

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Καλαμαριάς

ΣΒΑΚ: Μία νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό



Απρίλιος 2023

CONSORTIS

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αντιμετωπίζει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους με στόχο μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές του ολοκληρωμένου σχεδιασμού, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης

- Έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Βασικός στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα
- Έμφαση στα μέσα μεταφοράς
- Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός
- Έμφαση στις υποδομές
- Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων
- Περιορισμός στα διοικητικά όρια
- Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί
- Εντολές από Αιρετούς και σχεδιασμός από Ειδικούς



- Έμφαση στον Άνθρωπο
- Βασικός στόχος: **Προσβασιμότητα** και ποιότητα ζωής
- **Ενιαίος σχεδιασμός** (οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία)
- **Μακροχρόνιο όραμα**
- Πρόταση μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση κόστους/ωφέλους
- **Εκτενής εκτίμηση επιπτώσεων και μεθοδολογία ελέγχου**
- Λειτουργικά όρια
- Διεπιστημονικός σχεδιασμός
- **Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού**



Πριν το 1920: Συμπυκνωμένες πόλεις:
Κυρίαρχα μέσα μετακίνησης είναι το βάδισμα και το ποδήλατο. Η αστική συγκοινωνία έχει σημαντικό ρόλο σε μεγαλύτερες αποστάσεις.

1920 - 1950

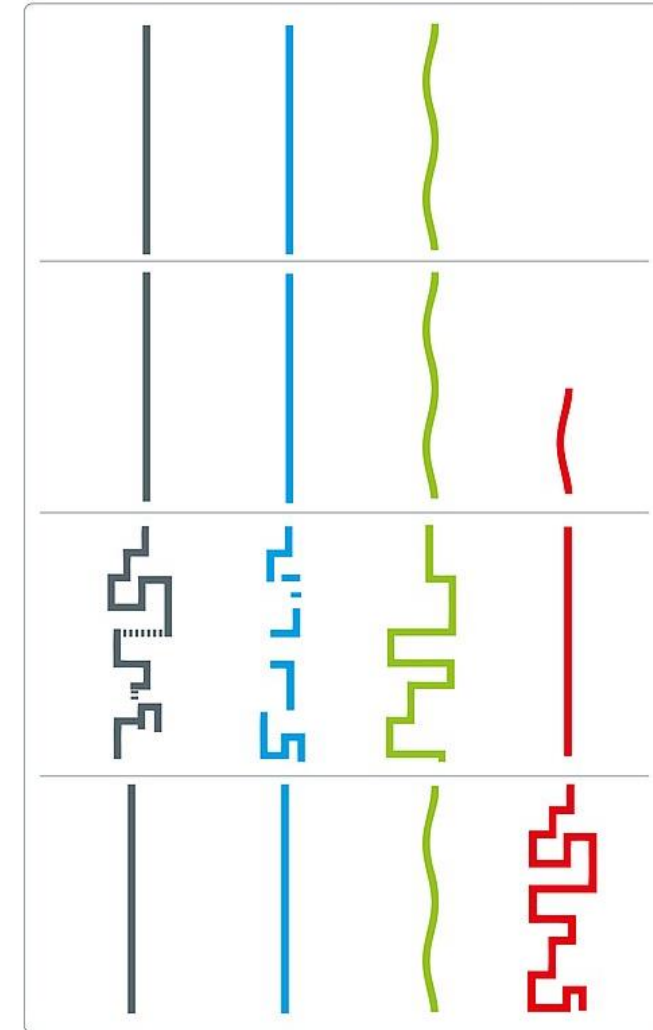
Τα ΜΜΜ, το βάδισμα και το ποδήλατο παραμένουν τα πιο συχνά μέσα μετακίνησης. Το αυτοκίνητο εμφανίζεται σε πόλεις και προσαρμόζεται στις υφιστάμενες συνθήκες.

Από το 1950: Πόλεις για αυτοκίνητο

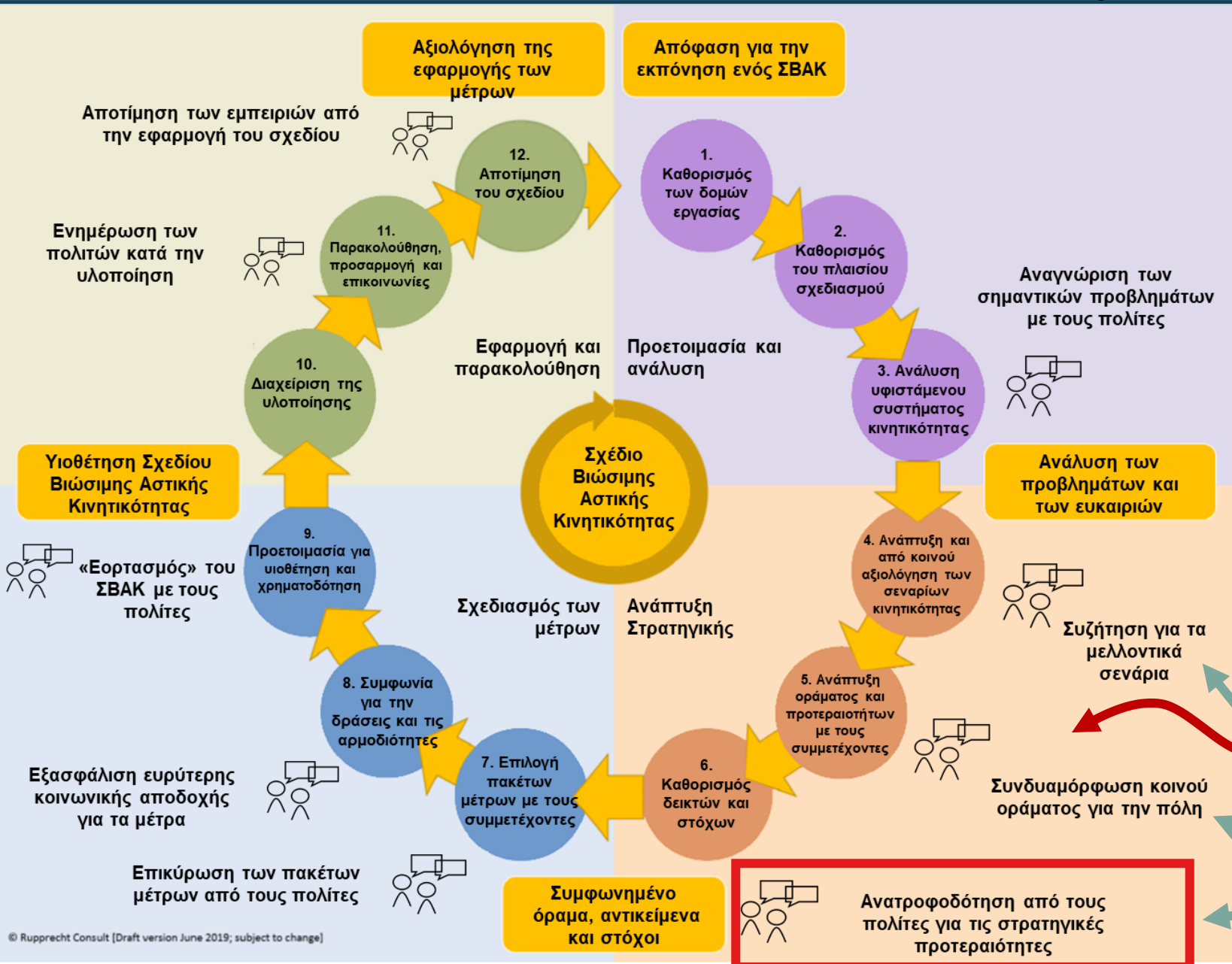
Το αυτοκίνητο γίνεται η προτεραιότητα στον σχεδιασμό. Κάθε άλλο μέσο μετακίνησης αποκτά δευτερεύουσα σημασία και πρέπει να προσαρμοστεί.

Σχεδιασμός για μια βιώσιμη πόλη

Προκειμένου να διαμορφωθεί ένα αστικό περιβάλλον που να πετυχαίνει τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, απαιτούνται δραστικές παρεμβάσεις υπέρ των βιώσιμων μορφών μετακίνησης



Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας



Τι νέο εισάγεται στον σχεδιασμό

- A** Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Συστηματική και δομημένη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας – Φορείς & Πολίτες
- B** Συνεργασία Φορέων: Ανταλλαγή ιδεών, αντικρουόμενοι στόχοι, κατανομή ευθυνών και πόρων
- Γ** Αποτελεσματικά μέτρα: Προκύπτουν από ολοκληρωμένο σχεδιασμό, διεπιστημονική ομάδα και συμμετοχή της κοινωνίας
- Δ** Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγηση: Δείκτες παρακολούθησης, μέθοδοι τήρησης δεδομένων, ενδεικτικός προϋπολογισμός και χρονοδιάγραμμα

Τρέχων στάδιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δ. Καλαμαριάς

B Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού

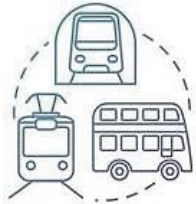
Τι είναι ένα σενάριο αστικής κινητικότητας?

Οι πεπερασμένοι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και οι περιορισμοί από την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου δεν επιτρέπουν απεριόριστες παρεμβάσεις. Τα σενάρια κινητικότητας αποτελούν συνδυασμούς μέτρων τα οποία συνεργάζονται μεταξύ τους με στόχο να αντιμετωπίζουν τα τοπικά προβλήματα με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Τα σενάρια διαφοροποιούνται δίνοντας «έμφαση» σε μια διαφορετική συνεργασία μέτρων κατά περίπτωση. Το επικρατέστερο σενάριο επιλέγεται από την τοπική κοινωνία μέσω των διαδικασιών του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

ΣΒΑΚ Győr (Πληθυσμός: 129.435)

Σενάριο 1

Πρώθηση δημόσιας συγκοινωνίας



Σενάριο 2

Ενίσχυση υποδομών τοπικής κινητικότητας



ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης (Πληθυσμός: 325.182)

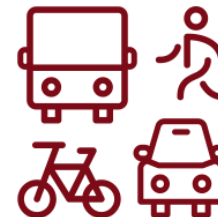
Σενάριο 1

Βιώσιμη διασύνδεση παρεμβάσεων αναβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος και έξυπνη διαχείριση κυκλοφορίας



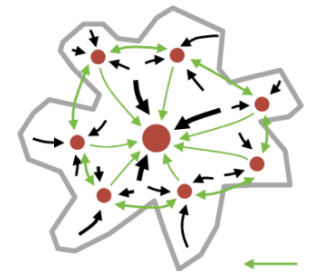
Σενάριο 2

Επαναπροσδιορισμός ρόλου και λειτουργίας περιοχών Δ.Θ. στη νέα εποχή του πολυτροπικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών

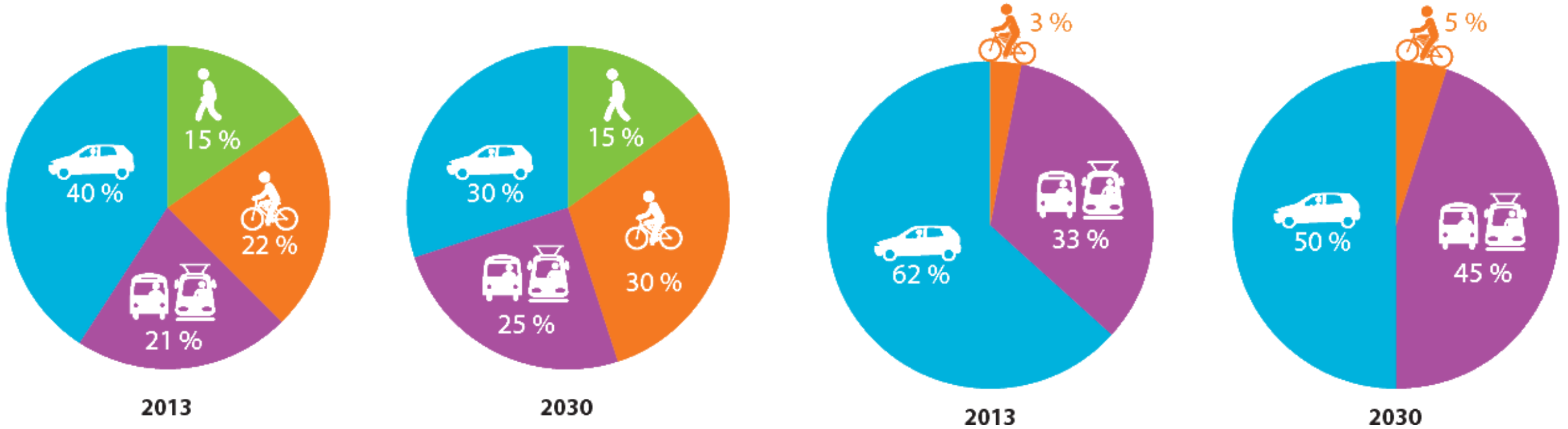


Σενάριο 3

Έμφαση στην πολυκεντρικότητα και μερικός αποκλεισμός κέντρου



Ποιος είναι ο απώτερος στόχος κάθε σχεδιασμού που αφορά τις μεταφορές?



Στόχος του Μάλμε για μετακινήσεις εντός πόλης

Στόχος του Μάλμε για μετακινήσεις με ένα άκρο εκτός πόλης

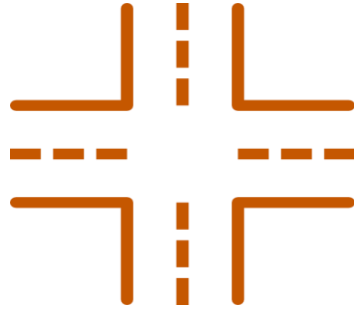
Ο στρατηγικός σχεδιασμός για τις μεταφορές θα πρέπει να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες στον τελικό χρήστη ώστε να τον βοηθήσει να επιλέξει με μεγαλύτερη ευκολία / συχνότητα τις βιώσιμες μορφές μετακίνησης

Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;



24ωρες μετρήσεις
κυκλοφοριακού φόρτου
διάρκειας τριών ημερών σε
13 διατομές



8 ώρες μετρήσεις
στρεφουσών
κινήσεων σε 13 κόμβους
για μία τυπική καθημερινή



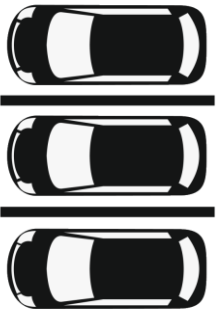
2.271 συνεντεύξεις σε
οδηγούς σε (6)
επιλεγμένους σταθμούς
έρευνας



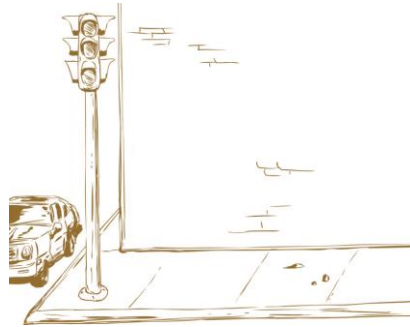
Ανάλυση στοιχείων τροχαίων
ατυχημάτων για την περίοδο
2018-2020



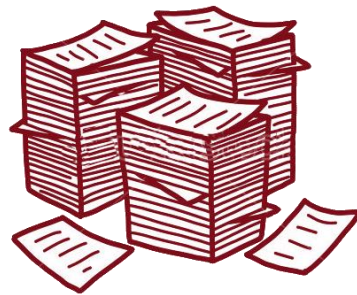
Ιχνηλάτιση σημείων
ενδιαφέροντος και της ζώνης
επιρροής τους



Αξιολόγηση των
χαρακτηριστικών στάθμευσης
σε διαδρομές περίπου 11 km
στην κεντρική περιοχή



Αξιολόγηση των
χαρακτηριστικών των
υποδομών πεζών σε
περίπου 14 km πεζοδρομίων
στην κεντρική περιοχή



Αποτίμηση και ανάλυση των
περιεχομένων από 25 κείμενα
πολιτικής, στρατηγικές και
μελέτες



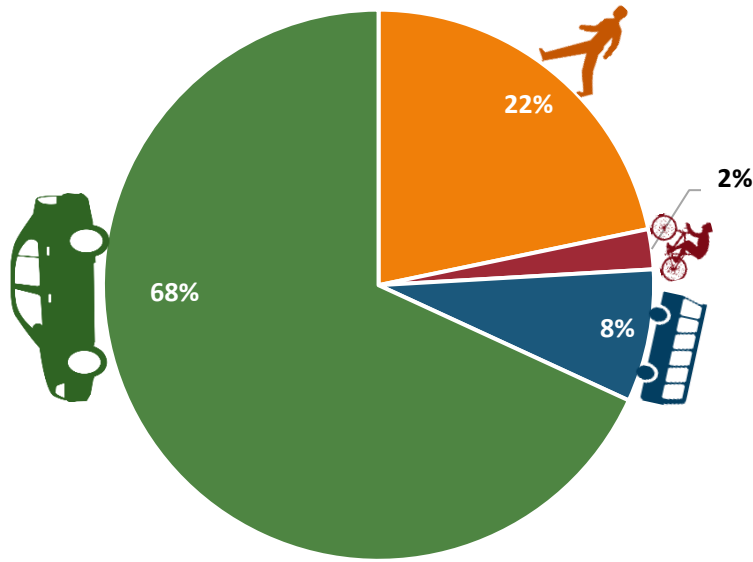
Διαδικτυακή έρευνα 301
απαντήσεων για τη διερεύνηση
χαρακτηριστικών μετακίνησης
των πολιτών



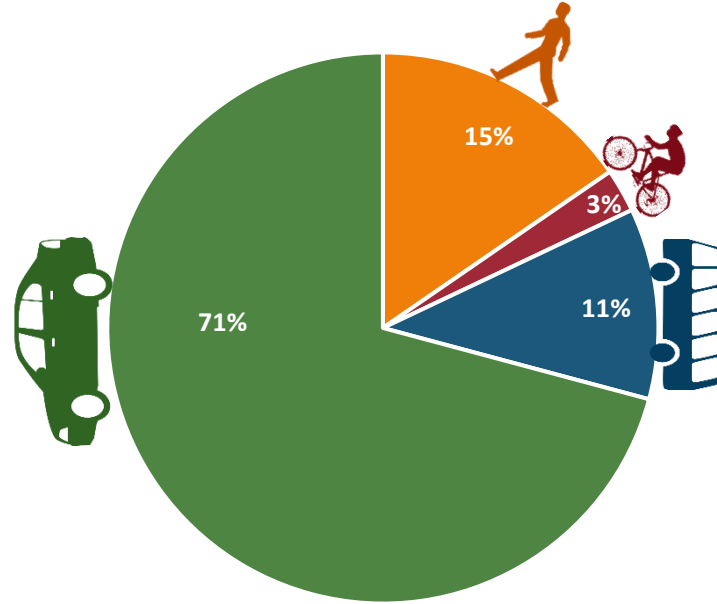
Διερεύνηση
χαρακτηριστικών MMM

Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;

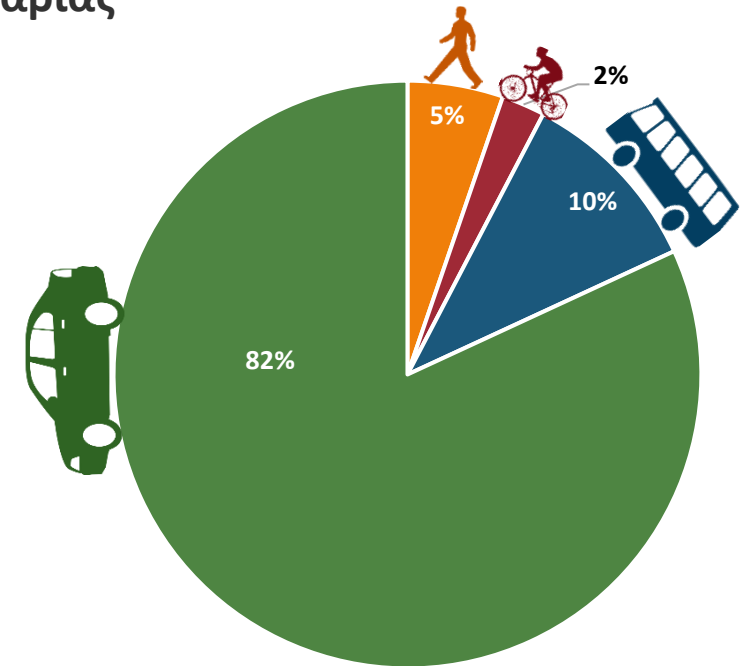
Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού, ΣΒΑΚ Δ. Καλαμαριάς



Κατανομή μετακινήσεων βάσει πλήθους μετακινήσεων



Κατανομή μετακινήσεων βάσει διάρκειας μετακινήσεων



Κατανομή μετακινήσεων βάσει πλήθους με το ένα άκρο εκτός Δήμου

- Περίοδο διεξαγωγής: Δεκέμβριος 2021 – Ιανουάριος 2022 (εκτός περιόδου εορτών)



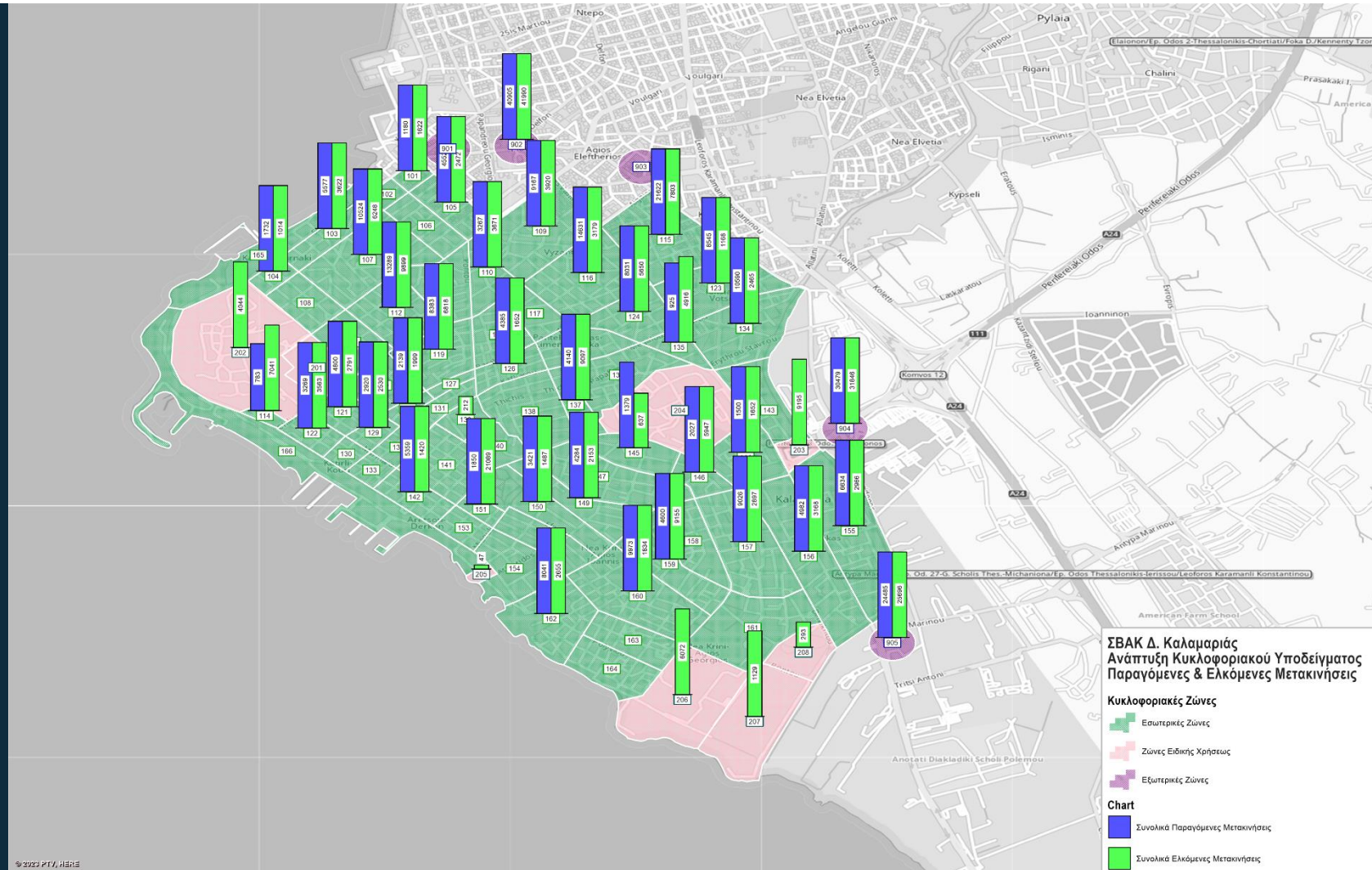
1032 ερωτηματολόγια
νοικοκυριών



3923 μετακινήσεις

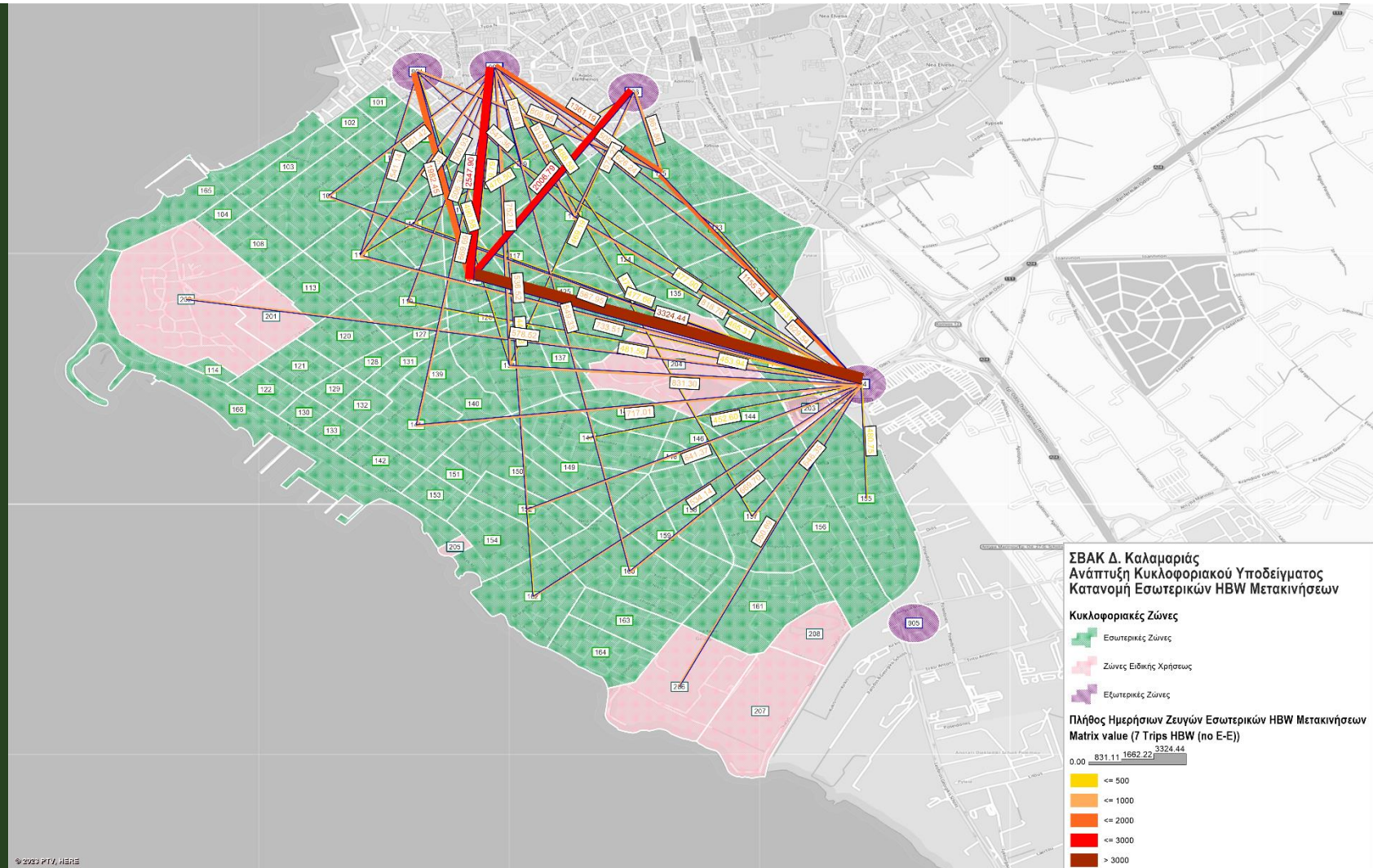
Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;

Γένεση των Μετακινήσεων



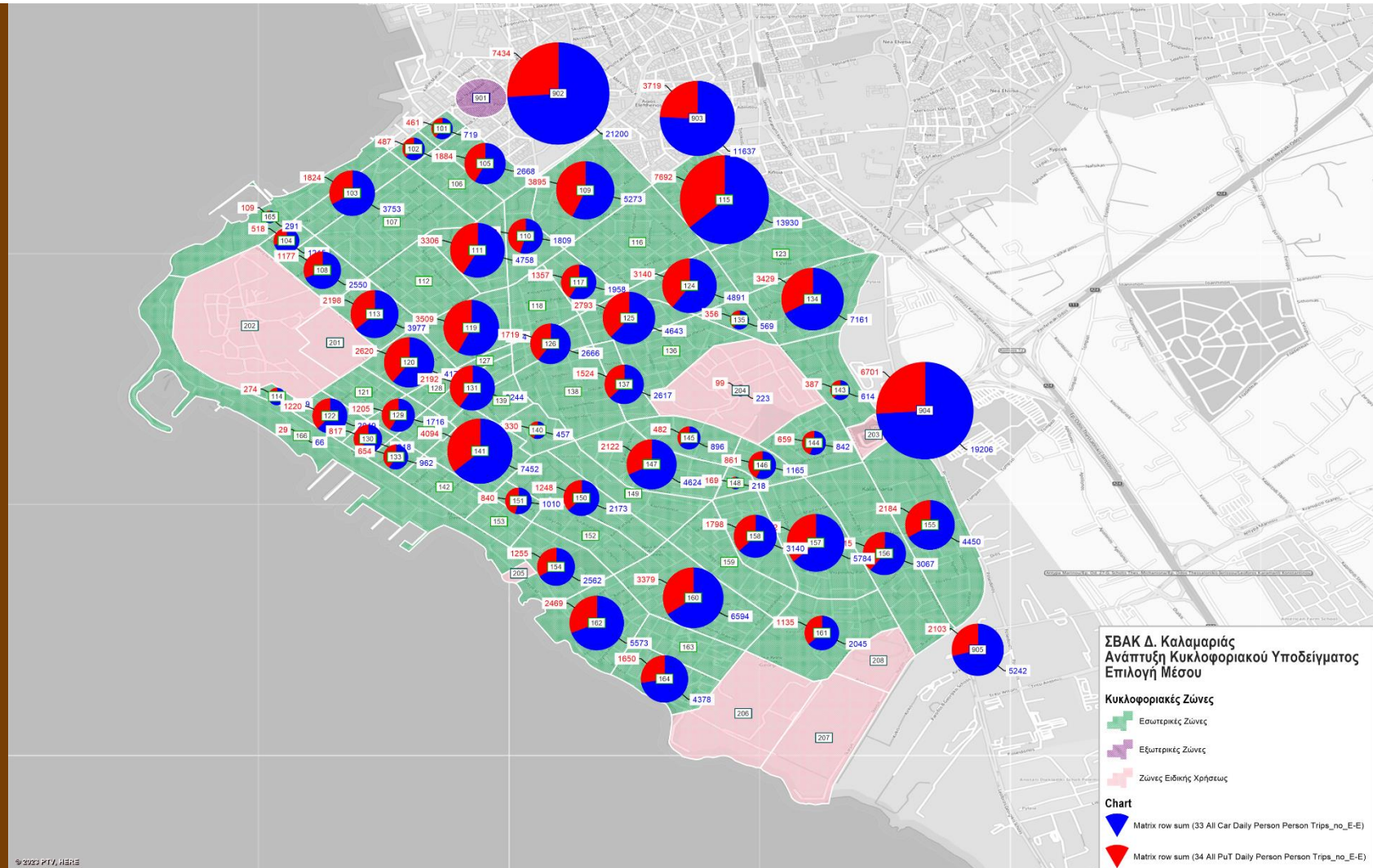
Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;

Καταμερισμός των
Μετακινήσεων στο
Χώρο



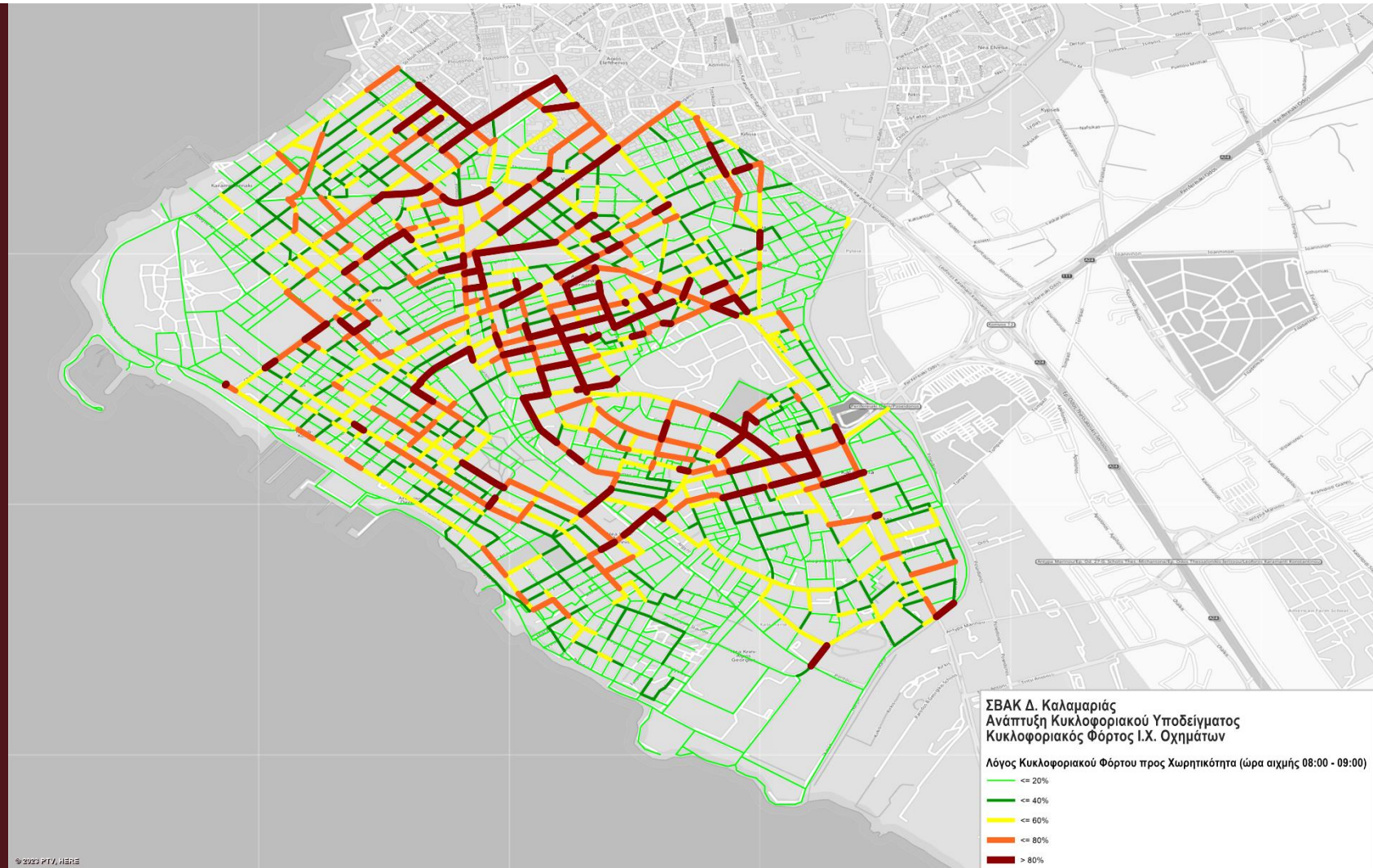
Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;

Καταμερισμός των
Μετακινήσεων ανά
Μέσο Μεταφοράς



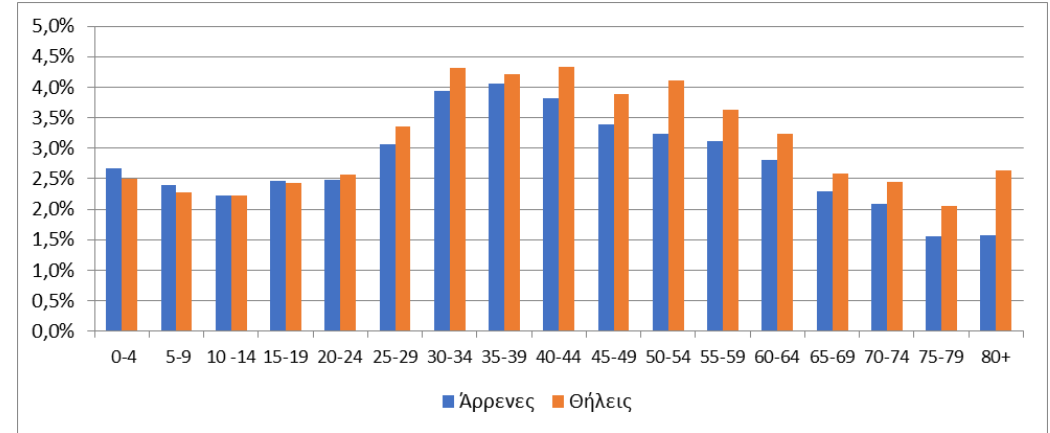
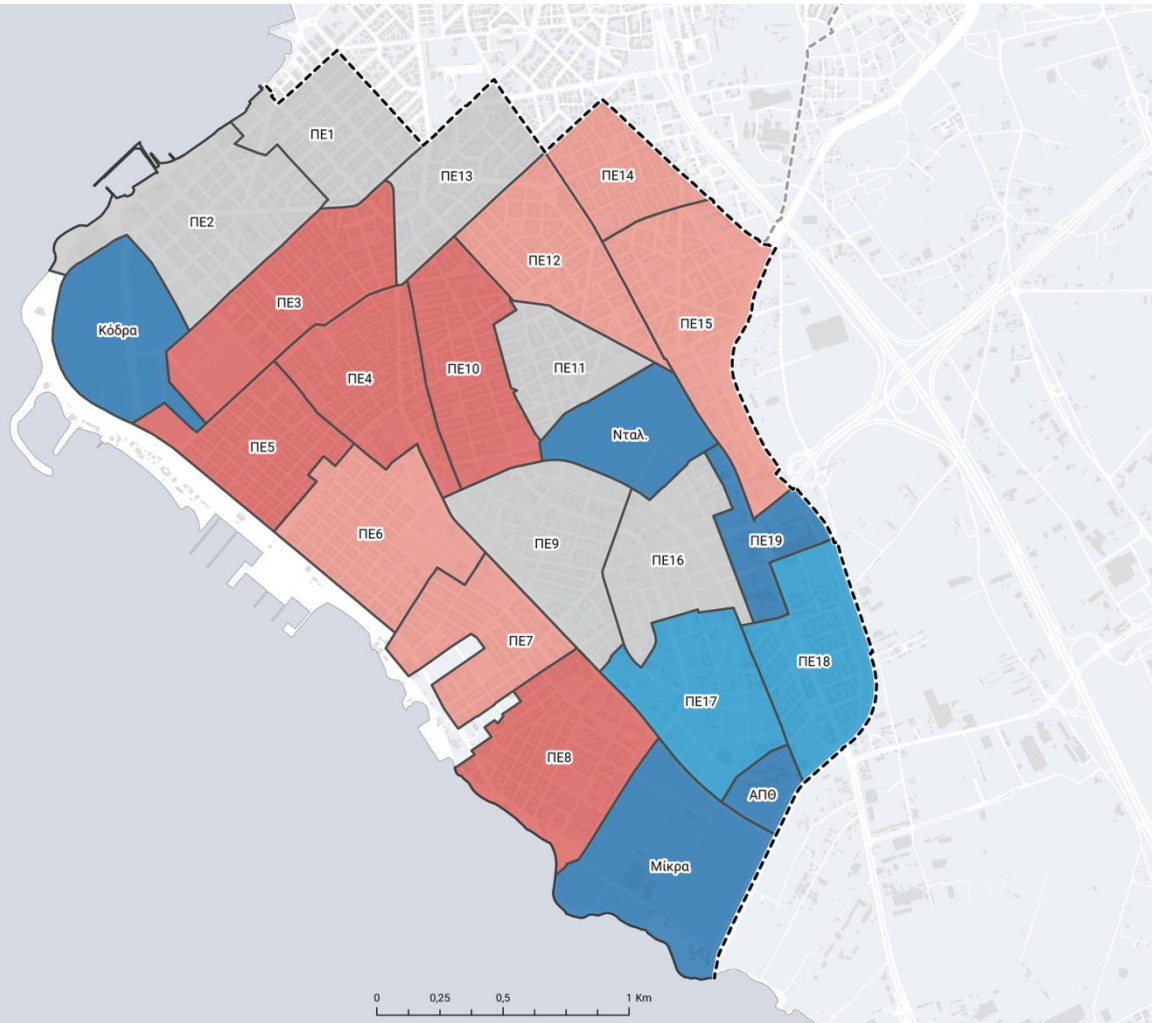
Τι συμβαίνει στην περίπτωση μας;

Κυκλοφοριακός
φόρτος προς
χωρητικότητα την
ώρα αιχμής (08:00
– 09:00)



Πληθυσμιακά στοιχεία

Ο πληθυσμός του Δήμου Καλαμαριάς σύμφωνα με την τελευταία απογραφή Πληθυσμού και Κατοικιών της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011 ανέρχεται στους 91.518 κατοίκους



- Δείκτης Γήρανσης: (αριθμός ατόμων 65 ετών και άνω που αναλογούν σε 100 άτομα ηλικίας μέχρι 14 ετών) αυτός ανέρχεται στο 120,52% και συγκριτικά με την αντίστοιχη τιμή σε επίπεδο περιφέρειας (131,06%) είναι ελαφρώς μικρότερη
- Δείκτης Εξάρτησης: (αριθμός ατόμων των ηλικιών μέχρι 14 ετών και από 65 και άνω ανά 100 άτομα παραγωγικού πληθυσμού (ηλικίες από 15 έως 64 έτη) ανέρχεται στο 46,06%, και συγκριτικά με την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (53,56%) είναι κατά 7,5 μονάδες μικρότερος

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όρια Δήμου Καλαμαριάς
 --- Όρια όμορων Δήμων

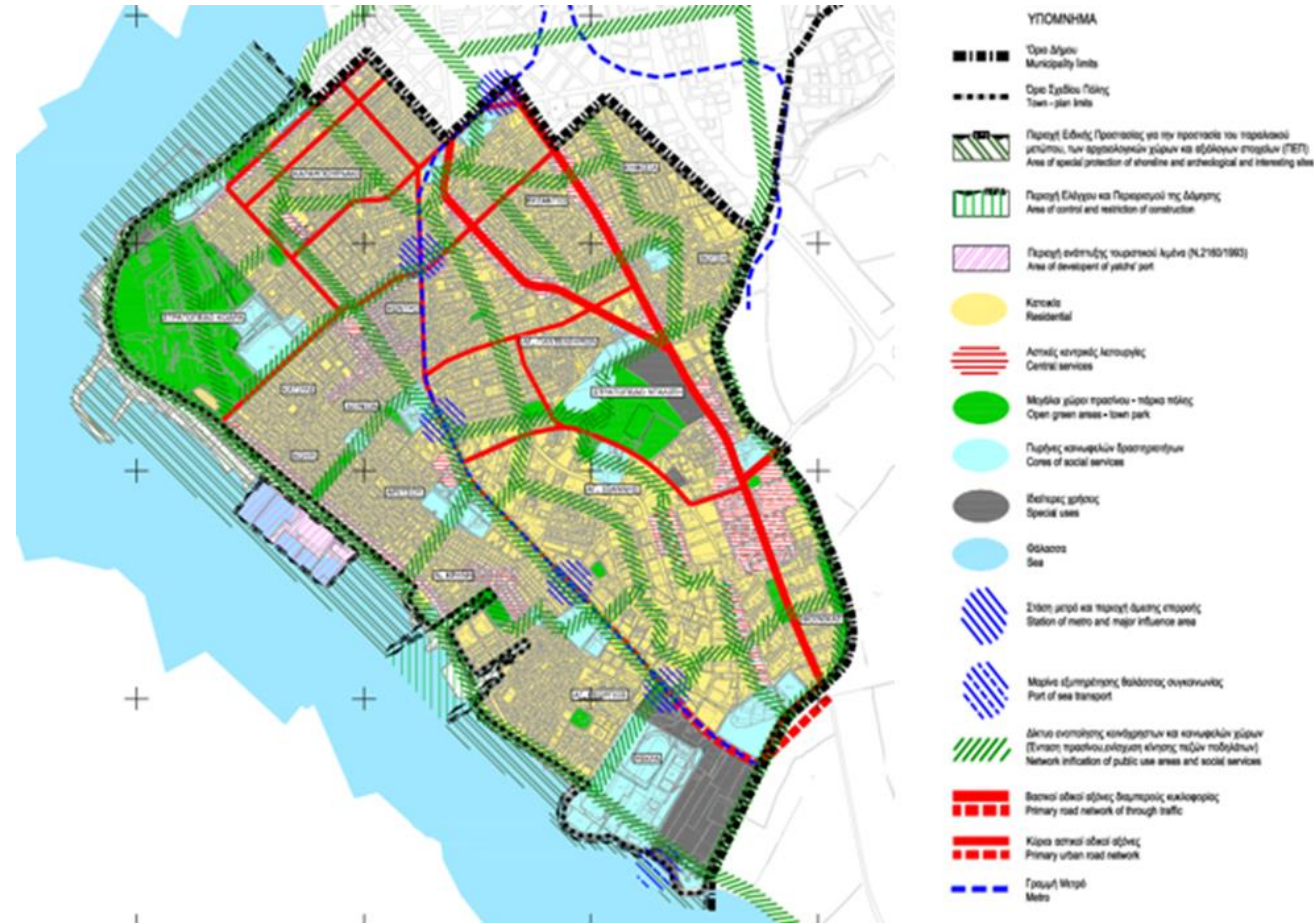
Πληθυσμός

- ≤ 1.500
- 1.501 - 3.000
- 3.001 - 4.500
- 4.501 - 6.000
- > 6.000

Μελλοντικές χρήσεις γης

Γενικές χωρικές επιδιώξεις:

- **Εξετάζεται το χωρικό πρότυπο οργάνωσης των χρήσεων γης και του μεταφορικού δικτύου του Δήμου Καλαμαριάς σε εφαρμογή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό και των αποδεκτών πολιτικών βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.**
- **Αξιολογούνται συγκεκριμένες χρήσεις γης και ζώνες υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα στα πλαίσια του βιώσιμου χωρικού σχεδιασμού.**
- **Επανεκτιμώνται οι ανάγκες σε κοινωνική υποδομή, σε συνδυασμό και με την υιοθέτηση νέων προτύπων οικιστικής ανάπτυξης για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο Δήμο.**
- **Οργανώνεται και ιεραρχείται εκ νέου το μεταφορικό δίκτυο της Καλαμαριάς ως τμήμα του μεταφορικού δικτύου της συνεκτικής αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής (σύνδεση με μετρό, συνδέσεις με οδικό δίκτυο μητροπολιτικού επιπέδου κλπ.).**



Χαρτογράφηση πόλων έλξης – γένεσης μετακινήσεων

Από την αξιοποίηση υφιστάμενων διαθέσιμων δεδομένων του Δήμου Καλαμαριάς αλλά και από αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν από τον ανάδοχο που εντοπίστηκαν και χαρτογραφήθηκαν είναι:

- Εγκαταστάσεις εκπαίδευσης
- Δημόσιες Υπηρεσίες
- Κτήρια Διοίκησης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Περίθαλψη
- Μονάδες πρόνοιας
- Υπεραγορές



Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Ως ελεύθερη/ταχεία λεωφόρος εντός του Δήμου, ιεραρχείται τμήμα της οδού Μακεδονίας στον ισόπεδο κόμβο με την Εθν. Αντίστασης, ενώ κύριες αρτηρίες θεωρούνται οι οδοί Θ. Σοφούλη – Νικ. Πλαστήρα, Αδριανουπόλεως, Κυδωνιών, Βασ. Όλγας και Εθν. Αντίστασης.

Από το σύνολο του οδικού δικτύου το 21,3% αντιστοιχεί στο βασικό και ειδικότερα σε λεωφόρους, αρτηρίες (κύριες και δευτερεύουσες) και συλλεκτήριες, ενώ το 58,59% αντιστοιχεί στο τοπικό δίκτυο.

Αξίζει να σημειωθεί πως υψηλό ποσοστό καταλαμβάνουν και τα αδιάνοικτα τμήματα τα οποία αντιστοιχούν στο 20,2% του δικτύου.

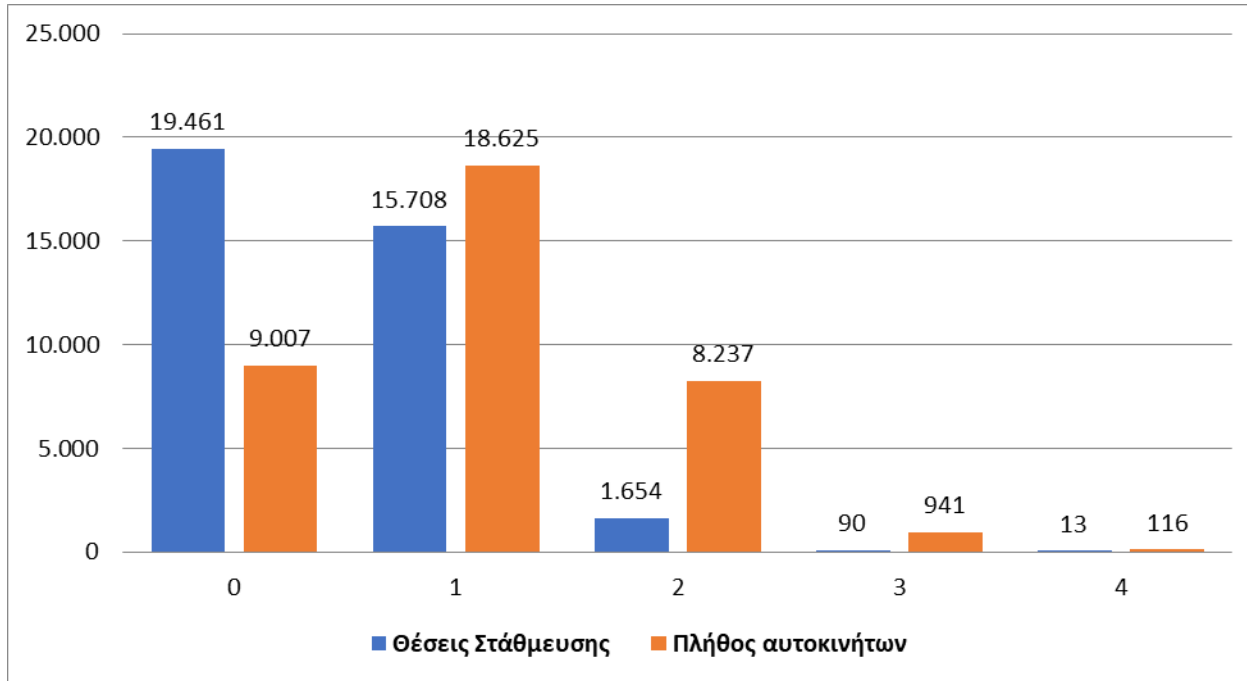
Κατηγοριοποίηση οδικού δικτύου

Είδος οδού	Μήκος (μέτρα)	Ποσοστό εκ του συνόλου
Βασικό οδικό δίκτυο	35.977	21,3%
Τοπικό οδικό δίκτυο	99.160	58,59%
Ποδηλατόδρομος	320	0,2%
Αδιάνοικτα τμήματα	34.121	20,2%



Πλήθος αυτοκινήτων και θέσεις στάθμευσης

Σύμφωνα με στοιχεία από την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 στο Δήμο Καλαμαριάς υπάρχουν 38.836 Ι.Χ. με το δείκτη ιδιοκτησίας κατά συνέπεια να διαμορφώνεται στα 0,419 οχήματα ανά κάτοικο, τιμή που είναι κατά 16% μικρότερη από αυτή που αντιστοιχεί σε επίπεδο χώρας.

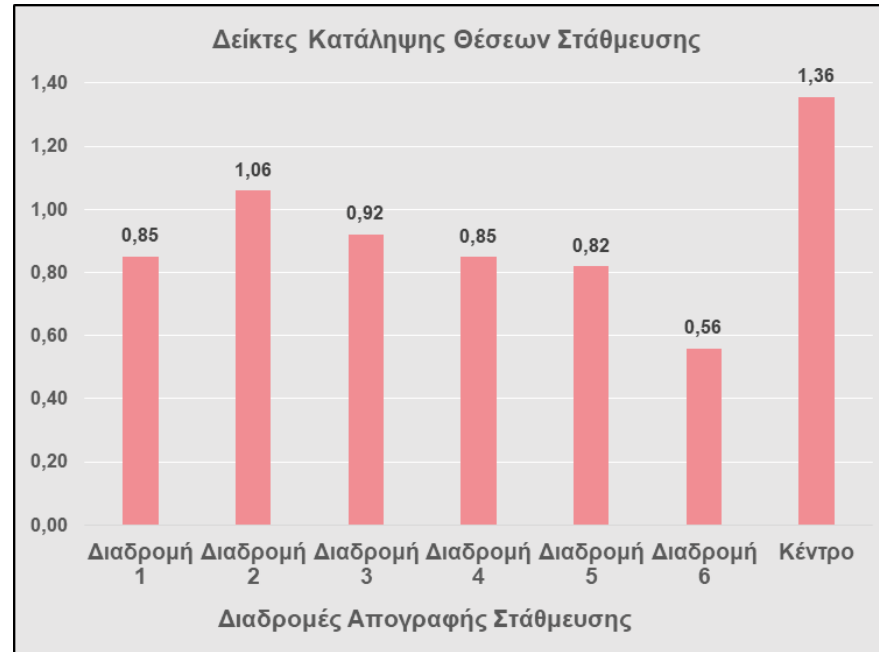


- Περίπου τα μισά νοικοκυριά στο Δήμο Καλαμαριάς έχουν στην κατοχή τους ένα (1) Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ σημαντικό είναι το ποσοστό (περίπου το ¼ των νοικοκυριών) που δεν διαθέτει Ι.Χ. και ως εκ τούτου μπορεί να θεωρηθεί εξαρτώμενο από τα ΜΜΜ.
- Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αντιπαράθεση πλήθους αυτοκινήτων και θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό:
 - 18.625 νοικοκυριά διαθέτουν 1 αυτοκίνητο, αλλά τα 15.708 από αυτά διαθέτουν θέση στάθμευσης. Αντίστοιχα τα νοικοκυριά με δύο (2) αυτοκίνητα είναι 8.237 με μόνο τα 1.654 να διαθέτουν τις αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης.
 - Αν εξεταστούν τα στοιχεία συγκεντρωτικά προκύπτει πως στο Δήμο Καλαμαριάς υπάρχουν 38.836 αυτοκίνητα, ενώ οι αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης είναι 19.338, πράγμα που σημαίνει πως το 50% αυτοκινήτων δεν διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, κατά συνέπεια δεσμεύουν για στάθμευση τμήμα του κοινόχρηστου χώρου

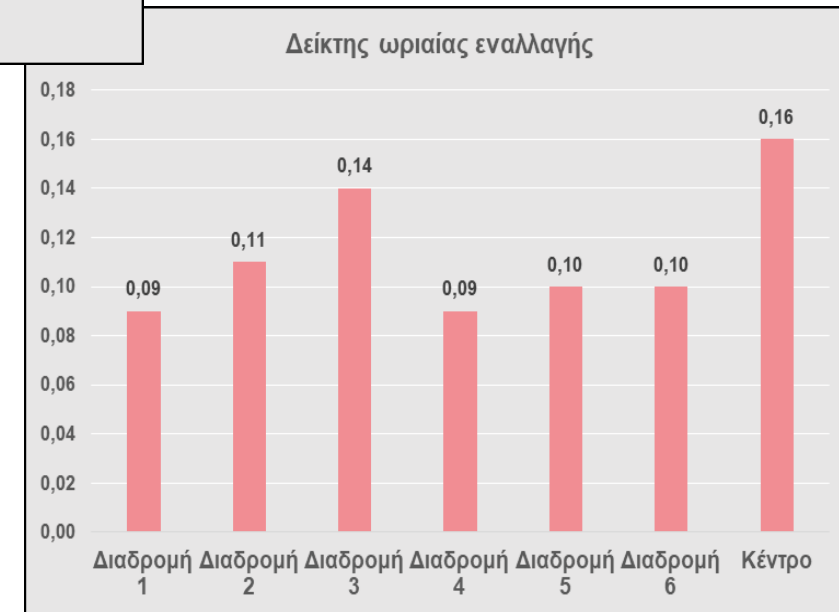


Εναλλαγή

Ο δείκτης κατάληψης προκύπτει ως ο λόγος της συνολικής νόμιμης ζήτησης προς τη συνολική προσφορά των θέσεων στάθμευσης και στην προκειμένη περίπτωση διαμορφώνεται στο 0,99, που σημαίνει ότι η προσφορά καλύπτει οριακά τη ζήτηση. Ωστόσο, όπως παρατηρούμε και στο Σχήμα, οι δείκτες κατάληψης ποικίλουν ανά χαρακτηριστική διαδρομή, ενώ στην κεντρική περιοχή, όπως ήταν αναμενόμενο λόγω της έντασης των χρήσεων γης και του πλήθους μετακινήσεων που έλκουν, εμφανίζεται μεγαλύτερος συντελεστής κατάληψης, που ξεπερνάει τη μονάδα (1,36) και που υποδηλώνει έλλειψη θέσεων στάθμευσης.

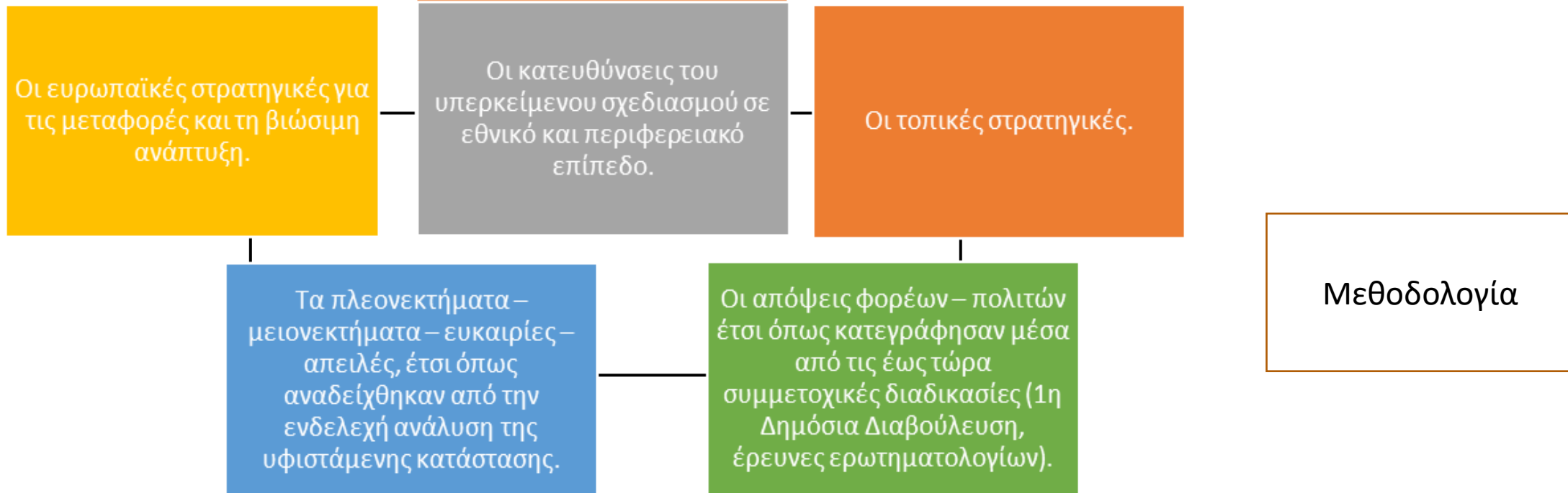


Ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής στάθμευσης ορίζεται στην προκειμένη περίπτωση ως ο μέσος αριθμός οχημάτων που εξυπηρετούνται από μία θέση ανά μία ώρα και παρουσιάζεται για κάθε διαδρομή και παρατηρείται ότι οι δείκτες εναλλαγής στάθμευσης είναι ιδιαίτερα χαμηλοί. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι τα οχήματα σταθμεύουν για χρονικό διάστημα τουλάχιστον μιας ώρας και ότι γενικά δεν υπάρχει εναλλαγή οχημάτων με αποτέλεσμα μια θέση να εξυπηρετεί μικρό αριθμό οχημάτων στη διάρκεια της ημέρας.



Ανάπτυξη αρχικού κοινού οράματος

✓ Το όραμα είναι ουσιαστικά μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμητής μελλοντικής εξέλιξης της αστικής περιοχής, που χρησιμεύει στο να καθοδηγήσει την ανάπτυξη προτεραιοτήτων, στρατηγικών δεικτών και μετρήσιμων στόχων και την επιλογή κατάλληλων μέτρων καθ' όλη τη διαδικασία του ΣΒΑΚ.



Στρατηγικοί άξονες και προτεραιότητες (επιχειρησιακοί στόχοι)

Στρατηγικοί άξονες	Προτεραιότητες
Οικονομική αποδοτικότητα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης της υφιστάμενης οδικής υποδομής 2. Διαχείριση της στάθμευσης 3. Χρήση νέων τεχνολογιών για ενημέρωση ή υποκατάσταση κάποιων μετακινήσεων 4. Οργάνωση και διαχείριση του συστήματος αστικών εμπορευματικών μεταφορών 5. Αποδοτικότητα συστήματος μεταφορών (αύξηση της μέσης πλήρωσης οχημάτων)
Περιβαλλοντική βιωσιμότητα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου 2. Προώθηση ηλεκτροκίνησης 3. Μείωση των ρύπων και του θορύβου στο οδικό δίκτυο 4. Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία μέσω του περιορισμού της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου για καθημερινές μετακινήσεις & της μείωσης των διαμπερών μετακινήσεων 5. Αύξηση της χρήσης των ήπιων μέσων στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές 6. Δημιουργία υπερτοπικών αξόνων πεζής- ποδηλατικής μετακίνησης (διασύνδεση με όμορους Δήμους) 7. Αύξηση του συνεπιβατισμού (car pooling) & του car sharing
Προσβασιμότητα	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών / Διασύνδεση συνοικιών - όμορων Δήμων 2. Βελτίωση των υποδομών πεζής μετακίνησης 3. Δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων πεζοδρομών και ποδηλατοδρόμων 4. Αύξηση των προσβάσιμων διαδρομών ΑμεΑ
Οδική ασφάλεια	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μείωση του αριθμού ατυχημάτων με εμπλοκή ευάλωτων χρηστών 2. Μείωση των ταχυτήτων πέριξ σχολικών συγκροτημάτων 3. Ασφαλείς διαδρομές από/ προς σχολείο & σημεία ειδικού ενδιαφέροντος
Ποιότητας ζωής	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος 2. Ενοποίηση κοινοχρήστων χώρων / πράσινες διαδρομές 3. Ανάπλαση βασικών οδικών αξόνων με στόχο την ανακατανομή του δημόσιου χώρου προς όφελος των χρηστών της οδού 4. Αξιοποίηση παραλιακού μετώπου 5. Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού

Διατύπωση αρχικού κοινού οράματος

«Καλαμαριά: μια πόλη ελκυστική για κατοίκους και επισκέπτες, περιβαλλοντικά βιώσιμη, προσβάσιμη για όλους και προς όλες τις κατευθύνσεις με εναλλακτικά δίκτυα μεταφορών, η οποία θα αναθερμάνει τη σχέση της με τη θάλασσα και το δημόσιο χώρο.»

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δ. Καλαμαριάς θα εξεταστούν τα εξής σενάρια:

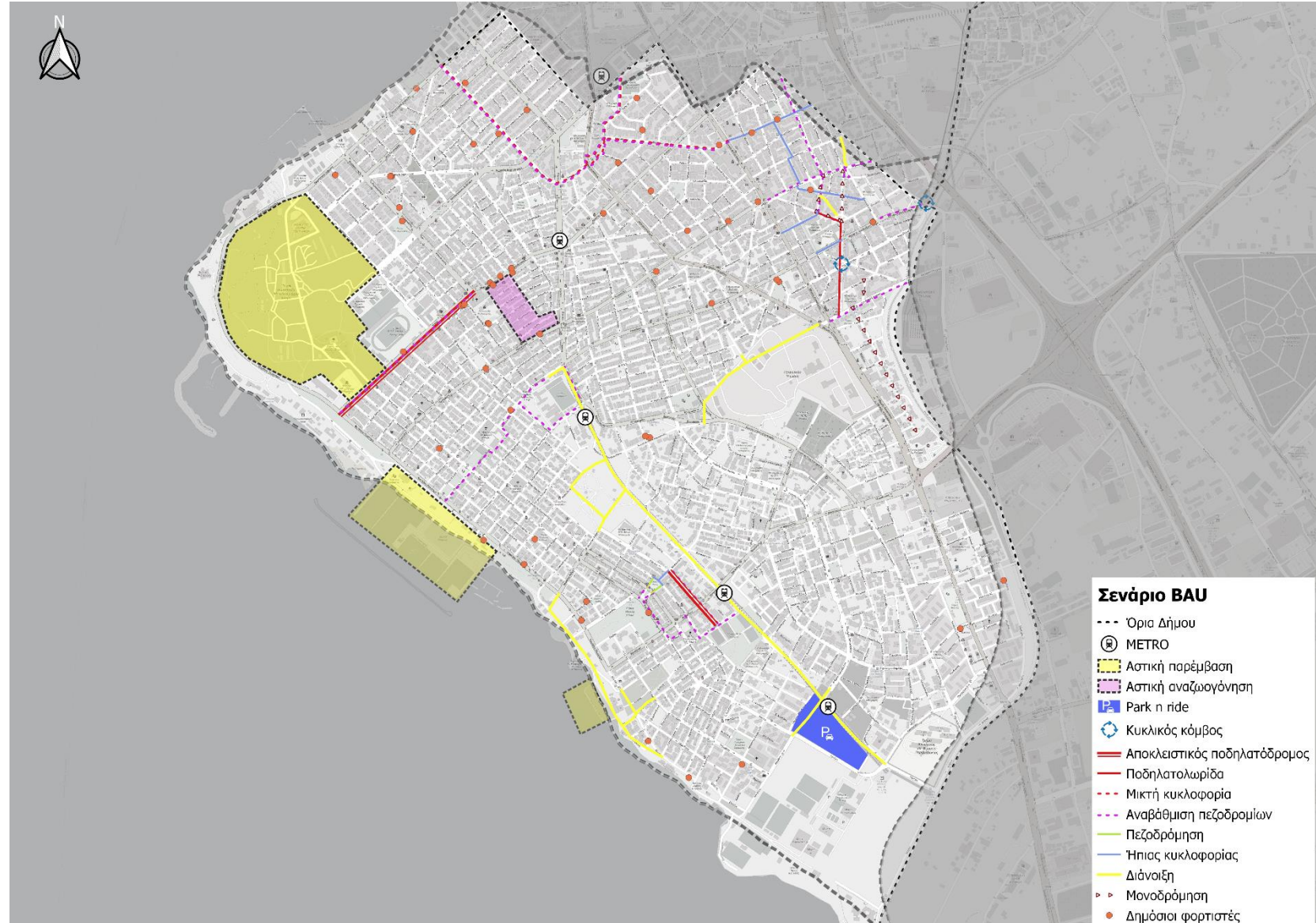
Χ. Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις

Α. Δυναμική διείδυση ήπιων μορφών κινητικότητας

Β. Έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στην εξυπηρέτηση της τοπικής κινητικότητας

Χ. Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- **Παρεμβάσεις:**
 - με μελετητική ωριμότητα
 - που βρίσκονται σε στάδιο προμελέτης
 - που βρίσκονται σε στάδιο δημοπράτησης της κατασκευής



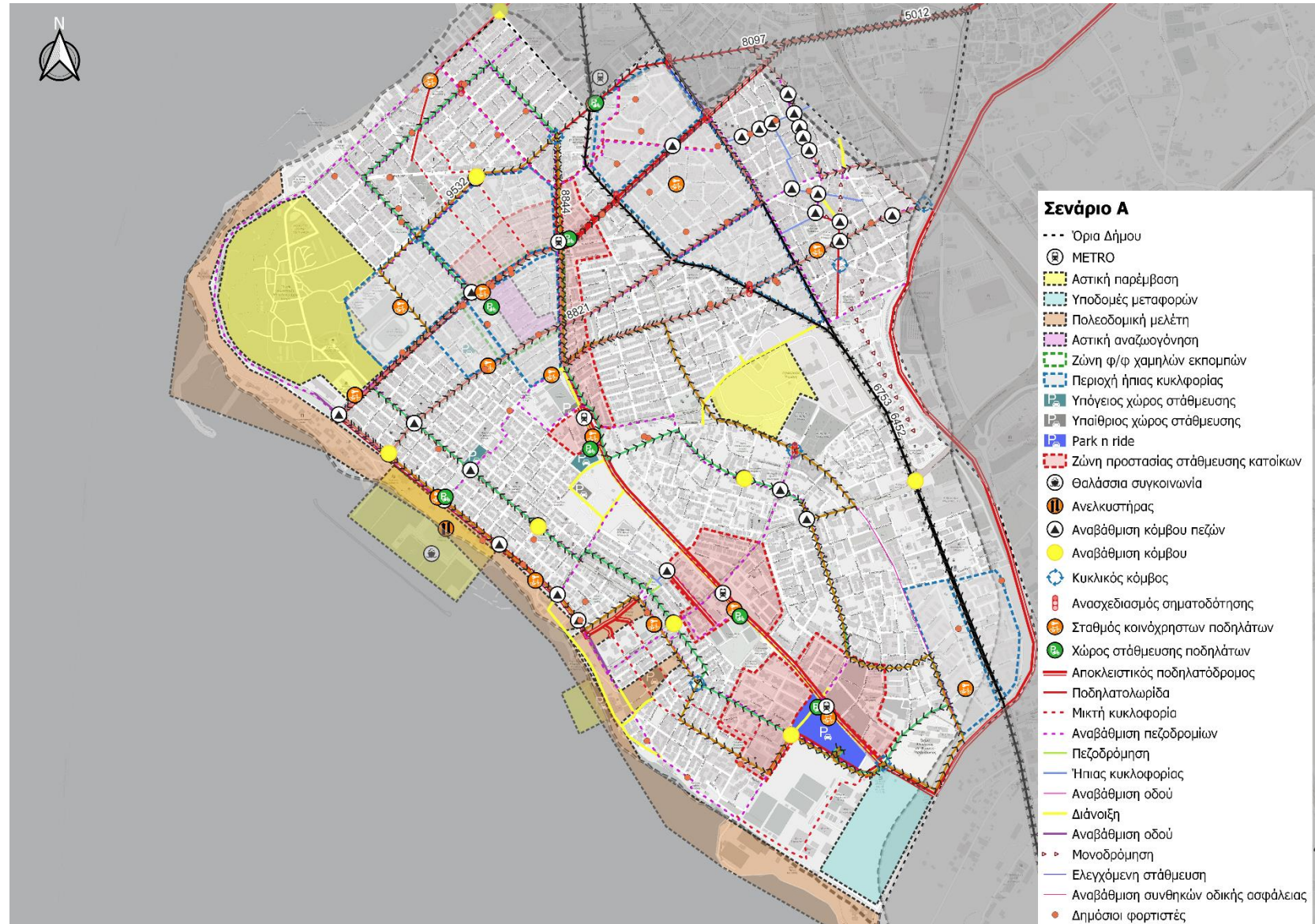
Α. Δυναμική διείδυση ήπιων μορφών κινητικότητας

Έμφαση στις αξονικές συνδέσεις όλων των γειτονιών με την κεντρική περιοχή του Δήμου και τις στάσεις του Μετρο αξιοποιώντας:

- ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
- διαδρομές προσβασιμότητας (πεζή μετακίνηση)
- δρομολόγια αστικής (ή δημοτικής) συγκοινωνίας

οι οποίες λειτουργούν υποστηρικτικά στο Μετρό όσον αφορά τις τοπικές μετακινήσεις.

Η εξυπηρέτηση των διαδημοτικών μετακινήσεων πραγματοποιούνται από το Μετρό και δρομολόγια λεωφορείων.

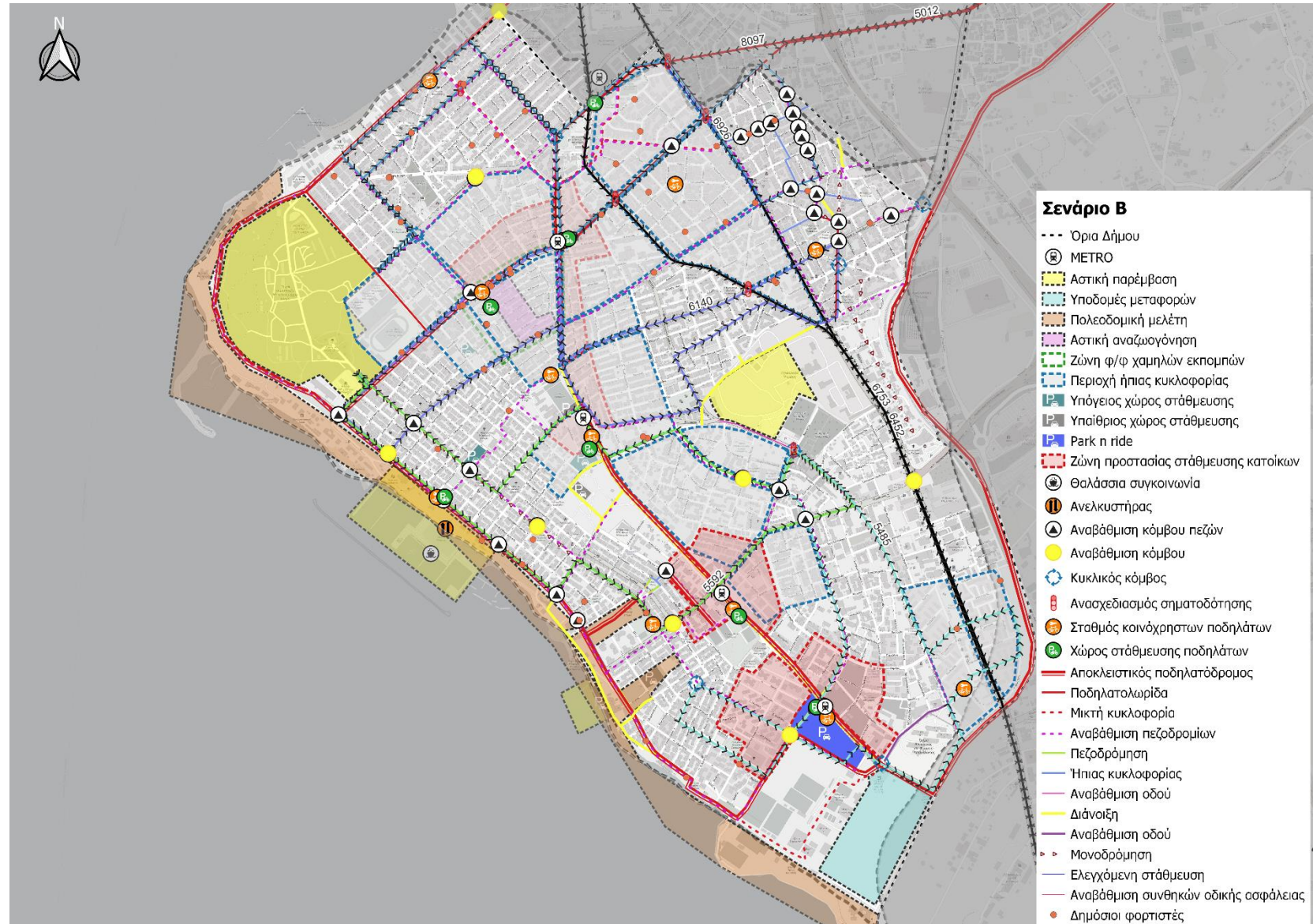


Β. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας

Έμφαση στις εξυπηρέτηση των περιοχών γειτονιάς και των στάσεων του Μετρό αξιοποιώντας:

- υψηλής συχνότητας κυκλικά δρομολόγια αστικής (ή δημοτικής) συγκοινωνίας
- διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Λειτουργώντας τροφοδοτικά στο Μετρό μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται η αξονική σύνδεση του Δήμου (νοτιοανατολική → βορειοδυτική και το αντίστροφο).





Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Σενάριο Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες/απαιτούμενες παρεμβάσεις

<ul style="list-style-type: none"> • Επαναλειτουργία οδού Μητρ. Κυδωνιών / Μοσχονησίων – 5 έτη • Διανοίξεις σημαντικών οδικών τμημάτων <ul style="list-style-type: none"> • Οδός Πόντου (ΓΠΣ, 2013) - 10 έτη • Κάθετες οδοί στην Πόντου: Οδός Καρατάσου, Οδός Μιαούλη, Οδός Ανδ. Παπανδρέου, (ΓΠΣ, 2013) – 10 έτη • Οδός Ερυθρού σταυρού (Εθνικής Αντιστάσεων έως Κ. Καραμανλή) – Εντός Στρ. Νταλίπη, (ΓΠΣ, 2013) – 10 έτη • Οδός Μιχ. Γαγγύλη (Α. Μιαούλη έως Θέτιδος), (ΓΠΣ, 2013) – (χρήση Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης) - 10 έτη • Υλοποίηση Σ.Φ.Η.Ο. 	<ul style="list-style-type: none"> • Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο πλαίσιο των αναπλάσεων <ul style="list-style-type: none"> • Μονοδρόμηση οδού Ικόνιου (τμήμα Περικλέους - Καισαρείας) – 5 έτη • Μονοδρόμηση οδού Καισαρείας (τμήμα Ικόνιου – Ζηργάνου) – 5 έτη • Μονοδρόμηση οδών Πάριδος (με κατεύθυνση την Ε. Σταυρού) και Σουλίου (προς Νοσοκομείο Α. Παύλος) – 5 έτη • Αναβάθμιση κόμβων στο πλαίσιο αναπλάσεων <ul style="list-style-type: none"> • Κυκλικοί κόμβοι: Κηφισίας – Μ.Αλεξάνδρου, & Ζηργάνου – Καραβαγγέλη, Χανίων-Πόντου-Κακουλίδη καθώς και η τελική προμελετηκή πρόταση κυκλικών κόμβων του ΣΒΑΚ.
--	---

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

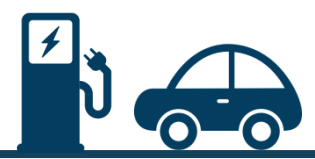
<ul style="list-style-type: none"> • Επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης για το σύνολο του Δήμου. Ενσωμάτωση ρυθμίσεων για τις νεότερες επεκτάσεις και διαχείριση κυκλοφορίας μετά τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ – 5 έτη • Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> • Διερεύνηση για χώρους στάθμευσης (π.χ. άκτιστα δημοτικά οικοπέδα για κοινωφελή χρήση) / Διαμορφώσεις διευρύνσεις σε αμήχανα σημεία του Δημοτικού οδικού δικτύου • Επισκεπτών <ul style="list-style-type: none"> • Επαναλειτουργία υφιστάμενου υπόγειου χώρου στάθμευσης επί της οδού Μουρουζηδών με Αγριτέλη – 5 έτη • Πλατεία Σκρά (προτείνεται υπόγειο) – 10 έτη (ΓΠΣ, 2013: Αθλητισμός – Εκπαίδευση) • Γήπεδο Αριστοτέλη – 10 έτη (ΓΠΣ, 2013) • Ο.Τ. 1-117 – 10 έτη (ΓΠΣ, 2013: Αναφέρει ως υπέργεια χρήση Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης) Πλησίον στάσης ΜΕΤΡΟ «Αρετσού» • Περιοχή Αλιευτικού Καταφυγίου – 5 έτη • Κατοίκων <ul style="list-style-type: none"> • Καρατάσου – Αδραμίτου - 5 έτη (ΓΠΣ, 2013) κατόπιν συνδυασμένης διερεύνησης • Κανάρη – Πολυβίου - 10 έτη (ΓΠΣ, 2013: Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης, απαραίτητη πολεοδομική μελέτη) κατόπιν συνδυασμένης διερεύνησης • Σε επιλεγμένα τμήματα του οδικού δικτύου πολεοδομικών ενοτήτων κατόπιν μελετητικής δραστηριότητας • Park n Ride <ul style="list-style-type: none"> • Σταθμός Μίκρα – 5 έτη (ΓΠΣ, 2013) 	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτιστοποίηση φωτεινής σηματοδότησης σε κρίσιμους κόμβους στην περιοχή της Καλαμαριάς – Εισαγωγή νέων τεχνολογιών δυναμικής σηματοδότησης. <ul style="list-style-type: none"> • Αργυρουπόλεως – Καλλίδου, Α. Παπανδρέου – Α. Τρίτση, Βρουύλων – Σμύρνης, Κοραή – Καρατάσου – 5 έτη • Ανασχεδιασμός προγράμματος σηματοδότησης σε κόμβους με χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης: Αδριανουπόλεως – Αιγαίου, Βασ. Όλγας – Ιφιγενείας – Ψελλού, Βρουύλων – Κ. Καραμανλή, Εθν. Αντίστασης – Αιγαίου, Εθν. Αντίστασης – Εσωτ. Περιφερειακή – Μακεδονίας, Ελ. Βενιζέλου – Μ. Αλεξάνδρου, Τ. Οικονομίδη – Αργοναυτών • Διανοίξεις σημαντικών οδικών τμημάτων <ul style="list-style-type: none"> • Οδός Λαοδικείας / 0-5 έτη • Οδός Νικ. Πλαστήρα (Κανάρη έως Μικ. Ασίας), (ΓΠΣ, 2013) / 5-10 έτη • Οδός Μικράς Ασίας / 5-10 έτη • Οδός Ζηργάνου / 5-10 έτη • Οδός Παπανδρέου / 5-10 έτη • Γενικότερα, μελετητική διερεύνηση και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, διάνοιξη σημαντικών οδικών τμημάτων όπως π.χ. η οδός Ε. Σταυρού Μ. Γαγγύλη κ.λπ.. • Αναβάθμιση λειτουργικότητας και οδικής ασφάλειας κόμβου <ul style="list-style-type: none"> • Θ. Σοφούλη και Ρωσσιδίου (ΣΒΑΚ Δ. Θεσσαλονίκης & Στοιχεία ατυχημάτων) - 5 έτη, Μητρ. Καλλίδου – Καραολή Δημητρίου – 5 έτη (Ατυχήματα), Πλαστήρα – Πασσαλίδη – έτη (Ατυχήματα), Καρατάσου – Κοραή – 5 έτη (Ατυχήματα), Βρουύλων – Σμύρνης – 5 έτη (Ατυχήματα), Παπανδρέου – Τρίτση – 5 έτη (Ατυχήματα), Πόντου – Βρουύλων – 5 έτη (Ατυχήματα), Ησιόδου – Χανίων – 5 έτη (Ατυχήματα) • Κόμβος 13 - Εθνικής Αντιστάσεων & Μακεδονίας (Π.Κ.Μ) - 10 έτη, • Κυκλικοί Κόμβοι: Κερασούντος – Μητρ. Καλλίδου, Χανίων – Κουντουριώτου – Καποδιστρίου, Καραμανλή – Βρουύλων, Πόντου – Κυδωνιών – 10 έτη
---	---

Σενάριο Α.

- Ζεύγος μονοδρόμων Πλαστήρα (φορά προς Μίκρα) – Κοραή/Μαρμαρά (φορά προς Χηλής) – 10 έτη
- Μονοδρόμηση Αιγαίου στο τμήμα Πόντου – Εθν. Αντίστασης (φορά προς Εθν. Αντίστασης) – 10 έτη

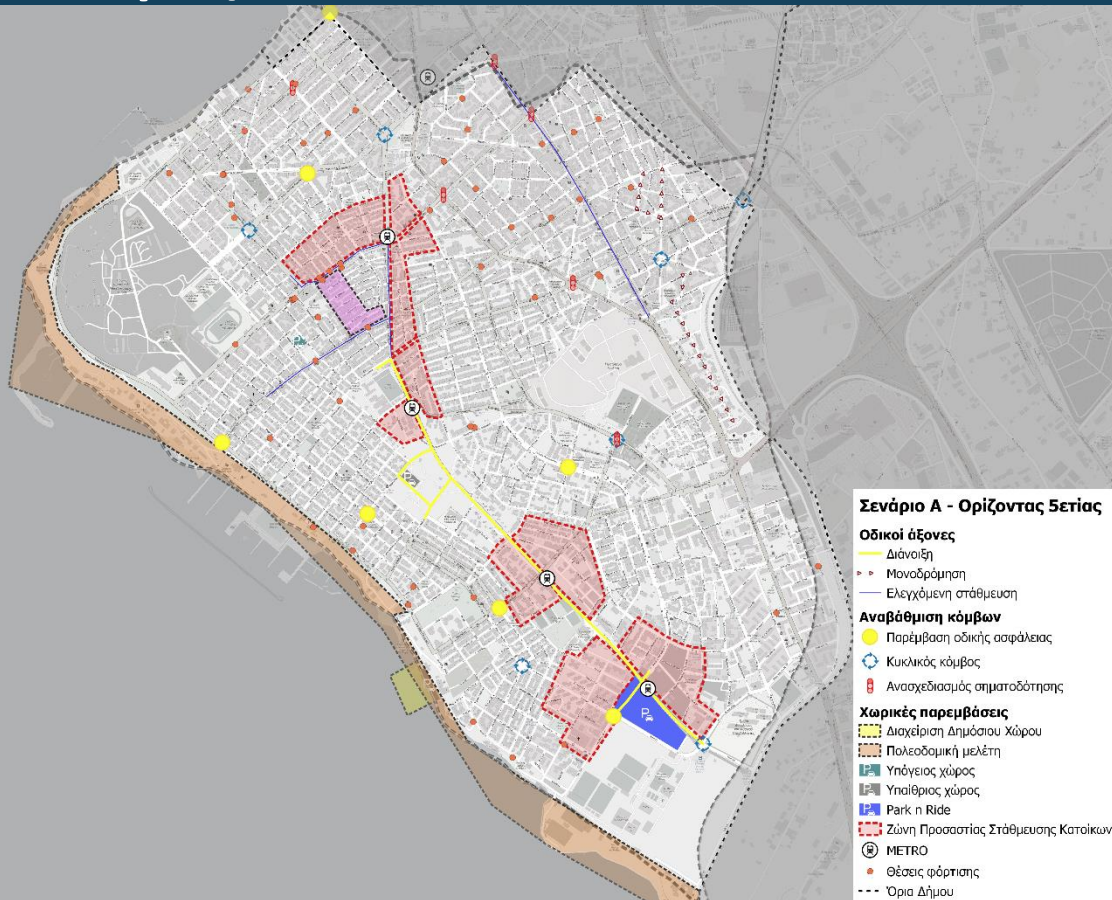
Σενάριο Β.

- Μονοδρόμηση Κοραή/Μαρμαρά με φορά προς την οδό Χηλής – 10 έτη

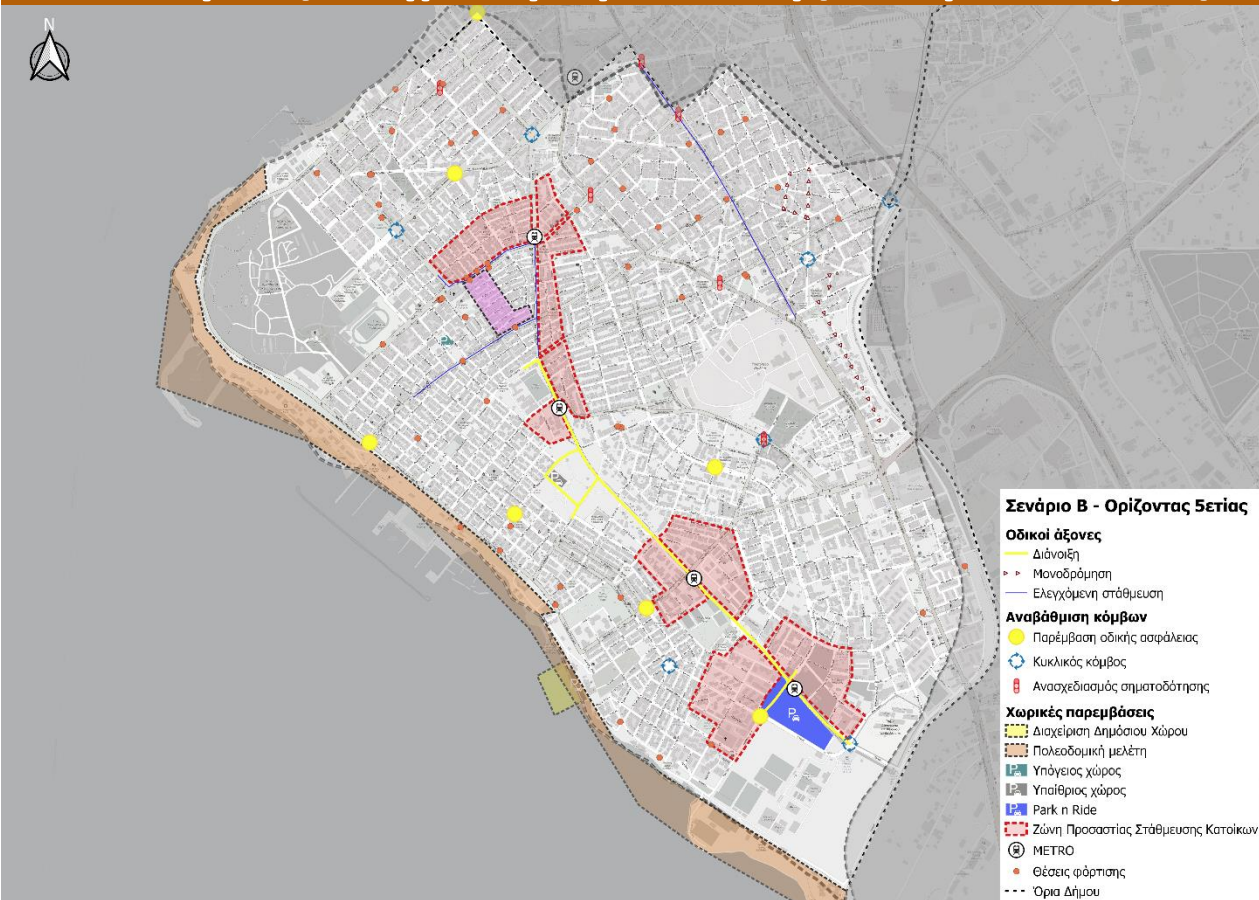


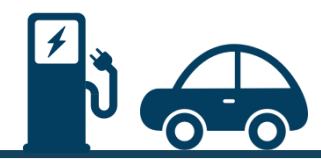
Ορίζοντας 5ετίας

A. Δυναμική διεξόδυση ήπιων μορφών κινητικότητας



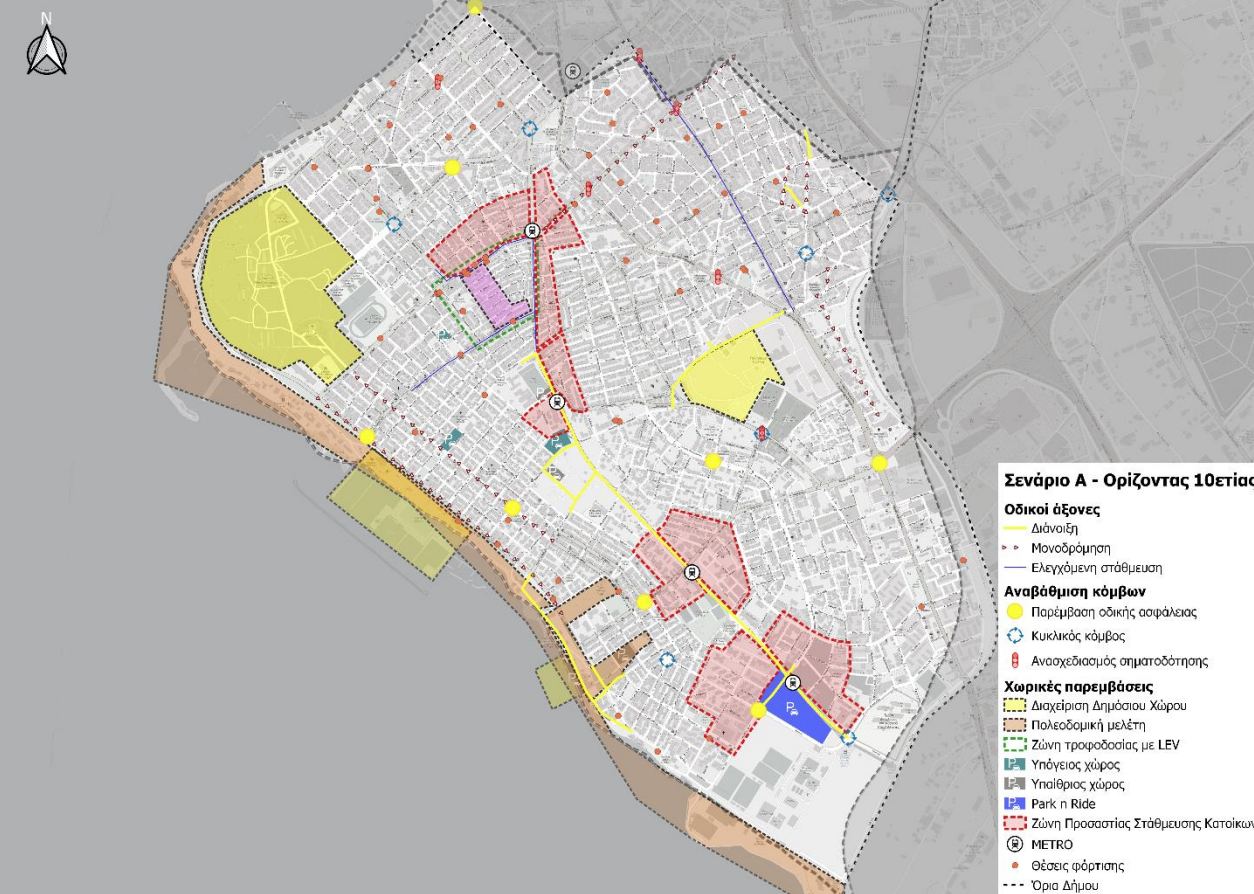
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



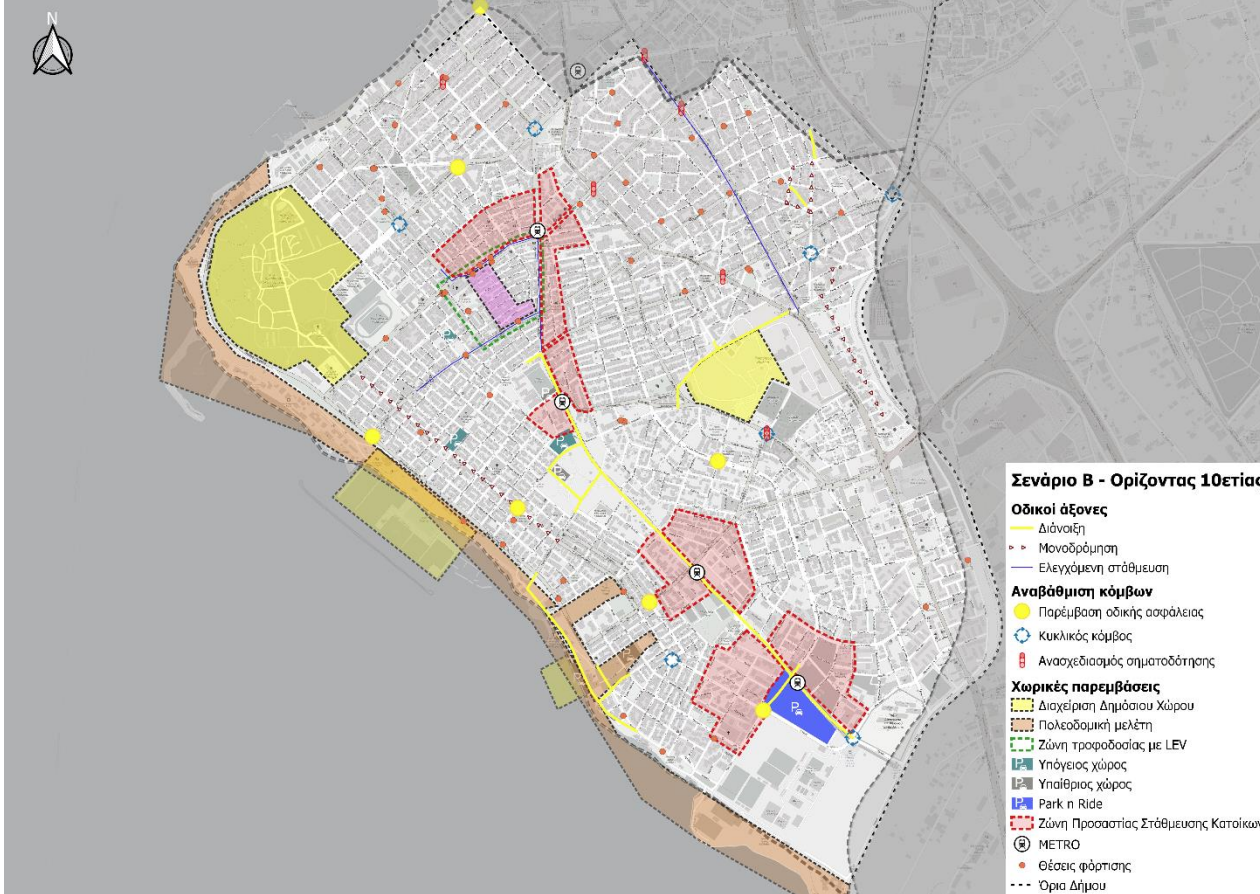


Ορίζοντας 10ετίας

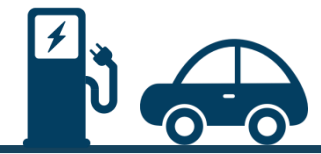
A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας



Ειδικές θέσεις
στάθμευσης

Ανεξάρτητη
φόρτιση Η.Ο.
από Α.Π.Ε.

Αναβαθμισμένη
στάση ΜΜΜ

Αναβαθμισμένοι σταθμοί Park and Ride.

- Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε κεντρικούς σταθμούς Δημοσίων Μεταφορών
- Προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων και της πολυτροπικότητας των μεταφορικών
- Ευκαιρία για κάλυψη του χώρου με φωτοβολταικα πάνελ. (προστασία οχημάτων & βελτίωση μικροκλίματος)
- Αυτόνομη παραγωγή ενέργειας για τη φόρτιση των οχημάτων (μακροχρόνια στάθμευση)
- Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας όταν δεν απαιτείται φόρτιση.
- Πλεονεκτήματα για το σύστημα μεταφορών, το περιβάλλον και τα οικονομικά του Δήμου.



Λειτουργικά στοιχεία

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Κυκλικοί κόμβοι: 3
- Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 56 φορτιστές

Ορίζοντας 5ετίας

- Διανοίξεις: 2,9km
- Αναβάθμιση κόμβων: 3 Κυκλικοί, 8 αναβάθμιση, 10 βελτίωση σηματοδότησης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού:
 - Επισκεπτών: 2
 - Κατοίκων: 1+
 - Park n Ride: 1
- Μήκος ελεγχόμενης στάθμευσης: 3,2km

Ορίζοντας 10ετίας

- Διανοίξεις: 4,8km
- Αναβάθμιση κόμβων: 3+ κυκλικοί, 9 αναβάθμισης, 10 βελτίωση σηματοδότησης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού:
 - Επισκεπτών: 4
 - Κατοίκων: 2+
 - Park n Ride: 1
- Μήκος ελεγχόμενης στάθμευσης: 3,2km

B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Κυκλικοί κόμβοι: 3
- Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 56 φορτιστές

Ορίζοντας 5ετίας

- Διανοίξεις: 2,9km
- Αναβάθμιση κόμβων: 3 Κυκλικοί, 8 αναβάθμιση, 10 βελτίωση σηματοδότησης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού:
 - Επισκεπτών: 2
 - Κατοίκων: 1+
 - Park n Ride: 1
- Μήκος ελεγχόμενης στάθμευσης: 3,2km

Ορίζοντας 10ετίας

- Διανοίξεις: 4,8km
- Αναβάθμιση κόμβων: 3+ Κυκλικοί, 9 αναβάθμιση, 10 βελτίωση σηματοδότησης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού:
 - Επισκεπτών: 4
 - Κατοίκων: 2+
 - Park n Ride: 1
- Μήκος ελεγχόμενης στάθμευσης: 3,2km



Ποδήλατο

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες/απαιτούμενες παρεμβάσεις

- **Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Βιώσιμη Κινητικότητα Κηφισιάς-Βότση (Μελέτη 2020)– Διασφαλισμένη Χρηματοδότηση - 5 έτη**
 - Ζηργάνου (τμήμα Αλκυόνος – Ε. Σταυρού) & Καισαρείας (τμήμα Λασσάνη-Ζηργάνου): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του αριστερού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Ε. Σταυρού
 - Λασσάνη (τμήμα Καισαρείας – Ε. Αντιστάσεως): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση και διαμορφώσεις του χώρου με φυσικό τρόπο
 - Ιεροσολύμων (τμήμα Ικονίου – Έκτορος), Παπαντωνίου (τμήμα Ιουστινιανού – Σωκράτους) και Διός (τμήμα Σωκράτους – Περικλέους): ενιαίο δάπεδο κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση και διαμορφώσεις του χώρου με φυσικό τρόπο, σημειώνεται πως ο ποδηλατόδρομος οριοθετείται με αστικό εξοπλισμό
- **Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμαριάς**
 - Χηλής (τμήμα Νικ. Πλαστήρα – Κερασούντος): Πλευρά με φορά προς Κερασούντος: διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης πλάτους 3,00μ. με νησίδα διαχωρισμού από την κυκλοφορία πλάτους 0,80μ
 - Εφέσου (Κανάρη έως Καφαντάρη): διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης πλάτους με νησίδα διαχωρισμού από την κυκλοφορία
 - Αργοναυτών – Παπακυρίτση – Θερμαϊκού – Κύπρου – Πάτμου: ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

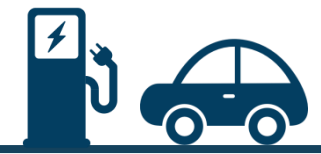
- **Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατικών υποδομών**
 - Σύνδεση με ποδηλατικό δίκτυο Δήμου Θεσσαλονίκης – Ποδηλατολωρίδα στην Οδό Θ. Σοφούλη από Β. Όλγας έως Αργοναυτών (ΣΒΑΚ Δ. Θεσσαλονίκης) – 5 έτη
 - Πόντου (τμήμα Αγ. Νικολάου – Ικάρων): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Σταθμό Μίκρας – 5 έτη
 - Αξιοποίηση περιφερειακής τάφρου – Διαδημοτικός ποδηλατόδρομος με Δ. Πυλαίας – Χορτιάτη (ΣΒΑΚ Δ. Πυλαίας – Χορτιάτη) – 10 έτη
 - Πλαστήρα (τμήμα Χηλής – Ατλαντίδος) – Πάρκο Ούλφ Πάλμε: διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Ατλαντίδος) – 10 έτη
- Ησιόδου (τμήμα Πολυβίου – Χανίων): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Χανίων) – 10 έτη
- Χανίων (τμήμα Ησιόδου – Πόντου): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Πόντου) – 10 έτη
- Σύνδεση ποδηλατοδρόμου Ησιόδου – Χανίων & Περιφερειακής Τάφρου με τις αθλητικές εγκαταστάσεις της Μίκρας με ποδηλατόδρομο μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 10 έτη
- **Εγκατάσταση 7 σταθμών μακροχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων – 5 έτη**

Σενάριο Α.

- **Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατικών υποδομών**
 - Καπετανίδου (τμήμα Θεμιστοκλή Σοφούλη – Τραπεζούντος): ποδηλατολωρίδα διπλής κατεύθυνσης - 5 έτη
 - Τραπεζούντος (τμήμα Καπετανίδου – Μεταμορφώσεως): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 5 έτη
 - Στράβωνος – Καραολή & Δημητρίου – Αργυρουπόλεως (μέχρι Μεταμορφώσεως): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 5 έτη
 - Τήνου (από Πάρκο Ούλφ Πάλμε) – Πολυβίου (μέχρι Ησιόδου): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 5 έτη
 - Έλλης (από Πάρκο Ούλφ Πάλμε) – Μοσχοπόλεως – Αγνώστου Στρατιώτη - Χανίων (μέχρι Ησιόδου): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 5 έτη
 - Αιγαίου (τμήμα Πόντου -Κηφισιάς): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Ε. Αντίστασης) – 10 έτη
 - Πασσαλίδη (τμήμα Μητρ. Χρυσάνθου – Εθν. Αντίστασης): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 10 έτη
 - Καυκάσου (τμήμα Εθν. Αντίστασης - Πόντου): ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας με κατάλληλη σήμανση – 10 έτη

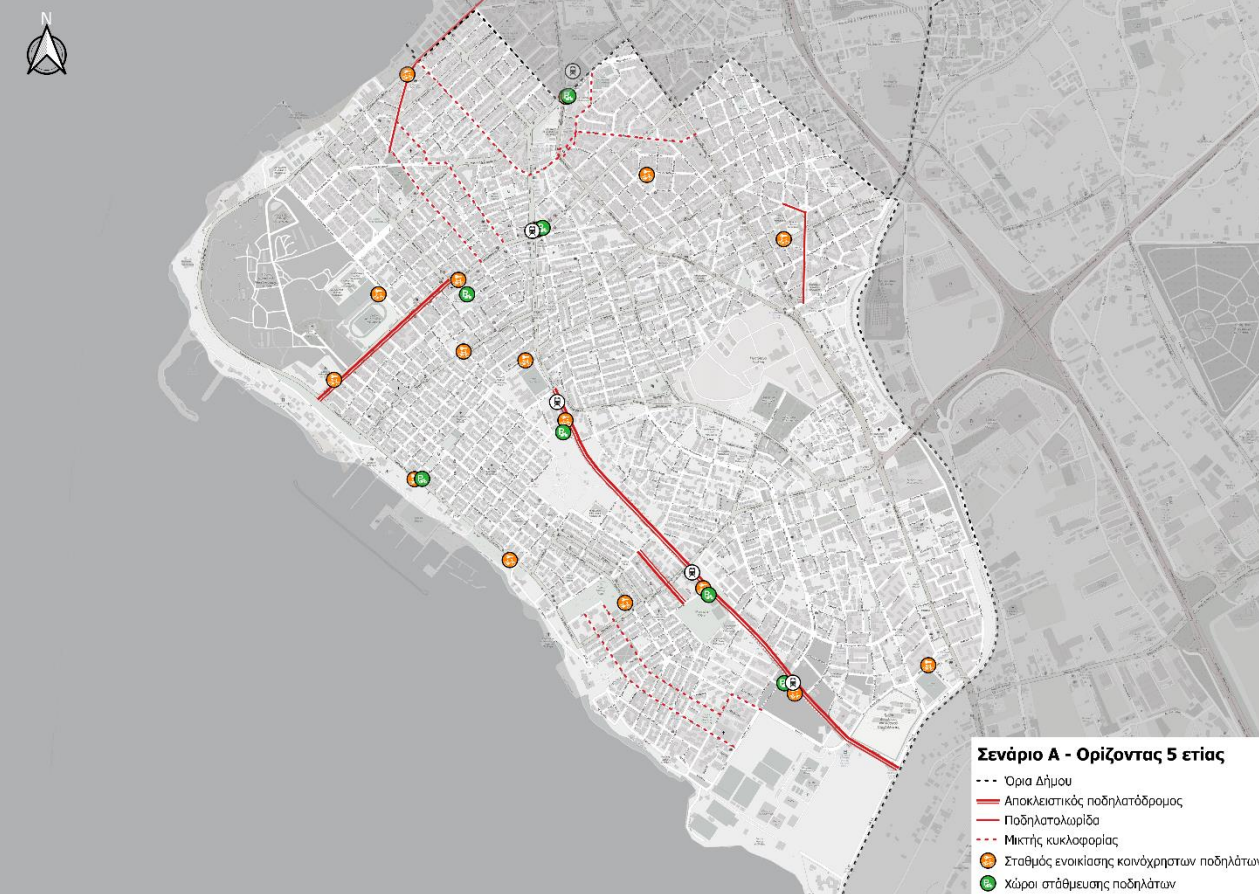
Σενάριο Β.

- **Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατικών υποδομών**
 - Θεμιστοκλή Σοφούλη (από Αργοναυτών) – Πλαστήρα (μέχρι Χηλής): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Χηλής - 5 έτη
 - Νικ. Πλαστήρα (από Πάρκο Ούλφ Πάλμε) – Θέτιδος (απαιτείται διάνοιξη) – Ησιόδου (μέχρι Πολυβίου): διάδρομος ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης επί του δεξιού πεζοδρομίου κατά τη φορά κίνησης προς Μίκρα - 10 έτη



Ορίζοντας 5ετίας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



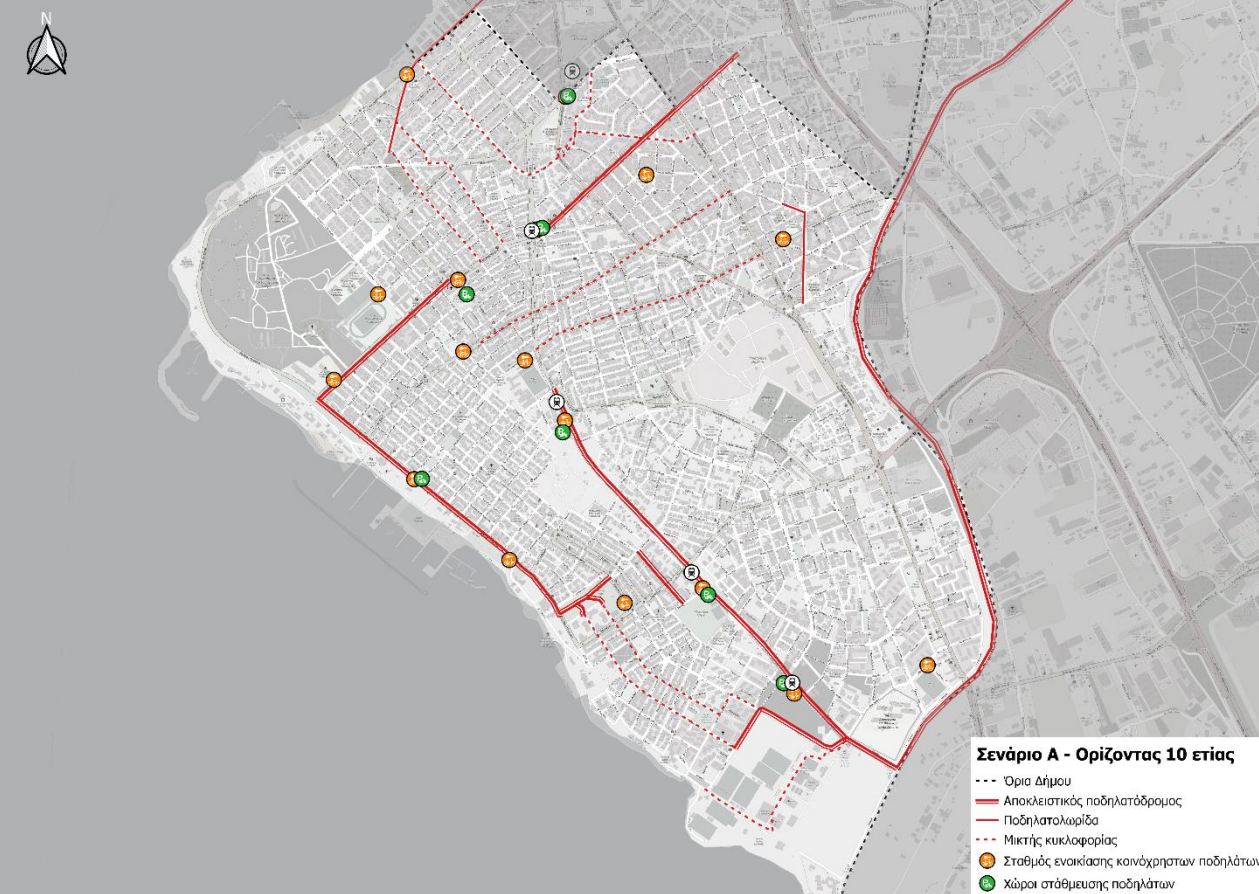
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



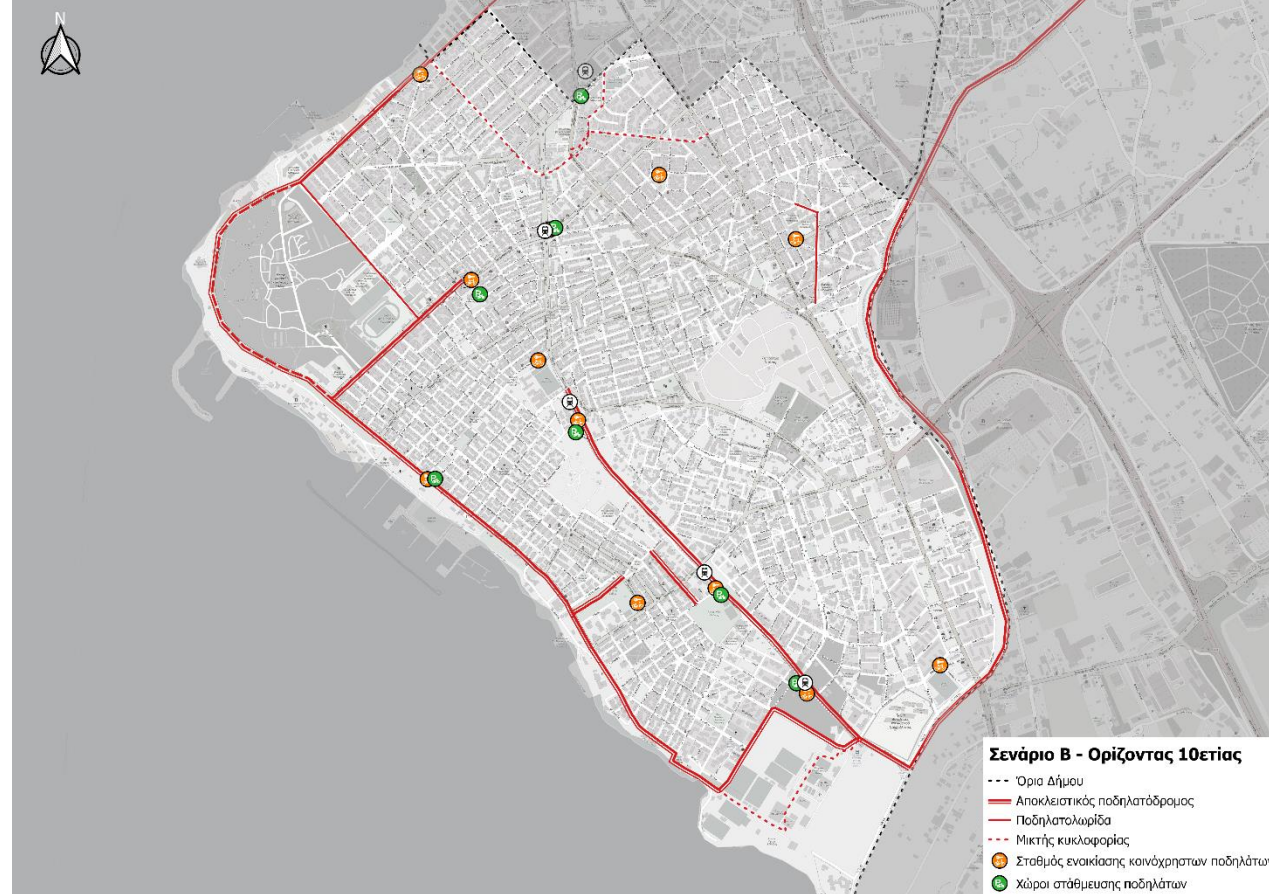


Ορίζοντας 10ετίας

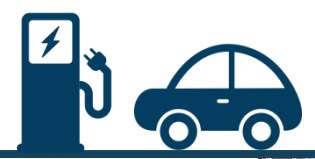
A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



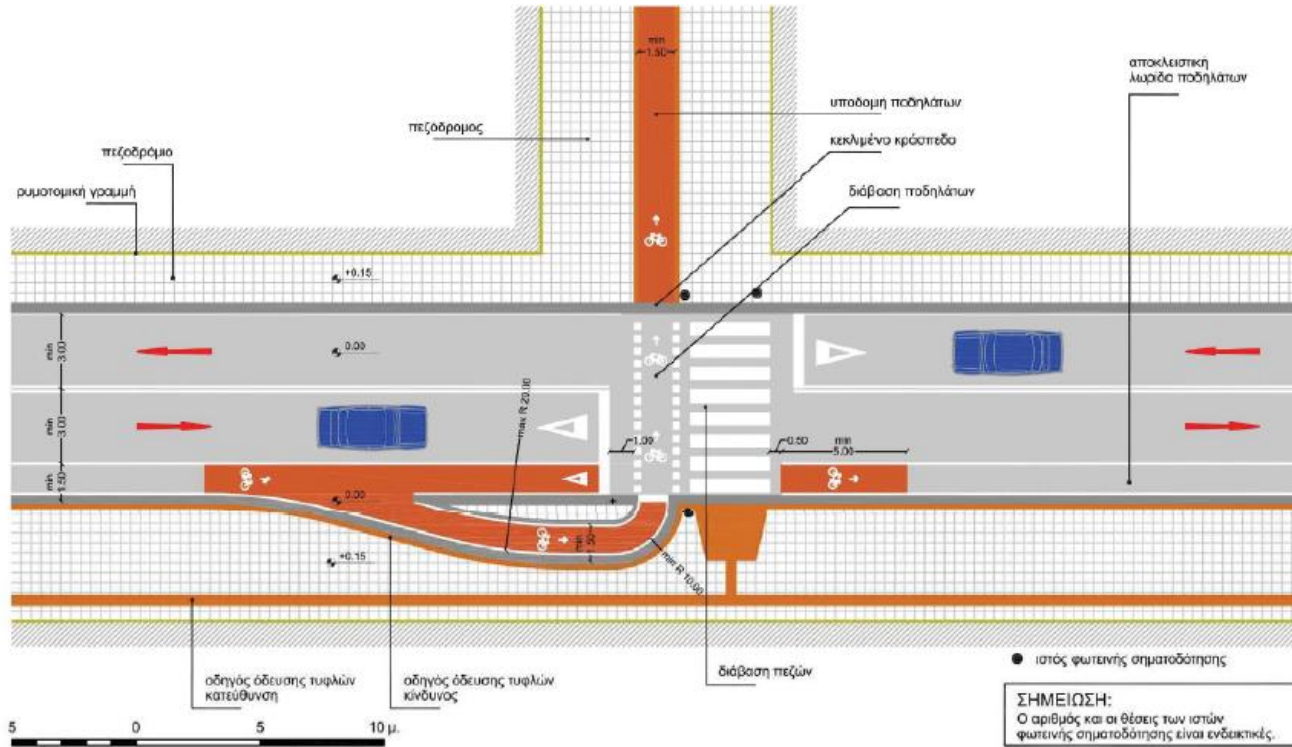
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



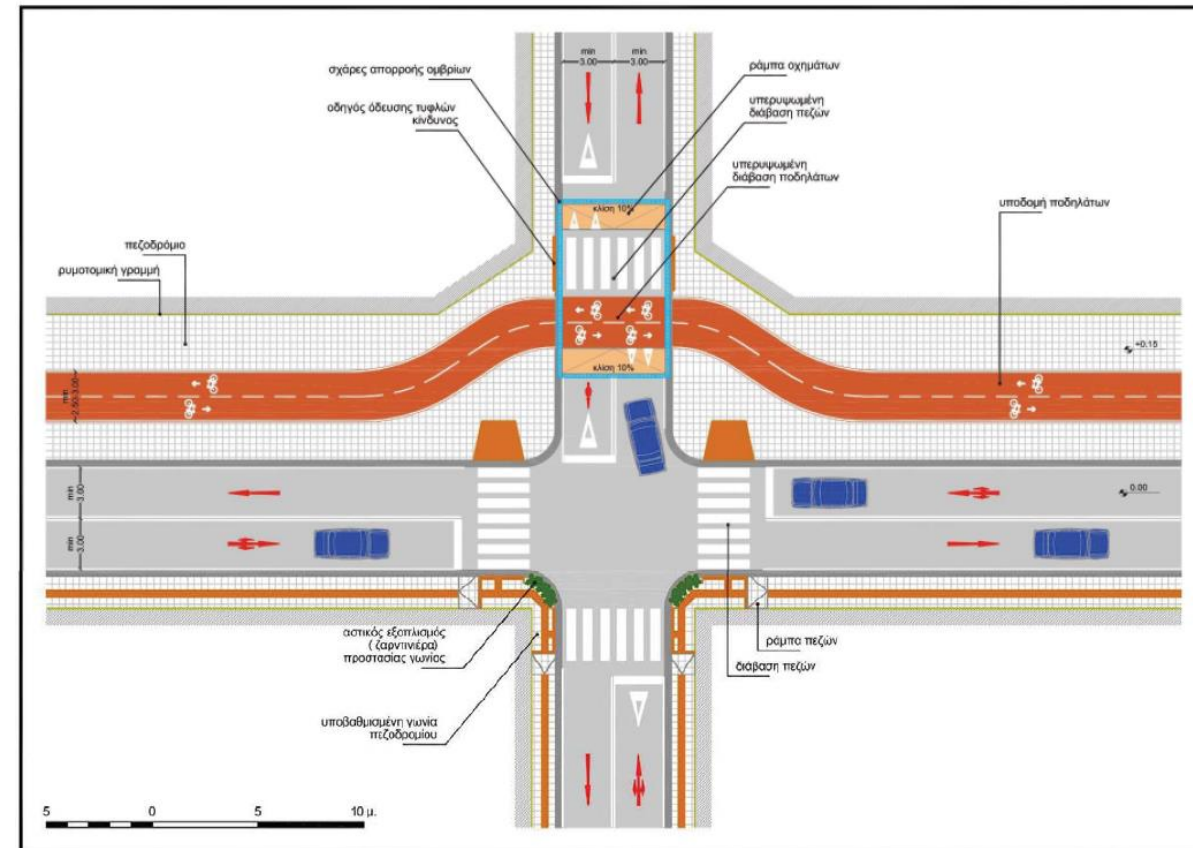
Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας



Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας



Σχήμα 6-5 Υποδομή ποδηλάτων επί πεζοδρομίου σε κόμβο | μεγάλη θλάση άξονα κίνησης





Λειτουργικά στοιχεία

A. Δυναμική διεξόδυση ήπιων μορφών κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 1km
 - Ποδηλατολωρίδα: 0,5km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 1,8km

Ορίζοντας 5ετίας

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 3,1km
 - Ποδηλατολωρίδα: 1,6km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 4,9km

Ορίζοντας 10ετίας

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 11,7km
 - Ποδηλατολωρίδα: 1,6km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 8km

Συνολικό μήκος A σεναρίου: 21,3km

B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 1km
 - Ποδηλατολωρίδα: 0,5km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 1,8km

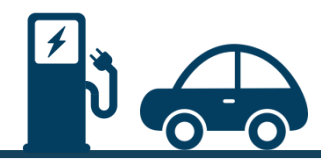
Ορίζοντας 5ετίας

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 5,1km
 - Ποδηλατολωρίδα: 1,9km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 1,8km

Ορίζοντας 10ετίας

- Ποδηλατόδρομος
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος: 13,7km
 - Ποδηλατολωρίδα: 1,9km
 - Μικτής κυκλοφορίας: 2,7km

Συνολικό μήκος B σεναρίου: 18,4km

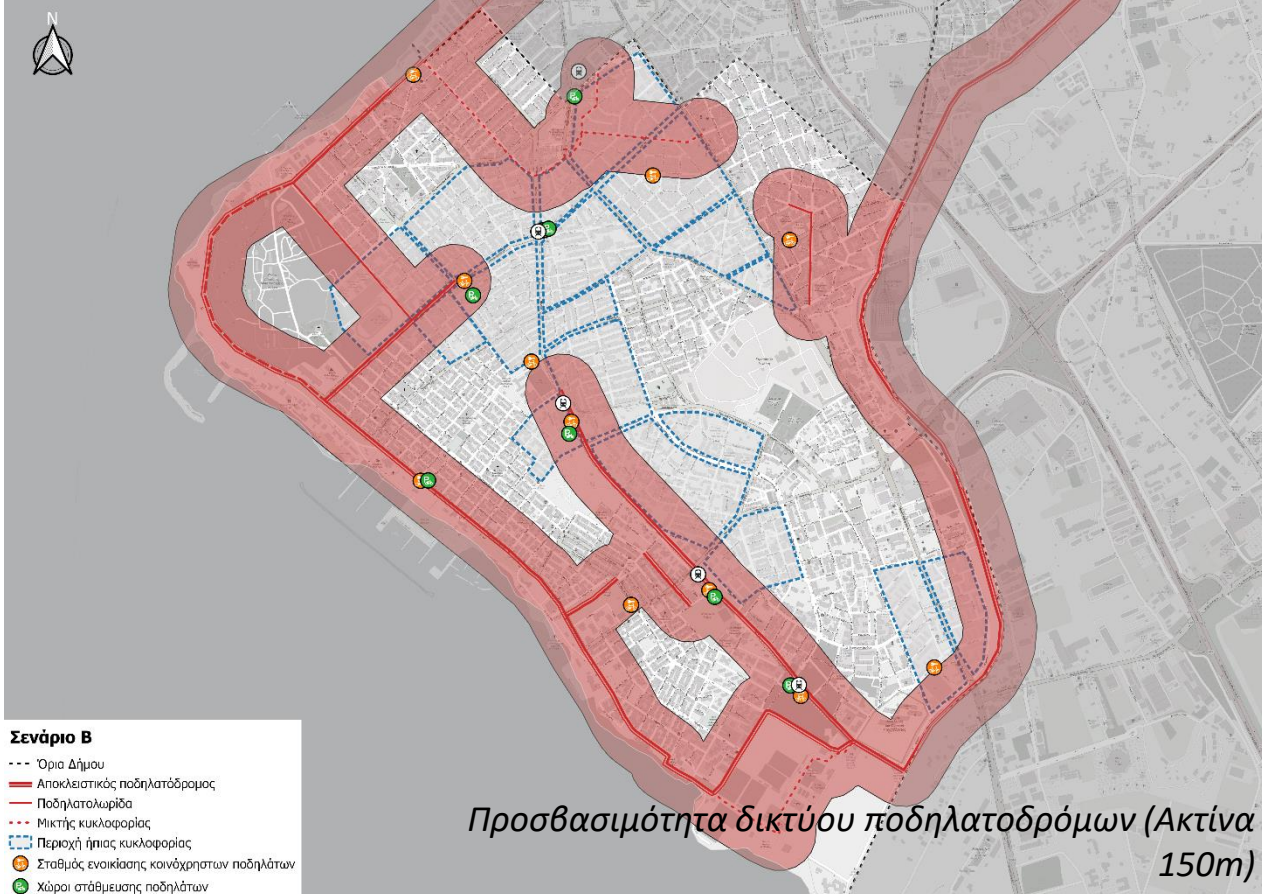


Ορίζοντας 10ετίας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας





Πεζή μετακίνηση

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες/απαιτούμενες παρεμβάσεις

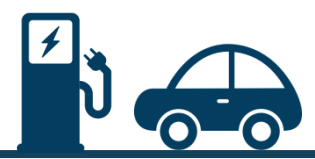
- **Βιοκλιματική Αναβάθμιση και Βιώσιμη Κινητικότητα Κηφισιάς-Βότση (Μελέτη 2020)– Διασφαλισμένη Χρηματοδότηση - 5 έτη**
 - **Ιπποκράτους (τμήμα Θουκυδίδου – Περικλέους), Περικλέους (τμήμα Κηφισίας – Ε. Αντιστάσεως), Ερυθρού Σταυρού (τμήμα χώρος πρασίνου 2-460 – Ε. Αντιστάσεων), Ζηργάνου (τμήμα Αλκυόνος - Καισαρείας):** αναβάθμιση κόμβων, κατάργηση στάθμευσης & επέκταση πεζοδρομίων (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης 1,50μ εκατέρωθεν)
 - **Μεγ. Αλεξάνδρου (τμήμα Κηφισίας – Ε. Αντιστάσεως), Ιουστινιανού (τμήμα Ε. Αντίστασης - Κηφισίας):** αναβάθμιση κόμβων ειδικές εσοχές στάθμευσης & επέκταση πεζοδρομίων (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης 1,50μ εκατέρωθεν)
 - **Ικονίου (τμήμα Περικλέους - Καισαρείας):** μονοδρόμηση, ειδικές εσοχές στάθμευσης (3) & επέκταση πεζοδρομίων (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης 1,50μ εκατέρωθεν)
 - **Καισαρείας (τμήμα Ικονίου - Ζηργάνου), :** μονοδρόμηση, αναβάθμιση κόμβων, κατάργηση στάθμευσης & επέκταση πεζοδρομίων (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης 1,50μ εκατέρωθεν)
 - **Μεγ. Αλεξάνδρου (τμήμα Ζηργάνου – Αν. Θράκης):** υπερύψωση και διάστρωση με ειδικά υλικά, υπερύψωση διάβασης, επίπλωση οδικού τμήματος με στιλίσκους, φυτεύσεις)
 - **Παπαντωνίου (τμήμα Ιουστινιανού - Περικλέους), Διός (τμήμα Σωκράτους – Περικλέους), Ιεροσολύμων (Ικονίου – Έκτορος- Περικλέους), Λασσάνη (Καισαρείας – Ε. Αντίστασης):** ενιαίο δάπεδο μικτής κυκλοφορίας (ο χώρος κυκλοφορίας οχημάτων διαχωρίζεται με αστικό εξοπλισμό/φύτευση), κατάργηση στάθμευσης,
- **Στρατηγικές Αστικές Παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμαριάς**
 - **Χηλής (τμήμα Νικ. Πλαστήρα – Κερασούντος) :** πεζοδρόμια εκατέρωθεν της οδού, πλάτους περί τα 4,00μ (με τοπικά ελάχιστη διάσταση 3,00μ), με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών από κάθε είδους εμπόδιο, ελάχιστου πλάτους 1,50μ. Ο ελεύθερος εναπομείναν χώρος διαμορφώνεται από την ειδική αρχιτεκτονική μελέτη με φύτευση.
 - Πλευρά με φορά προς Πλαστήρα: ειδικές εσοχές στάθμευσης
 - Πλευρά με φορά προς Κερασούντος: διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης πλάτους 2,50μ. με νησίδια διαχωρισμού από την Κυκλοφορία πλάτους 0,70μ
 - **Πόντου (τμήμα Κολοτούρου – Αγ. Νικολάου):** διαπλάτυση πεζοδρομίου, δημιουργία εσοχών στάθμευσης (από την πλευρά του γηπέδου)
 - **Αριστοτέλους:** ειδικές εσοχές στάθμευσης & επέκταση πεζοδρομίων (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης 1,50μ εκατέρωθεν)
- **Αναβάθμιση υποδομών πεζών:** Αργοναυτών – Παπακυρίτση – Θερμαϊκού – Κύπρου – Πάτμου , Χηλής, Πλατεία Σκρα – Κολοτούρου – Πόντου – Αγ. Νικολάου – Μικρούλεα, Πλατεία Υδρας – Κουντουριώτου – Ερυθραίας, Ανδρούτσου – Κανάρη – Εφέσου
- **Πεζοδρόμηση οδών:** Πλατεία Υδρας
- **Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας:** Κάτω Παναγιάς - Ανδρούτσου

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

- **Αναβάθμιση υποδομών πεζών:** Γκόνη – Κερασούντος – Πόντου – Οικονομίδη – Κυδωνιών – Πασσαλίδη, Πλαστήρα – Θέτιδος – Ησιόδου – Χανίων, Χανίων – Κουντουριώτου - Βρουύλων – Παπανδρέου (αναβάθμιση διαβάσεων, ράμπες & οδεύσεις, πλάτος ελάχιστης όδευσης 1,50μ) – 5 έτη
- **Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς (π.χ. Έξυπνες διαβάσεις, καταμετρητές αντίστροφης μέτρησης, συσκευές αφής πεζών, κ.ά.) – 5 έτη**
 - Πασσαλίδου – Μαρμαρά, Μεταμορφώσεως - Χηλής – Κερασούντος, Αργυρουπόλεως – Καλλιδου, Α. Παπανδρέου - Α. Τρίτση, Α. Παπανδρέου – Βρουύλων, Βρουύλων– Σμύρνης, Μαρμαρά - Πλατεία Σκρα, Α. Παπανδρέου – Μακεδονίας, Κοραή – Καρατάσου, Ν. Πλαστήρα – Χηλής, Ν. Πλαστήρα - Ι. Πασσαλίδη, Ν. Πλαστήρα - Πλ. Σκρα, Ν. Πλαστήρα – Λεβαντή, Ν. Πλαστήρα – Μιαούλη
- **Δημιουργία σχολικών δακτυλίων:** παρεμβάσεις αναβάθμισης προσβασιμότητας και συνθηκών οδικής ασφάλειας στα οδικά τμήματα των Ο.Τ. των σχολικών συγκροτημάτων – 5 έτη
- **Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας:** Μητρ. Καλλιδου – Κερασούντος – Μεταμορφώσεως – Πόντου, Μητρ. Καλλιδου – Κερασούντος – Χηλής – Σχολεία/Γήπεδο Απόλλων, Μητρ. Χρυσάνθου – Κολοτούρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως, Μητρ. Χρυσάνθου – Πασσαλίδη – Κίου – Χηλής, Εθν. Αντίστασης – Δήμητρας – Κνωσού, Ηλέκτρας – Δημοκρίτου – Ικάρων – Ε. Αντίστασης – 5 έτη
- **Αναβάθμιση υποδομών πεζών:** Βρουύλων, Μιαούλη – Κοραή – Μαρμαρά, Πόντου – Τσιγγιρίδη, Θεμιστοκλή Σοφούλη - Πλαστήρα (αναβάθμιση διαβάσεων, ράμπες & οδεύσεις, πλάτος ελάχιστης όδευσης 1,50μ) – 10 έτη
- **Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας:** Αιγαίου – Εθν. Αντίστασης – Μητρ. Κυδωνιών – Αδριανουπόλεως, Αδριανουπόλεως – Αιγαίου – Εθν. Αντίστασης – Περικλέους, Περικλέους – Εθν. Αντίστασης – Ερυθρού Σταυρού – Ελ. Βενιζέλου - 10 έτη
- Εγκατάσταση ανελκυστήρων για τη σύνδεση του παραλιακού μετώπου με την οδό Πλαστήρα: Μαρίνα Καλαμαριάς,

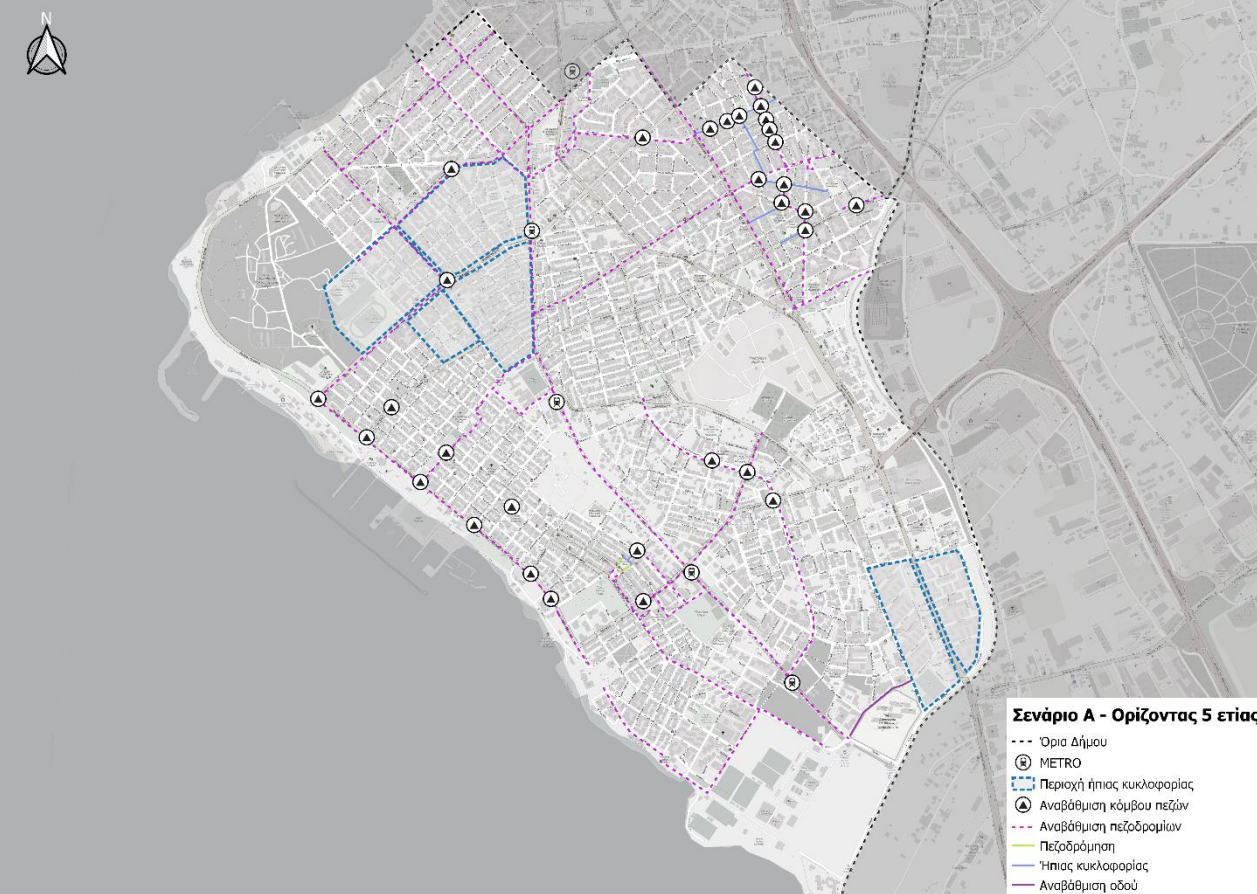
Σενάριο Β.

- **Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας:** Παπακυρίτση – Αδριανουπόλεως – Αιγαίου – Πόντου, Αιγαίου – Πόντου – Αδριανουπόλεως – Πασσαλίδη, Παρασκευοπούλου – Καυκάσου – Πόντου – Πασσαλίδη, Καυκάσου – Παρασκευοπούλου – Καραμανλή – Πόντου, Πόντου – Καρατάσου – Ηρακλείας – Λεβαντή – Αδυμπίου– Αγ. Νικολάου, Καραμανλή – Πόντου – Βρουύλων – Παπανδρέου, Παπανδρέου – Καραμανλή – Βρουύλων, Βρουύλων – Μακεδονίας – Χαραλαμπίκη – Μουστακλή - Πόντου - 5 έτη

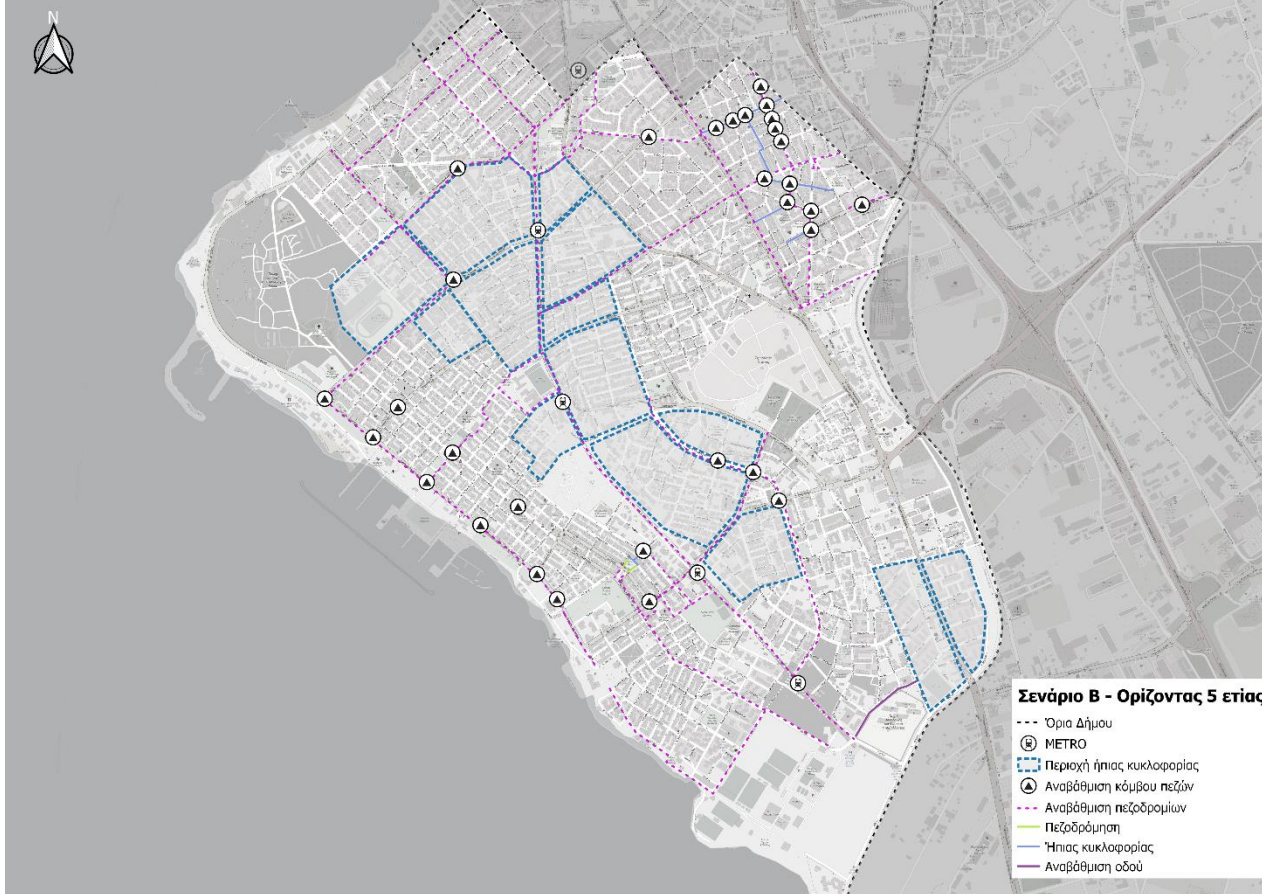


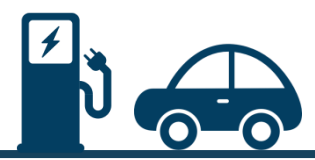
Ορίζοντας 5ετίας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



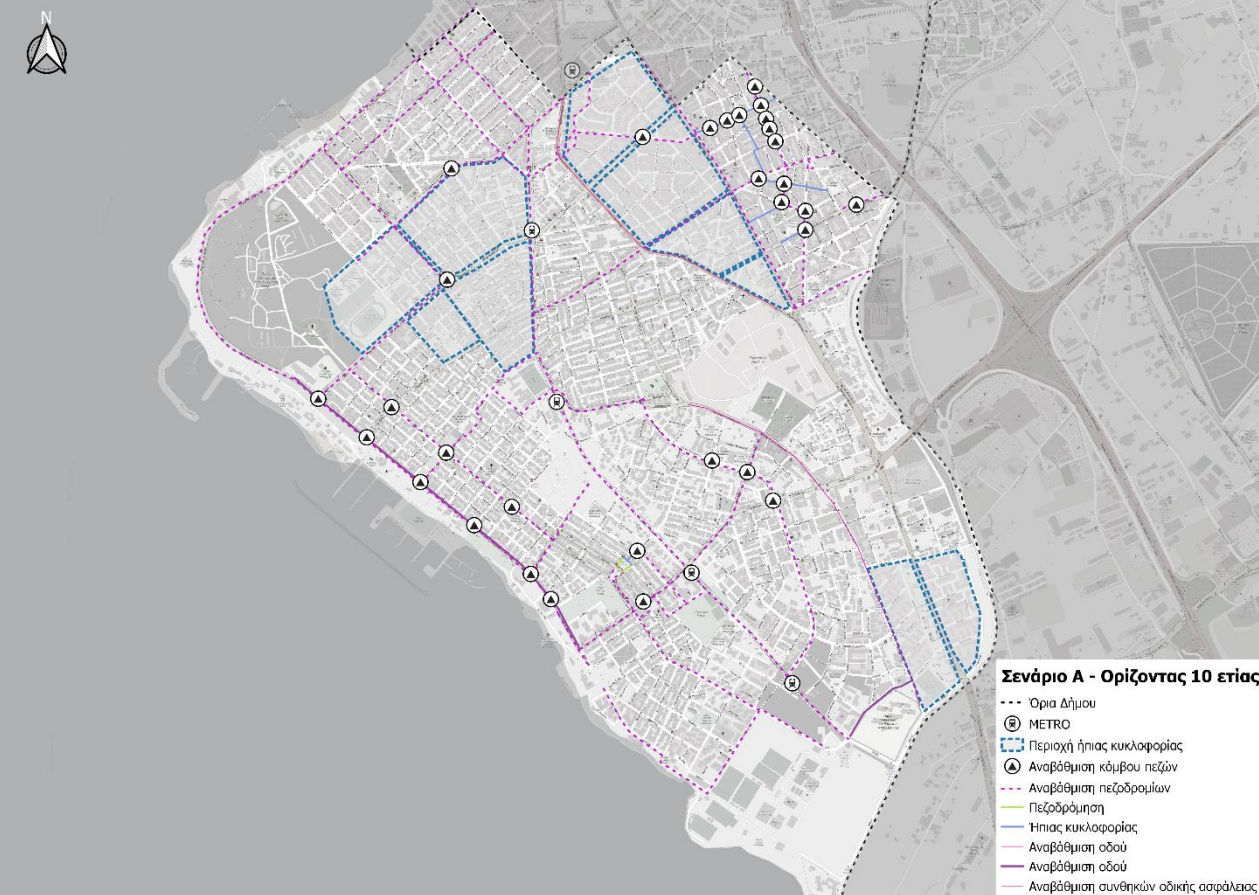
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



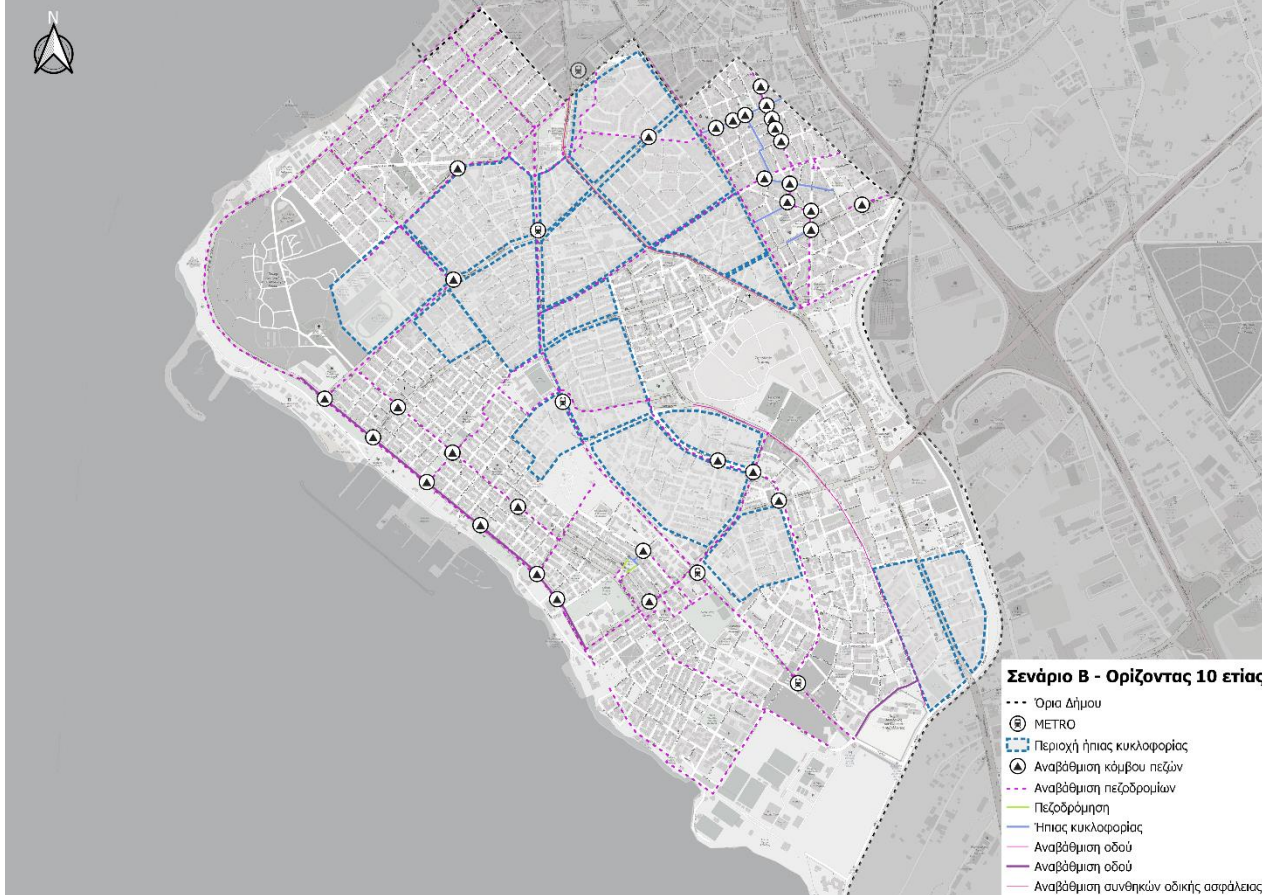


Ορίζοντας 10ετίας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας





Λειτουργικά στοιχεία

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 6,9km
- Πεζόδρομος: 100m
- Ήπιας κυκλοφορίας: 1,3km

Ορίζοντας 5ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 21km (6,9km + 14,1km)
- Έκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: 0,63 km²

Ορίζοντας 10ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 25,6km (6,9km + 14,1km + 4,6km)
- Έκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: 1,02km²

B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας

Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 6,9km
- Πεζόδρομος: 100m
- Ήπιας κυκλοφορίας: 1,3km

Ορίζοντας 5ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 21km (6,9km + 14,1km)
- Έκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: 1,33km²

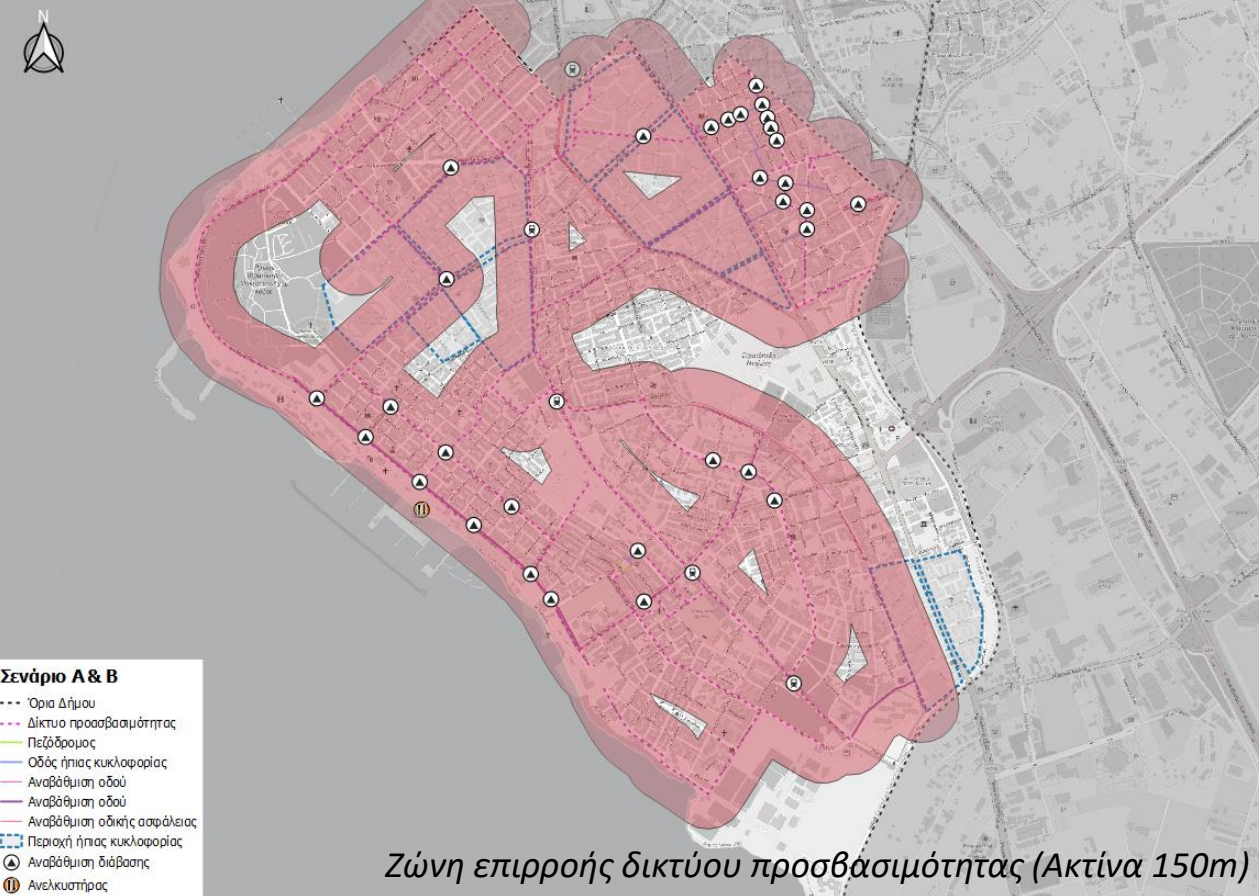
Ορίζοντας 10ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 25,6km (6,9km + 14,1km + 4,6km)
- Έκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: 1,71km²

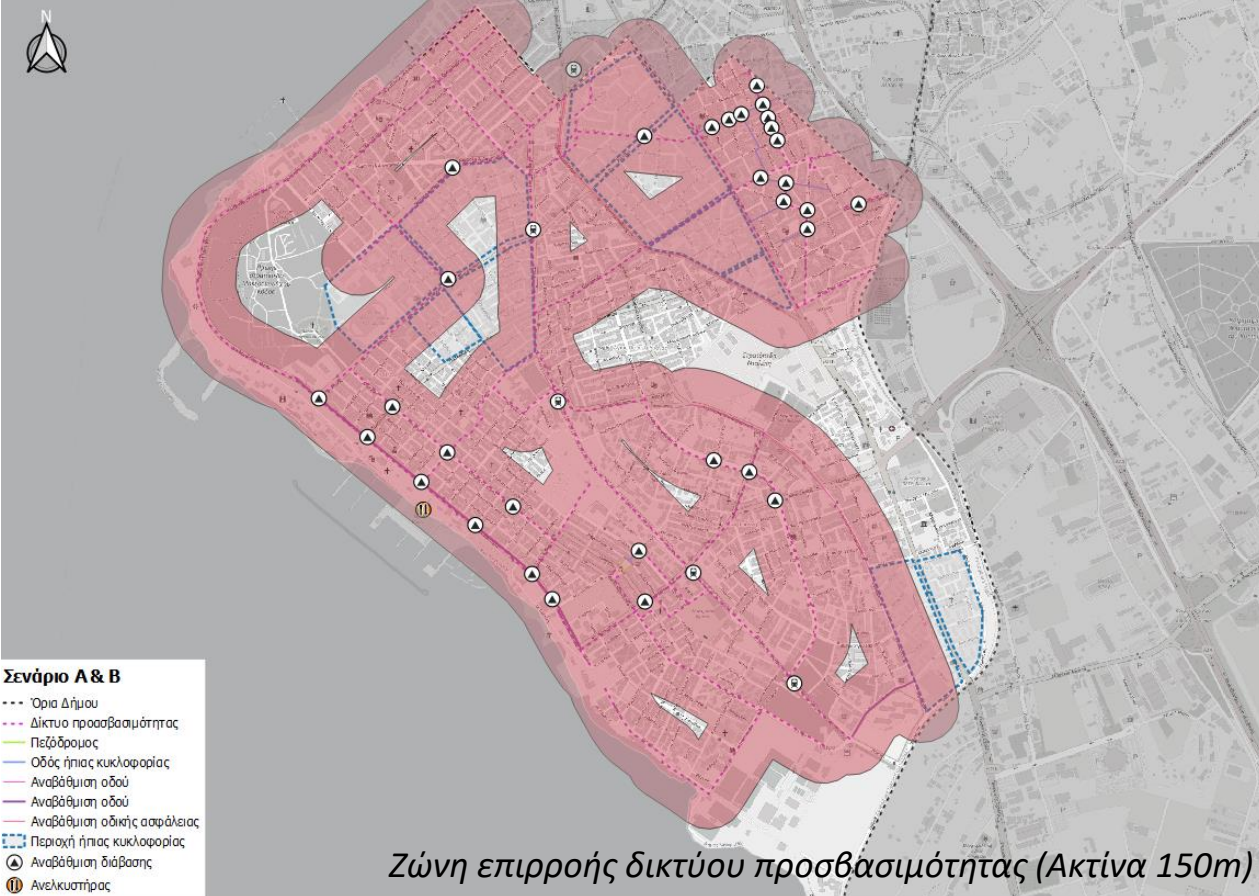


Λειτουργικά στοιχεία

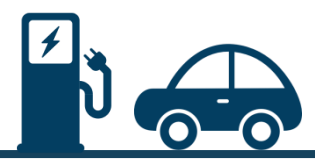
A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας



Διαμόρφωση οδών/ γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας



Βελτίωση κόμβων για πεζούς & ποδηλάτες



Ανάδειξη των κέντρων δραστηριοτήτων με την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης





Δημόσια Συγκοινωνία και Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων

Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες/απαιτούμενες παρεμβάσεις

- Αναβάθμιση στάσεων
- Λειτουργία ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης και επέκταση Καλαμαριάς – 5 έτη
- Χώρος εγκαταστάσεων μέσω μαζικών μεταφορών στην περιοχή της Μίκρας (ΓΠΣ, 2013) - 5 έτη

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

- Ανάπτυξη ενός διατροφικού σταθμού μεταφορών μητροπολιτικής εμβέλειας στην περιοχή της Μίκρας (ΓΠΣ, ΟΣΥΘ, Αττικό Μετρό) – 5 έτη
- Προώθηση της ηλεκτροκίνησης στις δημόσιες συγκοινωνίες – 5 έτη
- Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων: Τοποθέτηση 12 σταθμών ενοικίασης κοινόχρηστων (ηλεκτρικών) ποδηλάτων – 5 έτη
- Λειτουργία Θαλάσσιας Συγκοινωνίας: Στάση «Μαρίνα Καλαμαριάς» - 10 έτη

- Αναδιάρθρωση γραμμών (ΟΣΕΘ, Δ. Καλαμαριάς) – 5 έτη
 - Γραμμές σύνδεσης Καλαμαριάς με το κέντρο της Θεσσαλονίκης (Εθνικής Αντίστασης & Αδριανουπόλεως) – 5 έτη
 - Γραμμή σύνδεσης Καλαμαριάς με Δήμο Πυλαίας (Πρόταση Ιμετ και ΣΒΑΚ Δήμου Πυλαίας Χορτιάτη) – 5 έτη
 - Γραμμή σύνδεσης Καλαμαριάς με Cosmos & Δήμο Θέρμης – 5 έτη

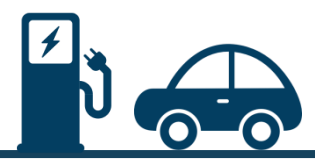
Σενάριο Α.

- Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων: Τοποθέτηση 5 σταθμών ενοικίασης κοινόχρηστων (ηλεκτρικών) ποδηλάτων – 5 έτη
- Τοπικές γραμμές
 - 1^Α: Στάση Μίκρα – Χανίων – Σύμρνης – Κοραή – Μαρμαρά – Χηλής – Κερασούντος – Οικονομίδα – Γκόνη – Πόντου – Καραμανλή – Παπανδρέου – Σαράφη – Δημοκρίτου – Κακουλίδου
 - 1^Β: Στάση Μίκρα – Χανίων – Ικάρων – Δημοκρίτου – Σαράφη – Παπανδρέου – Μακεδονίας – Καραμανλή – Μητρ. Ιωσήφ – Καυκάσου – Πόντου – Μητρ. Κυδωνιών – Μητρ. Καλλίδου – Παπάγου – Χηλής – Πλαστήρα – Ατλαντίδος – Κουντουριώτου – Καποδιστρίου – Πολυβίου – Ησιόδου - Χανίων
 - 2: Νέα Ελβετία – Ψελλού – Κηφισίας – Ιπποκράτους – Περικλέους – Κηφισίας – Μεγ. Αλεξάνδρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως – Χηλής – Πλαστήρα – Πασσαλίδη – Περικλέους – Ε. Αντίστασης – Αιγαίου – Ψελλού – Νέα Ελβετία

Σενάριο Β.

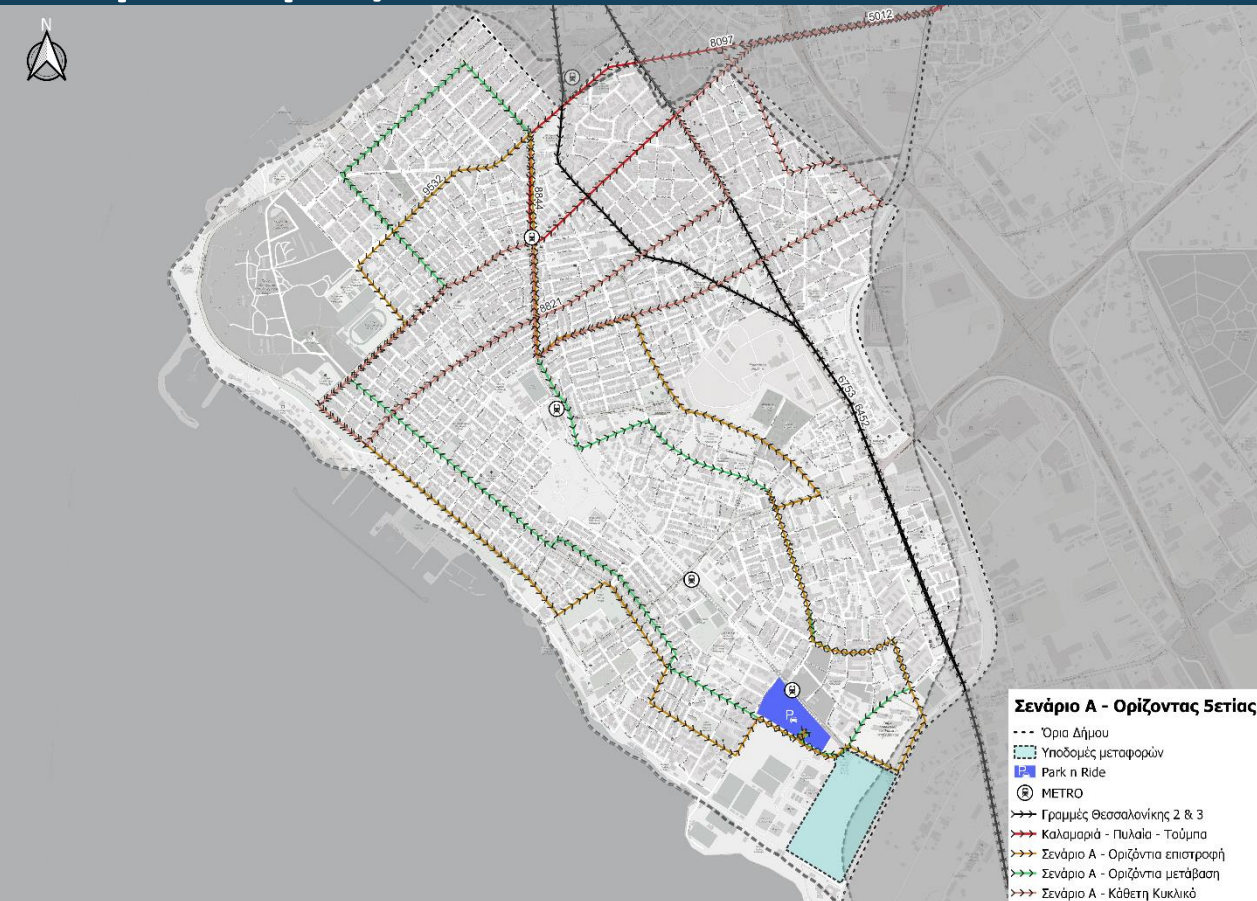
- Τοπικές γραμμές
 - Κ1: Μητρ. Καλλίδου – Τάκη Οικονομίδα – Γκόνη – Πόντου – Αιγαίου – Ιπποκράτους – Περικλέους – Ε. Αντίστασης – Ιφιγένειας – Μητρ. Κυδωνιών – Γκόνη – Σοφούλη – Κερασούντος – Καλλίδου
 - Κ2: Χηλής – Πλαστήρα – Πασσαλίδη – Πόντου – Τσιγγιρίδη – Μητρ. Ιωσήφ – Παπαφλέσσα – Βενιζέλου – Ε. Σταυρού – Ζηργάνου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως – Χηλής
 - Κ3: Χηλής – Πλαστήρα – Μιαούλη – Κουντουριώτω – Βρυούλων – Μακεδονίας – Καραμανλή – Βρυούλων – Παπανδρέου – Καραμανλή – Πόντου – Αγ. Νικολάου – Κοραή – Μαρμαρά – Χηλής
 - Κ4: Στάση Μίκρα – Χανίων – Πόντου – Ικάρων – Δημοκρίτου – Μουσχουντή – Αμφιτρίτης – Δήμητρας – Μυστρά – Μουσών – Δημοκρίτου – Βρυούλων – Παπανδρέου – Χανίων – Καποδιστρίου – Πολυβίου – Ησιόδου – Χανίων – Στάση Μίκρα

- Δυνατότητα αξιοποίηση υφιστάμενων στάσεων
- Χρονοπρογραμματισμός σύμφωνα και με τα δρομολόγια του μετρό

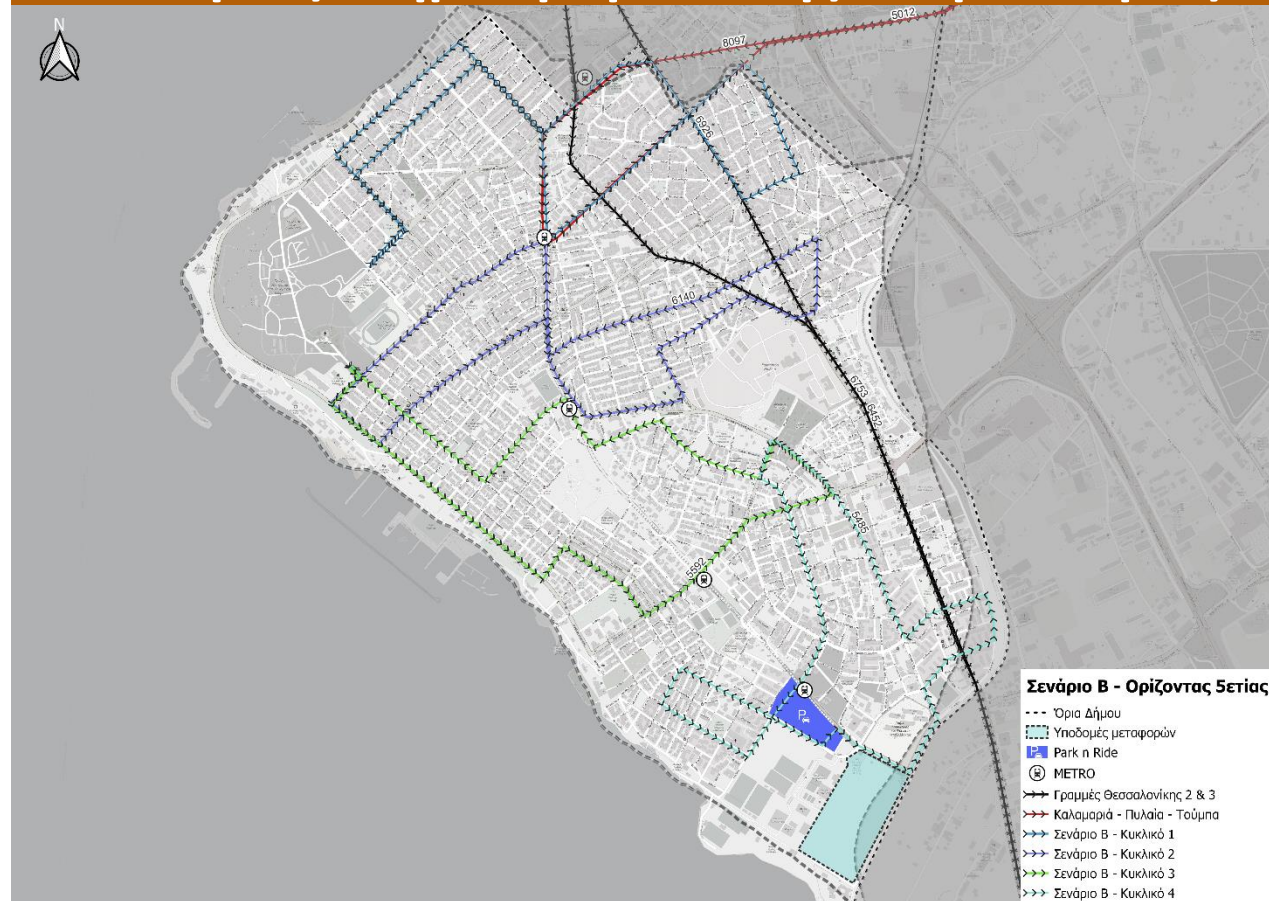


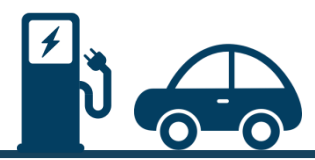
Ορίζοντας 5ετίας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



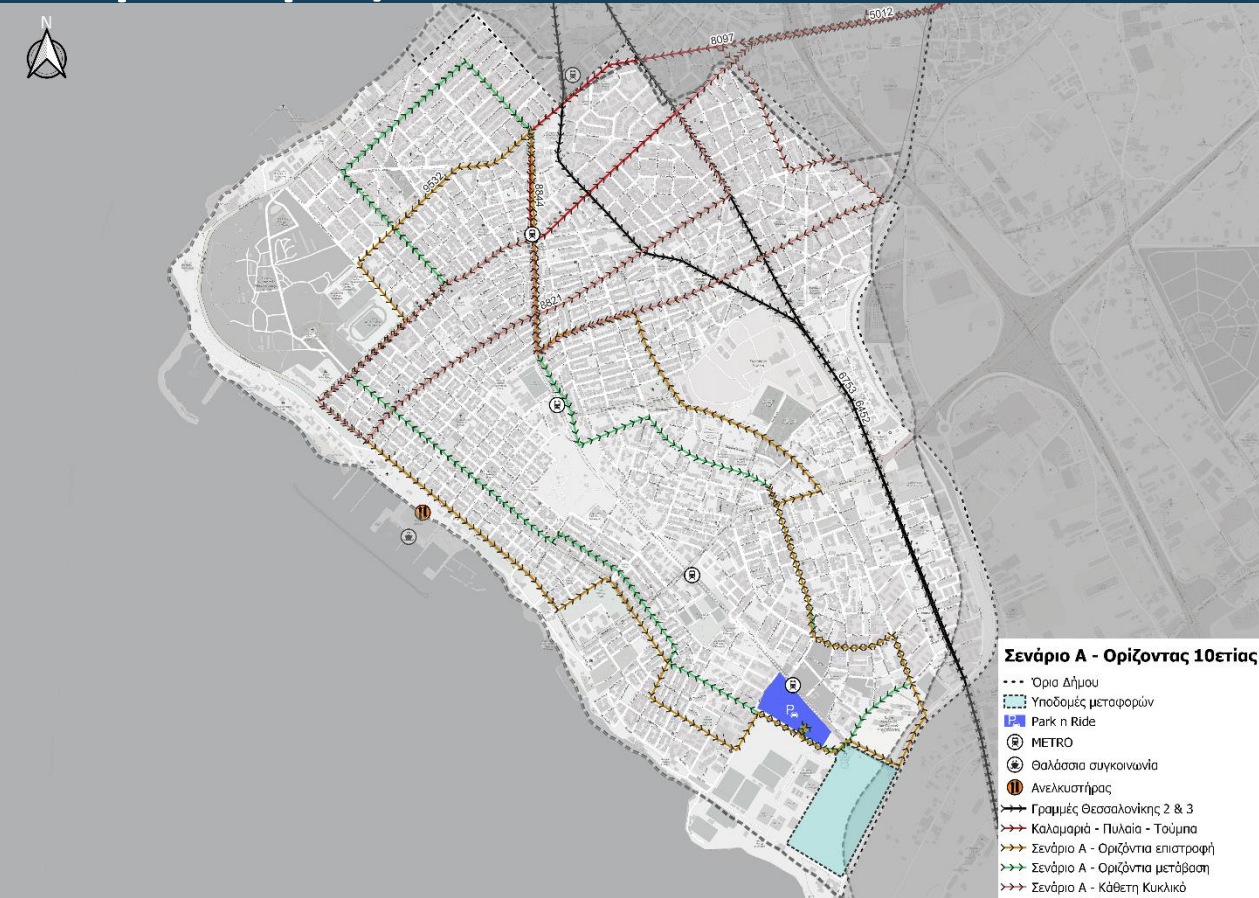
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



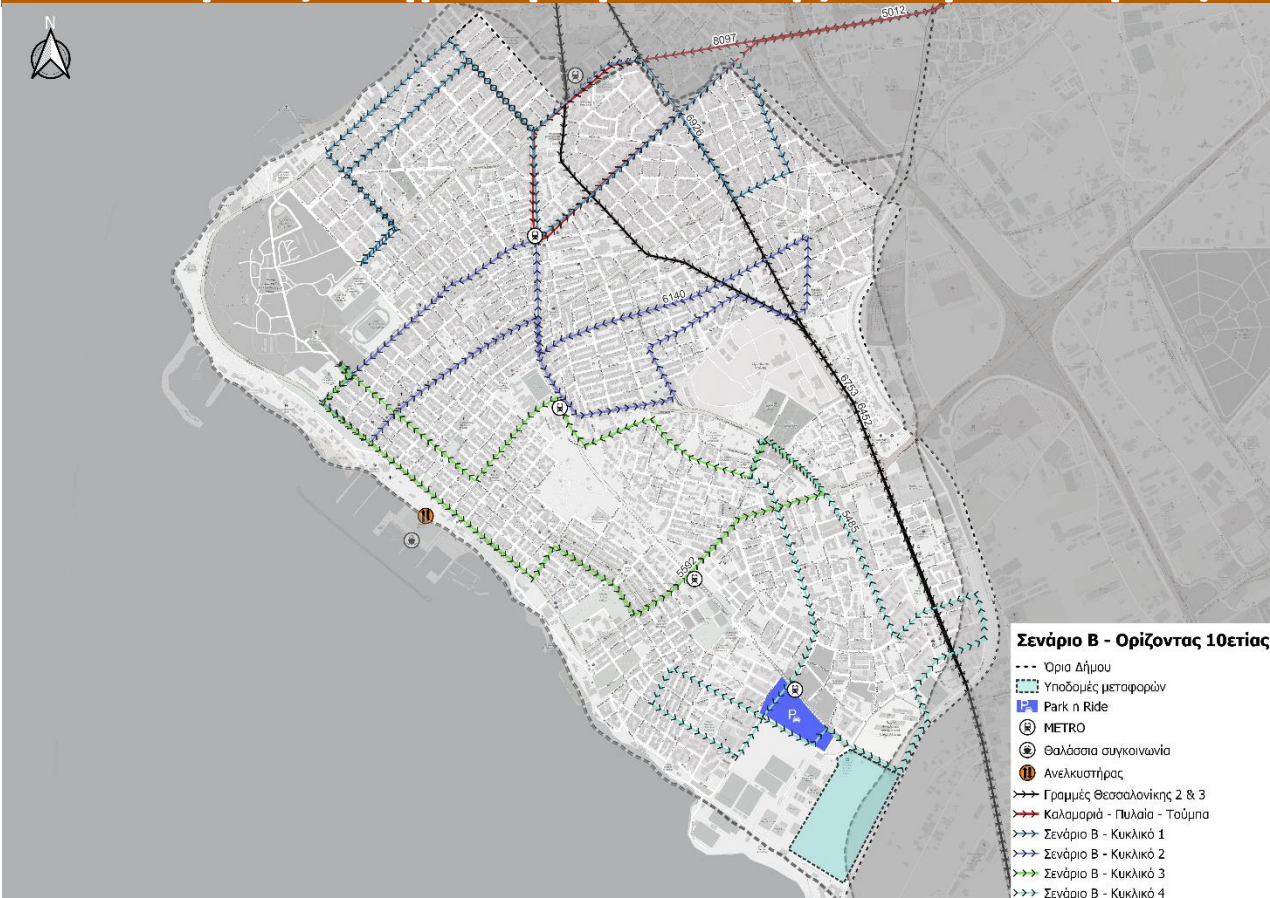


Ορίζοντας 10ετίας

A. Δυναμική διεξόδου ήπιων μορφών κινητικότητας



B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας





Λειτουργικά στοιχεία

A. Δυναμική διεξόδωση ήπιων μορφών κινητικότητας

Ορίζοντας 5ετίας

- **Γραμμή 1: Μετάβαση**
 - 1^A: Στάση Μίκρα – Χανίων – Σμύρνης – Κοραή – Μαρμαρά – Χηλής – Κερασούντος – Οικονομίδη – Γκόννη – Πόντου – Καραμανλή – Παπανδρέου – Σαράφη – Δημοκρίτου – Κακουλίδου
 - Μήκος: 8,8 km
- **Γραμμή 1: Επιστροφή**
 - 1^B: Στάση Μίκρα – Χανίων – Ικάρων – Δημοκρίτου – Σαράφη – Παπανδρέου – Μακεδονίας – Καραμανλή – Μητρ. Ιωσήφ – Καυκάσου – Πόντου – Μητρ. Κυδωνιών – Μητρ. Καλλίδου – Παπάγου – Χηλής – Πλαστήρα – Ατλαντίδος – Κουντουριώτου – Καποδιστρίου – Πολυβίου – Ησιόδου - Χανίων
 - Μήκος: 9,5 km
- **Γραμμή 2**
 - 2: Νέα Ελβετία – Ψελλού – Κηφισίας – Ιπποκράτους – Περικλέους – Κηφισίας – Μεγ. Αλεξάνδρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως – Χηλής – Πλαστήρα – Πασσαλίδη – Περικλέους – Ε. Αντίστασης – Αιγαίου – Ψελλού – Νέα Ελβετία
 - Μήκος: 8,8 km

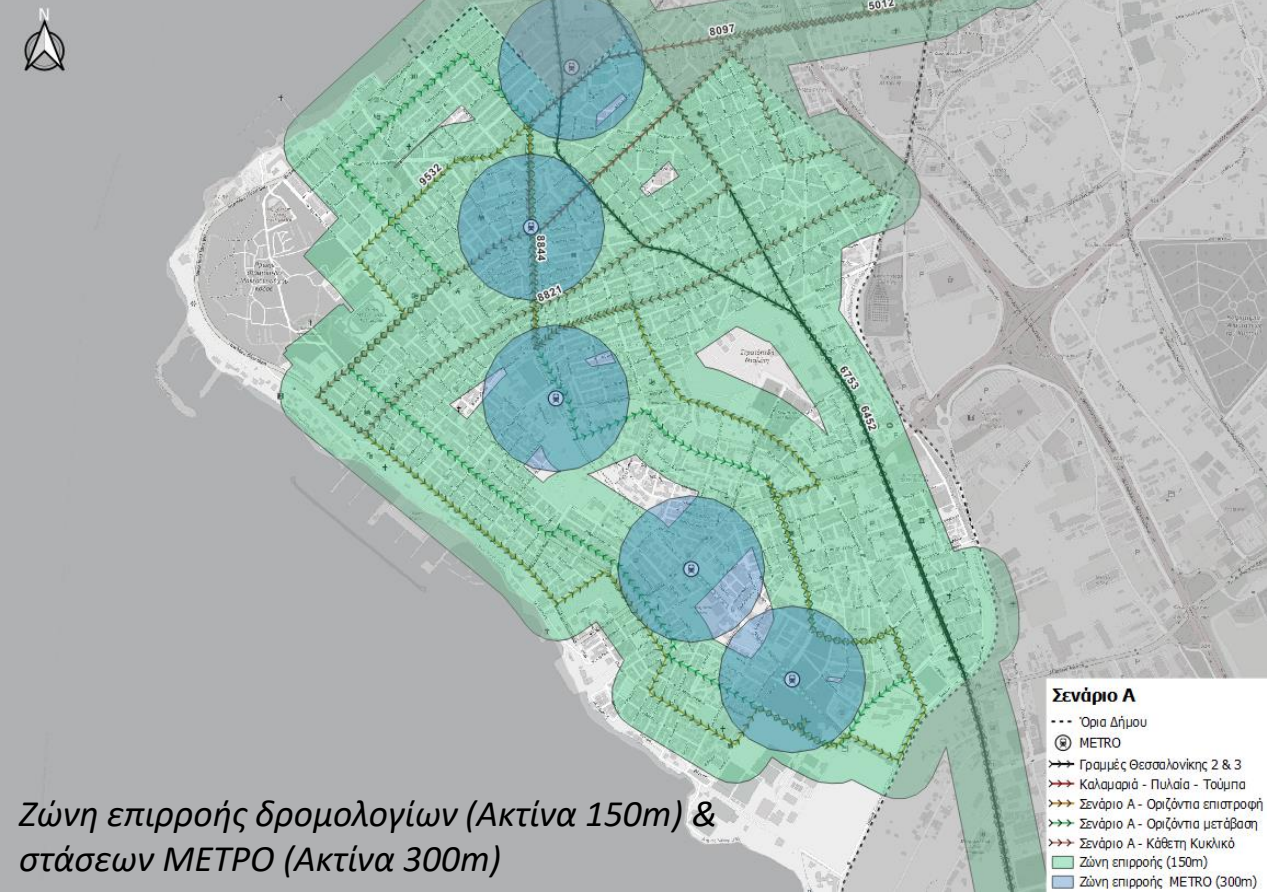
B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας

Ορίζοντας 5ετίας

- **Κυκλική γραμμή 1**
 - Μητρ. Καλλίδου – Τάκη Οικονομίδη – Γκόννη – Πόντου – Αιγαίου – Ιπποκράτους – Περικλέους – Ε. Αντίστασης – Ιφιγένειας – Μητρ. Κυδωνιών – Γκόννη – Σοφούλη – Κερασούντος – Καλλίδου
 - Μήκος: 6,9 km
- **Κυκλική γραμμή 2**
 - Χηλής – Πλαστήρα – Πασσαλίδη – Πόντου – Τσιγγιρίδη – Μητρ. Ιωσήφ – Παπαφλέσσα – Βενιζέλου – Ε. Σταυρού – Ζηργάνου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως – Χηλής
 - Μήκος: 6,1 km
- **Κυκλική γραμμή 3**
 - Χηλής – Πλαστήρα – Πασσαλίδη – Πόντου – Τσιγγιρίδη – Μητρ. Ιωσήφ – Παπαφλέσσα – Βενιζέλου – Ε. Σταυρού – Ζηργάνου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Πόντου – Μεταμορφώσεως – Χηλής
 - Μήκος: 5,6 km
- **Κυκλική γραμμή 4**
 - Στάση Μίκρα – Χανίων – Πόντου - Ικάρων – Δημοκρίτου – Μουσχουντή – Αμφιτρίτης – Δήμητρας – Μυστρά – Μουσών – Δημοκρίτου – Βρουύλων – Παπανδρέου – Χανίων – Καποδιστρίου – Πολυβίου – Ησιόδου – Χανίων – Στάση Μίκρα
 - Μήκος: 5,5 km

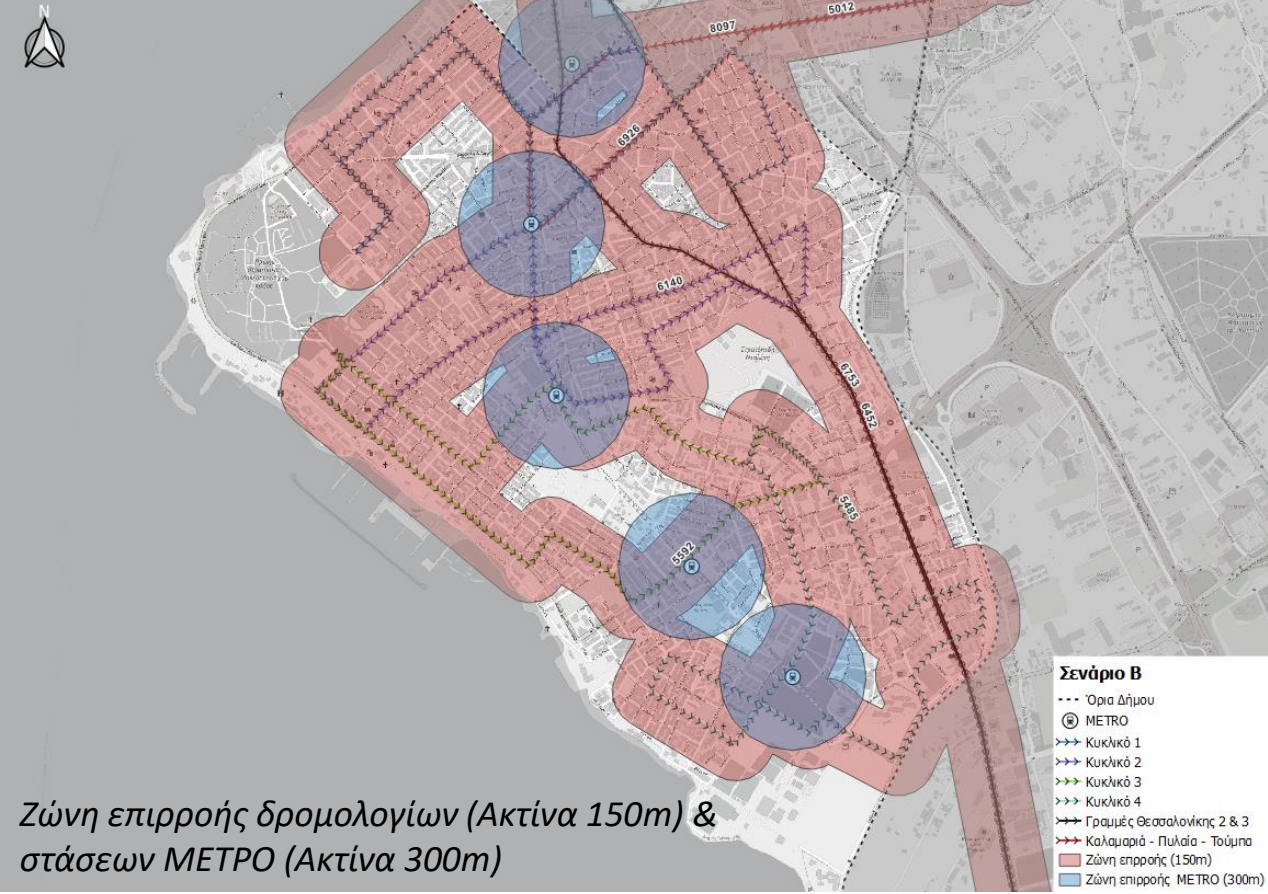


A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας



Ζώνη επιρροής δρομολογίων (Ακτίνα 150m) & στάσεων METRO (Ακτίνα 300m)

B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας



Ζώνη επιρροής δρομολογίων (Ακτίνα 150m) & στάσεων METRO (Ακτίνα 300m)

Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων

Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες/απαιτούμενες παρεμβάσεις

- Δημιουργία Αλιευτικού καταφυγίου στην Κρήνη – 5 έτη
- Αξιοποίηση της Μαρίνας Καλαμαριάς – 10 έτη
- Αξιοποίηση πρώην Στρατοπέδου Κόδρα – 10 έτη

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σεναρία

- Επανασχεδιασμός οδικού άξονα Κακουλίδη (τμήμα Δημοκρίτου – Πόντου) για τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού – 5 έτη
- Αξιοποίηση τμήματος Στρατοπέδου Νταλίπη – 10 έτη
- Εκπόνηση ειδικής πολεοδομικής μελέτης για την περιοχή Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης – 5 έτη
- Εκπόνηση ειδικής πολεοδομικής μελέτης για το παραλιακό μέτωπο – 5 έτη
- Εμβληματική παρέμβαση οδού Πλαστήρα (τμήμα Χηλής – Βρυούλων) για την δυναμική διείσδυση ήπιων μορφών μετακίνησης – 5 έτη
- Εμβληματική παρέμβαση αστικής αναζωογόνησης και οδικής ασφάλειας οδού Αδριανουπόλεως – 10 έτη
- Εμβληματική παρέμβαση αστικής αναζωογόνησης και οδικής ασφάλειας οδού Κων. Καραμανλή – 10 έτη

Εμπορευματικές μεταφορές και διαχείριση στάθμευσης

Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις

- Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών μεταφορών – 5 έτη
 - Θέσπιση ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων

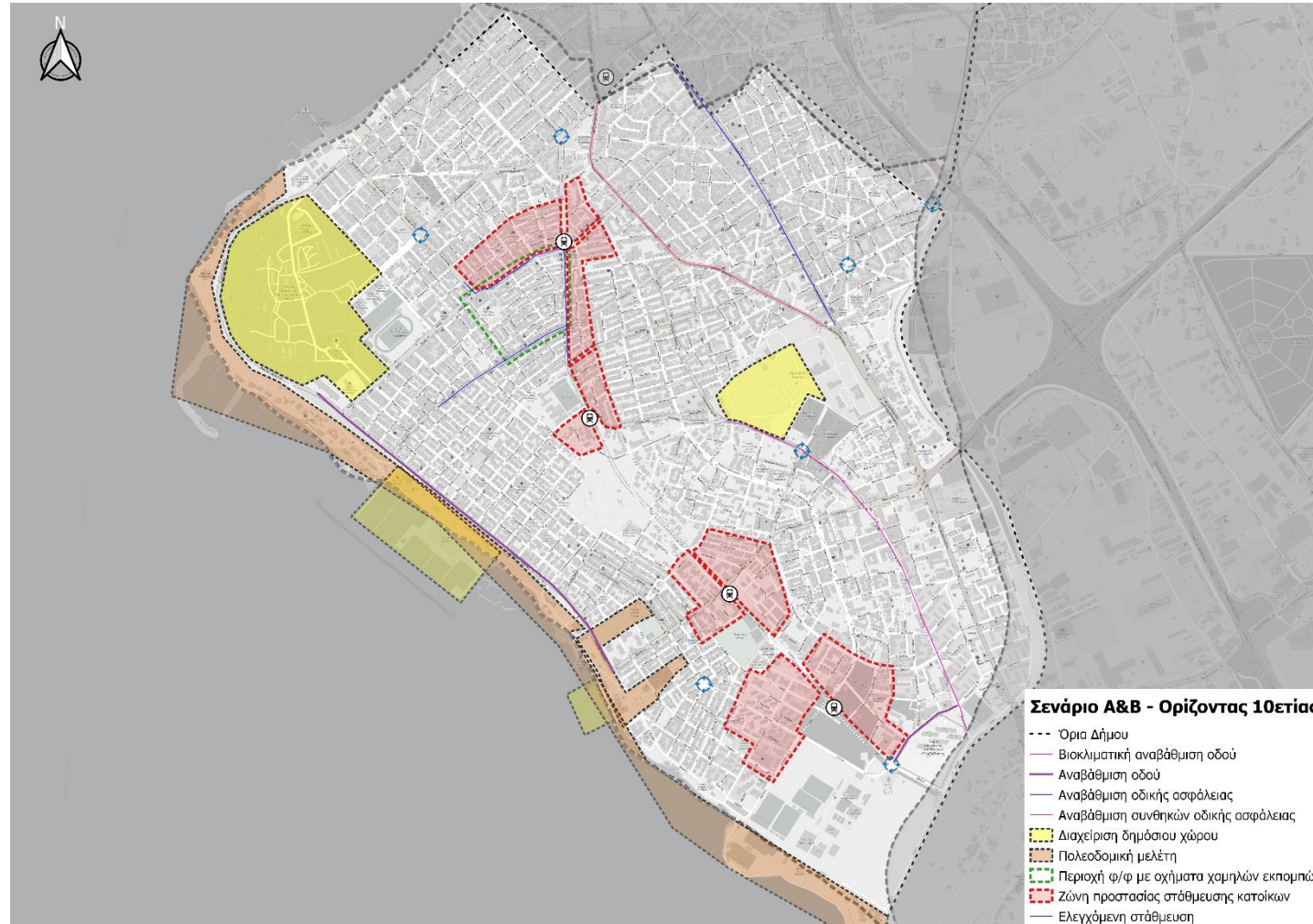
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σεναρία

- Δημιουργία ζωνών προστασίας στάθμευσης μόνιμων κατοίκων περιμετρικά των σταθμών του Μετρό – 5 έτη
- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης για την ενίσχυση της εναλλαγή κατά μήκος των οδικών αξόνων Πασσαλίδη (τμήμα Μουδανιών – Πόντου), Πόντου (τμήμα Καυκάσου – Αιγαίου), Μεταμορφώσεως (τμήμα Πόντου – Κερασούντος) και Εθν. Αντίστασης (τμήμα Ερυθρού Σταυρού – Ψελλού)
- Δημιουργία ζώνης πραγματοποίησης εμπορευματικών μεταφορών με οχήματα χαμηλών εκπομπών στο εμπορικό κέντρο Καλαμαριάς (Μεταμορφώσεως – Πόντου – Πασσαλίδη – Μητρ. Χρυσάνθου) – 10 έτη

Στάδιο II - Ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

A. Δυναμική διεύθυνση ήπιων μορφών κινητικότητας

B. Προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Καλαμαριάς

Σημειώνεται πως το σύνολο των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες σελίδες, αποτελούν τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας του Σταδίου II και όχι το τελικό σενάριο-όραμα που αφορά στη τελική διαδικασία του Σταδίου III του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καλαμαριάς.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Καλαμαριάς

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας

