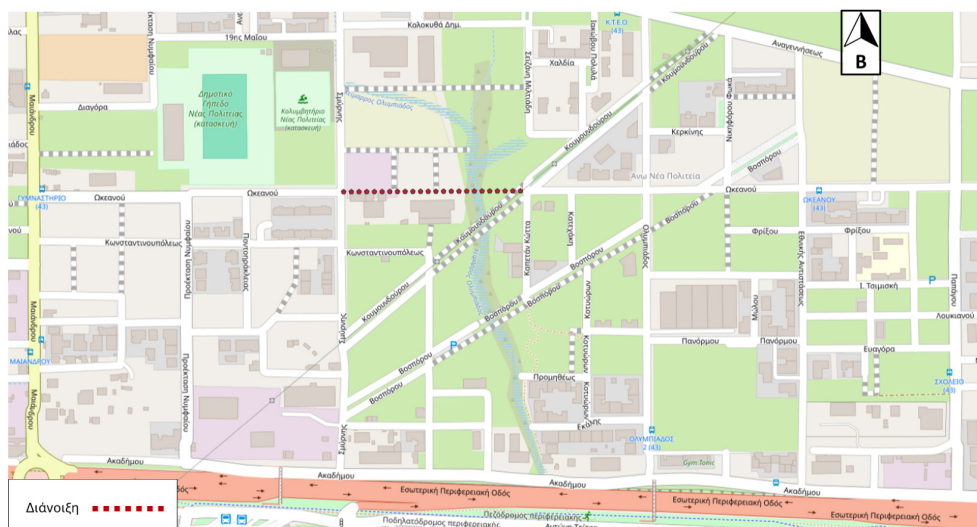
Οι οδοί που προτείνονται προς διάνοιξη είναι οι κάτωθι:

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

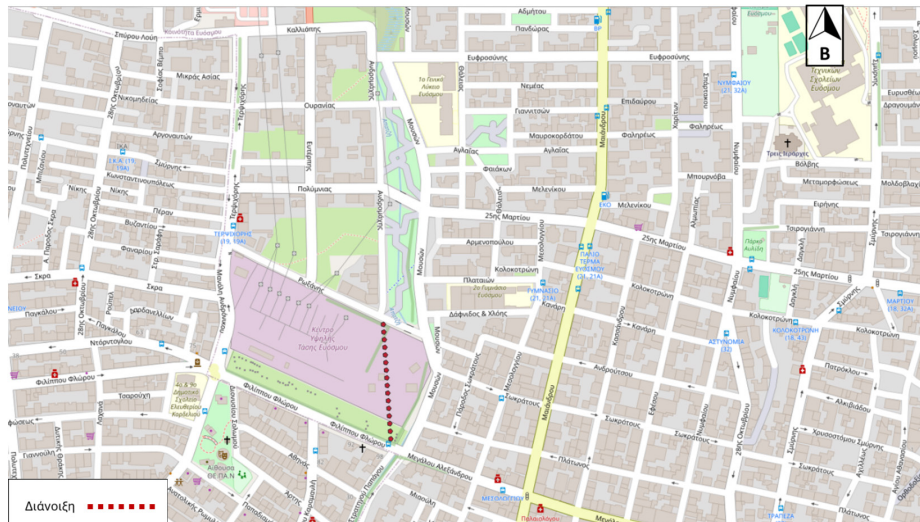
Επιπλέον, προτείνεται να εξεταστεί η εφικτότητα διάνοιξης της οδού Παπαφλέσσα από την οδό Ιπποδρομίου έως την οδό Δενδροποτάμου. Για την πραγματοποίηση αυτής της δράσης χρειάζεται καταρχήν να προηγηθεί παραχώρηση τμήματος του στρατοπέδου στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου, ώστε μετά από κατάλληλη τροποποίηση ρυμοτομίας για δημιουργία νέων κοινόχρηστων οδών να υλοποιηθεί σχετικό έργο. Ήδη γίνονται προσπάθειες από τη δημοτική αρχή για την εξεύρεση λύσης στο ιδιοκτησιακό θέμα του προς διάνοιξη τμήματος.



Σχήμα 6.5: Προτεινόμενες διανοίξεις.



Σχήμα 6.6: Προτεινόμενες διανοίξεις.



Σχήμα 6.7: Προτεινόμενες διανοίξεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού

Η υπογειοποίηση της Περιφερειακής Οδού στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαιάνδρου (Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου) και Κων. Παλαιολόγου (Δήμου Παύλου Μελά) αποτελεί μια εμβληματική πρόταση, η οποία θα άρει τον κατακερματισμό της έκτασης του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Υλοποίησης	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Εποπτείας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 Το πακέτο μέτρων 2 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ18. Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο

6.3. 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 καίριες θέσεις που θα προκύψουν από κυκλοφοριακές μελέτες. Δύο τέτοιες θέσεις που αξίζει να διερευνηθεί η εφικτότητα κατασκευής κυκλικών κόμβων είναι οι διασταυρώσεις των οδών Αριστοτέλους-Ιπποδρομίου-Μακεδονίας και Λεωφ. Δενδροτοτάμου-Αριστοτέλους-Επτανήσου-Ελ. Βενιζέλου (απαιτείται συνέργεια με τον όμορο Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης). Επιπλέον, στον υφιστάμενο σχεδιασμό του Δήμου –ο οποίος υιοθετείται και από το σχέδιο προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ– προβλέπεται σε σχετική μελέτη⁴ 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση ΟΣΕΘ
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	
 Το πακέτο μέτρων 3 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προαγωγής της οδικής ασφάλειας της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ9. Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ10. Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ11. Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών Δ18. Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο

⁴ Για τους προβλεπόμενους κόμβους επί της οδού 25^{ης} Μαρτίου απαιτείται επικαιροποίηση μελετών και ωρίμανση των σχετικών εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του σχετικού έργου.

6.4. 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 (πχ. 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 (ενδεικτικά στη διασταύρωση των οδών

Αριστοτέλους και Καραολή & Δημητρίου), ο οποίος θα προκύψει από κατάλληλη φωτοτεχνική μελέτη και μελέτη οδικής ασφάλειας («πριν και μετά») προκειμένου να τεκμηριωθεί η αποτελεσματικότητα του μέτρου.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 κατασκευάζονται από κατάλληλα υλικά που φέρουν/επιδέχονται εσωτερικό φωτισμό.





ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων

Οι εν λόγω πινακίδες προτείνεται να τοποθετηθούν σε χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής μελέτης με στόχο την καθοδήγηση των μετακινουμένων προς τα τοπικά τοπόσημα και τους διάφορους πόλους έλξης και παραγωγής μετακινήσεων (πχ. σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος, κλπ.). 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 Το πακέτο μέτρων 4 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προαγωγής της οδικής ασφάλειας της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ9. Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ10. Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους Δ11. Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο Δ18. Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο Δ22. Εκπομπές CO₂ κατά την ώρα αιχμής Δ23. Εκπομπές NO_x κατά την ώρα αιχμής

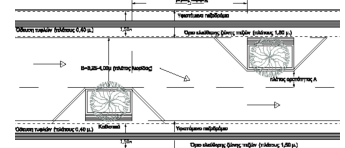
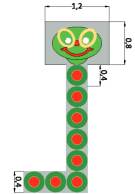
6.5. Πακέτο μέτρων 5: «Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς»



Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου έχει ήδη πραγματοποιήσει σε ικανοποιητικό βαθμό παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας πέριξ 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 2302Β/16-09-2013) όπως:

- η εγκατάσταση πινακίδων αναγγελίας κινδύνου K-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 (πχ. 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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».



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και θα βελτιώσει τις συνθήκες κίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού.

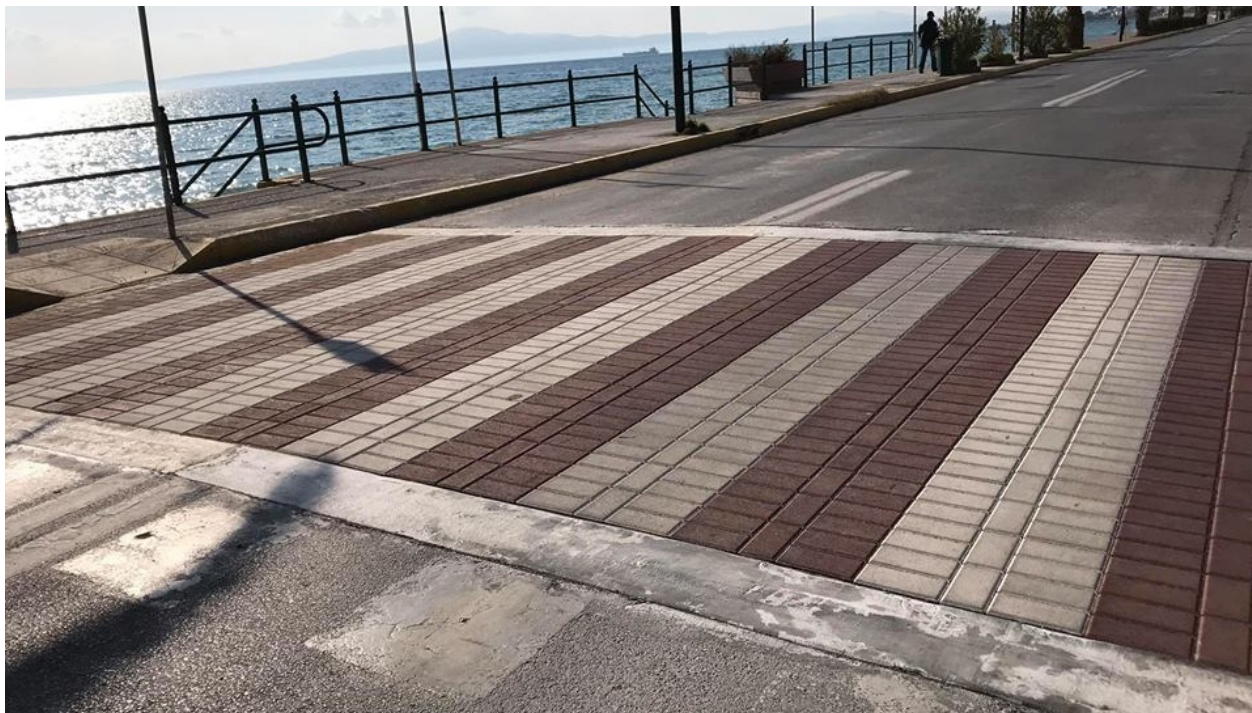


ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 προαναφερθέντα 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. Δυο ενδεικτικές θέσεις δημιουργίας κυβολιθικών διαβάσεων είναι οι διασταυρώσεις των οδών Μεγ. Αλεξάνδρου-Ευαγγελισμού της Θεοτόκου στη Δ.Ε. Ευόσμου και Κατσαντώνη-Καραβαγγέλη στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς

Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης

Δεκαετία



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

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



**Δείκτες
παρακολούθησης
πακέτου μέτρων**

Δ9. Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους

Δ10. Ετήσιος αριθμός βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους

Δ11. Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών

Δ12. Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")

6.6. Πακέτο μέτρων 6: «Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου»



Δημιουργία ποδηλατοδρόμων

Οι παρεμβάσεις που αφορούν την ποδηλατική υποδομή στοχεύουν στην προώθηση της μετακίνησης με ποδήλατο 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, κλπ., 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 Κορδελίου-Ευόσμου προτείνεται η ένταξη ποδηλατικής υποδομής σε μια σειρά οδών. Σημειώνεται ότι η παρουσιαζόμενη μορφή του δικτύου ποδηλατοδρόμων, δεδομένου ότι είναι αποτέλεσμα μίας πρώτης διερεύνησης σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, υπάρχει περίπτωση, μετά την έγκρισή της και κατά τη φάση της οριστικής μελέτης, να τροποποιηθεί σε μεμονωμένα σημεία του δικτύου, εφόσον θα συντρέχουν λόγοι αδυναμίας ασφαλούς ή ικανοποιητικής διέλευσης, προκειμένου να αναζητηθεί βέλτιστη εναλλακτική λύση με γνώμονα την ασφάλεια. 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

Δ.Ε. Ευόσμου

- Μουσών / Στρατηγού Παπάγου (από Ζακύνθου έως Φιλίππου Φλώρου – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Μουσών (από Φιλίππου Φλώρου έως Ευφροσύνης – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Ευφροσύνης (από Μουσών έως Νυμφαίου – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Νυμφαίου (από Ευφροσύνης έως Αντώνη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Αντώνη Τρίτση (υφιστάμενη περιπατητική διαδρομή που χρησιμοποιείται άτυπα και ως ποδηλατόδρομος).
- Εθνικής Αντίστασης (μεικτής χρήσης ή αποκλειστική υποδομή εάν καταργηθεί η παρόδια στάθμευση).
- 17^{ης} Νοεμβρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Ολυμπιάδος – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Τζαβέλλα (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Παύλου Μελά (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ευαγγελισμού Θεοτόκου (από Παύλου Μελά έως Μεταλλείων Ταύρου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Μεταλλείων Ταύρου (από Ευαγγελισμού Θεοτόκου έως 28^{ης} Οκτωβρίου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Κύπρου (από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Ιουλιανού – μεικτής χρήσης υποδομή).

- Ιουλιανού (από Κύπρου έως Πατρών – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Πατρών (από Ιουλιανού έως Κύμης – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Κύμης (από Πατρών έως Περικλέους – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Περικλέους (από Κύμης έως Μουσών – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Φιλίππου (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Κυρίλλου και Μεθοδίου (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ψαρών (από Περικλέους έως Παπαδιαμάντη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Παπαδιαμάντη (μεικτής χρήσης υποδομή).
- 28^{ης} Οκτωβρίου (από Παπαδιαμάντη έως Παύλου Μελά – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Παύλου Μελά (από 28ης Οκτωβρίου έως Ευαγγελισμού Θεοτόκου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Σμύρνης (από Παύλου Μελά έως Κολοκοτρώνη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Αχιλλέως (από Κολοκοτρώνη έως Παύλου Μελά – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Κολοκοτρώνη (από Σμύρνης έως Αχιλλέως – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Επτανήσου (κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Παπαφλέσσα (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ιπποδρομίου (από Παπαφλέσσα έως Αριστοτέλους – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ανώνυμη οδός (κάθετη στην Φαιστού – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Φαιστού (από Ανώνυμη έως Αργυροκάστρου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Αργυροκάστρου (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Καραολή και Δημητρίου (από Εθνικής Αντίστασης έως Παπαφλέσσα και από Αργυροκάστρου έως Τζαβέλλα – μεικτής χρήσης υποδομή).

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

- Σουρμένων (από Μουσών έως Κατσαντώνη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Εθνικής Αντίστασης (από Κατσαντώνη έως Ανδρέα Παπανδρέου – κίνηση στον πεζόδρομο).
- Εθνικής Αντίστασης (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Μιαούλη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Αθανασίου Διάκου (από 25^{ης} Μαρτίου έως Εθνικής Αντίστασης – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Σιατίστης (από Εθνικής Αντίστασης έως 25^{ης} Μαρτίου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ανδρέα Παπανδρέου (από Εθνικής Αντίστασης έως Μελίνας Μερκούρη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Ανδρέα Παπανδρέου (από Μελίνας Μερκούρη έως Πλατεία Ελευθερίας – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Μελίνας Μερκούρη (από Ανδρέα Παπανδρέου έως Κατσαντώνη – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Κατσαντώνη (από Σουρμένων έως Καυκάσου – μεικτής χρήσης υποδομή).
- Καραϊσκάκη (μεικτής χρήσης υποδομή).
- Καυκάσου (μεικτής χρήσης υποδομή).

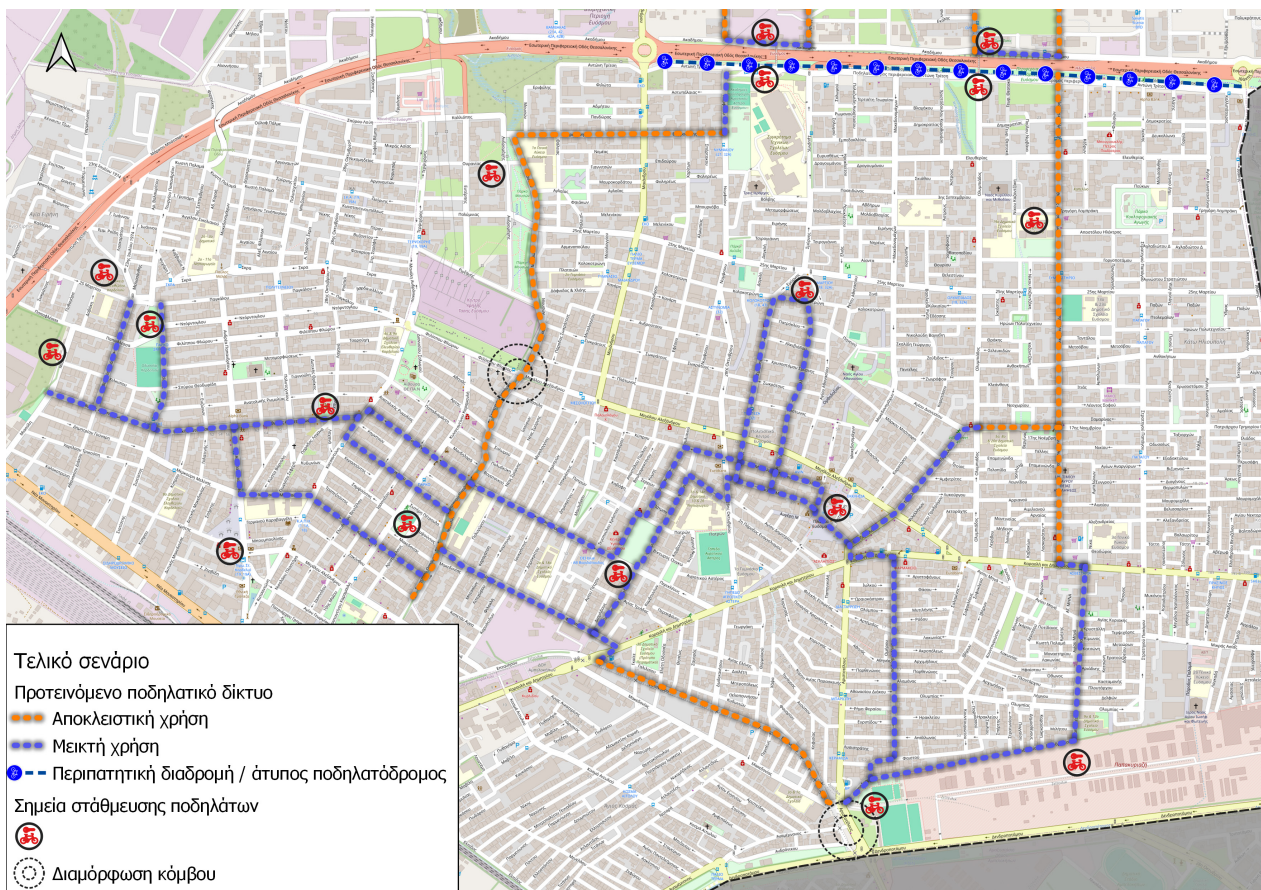
Περιοχή άνωθεν της Περιφερειακής Οδού

Δ.Ε. Ευόσμου

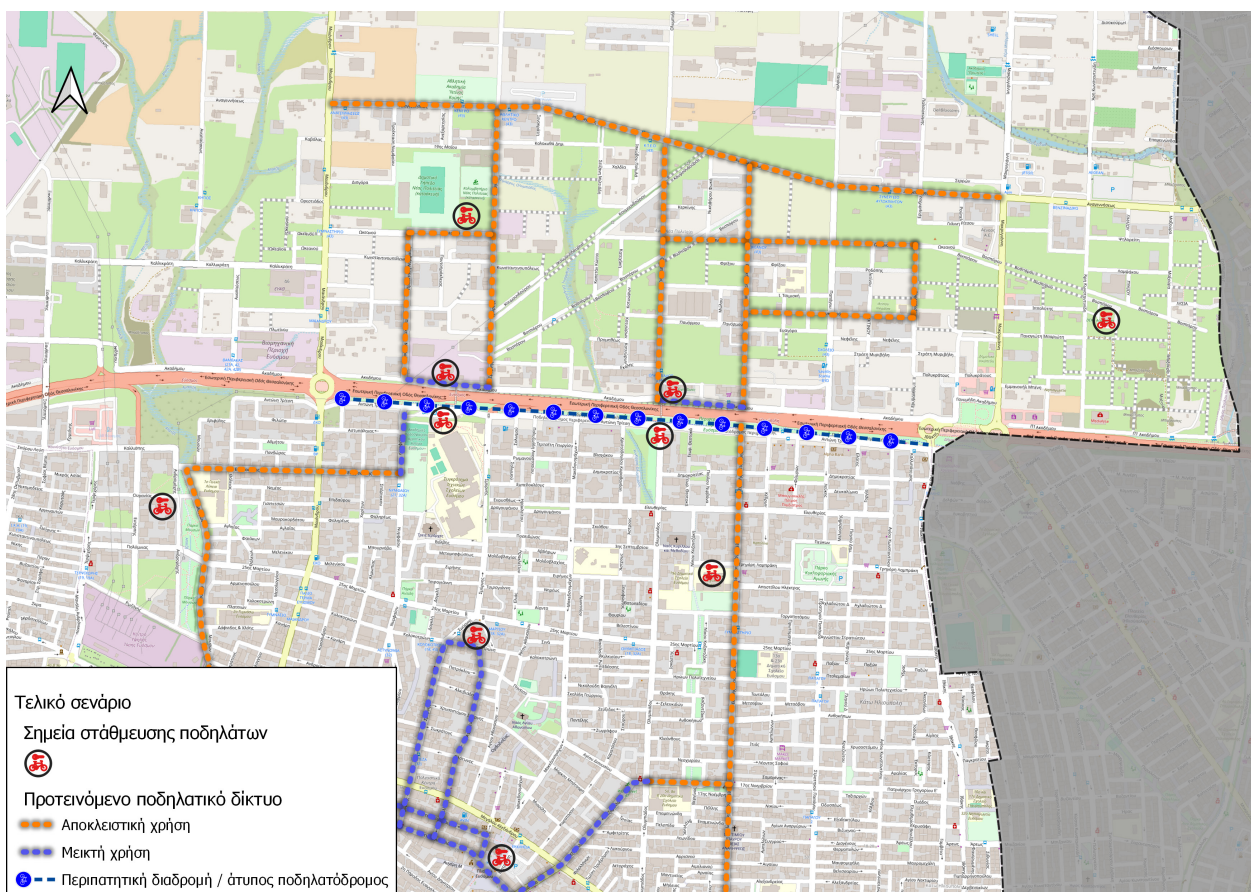
- Αναγεννήσεως (από Προέκταση Μαιάνδρου έως Προέκταση Μακρυγιάννη – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Προέκταση Σμύρνης (από Ακαδήμου έως Αναγεννήσεως – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).

- Ακαδήμου (από Προέκταση Σμύρνης έως Προέκταση Νυμφαίου – μεικτή χρήση).
- Προέκταση Νυμφαίου (από Ακαδήμου έως Ωκεανού – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Ωκεανού (από Προέκταση Νυμφαίου έως Προέκταση Σμύρνης – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Ωκεανού (από Προέκταση Ολυμπιάδος έως Ερυμάνθου – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Ερυμάνθου (από Ωκεανού έως Λουκιανού – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Λουκιανού (κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Προέκταση Ολυμπιάδος (από Ακαδήμου έως Αναγεννήσεως – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Προέκταση Εθνικής Αντίστασης (από Ακαδήμου έως Αναγεννήσεως – κατά προτεραιότητα αποκλειστική υποδομή).
- Ακαδήμου (από Προέκταση Εθνικής Αντίστασης έως Προέκταση Ολυμπιάδος – μεικτή χρήση).

Επιπλέον, προτείνεται η διερεύνηση δημιουργίας ποδηλατόδρομου αποκλειστικής υποδομής επί της οδού Δενδροποτάμου, εγχείρημα το οποίο πρέπει να εξεταστεί σε συνέργεια με τους όμορους δήμους.



Σχήμα 6.8: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού).



Σχήμα 6.9: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (περιοχή κάτωθεν της Περιφερειακής Οδού).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Όμοροι Δήμοι Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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 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:

Δ.Ε. Ευόσμου

- Πάρκα Μουσών.
- Εκατέρωθεν πεζογεφυρών Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού.
- Τερματικός σταθμός Κάτω Ηλιούπολης-Ευόσμου (επί της Αντώνη Τρίτση).
- ΔΑΚ Ευόσμου.
- Κεντρική πλατεία Ευόσμου.
- ΚΥ Ευόσμου.
- Στρ. Παπακυριαζή (Αθλητικό Πάρκο Ευόσμου).
- Ακαδημία ΔΕΚΑ.
- Δημοτικό γυμναστήριο Κορδελιού-Ευόσμου (επί της οδού Κολοκοτρώνη).
- Αθλητικές Υποδομές Ο.Τ.Γ 756. (άνωθεν περιφερειακής οδού).

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

- Πεζόδρομος Ελευθερίου-Κορδελιού.
- Σύμπλεγμα γήπεδο - πάρκο - παιδική χαρά πλησίον Κεραμοποιίας Φιλίππου.
- Πλατεία Ελευθερίας.
- Πάρκο (επί της Καραμανλή) πλησίον γηπέδων.
- Πάρκο Σμύρνης.
- ΔΑΚ Ελευθερίου-Κορδελιού (περιοχή 2^{ου} ΓΕΛ Ελευθερίου-Κορδελιού).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 σταδίου (last mile) μιας μετακίνησης και μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορικών δραστηριοτήτων. Μέσω ενός τέτοιου συστήματος το ποδήλατο γίνεται προσίτιο 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 Κορδελιού-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 Δ.Ε. Ευόσμου και δύο (2) στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 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
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ3. Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου Δ4. Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο

6.7. Πακέτο μέτρων 7: «Πεζοδρομήσεις»



Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων

Παρότι οι απόψεις για τους πεζοδρόμους είναι αντικρουόμενες ως προς τις επιπτώσεις τους στην προσβασιμότητα (βελτιώνουν την προσβασιμότητα για πεζούς, ΑμεΑ και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, περιορίζοντας την προσβασιμότητα των μηχανοκίνητων μέσων), 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 συμβάλλοντας στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, ενώ αποτρέπουν τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου προάγοντας την αστική αναζωογόνηση. 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.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω οδών σε πεζόδρομους:

Δ.Ε. Ευόσμου

- Μεταλλείων Ταύρου (από Ευαγγελισμού έως 28^{ης} Οκτωβρίου), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός ήπιας κυκλοφορίας.

Η πεζοδρόμηση της παραπάνω οδού θα ενοποιήσει και θα ολοκληρώσει την ηπιοποίηση της κινητικότητας στην κεντρική περιοχή της Δ.Ε. Ευόσμου, ενώ παράλληλα θα συμβάλλει και στην περαιτέρω αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Οφείλει να σημειωθεί ότι η πεζοδρόμηση της οδού Τζαβέλα (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Καραολή & Δημητρίου) που είχε προταθεί στα προηγούμενα παραδοτέα και η οποία θα ολοκλήρωνε μια τριγωνικού σχήματος πεζοδρομημένη κεντρική περιοχή, δεν προκρίθηκε στο παρόν, τελικό, παραδοτέο μετά από σχετικές ζυμώσεις με τη δημοτική αρχή, καθώς θεωρήθηκε ότι βραχυπρόθεσμα δεν δύναται να μεταβληθούν οι συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου λόγω της κυριαρχίας του ΙΧ αυτοκινήτου και της αδυναμίας άμεσης προώθησης εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς για μετάβαση προς το κέντρο της Δ.Ε. Ευόσμου σε συνδυασμό με την έλλειψη απαιτούμενων απαλλοτριωμένων χώρων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης ΙΧ εκτός του κεντρικού ιστού.

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

- Ελευθερίας (από Κρήτης έως Μ. Μερκούρη), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως μη-χαρακτηρισμένος πεζόδρομος.
- Ειρήνης (από Κατσαντώνη έως Μεγ. Αλεξάνδρου), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως μη-χαρακτηρισμένος πεζόδρομος.
- Λαχανά (από Εθν. Αντιστάσεως έως Ανατ. Ρωμυλίας), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως μη-χαρακτηρισμένος πεζόδρομος.
- Δυτ. Θράκης (από Εθν. Αντιστάσεως έως Ανατ. Ρωμυλίας), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως μη-χαρακτηρισμένος πεζόδρομος.
- 1^η Πάροδος Παύλου Μελά (ανατολικά της Παύλου Μελά), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός αλλά είναι χαρακτηρισμένος πεζόδρομος (ΦΕΚ 46Δ/1985 και 531Δ/1987).
- Γ. Σεφέρη (από Λαχανά έως Πολυτεχνείου), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.
- Λαχανά (από Εθνικής Αντίστασης έως Κατσαντώνη), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.
- Γρηγορίου Ε' (από Χρυσ. Σμύρνης έως Κων. Καραμανλή).
- Χρυσ. Σμύρνης (από Παρατσίκογλου έως Κων. Καραμανλή), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.

Είναι ευνόητο ότι ο κατάλογος των πεζοδρομήσεων που θα λάβουν χώρα στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, θα διερευνηθεί και ενδέχεται να συμπληρωθεί μελλοντικά (σε βάθος δεκαετίας και μέχρι να γίνει η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ) και από άλλες οδούς από κατάλληλες κυκλοφοριακές μελέτες.

Διευκρινίζεται ότι στους πεζόδρομους απαγορεύεται η κίνηση όλων των οχημάτων πλην των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρων, οχημάτων της Ελληνικής και της Δημοτικής Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, κλπ.), των ΙΧ αυτοκινήτων από και προς χώρους στάθμευσης παρόδιων ιδιοκτησιών, των ΙΧ αυτοκινήτων που σταθμεύουν εντός νομίμως λειτουργούντων ιδιωτικών χώρων στάθμευσης με είσοδο στον πεζόδρομο, και των ΙΧ αυτοκινήτων μεταφοράς ΑμεΑ.

Διατηρώντας την ίδια σχεδιαστική φιλοσοφία που θα εφαρμοστεί κατά την πεζοδρόμηση των οδών που αναφέρονται παραπάνω στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού, με στόχο να εξασφαλιστεί μια χωρική συνέχεια, αλλά ταυτόχρονα επιτρέποντας την κυκλοφορία των ΙΧ οχημάτων, προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω οδικών τμημάτων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας:

- Νικ. Πλαστήρα (από Γρηγορίου Ε' έως Αγ. Γεωργίου), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.
- Γρηγορίου Ε' (από Κατσαντώνη έως Χρυσ. Σμύρνης), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.
- Χρυσ. Σμύρνης (από Γρηγορίου Ε' έως Παρατσίκογλου), που στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός.
- Παρατσίκογλου (από Μοναστηρίου έως Χρυσ. Σμύρνης), η οποία στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργεί ως τοπική οδός, αλλά είναι χαρακτηρισμένη ως πεζόδρομος (ΦΕΚ 651Δ/1980). Ο αποχαρακτηρισμός του εν λόγω θεσμοθετημένου, αλλά μη υλοποιημένου πεζόδρομου θα



The diagram consists of a large light blue circle on the left. Inside this circle is a smaller dark blue circle. An arrow points from the center of the dark blue circle towards the top right, passing through a series of concentric light blue circles. To the right of this graphic, the text reads: **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



**Δείκτες
παρακολούθησης
πакέτου μέτρων**

Δ7. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Δ8. Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων

6.8. 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 ήδη μέρος αυτών υλοποιούνται μέσω προγραμματικών συμβάσεων του Δήμου με αναπτυξιακούς οργανισμούς, 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 στον Δήμο είναι οι ακόλουθοι:

Δ.Ε. Ευόσμου

- 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) στα όρια των 2 δημοτικών ενοτήτων

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

- 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 επιβάλλεται και αυτοί να αναπλαστούν κατά προτεραιότητα είναι οι ακόλουθοι:

Δ.Ε. Ευόσμου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



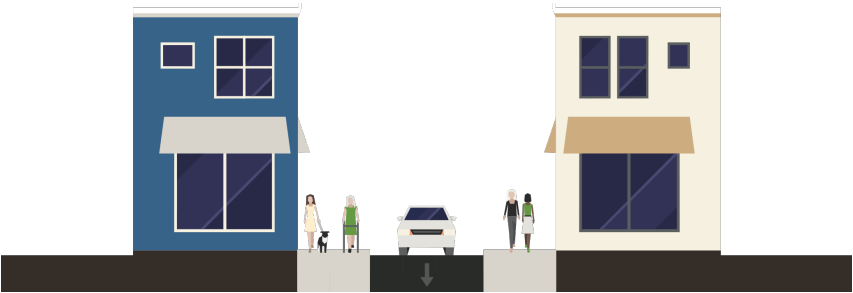
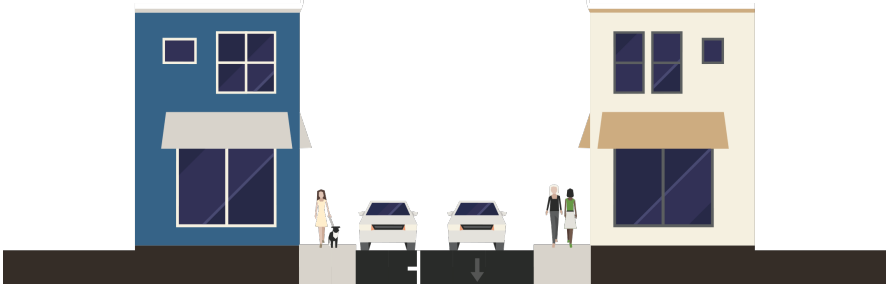
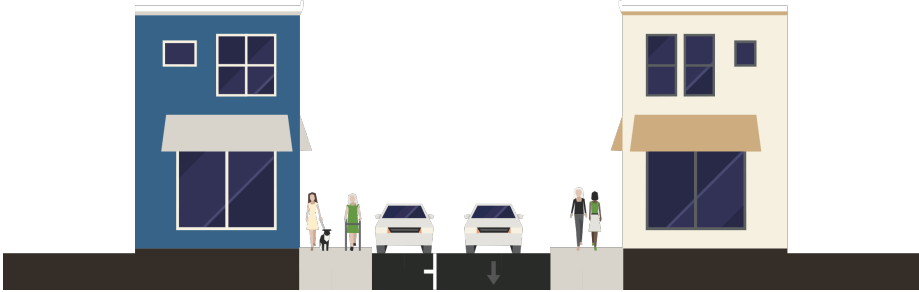
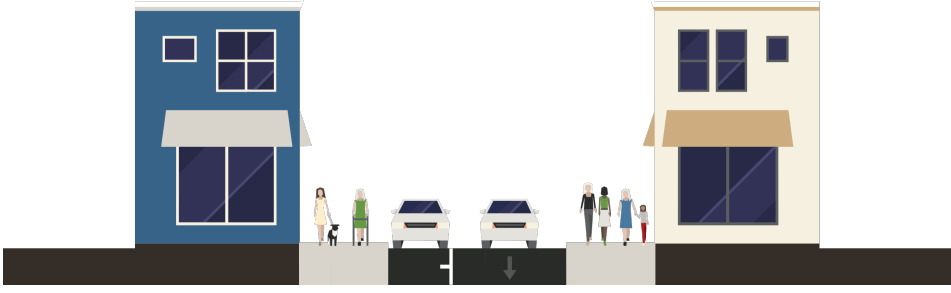
Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.

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 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.

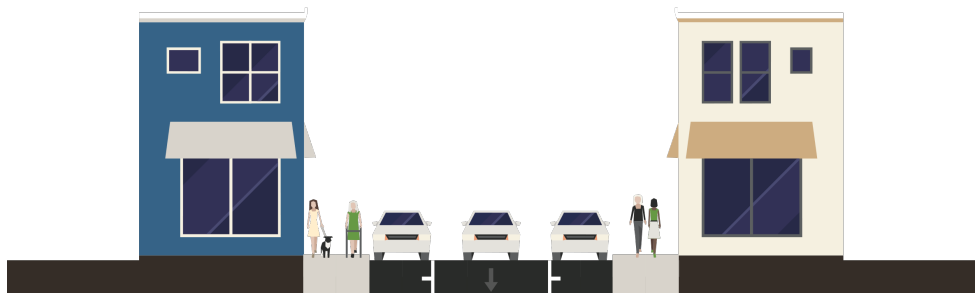
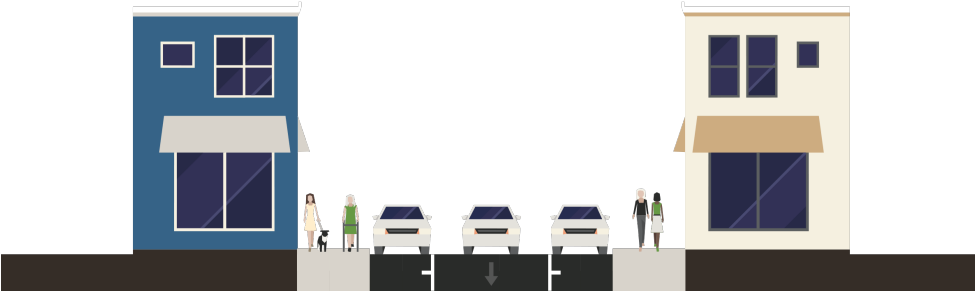
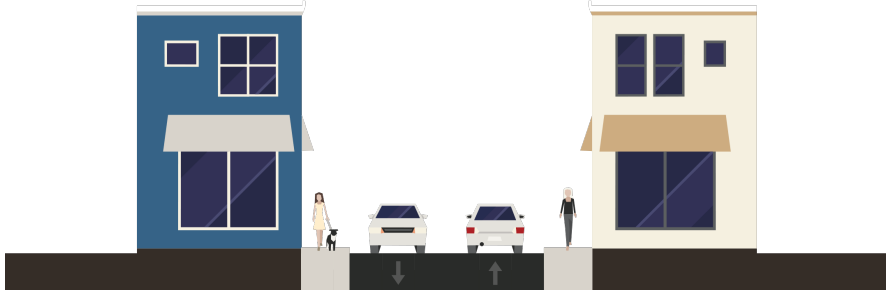
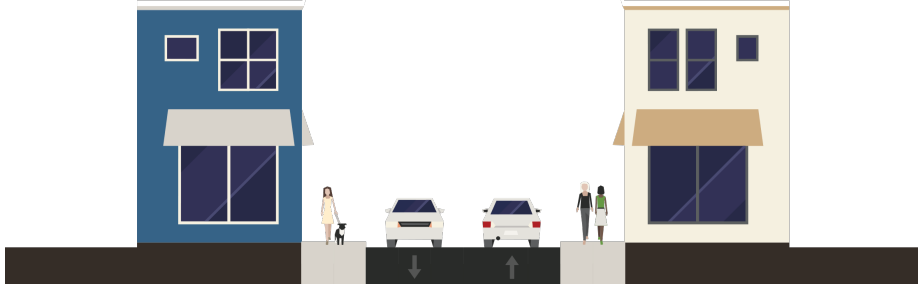
Πίνακας 6.1: Ενδεικτικές, προτεινόμενες τυπικές διατομές για διαφορετικά πλάτη και χαρακτηριστικά οδών

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
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

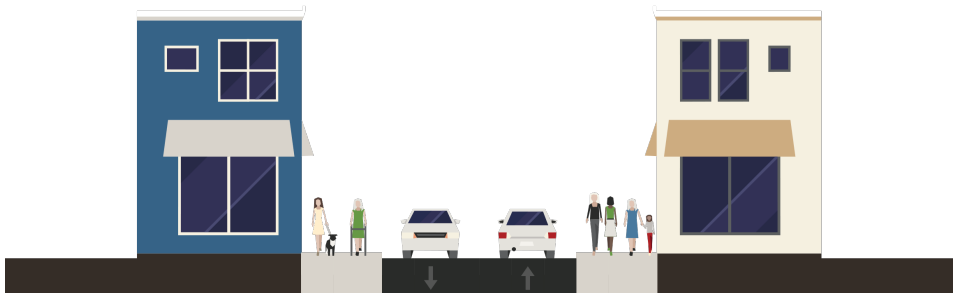
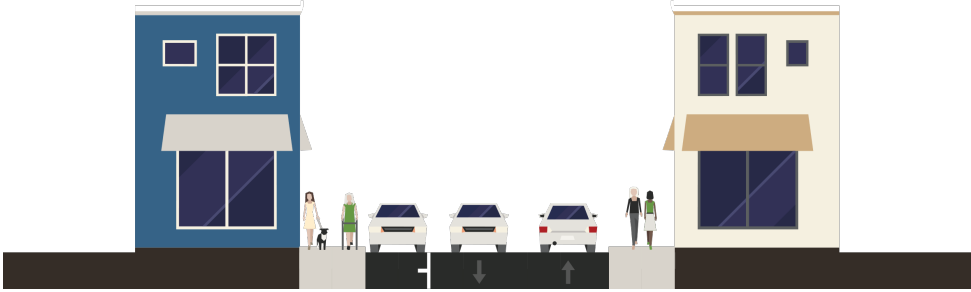
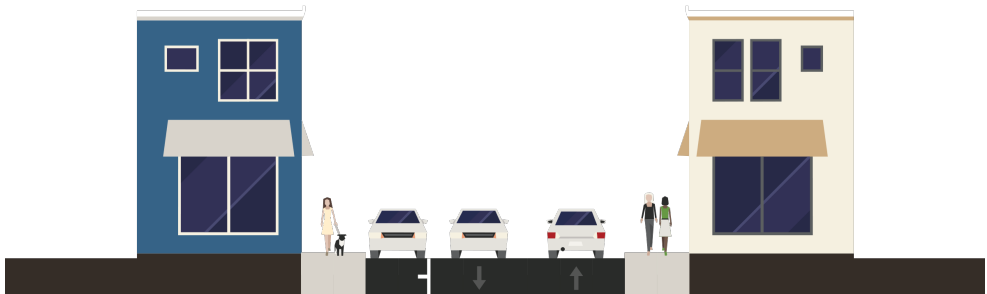
Στάδιο 5

					
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
					
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

Στάδιο 5

					
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
	2,25-2,375	2	3,25-3,5	2	2,25-2,375
12					
	Αμφίδρομος				
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
	1,5-1,75	-	5,5-6,0	-	1,5-1,75
9					
	Αμφίδρομος				
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2
	2,0-2,25	-	5,5-6,0	-	2,0-2,25
10					
	Αμφίδρομος				
Πλάτος οδού	Πεζοδρόμιο 1	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα κίνησης	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πεζοδρόμιο 2

Στάδιο 5

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
					

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς

Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης

Δεκαετία

 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
 Δείκτες παρακολούθησης πιακέτου μέτρων	Δ1. Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ. Δ2. Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση

6.9. 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.



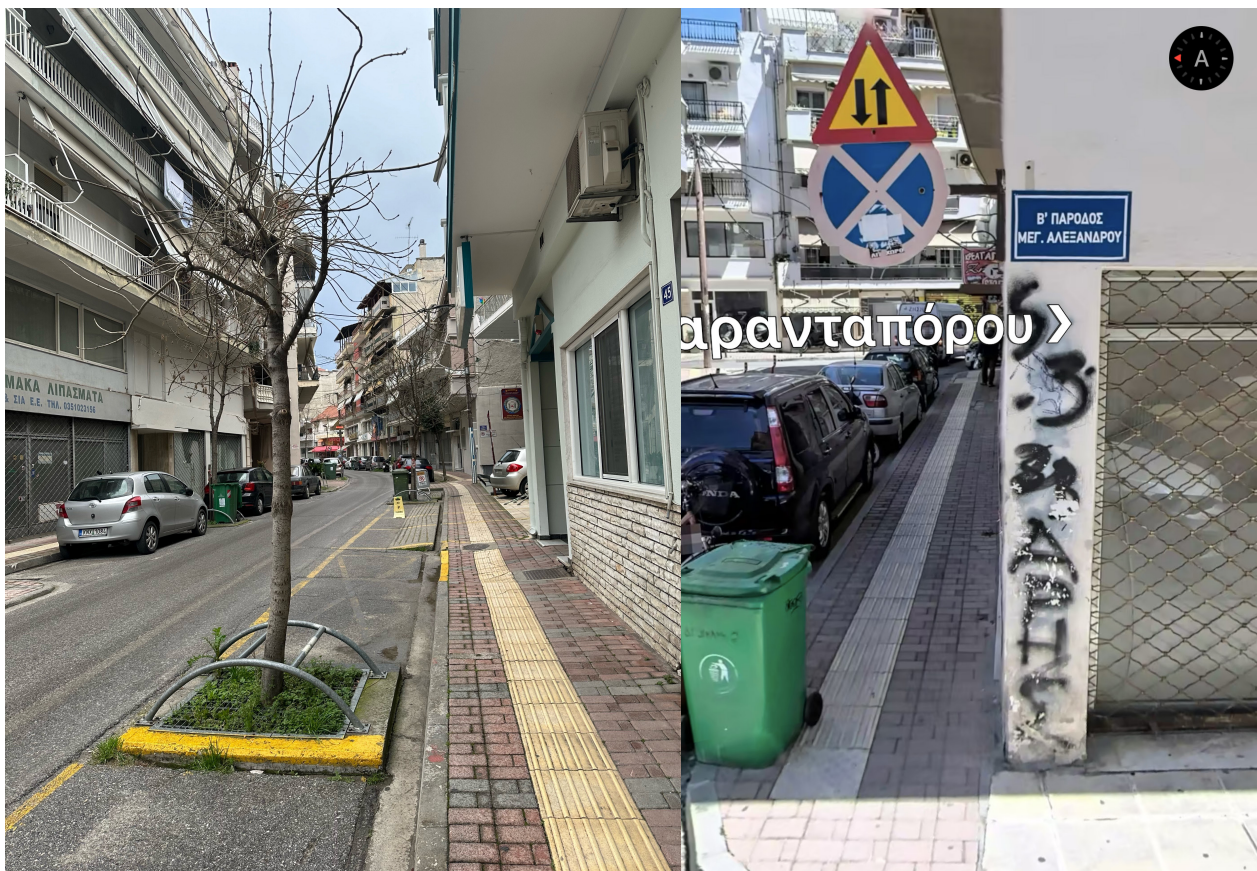
ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 της πρόσφατης Υ.Α. Αντικατάστασης της αρ.52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 6213Β/07-12-2022), ο αστικός εξοπλισμός οφείλει να τοποθετείται στη ζώνη αστικού εξοπλισμού και σίγουρα εκτός της ζώνης ελεύθερης οδευσης 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 σε κατάλληλο ύψος, με βάση και τον ισχύοντα κτιριοδομικό κανονισμό.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 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
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ1. Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ.

6.10. 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 (πχ. άτομα με κινητική αναπηρία, ηλικιωμένοι, παιδιά, γονείς με παιδικά καροτσάκια, κλπ.). Τα βατά κεκλιμένα επίπεδα σύμφωνα με την Υ.Α. Αντικατάστασης της αρ.52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων

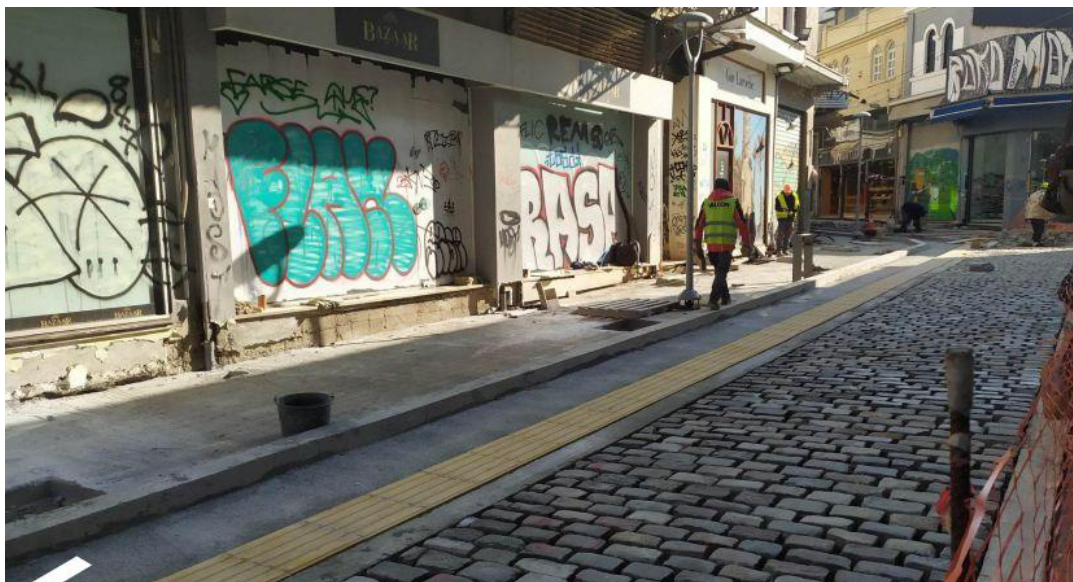
Η ύπαρξη οδηγών όδευσης τυφλών συμβάλλει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης. Κατασκευάζονται σε απόσταση 0,5 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή και έχουν πλάτος από 0,3 μ. έως 0,6 μ. εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Συνίστανται δε από λωρίδες επίστρωσης,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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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 η Υ.Α. Αντικατάστασης της αρ.52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», 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 κυβόλιθων 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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 6213Β/07-12-2022– στην κεντρική περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου θα συμβάλει καθοριστικά στην αύξηση της οδικής ασφάλειας των ατόμων με προβλήματα όρασης.

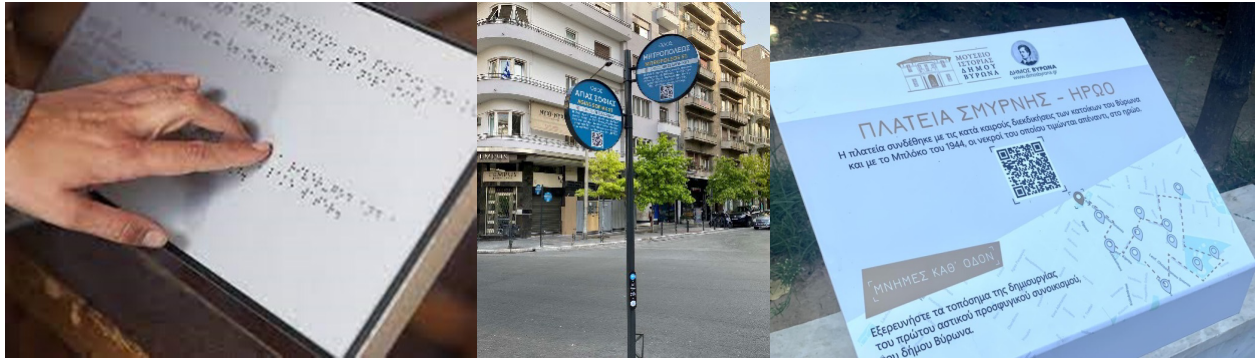
ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 τηλέφωνα.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 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)
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ5. Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ) Δ6. Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών

6.11. 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 (πχ. 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-Κορδελιού 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 – Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Επέκταση στην Άνω Νέα Πολιτεία

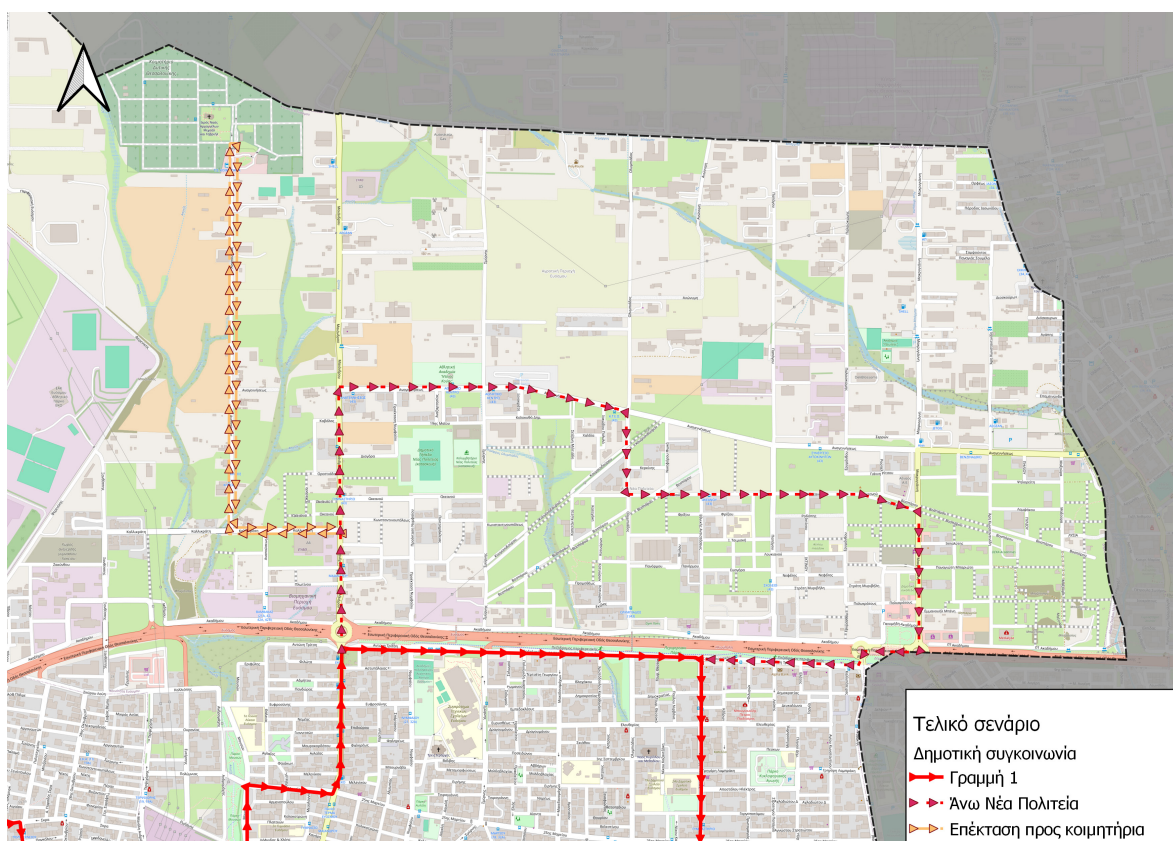
- Προέκταση Μαιάνδρου – Αναγεννήσεως – Προέκταση Ολυμπιάδος – Ωκεανού – Βοσπόρου – Προέκταση Μακρυγιάννη – Αντώνη Τρίτση.

Επέκταση προς κοιμητήρια

- Καλλικράτη – Αναπαύσεως.



Σχήμα 6.12: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 1 γραμμής)



Σχήμα 6.13: 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

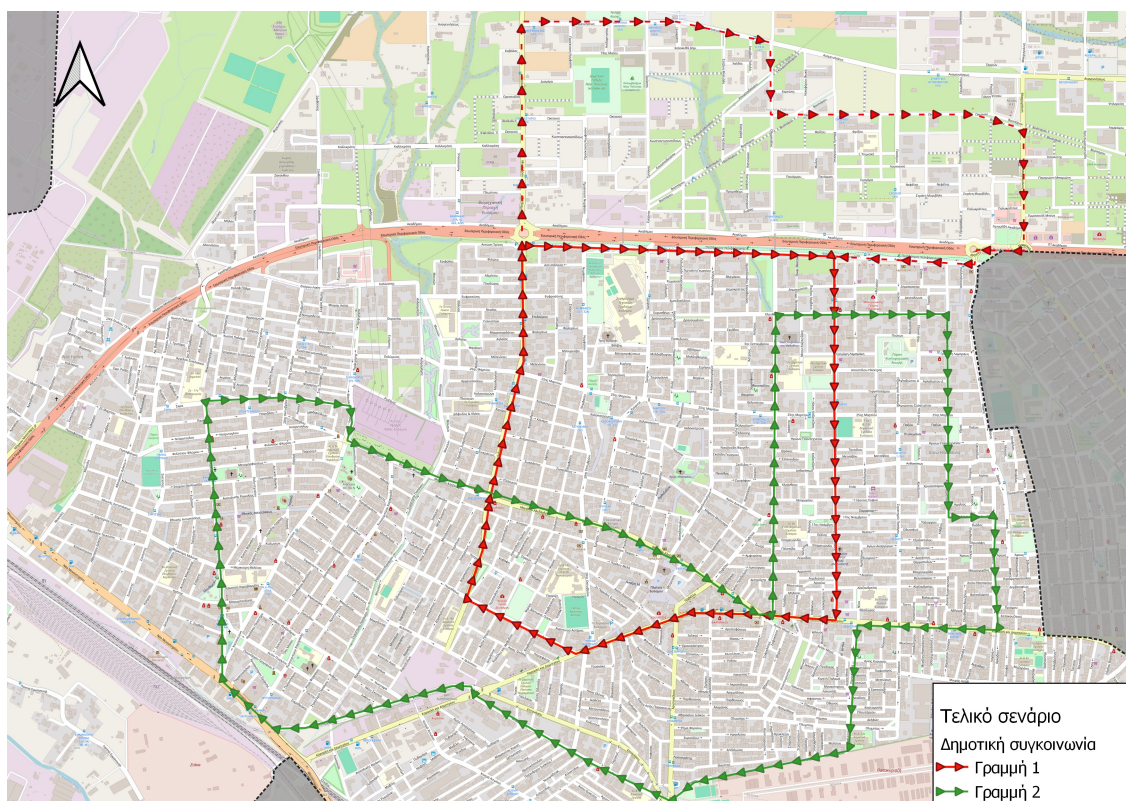
- Μαιάνδρου – Αντώνη Τρίτση – Εθνικής Αντίστασης - Καραολή και Δημητρίου – Περικλέους.

Επέκταση Άνω Νέα Πολιτεία

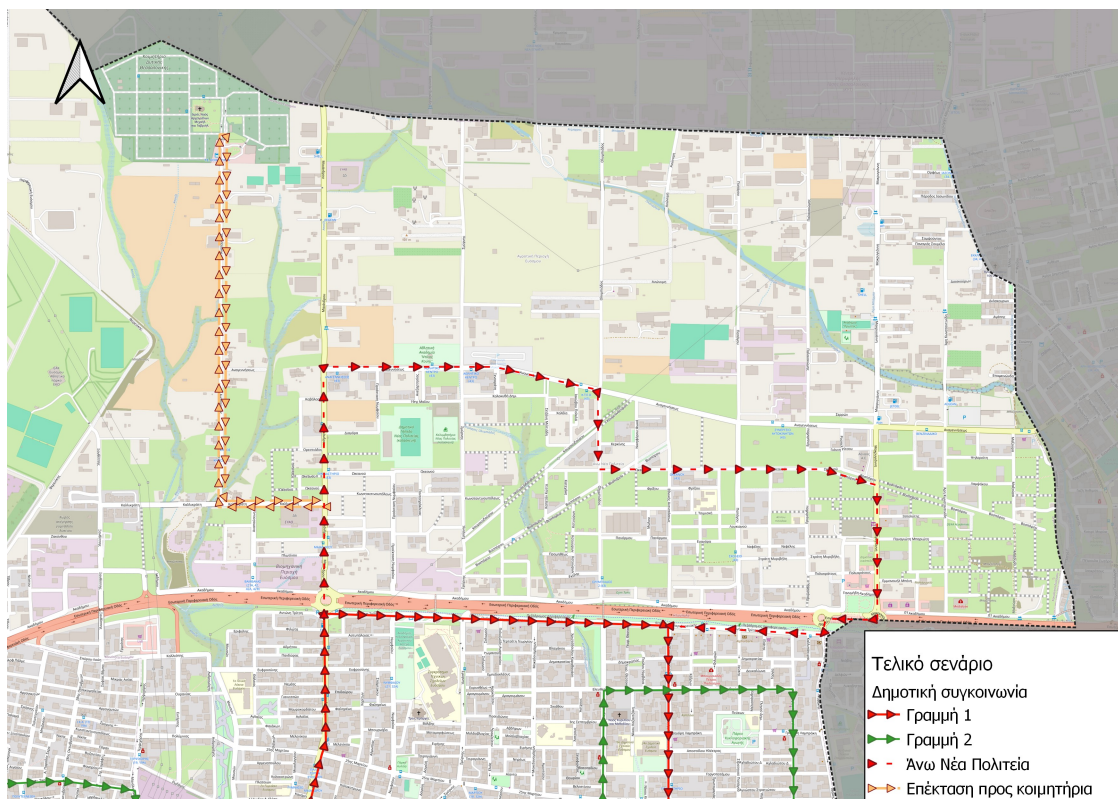
- Προέκταση Μαιάνδρου – Αναγεννήσεως – Προέκταση Ολυμπιάδος – Ωκεανού – Βοσπόρου – Προέκταση Μακρυγιάννη – Αντώνη Τρίτση.

Επέκταση προς κοιμητήρια

- Καλλικράτη – Αναπαύσεως.



Σχήμα 6.14: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)



Σχήμα 6.15: Χάραξη δρομολογίων δημοτικής συγκοινωνίας (περίπτωση 2 γραμμών)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου ΟΣΕΘ
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου ΟΣΕΘ
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



**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



**Δείκτες
παρακολούθησης
πακέτου μέτρων**

Δ13. Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
Δ14. Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο

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



Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στεγάστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) 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. Αναφέρεται πως στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου έχει πραγματοποιηθεί η υλοποίηση του έργου «Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγαστρών για την αναβάθμιση των στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου» αρχικού προϋπολογισμού 206.400 € με χρηματοδότηση από το Υπουργείο Εσωτερικών (αφορά 47 στάσεις).



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς

Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου ΟΣΕΘ
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου ΟΣΕΘ

Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης

Πενταετία



Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ

Η πύκνωση 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	ΟΣΕΘ
Υλοποίησης	ΟΣΕΘ
Εποπτείας	ΟΣΕΘ
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος Δυτικής Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα έργο καθοριστικής σημασίας το οποίο σύμφωνα με τους υφιστάμενους σχεδιασμούς αναμένεται να υλοποιηθεί τα επόμενα χρόνια⁵. 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 υλοποίηση του έργου αυτού δεν άπτεται των αρμοδιοτήτων του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, το ΣΒΑΚ το λαμβάνει υπόψη κατά το δυνατόν, προτείνοντας παρεμβάσεις που όχι μόνο δεν αντιβαίνουν, αλλά συμπληρώνουν τον εν λόγω σχεδιασμό (πχ. μονοδρόμηση της οδού Επτανήσου).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Υλοποίησης	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Εποπτείας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό

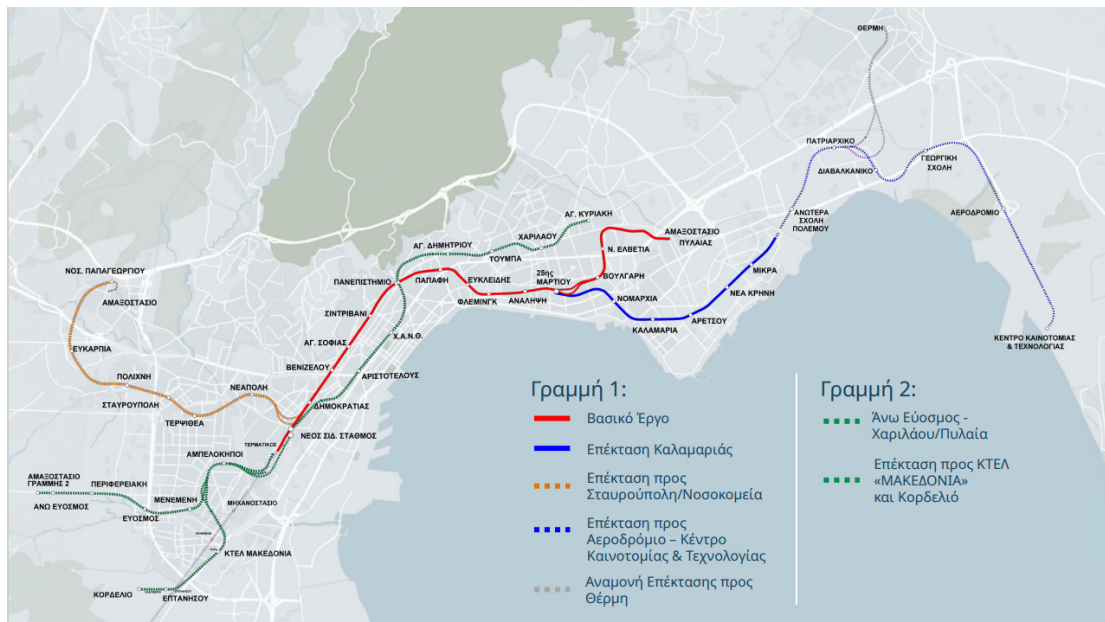
Η επέκταση του Μετρό προς τις δυτικές συνοικίες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, ομοίως με το έργο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Θεσσαλονίκης, αναμένεται να διαφοροποιήσει τελείως τις συνθήκες κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

⁵ Πηγές ενημέρωσης από τον ηλεκτρονικό τύπο:

- <https://ypodomies.com/dytikos-proastiakos-thessalonikis-kinitikotita-gia-tin-ylopoiisi-toy-ergoy-poses-grammes-provleponitail/>
- <https://www.iefimerida.gr/ellada/neo-megalo-ergo-sti-thessaloniki>
- <https://www.iefimerida.gr/politiki/staikoyras-apo-thessaloniki-flyover-proastiakos>
- <https://www.carandmotor.gr/nea/dytikos-proastiakos-thessalonikis-periohes-pernaei>
- <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/thessaloniki-erchetai-o-dytikos-proastiakos-pos-tha-dieykolynei-tin-kykloforia>

Με βάση τον τελευταίο δημοσιευθέντα σχεδιασμό της Πολιτείας, η δεύτερη γραμμή που θα διατρέχει το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και παρουσιάζεται στον ακόλουθο χάρτη θα περιλαμβάνει 17 νέους σταθμούς σε 18,41 χλμ. και θα εκτελεί τη διαδρομή ΑΝΩ ΕΥΟΣΜΟΣ ή ΚΟΡΔΕΛΙΟ-ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ. Ουσιαστικά περιλαμβάνει δύο κλάδους προς τα δυτικά με 8 σταθμούς και 10,75 χλμ. Ο πρώτος κλάδος είναι από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι τον Εύοσμο και περιλαμβάνει τους σταθμούς: Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (σύνδεση με τη γραμμή 1), ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ, ΜΕΝΕΜΕΝΗ, ΕΥΟΣΜΟΣ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ, ΑΝΩ ΕΥΟΣΜΟΣ ενώ στο τέρμα της γραμμής χωροθετείται και το νέο Αμαξοστάσιο που θα εξυπηρετεί την νέα αυτή γραμμή. Ο δεύτερος δυτικός κλάδος ξεκινά επίσης από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και μέχρι το Κορδελιό. Έχει κοινούς τους σταθμούς ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ και στη συνέχεια με τους συνεχίζει με τους σταθμούς ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ και ΚΟΡΔΕΛΙΟ.⁶

Η ολοκλήρωση του έργου αυτού υπερβαίνει κατά πολύ τον χρονικό ορίζοντα του ΣΒΑΚ. Εφόσον το έργο ωριμάσει, χρειάζεται να ληφθεί υπόψη σε ενδεχόμενη μελλοντική επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ.



Σχήμα 6.16: Βασική γραμμή και μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό της Θεσσαλονίκης.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Ελληνικό Μετρό Α.Ε. Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Υλοποίησης	Ελληνικό Μετρό Α.Ε.
Εποπτείας	Ελληνικό Μετρό Α.Ε.
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Μετά τη δεκαετία	

⁶ Οι πληροφορίες αντλήθηκαν από την πρόσφατη αρθρογραφία

 Το πακέτο μέτρων 12 συμβάλλει στην επίτευξη...	της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ15. Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ Δ16. Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις γραμμών ΜΜΜ σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο

6.13. 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης

Πενταετία



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

Μολονότι η εγκατάσταση κουτιών διανομής πραγματοποιείται από ιδιωτικές εταιρίες ταχυμεταφορών σε ιδιωτικούς χώρους (πχ. σε βενζινάδικα, σουπερ μάρκετ, κλπ.), 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς

Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης

Πενταετία



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, ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου δύναται να προβλέψει για την ύπαρξη τέτοιων χώρων (αποθηκών, χώρων ομαδοποίησης εμπορευμάτων) μέσω της αναθεώρησης του χωρικού σχεδίου και 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 Το πακέτο μέτρων 13 συμβάλλει στην επίτευξη...	της βελτίωσης της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ22. Εκπομπές CO₂ κατά την ώρα αιχμής Δ23. Εκπομπές NO_x κατά την ώρα αιχμής Δ24. Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης Δ25. Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά σε διπλή σειρά

6.14. 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.

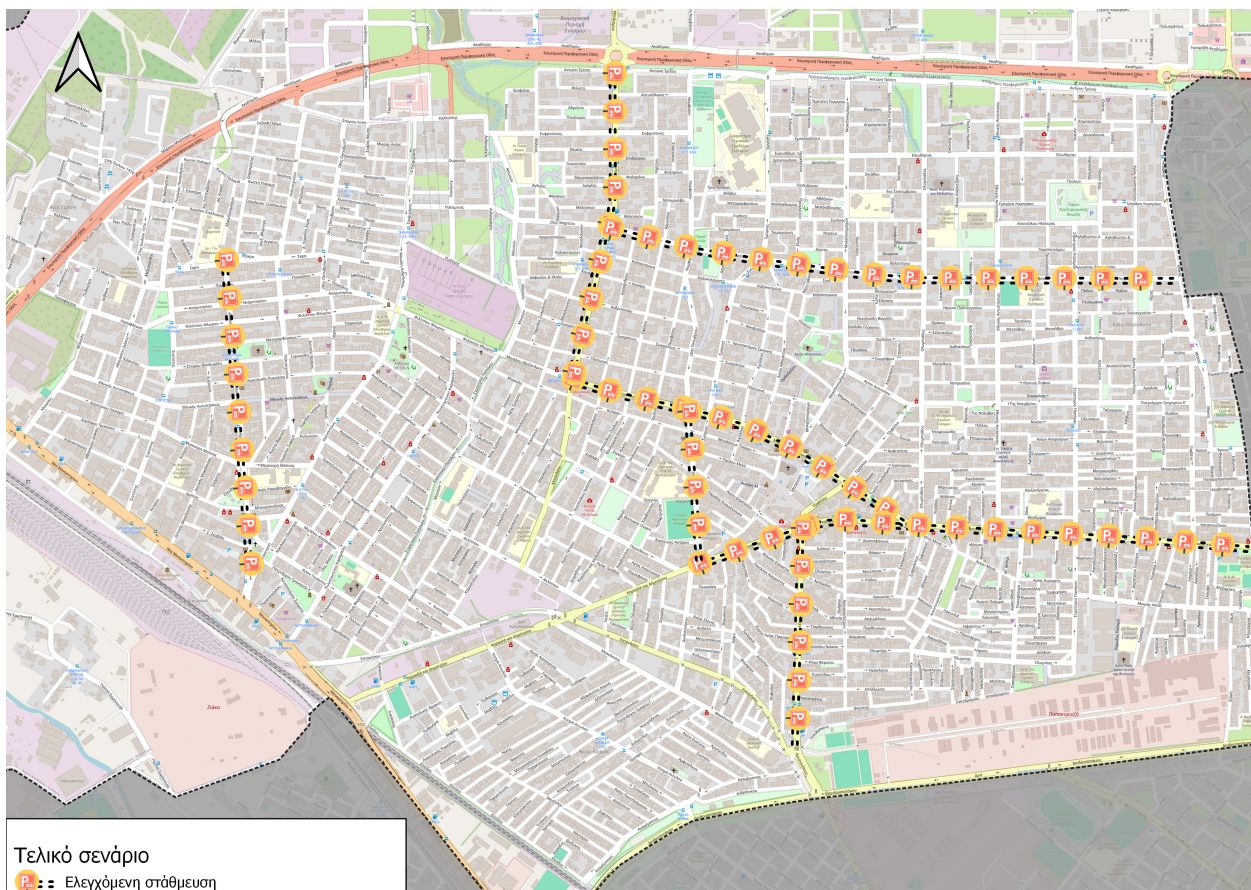
Με βάση τα παραπάνω, οι άξονες στους οποίους προτείνεται να εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης είναι οι κάτωθι:

Δ.Ε. Ευόσμου

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

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

- Ανδρέα Παπανδρέου.



Σχήμα 6.17: Προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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, κλπ. Ο εγκιβωτισμός της στάθμευσης προτείνεται να εφαρμοστεί με βάση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών αρχικά στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης και εν συνεχεία κατά το δυνατόν 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 (πχ. κυβόλιθοι) στις θέσεις στάθμευσης.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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 τροχοκαθίσματος να συναρμολογήσει το τροχοκάθισμά 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	

Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 Το πακέτο μέτρων 14 συμβάλλει στην επίτευξη...	της οργάνωσης της στάθμευσης της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο Δ26. Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή Δ27. Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα (δίκυκλα ή αυτοκίνητα)

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

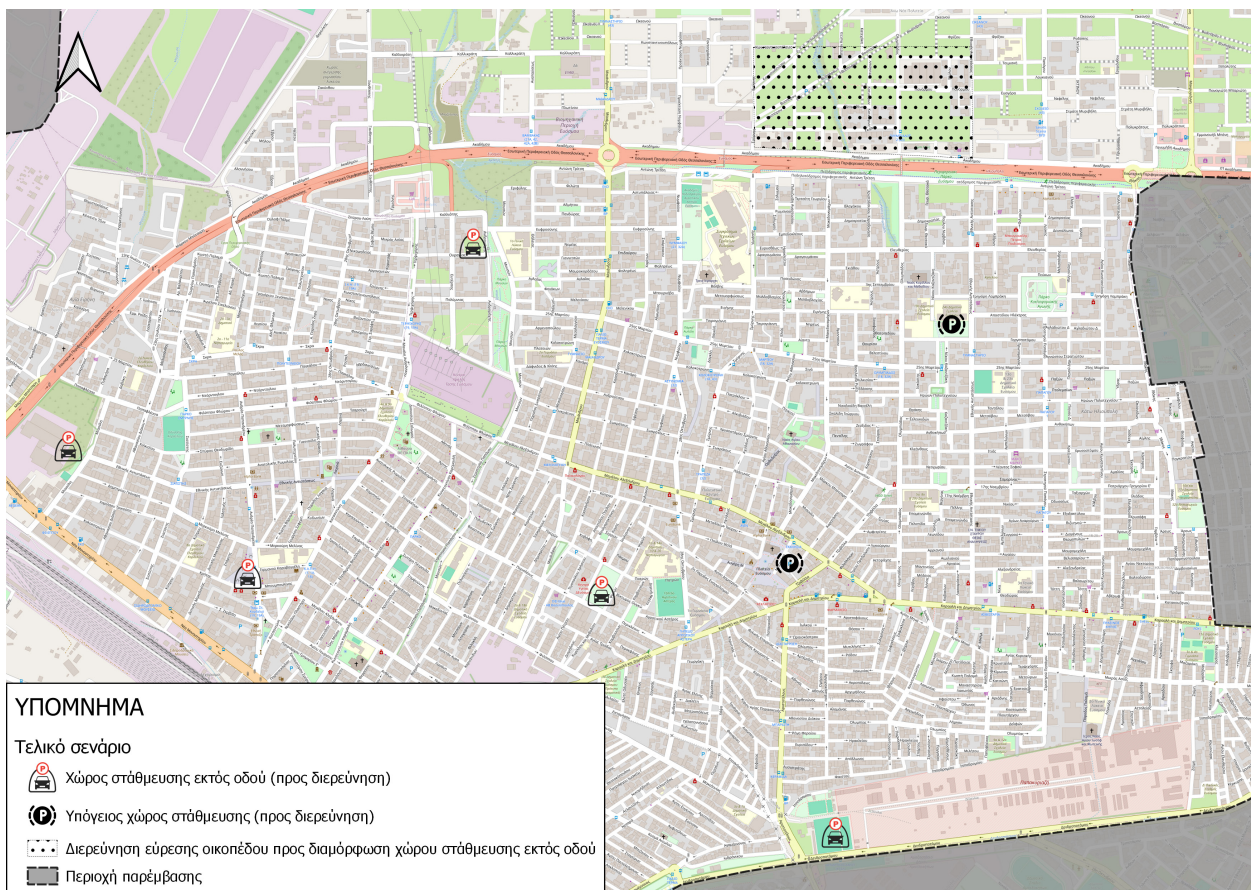


Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

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, Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού.
- 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.
- Διερεύνηση δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης στην αλάνα Παπανικολάου (κέντρο Ευόσμου).
- Διερεύνηση δημιουργίας υπόγειου χώρου στάθμευσης στον χώρο του Δ.Α.Κ.
- Διερεύνηση εύρεσης οικοπέδου προς διαμόρφωση χώρου στάθμευσης εκτός οδού άνωθεν της περιφερειακής οδού.



Σχήμα 6.18: Χώροι προς διερεύνηση για τη δημιουργία εγκαταστάσεων στάθμευσης εκτός οδού

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 Το πακέτο μέτρων 15 συμβάλλει στην επίτευξη...	της οργάνωσης της στάθμευσης της μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο Δ28. Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους

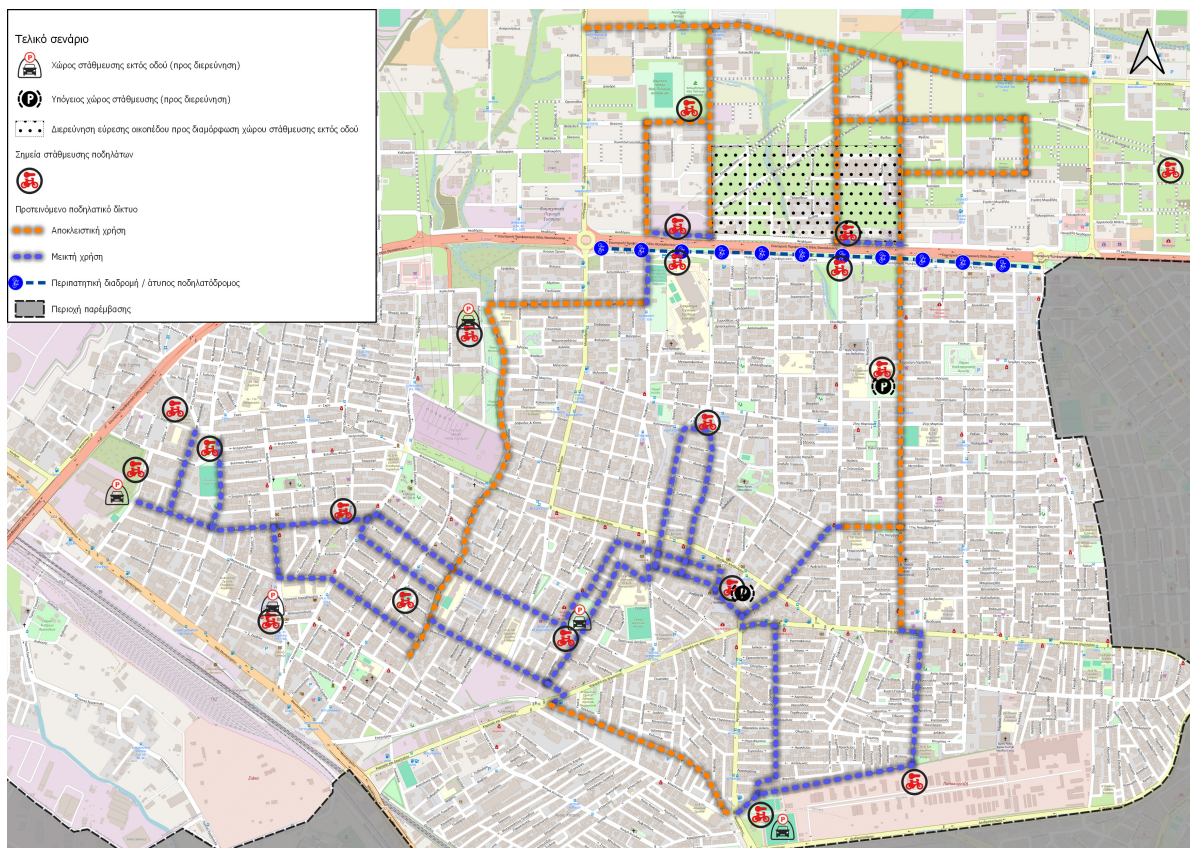
6.16. Πακέτο μέτρων 16: «Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων»



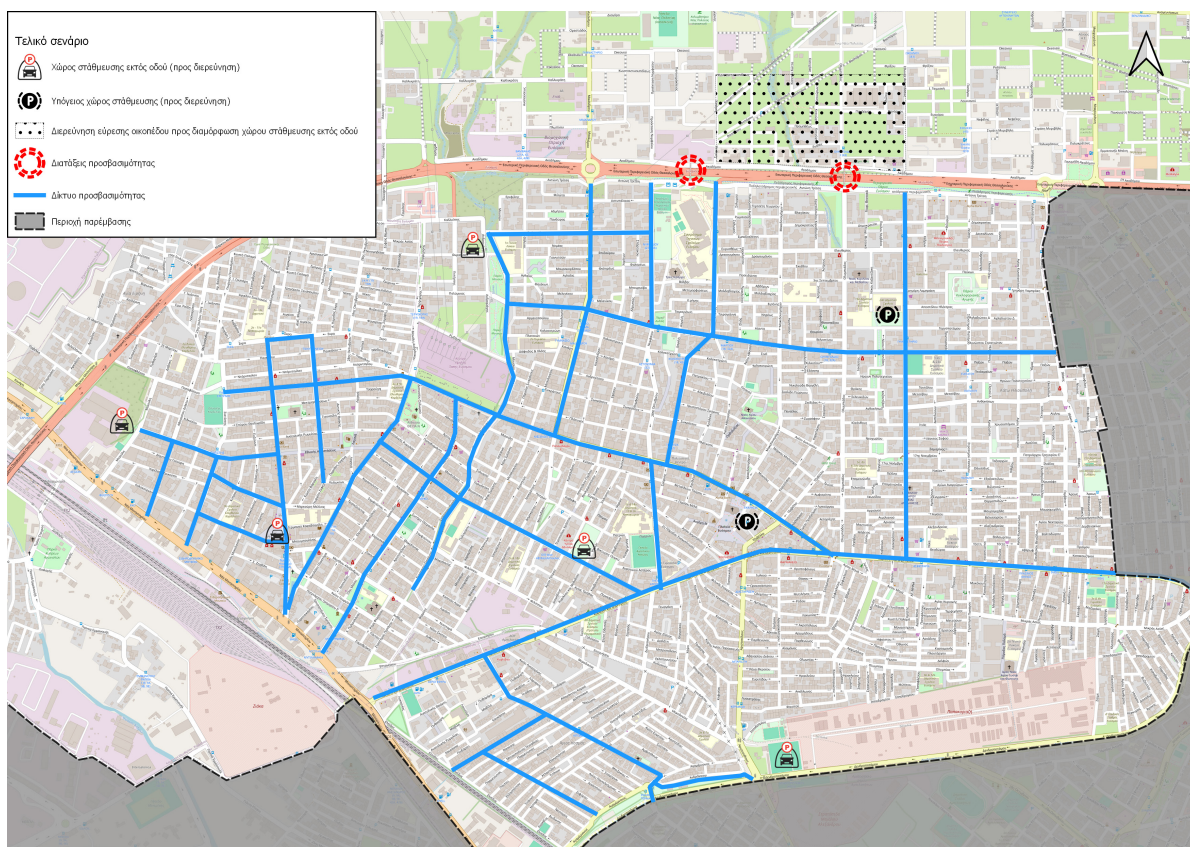
Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων

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 αέριων 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.



Σχήμα 6.19: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης



Σχήμα 6.20: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης



Σχήμα 6.21: Τρόποι συνδυασμένης μετακίνησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 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)
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ1. Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,50$ μ Δ2. Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική / καλή κατάσταση Δ3. Ποιότητα ποδηλατικού δικτύου Δ4. Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων

Δ13. Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

Δ14. Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας

Δ15. Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ

Δ16. Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις γραμμών ΜΜΜ σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ

Δ17. Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο

Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο

6.17. 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 (πχ. καθιστικά, στάσεις ποδηλάτων), βλάστηση ή/και την τοποθέτηση έργων τέχνης. Για τον ακριβή καθορισμό των θέσεων απαιτείται μελέτη / σχέδιο χωροθέτησης που εξετάζει υφιστάμενες και μελλοντικές (εμπορικές) χρήσεις γης, πυκνότητα πληθυσμού, πλάτη πεζοδρομίου, κυκλοφοριακή οργάνωση και θέματα που αφορούν τη στάθμευση. Η εξειδικευμένη αυτή μελέτη προτείνεται να εκπονηθεί μετά το πέρας του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, 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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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, καλάθια 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 κλπ. 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, κλπ. Η σχεδίαση του νέου αστικού εξοπλισμού θα μπορούσε να προκύψει από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	

 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
 Δείκτες παρακολούθησης πакέτου μέτρων	Δ1. Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,50$ μ Δ8. Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων

6.18. 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 Κορδελιού-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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου Αποκεντρωμένη Διοίκηση
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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 Κορδελιού-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.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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 αέριων 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 Το πακέτο μέτρων 18 συμβάλλει στην επίτευξη...	της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ20. Ποσοστό δημοτικού στόλου που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά Δ21. Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους Δ22. Εκπομπές CO₂ κατά την ώρα αιχμής Δ23. Εκπομπές NO_x κατά την ώρα αιχμής

6.19. Πακέτο μέτρων 19: «Ψηφιακός μετασχηματισμός»



Δημιουργία/ υιοθέτηση 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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Πενταετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	



Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού

Προβολή των διαφόρων διαθέσιμων ηλεκτρονικών πλατφορμών που έχουν ως αντικείμενο τον συνεπιβατισμό (car-pooling), με στόχο την αύξηση της πλήρωσης των ΙΧ οχημάτων. Συνεπιβατισμός ονομάζεται η πρακτική κατά την οποία κάποιος που ταξιδεύει μόνος με το όχημά του, δέχεται και άλλους επιβάτες γνωστούς ή αγνώστους προς αυτόν, με σκοπό να μοιραστεί τα έξοδα χρήσης του οχήματος που προκύπτουν, όπως βενζίνη, κόστος στάθμευσης, ανταλλακτικά και διόδια. Το συνολικό κόστος το μοιράζονται όλοι μαζί με τον οδηγό.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
Δεκαετία	

 Το πακέτο μέτρων 19 συμβάλλει στην επίτευξη...	της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου της οργάνωσης της στάθμευσης
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Δ19. Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο Δ26 .Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή Δ27. Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα Δ29. Αριθμός διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων κατά τις ώρες της πρωινής αιχμής Δ30. Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων

6.20. 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, κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
- (συνεχής εφαρμογή)	



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, κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	



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.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	



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 (πχ. 2 αναρτήσεις εβδομαδιαίως).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΡΟΥ	
Εμπλεκόμενοι φορείς	
Σχεδιασμού	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Υλοποίησης	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Εποπτείας	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	

 Το πακέτο μέτρων 20 συμβάλλει στην επίτευξη...	όλων των σκοπών του ΣΒΑΚ, μέσω της συμπεριφορικής αλλαγής των πολιτών
 Δείκτες παρακολούθησης πακέτου μέτρων	Το συγκεκριμένο Πακέτο Μέτρων συνδέεται με όλους τους δείκτες παρακολούθησης, είτε άμεσα, είτε έμμεσα, καθώς απώτερος σκοπός είναι η προώθηση και εφαρμογή βιώσιμων μέτρων και προσεγγίσεων σε όλα τα θέματα κινητικότητας. Στα θέματα κινητικότητας / συγκοινωνιακού σχεδιασμού και υποδομών υπάρχει διαρκής και δυναμική εξέλιξη, τουλάχιστον σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία άπτεται όλων των τομέων που εξετάζονται στο παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

6.21. 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 (πχ. μονοδρομήσεων, δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.). Στο πλαίσιο αυτό, κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστεί η προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση των οδών που αναμένεται να αλλάξουν λειτουργικό ρόλο (**Πίνακας 6.2**), 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 6.3**).

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 6.2.

Διευκρινίζεται ακόμη ότι το πλάτος της οδού που παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα 6.3 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 1053B/14-04-2016, ΦΕΚ 6213B/07-12-2022). 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 6.2: 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

Δημοτική Ενότητα	Οδός	Τμήμα	Υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση	Προτεινόμενη λειτουργική ιεράρχηση
Ευόσμου	Μενελάου	Αγαμέμνωνος-Νίκης	Τοπική οδός	Συλλεκτήρια οδός
	Νίκης	Κοσμά Αιτωλού-Μενελάου	Τοπική οδός	Συλλεκτήρια οδός
	Ανδρομάχης	Ευφροσύνης-Μεγάλου Αλεξάνδρου	Τοπική οδός (αδιάνοικτη εν μέρει)	Συλλεκτήρια οδός
	Μεταλλείων Ταύρου	Ευαγγελισμού-28ης Οκτωβρίου	Τοπική οδός	Πεζόδρομος
Ελευθερίου-Κορδελιού	1η Πάροδος Παύλου Μελά	Ανατολικά της Παύλου Μελά	Τοπική οδός	Πεζόδρομος (Χαρ.)
	Γ. Σεφέρη	Λαχανά-Κατσαντώνη	Τοπική οδός	Πεζόδρομος
	Λαχανά	Εθνικής Αντίστασης - Κατσαντώνη	Τοπική οδός	Πεζόδρομος
	Γρηγορίου Ε΄	Χρυσοστόμου Σμύρνης – Κων. Καραμανλή	Τοπική οδός	Πεζόδρομος
	Χρυσοστόμου Σμύρνης	Παρατσίκου – Κων. Καραμανλή	Τοπική οδός	Πεζόδρομος

Πίνακας 6.3: Προτεινόμενα πλάτη (τυπικές διατομές) των οδών που αναμένεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων κινητικότητας

Δ.Ε. Ευόσμου

Όνομα οδού	Πλάτος οδού	Λωρίδα κίνησης 1	Λωρίδα κίνησης 2	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πλάτος πεζοδρομίου 1	Πλάτος πεζοδρομίου 2	Διάδρομος ποδηλάτου
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. Τρίτη)	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

Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

Όνομα οδού	Πλάτος οδού	Λωρίδα κίνησης 1	Λωρίδα κίνησης 2	Λωρίδα στάθμευσης 1	Λωρίδα στάθμευσης 2	Πλάτος πεζοδρομίου 1	Πλάτος πεζοδρομίου 2	Διάδρομος ποδηλάτου
Πολυτεχνείου (Από Σπύρου Λούη έως Σκρα)	8,0	3,0	-	2,0	-	1,5	1,5	-
28 ^{ης} Οκτωβρίου (Από Σκρα έως Σπύρου Λούη)	8,0	3,0	-	2,0	-	1,5	1,5	-

6.22. Οργάνωση των μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες του ΣΒΑΚ

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, κλπ. Στον **Πίνακα 6.4** που ακολουθεί παρουσιάζεται η οργάνωση καθενός από τα 63 μέτρα στους δύο χρονικούς ορίζοντες.

Πίνακας 6.4: Οργάνωση των μέτρων στους χρονικούς ορίζοντες

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
		Πενταετία	Δεκαετία
1	Πακέτο μέτρων: Μονοδρομήσεις		
1.1	Μονοδρομήσεις οδών	✓	
2	Πακέτο μέτρων: Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων		
2.1	Διανοίξεις οδών		✓
2.2	Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού		✓
3	Πακέτο μέτρων: Δημιουργία κυκλικών κόμβων		
3.1	Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς		✓
4	Πακέτο μέτρων: Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης		
4.1	Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους	✓	
4.2	Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης	✓	
4.3	Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης	✓	
4.4	Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις	✓	

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
		Πενταετία	Δεκαετία
4.5	Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας	✓	
4.6	Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις	✓	
4.7	Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων	✓	
4.8	Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων	✓	
5	Πακέτο μέτρων 5: Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς		
5.1	Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων	✓	
5.2	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης	✓	
5.3	Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά	✓	
5.4	Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο		✓
6	Πακέτο μέτρων: Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου		
6.1	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✓
6.2	Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων	✓	
6.3	Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	✓	
7	Πακέτο μέτρων: Πεζοδρομήσεις		
7.1	Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων	✓	
8	Πακέτο μέτρων: Αναπλάσεις πεζοδρομίων		
8.1	Ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων		✓
8.2	Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.		✓
9	Πακέτο μέτρων: Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια		
9.1	Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓	
9.2	Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓	
10	Πακέτο μέτρων: Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας		
10.1	Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος		✓
10.2	Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων		✓
10.3	Αντικατάσταση των κυβόλιθων με χυτό υλικό χωρίς αρμούς σε ικανό πλάτος για την κίνηση των ΑμεΑ σε αμαξίδια στους πεζοδρόμους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους		✓
10.4	Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζοδρόμους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους		✓
10.5	Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή	✓	
10.6	Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος	✓	
11	Πακέτο μέτρων: Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας		
11.1	Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας		✓
12	Πακέτο μέτρων: Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών		
12.1	Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά	✓	
12.2	Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ	✓	

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
		Πενταετία	Δεκαετία
12.3	Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό	✓	
12.4	Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό	μετά τη δεκαετία	
13	Πακέτο μέτρων: Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών		
13.1	Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης	✓	
13.2	Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης	✓	
13.3	Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών	✓	
13.4	Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα		✓
14	Πακέτο μέτρων: Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό		
14.1	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	✓	
14.2	Εγκιβωτισμός στάθμευσης		✓
14.3	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ	✓	
14.4	Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων	✓	
14.5	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινούμενων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων	✓	
15	Πακέτο μέτρων: Προώθηση της στάθμευσης εκτός οδού		
15.1	Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού		✓
15.2	Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης		✓
16	Πακέτο μέτρων: Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων		
16.1	Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων		✓
17	Πακέτο μέτρων: Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου		
17.1	Δημιουργία parklets		✓
17.2	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	✓	
18	Πακέτο μέτρων: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος		
18.1	Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους	✓	
18.2	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ	✓	
18.3	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα		✓
18.4	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας	✓	
18.5	Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα		✓
19	Πακέτο μέτρων: Ψηφιακός μετασχηματισμός		
19.1	Δημιουργία/ υιοθέτηση εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	✓	
19.2	Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής	✓	
19.3	Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης		✓
19.4	Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ		✓

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης	
		Πενταετία	Δεκαετία
19.5	Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού		✓
20	Πακέτο μέτρων: Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας		
20.1	Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων	- (συνεχής εφαρμογή)	
20.2	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	
20.3	Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	
20.4	Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας	- (συνεχής και επαναλαμβανόμενη εφαρμογή)	

6.23. Σύνδεση των μέτρων με τους σκοπούς και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Στον **Πίνακα 6.5** που ακολουθεί παρουσιάζεται η σύνδεση καθενός από τα 20 πακέτα μέτρων με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ, ενώ στον **Πίνακα** απεικονίζεται αντίστοιχα η σύνδεση των 63 μέτρων με τις 18 προτεραιότητες του ΣΒΑΚ. Ακόμη, στον **Πίνακα 6.7** αποτυπώνεται η συσχέτιση καθενός από τα 63 μέτρα με τους δείκτες που περιλαμβάνονται στο σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης (βλ. Κεφάλαιο 9).

Πίνακας 6.5: Σύνδεση πακέτων μέτρων με τους σκοπούς του ΣΒΑΚ

Κωδ. Πακέτου Μέτρων	Τίτλος Πακέτου Μέτρων	Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας	Προαγωγή της οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων	Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων	Βελτίωση της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Οργάνωση της στάθμευσης	Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου
1	Μονοδρομήσεις	✓	✓	✓		✓			✓	
2	Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων	✓	✓		✓	✓				
3	Δημιουργία κυκλικών κόμβων			✓		✓				
4	Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης	✓		✓		✓	✓			
5	Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς	✓		✓						
6	Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου	✓				✓	✓			
7	Πεζοδρομήσεις	✓	✓							
8	Αναπλάσεις πεζοδρομίων	✓	✓	✓						
9	Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια	✓	✓							
10	Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας	✓	✓							
11	Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας				✓	✓	✓			

Κωδ. Πακέτου Μέτρων	Τίτλος Πακέτου Μέτρων	Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας	Προαγωγή της οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων	Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων	Βελτίωση της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Οργάνωση της στάθμευσης	Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου
12	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών				✓	✓				
13	Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών						✓	✓		
14	Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό					✓			✓	
15	Προώθηση της στάθμευσης εκτός οδού					✓			✓	✓
16	Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων	✓			✓	✓				
17	Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου	✓	✓							
18	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος						✓			
19	Ψηφιακός μετασχηματισμός								✓	✓
20	Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Κωδ. Πακέτου Μέτρων	Τίτλος Πακέτου Μέτρων	Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας	Προαγωγή της οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων	Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων	Βελτίωση της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Οργάνωση της στάθμευσης	Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου
	βιώσιμης κινητικότητας									

Πίνακας 6.6: Σύνδεση μέτρων με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ	Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας	Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής	Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)
1.1	Μονοδρομήσεις οδών	✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓					✓			
2.1	Διανοίξεις οδών	✓	✓					✓			✓								
2.2	Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού				✓														
3.1	Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς					✓	✓				✓								
4.1	Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους					✓	✓												
4.2	Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης										✓		✓						
4.3	Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης					✓	✓				✓		✓						
4.4	Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις					✓	✓												
4.5	Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας					✓	✓												
4.6	Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις	✓				✓	✓												
4.7	Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων	✓																	
4.8	Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων	✓																	
5.1	Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων					✓	✓												
5.2	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης	✓	✓			✓	✓												
5.3	Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά	✓	✓			✓	✓												
5.4	Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο	✓				✓	✓												
6.1	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✓							✓									
6.2	Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων		✓							✓									
6.3	Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων									✓			✓						
7.1	Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων	✓		✓	✓														
8.1	ΡΙζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων	✓		✓	✓														
8.2	Διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.	✓		✓															
9.1	Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓		✓	✓														
9.2	Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓		✓	✓														
10.1	Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος	✓		✓															
10.2	Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων	✓		✓															

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πέζης	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ	Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας	Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής	Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)
10.3	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	✓		✓															
10.4	Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους	✓		✓															
10.5	Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή	✓		✓															
10.6	Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος			✓	✓														
11.1	Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας							✓		✓	✓		✓						
12.1	Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά							✓	✓	✓									
12.2	Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ								✓	✓	✓		✓						
12.3	Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό								✓	✓									
12.4	Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό								✓	✓									
13.1	Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης													✓	✓				
13.2	Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης													✓	✓				
13.3	Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών													✓	✓				
13.4	Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα												✓	✓	✓				
14.1	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης									✓						✓			
14.2	Εγκιβωτισμός στάθμευσης															✓			
14.3	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ															✓			
14.4	Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων															✓			
14.5	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινούμενων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων										✓					✓			
15.1	Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού										✓						✓		
15.2	Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης										✓							✓	
16.1	Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων	✓	✓					✓	✓	✓	✓								
17.1	Δημιουργία parklets				✓														
17.2	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	✓			✓														
18.1	Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους												✓						

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πζζή	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ	Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας	Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής	Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματο-χιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης	Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)
18.2	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ												✓						
18.3	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα											✓							
18.4	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας												✓						
18.5	Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα												✓						
19.1	Δημιουργία/ υιοθέτηση εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης															✓		✓	
19.2	Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής															✓			
19.3	Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης															✓			
19.4	Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ															✓			
19.5	Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού																		✓
20.1	Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.2	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.3	Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.4	Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Πίνακας 6.7: Συσχέτιση μέτρων με τους δείκτες του ΣΒΑΚ

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Δ1	Δ2	Δ3	Δ4	Δ5	Δ6	Δ7	Δ8	Δ9	Δ10	Δ11	Δ12	Δ13	Δ14	Δ15	Δ16	Δ17	Δ18	Δ19	Δ20	Δ21	Δ22	Δ23	Δ24	Δ25	Δ26	Δ27	Δ28	Δ29	Δ30
1.1	Μονοδρομήσεις οδών									✓	✓	✓						✓	✓	✓							✓				
2.1	Διανοίξεις οδών																		✓	✓											
2.2	Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού																		✓	✓											
3.1	Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς									✓	✓	✓							✓	✓											
4.1	Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους									✓	✓	✓							✓	✓			✓	✓							
4.2	Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης																		✓	✓			✓	✓							
4.3	Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης									✓	✓	✓																			
4.4	Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις									✓	✓	✓																			
4.5	Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας									✓	✓	✓																			
4.6	Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις									✓	✓	✓																			
4.7	Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων									✓	✓	✓																			
4.8	Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων																	✓													
5.1	Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων									✓	✓	✓	✓																		
5.2	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης									✓	✓	✓																			
5.3	Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά									✓	✓	✓																			
5.4	Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο									✓	✓	✓																			
6.1	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων			✓														✓													
6.2	Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων				✓													✓													
6.3	Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων																	✓													

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Δ1	Δ2	Δ3	Δ4	Δ5	Δ6	Δ7	Δ8	Δ9	Δ10	Δ11	Δ12	Δ13	Δ14	Δ15	Δ16	Δ17	Δ18	Δ19	Δ20	Δ21	Δ22	Δ23	Δ24	Δ25	Δ26	Δ27	Δ28	Δ29	Δ30
7.1	Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων							✓	✓																						
8.1	Ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων	✓	✓																												
8.2	Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.	✓																													
9.1	Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓																													
9.2	Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	✓																													
10.1	Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος					✓																									
10.2	Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων						✓																								
10.3	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					✓																									
10.4	Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους						✓																								
10.5	Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή						✓																								
10.6	Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος					✓	✓																								
11.1	Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας													✓	✓			✓													
12.1	Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά																	✓													
12.2	Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ															✓	✓	✓													
12.3	Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό																✓	✓													
12.4	Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό																✓	✓													

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Δ1	Δ2	Δ3	Δ4	Δ5	Δ6	Δ7	Δ8	Δ9	Δ10	Δ11	Δ12	Δ13	Δ14	Δ15	Δ16	Δ17	Δ18	Δ19	Δ20	Δ21	Δ22	Δ23	Δ24	Δ25	Δ26	Δ27	Δ28	Δ29	Δ30
13.1	Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης																						✓	✓	✓	✓					
13.2	Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης																						✓	✓	✓	✓					
13.3	Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών																						✓	✓							
13.4	Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα																						✓	✓							
14.1	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης																			✓							✓	✓			
14.2	Εγκιβωτισμός στάθμευσης																										✓	✓			
14.3	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ																										✓				
14.4	Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων																										✓				
14.5	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινουμένων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων																			✓											
15.1	Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού																												✓		
15.2	Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης																			✓											
16.1	Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων	✓	✓	✓	✓									✓	✓	✓	✓	✓		✓											
17.1	Δημιουργία parklets								✓																						
17.2	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	✓							✓																						
18.1	Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους																					✓									
18.2	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ																					✓									

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Δ1	Δ2	Δ3	Δ4	Δ5	Δ6	Δ7	Δ8	Δ9	Δ10	Δ11	Δ12	Δ13	Δ14	Δ15	Δ16	Δ17	Δ18	Δ19	Δ20	Δ21	Δ22	Δ23	Δ24	Δ25	Δ26	Δ27	Δ28	Δ29	Δ30	
18.3	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα																				✓											
18.4	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας																						✓	✓								
18.5	Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα																						✓	✓								
19.1	Δημιουργία/ υιοθέτηση εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης																										✓			✓		
19.2	Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής																											✓	✓			
19.3	Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης																											✓			✓	
19.4	Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ																											✓	✓			
19.5	Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού																															✓
20.1	Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.2	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.3	Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.4	Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

6.23. Σύνδεση των μέτρων του ΣΒΑΚ με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια

Τέλος, στον **Πίνακα 6.8** που ακολουθεί παρουσιάζεται η συσχέτιση των μέτρων του ΣΒΑΚ με στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια.

Πίνακας 6.8: Συσχέτιση των μέτρων του ΣΒΑΚ με υφιστάμενα στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
1.1	Μονοδρομήσεις οδών	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και μεταφορές 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελίου
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
2.1	Διανοίξεις οδών	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου – Ευόσμου
		Μέτρο 1.2: Χωροταξικός Σχεδιασμός – Αειφόρος ανάπτυξη 1.2.1: Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.2: Βελτίωση οδοποιίας Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και μεταφορές 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελίου
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
2.2	Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής Οδού	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Ελευθερίου Κορδελίου-Ευόσμου
		Βιοκλιματικές αναπλάσεις (δενδροφυτεύσεις, χρήση ψυχρών υλικών κ.ά.) δημόσιων ανοιχτών χώρων
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου
		Μέτρο 1.1: Φυσικό Περιβάλλον 1.1.1: Μείωση ρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου 1.3.3: Ανάδειξη και αναβάθμιση αστικού πρασίνου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
3.1	Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελίου
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
4.1	Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελίου
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
4.2	Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελίου
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού
		Επανεξέταση της λειτουργίας βασικών οδών και κόμβων και αναβάθμισή τους
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης
		Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα - Σύστημα έξυπνης σηματοδότησης - Σύστημα καταμέτρησης οχημάτων και αξιολόγησης ροών κυκλοφορίας
4.3	Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
4.4	Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
4.5	Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
4.6	Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης
		Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα Σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών
4.7	Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
4.8	Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ Μέτρο 2.5: Πολιτισμός 2.5.1: Ανάδειξη πολιτιστικής ταυτότητας
5.1		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
	Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων	Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
5.2	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
5.3	Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
5.4	Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
6.1	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.1: Φυσικό Περιβάλλον 1.1.1: Μείωση ρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού - Προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων. - Σύνδεση των απομονωμένων υποδομών κυκλοφορίας ποδηλάτων σε ενιαίο δίκτυο
6.2	Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού - Προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων. - Σύνδεση των απομονωμένων υποδομών κυκλοφορίας ποδηλάτων σε ενιαίο δίκτυο
6.3	Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.1: Φυσικό Περιβάλλον 1.1.1: Μείωση ρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού - Προώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων. - Σύνδεση των απομονωμένων υποδομών κυκλοφορίας ποδηλάτων σε ενιαίο δίκτυο
7.1	Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.2: Χωροταξικός Σχεδιασμός – Αειφόρος Ανάπτυξη 1.2.2: Οργάνωση Χρήσεων γης Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού Πρώθηση εναλλακτικών και ήπιων μέσων με εκπόνηση master plan των συγκεκριμένων μέσων.
8.1	Ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου - Βιοκλιματικές αναπλάσεις (δενδροφυτεύσεις, χρήση ψυχρών υλικών κ.α.) δημόσιων ανοιχτών χώρων Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
8.2	Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ.	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
9.1	Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
9.2	Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
10.1	Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα - Σύστημα διαχείρισης σημείων για ΑμεΑ
10.2	Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
10.3	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	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
10.4	Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
10.5	Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης
		Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα - Σύστημα έξυπνης σηματοδότησης - Σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών
10.6	Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
11.1	Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ
12.1	Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ
12.2	Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ
12.3	Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ
12.4	Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.3: Βελτιστοποίηση εξυπηρέτησης ΜΜΜ
13.1	Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας Μέτρο 3.2: Επιχειρηματικότητα και κοινωνική οικονομία 3.2.1: Βελτίωση ελκυστικότητας για επιχειρήσεις
13.2	Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας Μέτρο 3.2: Επιχειρηματικότητα και κοινωνική οικονομία 3.2.1: Βελτίωση ελκυστικότητας για επιχειρήσεις
13.3	Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
		Μέτρο 3.2: Επιχειρηματικότητα και κοινωνική οικονομία 3.2.1: Βελτίωση ελκυστικότητας για επιχειρήσεις
13.4	Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας
14.1	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας
14.2	Εγκιβωτισμός στάθμευσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.2: Βελτίωση οδοποιίας Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας
14.3	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
14.4	Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
14.5	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινουμένων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.4: Βελτίωση της προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ
15.1	Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ευόσμου και Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού
		Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε όλες τις περιοχές τόσο επίγειων όσο και υπόγειων κάτω από τους διαθέσιμους κοινόχρηστους χώρους.
15.2	Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
16.1	Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
17.1	Δημιουργία parklets	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου
17.2	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	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.3: Οικιστικό – Αστικό Περιβάλλον 1.3.1: Ενίσχυση δημόσιου χώρου 1.3.2: Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
		Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα Έξυπνα παγκάκια Urban σε κεντρικά σημεία του Δήμου (wi-fi, θήρες USB, αισθητήρες μέτρησης περιβαλλοντικών παραμέτρων, κτλ)
18.1	Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.3: Βελτιστοποίηση Αστικών Εξυπηρετήσεων Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας
18.2	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.8: Συγκοινωνία και Μεταφορές 1.8.1: Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας 1.8.2: Βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης
18.3	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας με οχήματα που θα χρησιμοποιούν το φυσικό αέριο ή το υγραέριο ως καύσιμο.
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.7: Διαχείριση ενέργειας 1.7.3: Εξοικονόμηση Ενέργειας
18.4	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Ολοκληρωμένο σχέδιο εξοικονόμησης και διαχείρισης ενέργειας στον δημοτικό φωτισμό με την επιλογή οδών για την αναβάθμιση του υφιστάμενου φωτισμού μέσω της αντικατάστασης παλιών φωτιστικών σωμάτων με νέα που λειτουργούν με LED.
		Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.7: Διαχείριση ενέργειας 1.7.3: Εξοικονόμηση Ενέργειας
18.5	Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Δημιουργία γραφείου κίνησης για την εκπαίδευση των οδηγών του δημοτικού στόλου στην οικολογική οδήγηση και τη σωστή ενεργειακή διαχείριση στις μεταφορές.
19.1	Δημιουργία/ υιοθέτηση εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
19.2	Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
19.3	Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης
		Υποέργο 1: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Παρακολούθηση Μετρήσεων με Χρήση Αισθητήρων

Κωδ. Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Στρατηγικά σχέδια
19.4	Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
		Στρατηγικό Πλάνο Έξυπνης Πόλης
		Υποέργο 1: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Παρακολούθηση Μετρήσεων με Χρήση Αισθητήρων Υποέργο 7: Προμήθεια Ειδικών Πληροφοριακών Συστημάτων για την Κινητικότητα Σύστημα διαχείρισης σημείων για ΑμεΑ
19.5	Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 1.4: Αστικές Υποδομές 1.4.4: Αξιοποίηση ΤΠΕ
20.1	Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Μέτρο 4.5: Εξωτερική Ανάπτυξη 4.5.1: Κεφαλαιοποίηση Υφιστάμενων Συνεργασιών 4.5.2: Επέκταση διαδημοτικής συνεργασίας 4.5.3: Ανάπτυξη διακρατικών συνεργασιών – συμμετοχή σε δίκτυα
20.2	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		- Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης στον δήμο και στα σχολεία (Ημέρα Περιβάλλοντος, εκδηλώσεις «Πράσινης Συνείδησης», κλπ.). - Εκπαίδευση των δημοτών με στόχο την αύξησης της χρήσης των ΜΜΜ του ποδηλάτου και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Ενημέρωσή τους για τα οφέλη της οικολογικής οδήγησης και την αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων.
20.3	Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης στον δήμο και στα σχολεία (Ημέρα Περιβάλλοντος, εκδηλώσεις «Πράσινης Συνείδησης», κλπ.).
20.4	Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας	Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
		- Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης στον δήμο και στα σχολεία (Ημέρα Περιβάλλοντος, εκδηλώσεις «Πράσινης Συνείδησης», κλπ.). - Εκπαίδευση των δημοτών με στόχο την αύξησης της χρήσης των ΜΜΜ του ποδηλάτου και εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Ενημέρωσή τους για τα οφέλη της οικολογικής οδήγησης και την αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων.

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

7.1. 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 χωριστά, αλλά 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 μία σταδιακή υλοποίηση του βέλτιστου σεναρίου όπως αυτό παρουσιάζεται σε προηγούμενη ενότητα.

7.2. Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτείνονται τόσο για το σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις» όσο και για το βέλτιστο σενάριο για την περιοχή μελέτης διαχωρίζονται, όπως αναλύεται σε προηγούμενη ενότητα, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε δύο (2) επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια-συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης, κλπ.). Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται σενάρια σε δύο (2) μελλοντικούς ορίζοντες: το μεσοπρόθεσμο διάστημα της πενταετίας από το έτος ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ (2029) και αντίστοιχα το μακροπρόθεσμο διάστημα της δεκαετίας (2034). Ως έτος βάσης/βαθμονόμησης του μαθηματικού υποδείγματος λαμβάνεται το 2022.

Για κάθε έναν χρονικό ορίζοντα αποφασίστηκε να αναπτυχθούν δύο (2) διαφορετικά σενάρια:

- ο Σενάριο Business as Usual (BAU) στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα έως το 2034. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, ΑΕΠ, πληθυσμός), όπως παρουσιάζεται αναλυτικά σε επόμενη ενότητα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_0». Για παράδειγμα, το σενάριο BAU του έτους 2029 θα έχει την κωδικοποίηση 2029_0.
- Το Σενάριο των παρεμβάσεων, είναι αυτό όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_1». Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2029 θα έχει την κωδικοποίηση 2029_1.

7.3. Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση σεναρίων σε μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες αποτελεί η προβολή μιας σειράς βασικών οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών που σχετίζονται με την μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις. Στην περίπτωση του υποδείγματος που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούν τον δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων, το ΑΕΠ και τον πληθυσμό.

Πιο αναλυτικά, ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων είναι το πλήθος των επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους. Η προβολή του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες απαιτήσε μια πιο σύνθετη προσέγγιση σε σχέση με τις προσεγγίσεις που ακολουθήθηκαν για τον προσδιορισμό των υπολοίπων απαιτούμενων μεγεθών. Συγκεκριμένα, ο προσδιορισμός του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων για την Περιφερειακή Ενότητα της εξεταζόμενης περιοχής για τους δύο μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες που ορίστηκαν προηγουμένως, έγινε με τη χρήση συγκεκριμένου μαθηματικού προτύπου που βασίζεται σε ιστορικά στατιστικά στοιχεία και συσχετίζει μέσω μιας εκθετικής σχέσης τον δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το πρότυπο περιγράφεται από τη γενική σχέση που ακολουθεί:

$$V_t = s / (1 + b_0 * e^{b_1 * X_t})$$

Όπου:

V_t : Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων στο χρόνο t

s : Επίπεδο κορεσμού

b_0, b_1 : Συντελεστές που υπολογίζονται κατά την προσαρμογή του προτύπου

X_t : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε χρόνο t

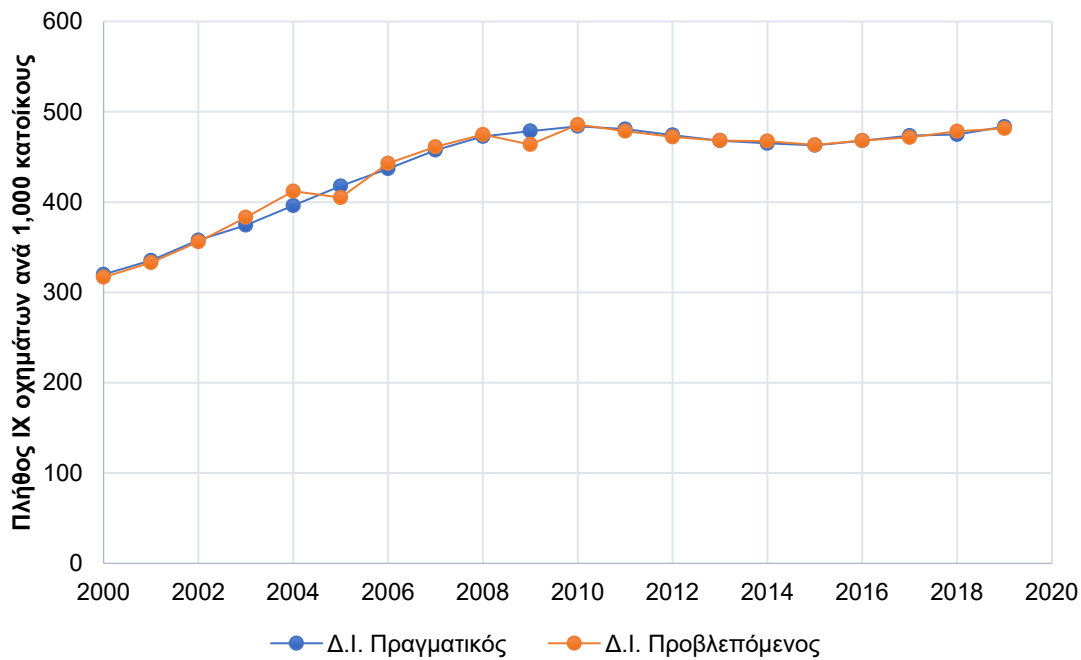
Για την εφαρμογή του προτύπου χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές του ΑΕΠ, του πληθυσμού και του πλήθους των ΙΧ οχημάτων κατά την περίοδο 2000-2019. Η επιλογή της περιόδου μέχρι το 2019 και όχι μέχρι το 2022 για το οποίο υπήρχαν δεδομένα έγινε προκειμένου στη δόμηση του προτύπου να μην χρησιμοποιηθούν στοιχεία από την περίοδο της πανδημίας (Covid-19) 2020-2022, τα οποία χαρακτηρίζονται ως μη αντιπροσωπευτικά ως προς την εξέλιξη του ΑΕΠ και κατ' επέκταση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων. Οι τιμές του ΑΕΠ και του πληθυσμού προήλθαν από τη βάση δεδομένων της Eurostat^{7,8} και του πλήθους των ΙΧ οχημάτων από την ΕΛΣΤΑΤ⁹. Όσον αφορά το επίπεδο κορεσμού (δηλαδή το θεωρητικό ανώτατο όριο στον αριθμό ΙΧ ανά κάτοικο ή ανά νοικοκυριό, πέρα από το οποίο η αύξηση της ιδιοκτησίας οχημάτων επιβραδύνεται ή σταθεροποιείται), με βάση την προηγούμενη ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία σε παρόμοιες μελέτες, επιλέχθηκε η τιμή 650 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους.

Στο **Σχήμα 7.1** που ακολουθεί, παρουσιάζεται η προσαρμογή του υποδείγματος για την περίοδο 2000-2019.

⁷ Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 3 regions, Eurostat

⁸ Population on 1 January by broad age group, sex and NUTS 3 region, Eurostat

⁹ Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες που βρίσκονται στην κυκλοφορία κατά κατηγορία, χρήση και νομό στην Ελλάδα (ΕΛΣΤΑΤ)



Σχήμα 7.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για τον Δείκτη Ιδιοκτησίας ΙΧ

Η εφαρμογή της προαναφερθείσας μεθοδολογίας οδήγησε σε μελλοντικές προβολές του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ για τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα όπως παρουσιάζονται στον **Πίνακα 7.1**.

Σχετικά με τις μεταβολές του ΑΕΠ, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούσαν το σύνολο της χώρας, καθώς δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν μελλοντικές προβολές σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας. Οι εκτιμήσεις των μεταβολών, προέρχονταν από τους πλέον αξιόπιστους οίκους που ασχολούνται με αντίστοιχες έρευνες, όπως είναι ο ΟΟΣΑ¹⁰. Στον **Πίνακα 7.1**, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιήθηκαν στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Όσον αφορά τις μελλοντικές προβολές του πληθυσμού στους εξεταζόμενους χρονικούς ορίζοντες κρίθηκε δόκιμο ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού του Κορδελιού-Ευόσμου να συσχετισθεί με τις αντίστοιχες μεταβολές του συνολικού πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης για την οποία υπάρχουν διαθέσιμες μελλοντικές προβλέψεις από τη βάση δεδομένων της Eurostat¹¹. Στον **Πίνακα 7.1**, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιούνται στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Πίνακας 7.1: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές

Διάστημα Προβολής	ΑΕΠ	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ	Πληθυσμός
2022-2029	21,01%	7,06%	2,05%
2029-2034	11,50%	3,21%	2,05%

¹⁰ GDP long-term forecast, OECD

¹¹ Population on 1st January by age, sex and type of projection, Eurostat

7.4. Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Οι συντελεστές ανάπτυξης ή προβολής για τα ελαφρά οχήματα που εισήχθησαν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα προκύπτουν από το γινόμενο των δύο συντελεστών που εκφράζουν τη μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ οχημάτων και τη μεταβολή του πληθυσμού αντίστοιχα (σχετίζονται δηλαδή με τη μεταβολή του αριθμού των οχημάτων). Η γενική μαθηματική σχέση που περιγράφει τους συντελεστές ανάπτυξης από το έτος βάσης/βαθμονόμησης (2022) στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx για τα ελαφρά οχήματα (GFL20xx-2023) ορίζεται μαθηματικά ως εξής:

$$GFL_{20xx-2022} = \nabla PO_{200xx-2022} * \nabla CI_{200xx-2022}$$

Όπου:

$GFL_{20xx-2022}$: Ο συντελεστής ανάπτυξης για κάθε ζώνη για τα ελαφρά οχήματα

$PO_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του πληθυσμού για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

$CI_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις των βαρέων οχημάτων, θεωρήθηκε ότι θα ακολουθήσουν τη μεταβολή του ΑΕΠ. Στον επόμενο **Πίνακα 7.2** παρουσιάζονται οι τελικοί συντελεστές ανάπτυξης, έτσι όπως υπολογίζονται και εφαρμόζονται στα αντίστοιχα μητρώα του εκάστοτε μελλοντικού χρονικού ορίζοντα.

Πίνακας 7.2: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Διάστημα Προβολής	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα
2022-2029	1,09	1,05
2029-2034	1,05	1,06

7.5. Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM

Στην εν λόγω ενότητα περιγράφεται η διαδικασία ανάπτυξης των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM. Ουσιαστικά περιγράφεται η διαδικασία και η μεθοδολογία ανάπτυξης των μητρώων Προέλευσης-Προορισμού για τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες, από το σενάριο βάσης 2022 στα μελλοντικά σενάρια.

Η λογική ανάπτυξης των μελλοντικών μητρώων που ακολουθείται έχει ως εξής:

- Αρχικά οι μετακινήσεις οχημάτων ΙΧ για το έτος βάσης 2022, όπως αυτά προέκυψαν από το στάδιο του καταμερισμού των μετακινήσεων στο δίκτυο, μετατρέπονται μέσω του δείκτη πλήρωσης οχημάτων όπως αυτός έχει προσδιοριστεί στις έρευνες παρά την οδό¹² σε μετακινήσεις ανθρώπων.

¹² Κατά την ανάλυση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

- Στη συνέχεια τα μητρώα πολλαπλασιάζονται με τους αντίστοιχους συντελεστές αναγωγής (Growth Factors – G.F.) όπως αυτοί προσδιορίζονται σε προηγούμενη ενότητα. Τα μητρώα αυτά στη συνέχεια, αφού πρώτα γίνει πάλι η μετατροπή σε μετακινήσεις οχημάτων ΙΧ, φορτίζουν το δίκτυο και έτσι λαμβάνεται το σενάριο BAU 2029_0 στο οποίο έχουν ήδη κωδικοποιηθεί οι αντίστοιχες παρεμβάσεις όπως αυτές προγραμματίζονται και υλοποιούνται από τον Δήμο Κορδελίου-Ευόσμου.
- Στη συνέχεια, το σενάριο 2029_0 αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη του σεναρίου παρέμβασης 2029_1 όπου κωδικοποιούνται οι παρεμβάσεις που έχουν προτείνονται για τον αντίστοιχο χρονικό ορίζοντα. Η ίδια λογική ακολουθείται και για την ανάπτυξη του σεναρίου BAU 2034_0 και του αντίστοιχου σεναρίου παρέμβασης του επιλεγέντος σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης 2034_1.

7.6. Συγκριτική αξιολόγηση παρεμβάσεων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της φόρτισης του δικτύου, όπως προκύπτουν από τα διάφορα εναλλακτικά σενάρια παρεμβάσεων που παρουσιάζονται στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η ανάλυση ακολουθεί τον κάθε ένα χρονικό ορίζοντα, είτε υπάρχουν σενάρια BAU και παρεμβάσεων είτε αφορά το έτος βάσης.

Για τη συγκριτική αξιολόγηση του οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελίου-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.

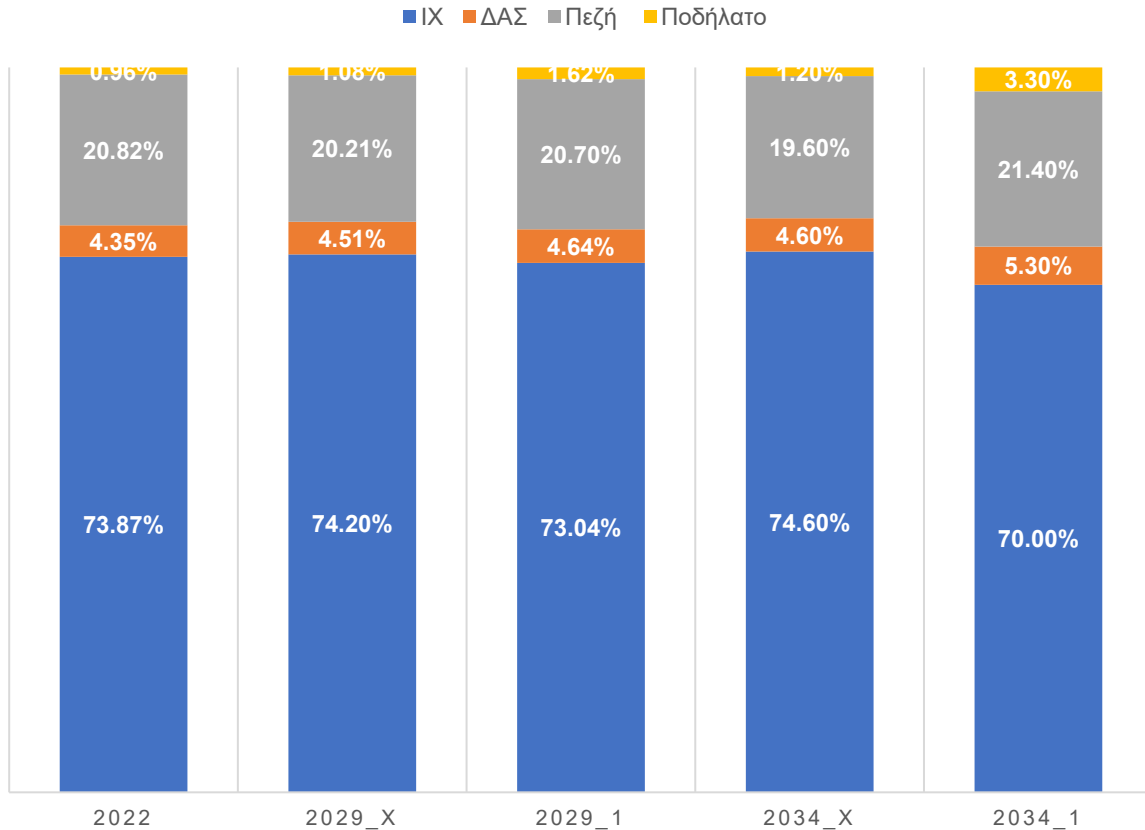
7.6.1. Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο **Πίνακας 7.3** παρουσιάζει το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται κατά την πρωινή ώρα αιχμής 08:00-09:00, την ώρα δηλαδή εφαρμογής του υποδείγματος. Στον εν λόγω Πίνακα 7.3 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 7.3: 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
2029_X	55.529	3.375	15.124	808	74.836
2029_1	54.661	3.472	15.491	1.212	74.836
2034_X	58.407	3.601	15.345	940	78.293
2034_1	54.805	4.150	16.755	2.583	78.293

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 7.2**, από το οποίο εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα ποσοστό των μετακινήσεων της τάξης του 5% περίπου για το έτος 2034 από το ΙΧ όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 1%), με ποδήλατο (2,1%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 1,8% περίπου).



Σχήμα 7.2: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00-09:00

Έτσι, από το παραπάνω Σχήμα 7.2 μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ποσοστό μετακίνησης με ΙΧ οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάσης 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 οχήματα μειώνεται σημαντικά στο σενάριο των παρεμβάσεων, αν και σε μικρότερο βαθμό σε σχέση με την Πρώτη Έκδοση ΣΒΑΚ. Αυτό οφείλεται στην επιλογή λιγότερων παρεμβάσεων που σχετίζονται με την κίνηση των ΙΧ οχημάτων. Η εισαγωγή των περαιτέρω 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 περίπου 5% για το έτος 2034.
- Οι παρεμβάσεις που αφορούν τις ΔΑΣ, όπως πχ. η προτεινόμενη αναδιάρθρωση των υφιστάμενων και η εισαγωγή νέων λεωφορειακών γραμμών είναι ικανές να επιφέρουν αλλαγές στα ποσοστά χρήσης των ΔΑΣ και να μειώσουν σε ένα βαθμό τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου.

- Η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου και της μετακίνησης πεζή επιτυγχάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό από την αύξηση χρήσης των ΔΑΣ λόγω της έντασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων για τα δύο μέσα.

7.6.2. Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου

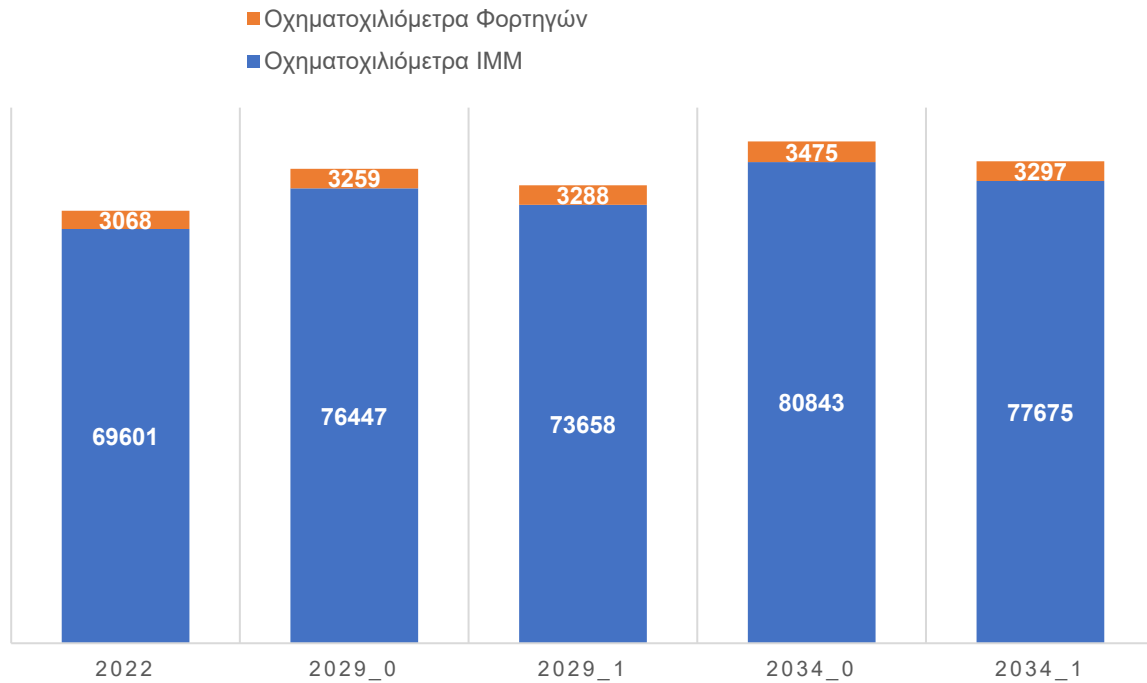
Προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας του οδικού δικτύου, χρησιμοποιούνται ορισμένοι δείκτες λειτουργίας, που αποσαφηνίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που αναμένεται να προκύψουν στο σύνολο του δικτύου στο μελλοντικό σενάριο των παρεμβάσεων. Οι εν λόγω δείκτες 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 7.4** που παρουσιάζει μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα **Σχήματα 7.3-7.7** που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 7.4: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

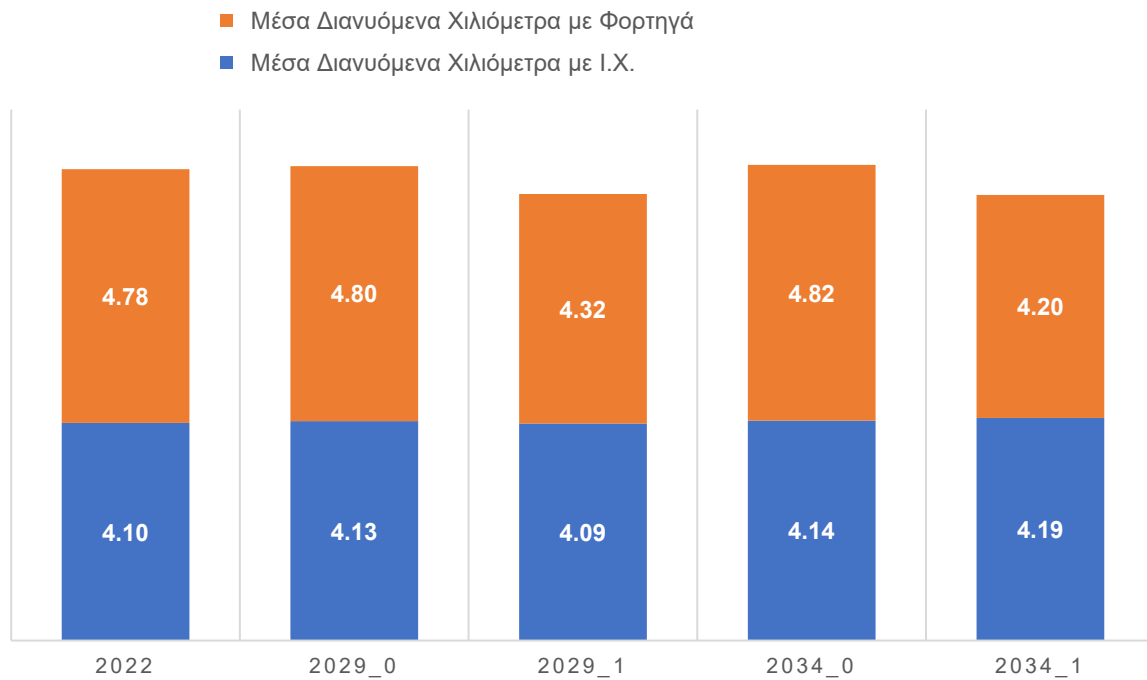
		2022	2029_0	2029_1	2034_0	2034_1
ΙΧ Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	69.601	76.447	73.658	80.843	77.675
	Οχηματοώρες IMM	3.498	4.000	4.176	4.340	4.644
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με ΙΧ	4,10	4,13	4,09	4,14	4,19
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για ΙΧ σε χλμ./ώρα	19,90	17,20	17,64	16,76	16,73
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με ΙΧ	12,36	14,41	13,90	14,82	15,04
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	3.068	3.259	3.288	3.475	3.297
	Οχηματοώρες Φορτηγών	144	158	174	170	184
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	4,78	4,80	4,32	4,82	4,20
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε χλμ./ώρα	21,31	19,46	18,89	18,98	17,92
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	13,45	14,81	13,73	15,23	14,06



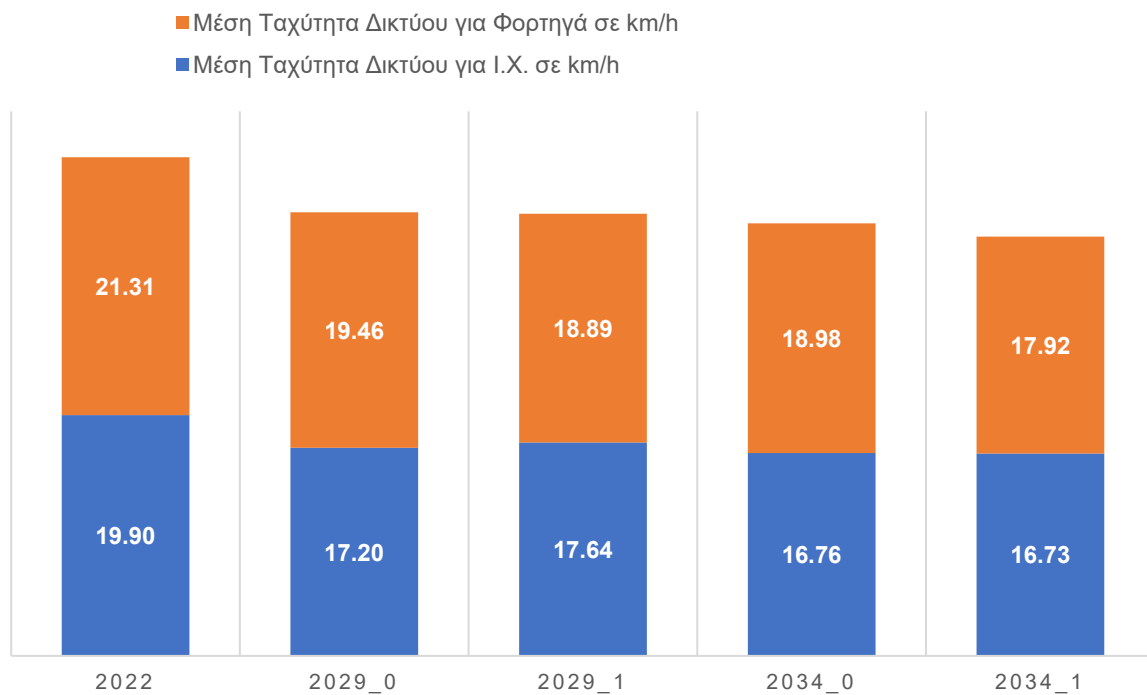
Σχήμα 7.3: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



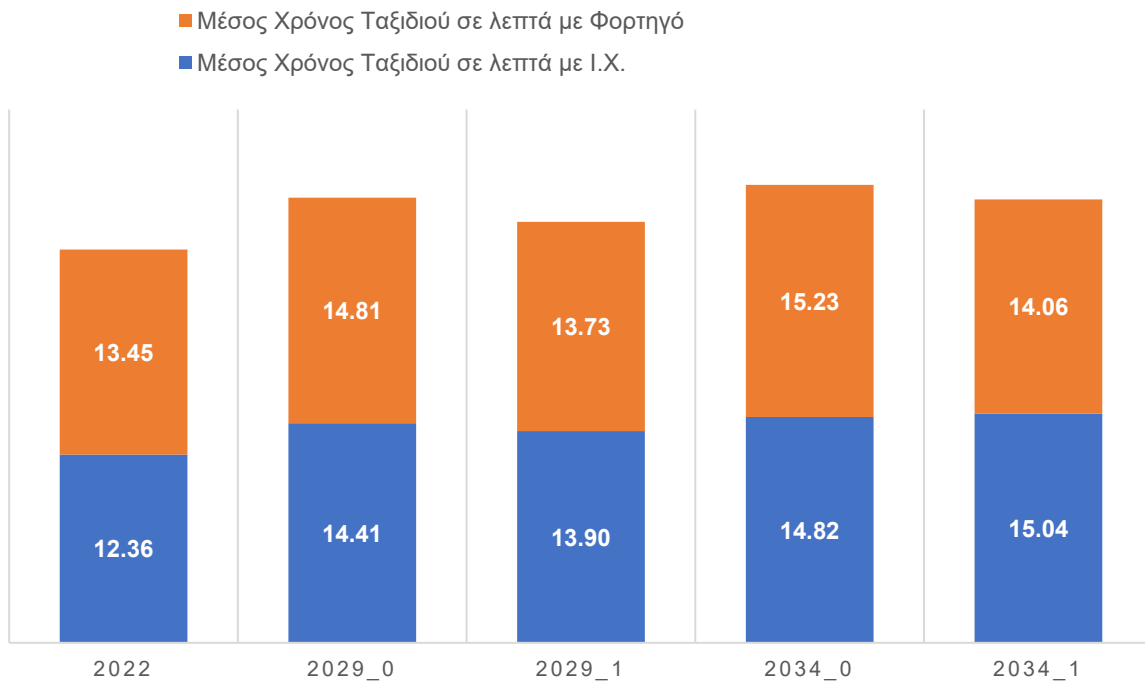
Σχήμα 7.4: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 7.5: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 7.6: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ./ώρα



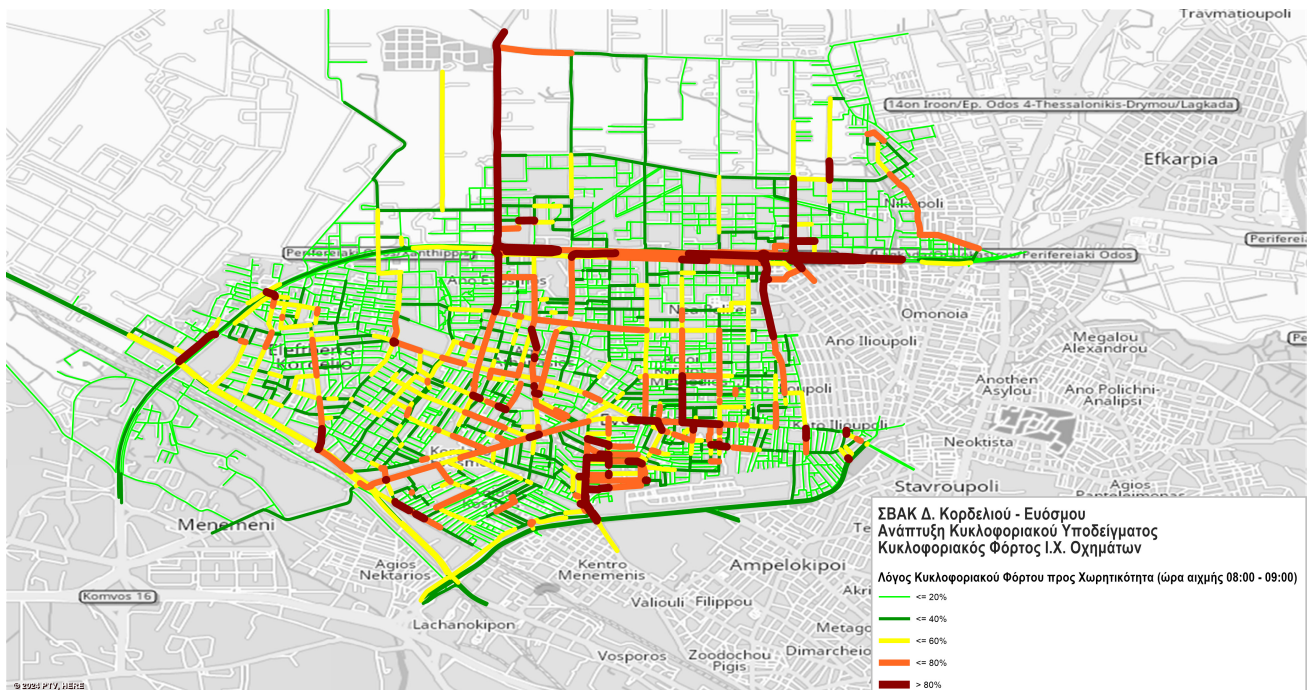
Σχήμα 7.7: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Από την παρουσίαση των λειτουργικών δεικτών του οδικού δικτύου για κάθε σενάριο παρέμβασης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

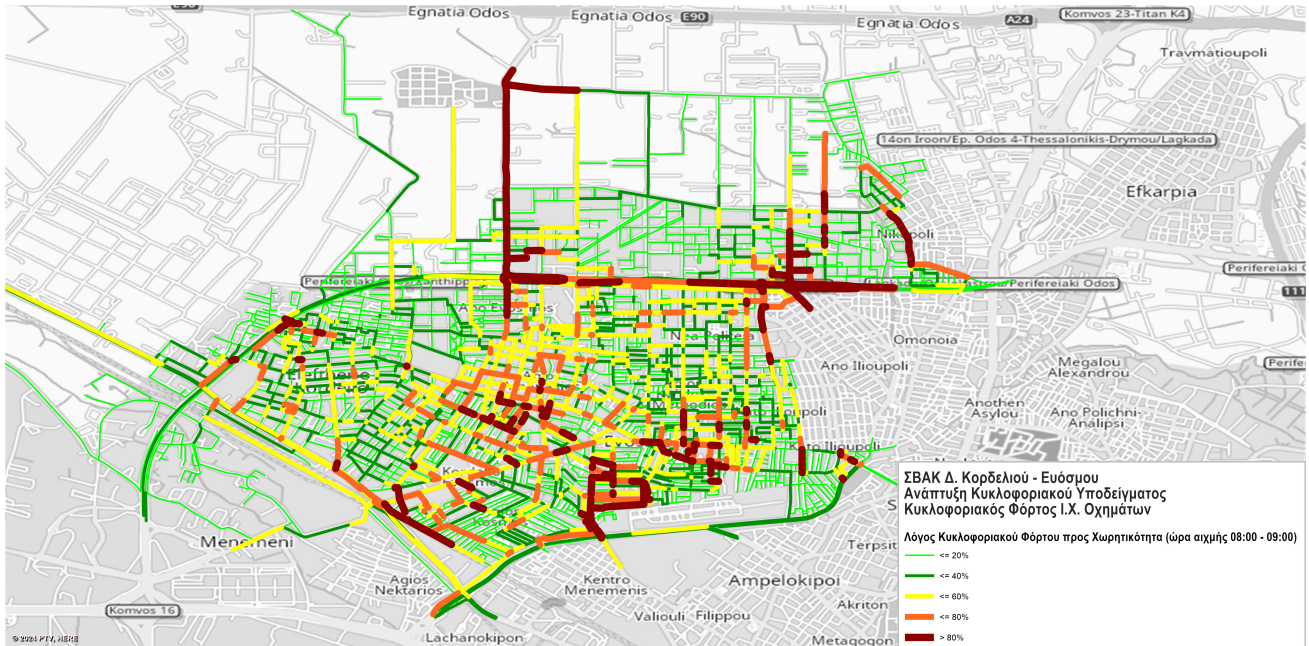
- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας δείχνουν ότι παρότι το μερίδιο των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο θα αυξηθεί σε μικρό βαθμό στα επόμενα χρόνια, οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν σε μικρό βαθμό. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση, όπως για παράδειγμα ο αριθμός των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων, ο μέσος χρόνος ταξιδιού (12,36 λεπτά για ελαφρά οχήματα το 2022 στα 14,82 λεπτά το 2034) ή η μέση ταχύτητα δικτύου (από 19,90 χλμ./ώρα για τα ελαφρά σήμερα στα 16,76 χλμ./ώρα το 2034).
- Σε ό,τι αφορά τα σενάρια των παρεμβάσεων, φαίνεται ότι η προώθηση των ΔΑΣ και των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή (σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις, πχ. αλλαγή κατεύθυνσης οδών, κυκλικοί κόμβοι, κλπ.), καταφέρνουν να βελτιώσουν τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά.
- Όσον αφορά τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα προκύπτει ότι για τα σενάρια BAU προκύπτει μία αύξηση στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες λόγω των αντίστοιχων μεταβολών της ζήτησης. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται, ειδικότερα για το 2034, προκαλούν μείωση του αριθμού των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων λόγω μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου, της αύξησης χρήσης των ΔΑΣ αλλά και της στροφής σε πιο φιλικά μέσα μετακινήσεων όπως η μετακίνηση πεζή και το ποδήλατο.
- Η μέση ταχύτητα του δικτύου για ΙΧ οχήματα παρουσιάζεται μειωμένη στα διάφορα χρονικά σενάρια των προτεινόμενων παρεμβάσεων, γεγονός επιθυμητό, καθώς ένα από τα βασικότερα μέτρα για μία αστική περιοχή αποτελεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες της οδού. Επιπλέον, σε σημαντικό τμήμα της περιοχής μελέτης εφαρμόζονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με σκοπό την μείωση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

- Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων δείχνει ότι, σε σχέση με την πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ, όπου είχαν προταθεί περισσότερες επεμβάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης (π.χ. μονοδρομήσεις), οι δείκτες που αφορούν τα ΙΧ οχήματα εμφανίζονται ελαφρώς βελτιωμένοι, όπως η αύξηση της μέσης ταχύτητας κίνησης. Ωστόσο, σε ένα αστικό σύστημα μεταφορών, το επίπεδο εξυπηρέτησης των ΙΧ αυτοκινήτων δεν είναι ανεξάρτητο από τις συνθήκες των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς. Αντιθέτως, η προτεραιοποίηση της διευκόλυνσης των ΙΧ συχνά περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Αναγνωρίζοντας ότι οι επιλογές μετακίνησης διαμορφώνονται από βαθιά εδραιωμένες συνήθειες, ιδίως σε περιοχές όπου το ΙΧ κυριαρχεί και οι εναλλακτικές είναι περιορισμένες, επιλέχθηκαν κατόπιν ζυμώσεων με τη Δημοτική Αρχή συμβατικότερες παρεμβάσεις, αποφεύγοντας πιο ριζικές αλλαγές. Παρόλα αυτά, η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ δεν κρίνεται μόνο από το πόσο ριζικές είναι οι παρεμβάσεις, αλλά και από το κατά πόσο αντανακλά τις αξίες, τις ανάγκες και τις πραγματικές συνήθειες των πολιτών. Σε αυτό το πλαίσιο, η σταδιακή και ρεαλιστική προσαρμογή του συστήματος μεταφορών είναι αυτή που μπορεί να οδηγήσει, μακροπρόθεσμα, σε ένα βιώσιμο και αποδεκτό μοντέλο μετακινήσεων.

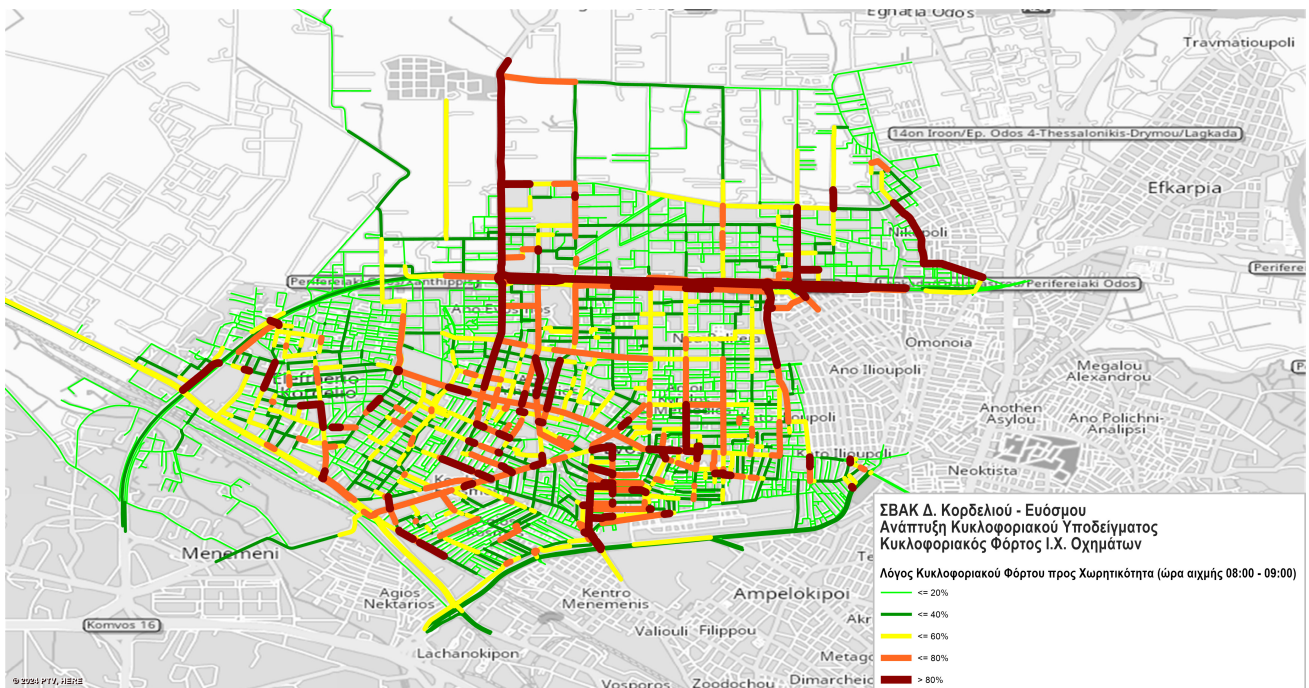
Στα **Σχήματα 7.8-7.11** που ακολουθούν απεικονίζεται ο λόγος κυκλοφοριακού φόρτου προς χωρητικότητα κατά την ώρα αιχμής (08:00-09:00) στο δίκτυο της περιοχής μελέτης τόσο κατά το Σενάριο BAU όσο και κατά το Σενάριο Παρεμβάσεων σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας.



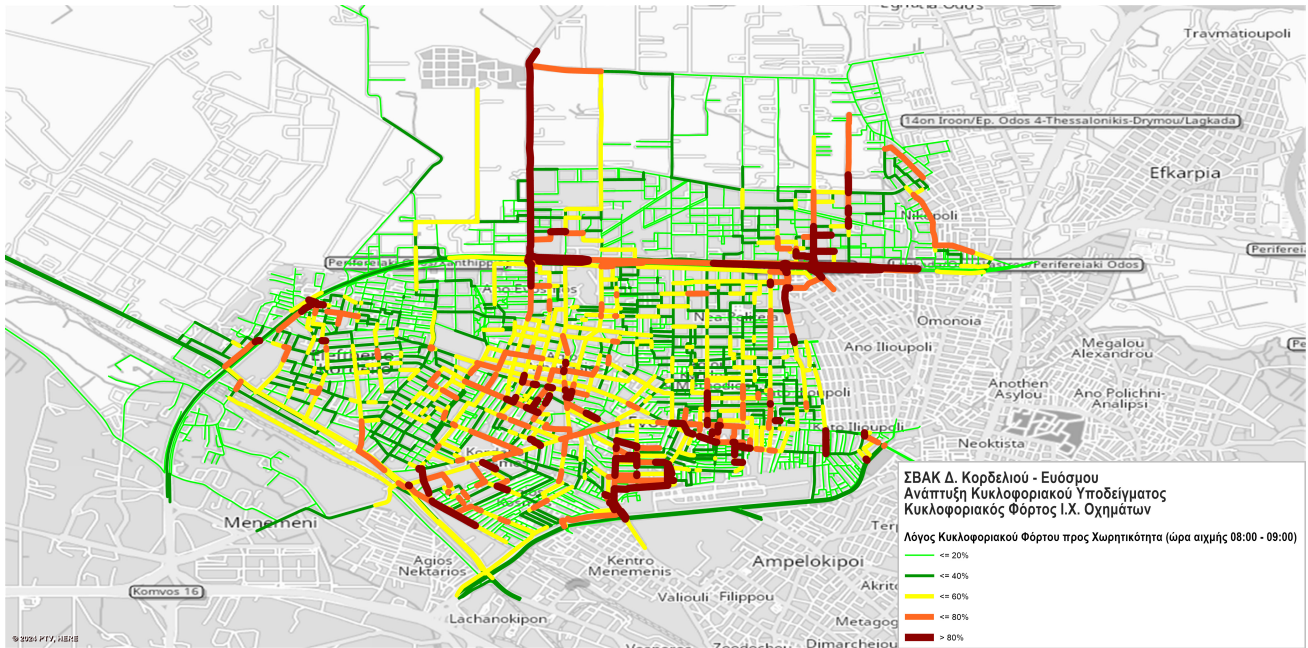
Σχήμα 7.8: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08:00-09:00) – Σενάριο BAU (2029)



Σχήμα 7.9: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08:00-09:00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2029)



Σχήμα 7.10: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2034)



Σχήμα 7.11: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2034)

7.6.3. 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 προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν την ίδρυση και λειτουργία νέων λεωφορειακών γραμμών στην εξεταζόμενη περιοχή και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.

Στον επόμενο **Πίνακα 7.5**, παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 7.5: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2029_X	2029_1	2034_X	2034_1
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	12,87	12,98	12,22	12,50	11,53
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	8,48	8,78	8,60	8,62	8,88
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	11,38	11,80	10,98	11,50	10,78
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	3,36	3,25	3,67	3,38	3,89

Στάδιο 5

Δείκτες	2022	2029_X	2029_1	2034_X	2034_1
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος	2,76	2,56	2,68	2,63	2,88
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ./ώρα)	15,50	17,77	17,50	17,22	16,84
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	2.966	2.863	3.522	2.913	3.892
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	14.207	14.708	15.208	15.018	16.459

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία του Πίνακα 7.5, 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).

8. Κοστολόγηση

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται σε συγκεντρωτικό πίνακα το προτεινόμενο με βάση τα προηγηθέντα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, εκτιμώμενος ενδεικτικός προϋπολογισμός για κάθε προταθείσα παρέμβαση και οι δυνητικές ενδεικτικά (αλλά όχι περιοριστικά) πηγές χρηματοδότησης.

Επισημαίνεται εκ νέου ότι η υλοποίηση παρεμβάσεων που απαιτούν αντίστοιχες μελετητικές και κατασκευαστικές ενέργειες είναι εξαρτώμενη από την εξασφάλιση αντίστοιχων πόρων / χρηματοδότησης. Σημειώνεται επίσης ότι όπου υπεισέρχονται και διαδικασίες απαλλοτριώσεων, αλλαγής ή θεσμοθέτησης χρήσεων γης (πχ. διανοίξεις ορισμένων από τις προταθείσες οδούς, κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης κ.α.) είναι εκ προοιμίου χρονικά επιβαρυμένες με σύνθετες και χρονοβόρες διοικητικές ενέργειες και εγκρίσεις φορέων εκτός Δήμου. Ως εκ τούτου, το τιθέμενο στην τελική έκδοση ΣΒΑΚ χρονοδιάγραμμα είναι εν δυνάμει εφαρμόσιμο, εφόσον συντρέχουν και οι αντίστοιχες προϋποθέσεις κατά τα παραπάνω.

Πίνακας 8.1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ (μέτρα, ενδεικτικός προϋπολογισμός, δυνητικές πηγές χρηματοδότησης, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης)

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης		Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Δυνητικές πηγές χρηματοδότησης
		2029	2034		
Πακέτο μέτρων 1: Μονοδρομήσεις					
1.1	Μονοδρομήσεις οδών			20.000	Ίδιοι πόροι
Πακέτο μέτρων 2: Διανοίξεις/ κατασκευές οδικών τμημάτων					
2.1	Διανοίξεις			3.000.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
2.2	Υπογειοποίηση τμήματος της Περιφερειακής οδού	Πιθανή κατασκευή του μέτρου ξεπερνά τον ορίζοντα δεκαετίας.		150.000.000	ΠΔΕ, ΕΣΠΑ, Εθνικοί πόροι
Πακέτο μέτρων 3: Δημιουργία κυκλικών κόμβων					
3.1	Μετατροπή συμβατικών κόμβων σε κυκλικούς			1.300.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 4: Βελτίωση σήμανσης και σηματοδότησης					
4.1	Μετατροπή κόμβων σε σηματοδοτούμενους			80.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
4.2	Εγκατάσταση συστήματος συντονισμένης σηματοδότησης			120.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
4.3	Εγκατάσταση σηματοδοτών με ένδειξη αντίστροφης μέτρησης στους σηματοδοτούμενους κόμβους της περιοχής μελέτης			110.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
4.4	Εξοπλισμός των ιστών των σηματοδοτών με φωτεινές ενδείξεις			8.500	Ίδιοι πόροι, ΕΣΠΑ
4.5	Εγκατάσταση φωτιζόμενων πινακίδων σήμανσης σε κρίσιμες διασταυρώσεις από πλευράς φόρτου και οδικής ασφάλειας			130.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
4.6	Εγκατάσταση «έξυπνων» φωτιζόμενων διαβάσεων σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις			1.000.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
4.7	Συντήρηση και επαναδιαγράμμιση διαβάσεων			80.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
4.8	Εγκατάσταση πινακίδων προώθησης της πεζή μετακίνησης & ανάδειξης των τοπικών τοποσήμων			30.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 5: Ήπια συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς					
5.1	Επέκταση/ διάνθηση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας πέριξ των σχολικών μονάδων			450.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
5.2	Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης			10.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
5.3	Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης στις περιοχές κατοικίας που είναι ήδη διαμορφωμένες με ήπια χαρακτηριστικά			25.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
5.4	Δημιουργία κυβολιθικών διαβάσεων στις εισόδους του τοπικού από το βασικό δίκτυο			390.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
Πακέτο μέτρων 6: Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου					
6.1	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων			5.250.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
6.2	Εγκατάσταση υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων			8.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
6.3	Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων			445.000	Εθνικοί πόροι
Πακέτο μέτρων 7: Πεζοδρομήσεις					
7.1	Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων			220.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
Πακέτο μέτρων 8: Αναπλάσεις πεζοδρομίων					
8.1	Ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων			15.000.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι

8.2	Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων με στόχο τη διασφάλιση ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πλατύς τουλάχιστον 1,50 μ.			25.000.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
Πακέτο μέτρων 9: Σημειακές βελτιώσεις και παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια					
9.1	Απομάκρυνση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού			20.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
9.2	Αναδιοργάνωση υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού			30.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
Πακέτο μέτρων 10: Επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας					
10.1	Κατασκευή βατών κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) σε όλα τα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος			3.500.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
10.2	Κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών κατά μήκος των πεζοδρομίων			2.000.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
10.3	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			1.500.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
10.4	Εγκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών ατόμων στους πεζόδρομους και τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που είναι επιστρωμένες με κυβόλιθους			1.400.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
10.5	Εγκατάσταση ηχητικής σήμανσης ή άλλων «έξυπνων» μέσων στις διαβάσεις και τους σηματοδότες πεζών στην κεντρική περιοχή			20.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
10.6	Καθολική προσβασιμότητα σημείων πολιτιστικού/ τουριστικού ενδιαφέροντος			300.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 11: Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας					
11.1	Δημιουργία γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας			60.000 (αμοιβή μελέτης)	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
Πακέτο μέτρων 12: Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών					
12.1	Αναβάθμιση του εξοπλισμού (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, πληροφόρηση, κλπ.) στις στάσεις που το επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά			206.460	Εθνικοί πόροι
12.2	Πύκνωση δρομολογίων του ΟΑΣΘ			0 (διοικητική ενέργεια)	Ίδιοι πόροι
12.3	Ένταξη του Δυτικού Προαστιακού στον σχεδιασμό			50.000.000	ΕΣΠΑ
12.4	Ένταξη της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς τα δυτικά στον σχεδιασμό	Το έργο ξεπερνά τον ορίζοντα της δεκαετίας		4.000.000.000	ΕΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 13: Διευθέτηση λειτουργίας συστήματος αστικών διανομών					
13.1	Δημιουργία κανονισμού φορτοεκφόρτωσης			15.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
13.2	Χωροθέτηση νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης			15.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
13.3	Ενθάρρυνση εγκατάστασης κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών			0 (διοικητική ενέργεια)	
13.4	Ενθάρρυνση διανομών με ποδήλατο (cargo bike) (για μικρές αποστάσεις) και με «καθαρά» οχήματα			1.000 (καμπάνια ευαισθητοποίησης)	Ίδιοι πόροι
Πακέτο μέτρων 14: Διαχείριση της στάθμευσης στην οδό					
14.1	Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης			650.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
14.2	Εγκιβωτισμός στάθμευσης			4.500.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
14.3	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό να διατίθενται για γενική χρήση ΑμεΑ			50.000 (μελέτες εφαρμογής)	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ

14.4	Χωροθέτηση νέων θέσεων στάθμευσης δίκυκλων			45.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
14.5	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση των μετακινουμένων προς τους χώρους στάθμευσης ΑμεΑ και δίκυκλων			6.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ
Πακέτο μέτρων 15: Προώθηση της στάθμευσης εκτός οδού					
15.1	Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού			15.000.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
15.2	Εγκατάσταση πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης			30.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 16: Δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων					
16.1	Διευκόλυνση των συνδυασμένων/ πολυτροπικών μετακινήσεων			20.000 (υποδομές πληροφόρησης)	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 17: Σημειακές παρεμβάσεις εξωραϊσμού του δημόσιου χώρου					
17.1	Δημιουργία parklets			100.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
17.2	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			200.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 18: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και του ανθρακικού αποτυπώματος					
18.1	Υλοποίηση σχεδίου δράσης ΣΦΗΟ σχετικά με την χωροθέτηση κοινόχρηστων σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο & σύναψη συμβάσεων για τη λειτουργία τους			5.000 (τεχνική βοήθεια)	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
18.2	Τοποθέτηση σήμανσης για την καθοδήγηση προς τους δημόσιους χώρους φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται στο ΣΦΗΟ			10.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
18.3	Σταδιακή αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με νέα ηλεκτρικά οχήματα ή οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον που καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα			5.500.000	ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
18.4	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες LED εξοικονόμησης ενέργειας			4.500.000	Ίδιοι πόροι, ΕΠΑ/ΠΠΑ, ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Δανεισμός
18.5	Εκπαίδευση/ ενημέρωση δημοτικών υπαλλήλων για την οικονομική-οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) μέσω της συμμετοχής σε πιλοτικό πρόγραμμα			5.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
Πακέτο μέτρων 19: Ψηφιακός μετασχηματισμός					
19.1	Δημιουργία/ υιοθέτηση εφαρμογής για το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης			20.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
19.2	Έλεγχος της παράνομης στάθμευσης στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με τη χρήση εφαρμογής			15.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι
19.3	Εγκατάσταση αισθητήρων στα σημεία εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης			1.200.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
19.4	Εγκατάσταση αισθητήρων με σκοπό τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ			600.000	ΕΣΠΑ, λοιποί Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία
19.5	Ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης του συνεπιβατισμού			1.000	Ίδιοι πόροι, ΕΣΠΑ
Πακέτο μέτρων 20: Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση πολιτών για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας					
20.1	Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα πόλεων με αντικείμενο τη βιωσιμότητα με στόχο την ανταλλαγή καλών πρακτικών και γνώσεων			6.000	Ευρωπαϊκά ταμεία
20.2	Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας			15.000	Ευρωπαϊκά ταμεία
20.3	Σχεδιασμός και εκπόνηση καμπάνιας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης			8.000	Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά ταμεία



Στάδιο 5

20.4	Ενημέρωση & κινητοποίηση των πολιτών με τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υιοθέτηση βιώσιμων προτύπων κινητικότητας			1.000	
------	---	--	--	-------	--

9. Σχέδιο παρακολούθησης & αξιολόγησης

9.1. Εισαγωγή

Η συνεχής και εκ του σύνεγγυς παρακολούθηση της εξέλιξης εφαρμογής των μέτρων και των παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται σε ένα ΣΒΑΚ, της υλοποίησης και της επίτευξης των σκοπών του προγράμματος, καθώς και της αποτίμησης της προόδου προς τη βιωσιμότητα εν γένει, αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την επιτυχή εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ.

Ο ορισμός και η δόμηση ενός Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης αποτελεί το τελευταίο στάδιο ενός ΣΒΑΚ και οφείλει να είναι «έξυπνο ή SMART». Το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης αποτελείται από δείκτες και στόχους, οι οποίοι πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με την ανάγκη προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να ακολουθούν τις προτεραιότητες και τους σκοπούς του προγράμματος, ενώ, ακόμη, οφείλουν να είναι σαφείς, ακριβείς, ειδικοί και να εδράζονται σε ποσοτικούς και ποιοτικούς όρους, εύκολα κατανοητούς από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Επιπλέον, πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι, ενώ οι διαθέσιμες πηγές πρωτογενών δεδομένων πρέπει να επαρκούν, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των πιθανών μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά συνοψίζονται στο Σχήμα 9.1 που ακολουθεί.



Σχήμα 9.1: Επιθυμητά χαρακτηριστικά των δεικτών και των στόχων που εμπεριέχονται σε ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ

9.2. Στόχοι και δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου αποτελείται από 30 δείκτες, οι οποίοι «στοιχίζονται» κάτω από τις 18 προτεραιότητες, τους εννέα σκοπούς και τους τρείς

πυλώνες βιωσιμότητας, καθώς και τις αντίστοιχες τιμές βάσης και τους μελλοντικούς στόχους. Οι δείκτες αυτοί είναι προσαρμοσμένοι στις ειδικές συνθήκες της περιοχής μελέτης και βασίζονται στο κοινό όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ, ενώ η δομή τους εξυπηρετεί τόσο τον ολιστικό συμπερασμό όσο και τον συμπερασμό σε καθένα από τα τέσσερα διαφορετικά επίπεδα (προτεραιότητες, σκοποί, πυλώνες βιωσιμότητες, κοινό όραμα/ βιώσιμη αστική κινητικότητα).

Οι τιμές βάσης αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από τις προτεραιότητες και τα μέτρα του τελικού ΣΒΑΚ. Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει τον εντοπισμό των αποκλίσεων ή μη από τους στόχους, καθώς και την εύρεση των αδυναμιών αλλά και δυνατών σημείων. Επίσης, αποτελεί κομβικό στοιχείο για τη σύνταξη και την υποβολή ανά 2 έτη της έκθεσης προόδου.

Η δομή του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου απεικονίζεται στον **Πίνακα 9.1** που ακολουθεί, ενώ οι τιμές των δεικτών για την υφιστάμενη κατάσταση και τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.2**. Τέλος, στα πλαίσια που παρατίθενται στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου για κάθε έναν δείκτη αναλύεται διεξοδικά η δομή, τα απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα και τα μεθοδολογικά βήματα που προτείνονται για τον υπολογισμό του.

Πίνακας 9.1: Δομή του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Πυλώνας Βιωσιμότητας	Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτης
Κοινωνία	Πρωώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΕΠΗΟ)	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της μετακίνησης πεζή	Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ. (Δ1)
			Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση (Δ2)
		Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου (Δ3)
			Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων (Δ4)
	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και της προστασίας	Βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ) (Δ5)
			Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών (Δ6)
		Βελτίωση της ελκυστικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας (Δ7)
			Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων (Δ8)
	Προαγωγή της οδικής ασφάλειας	Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα	Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους (Δ9)
			Ετήσιος αριθμός σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους (Δ10)
		Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού	Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών (Δ11)

Πυλώνας Βιωσιμότητας	Σκοπός	Προτεραιότητα	Δείκτης
			Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι") (Δ12)
Περιβάλλον	Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση της ενδοδημοτικής συγκοινωνίας	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας (Δ13)
			Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας (Δ14)
		Βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με το κέντρο του ΠΣΘ μέσω ΔΑΣ	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ (Δ15)
			Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις γραμμών ΜΜΜ σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ (Δ16)
	Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων	Μείωση μεριδίου ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο	Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο (Δ17)
		Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες (Δ18)
			Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο (Δ19)
	Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων	Ανανέωση του στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά (Δ20)
			Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους (Δ21)
		Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής (Δ22)
			Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής (Δ23)
Οικονομία	Βελτίωση της διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	Διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας	Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης (Δ24)
		Περιορισμός της όχλησης στην λειτουργία της πόλης από τα οχήματα διανομής	Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά (Δ25)
	Οργάνωση της στάθμευσης	Βελτίωση της οργάνωσης και της "ευταξίας" της στάθμευσης επί της οδού	Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή (Δ26)
			Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα (δίκυκλα ή αυτοκίνητα) (Δ27)
		Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους (Δ28)
	Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου	Μείωση των αναγκών μετακίνησης και των διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης	Αριθμός διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων κατά τις ώρες της πρωινής αιχμής (Δ29)
		Αύξηση της κοινής χρήσης οχημάτων (συνεπιβατισμός)	Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων (Δ30)

Πίνακας 9.2: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου.

Δείκτης	Έτος Βάσης ¹³	5ετία (2029)	10ετία (2034)
Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ. (Δ1)	38%	55%	70%
Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση (Δ2)	51%	60%	70%
Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου (Δ3)	0,144	1,035	2,111
Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων (Δ4)	0	80	160
Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ) (Δ5)	22%	50%	70%
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών (Δ6)	3%	10%	20%
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας (Δ7)	12,2%	12,6%	12,6%
Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων (Δ8)	3,87/5,0	4,2/5,0	4,5/5,0
Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους (Δ9)	0,02	0,01	0,01
Ετήσιος αριθμός σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους (Δ10)	0,01	0,005	0,005
Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών (Δ11)	69,1%	55%	40%
Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι") (Δ12)	75%	100%	100%
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας (Δ13)	85	60	60
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας (Δ14)	62% / 83%	86% / 97%	86% / 97%
Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ (Δ15)	20	10	10
Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις γραμμών ΜΜΜ σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ (Δ16)	85% / 97%	85% / 97%	85% / 97%
Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο (Δ17)	73,9%	73%	70%
Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες (Δ18)	1,18	1,33	1,44
Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο (Δ19)	12,36	13,90	15,04
Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά (Δ20)	5%	10%	25%
Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους (Δ21)	3	105	105
Εκπομπές CO ₂ κατά την ώρα αιχμής (Δ22)	11.945	13.090	13.464
Εκπομπές NO _x κατά την ώρα αιχμής (Δ23)	24,88	19,14	14,1
Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης (Δ24)	10	Τιμή κανονισμ. Φ/Ε	Τιμή κανονισμ. Φ/Ε
Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά (Δ25)	20%	15%	15%
Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή (Δ26)	3,2	2,0	1,0
Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα (δίκυκλα ή αυτοκίνητα) (Δ27)	22,9%	15%	15%
Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους (Δ28)	5,2	6,63	10,0
Αριθμός διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων κατά τις ώρες της πρωινής αιχμής (Δ29)	72.670	76.946	80.972
Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων (Δ30)	1,32	1,4	1,5

¹³ Έτος ολοκλήρωσης είναι το 2024.

Δ 1	Δείκτης 	Ποσοστό πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ.
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων και θέση αστικού εξοπλισμού και εμποδίων
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Προσδιορισμός των εξεταζόμενων πεζοδρομίων (είτε όλων των πεζοδρομίων εντός του αστικού ιστού είτε ενός δείγματος που θα προκύψει από την εφαρμογή τεχνικών χωρικής δειγματοληψίας) 2 Συλλογή των απαιτούμενων πρωτογενών δεδομένων μέσω επιτόπιων καταγραφών, τη συμπλήρωση λιστών ελέγχου βαδισιμότητας ή από το ΣΑΠ του Δήμου 3 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα 4 Υπολογισμός του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων που έχουν ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών με πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,5 μ. 5 Διαίρεση του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων με ελεύθερη όδευση $\geq 1,5$ μ. προς τον συνολικό αριθμό των εξεταζόμενων πεζοδρομίων και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 2	Δείκτης 	Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Επίπεδο συντήρησης πεζοδρομίων
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Προσδιορισμός των εξεταζόμενων πεζοδρομίων (είτε όλων των πεζοδρομίων εντός του αστικού ιστού είτε ενός δείγματος που θα προκύψει από την εφαρμογή τεχνικών χωρικής δειγματοληψίας «spatial sampling techniques») 2 Συλλογή των απαιτούμενων πρωτογενών δεδομένων μέσω επιτόπιων καταγραφών, τη συμπλήρωση λιστών ελέγχου βαδισιμότητας ή από το ΣΑΠ του Δήμου 3 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα 4 Υπολογισμός του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση 5 Διάρθρωση του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση προς τον συνολικό αριθμό των εξεταζόμενων πεζοδρομίων και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα π.χ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 3	Δείκτης 	Πυκνότητα ποδηλατικού δικτύου
	Μονάδα μέτρησης 	Χλμ./τ.χλμ.
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Μήκος υλοποιημένων τμημάτων ποδηλατοδρόμου 2 Έκταση πολεοδομημένης περιοχής
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Προσδιορισμός των επιμέρους οδικών τμημάτων στα οποία έχει κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος και υπολογισμός του μήκους τους 2 Υπολογισμός του συνολικού μήκους του δικτύου ποδηλατοδρόμων 3 Υπολογισμός της έκτασης της πολεοδομημένης περιοχής του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 4 Εισαγωγή των παραπάνω μεγεθών σε λογιστικά φύλλα 5 Διαίρεση του συνολικού μήκους του δικτύου ποδηλατοδρόμων με την έκταση της πολεοδομημένης περιοχής
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS/CAD
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 4	Δείκτης 	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
	Μονάδα μέτρησης 	Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Λίστα με τις κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Υπολογισμός του συνολικού αριθμού των θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 5	Δείκτης 	Ποσοστό πεζοδρομίων με εγκατεστημένα βατά κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες ΑμεΑ)
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Θέσεις ραμπών/ βατών κεκλιμένων επιπέδων ΑμεΑ
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Προσδιορισμός των εξεταζόμενων πεζοδρομίων (είτε όλων των πεζοδρομίων εντός του αστικού ιστού είτε ενός δείγματος που θα προκύψει από την εφαρμογή τεχνικών χωρικής δειγματοληψίας) 2 Καταγραφή (για τα εξεταζόμενα πεζοδρόμια) της ύπαρξης ή μη ραμπών/ βατών κεκλιμένων επιπέδων ΑμεΑ μέσω επιτόπιων ελέγχων, αεροφωτογραφιών, ψηφιογραφικών δεδομένων, λιστών ελέγχου βαδισιμότητας (walkability audits) ή του ΣΑΠ του Δήμου 3 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα 4 Υπολογισμός του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων που διαθέτουν βατά κεκλιμένα επίπεδα 5 Διάρθρωση του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων με βατά κεκλιμένα επίπεδα προς τον συνολικό αριθμό των εξεταζόμενων πεζοδρομίων και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 6	Δείκτης 	Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων με εγκατεστημένο οδηγό όδευσης τυφλών
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Θέσεις οδηγών όδευσης τυφλών
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Προσδιορισμός των εξεταζόμενων πεζοδρομίων (είτε όλων των πεζοδρομίων εντός του αστικού ιστού είτε ενός δείγματος που θα προκύψει από την εφαρμογή τεχνικών χωρικής δειγματοληψίας) 2 Καταγραφή (για τα εξεταζόμενα πεζοδρόμια) της ύπαρξης ή μη οδηγών όδευσης τυφλών μέσω επιτόπιων ελέγχων, αεροφωτογραφιών, ψηφιογραφικών δεδομένων, λιστών ελέγχου βαδισιμότητας (walkability audits) ή του ΣΑΠ του Δήμου 3 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα 4 Υπολογισμός του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων που είναι εξοπλισμένα με οδηγό όδευσης τυφλών 5 Διάρθρωση του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων με οδηγό όδευσης τυφλών προς τον συνολικό αριθμό των εξεταζόμενων πεζοδρομίων και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 7	Δείκτης 	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Υπόβαθρο οδικού δικτύου 2 Λίστα οδικών τμημάτων που έχουν μετατραπεί σε πεζόδρομους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Υπολογισμός του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης σε περιβάλλον GIS 2 Υπολογισμός του μήκους των οδικών τμημάτων που είναι πεζόδρομοι ή οδοί ήπιας κυκλοφορίας σε περιβάλλον GIS 3 Εξαγωγή των δύο παραπάνω μεγεθών σε λογιστικά φύλλα 4 Διαίρεση σε λογιστικά φύλλα του μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας προς το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου

Δ 8	Δείκτης 	Μέση βαθμολογία δημοσίων χώρων
	Μονάδα μέτρησης 	-
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου ή, εναλλακτικά, πληθοποριστικά δεδομένα από σχετικές υπηρεσίες όπως το Google Maps
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου με στόχο την αξιολόγηση των δημόσιων χώρων σε κλίμακα 1-5 2 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 3 Στατιστικός έλεγχος και επεξεργασία των συλλεχθέντων δεδομένων 4 Υπολογισμός της μέσης βαθμολογίας κάθε δημόσιου χώρου που περιλαμβάνεται στην αξιολόγηση 5 Υπολογισμός της μέσης βαθμολογίας δημοσίων χώρων του Δήμου Εναλλακτικά: 1 Εγγραφή στην πλατφόρμα Google Maps για Προγραμματιστές και δημιουργία προσωπικού κλειδιού 2 Δόμηση των κλήσεων (http requests) προς το Google Places API, το οποίο αποτελεί μέρος της πλατφόρμας Google Maps για Προγραμματιστές. Οι κλήσεις θα πρέπει να ορίζουν ως τύπο την τιμή «park» η οποία αντιστοιχεί στους δημόσιους χώρους, και να περιλαμβάνουν τις συντεταγμένες ενός κεντροβαρικού σημείου και μια ακτίνα που να καλύπτει όλη την περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 3 Πραγματοποίηση πολλαπλών κλήσεων ώστε να καλυφθεί όλη η περιοχή του Δήμου και αποθήκευση των αποτελεσμάτων των κλήσεων σε αρχεία της μορφής .json 4 Εισαγωγή όλων των συλλεχθέντων αρχείων .json σε λογιστικά φύλλα 5 Καθαρισμός των συλλεχθέντων δεδομένων και διαγραφή διπλότυπων ή μη σχετικών τιμών 6 Υπολογισμός της μέσης βαθμολογίας δημοσίων χώρων του Δήμου, ως η μέση τιμή των βαθμολογιών των διαφόρων δημόσιων χώρων
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 2 Google Maps Platform για Προγραμματιστές
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 9	Δείκτης 	Ετήσιος αριθμός νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους
	Μονάδα μέτρησης 	Αριθμός νεκρών/1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Οδικά τροχαία ατυχήματα με παθόντες που έχουν λάβει χώρα κατά το προηγούμενο έτος στην περιοχή του Δήμου Κορδελίου-Ευόσμου 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021)
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Επιλογή από τον κατάλογο των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες αυτών με νεκρούς 2 Υπολογισμός του αριθμού των νεκρών 3 Αναγωγή του ετήσιου αριθμού νεκρών ανά 1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογισμικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου

Δ 10	Δείκτης 	Ετήσιος αριθμός σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους
	Μονάδα μέτρησης 	Αριθμός σοβαρά τραυματιών/1.000 κάτοικους
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Οδικά τροχαία ατυχήματα με παθόντες που έχουν λάβει χώρα κατά το προηγούμενο έτος στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021)
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Επιλογή από τον κατάλογο των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες αυτών με σοβαρά τραυματίες 2 Υπολογισμός του αριθμού των σοβαρά τραυματιών 3 Αναγωγή του ετήσιου αριθμού σοβαρά τραυματιών ανά 1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 11	Δείκτης 	Ποσοστό οδικών τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Οδικά τροχαία ατυχήματα με παθόντες που έχουν λάβει χώρα κατά το προηγούμενο έτος στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Επιλογή από τον κατάλογο των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες αυτών στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες ηλ. πατινιών, δικυκλιστές) 2 Διαίρεση του αριθμού των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με ευάλωτους χρήστες προς τον συνολικό αριθμό των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντες
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 12	Δείκτης 	Ποσοστό σχολικών συγκροτημάτων με υλοποιημένα μέτρα οδικής ασφάλειας ("σχολικοί δακτύλιοι")
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Λίστα με τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2 Καταγραφές μέτρων οδικής ασφάλειας που έχουν υλοποιηθεί σε κάθε σχολικό συγκρότημα
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εντοπισμός της θέσης κάθε σχολικού συγκροτήματος του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου 2 Διενέργεια καταγραφών (επιτόπιων ή με τη χρήση εικόνων Streetview) σχετικά με την εφαρμογή ή μη μέτρων οδικής ασφάλειας/ ήπιας κυκλοφορίας πέριξ κάθε σχολικού συγκροτήματος 3 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 4 Υπολογισμός του αριθμού των σχολικών συγκροτημάτων στα οποία έχουν εφαρμοστεί μέτρα οδικής ασφάλειας 5 Διάρθρωση του αριθμού των σχολικών συγκροτημάτων στα οποία έχουν εφαρμοστεί μέτρα οδικής ασφάλειας προς τον συνολικό αριθμό σχολικών συγκροτημάτων στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 13	Δείκτης 	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
	Μονάδα μέτρησης 	Λεπτά
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Χρονοσημάνσεις (timestamp) πραγματικών αναχωρήσεων από την αφετηρία των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 2 Υπολογισμός της μέσης πραγματικής συχνότητας εξυπηρέτησης
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 14	Δείκτης 	Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις των λεωφορειακών γραμμών ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Θέσεις στάσεων που εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές ενδοδημοτικής συγκοινωνίας 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021) ανά ΟΤ 3 Υπόβαθρο ΟΤ
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εισαγωγή των θέσεων των στάσεων σε περιβάλλον GIS 2 Εισαγωγή του υποβάθρου των ΟΤ σε περιβάλλον GIS 3 Αντιστοίχιση των ΟΤ σε περιβάλλον GIS με τα πληθυσμιακά στοιχεία ανά ΟΤ στα λογιστικά φύλλα 4 Εκτέλεση της εντολής Buffer με ακτίνες τα 250 μ. και 400 μ. από τις στάσεις 5 Υπολογισμός του πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. και 400 μ. από τις στάσεις 6 Διαίρεση του πληθυσμού που κατοικεί εντός των εν λόγω ακτίνων από τις στάσεις προς τον συνολικό πληθυσμό του Δήμου και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 15	Δείκτης 	Μέση πραγματική συχνότητα εξυπηρέτησης λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ
	Μονάδα μέτρησης 	Λεπτά
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Χρονοσημάνσεις (timestamp) πραγματικών αναχωρήσεων από τις αφετηρίες των λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με το κέντρο του ΠΣΘ
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 2 Υπολογισμός της μέσης πραγματικής συχνότητας εξυπηρέτησης
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 ΣΑΣΘ, ΟΑΣΘ, ΚΤΕΛ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 16	Δείκτης 	Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. / 400 μ. από στάσεις γραμμών ΜΜΜ σύνδεσης με το κέντρο του ΠΣΘ
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Θέσεις στάσεων που εξυπηρετούν γραμμές ΜΜΜ που συνδέουν τον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου με το κέντρο του ΠΣΘ 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021) ανά ΟΤ 3 Υπόβαθρο ΟΤ
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εισαγωγή των θέσεων των στάσεων σε περιβάλλον GIS 2 Εισαγωγή του υποβάθρου των ΟΤ σε περιβάλλον GIS 3 Αντιστοίχιση των ΟΤ σε περιβάλλον GIS με τα πληθυσμιακά στοιχεία ανά ΟΤ στα λογιστικά φύλλα 4 Εκτέλεση της εντολής Buffer με ακτίνες τα 250 μ. και 400 μ. από τις στάσεις 5 Υπολογισμός του πληθυσμού που κατοικεί εντός 250 μ. και 400 μ. από τις στάσεις 6 Διαίρεση του πληθυσμού που κατοικεί εντός των εν λόγω ακτινών από τις στάσεις προς τον συνολικό πληθυσμό του Δήμου και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 ΣΑΣΘ 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 17	Δείκτης 	Μερίδιο ΙΧ αυτοκινήτου στην κατανομή κατά μέσο
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα (ερωτηματολογίου) μετακινήσεων στα νοικοκυριά
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 3 Στατιστικός έλεγχος και επεξεργασία των συλλεχθέντων δεδομένων 4 Καταμέτρηση του αριθμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΙΧ οχήματα 5 Καταμέτρηση του συνολικού αριθμού των μετακινήσεων 6 Διαίρεση του αριθμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΙΧ οχήματα προς τον συνολικό αριθμό των μετακινήσεων και υπολογισμός του αντίστοιχου μεριδίου
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 18	Δείκτης 	Travel time index σε βασικούς οδικούς άξονες
	Μονάδα μέτρησης 	-
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Δεδομένα απαραίτητα για τη δόμηση και τη βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Δόμηση και βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος σε κατάλληλο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας 2 Υπολογισμός του χρόνου μετακίνησης σε βασικούς οδικούς άξονες υπό συνθήκες ελεύθερης ροής 3 Υπολογισμός του χρόνου μετακίνησης σε βασικούς οδικούς άξονες κατά την ώρα αιχμής 4 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα 5 Διαίρεση του χρόνου μετακίνησης σε βασικούς οδικούς άξονες κατά την ώρα αιχμής προς τον χρόνο μετακίνησης στους ίδιους άξονες υπό συνθήκες ελεύθερης ροής
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 Υποδείγματα μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας πχ. VISUM
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 19	Δείκτης 	Μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο
	Μονάδα μέτρησης 	λεπτά
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Δεδομένα απαραίτητα για τη δόμηση και τη βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Δόμηση και βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος σε κατάλληλο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας 2 Υπολογισμός διαφόρων δεικτών αξιολόγησης, μεταξύ των οποίων και ο μέσος χρόνος μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητο 3 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 Υποδείγματα μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας πχ. VISUM
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 20	Δείκτης 	Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Λίστα με τον δημοτικό στόλο οχημάτων και τα χαρακτηριστικά αυτού (τεχνολογίες κινητήρων, είδους καυσίμου, κλπ.)
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Υπολογισμός του αριθμού των οχημάτων του Δήμου που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά 2 Υπολογισμός του συνολικού μεγέθους του δημοτικού στόλου 3 Διαίρεση του αριθμού των οχημάτων του Δήμου που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα ή είναι ηλεκτρικά προς το συνολικό μέγεθος του δημοτικού στόλου και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογισμικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 21	Δείκτης 	Αριθμός εγκατεστημένων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων δημοσίας χρήσης ανά 1.000 κατοίκους
	Μονάδα μέτρησης 	Φορτιστές Η/Ο δημοσίας χρήσης/1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Λίστα με τις θέσεις και τα χαρακτηριστικά των υλοποιημένων δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021)
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Υπολογισμός του αριθμού των υλοποιημένων δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων 2 Αναγωγή του αριθμού των υλοποιημένων δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογισμικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 22	Δείκτης 	Εκπομπές CO2 κατά την ώρα αιχμής
	Μονάδα μέτρησης 	kg
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Εξαγόμενα (κυκλοφοριακός φόρτος, ταχύτητα) από τη βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος για την ώρα αιχμής
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Δόμηση και βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος σε κατάλληλο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας 2 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα 3 Δόμηση των λογιστικών φύλλων εισόδου που απαιτούνται για την εκτίμηση των εκπομπών στο λογισμικό COPERT, βάσει των αποτελεσμάτων του κυκλοφοριακού υποδείγματος 4 Εκτέλεση του λογισμικού COPERT και υπολογισμός των εκπομπών 5 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα και υπολογισμός της τιμής του δείκτη
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 Υποδείγματα μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας πχ. VISUM 3 COPERT (Λογισμικό εκτίμησης εκπομπών)
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 23	Δείκτης 	Εκπομπές NOx κατά την ώρα αιχμής
	Μονάδα μέτρησης 	kg
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Εξαγόμενα (κυκλοφοριακός φόρτος, ταχύτητα) από τη βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος για την ώρα αιχμής
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Δόμηση και βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος σε κατάλληλο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας 2 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα 3 Δόμηση των λογιστικών φύλλων εισόδου που απαιτούνται για την εκτίμηση των εκπομπών στο λογισμικό COPERT, βάσει των αποτελεσμάτων του κυκλοφοριακού υποδείγματος 4 Εκτέλεση του λογισμικού COPERT και υπολογισμός των εκπομπών 5 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα και υπολογισμός της τιμής του δείκτη
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 Υποδείγματα μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας πχ. VISUM 3 COPERT (Λογισμικό εκτίμησης εκπομπών)
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 24	Δείκτης 	Αριθμός θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης
	Μονάδα μέτρησης 	Θέσεις φορτοεκφόρτωσης
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Λίστα με τις θεσμοθετημένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Υπολογισμός του συνολικού αριθμού των θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 25	Δείκτης 	Ποσοστό φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου σε εμπόρους που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους εμπόρους του Δήμου 2 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 3 Στατιστικός έλεγχος και επεξεργασία των συλλεχθέντων δεδομένων 4 Υπολογισμός του συνολικού εβδομαδιαίου αριθμού των κατά δήλωση διανομών/παραλαβών εμπορευμάτων (φορτοεκφορτώσεων) που εξυπηρετούν τα καταστήματα 5 Υπολογισμός του συνολικού εβδομαδιαίου αριθμού των κατά δήλωση φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται σε διπλή σειρά 6 Υπολογισμός του ποσοστού των φορτοεκφορτώσεων που πραγματοποιούνται από φορτηγά που είναι παρκαρισμένα σε διπλή σειρά
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 26	Δείκτης 	Λόγος ζήτησης προς προσφορά στάθμευσης στην κεντρική περιοχή
	Μονάδα μέτρησης 	-
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Νόμιμες θέσεις στάθμευσης στην οδό 2 Ζήτηση στάθμευσης στην οδό
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Οριοθέτηση της κεντρικής περιοχής βάσει των χρήσεων γης 2 Καταγραφή νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην οδό 3 Εισαγωγή των συλλεχθέντων στοιχείων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα ώστε να υπολογιστεί η προσφορά στάθμευσης 4 Καταγραφή ζήτησης στάθμευσης στην οδό 5 Εισαγωγή των συλλεχθέντων στοιχείων είτε σε περιβάλλον GIS είτε σε λογιστικά φύλλα ώστε να υπολογιστεί η ζήτηση στάθμευσης 6 Υπολογισμός του λόγου της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 27	Δείκτης 	Ποσοστό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή που καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα ΙΧ οχήματα (δίκυκλα ή αυτοκίνητα)
	Μονάδα μέτρησης 	%
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Αριθμός τμημάτων πεζοδρομίων και πεζοδρόμων 2 Καταγραφές παράνομης στάθμευσης
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Οριοθέτηση της κεντρικής περιοχής βάσει των χρήσεων γης 2 Υπολογισμός του αριθμού των διακριτών τμημάτων πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή 3 Καταγραφή (μέσω επιτόπιας αυτοψίας) του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στα οποία εντοπίζονται παράνομα σταθμευμένα οχήματα κατά τις ώρες αιχμής 4 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 5 Διαίρεση του αριθμού των τμημάτων πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στα οποία εντοπίζονται παράνομα σταθμευμένα οχήματα προς τον συνολικό αριθμό πεζοδρομίων και πεζοδρόμων και υπολογισμός του αντίστοιχου ποσοστού
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 GIS/CAD
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 28	Δείκτης 	Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους
	Μονάδα μέτρησης 	Θέσεις στάθμευσης/1.000 κάτοικοι
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Νόμιμες θέσεις στάθμευσης σε χώρους δημοσίας χρήσης εκτός οδού 2 Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2021)
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Καταγραφή του αριθμού των νόμιμων θέσεων στάθμευσης σε χώρους δημοσίας χρήσης εκτός οδού 2 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 3 Αναγωγή του αριθμού θέσεων στάθμευσης σε χώρους δημοσίας χρήσης εκτός οδού ανά 1.000 κατοίκους
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου 2 ΕΛΣΤΑΤ
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

Δ 29	Δείκτης 	Αριθμός διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων κατά τις ώρες της πρωινής αιχμής
	Μονάδα μέτρησης 	Οχηματοχιλιόμετρα (vkm)
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Δεδομένα απαραίτητα για τη δόμηση και τη βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Δόμηση και βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού υποδείγματος σε κατάλληλο λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας 2 Υπολογισμός διαφόρων δεικτών αξιολόγησης, μεταξύ των οποίων και ο αριθμός των διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων κατά τις ώρες της πρωινής αιχμής 3 Εξαγωγή των αποτελεσμάτων σε λογιστικά φύλλα
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel 2 Υποδείγματα μακροσκοπικής προσομοίωσης της κυκλοφορίας πχ. VISUM
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

	Δείκτης 	Μέση πλήρωση επιβατικών οχημάτων
	Μονάδα μέτρησης 	Επιβάτες/όχημα
	Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα 	1 Αριθμός επιβαινόντων σε κάθε ΙΧ όχημα
	Βασικά βήματα υπολογισμού 	1 Επιλογή των κόμβων/οδικών τμημάτων (σημείων) διεξαγωγής των μετρήσεων πλήρωσης 2 Καταγραφή του συνολικού αριθμού των ΙΧ οχημάτων που διήλθαν από κάποιο σημείο μέτρησης 3 Καταγραφή του αριθμού των επιβαινόντων σε κάθε ΙΧ όχημα που διήλθε από κάποιο σημείο μέτρησης 4 Οργάνωση των συλλεχθέντων δεδομένων σε λογιστικά φύλλα 5 Υπολογισμός της μέσης πλήρωσης ΙΧ οχημάτων μέσω διαίρεσης του αριθμού των επιβαινόντων με τον καταγεγραμμένο αριθμό των διερχόμενων οχημάτων
	Απαιτούμενα λογισμικά 	1 Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
	Πηγές πρωτογενών δεδομένων 	1 Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου
	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό 	Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

10. Έγκριση & Υιοθέτηση

Η διαδικασία έγκρισης και χαρακτηρισμού ενός ΣΒΑΚ περιγράφεται στο άρθρο 8 του Νόμου 4784/2021 και περιλαμβάνει την υποβολή της αναφοράς κύκλου του ΣΒΑΚ –με αίτηση του φορέα εκπόνησης– μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

Η αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ ακολουθεί το υπόδειγμα που συμπεριλαμβάνεται στα Παραρτήματα του προαναφερθέντα Νόμου (4784/2021) περί των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ειδικότερα, οι πληροφορίες που θα πρέπει κατ' ελάχιστον να συμπεριλαμβάνονται στην εν λόγω αναφορά κωδικοποιούνται ως εξής:

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ

- Φορέας Εκπόνησης.
 - Δήλωση του Φορέα Εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.
 - Επισύναψη των σχετικών εγγράφων.
- Δημιουργία & λειτουργία ιστοσελίδας.
 - Δήλωση σχετικού συνδέσμου.
 - Περιγραφή της δυνατότητας υποβολή σχολίων από πολίτες και φορείς.
 - Δήλωση περί προσβασιμότητας της ιστοσελίδας στα άτομα με αναπηρία.
- Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης.
 - Χαρτογράφηση ορίων περιοχής παρέμβασης.
- Δίκτυο Φορέων και εμπλεκόμενα μέρη.
 - Δήλωση σχετικού συνδέσμου της δημόσιας πρόσκλησης συμμετοχής προς τα εμπλεκόμενα μέρη.
 - Επισύναψη των εγγράφων προσκλήσεων συμμετοχής προς τα εμπλεκόμενα μέρη.
 - Δήλωση των εμπλεκόμενων μερών που υπέγραψαν το σύμφωνο συμμετοχής.
- Αξιοποίηση εθνικού, περιφερειακού & τοπικού πλαισίου.
 - Λίστα με τα στρατηγικά σχέδια, κείμενα, μελέτες και ΣΒΑΚ που λαμβάνονται υπόψη, καθώς και επισύναψη της σχετικής εισήγησης της Ο.Ε. περί πληρότητας των δεδομένων.

Φάση Β' – Φάση Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

- Στάδιο 1: Καθορισμός της Διαδικασίας Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
 - Περιγραφή Χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
 - Συνοπτική περιγραφή του σχεδίου συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών.
 - Δήλωση συνδέσμου με το σχετικό παραδοτέο.
- Στάδιο 2: Ανάπτυξη Υφιστάμενης Κατάστασης & Κατάρτιση Σεναρίων.
 - Κύρια σημεία της 1^{ης} Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη (επισύναψη προσκλήσεων, σύνοψη των βασικών πορισμάτων).
 - Συνοπτική αναφορά των κύριων σημείων της έκθεσης της υφιστάμενης κατάστασης.
 - Συνοπτική αναφορά των προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης.

- Συνοπτική περιγραφή των ευκαιριών στην περιοχή παρέμβασης.
- Δήλωση συνδέσμου με το σχετικό παραδοτέο.
- Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων.
 - Επικοινωνία αρχικού οράματος και προτεραιοτήτων και δήλωση του σχετικού συνδέσμου με την ανάρτησή τους.
 - Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με το όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.
 - Περιγραφή τελικού οράματος και προτεραιοτήτων και δήλωση του σχετικού συνδέσμου με την ανάρτησή τους.
 - Περιγραφή των επιμέρους στόχων και των χαρακτηριστικών τους.
 - Δήλωση συνδέσμου με το σχετικό παραδοτέο.
- Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.
 - Ανάπτυξη του καταλόγου μέτρων του ΣΒΑΚ, σύνδεση αυτών με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους.
 - Παρουσίαση των δεικτών παρακολούθησης.
 - Κύρια σημεία της 2ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη (επισύναψη προσκλήσεων, σύνοψη των βασικών πορισμάτων).
 - Δήλωση συνδέσμου με το σχετικό παραδοτέο.
- Στάδιο 5: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης.
 - Παρουσίαση του τελικού Σχεδίου Δράσης.
 - Αναφορά των καθ' ύλην αρμοδίων υπηρεσιών στις οποίες απεστάλη για γνωμοδότηση το Σχέδιο Δράσης (επισύναψη σχετικού εγγράφου).
 - Δήλωση του φορέα εκπόνησης ότι έχει ενσωματώσει στο Σχέδιο Δράσης τυχόν τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.
 - Ανάρτηση στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του σχετικού παραδοτέου.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του προαναφερθέντα Νόμου 4784/2021 περί των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το Σχέδιο Δράσης κοινοποιείται κατά περίπτωση:

- στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του Νόμου 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
- στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
- στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο Σχέδιο Δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του Σχεδίου Δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες.

Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις, ενώ η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το Σχέδιο Δράσης. Το τελικό Σχέδιο Δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του Σχεδίου Δράσης.

Ακολούθως, το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου ΣΒΑΚ.

Τέλος, το ΣΒΑΚ χαρακτηρίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων. Η εν λόγω απόφαση δημοσιεύεται σε ΦΕΚ και αναρτάται στις ιστοσελίδες του ΣΒΑΚ και του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών (<https://www.yme.gov.gr/metafores/anaptixi-metaforon/sxedia-viosimis-astikis-kinitikotitas/itemlist/category/272>).

11. Διαχείριση της υλοποίησης

Ένα ορθά εκπονημένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν διασφαλίζει τα επιθυμητά αποτελέσματα τα οποία επέρχονται μετά την επιτυχή υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων. Προκειμένου λοιπόν να επιτευχθούν αποτελεσματικά οι στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ, απαιτείται εφαρμογή κατάλληλης διαχείρισης για την επίβλεψη της υλοποίησης των μέτρων και για τη διαχείριση των πιθανών κινδύνων. Αυτό απαιτεί συμφωνίες με όλους τους εμπλεκόμενους στην υλοποίηση των μέτρων, καθώς και κατανομή επιμέρους αντικειμένων από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ στο αρμόδιο τεχνικό προσωπικό, καθώς και τακτική επικοινωνία μαζί τους καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης τους.

Δεδομένου ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό κείμενο, παρέχει ένα σαφές πλαίσιο για αυτές τις δραστηριότητες, αλλά δεν διευκρινίζει λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο θα υλοποιηθεί η κάθε δράση και το τι ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αναθέσεων και σύναψης συμβάσεων. Αυτές οι συχνά πολύπλοκες εργασίες υλοποίησης, δεν εκτελούνται συνήθως από την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ, αλλά από τα αρμόδια τεχνικά τμήματα. Ως εκ τούτου, η σωστή κατανομή των αντικειμένων σε τεχνικούς υπεύθυνους υλοποίησης και ο αποτελεσματικός συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων υλοποίησης από την Ομάδα Εργασίας είναι σημαντικά για την εξασφάλιση μιας συγκροτημένης προσέγγισης. Για παράδειγμα, ενώ η συμβασιοποίηση για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών είναι μια τυποποιημένη διαδικασία σε οποιαδήποτε δημόσια διοίκηση, η υποβολή προσφορών για καινοτόμα προϊόντα ή «πράσινες συμβάσεις» απαιτεί συχνά την προσοχή της Ομάδας Εργασίας για να διασφαλιστεί η επιτυχής εισαγωγή αυτών των καινοτόμων προϊόντων και προσεγγίσεων στις συμβάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται ο Φορέας Εκπόνησης του ΣΒΑΚ (δηλ. ο Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου) να εφαρμόσει τα ακόλουθα:

- Να διατηρήσει ενεργή την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και διασφαλίσει ότι αυτή συνεδριάζει τακτικά καθ' όλη τη Φάση Υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
- Να προχωρήσει σε κατανομή αρμοδιοτήτων και ορισμό υπευθύνων υλοποίησης δράσεων.
- Να συντάσσει ενημερωτικά δελτία αναφορικά με την πρόοδο υλοποίησης των μέτρων/ παρεμβάσεων.
- Να αξιολογεί τους κινδύνους (συνέχιση της ανάλυσης που λαμβάνει χώρα στη Φάση 3) και να δημιουργήσει σχέδια διαχείρισης έκτακτων αναγκών.

12. Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

Η συνεχής παρακολούθηση αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ο οποίος αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και συμβάλλει στην υψηλότερη ποιότητα της υλοποίησης του. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης πρέπει να ανατροφοδοτούν τη διαδικασία για την περαιτέρω βελτιστοποίηση της υλοποίησης και γι' αυτό θα πρέπει να επικοινωνούνται με τους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς.

Σύμφωνα λοιπόν με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 (Φάση Γ- Φάσης υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ) του Νόμου 4784/2021, ο Φορέας Εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο Φορέας Εκπόνησης (δηλ. ο Δήμος Κορδελίου-Ευόσμου εν προκειμένω):

- καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ, οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου ΣΒΑΚ προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους,
- γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,
- επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
- αναθεωρεί το ΣΒΑΚ κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

Σημειώνεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση δε που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, που εξαρτώνται από αυτές, παρεμποδίζεται και καθυστερεί αντίστοιχα.

Αναφορικά με την επικαιροποίηση του Σχεδίου Δράσης/ αναθεώρηση ΣΒΑΚ, το Σχέδιο Δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του Σχεδίου Δράσης, ο φορέας εκπόνησης αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών και εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

Το ΣΒΑΚ αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ, καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους (άρθρο 10, Νόμος 4784/2021), είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Σύμφωνα δε με το άρθρο 11 (Νόμος 4784/2021) στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) για την παρακολούθηση της υλοποίησης των

ΣΒΑΚ, η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του Νόμου 4727/2020 (Α/184). Αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ. είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και προβλέπεται ότι μετά τη λειτουργία της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης καταχωρίζουν σε αυτή την αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ, το ΣΒΑΚ που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το επικαιροποιημένο κάθε φορά Σχέδιο Δράσης και κάθε είδους πληροφορία ή στοιχεία σχετικά με το ΣΒΑΚ, όπως αυτά προσδιορίζονται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 12. Η υποχρέωση επικαιροποίησης των αρχείων του ΣΒΑΚ βαρύνει τον φορέα εκπόνησης.

Τέλος, σημαντικό στοιχείο της επιτυχής υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ αποτελεί η επικοινωνία με τον τοπικό πληθυσμό, καθώς η συμμετοχή του είναι πολύτιμη πέραν του σταδίου του σχεδιασμού και στο στάδιο υλοποίησης για αυτό και είναι απαραίτητο να επικοινωνείται δημόσια η πρόοδος των υλοποιούμενων δράσεων, εξηγώντας τη συμβολή τους στο συμφωνημένο όραμα και τους τιθέμενους αντίστοιχους στρατηγικούς στόχους. Με αυτόν τον τρόπο, οι πολίτες μπορούν να συνειδητοποιήσουν τη σύνδεση μεταξύ της προηγούμενης συμμετοχής τους σε στρατηγικό και λεπτομερές επίπεδο και τις πραγματικές αλλαγές στην πόλη ή τη γειτονιά τους. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται να υιοθετηθούν και στη φάση υλοποίησης οι αντίστοιχες δράσεις με της φάσης Β (στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού).