

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ D5.3:

Προκαταρκτική Πρόταση Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)



**Σχέδιο Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας**
ΔΗΜΟΥ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ - ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ D5.3

Προκαταρκτική Πρόταση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

Σύνταξη

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος και
Συντονιστής του έργου,
Θεσσαλονίκη,
.../.../...

Απόστολος Μπιζάκης
Πολιτικός Μηχανικός

Έλεγχος

Ο Επιβλέπων,
Θεσσαλονίκη,
.../.../...

Κασσιανή Παρτσάλη
Αρχιτέκτων Μηχανικός με Α' β

Θεώρηση

Η Αναπληρώτρια Προϊσταμένη
Διεύθυνσης Τεχνικών
Υπηρεσιών -Πολεοδομίας-
Καθαριότητας-Περιβάλλοντος,
Θεσσαλονίκη,
.../.../...

Αικατερίνη Φωτέα
Μηχανολόγος Μηχανικός με Α' β

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ D5.3

Προκαταρκτική Πρόταση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

Ημερομηνία » Νοέμβριος 2018
Τόπος » Θεσσαλονίκη

Η συντακτική ομάδα του παρόντος τεύχους ευχαριστεί θερμά τον Δήμαρχο Αμπελοκήπων-Μενεμένης κ. Κυρίζογλου Λάζαρο, τον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Υπηρεσιών-Πολοδομίας-Καθαριότητας και Περιβάλλοντος κ. Μανωλόπουλο Βασίλειο, τον Γενικό Γραμματέα του Δήμου κ. Παπαγεωργίου Αθανάσιο, την Αναπληρώτρια Προϊσταμένη Τεχνικών Υπηρεσιών κα. Φωτέα Αικατερίνη, καθώς και τους υπαλλήλους της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών κ. Μπήττα Νικόλαο, κα. Παρτσάλη Κασσιανή, κ. Παλάσκα Ευάγγελο και κα. Κιάκου Αννέτα για την άποψη συνεργασία και την παροχή στοιχείων και μελετών καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης. Ευχαριστεί επίσης όλους τους άλλους συντελεστές που συνεισέφεραν με οποιονδήποτε τρόπο στην ολοκλήρωση του παρόντος τεύχους.

Πίνακας Περιεχομένων

1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης.....	5
1.1 Βασικές Έννοιες	5
1.2 Αντικείμενο και Στόχοι Έργου.....	6
1.3 Χρονοδιάγραμμα Έργου	9
1.4 Ονόματα & διευθύνσεις αρμοδίων	10
2. Ανάπτυξη κοινού οράματος	11
3. Φυσιογνωμία περιοχής μελέτης.....	12
4. Διαδικασίες διαβούλευσης και ενημέρωσης.....	17
5. Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων	20
6. Ανάπτυξη και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων	24
7. Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων	30
8. Επίλογος – Επόμενες Δράσεις.....	44

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1 Στοιχεία εμπλεκόμενων φορέων του ΣΒΑΚ	10
Πίνακας 3.1 Παρουσίαση ανάλυσης SWOT.....	16
Πίνακας 4.1 Μέλη Ειδικής Επιτροπής ΣΒΑΚ Αμπελοκήπων-Μενεμένης	17
Πίνακας 4.2 Λοιποί αποδέκτες	18
Πίνακας 5.1 Σύστημα δεικτών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης.....	21
Πίνακας 6.1 Εναλλακτικά Σενάρια αστικής κινητικότητας	25

1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης

1.1 Βασικές Έννοιες

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο που αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων και των επαγγελματιών μιας περιοχής και έχει ως απώτερο στόχο τη βελτίωση του επιπέδου ζωής βασιζόμενο σε υπάρχουσες πρακτικές και λαμβανομένου υπόψη του τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Ουσιαστικά, πρόκειται για ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο είναι ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα του συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο.

Τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση τόσο στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων όσο και στο συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κτλ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, ενώ παράλληλα, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα όραμα για την περιοχή στην οποία αναφέρονται.

Τα βασικά χαρακτηριστικά των Σ.Β.Α.Κ. αποτελούν:

1. Η Συμμετοχική Διαδικασία,
2. Η Δέσμευση για βιωσιμότητα,
3. Η Ενοποιημένη προσέγγιση,
4. Το Σαφές όραμα, σκοποί και μετρήσιμοι στόχοι,
5. Η Αξιολόγηση του κόστους και των οφελών των επεμβάσεων.

Αντικειμενικοί στόχοι των Σ.Β.Α.Κ. αποτελούν οι παρακάτω:

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.
- Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Τέλος στα αποτελέσματα και οφέλη των ΣΒΑΚ μπορούν να συμπεριληφθούν τα εξής:

- Μείωση κόστους μετακίνησης και εξωτερικού κόστους.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Συμμετοχή στην βελτίωση της υγείας των κατοίκων και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.
- Βελτίωση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας.
- Προώθηση των Δημοσίων Συγκοινωνιών.
- Υποστήριξη στην εκπόνηση καλύτερων σχεδίων χωροταξικού σχεδιασμού.
- Αποτελεσματική χρήση των διαθέσιμων πόρων.
- Βοηθούν στη συμμόρφωση των νομοθετικών υποχρεώσεων/ περιορισμών.

- Υποστηρίζουν τις συνέργειες ανάμεσα σε φορείς.
- Βασίζεται πάνω σε μια νέα λογική για τις αστικές μετακινήσεις.

1.2 Αντικείμενο και Στόχοι Έργου

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αμπελοκήπων–Μενεμένης πρωτοξεκίνησε το 2016, και ύστερα από διακοπή ενός περίπου έτους για νομικούς και διαδικαστικούς κυρίως λόγους, συνεχίστηκε με την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του Δήμου και του εξωτερικού Συμβούλου, τον Ιούνιο του 2018. Τον Δήμο συνέδραμε αρχικά επιστημονική ομάδα του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης μέσω Προγραμματικής Σύμβασης με την οποία είχαν αρχίσει και ολοκληρωθεί ορισμένες από τις προβλεπόμενες δραστηριότητες. Μέλη της αρχικής ομάδας περιλαμβάνονται στην σύνθεση της νέας ομάδας συμβούλων εξασφαλίζοντας την απαιτούμενη συνέχεια και αξιοποίηση των εργασιών που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί.

Έτσι, η παρούσα έκθεση συντάχθηκε εξ' ολοκλήρου στο πλαίσιο της νέας σύμβασης που συνάφθηκε μεταξύ του Δήμου Αμπελοκήπων–Μενεμένης και της Διευρωπαϊκής Εταιρείας Συμβούλων Μεταφορών, Ανάπτυξης και Πληροφορικής ΑΕ (TREDIT S.A.) την 15^η Ιουνίου 2018 με σκοπό την εκπόνηση της μελέτης που τιτλοφορείται «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ.) Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης».

Το αντικείμενο της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης με 10ετή ορίζοντα όπου μέσα από την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών θα διαμορφωθούν καλύτερες και ασφαλέστερες συνθήκες διαβίωσης και μετακίνησης για όλους τους κατοίκους, εργαζομένους και επισκέπτες του Δήμου. Προς την επίτευξη του αντικειμένου πρέπει να εφαρμοστεί μία σύγχρονη προσέγγιση συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ήτοι: α) Προώθηση ΜΜΜ και εναλλακτικής μετακίνησης, β) Ολιστική θεώρηση κυκλοφοριακών, πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικό-οικονομικών παραμέτρων, γ) Συνεργασία και συντονισμός συναρμόδιων φορέων, δ) Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, ε) Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, στ) Προσαρμογή στις ειδικές συνθήκες της περιοχής.

Λαμβάνοντας λοιπόν ως δεδομένα τα ως άνω γνωρίσματα του σχεδιασμού, αναλύονται οι επιμέρους γενικοί στόχοι της μελέτης:

- Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και συνέχειας, ενοποίηση του δημόσιου χώρου, αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις όπως φωτισμός, διευθέτηση αστικού εξοπλισμού, αλλαγή προτεραιότητας ή κατεύθυνσης κλπ, και τη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Σε αυτό το πλαίσιο είναι σκόπιμο το οδικό δίκτυο να απαλλαγεί από τυχόν «μελανά σημεία», δηλαδή σημεία συγκέντρωσης ατυχημάτων με μεγάλη συχνότητα ή σοβαρότητα.
- Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλοτοδρόμων, τελική πρόσβαση στους πόλους έλξης μετακινήσεων, συνδέσεις με περιοχές εκτός κέντρου και εναλλακτικές λύσεις για τη σύνδεση με περιοχές με μη ευνοϊκά γεωγραφικά χαρακτηριστικά και δομή δικτύου. Το δίκτυο πρέπει να ολοκληρωθεί και με προτάσεις εξοπλισμού, όπως χώροι και χωρητικότητα για στάθμευση ποδηλάτων, φωτισμός. Βελτίωση των συνθηκών

κινητικότητας πεζών με κριτήρια βιωσιμότητας και ειδικότερα με κριτήριο την ανεμπόδιστη μετακίνηση των ΑμεΑ και ΑΜΚ και την πρόσβαση στους πόλους δραστηριοτήτων. Η δυνατότητα αυτή εξασφαλίζεται με ένα σωστά εξοπλισμένο δίκτυο πεζοδρομίων με τις κατάλληλες απολήξεις προς τις κτιριακές υποδομές και τις στάσεις ανάλογα εξοπλισμένων ΜΜΜ.

- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των ΜΜΜ, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας. Εκπόνηση μίας ολοκληρωμένης μελέτης με ορθολογικά και χρονικά ιεραρχημένες προτάσεις επεμβάσεων ανάλογα με τις υφιστάμενες και αναμενόμενες συνθήκες στο δίκτυο μετακινήσεων (επέκταση δικτύων εναλλακτικής μετακίνησης, δημιουργία νέων οδικών δακτυλίων κλπ) και γενικότερα στη δομή και λειτουργία της πόλης (αστικές αναπλάσεις). Επιπρόσθετα, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαθέσιμοι πόροι και η οικονομική εκμετάλλευση των μέτρων.
- Βελτίωση της συνδεσιμότητας του Δήμου με τις όμορες περιοχές με όλους τους τρόπους μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα, ΔΑΣ, κλπ.). Αύξηση του χώρου και της ποιότητας των υποδομών που διατίθενται για πεζούς και ποδηλάτες, δηλαδή πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, ελεύθερων χώρων σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες και μελλοντικές χρήσεις γης, ποδηλατοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να σχεδιασθούν στη λογική δικτύων που να εξυπηρετούν το σύνολο των περιοχών του Δήμου κατά το δυνατόν, να μην είναι αποκομμένοι μεταξύ τους και να διευκολύνουν τη σύνδεση με τους όμορους Δήμους του ΠΣΘ.
- Εξασφάλιση ομαλής τροφοδοσίας εμπορικών χρήσεων για ανάπτυξη της οικονομίας μέσου προσδιορισμού εκ νέου των σημείων πρόσβασης των οχημάτων διανομής και τροφοδοσίας και μέτρων τήρησης του ωραρίου φορτοεκφόρτωσης με στρατηγικό τρόπο ώστε να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των καταστημάτων και να μειωθεί η αρνητική επίδραση της κίνησης των αντίστοιχων οχημάτων στις συνθήκες της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος. Σε κάθε περίπτωση η αυστηρή τήρηση του προγράμματος φορτοεκφόρτωσης πρέπει να συνοδεύεται με δυνατότητες ολοκλήρωσης της αλυσίδας διανομής και επέκτασης των χρονικών «παράθυρων» εξυπηρέτησης περιοχών με αυξημένη ζήτηση. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης από παράνομη στάθμευση.
- Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κλπ.). Βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης των υφιστάμενων υποδομών με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση του οδικού δικτύου και σκοπό τη βελτίωση της μετακίνησης και της ποιότητας ζωής με παράλληλα μέτρα ανάπτυξης του αστικού χώρου και αναβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Μείωση του φαινομένου αποκοπής περιοχών του Δήμου (barrier effect) λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ. Προτάσεις μέτρων και έργων με σκοπό τη βελτίωση των οδικών κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή, την ασφαλέστερη κίνηση πεζών και οχημάτων και την απρόσκοπτη κυκλοφορία των σιδηροδρομικών συρμών με ταυτόχρονη μείωση της ασυνέχειας του αστικού ιστού.
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας. Βελτίωση της χωροθέτησης των σημείων εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες συνδεσιμότητας και κινητικότητας του πληθυσμού κατοίκων και επισκεπτών με έμφαση στη δυνατότητα εξυπηρέτησης ΑμεΑ και ΑΜΚ. Στη διαδικασία χωροθέτησης πρέπει να ληφθούν υπόψη τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του συστήματος ΜΜΜ και τα χαρακτηριστικά της περιοχής εξυπηρέτησης καθώς και οι ανάγκες σύνδεσης μεταξύ περιοχών. Πρέπει να συνυπολογιστεί η πιθανή ένταξη σταθμών μετεπιβίβασης τύπου Park & Ride, η τυχόν ένταξη νέων μέσων και η εξέλιξη

των αστικών αναπλάσεων που ενισχύουν σημαντικά την ελκυστικότητα των εν λόγω περιοχών.

- Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς μέσω σύνδεσης των παραπάνω με τους επιμέρους στόχους των τοπικών πολιτικών ανάπτυξης σε σχέση με την ενίσχυση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας της πόλης. Ειδική βαρύτητα στη δεδομένη περιοχή έχει η διασφάλιση επαρκών πολυτροπικών συνδέσεων με σταθμούς υπεραστικών μεταφορών ανθρώπων και αγαθών μέσω απευθείας διαδρόμων για την καλύτερη εξυπηρέτηση κυρίως των επισκεπτών του Δήμου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να ληφθεί υπόψη ο στρατηγικός σχεδιασμός των σχετικών φορέων.
- Ενσωμάτωση ειδικών παρεμβάσεων και εξυπηρέτηση ειδικών αναγκών όπως αυτές θα προταθούν από την ειδική επιτροπή του έργου.

Τα παραπάνω υλοποιούνται μέσα από δράσεις, που αποτελούν δράσεις του Κύκλου ΣΒΑΚ (Σχήμα 1.1) και αναφέρονται στην καταγραφή και αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών προσφοράς και ζήτησης για μετακινήσεις καθώς και τις εκτιμήσεις για τις μελλοντικές τάσεις σε σχέση με την εξέλιξη των μεταφορών και με τις κοινωνικό-οικονομικές και πολεοδομικές παραμέτρους, στην ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα, το οποίο θα αντανάκλα τις προτεραιότητες και επιδιώξεις του Δήμου και θα αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας. Τα σενάρια αυτά αξιολογούνται βάσει των προτεραιοτήτων και των ειδικών στόχων (SMART) που έχουν τεθούν έτσι ώστε μέσα και από την ανάλυση βέλτιστων πρακτικών να προσδιοριστούν τα μέτρα εκείνα που θα θεωρηθούν αποτελεσματικότερα για την επίτευξη των στόχων που τέθηκαν οδηγώντας στη δημιουργία ενός Σχεδίου Δράσης και εκτίμησης προϋπολογισμού των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων.

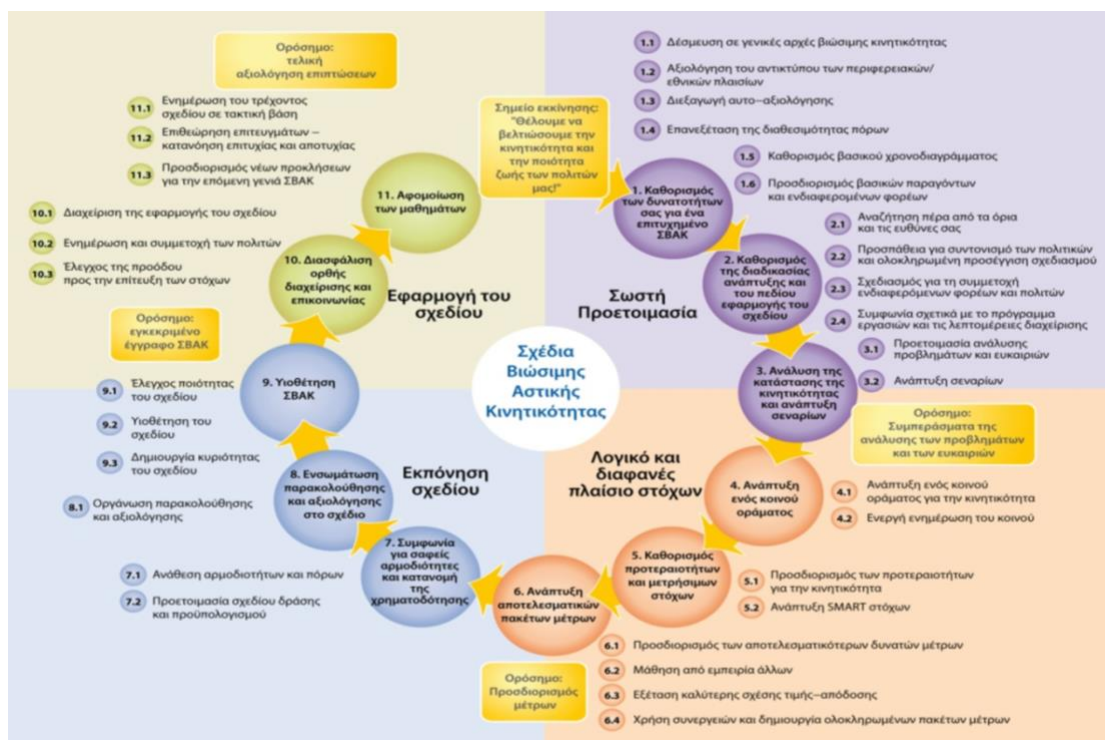
Επισημαίνεται ότι κατά την περίοδο σύνταξης της παρούσας έκθεσης δεν υπάρχει εθνικό πλαίσιο οδηγιών ή και προδιαγραφών εκπόνησης ΣΒΑΚ στην Ελλάδα που να καθοδηγούν τους φορείς εκπόνησης και υλοποίησης των σχεδίων αυτών και ως εκ τούτου η εκπόνηση του ΣΒΑΚ στηρίζεται στις γενικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης περιλαμβάνει, σύμφωνα και με την προβλεπόμενη Τεχνική του Περιγραφή τα ακόλουθα 5 στάδια:

- Σ1. Καθορισμός Στόχων: Έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των βασικών στόχων (ποιοτικών και ποσοτικών), οι οποίοι και θα πρέπει να επιτευχθούν με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.
- Σ2. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης: Έχει σκοπό την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε ότι αφορά την προσφορά σε υποδομές και τη ζήτηση για μετακινήσεις
- Σ3. Καθορισμός και έλεγχος σεναρίων: Δια-μόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης λαμβάνοντας υπόψη το κοινό όραμα, τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που εντοπίστηκαν σε προηγούμενο στάδιο
- Σ4. Εκτίμηση επιπτώσεων και αξιολόγηση σεναρίων: Έχει ως αντικείμενο την εξειδίκευση των προτεινόμενων μέτρων για κάθε εναλλακτικό σενάριο, καθώς και τη συνολική αξιολόγηση του κάθε προταθέντος σεναρίου, που έχει προταθεί στο προηγούμενο στάδιο.
- Σ5. Διαμόρφωση Σχεδίου Υλοποίησης: Έχει ως αντικείμενο τη διαμόρφωση του σχεδίου υλοποίησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία του Σχεδίου δράσης, την κοστολόγηση των προτεινόμενων μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα και τη σύνταξη της τελικής έκδοσης του ΣΒΑΚ

¹ GUIDELINES – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Eltis, 2013

Το όλο έργο εκπόνησης του ΣΒΑΚ αναλύεται σε Πακέτα εργασίας και σε επί μέρους Δραστηριότητες και συνοδεύονται από τα αντίστοιχα παραδοτέα, τα οποία περιγράφονται λεπτομερώς στο Τεχνικό αντικείμενο.



Σχήμα 1.1 Ο κύκλος του ΣΒΑΚ

1.3 Χρονοδιάγραμμα Έργου

Η μελέτη περιλαμβάνει πέντε Στάδια και ο συνολικός χρόνος για την εκτέλεση του αντικείμενου της μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Ενότητα Γ του Τεύχους Τεχνικών Δεδομένων της προκήρυξης, ορίζεται σε 8 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, ενώ στο συνολικό χρόνο υπολογίζεται χρονικό διάστημα δύο περίπου μηνών για ενδιάμεσες εγκρίσεις. Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικείμενου καθορίζεται σε 6 μήνες.

Ορίζονται και τμηματικές προθεσμίες, ως εξής:

- 1ο Στάδιο: Καθορισμός στόχων-Διαβούλευση στο πλαίσιο της προκαταρκτικής πρότασης σε 1 μήνα από την υπογραφή της σύμβασης.
- 2ο Στάδιο: Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης σε 3 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.
- 3ο Στάδιο: Καθορισμός και έλεγχος εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης σε 3 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.
- 4ο Στάδιο: Εκτίμηση επιπτώσεων και αξιολόγηση σεναρίων σε 4 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης (παραδοτέο αποτελεί η παρούσα Τεχνική Έκθεση).
- 5ο Στάδιο: Διαμόρφωση Σχεδίου Υλοποίησης σε 6 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

1.4 Ονόματα & διευθύνσεις αρμοδίων

Στον Πίνακα 1.1 που ακολουθεί παρατίθενται τα ονόματα και η ιδιότητα των άμεσα εμπλεκόμενων στο έργο από πλευράς των δύο μερών της σύμβασης.

Πίνακας 1.1 Στοιχεία εμπλεκόμενων φορέων του ΣΒΑΚ

<p>ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ-ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ</p>	<p>Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</p> <p>ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ-ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ</p> <p>ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ Δ/ΝΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΩΤΕΑ Μηχανολόγος Μηχανικός με Α' β</p> <p>ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΕΡΓΟΥ</p> <p>Κασσιανή Παρτσάλη, Πολιτικός Μηχανικός με Α' β ΟΔΟΣ: Ελ. Βενιζέλου 167, ΤΚ. 56122, Μενεμένη (Πρώην Δημαρχείο Μενεμένης) Τηλ. 2313 00938, 2313 300960 email: partsali.k@gmail.com</p> <p>Παλάσκας Ευάγγελος, Τοπογράφος Μηχανικός με Α' β ΟΔΟΣ: Ελ. Βενιζέλου 167, ΤΚ. 56122, Μενεμένη (Πρώην Δημαρχείο Μενεμένης) Τηλ. 2313 300987 email: e.palaskas@ampelokipi-menemeni.gr</p>
<p>TREDIT/ΑΠΘ</p> <p>ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ</p> <p>ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ</p>	<p>TREDIT S.A – Διευρωπαϊκή Εταιρία Συμβούλων Μεταφορών, Ανάπτυξης και Πληροφορικής Α.Ε.</p> <p>ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΜΠΙΖΑΚΗΣ – Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος</p> <p>ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ - Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος</p> <p>ΘΕΟΔΩΡΑ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΥ - Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος</p> <p>ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΜΠΑΚΟΥΛΑ – Πολιτικός Μηχανικός ΤΕ</p> <p>ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ</p> <p>ΠΟΛΙΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ – Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ</p> <p>ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ</p> <p>ΣΔΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ</p> <p>ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ, Χωροτάκτης – Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ</p> <p>ΧΡΥΣΑ ΚΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ – Γραμματεία Διοίκησης</p> <p>Βρυούλων 78Γ & Κ. Καραμανλή 40 551 32 ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Τηλ. 231 0478370-3 email: CKitsopoulou@tredit.gr</p>

2. Ανάπτυξη κοινού οράματος

Το βασικό όραμα που διέπει ένα ΣΒΑΚ αποτελεί το σημείο εκκίνησης για την ορθή ολοκλήρωσή του και μπορεί να γίνει ο οδηγός ενός ΣΒΑΚ, εφόσον αυτό καταστεί ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους ενδιαφερόμενους φορείς. Για το λόγο αυτό το βασικό ερώτημα που τίθεται σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς είναι σε τι είδους τόπο θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα διαφέρει ο τόπος, στον οποίο ζούμε, από τους υπόλοιπους. Το ΣΒΑΚ πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την ανάπτυξη κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, το οποίο να καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς. Ένα όραμα στρατηγικό, το οποίο θα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού αστικού μέλλοντος και θα χρησιμεύει για να κατευθύνει την ανάπτυξη του κατάλληλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού.

Προς αυτήν την κατεύθυνση και σε συνεργασία με τις Δημοτικές αρχές και την επιβλέπουσα αρχή και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της περιοχής μελέτης και τις απόψεις φορέων και πολιτών έτσι όπως αυτές εκφράστηκαν μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες, αναπτύχθηκε το κοινό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων– Μενεμένης, το οποίο έρχεται σε πλήρη συνάφεια με το γενικότερο όραμα για την ανάπτυξη του Δήμου έτσι όπως αυτό εκφράζεται μέσα από το Επιχειρησιακό του Σχέδιο *«Η διαμόρφωση ενός σύγχρονου, λειτουργικού, οικονομικά βιώσιμου, φιλικού προς τον πολίτη Δήμου που θα αξιοποιεί πρόσθετους οικονομικούς πόρους και χρηματοδοτικά εργαλεία καθώς και τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα και θα πρωτοπορεί σ' όλα τα επίπεδα, τοποθετώντας στο επίκεντρο της δράσης του καινοτόμες πρωτοβουλίες και πολιτικές με απώτερο σκοπό την πολύπλευρη οικονομικά και κοινωνικά ανάπτυξη του νέου Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης»*.

Ως εκ τούτου το όραμα που διέπει το ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων– Μενεμένης διαμορφώθηκε ως εξής:

«Θέλουμε να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και συνέχειας, να ενοποιηθεί ο δημόσιος χώρος, να αναβαθμιστεί το αστικό περιβάλλον και η ποιότητα ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής».

3. Φυσιογνωμία περιοχής μελέτης

Ο Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης δημιουργήθηκε την 01.01.2011, με το Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87Α/7-6-2010) “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης” ύστερα από τη συνένωση των Δήμων α) Αμπελοκήπων και β) Μενεμένης. Η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου εμφανίζει αυξητικές τάσεις το χρονικό διάστημα 1981-2000, ενώ για το χρονικό διάστημα 2001-2011 παρουσιάζει μια μείωση της τάξεως του 10%, η οποία πιθανότατα οφείλεται στη μείωση της ελκτικότητας του Δήμου προς όφελος κάποιων από τους όμορους του στα πλαίσια της προαστιοποίησης, όπως είναι ο Δήμος Παύλου Μελά και ο Δήμος Κορδελιού- Ευόσμου, οι οποίοι προσφέρονταν από το 2001 και μετά για δημιουργία οικιστικών υποδοχέων. Αμφότεροι οι οικισμοί Αμπελοκήπων και Μενεμένης χαρακτηρίζονται ως αστικοί, δηλαδή διαθέτουν πληθυσμό μεγαλύτερο των 10.000 κατοίκων (Αμπελόκηποι - 37.381 κάτ. & Μενεμένη - 14.746 κάτ.) με διαφοροποιημένα όμως χαρακτηριστικά από άποψη πολεοδομικής οργάνωσης και οικιστικής ανάπτυξης. Η ΔΕ Αμπελοκήπων, η οποία καταλαμβάνει μόλις το 18,44% της συνολικής έκτασης του Δήμου έχει αναπτυχθεί πλήρως οικιστικά, αντίθετα με τη ΔΕ Μενεμένης (81,56% της συνολικής έκτασης του Δήμου), στην οποία λόγω της διέλευσης κύριων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων καταγράφονται μεγάλες ασυνέχειες στον αστικό ιστό με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται από περιορισμένη οικιστική ανάπτυξη (εντός σχεδίου περιοχή) και υψηλή συγκέντρωση χρήσεων εξωαστικού χαρακτήρα, κυρίως διαμετακόμισης και αποθήκευσης, σε συνδυασμό με κάποιες χρήσεις του δευτερογενή τομέα (εκτός σχεδίου περιοχή). Σημειώνεται δε ότι στη ΔΕ Μενεμένης υπάγεται ο συνοικισμός του Δενδροποτάμου, ο οποίος φιλοξενεί σημαντικό αριθμό αθίγγανων και θεωρείται υποβαθμισμένη περιοχή. Το δεδομένο αυτό δημιουργεί ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές και παρεμβάσεις που να ικανοποιούν τις ανάγκες κάθε δημοτικής ενότητας και να οδηγούν σε μείωση των ανισοτήτων που σήμερα είναι σε βάρος της ΔΕ Μενεμένης. Κυρίαρχη χρήση γης και στις δύο Δημοτικές Ενότητες εντός του αστικού ιστού αποτελεί η κατοικία. Ο Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση (5.323 κάτοικοι/km²), έλλειψη εκτεταμένων και επαρκών χώρων πρασίνου (μόλις 1,68 m²/κάτοικο, μέγεθος που υπολείπεται κατά πολύ των διεθνών προτύπων που ανέρχονται σε 8-10 m²/κάτοικο), αλλά και άλλων ελεύθερων χώρων. Όσον αφορά την προσβασιμότητα σε βασικές υπηρεσίες η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύει το πολύ ενθαρρυντικό εύρημα ότι το σύνολο των κατοίκων του Δήμου διαμένει εντός 800 m από τις βασικές υπηρεσίες. Δεδομένου ότι απόσταση των 800m θεωρείται μια ανεκτή απόσταση βαδίσματος το γεγονός αυτό ευνοεί την προώθηση των μη-μηχανοκίνητων μέσων.

Όσον αφορά την υφιστάμενη μηχανοκίνητη κυκλοφορία στην περιοχή μελέτης προέκυψαν τα εξής:

- Η έκταση που καταλαμβάνουν συνολικά οι υποδομές μεταφορών ξεπερνά το ¼ της συνολικής έκτασης του Δήμου. Επιπλέον, σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών που κατακερματίζουν τον δημόσιο χώρο και δημιουργούν ένα συνεχές εμπόδιο εντός του Δήμου, αλλά και οι πιθανοί κίνδυνοι λόγω των συχνών διελεύσεων πεζών κάθετα σε αυτές.
- Η περιοχή μελέτης περιβάλλεται από σημαντικές οδούς, Λαγκαδά, Μοναστηρίου και Δενδροποτάμου, που εξυπηρετούν μετακινήσεις τόσο από/προς την περιοχή μελέτης όσο και διερχόμενες μετακινήσεις. Στις οδούς αυτές παρατηρούνται και οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, με βάση και τα αποτελέσματα των μετρήσεων φόρτων σε

κόμβους και διατομές που διεξήχθησαν στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Το μήκος του βασικού οδικού δικτύου (κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες, κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτικές οδοί) ανέρχεται σε 21,13%.

- Βασικοί οδικοί άξονες της περιοχής μελέτης (Ελ. Βενιζέλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Γ. Χαλκίδα και Φιλιππουπόλεως), όπου συγκεντρώνονται κεντρικές λειτουργίες του Δήμου, παρουσιάζουν επίσης σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο καθώς εξυπηρετούν μετακινήσεις εντός της περιοχής μελέτης.
- Γενικότερα στα ρεύματα εξόδου από την περιοχή μελέτης παρατηρούνται πρωινές, μεσημεριανές και απογευματινές περιόδους αιχμής και μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στις ενδιάμεσες περιόδους, ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση, αυτή της εισόδου στην περιοχή μελέτης, η ωριαία κατανομή της κυκλοφορίας παρουσιάζει κυρίως απογευματινή αιχμή καθώς εξυπηρετεί μετακινήσεις προς το κέντρο της περιοχής μελέτης.
- Με βάση τη στάθμη εξυπηρέτησης των σηματοδοτούμενων κόμβων, στους περισσότερους κόμβους κρίνεται ως ικανοποιητική. Εξαιρέση αποτελούν οι κόμβοι Δενδροποτάμου – Βενιζέλου και Δενδροποτάμου – Χατζίκου, βασικές εισοδοί – έξοδοι στην περιοχή μελέτης, που λειτουργούν σε συνθήκες κορεσμού. Χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης παρουσιάζουν και οι κόμβοι Μεγ. Αλεξάνδρου- - 28ης Οκτωβρίου και Μεγ. Αλεξάνδρου – Φιλιππουπόλεως που εξυπηρετούν σημαντικό αριθμό μετακινήσεων εντός της περιοχής μελέτης.
- Η υψηλή χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, όπως προέκυψε από τις μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας αποτελεί χαρακτηριστικό τόσο των Ελληνικών αστικών κέντρων όσο και απόρροια των διαθέσιμων υποδομών του Δήμου (ανεπαρκές πλήθος και μήκος πεζοδρομίων, ανεπαρκής προσφορά ποδηλατοδρόμων και γενικά διευκολύνσεις για τη χρήση ποδηλάτου, μικρή συχνότητα διέλευσης λεωφορειακών γραμμών Δημοσίων Συγκοινωνιών και χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης).
- Η υψηλή χρήση του ΙΧ καταδεικνύεται και από την χαμηλή πλήρωση των οχημάτων, όπως αυτή μετρήθηκε σε χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής μελέτης. Η μικρή πλήρωση των οχημάτων έχει ως αποτέλεσμα την επιδείνωση της κυκλοφοριακής κατάστασης στην περιοχή μελέτης.
- Σημαντικό ποσοστό βαρέων και ελαφρών φορτηγών καταγράφεται στις οδούς Μοναστηρίου και Λεωφ. Δενδροποτάμου, οι οποίες εξυπηρετούν διαμπερείς μετακινήσεις, συγκριτικά με τις υπόλοιπες οδούς στην περιοχή μελέτης.
- Μικρό ποσοστό δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου όπου συνυπάρχουν πεζοί και οχήματα. Το ποσοστό ανέρχεται μόλις σε 0,27%.
- Το ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h είναι 3,47% στο σύνολο του Δήμου.

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ πραγματοποιήθηκε αποτύπωση τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης για στάθμευση στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Από την αποτύπωση των χαρακτηριστικών της στάθμευσης προέκυψαν τα εξής:

- Η στάθμευση παρά την οδό είναι πρακτικά ελεύθερη σε όλη την περιοχή του Δήμου, ενώ παρατηρείται παράνομη στάθμευση σε σημαντικό βαθμό. Η στάθμευση παρά την οδό επιτρέπεται σχεδόν στις μισές πλευρές των οικοδομικών τετραγώνων στην περιοχή μελέτης, ενώ όσον αφορά το υπόλοιπο τμήμα, μόνο σε ένα μικρό τμήμα ισχύει καθεστώς απαγόρευσης στάθμευσης λόγω ρυθμιστικής σήμανσης. Επίσης, σχεδόν στο 40% του πλευρών των οικοδομικών τετραγώνων, παρότι δεν υπάρχει

σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης, δεν επιτρέπεται η στάθμευση λόγω περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών (πλάτους οδών).

- Συνολικά στην περιοχή μελέτης διατίθενται 8.232 νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό και 79 ειδικές θέσεις, εκ των οποίων οι 65 προορίζονται για τη στάθμευση των ΙΧ αυτοκινήτων των ΑμεΑ. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι για το σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου προβλέπεται μόνο μία θέση φορτοεκφόρτωσης και η οποία βρίσκεται στην οδό Βενιζέλου. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη θέσπισης ωραρίου φορτοεκφόρτωσης έχει ως αποτέλεσμα να πραγματοποιείται με δυσκολία η φορτοεκφόρτωση αγαθών για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων της περιοχής και να προκαλούνται καθυστερήσεις.
- Το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης στην οδό που διατίθενται χωρίς πληρωμή ανέρχεται στο 100% , καθώς δεν υπάρχει καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης στον Δήμο
- Επιπρόσθετα οι 11 διαθέσιμοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας 1.253 θέσεων δεν αξιοποιούνται πλήρως, παρά το γεγονός ότι στη συντριπτική τους πλειοψηφία (9 από τους 11) προσφέρονται χωρίς χρέωση (69,53% για το σύνολο του Δήμου).
- Η μέγιστη ζήτηση στάθμευσης στο επίπεδο του Δήμου ανέρχεται σε 14.070 θέσεις, αριθμός που ισοδυναμεί με 1,67 φορές την προσφορά των νόμιμων θέσεων στάθμευσης στην οδό, δηλαδή υπάρχει αρνητικό ισοζύγιο στη σχέση ζήτησης-προσφοράς στάθμευσης. Η ζήτηση αυτή μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια του 24ωρου και ανέρχεται κατά τις πρωινές ώρες (9.30 π.μ.) σε 8107 θέσεις καταγράφοντας θετικό ισοζύγιο στη σχέση ζήτησης- προσφοράς στάθμευσης, ενώ κατά τις βραδινές ώρες (2.00 π.μ.) ανέρχεται σε 10784 θέσεις καταγράφοντας αρνητικό ισοζύγιο στη σχέση ζήτησης- προσφοράς στάθμευσης.
- Η διαφορά μεταξύ της προσφοράς θέσεων στάθμευσης στην οδό και της ζήτησης στάθμευσης αναδεικνύουν τόσο την ανάγκη για μερική αναθεώρηση του συστήματος κατευθύνσεων των οδών (μονόδρομοι, διπλής κατεύθυνσης), ώστε να μετατραπούν σε νόμιμες οι θέσεις στάθμευσης που σήμερα θεωρούνται παράνομες λόγω γεωμετρίας των οδών όσο και για κριτική αξιολόγηση της υφιστάμενης σήμανσης και απομάκρυνση των παρωχημένων, λάθος τοποθετημένων πινακίδων.

Τα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών που εξυπηρετούν τις καθημερινές μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης είναι τα αστικά λεωφορεία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) και τα λεωφορεία του δημοτικού στόλου του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης. Η κάλυψη της περιοχής από Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΟΑΣΘ) μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολύ ικανοποιητική (88,6% του πληθυσμού κατοικεί εντός ακτίνας 200 m από στάσεις του ΟΑΣΘ), όχι όμως και η συχνότητα διέλευσης των οχημάτων του ΟΑΣΘ που διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό του Δήμου (18,7 min) και η οποία βαίνει επιδεινούμενη με τα χρόνια. Επίσης, επιδεινούμενη με τα χρόνια βαίνει και η παρεχόμενη ποιότητα της προσφερόμενης δημόσιας συγκοινωνίας. Η προσφερόμενη δημοτική συγκοινωνία αποτελεί ένα πολύ μικρό ποσοστό του όλου έργου και δεν μπορεί να δημιουργήσει κάποια ουσιαστική ανατροπή προς το καλύτερο της υπάρχουσας κατάστασης.

Επιπλέον σημειώνεται ότι στο σύνολο της περιοχής μελέτης υπάρχει επίσημα χωροθετημένος μόνο ένας χώρος ταξί στη ΔΕ Αμπελοκήπων και κανένας στη ΔΕ Μενεμένης.

Όσον αφορά στην μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, δηλαδή την κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών, από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης προέκυψαν τα εξής:

- Ανεπαρκές πλήθος και μήκος πεζοδρομίων (που αντιστοιχεί μόλις στο 4,45% του μήκους του οδικού δικτύου) και σχετικά φτωχή ποιότητα πεζοδρομίων με βάση τις καταγραφές βαδισιμότητας που πραγματοποιήθηκαν (είναι χαρακτηριστικό το γεγονός πως το 33% των πεζοδρομίων έχουν μεικτό πλάτος μικρότερο του επιτρεπόμενου βάσει των ελληνικών προδιαγραφών). Ομοίως μη ικανοποιητικός είναι ο αριθμός ραμπών για ΑμεΑ, καθώς και οι ειδικές υποδομές για άτομα με προβλήματα στην όραση (απαντώνται μόλις στο 23% & 4% αντίστοιχα των πεζοδρομίων).
- Ομοίως ανεπαρκής είναι η προσφορά ποδηλατοδρόμων, καθώς το ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων λαμβάνει μηδενική τιμή και γενικά δεν υπάρχουν διευκολύνσεις για τη χρήση ποδηλάτου.

Συνολικά, το επίπεδο της οδικής ασφάλειας τόσο στα οχήματα όσο και στους πεζούς κρίνεται ικανοποιητικό, όπως και τα ποσοστά των εμπλεκόμενων ευάλωτων χρηστών. Παρόμοια ικανοποιητικό κρίνεται και το επίπεδο οδικής ασφάλειας πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων.

Όσον αφορά τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης τα σημαντικότερα στοιχεία, όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου² που διεξήχθη στους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής μελέτης, αφορούν τα εξής:

- Το 83,4% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα ΙΧ αυτοκίνητο, ενώ υπάρχει και ένα υπολογίσιμο δείγμα της τάξεως του 15,60% που δηλώνει ότι δε διαθέτει ΙΧ αυτοκίνητο και ως εκ τούτου είναι εξαρτημένοι από τα δημόσια μέσα μεταφοράς και την μη ενεργό μετακίνηση. Επιπλέον, το 45% δηλώνει ότι έχει στην κατοχή του τουλάχιστον ένα ποδήλατο που σημαίνει ότι είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου.
- Το Ι.Χ. αυτοκίνητο είναι το πιο συχνό μέσο μετακίνησης των κατοίκων για τις μεγάλες μήκους μετακινήσεις, ενώ σε υψηλό ποσοστό εμφανίζεται και η πεζή μετακίνηση ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις. Η ευκολία και η εξοικονόμηση χρόνου αναδεικνύονται ως οι βασικοί παράμετροι επιλογής μέσου μετακίνησης.
- Στο σύνολο των μετακινήσεων για κάθε σκοπό μετακίνησης πάνω από το 50% των ερωτώμενων δηλώνει ότι πραγματοποιεί μετακινήσεις όχι μεγαλύτερου μήκους από 3.000m.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των μαθητών μετακινούνται προς/από τις σχολικές μονάδες πεζή.
- Ως σημαντικότερα προβλήματα κινητικότητας θεωρούνται από τους πολίτες η στάθμευση και ειδικότερα η στάθμευση στην κεντρική περιοχή, η έλλειψη χώρων πρασίνου και αναψυχής και η έλλειψη ποδηλατοδρόμων.
- Αναφορικά με την κατανομή των πόρων που θεωρεί κάποιος βέλτιστη για δράσεις που έχουν σαν σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου ζωής στην περιοχή μελέτης, οι περισσότεροι πιστεύουν ότι τα περισσότερα χρήματα θα πρέπει να δαπανηθούν για τη βελτίωση υποδομών πεζών, ποδηλάτων και ΑμεΑ, καθώς και για τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Στην συνέχεια παρατίθεται η ανάλυση SWOT³ (Πίνακας 3.1) που πραγματοποιήθηκε για την υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών και της κινητικότητας στο Δήμο Αμπελοκήπων – Μενεμένης.

² Η τελική επεξεργασία αφορούσε σε έναν αριθμό 2062 ερωτηματολογίων.

Πίνακας 3.1 Παρουσίαση ανάλυσης SWOT

Δυνατά Σημεία	Αδύνατα Σημεία
Ισχυρή πολιτική βούληση και δέσμευση για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ	Μείωση του πληθυσμού στην περιοχή μελέτης
Διαθεσιμότητα σχεδίων ευρύτερης κλίμακας	Αυξανόμενη γήρανση πληθυσμού
Προγραμματιζόμενες επεμβάσεις με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Κυρίαρχη θέση ΙΧ αυτοκινήτου
Αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο οδικής ασφάλειας	Περιορισμένη χωρητικότητα οδικών υποδομών και δημόσιου χώρου
Επαρκής γεωγραφική κάλυψη του Δήμου από τις ΔΑΣ	Ασυνέχειες στον αστικό ιστό λόγω ύπαρξης σιδηροδρομικών γραμμών
Συμμετοχή του Δήμου σε πλήθος ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων και δικτύων συνεργασίας	Απουσία συστηματικών δράσεων και μέτρων για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών
	Πρόβλημα στάθμευσης ιδιαίτερα αυξημένο στις κεντρικές περιοχές
	Ανεπαρκείς υποδομές για πεζή μετακίνηση
	Απουσία υποδομών ποδηλάτου
Ευκαιρίες	Απειλές
Ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα για βιώσιμες μετακινήσεις	Αβέβαιες πολιτικές εξελίξεις στην κεντρική πολιτική σκηνή
Σχετική ωριμότητα έργων βιώσιμης κινητικότητας (Μετρό, Δυτικός προαστιακός κλπ.)	Οικονομική ύφεση και έλλειψη χρηματοδότησης
Ευνοϊκό νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ	Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά τον συμμετοχικό σχεδιασμό
Τιμές καυσίμων & τάσεις εξέλιξής τους με συνεπακόλουθο τη στρόφη των μετακινουμένων σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς	Έλλειψη κοινωνικής συνοχής μεταξύ πληθυσμιακών ομάδων
Σύνδεση ΣΒΑΚ με τη διεκδίκηση χρηματοδοτήσεων τόσο από Εθνικά όσο και από Ευρωπαϊκά προγράμματα	Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας και της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας

³ Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με το οποίο μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία μίας περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

4. Διαδικασίες διαβούλευσης και ενημέρωσης

Μια από τις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ένα ΣΒΑΚ είναι η ενεργός συμμετοχή φορέων και πολιτών στις διαδικασίες σχεδιασμού της κινητικότητας, Άλλωστε όπως αναφέρεται και στις Προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης «μέσα από την κατάλληλη συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά συγκεκριμένων μέτρων αστικής κινητικότητας, καθώς και των ίδιων των ΣΒΑΚ αποκτούν ένα σημαντικό επίπεδο 'δημόσιας νομιμότητας'».

Έτσι στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Αμπελοκήπων-Μενεμένης συγκροτήθηκε η Ειδική Επιτροπή Έργου (ΕΕΕ), τα μέλη της οποίας είναι εκπρόσωποι φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας. Οι φορείς αυτοί παρατίθενται στον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.1 Μέλη Ειδικής Επιτροπής ΣΒΑΚ Αμπελοκήπων-Μενεμένης

Α/Α	Μέλη Ειδικής Επιτροπής ΣΒΑΚ Αμπελοκήπων-Μενεμένης
1	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (ΠΚΜ)
2	Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης
3	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας – Υπηρεσία Αξιοποίησης και Μετεγκατάστασης Στρατοπέδων
4	Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ)
5	Αττικό Μετρό ΑΕ
6	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
7	Διεύθυνση Τροχαίας Θεσσαλονίκης - Α' Τμήμα Τροχαίας Θεσσαλονίκης
8	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)
9	Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης ΑΕ (ΜΕΘ ΑΕ)
10	Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια εκπαίδευση Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης
11	Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών – Παράρτημα Μακεδονίας Θράκης
12	Ένωση για τα δικαιώματα των πεζών
13	Ένωση ποδηλατικών σωματείων Μακεδονίας Θράκης
14	Εμπορικός Σύλλογος Επαγγελματιών – Βιοτεχνών Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης

Από αυτούς οι **επτά** (7) έχουν θεσμικό ρόλο στον σχεδιασμό των μεταφορών και άπτονται ζητημάτων που αφορούν τους **4** υφιστάμενους διαφορετικούς τρόπους αστικής μετακίνησης (ΙΧ αυτοκίνητο, πεζή, ποδήλατο, λεωφορείο). Σε αυτούς προστίθενται φορείς που μπορεί να μην έχουν θεσμικό ρόλο στο σχεδιασμό των μεταφορών οι ρόλοι τους όμως άπτονται κρίσιμων ζητημάτων κινητικότητας, καθώς και επαγγελματικοί σύλλογοι και ενώσεις πολιτών.

Η 1^η Συνάντηση της Ειδικής Επιτροπής Έργου πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα με την Ημερίδα Διατύπωσης Κοινού Οράματος στις 21/11/2016 ώστε να υπάρχει πληρέστερη αποτύπωση των απόψεων όλων των φορέων και των πολιτών του Δήμου.

Στην Ημερίδα προσκλήθηκαν εκτός από τα μέλη της Ειδικής Επιτροπής του Έργου, η Επιτροπή Διαβούλευσης του Δήμου Αμπελοκήπων– Μενεμένης καθώς και εκπρόσωποι Συλλόγων Γονέων-Κηδεμόνων και πολιτιστικών φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων κατοίκων και απόψεων. Στον Πίνακα 4.2 παρουσιάζονται οι λοιποί αποδέκτες της πρόσκλησης για συμμετοχή στην Ημερίδα Διατύπωσης Κοινού Οράματος.

Πίνακας 4.2 Λοιποί αποδέκτες

Α/Α	Λοιποί αποδέκτες
1	Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης
2	Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης
3	Επιτροπή Διαβούλευσης
4	Εκπρόσωποι Συλλόγων Γονέων - Κηδεμόνων Σχολείων Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης
5	Λαογραφικός Πολιτιστικός Όμιλος Αμπελοκήπων «Κ. Παλαιολόγος»
6	Σύλλογος Ποντίων «ΕΥΞΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ»
7	Ένωση Ποντίων Αμπελοκήπων
8	Τοπική Εφορεία Μεγ. Αλεξάνδρου
9	Ένωση Παλαιών Προσκόπων
10	Σωματείο Ποντίων Αμπελοκήπων «Άγιος Θεόδωρος ο Γαβράς»
11	Ένωση Κωφών ΒΕ
12	Σύλλογος Μανδρακιωτών Θεσ/νίκης
13	Σύλλογος Δημοκρατικών Γυναικών
14	Ένωση Γονέων και Κηδεμόνων ΡΗΓΑΣ ΦΕΡΑΙΟΣ
15	Σύλλογο Οικογενειών ΑΜΕΑ “Ορίζοντες”
16	Μορφωτική Κίνηση Αμπελοκήπων
17	Εκπολιτιστικός Εξωραϊστικός Σύλλογος του Καϊστρίου Πεδίου
18	Χριστιανική Ένωση Νεανίδων (ΧΕΝ)
19	Πολιτιστικός Σύλλογος Ελατοχωριτών Θεσ/νίκης «Η ΣΚΟΥΤΕΡΝΑ»
20	Ένωση Παλαιών Προσκόπων
21	Ένωση ποντίων Μενεμένης «Ο ΕΥΞΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ»
22	Μορφωτικός Πολιτιστικός Σύλλογος Αθίγγανων «Η ΑΓΑΠΗ»
23	Μορφωτικός Εκπολιτιστικός Σύλλογος Ελληνίδων Αθίγγανων, ΡΟΜ, Ατόρων & Αστέγων Γυναικών
24	Μορφωτικός Εκπολιτιστικός Σύλλογος «ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ» Αγ. Νεκταρίου
25	Πολιτιστικός Σύλλογος Παλινοστούντων «Η ΑΥΡΙΑΝΗ»

Βασικό αντικείμενο της Ημερίδας ήταν να γίνουν γνωστές οι απόψεις φορέων και πολιτών, να γίνουν κατανοητά τα προβλήματα που απασχολούν τον κάθε φορέα και εν τέλει να καταστεί δυνατή η διαμόρφωση ενός Κοινού Οράματος για το Δήμο, καθώς και των Στρατηγικών Στόχων προς επίτευξή του.

Η 2^η Συνάντηση της Ειδικής Επιτροπής του Έργου πραγματοποιήθηκε στις 23/10/2018 και σκοπός της εκδήλωσης ήταν η παρουσίαση των ευρημάτων και της διάγνωσης των προβλημάτων στην περιοχή μελέτης έτσι όπως αποτυπώθηκαν στο Στάδιο της αποτύπωσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, η παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων, η καταγραφή των παρατηρήσεων των εκπροσώπων των φορέων και η διατύπωση συμφωνίας για τα επόμενα βήματα και τον καθορισμό προτεραιοτήτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι και οι δύο αυτές εκδηλώσεις ήταν ανοιχτές σε όλους τους πολίτες του Δήμου.

Επιπλέον, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Σχεδίου η ομάδα μελέτης βρίσκεται σε συνεχή επαφή με τις Δημοτικές αρχές και την επιβλέπουσα υπηρεσία σχετικά με τους αναπτυξιακούς στόχους που είναι σκόπιμο να διέπουν τις διαδικασίες και την πρόταση οργάνωσης της αστικής κινητικότητας της πόλης.

Η 1^η Συνάντηση της μελών της Ομάδας μελέτης με τις Δημοτικές Αρχές πραγματοποιήθηκε στις 26/09/2016 και αφορούσε κατά κύριο λόγο στον καθορισμό του κοινού οράματος και στρατηγικής που θα ακολουθηθεί για την επίτευξή του, ενώ η 2^η Συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 22/10/2018 και αφορούσε κατά κύριο λόγο την επικαιροποίηση του οράματος και των στρατηγικών στόχων του Σχεδίου καθώς και στην παρουσίαση και συζήτηση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων.

Διαρκής είναι και η ενημέρωση των πολιτών του Δήμου για την πορεία υλοποίησης του Σχεδίου μέσα από την σύνταξη ενημερωτικών δελτίων, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, αλλά και τη συμμετοχή του Δήμου στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας (16-22/09/2018) όπου μέλη της ομάδας μελέτης σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο ενημέρωναν τους πολίτες σχετικά με τις δράσεις του ΣΒΑΚ.

Τέλος, στα πλαίσια της διερεύνησης και καταγραφής των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στον Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης διενεργήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου στο χρονικό διάστημα Φεβρουάριος- Μάρτιος 2017 που αφορούσε στη διερεύνηση των χαρακτηριστικών των καθημερινών μετακινήσεων των νοικοκυριών με τη συμμετοχή ενός άκρως ικανοποιητικού δείγματος πολιτών.

5. Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης διαμορφώνονται 8 Άξονες Προτεραιότητας, οι οποίοι συνδέονται με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ⁴. Ως άξονες προτεραιότητας ορίζονται οι παρακάτω:

Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας

Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης

Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα

Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές

Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς

Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος

Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας

Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών

Στη διαμόρφωση των Αξόνων Προτεραιότητας αποφασίστηκε να μην αναφερθεί διακριτά ως άξονας η οδική ασφάλεια, καθώς αυτή ενσωματώνεται οργανικά σχεδόν στο σύνολο των υπολοίπων αξόνων. Επίσης οριζόντιες δράσεις θεωρήθηκαν και οι κυκλοφοριακές και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που θα προταθούν ως υποστηρικτικά μέτρα στις προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις.

Επικεντρωμένοι στους παραπάνω άξονες προτεραιότητας θα καθοριστούν στο τελικό στάδιο οι SMART (Specific, Measurable, Attainable, Realistic, Timely) στόχοι στους οποίους θα στοχεύουν τα μέτρα/ παρεμβάσεις. Στη συνέχεια θα γίνει αντιστοίχιση των στόχων αυτών με δείκτες, οι οποίοι και θα ποσοτικοποιηθούν⁵.

Οι δείκτες θα επιλεγθούν από το σύστημα Δεικτών Βιώσιμης κινητικότητας έτσι όπως αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ ώστε να αποτιμήσει την υφιστάμενη κατάσταση του συστήματος μεταφορών στον Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης. Πρόκειται για ένα σύστημα 68 δεικτών, οι οποίοι είναι ενταγμένοι σε 21 στόχους, οι οποίοι με τη σειρά τους ανήκουν στο πλαίσιο των αξόνων-διαστάσεων της βιωσιμότητας (Πίνακας 5.1).

⁴ Στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης: 1) Οικονομική αποδοτικότητα, 2) Περιβαλλοντική βιωσιμότητα, 3) Προσβασιμότητα, 4) Ασφάλεια, 5) Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου.

⁵ Ο καθορισμός των δεικτών για καθέναν από τους στόχους, όπως και τιμές στόχοι των δεικτών αυτών, θα αποτελέσουν μεταξύ άλλων αντικείμενο της Τελικής Έκδοσης του ΣΒΑΚ Αμπελοκήπων – Μενεμένης.

Πίνακας 5.1 Σύστημα δεικτών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης

Άξονας βιωσιμότητας	Στόχος	Δείκτης	ID
Κοινωνία	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	K-OA-1
		Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους	K-OA-2
		Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων ανά 1.000 κατοίκους	K-OA-3
		Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα περίξ σχολικών συγκροτημάτων με εμπλεκόμενους ευάλωτους χρήστες ανά 1.000 κατοίκους	K-OA-4
	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της αντιληπτής ασφάλειας έναντι παραβατικών ενεργειών	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	K-AA-1
		Ποσοστό γονέων που αισθάνονται ασφάλεια κατά τη μετακίνηση των παιδιών τους από/προς το σχολείο	K-AA-2
	Βελτίωση της προσβασιμότητας	Ποσοστό λεωφορείων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	K-ΠΡ-1
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 200 m από στάσεις λεωφορείων	K-ΠΡ-2
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από βασικές υπηρεσίες	K-ΠΡ-3
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από χώρους εκπαίδευσης	K-ΠΡ-4
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από χώρους διοίκησης	K-ΠΡ-5
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από υπηρεσίες υγείας & πρόνοιας	K-ΠΡ-6
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από χώρους πολιτισμού	K-ΠΡ-7
		Ποσοστό πληθυσμού το οποίο κατοικεί εντός ακτίνας 800 m από αθλητικές εγκαταστάσεις	K-ΠΡ-8
		Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων	K-ΠΡ-9
		Ποσοστό πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών	K-ΠΡ-10
	Πολεοδομικός σχεδιασμός	Πληθυσμιακή πυκνότητα	K-ΠΣ-1
		Χρησιμοποιημένη αστική γη ανά κάτοικο	K-ΠΣ-2
		Μείξη χρήσεων γης	K-ΠΣ-3
	Πολυτροπικότητα	Αριθμός μέσων μεταφοράς	K-ΠΛ-1
	Πρωώθηση ΔΑΣ	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ που εξυπηρετούν τον Δήμο	K-ΠΔ-1
		Μέση ταχύτητα κίνησης λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ που εξυπηρετούν τον Δήμο	K-ΠΔ-2
		Ποσοστό μήκους του δικτύου λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ όπου υφίστανται λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων	K-ΠΔ-3
		Ποσοστό αξιοπιστίας δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τον Δήμο	K-ΠΔ-4
		Σύνολο επιβατωρών με ΔΑΣ	K-ΠΔ-5
	Οικονομία	Μεταφορικό έργο	Κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο
Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα ιδιωτικών μέσων μεταφοράς			K-MM-2
Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ που εξυπηρετούν τον Δήμο			K-MM-3
Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους			K-MM-4
Στάθμες εξυπηρέτησης			K-MM-5

Άξονας βιωσιμότητας	Στόχος	Δείκτης	ID	
Αξονας βιωσιμότητας	Αποδοτικότητα συστήματος μεταφορών	Μέση πλήρωση ΙΧ οχημάτων	O-AM-1	
		Μέση πλήρωση λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ που εξυπηρετούν τον Δήμο	O-AM-2	
	Βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης της υφιστάμενης οδικής υποδομής	Κατανομή οδικού δικτύου κατά αριθμό λωρίδων	O-EY-1	
		Ποσοστό μήκους οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε βασικούς οδικούς άξονες	O-EY-2	
	Βελτίωση των θεσμικών και οργανωτικών ζητημάτων	Αριθμός φορέων που εμπλέκονται σε ζητήματα μεταφορών εντός των ορίων του Δήμου	O-EY-3	
		Διευθέτηση του προβλήματος της στάθμευσης	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης που διατίθενται για Park and Ride	O-ΔΣ-1
	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1.000 κατοίκους		O-ΔΣ-2	
	Λόγος της ζήτησης προς την προσφορά στάθμευσης		O-ΔΣ-3	
	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης που διατίθενται χωρίς πληρωμή		O-ΔΣ-4	
	Εγγύτητα κατοικίας-εργασίας και μετακινήσεις για εργασία	Λόγος του αριθμού εργαζομένων που κατοικούν και εργάζονται εντός των ορίων του Δήμου προς τον αριθμό των εργαζομένων που κατοικούν στον Δήμο	O-ME-1	
		Μέσος χρόνος μετακίνησης για εργασία	O-ME-2	
		Μέσο ημερήσιο μήκος μετακινήσεων για εργασία	O-ME-3	
		Ποσοστό μετακινουμένων για εργασία οι οποίοι διανύουν καθημερινά αποστάσεις μεγαλύτερες των 10 km	O-ME-4	
	Οικονομική προσιτότητα	Ποσοστό μηνιαίου εισοδήματος των νοικοκυριών που διατίθεται σε δαπάνες για μετακινήσεις	O-ΟΠ-1	
	Υποστήριξη μιας ανταγωνιστικής οικονομίας	Κατά κεφαλήν ΑΕΠ	O-AO-1	
	Χρήση νέων τεχνολογιών για ενημέρωση ή υποκατάσταση κάποιων μετακινήσεων	Αριθμός ηλεκτρονικών υπηρεσιών διακυβέρνησης (e-government) που διατίθενται από τον Δήμο	O-NT-1	
		Ποσοστό χρησιμοποίησης νέων μέσων και τεχνολογιών για την ενημέρωση των μετακινουμένων	O-NT-2	
	Περιβάλλον	Διαμόρφωση δημοσίου χώρου υψηλής ποιότητας	Ποσοστό έκτασης της πόλης που αντιστοιχεί σε χώρους πρασίνου	Π-ΔΧ-1
			Έκταση χώρων πρασίνου ανά κάτοικο	Π-ΔΧ-2
Ποσοστό μήκους του βασικού οδικού δικτύου με ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 30 km/h			Π-ΔΧ-3	
Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας			Π-ΔΧ-4	
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από ορυκτά καύσιμα		Κατανομή λαμπτήρων οδικού φωτισμού κατά τύπο	Π-ΚΕ-1	
		Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τον δημοτικό στόλο οχημάτων	Π-ΚΕ-2	
		Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ εντός των ορίων του Δήμου	Π-ΚΕ-3	
		Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς	Π-ΚΕ-4	
		Ποσοστό δημοτικού στόλου οχημάτων που τροφοδοτούνται με ανανεώσιμες/εναλλακτικές πηγές ενέργειας	Π-ΚΕ-5	
Μείωση του κυκλοφοριακού θορύβου		Επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου	Π-ΚΘ-1	
Περιορισμός της κατάληψης εκτάσεων για υποδομές μεταφορών		Ποσοστό έκτασης της πόλης που καταλαμβάνεται από υποδομές μεταφορών	Π-ΚΑ-1	
Περιορισμός των εκπομπών αερίων		Μέση ηλικία δημοτικού στόλου οχημάτων	Π-EA-1	
		Κατανομή δημοτικού στόλου οχημάτων κατά πρότυπο εκπομπών αερίων ρύπων	Π-EA-2	
		Ετήσιες εκπομπές CO ₂ από τον δημοτικό στόλο οχημάτων	Π-EA-3	

Άξονας βιωσιμότητας	Στόχος	Δείκτης	ID
		Ετήσιες εκπομπές CO ₂ από τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ εντός των ορίων του Δήμου	Π-ΕΑ-4
		Ετήσιες εκπομπές CO ₂ από τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς	Π-ΕΑ-5
	Προώθηση μη-μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζόδρομους	Π-MM-1
		Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Π-MM-2
		Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων	Π-MM-3
		Ποσοστό πεζοδρομίων που είναι σε ικανοποιητική/καλή κατάσταση	Π-MM-4
		Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	Π-MM-5

6. Ανάπτυξη και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

Για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης αναπτύχθηκαν τέσσερα συμπληρωματικά και όχι αλληλοαποκλειόμενα, εναλλακτικά σενάρια με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2030 των οποίων η διαμόρφωση βασίστηκε στα παρακάτω:

- Αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών προσφοράς και ζήτησης για μετακινήσεις, όπως αυτές αξιολογήθηκαν στο στάδιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και στην εκτίμηση των μελλοντικών τάσεων σε σχέση με την εξέλιξη του μεταφορικού συστήματος και με τις κοινωνικό – οικονομικές και πολεοδομικές παραμέτρους ανάπτυξης.
- Το κοινό όραμα για την κινητικότητα, όπως αυτό καθορίστηκε στο πρώτο στάδιο της μελέτης, και το οποίο αντανάκλα τις προτεραιότητες και επιδιώξεις του Δήμου, καθώς και με τα υπό υλοποίηση και προγραμματιζόμενα έργα του Δήμου.
- Εντοπισμός και αξιολόγηση, με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία, καλών πρακτικών σε αστικές περιοχές αντίστοιχου μεγέθους, χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων.
- Έλεγχος συνέφειας των εναλλακτικών σεναρίων με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, το κόστος υλοποίησης, τις οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων.

Στον Πίνακα 6.1 παρουσιάζονται τα βασικά σημεία των τεσσάρων (4) εναλλακτικών σεναρίων αστικής κινητικότητας.

Πίνακας 6.1 Εναλλακτικά Σενάρια αστικής κινητικότητας

<p>Σ. ΒΑΥ Υφιστάμενες Τάσεις -Business as Usual</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα από το Δήμο και τους υπερκείμενους φορείς σχεδιασμού έως το 2030 έργα • Δεν γίνεται καμία ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ
<p>Σ. 1 Μετριοπαθές Σενάριο</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εντάσσονται έργα που ως σκοπό έχουν τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (ρύπανση, θόρυβος, οπτική όχληση) χωρίς όμως να περιορίζεται η κάθε αυτή κυκλοφορία των οχημάτων • Το ΙΧ αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για την πλειοψηφία των μετακινήσεων και λαμβάνονται μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής • Πέρα των μέτρων βελτιστοποίησης της λειτουργίας του υφιστάμενου οδικού δικτύου περιλαμβάνονται και μέτρα για την ασφαλή μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού • Έχει ως γενικό στόχο την διασφάλιση της προσβασιμότητας με επίκεντρο την κυκλοφορία των οχημάτων
<p>Σ. 2 Ενδιάμεσο Σενάριο</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εντάσσονται έργα που στοχεύουν στη βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή του Δήμου, τα οποία καλύπτουν τα περισσότερα και σημαντικότερα πεδία δράσης ενός ΣΒΑ • Οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης κερδίζουν έδαφος έναντι των συμβατικών μέσων και ιδίως της μηχανοκίνητης μετακίνησης • Έχει ως στόχο την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους και εστιάζει περισσότερο στην προώθηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (τοπικές ΔΑΣ, ποδηλασία, μετακίνηση πεζή)
<p>Σ. 3 Ιδανικό Σενάριο</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Περιλαμβάνει έργα στο σύνολο των πεδίων δράσης που αφορούν στη βιώσιμη κινητικότητα και τα οποία έχουν δραστική επίπτωση στις μετακινήσεις (μείωση του όγκου της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων ιδίως στη κεντρική περιοχή και βελτιστοποίηση της πρόσβασης σε προορισμούς που έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς) • Είναι το ευμενέστερο για τη βιώσιμη κινητικότητα από όλες τις απόψεις • Ουσιαστικά είναι παραλλαγή του Σεναρίου 2 με πρόσθετο χαρακτηριστικό την επιτυχία των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας που υλοποιούνται συνεχώς • Ενώ τα Σενάρια 1 και 2 βασίζονται στη σημερινή συμπεριφορά των μετακινουμένων, το Σενάριο 4 υιοθετεί δράσεις που στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων

Τα τέσσερα αυτά εναλλακτικά σενάρια τέθηκαν υπό συζήτηση με τις Δημοτικές αρχές και στη συνέχεια υπό διαβούλευση στη 2η Συνάντηση Ειδικής Επιτροπής του έργου.

Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν ως προτιμητέο Σενάριο για περαιτέρω εξειδίκευση το Σενάριο 2 «Ενδιάμεσο Σενάριο», αφού προστεθούν σε αυτό ήπιες δράσεις από το Σενάριο 3 που στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων.

Στη συνέχεια το Σενάριο ΒΑΥ «Υφιστάμενες Τάσεις» (Business As Usual) και το τελικό σενάριο διαχείρισης της κινητικότητας αξιολογήθηκαν μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Στο Σενάριο ΒΑΥ «Υφιστάμενες Τάσεις» (Business As Usual) (Πίνακας 6.2) εντάσσεται το σύνολο των έργων που άπτονται του τομέα των μεταφορών και υλοποιούνται αυτή τη στιγμή στην περιοχή μελέτης από το Δήμο ή έχουν προγραμματιστεί και αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2030 έχοντας ήδη εξασφαλίσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση. Επιπλέον εντάσσονται έργα που θα υλοποιηθούν στην περιοχή ή πλησίον αυτής από υπερκείμενους φορείς σχεδιασμού και αναμένεται να επηρεάσουν τις μελλοντικές συνθήκες κινητικότητας. Τέλος, στα παραπάνω έργα περιλαμβάνονται σχέδια και έργα που σχετίζονται με τον χωροταξικό/πολεοδομικό σχεδιασμό, όπως είναι υλοποίηση επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, ανάπτυξη νέων τοπικών κέντρων, βιομηχανικών περιοχών, αλλά και

μικρότερης κλίμακας που άπτονται των αλλαγών στις χρήσεις γης όπως η δημιουργία ενός νέου πολιτιστικού κέντρου ή ενός εμπορικού κέντρου.

Πίνακας 6.2 Σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις»

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Σενάριο Β.Α.Υ.
		Παρεμβάσεις
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)		
Διαχείριση Κυκλοφορίας	Βελτίωση οδικών υποδομών	Διάνοιξη οδού Ίωνος Δραγούμη (ΔΕ Αμπελοκήπων)
		Διάνοιξη οδού Ομήρου (ΔΕ Μενεμένης)
Διαχείριση στάθμευσης	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Δημιουργία θέσεων στάθμευσης υπό γωνία 60° κατά τον άξονα της οδού για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του Πάρκου Καραντινού (ΔΕ Μενεμένης)
Προσβασιμότητα	Βελτίωση Υποδομών ΑΜΕΑ	Δημιουργία 4 θέσεων ΑΜΕΑ για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του Πάρκου Καραντινού (ΔΕ Μενεμένης)
Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση υποδομών πεζών	Υλοποίηση πεζοδρόμου οδού Ομήρου (ΔΕ Μενεμένης)
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Αναβάθμιση αστικών υποδομών	Δημιουργία αστικού πάρκου στην οδό Καραντινού (ΔΕ Μενεμένης)
Μακροχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2030)		
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Αναβάθμιση αστικών υποδομών	Βιοκλιματικές αναπλάσεις στον οικισμό Αγ. Νεκταρίου

Στις παρεμβάσεις που παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.2 προστίθενται και κάποιες ήπιες δράσεις που σαν στόχο έχουν την ευαισθητοποίηση των μετακινουμένων σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, καθώς και έργα που άπτονται τον γενικότερο πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό που αλληλεπιδρούν όμως με τον τομέα της κινητικότητας:

- Υλοποίηση του εκπαιδευτικού προγράμματος «ΠοδηλατίΖΩ με ασφάλεια» σε επιλεγμένα σχολεία του Δήμου. Το πρόγραμμα αφορά στην ορθή και ασφαλή χρήση του ποδηλάτου στο αστικό οδικό δίκτυο από παιδιά και εφήβους.
- Χωροθέτηση πράσινου σημείου εκτός αστικής περιοχής.
- Επέκταση σχεδίου οικισμού Αγ. Νεκταρίου – Πολεοδόμηση/ Κτηματογράφηση. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από ίδιους πόρους και αναμένεται να υλοποιηθεί την χρονική περίοδο 2025-2030.
- Μετεγκατάσταση μη οργανωμένου οικισμού Ρομά δίπλα στον υφιστάμενο οικισμό σε περιοχή επέκτασης από το ΓΠΣ Μενεμένης. Οι εργασίες που προβλέπονται για την μετεγκατάσταση του οικισμού είναι εργασίες διαμόρφωσης εδάφους, κατασκευής δικτύων, διαμορφώσεις κοινόχρηστων χώρων, κτηριακές παρεμβάσεις κλπ. Το έργο που περιλαμβάνει θα χρηματοδοτηθεί από την Ειδική Γραμματεία Ρομά και ως χρονικός ορίζοντας υλοποίησης ορίζεται το 2020.

Τέλος, όπως προαναφέρθηκε για να υπάρξει μια ολοκληρωμένη εικόνα των παρεμβάσεων που προγραμματίζονται στην περιοχή μελέτης και να εξαχθούν ορθά συμπεράσματα για τις μελλοντικές συνθήκες κινητικότητας που θα διαμορφωθούν απαραίτητο είναι να καταγραφούν τα μεταφορικά έργα που θα υλοποιηθούν στην περιοχή ή πλησίον αυτής από υπερκείμενους φορείς σχεδιασμού. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα εξής:

- Στις μελλοντικές επεκτάσεις του μετρό Θεσσαλονίκης εντάσσεται η γραμμή προς Εύοσμο, στην οποία προβλέπεται χωροθέτηση δύο στάσεων εντός της περιοχής μελέτης, μία (1) στη ΔΕ Αμπελοκήπων στο χώρο στάθμευσης «Φιλίππου» και μία (1) στη ΔΕ Μενεμένης έναντι πρώην Δημαρχείου Μενεμένης.
- Σε στάδιο προμελέτης βρίσκεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος στη Δυτική Θεσσαλονίκη και σύμφωνα με στοιχεία της ΕΡΓΟΣΕ στην περιοχή μελέτης στην Α' Φάση ανάπτυξης του δικτύου (περιλαμβάνονται οι στάσεις επί υφιστάμενων εν λειτουργία γραμμών, για τις οποίες αρκεί απευθείας οριστική μελέτη και τροποποίηση των υφιστάμενων περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία των γραμμών) περιλαμβάνονται οι στάσεις, i) Μενεμένη - στην περιοχή πλησίον του ΤΧ4, του Ηλεκτραμαξοστασίου και της κατασκευασμένης από την ΕΡΓΟΣΕ κάτω διάβασης οδού στην Μενεμένη, δυτικά της υφιστάμενης ΙΔ οδού Αγ. Παρασκευής, ii) Μηχανοστάσιο – στο ανατολικό άκρο του Μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης, iii) Σταθμός ΚΤΕΛ «Μακεδονία». Στη Β' Φάση ανάπτυξης του δικτύου (περιλαμβάνονται οι στάσεις, για τις οποίες απαιτείται επαναλειτουργία γραμμών ή χάραξη νέας γραμμής κατόπιν προμελέτης χαράξεως και σχετικής έγκρισης περιβαλλοντικών όρων) προτείνεται να χωροθετηθεί η στάση Γήπεδο στην οδό 28ης Οκτωβρίου αμέσως μετά τη συμβολή με την οδό Δενδροποτάμου, όπου βρίσκεται το Δημοτικό Στάδιο του Δήμου Αμπελοκήπων.
- Η ολοκλήρωση του κόμβου Λαχαναγοράς Θεσσαλονίκης Κ16.
- Η παρέμβαση του ΟΣΕ (κατασκευή τεχνικού κάτω διάβασης οδού περί τη Χ.Θ. 4 +107 της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης- Στρυμόνας- Προμαχώνας) στην περιοχή Μυτηληνάκια.
- Η νέα υπέργεια σιδηροδρομική γραμμή του 6^{ου} προβλήτα του ΟΛΘ με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή.
- Σύνδεση ΠΑΘΕ – λιμένα Θεσσαλονίκης.
- Στα πλαίσια του προγράμματος URBACT διερευνάται η χάραξη ενός ολοκληρωμένου μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει το κέντρο της πόλης με τους όμορους Δήμους της μητροπολιτικής περιοχής. Έτσι σύμφωνα με το «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης για την Αστική Ανθεκτικότητα μέσω προώθησης ποδηλατικών πολιτικών και κουλτούρας στην πόλη της Θεσσαλονίκης» προτείνεται η ανάπτυξη/ αναβάθμιση κύριου δικτύου ποδηλατοδρόμων στις οδούς 26^{ης} Οκτωβρίου (από Κουντουριώτη έως όρια Δήμου Θεσσαλονίκης με Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης), Λαγκαδά (από Μοναστηρίου έως όρια Δήμου Θεσσαλονίκης με Δήμο Αμπελοκήπων- Μενεμένης), Μοναστηρίου (από Εγνατία όρια Δήμου Θεσσαλονίκης με Δήμο Αμπελοκήπων- Μενεμένης), η ανάπτυξη/ αναβάθμιση δευτερεύοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων στις οδούς Γιαννιτών (από Αναγεννήσεως έως όρια Δήμου Θεσσαλονίκης με Δήμο Αμπελοκήπων- Μενεμένης), η ανάπτυξη/ αναβάθμιση τοπικού δικτύου ποδηλατοδρόμων στην οδό Μαργαροπούλου (από Αγ. Πάντων έως όρια Δήμου Θεσσαλονίκης με Δήμο Αμπελοκήπων- Μενεμένης).

Στον παρακάτω Πίνακα 6.3 παρουσιάζεται το τελικό σενάριο διαχείρισης κινητικότητας έτσι όπως διαμορφώθηκε μετά τις διαδικασίες διαβούλευσης. Στην επόμενη ενότητα περιγράφεται αναλυτικά η εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων ανά άξονα προτεραιότητας και χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

Πίνακας 6.3 Τελικό σενάριο διαχείρισης κινητικότητας

Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Τελικό Σενάριο Διαχείρισης Κινητικότητας
		Παρεμβάσεις
Διαχείριση Κυκλοφορίας	Βελτίωση οδικών υποδομών	Διανοίξεις οδών
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
		Μονοδρομήσεις / Αντιδρομήσεις οδών
		Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου
		Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων στο σύνολο των σχολικών μονάδων της Π.Μ.
Διαχείριση στάθμευσης	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό	Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)
		Εγκλιβωτισμός και απαγορεύσεις στάθμευσης σε κρίσιμες οδούς λόγω λειτουργικού ρόλου ή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή συνδυασμού των δύο
		Διαμόρφωση κατάλληλων πολιτικών στάθμευσης ανάλογα με το είδος των εντοπιζόμενων προβλημάτων
		Αστυνόμηση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
		Θέσεις στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης σε κεντρικές περιοχές
	Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δικύκλων στην κεντρική περιοχή
		Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης TAXI
		Καθοδηγητικές πινακίδες για τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης
		Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (VMS) για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης
		Διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
Προσβασιμότητα	Βελτίωση Υποδομών ΑΜΕΑ	Καταγραφή, έλεγχος και διευθέτηση της λειτουργίας των δημόσιας χρήσης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων
		Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια στο σύνολο του οδικού δικτύου
		Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια
		Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες
		Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ στο σύνολο της Π.Μ.
Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές	Πρωώθηση ΔΑΣ	Ηχητική καθοδήγηση ατόμων με μειωμένη όραση στους φωτεινούς σηματοδότες
		Βελτιστοποίηση λειτουργίας τοπικής δημοτικής αστικής συγκοινωνίας
		Βελτιστοποίηση δρομολογίων ΟΑΣΘ
		Δρομολόγηση λεωφορείων προσβάσιμων από ΑμεΑ
		Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων ΟΑΣΘ από ηλεκτρικά οχήματα
		Αναβάθμιση στάσεων αστικών λεωφορείων (στέγαστρα, VMS κλπ)
	Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών	Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες
		Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ
Πρωώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς	Βελτίωση υποδομών πεζών	Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης.
		Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης
		Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων (αντικατάσταση και επισκευή, διαπλατύνσεις κλπ) στο σύνολο του οδικού δικτύου
		Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
		Καθοδηγητική σήμανση πεζών και ποδηλατιστών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Τελικό Σενάριο Διαχείρισης Κινητικότητας	
		Παρεμβάσεις	
	Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου	ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ	
		Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων που να περιλαμβάνει συνδέσεις της κεντρικής περιοχής με πόλους έλξης μετακινήσεων	
		Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων Υλοποίηση και λειτουργία συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων	
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Αναβάθμιση αστικών υποδομών	Ανάπτυξη ζώνης δρόμων γειτονιάς σε περιοχές κατοικίας με τοπική κυκλοφορία	
		Αναπλάσεις κεντρικών οδών	
		Αύξηση των χώρων πρασίνου	
		Εξωραϊσμός ελεύθερων/ κοινόχρηστων χώρων	
Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	
		Αντικατάσταση δημοτικού στόλου με οχήματα που κινούνται με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας	
	Δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού	Πρώθηση οικολογικής οδήγησης (eco-driving)	
	Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού	Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας	
Υιοθέτηση νέων, έξυπνων λύσεων & τεχνολογιών	«Έξυπνες» εφαρμογές	Πρώθηση τηλε-εργασίας και ευέλικτων ωραρίων εργασίας	
		Δημιουργία εφαρμογής για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης	
		Δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλους τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ταξί)	
		Car-sharing	
		Εφαρμογές πληροφόρησης μετακινουμένων Επέκταση των παρεχόμενων ηλεκτρονικών υπηρεσιών προς τους πολίτες	

7. Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων

Τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις που περιγράφονται αναλυτικά στην παρούσα ενότητα αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του τελικού σεναρίου διαχείρισης κινητικότητας, έτσι όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών. Η επιλογή των μέτρων/ παρεμβάσεων βασίστηκε στα ευρήματα της υφιστάμενης κατάστασης και στις απόψεις φορέων και πολιτών, ενώ ελέγχθηκε η συνάφειά τους με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς και η συνέργειά τους με άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος, αλλά και άλλοι υπερκείμενοι φορείς σχεδιασμού. Έτσι εκτός των έργων που εντάσσονται στο Σενάριο BAU μελετήθηκαν και αξιολογήθηκαν μελέτες έργων που άπτονται ζητημάτων κινητικότητας και επιθυμεί να υλοποιήσει ο Δήμος στην περιοχή μελέτης έτσι ώστε εντασσόμενα στις προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ να μπορέσει ο Δήμος να διεκδικήσει χρηματοδότηση για τα έργα αυτά. Ο καταμερισμός των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων ανά χρονικό ορίζοντα έγινε όπου ήταν δυνατόν με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων, τη συνέχεια – συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς) και θα οριστικοποιηθεί στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ μέσω της αντιστοίχισης των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων με τους ποσοτικοποιημένους στόχους και δείκτες.

Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας

Μέτρο: Βελτίωση οδικών υποδομών

Παρεμβάσεις

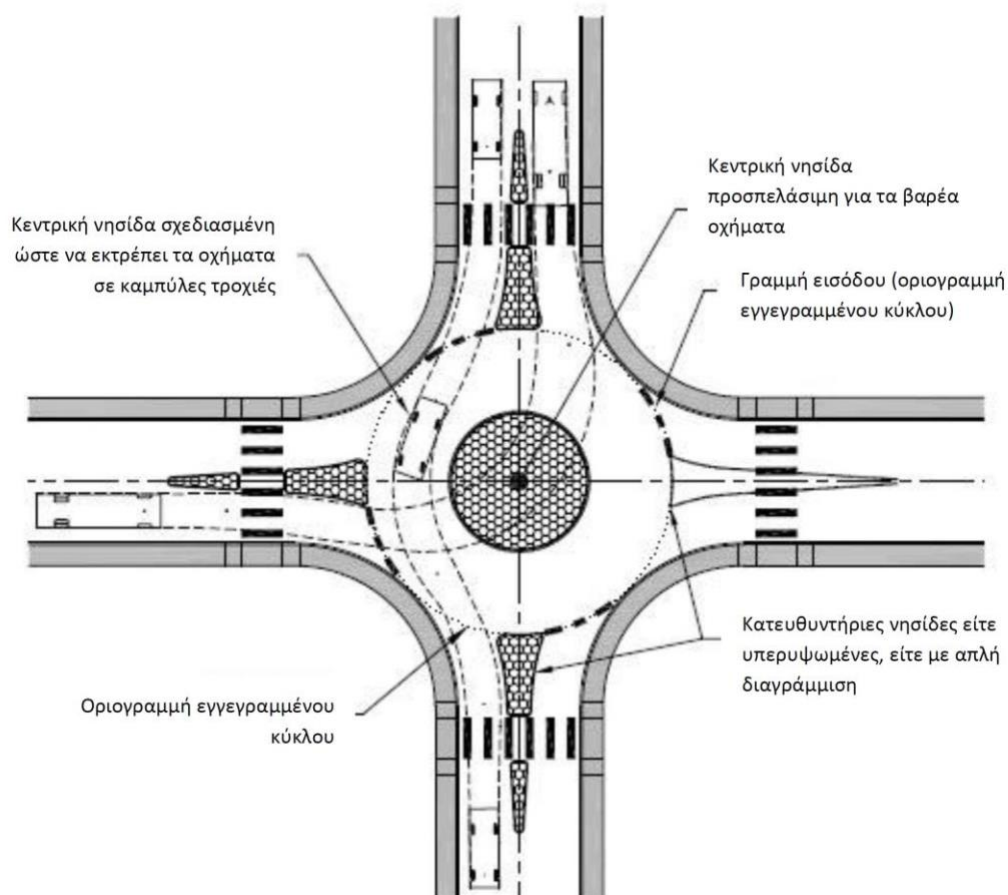
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων.
 - Στους κόμβους Δενδροποτάμου-Βενιζέλου, Δενδροποτάμου-Χατζίκου και Μεγ. Αλεξάνδρου-28ης Οκτωβρίου που λειτουργούν σε συνθήκες κορεσμού προτείνεται η επανεξέταση και ο εκ νέου προγραμματισμός του προγράμματος σηματοδότησης. Η βελτιστοποίηση του προγράμματος σηματοδότησης θα βελτιώσει τη στάθμη εξυπηρέτησης των κόμβων και την εξυπηρέτηση των μετακινουμένων. Με βάση τα μεγέθη των κυκλοφοριακών φόρτων των προσβάσεων σε κάθε κόμβο δημιουργούνται τα αντίστοιχα προγράμματα σηματοδότησης για ορισμένες χαρακτηριστικές περιόδους (πρωινή ή απογευματινή αιχμή, κανονικές κυκλοφοριακές συνθήκες, περίοδος μικρής κυκλοφορίας, κ.λπ.). Ανάλογα με την περίοδο της ημέρας, επιλέγεται και χρησιμοποιείται το κατάλληλο πρόγραμμα κάτι το οποίο δεν εφαρμόζεται στους σηματοδότες της περιοχής μελέτης και σε αυτό μπορεί να οφείλεται και σε μεγάλο βαθμό η δημιουργία ουρών και καθυστερήσεων ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής.
 - Για τους κόμβους Δενδροποτάμου-Βενιζέλου, Δενδροποτάμου-Χατζίκου, Δενδροποτάμου-28^{ης} Οκτωβρίου θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο της συντονισμένης σηματοδότησης. Συντονισμένη σηματοδότηση (coordinated signalization) εφαρμόζεται όταν οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση, ώστε να εξασφαλίζεται συνεχής ροή, δηλαδή τα οχήματα τα οποία διέρχονται με πράσινη ένδειξη από τον έναν κόμβο να συναντούν, κατά κανόνα, πράσινη ένδειξη και στον επόμενο. Με αυτόν τον

τρόπο μειώνεται ο αριθμός των στάσεων και ο συνολικός χρόνος αναμονής, με αποτέλεσμα να ελαττώνεται η δαπάνη λειτουργίας των οχημάτων (βενζίνη, ελαστικά, κ.λπ.), να εξοικονομούνται χρόνος και ενέργεια να μειώνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση και να αυξηθεί η κυκλοφοριακή ικανότητα κατά μήκος της οδού Δενδροποτάμου, μία αρτηρία με σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους που εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό διαμπερείς μετακινήσεις.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων.
 - Για τον υφιστάμενο κυκλικό κόμβο στη διασταύρωση Ελευθερίας – Φιλιππουπόλεως προτείνεται η αναδιαμόρφωση αυτού με σκοπό τη δημιουργία ενός κυκλικού κόμβου μικρής διαμέτρου (mini roundabout), με βάση τις προδιαγραφές ΟΜΟΕ Κ3. Πρόκειται για μικρού μεγέθους κυκλικούς κόμβους με κύριο χαρακτηριστικό στοιχείο την πλήρως προσπελάσιμη κεντρική κυκλική νησίδα (για τα βαρέα οχήματα) χωρίς προστατευτικό έρεισμα. Η υπερύψωση της κεντρικής νησίδας πρέπει να περιορίζεται στα 4cm. Στο επόμενο Σχήμα παρουσιάζονται τα βασικότερα γεωμετρικά και κατασκευαστικά στοιχεία ενός κυκλικού κόμβου μικρής διαμέτρου.



Σχήμα 7.1 Χαρακτηριστικά Στοιχεία Εξοπλισμού Κυκλικών Κόμβων Μικρής Διαμέτρου

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Διάνοιξη οδικών τμημάτων του οδικού δικτύου. Σε πολλές περιπτώσεις δεν έχει υπάρξει έως τώρα πλήρης εφαρμογή των εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων. Ως εκ τούτου για την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου προτείνονται τα εξής:
 - Η διάνοιξη της οδού Υπολοχαγού Αγγελάκη στη ΔΕ Μενεμένης στο τμήμα μεταξύ Δελφών και Μπιζανίου και μετατροπή της οδού σε μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Μπιζανίου προς την Δελφών.
 - Η διάνοιξη της οδού Εθνικής Αντιστάσεως στη ΔΕ Μενεμένης στο τμήμα μεταξύ Κουντουριώτου και Γουρουφίδου και μετατροπή της οδού σε μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Κουντουριώτου προς την Γουρουφίδου.
 - Η διάνοιξη της οδού Επτανήσου στη ΔΕ Αμπελοκήπων στο τμήμα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Χρ. Ράππη και μετατροπή της οδού σε μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Κωνσταντινουπόλεως προς την Χρ. Ράππη.
 - Η διάνοιξη της οδού Κουτηφάρη στη ΔΕ Αμπελοκήπων στο τμήμα μεταξύ Λαγκαδά και 28ης Οκτωβρίου και μετατροπή της οδού σε οδό διπλής κατεύθυνσης.
 - Η διάνοιξη της οδού Λαχανά - Ανδριανουπόλεως στη ΔΕ μέχρι την προέκταση της οδού Διός και μετατροπή της οδού σε ήπιας κυκλοφορίας.
 - Η διάνοιξη της οδού Τζων Κέννεντυ στη ΔΕ Αμπελοκήπων στο τμήμα μεταξύ Νικ. Πλαστήρα και Αλ. Σβώλου και μετατροπή της οδού σε μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Νικ. Πλαστήρα προς την Αλ. Σβώλου

Μέτρο: Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών. Για την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου και τη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας προτείνονται ως ελάχιστα πλάτη των λωρίδων κίνησης οχημάτων στο τοπικό δίκτυο, σε οδό μονής κατεύθυνσης τα 3,5 μέτρα και σε οδό διπλής κατεύθυνσης τα 5 μέτρα. Ως εκ τούτου προτείνεται:
 - Μονοδρόμηση των υφιστάμενων τοπικών οδών διπλής κατεύθυνσης με πλάτος <5 μέτρα.
 - Εξέταση προς μονοδρόμηση των οδών διπλής κατεύθυνσης στο σύνολο του δικτύου που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις σχετικά με τα ελάχιστα πλάτη λωρίδων κίνησης οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίδονται στους αντίστοιχους άξονες προτεραιότητας.
- ✓ Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ/ ώρα στο σύνολο των τοπικών οδών με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.
- ✓ Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο (δηλαδή στα τμήματα κατηγορίας από δευτερεύουσα συλλεκτήρια έως και ταχεία λεωφόρος, σύμφωνα με την λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου).
- ✓ Καθοδηγητική πληροφοριακή σήμανση για τους οδηγούς Ι.Χ. από και προς την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.
- ✓ Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το βασικό οδικό δίκτυο.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- ✓ Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το σύνολο του οδικού δικτύου.
- ✓ Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης του Δήμου (βάσει «Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», Φ.Ε.Κ. 2302/16-9-2013).
- ✓ Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού έτσι ώστε να μειώνεται η ταχύτητα διέλευσης των οχημάτων μέσω υπερυψώσεων, στενώσεων και αλλαγής υψής στο οδόστρωμα.
- ✓ Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών. Προτείνονται στο πλαίσιο ευρύτερης επέμβασης στις οδούς Γ. χαλκίδη και Μεγ. Αλεξάνδρου τα εξής:
 - Μονοδρόμηση της οδού Γ. Χαλκίδη με κατεύθυνση από Ελ. Βενιζέλου ως/προς Γεννηματά.
 - Μονοδρόμηση της οδού Μ. Αλεξάνδρου, μεταξύ των οδών Φιλιππουπόλεως και Ελ. Βενιζέλου, με κατεύθυνση προς Ελ. Βενιζέλου.
 - Βελτιστοποίηση κύκλων σηματοδότησης στους κόμβους Μ. Αλεξάνδρου-Φιλιππουπόλεως και Ελ. Βενιζέλου-Μ. Αλεξάνδρου-Γ. Χαλκίδη.
 - Αντιστροφή μονοδρόμησης οδού Δίλζα.
 - Επιβολή ορίου ταχύτητας 40 χλμ. ώρα στις άνω υπό μελέτη οδούς.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (βάσει «Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», Φ.Ε.Κ. 2302/16-9-2013).

Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης

Μέτρο: Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης.
- ✓ Χωροθέτηση ενός (1) επιπλέον αποκλειστικού χώρου στάθμευσης TAXI στη ΔΕ Αμπελοκήπων και ενός (1) στη ΔΕ Μενεμένης έπειτα από συζήτηση με τους αρμόδιους φορείς.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Εγκιβωπισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο βασικό οδικό δίκτυο λαμβανομένου υπόψη του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού και των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών και λαμβανομένου υπόψη τα ελάχιστα πλάτη λωρίδων κίνησης

οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίδονται στους αντίστοιχους άξονες προτεραιότητας. Έτσι για παράδειγμα προτείνεται μέσα στα πλαίσια των αναπλάσεων κεντρικών οδών (βλ. άξονα προτεραιότητας: αναβάθμιση αστικών υποδομών):

- Οδός Ελ. Βενιζέλου – εγκιβωτισμός στάθμευσης στη μία πλευρά και απαγόρευση στην άλλη.
 - Οδός Χατζίκου - εγκιβωτισμός στάθμευσης στη μία πλευρά και απαγόρευση στην άλλη.
 - Οδός Φιλιππουπόλεως - εγκιβωτισμός στάθμευσης στη μία πλευρά και απαγόρευση στην άλλη.
 - Οδός Μοναστηρίου - εγκιβωτισμός στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού.
 - Οδός 28^{ης} Οκτωβρίου - εγκιβωτισμός στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού.
- ✓ Διάθεση όλων των νόμιμων θέσεων παρά την οδό στις τοπικές οδούς για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων όλο το 24ωρο με χρήση κάρτας κατοίκου.
 - ✓ Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, το οποίο θα λειτουργεί χωρίς χρέωση, αλλά με την επιβολή χρονικού περιορισμού στην στάθμευση των οχημάτων. Συγκεκριμένα στις οδούς Χατζίκου, Ελ. Βενιζέλου (έως Ελευθερίας), Μεγ. Αλεξάνδρου (κάτωθεν της Φιλιππουπόλεως), Γ. Χαλκίδη, Φιλιππουπόλεως (έως Ελευθερίας), 28^{ης} Οκτωβρίου (η μία πλευρά της οδού από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Ελευθερίας), Ελευθερίας (η μία πλευρά της οδού από 28^{ης} Οκτωβρίου έως Ελ. Βενιζέλου) προτείνεται η διάθεση των θέσεων αυτών σε επισκέπτες με επιτρεπόμενο όριο στάθμευσης μέχρι 2 ώρες κατά τις ώρες 09:00-14:00 και 18:00-21:00. Οι κάτοικοι μπορούν να σταθμεύουν στις θέσεις αυτές από τις 14:00 έως τις 18:00 και από τις 21:00 έως τις 09:00 της επόμενης μέρας.
 - ✓ Σε χώρους γύρω από τα σχολεία, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για θέσεις όπου θα δίνεται η δυνατότητα στους γονείς να σταματάνε για λίγο ώστε να αφήσουν ή να πάρουν τα παιδιά τους κατά την έναρξη και την λήξη αντίστοιχα των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων.
 - ✓ Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου αισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου.
 - ✓ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων στις κεντρικές περιοχές των ΔΕ Αμπελοκήπων και Μενεμένης. Θέσεις στάθμευσης δικύκλων χωροθετούνται σε οδούς που χαρακτηρίζονται ως τοπικής σημασίας και υπό προϋποθέσεις και κατά περίπτωση, σε συλλεκτήριες οδούς. Σε περιοχές μεγάλης συσσώρευσης δικύκλων είναι δυνατόν να χωροθετηθούν θέσεις στάθμευσης δικύκλων και σε κεντρικές οδούς ή οδούς οι οποίοι και σήμερα χρησιμοποιούνται για στάθμευση από τους δικυκλιστές. Το ελάχιστο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας που θα απομένει μετά τη χωροθέτηση στάθμευσης δικύκλων σε τοπικής σημασίας οδούς μίας κατεύθυνσης θα είναι 2,75μ. ενώ το ελάχιστο πλάτος σε συλλεκτήριες οδούς και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης θα είναι 3,00μ. Το πλάτος στάθμευσης δικύκλων μηχανών για παράλληλη παρά το κράσπεδο στάθμευση θα είναι 1,00 μ. και το μήκος 2,50μ. Για υπό γωνία στάθμευση δικύκλων, σε περίπτωση διαγράμμισης των θέσεων, η κάθετη απόσταση μεταξύ των δύο παραλλήλων θα είναι 1,50μ. η δε κάθετη στο κράσπεδο προβολή του υπό γωνία μήκους θα είναι 1,85μ. όσο δηλαδή και το πλάτος της παρά το κράσπεδο παράλληλης στάθμευσης για επιβατικά ΙΧ και ταξί. Γενικά προτείνεται οι θέσεις στάθμευσης να έχουν χωρητικότητα τουλάχιστον 6 δίκυκλα για λόγους ασφαλείας.
 - ✓ Καθοδηγητική σήμανση για τους χώρους στάθμευσης δικύκλων.

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

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου λαμβανομένου υπόψη του λειτουργικού ρόλου κάθε οδού και των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών λαμβανομένου υπόψη τα ελάχιστα πλάτη λωρίδων κίνησης οχημάτων, πεζοδρομίων και θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίδονται στους αντίστοιχους άξονες προτεραιότητας.
- ✓ Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου αισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου.
- ✓ Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης.

Μέτρο: Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

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

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Λειτουργία πινακίδων VMS για ενημέρωση διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- ✓ Καταγραφή, έλεγχος και διευθέτηση της λειτουργίας των δημόσιας χρήσης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος σε μια προσπάθεια θέσπιση ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής για χώρους στάθμευσης επισκεπτών και αντίστοιχα ορθολογικής τιμολόγησης για χώρους στάθμευσης κατοίκων (σαφής διαφοροποίηση των πλαισίων τιμολόγησης σε σχέση με τη λειτουργία του χώρου).

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Δημιουργία τριών υπαίθριων χώρων στάθμευσης (218 θέσεων στάθμευσης) στο χώρο του Στρατοπέδου Μεγάλου Αλεξάνδρου στη ΔΕ Αμπελοκήπων στο πλαίσιο της ευρύτερης επέμβασης ανάπλασης στο Στρατόπεδο Μεγ. Αλεξάνδρου.
- ✓ Διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού είτε σε κενά οικόπεδα που θα υπάρξουν είτε υπογείων συναρτήσεων και με τη λειτουργία των δύο σταθμών μετρό στην περιοχή μελέτης.

Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα

Μέτρο: Βελτίωση Υποδομών ΑΜΕΑ

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο των δημοτικών κτιρίων και υπηρεσιών κοινώς ωφέλειας σύμφωνα με το ΝΟΚ, 2012.
- ✓ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ με στόχο το 2% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για ΑΜΕΑ.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ με στόχο το 5% των νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού να διατίθενται για ΑΜΕΑ.
- ✓ Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
- ✓ Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του βασικού οδικού δικτύου σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΚΑ «Σχεδιάζοντας για όλους».
- ✓ Τοποθέτηση ηχητικής διάταξης στους φωτεινούς σηματοδότες στο σύνολο του Δήμου με στόχο την καθοδήγηση των ατόμων με μειωμένη όραση.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΚΑ «Σχεδιάζοντας για όλους».

Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές

Μέτρο: Προώθηση ΔΑΣ

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Αστυνόμευση για την αποτροπή διπλοσταθμευμένων οχημάτων και οχημάτων στις γωνίες των ΟΤ που παρεμποδίζουν την ομαλή πορεία των λεωφορείων του ΟΑΣΘ.
- ✓ Πύκνωση δρομολογίων ΟΑΣΘ.
- ✓ Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη σημαντικότητα της χρήσης Δ.Α.Σ..

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 60΄.
- ✓ Το σύνολο των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ και της δημοτικής αστικής συγκοινωνίας να είναι προσβάσιμα από ΑΜΕΑ.
- ✓ Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα).
- ✓ Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Τροποποίηση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ και συγκεκριμένα των γραμμών 01Α και 18 στην κατεύθυνση από Μενεμένη προς Σταυρούπολη (στο πλαίσιο των

κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στις οδούς Μεγ. Αλεξάνδρου και Γ. Χαλκίδη) (βλ. άξονα προτεραιότητας: διαχείριση της κυκλοφορίας).

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 30΄.
- ✓ Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ σε συνάρτηση με τη λειτουργία του μετρό και του Δυτικού προαστιακού.
- ✓ Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων ΟΑΣΘ από ηλεκτρικά οχήματα.
- ✓ Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες.

Μέτρο: Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης επί των οδών Μοναστηρίου, Χατζίκου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Χαλκίδη, Φιλιππουπόλεως, 28^{ης} Οκτωβρίου, Ελευθερίας και Καλλιθέας. Οι διαστάσεις των θέσεων φορτοεκφόρτωσης παρά το κράσπεδο για την κεντρική περιοχή είναι: μήκος θέσης 10,0 μ. και πλάτος θέσης 2,0μ με ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος 5,0 μ. Προτείνεται επίσης οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης να διαγραμμισθούν με κίτρινη συνεχή γραμμή και με δύο διαγώνιες.
- ✓ Διερεύνηση μέσω αυτοψιών στην περιοχή μελέτης για την καταγραφή οδών όπου υπάρχουν περισσότερα από τέσσερα καταστήματα που απαιτούν συχνή τροφοδοσία ή αποστολές όπως σουπερμάρκετ, μινι μάρκετ, καταστήματα ειδών υγιεινής, καταστήματα ηλεκτρικών ειδών, μάντρες οικοδομικών υλικών καθώς επίσης και καταστήματα που διακινούν βαριά ή/και ογκώδη προϊόντα ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου. Στις περιπτώσεις αυτές και αφού ληφθεί υπόψη αν υπάρχουν, και πόσα, και τι είδους είναι τα καταστήματα στην απέναντι πλευρά, θα εκτιμηθεί αν απαιτείται και είναι δυνατό, λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού, να δημιουργηθεί θέση/εις φορτοεκφόρτωσης.
- ✓ Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης. Το ωράριο που προτείνεται στις θέσεις Φ/Κ στις κεντρικές περιοχές έρχεται σε συνάφεια με το ισχύον ωράριο που θεσπίστηκε στο Δήμο Θεσσαλονίκης σε μια προσπάθεια ύπαρξης συνέχειας στο ΠΣΘ και είναι το παρακάτω:
 - Έως 1,5T όλες τις ημέρες και ώρες
 - Άνω του 1,5T Δευτέρα – Παρασκευή 20:30 – 08:30 & Σάββατο 17:00 έως Δευτέρα 08:30.
 - Στις θέσεις που θα χωροθετηθούν εκτός κεντρικής περιοχής και δεδομένου τις ανάγκες για στάθμευση προτείνεται η θέσπιση του ωραρίου να γίνει έπειτα από διαβούλευση με τους καταστηματάρχες των οδών αυτών.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών

Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς

Μέτρο: Βελτίωση υποδομών πεζών

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών.



Εικόνα 7.1 Καθοδηγητική σήμανση πεζών (Πηγή: <http://google.maps.gr>)

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου.
- ✓ Προτείνεται βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης εκατέρωθεν της οδού τα 2,05 μ. και όπου αυτό δεν είναι δυνατόν τα 2,05 μ.
- ✓ Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας.
 - Μετατροπή των υφιστάμενων οδών μονής κατεύθυνσης πλάτους <5,5 μέτρα σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με ενιαίο οδόστρωμα- πεζοδρόμιο και θα ισχύει απαγόρευση στάθμευσης.
 - Μετατροπή των υφιστάμενων οδών διπλής κατεύθυνσης πλάτους <5 μέτρα σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης (βλ. άξονα προτεραιότητας: διαχείριση της κυκλοφορίας) με ενιαίο οδόστρωμα- πεζοδρόμιο και θα ισχύει απαγόρευση στάθμευσης.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Προτείνεται βέλτιστο πλάτος πεζοδρομίων (όπου δεν υπάρχουν) στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης εκατέρωθεν της οδού τα 2,5 μ. και όπου δεν μπορεί να τηρηθεί το βέλτιστο πλάτος, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,65 μ. εκατέρωθεν της οδού και όπου και αυτό δεν είναι δυνατό τουλάχιστον ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,65 μ. από τη μία πλευρά της οδού.

Μέτρο: Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στις κεντρικές περιοχές των ΔΕ Αμπελοκήπων και Μενεμένης (π.χ. πεζόδρομος Κυριακίδη, οδός Θερίσσου).
- ✓ 1^η φάση εισαγωγής συστήματος bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και επισκεπτών.
- ✓ Πιλοτική εφαρμογή εγκατάστασης συστήματος dockless ποδηλάτων.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, στα πλαίσια ανάπτυξης κεντρικών οδών, στις οδούς:
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης στην οδό Ελ. Βενιζέλου μέχρι τη συμβολή της με την οδό Ελευθερίας, στη μία πλευρά της οδού επί του πεζοδρομίου.
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης στην οδό Φιλιππουπόλεως μέχρι τη συμβολή της με την οδό Ελευθερίας, στη μία πλευρά της οδού επί του πεζοδρομίου.
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου στο τμήμα μεταξύ Φιλιππουπόλεως και Ελ. Βενιζέλου, στη μία πλευρά της οδού επί του πεζοδρομίου.
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης στην οδό Γ. Χαλκίδη μέχρι τη συμβολή της με την οδό Γεννηματά, στη μία πλευρά της οδού επί του πεζοδρομίου.
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου μονής κατεύθυνσης στην οδό Μοναστηρίου μέχρι το όριο με το Δήμο Θεσσαλονίκης, εκατέρωθεν της οδού επί του πεζοδρομίου.
 - Δημιουργία τμήματος ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης στην οδό Δαβάκη στη μία πλευρά της οδού επί του πεζοδρομίου.
- ✓ Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στις κεντρικές περιοχές των ΔΕ Αμπελοκήπων και Μενεμένης πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. πλησίον Δημαρχείο, Τεχνικής Υπηρεσίας, σχολικών συγκροτημάτων, αθλητικών εγκαταστάσεων, χώρων πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής).
- ✓ Καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατόδρομων.
- ✓ Διερεύνησης επέκτασης συστήματος bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα, καθώς και dockless ποδηλάτων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και επισκεπτών.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Υποδομές bike and ride στον τερματικό σταθμό των ΚΤΕΛ και στους σταθμούς του μετρό.

Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος

Μέτρο: Αναβάθμιση αστικών υποδομών

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Αναβάθμιση του συνόλου των παιδικών χαρών στην περιοχή μελέτης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και πιστοποίηση αυτών.
- ✓ Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου αστικού εξοπλισμού πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Ανάπλαση των οδών Μεγ. Αλεξάνδρου (στο τμήμα μεταξύ Φιλιππουπόλεως και Γ. Χαλκίδη) και Γ. Χαλκίδη που περιλαμβάνει μονοδρόμηση οδών, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, εγκιβωτισμό στάθμευσης, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού, μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στην οδό Γ. Χαλκίδη (οφιώδης διάταξη). Το πλάτος οδοστρώματος στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου θα κυμαίνεται μετά τις επεμβάσεις μεταξύ 5,5 -6,0 μ. ενώ της Γ. Χαλκίδη σε 3,5 μ.
- ✓ Αναβάθμιση Υπαίθριων χώρων Φιλιππουπόλεως (έως την οδό Ελευθερίας) που περιλαμβάνει διαπλάτυνση πεζοδρομίων, εγκιβωτισμό στάθμευσης, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού. Το πλάτος οδοστρώματος μετά τις επεμβάσεις προτείνεται 5,5-6,0μ..
- ✓ Ανάπλαση – αναβάθμιση των εργατικών κατοικιών Δαβάκη – Παπαφλέσσα – Γευγελή και Ν. Πλαστήρα στη ΔΕ Αμπελοκήπων με την οποία προτείνεται μεταξύ άλλων η αισθητική βελτίωση της περιοχής, η διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ατόμων με αναπηρία μέσω της κατάλληλης διαμόρφωσης των πεζοδρομίων, η οργάνωση των θέσεων στάθμευσης, η δημιουργία ποδηλατόδρομου που θα συνδέει τις αθλητικές εγκαταστάσεις της περιοχής με το στρατόπεδο Μ. Αλεξάνδρου. Το πλάτος οδοστρώματος στην οδό Δαβάκη έπειτα από τις επεμβάσεις προτείνεται 5,5-6,0 μ.
- ✓ Ανάπλαση της οδού Βενιζέλου (έως την οδό Ελευθερίας) που περιλαμβάνει διαπλάτυνση πεζοδρομίων, εγκιβωτισμό στάθμευσης, δημιουργία ποδηλατοδρόμου, δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού. Το πλάτος οδοστρώματος έπειτα από τις επεμβάσεις προτείνεται 5,5-6,0 μ.
- ✓ Περιορισμός του πλάτους της οδού Χατζίκου σε 5,5-6,0 μ. με σκοπό τον εγκιβωτισμό της στάθμευσης στη μία πλευρά της οδού.
- ✓ Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Δημιουργία υπερτοπικού πόλου αστικού πρασίνου και κοινόχρηστων-κοινωφελών χρήσεων, στο κεντρικό και νότιο τμήμα του στρατοπέδου, έκτασης 102 στρεμμάτων περίπου, η οποία έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Αμπελοκήπων- Μενεμένης. Εντός αυτής της έκτασης, προτείνεται να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες επιμέρους χρήσεις: ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο, κεντρικές λειτουργίες πόλης, πολιτισμός, χώρος για ανέγερση Ιερού Ναού, υποδομές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, οδικό δίκτυο και δίκτυο πεζοδρόμων.
- ✓ Βιοκλιματική αναβάθμιση της οδού Μοναστηρίου, στο τμήμα που είναι εντός των ορίων της περιοχής μελέτης (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ενίσχυση του κάθετου πρασίνου, διευθέτηση της στάθμευσης παρά την οδό σε εσοχές, δημιουργία ποδηλατοδρόμου,

δημιουργία νέων διαβάσεων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού). Παράλληλα προτείνεται ειδική διαμόρφωση της νησίδας στον κόμβο Μοναστηρίου – Μαντείων, ενώ το πλάτος οδοστρώματος της οδού Μοναστηρίου προτείνεται σε 6,50μ. (δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,25μ.).

- ✓ Σταδιακή αύξηση του πράσινου στην περιοχή μελέτης μέσω ενίσχυσης του «κάθετου» πράσινου, φύτευση νησίδων, δημιουργία πράσινων δωμαίων υλοποίηση των χώρων αστικού πρασίνου που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια.
- ✓ Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.
- ✓ Σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων και των καλωδίων της ΔΕΗ έως το 2030.

Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας

Μέτρο: Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Αμπελοκήπων (ένας στο δημοτικό χώρο στάθμευσης Φιλίππου (Μεγ. Αλεξάνδρου) και ένας στο δημοτικό χώρο στάθμευσης (Φιλιππουπόλεως με Τζων Κέννεντυ) καθώς και δημιουργία κεντρικής πλατφόρμας διαχείρισης και παρακολούθησης των 2 σταθμών φόρτισης.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Χωροθέτηση σταθμού φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Μενεμένης (στο δημοτικό χώρο στάθμευσης στο Στρατόπεδο Μεγ. Αλεξάνδρου έναντι ΔΤΥ).

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου με οχήματα φιλικών προς το περιβάλλον (στόχος το 2030 η ολική αντικατάσταση όλων των οχημάτων).

Μέτρο: Δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος για την οικονομική - οικολογική οδήγηση (Eco-Driving) σε δημοτικούς υπαλλήλους.
- ✓ Βελτιστοποίηση δρομολογίων απορριμματοφόρων.

Μέτρο: Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Προμήθεια και εγκατάσταση ηλιακών παγκακιών στην περιοχή του Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου στη ΔΕ Αμπελοκήπων.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας (στόχος το 2030 να έχει αντικατασταθεί το σύνολο των λαμπτήρων).

Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών

Μέτρο: «Έξυπνες» εφαρμογές

Παρεμβάσεις

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- ✓ Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες.
- ✓ Λειτουργία Συστήματος Τηλεελέγχου – Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού, το οποίο αναμένεται να προσφέρει ευελιξία και άμεση προσαρμογή του φωτισμού στις πραγματικές ανάγκες της πόλης, και θα προσφέρει επιπλέον εξοικονόμηση ενέργειας και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) μέσα από τη δυνατότητα για σενάρια ρύθμισης της φωτεινότητας.
- ✓ Προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων και πλατφόρμας 'έξυπνης πόλης' και "βιώσιμης κινητικότητας" (ασύρματο δίκτυο, έλεγχος πληρότητας κάδων, ψηφιακή πληροφοριακή σήμανση σχετικά με τη λειτουργία του ανοικτού κέντρου εμπορίου, info kiosk, πλατφόρμα έξυπνης πόλης και έξυπνης βιώσιμης κινητικότητας).

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

- ✓ Επέκταση της πλατφόρμας «έξυπνης πόλης» με πληροφορίες για τον μετακινούμενο (δρομολόγια και στάσεις ΔΑΣ, ύπαρξη ποδηλατόδρομων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, δημοτικοί χώροι στάθμευσης και πληρότητα, χώροι στάθμευσης TAXI, σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κλπ).
- ✓ Ενσωμάτωση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας nononville. Μέσω της εφαρμογής nononville, ο Δημότης αλλά και ο επισκέπτης του Δήμου θα μπορεί πλέον με την χρήση του κινητού του τηλεφώνου να δηλώνει σε πραγματικό χρόνο προβλήματα που συναντά στην καθημερινότητα του (μια καμμένη λάμπα, ένα εγκαταλειμμένο αυτοκίνητο, σκουπίδια, λακκούβες κ.λ.π.). Ο χρήστης της εφαρμογής στέλνει την τοποθεσία, μία φωτογραφία και τον τύπο του προβλήματος στο Δήμο, άμεσα και χωρίς κόστος ή γραφειοκρατικές διαδικασίες. Οι υπηρεσίες του Δήμου από την άλλη πλευρά θα έχουν πραγματική εικόνα των προβλημάτων, θα μπορούν να προγραμματίσουν καλύτερα τις εργασίες τους και κυρίως θα είναι υπόλογες για το έργο και την ανταπόκριση τους προς του πολίτες. Κάθε φορά που ένα ζήτημα επιλύεται ο Δημότης λαμβάνει ζωντανή ενημέρωση στο κινητό του τηλέφωνο.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- ✓ Κάρτα κατοίκου που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς εντός του Δήμου, αλλά και τη στάθμευση (δημοτική συγκοινωνία, σύστημα στάθμευσης, σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων, ταξί κλπ).
- ✓ Δημιουργία εφαρμογής για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης.
- ✓ Επέκταση της πλατφόρμας «έξυπνης πόλης» με παροχή πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο στον μετακινούμενο για την κατάσταση στο οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης.
- ✓ Δημιουργία πλατφόρμας για την προώθηση του car – sharing

Υποστηρικτικά μέτρα

- ✓ Εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου στην ΠΕ Βόσπορος
- ✓ Προώθηση τηλε-εργασίας και ευέλικτων ωραρίων εργασίας σε επίπεδο δημοτικών υπηρεσιών.
- ✓ Λειτουργία πράσινων σημείων και οργάνωση δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα καθαριότητας και ανακύκλωσης.
- ✓ Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων-προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία.
- ✓ Εκπαίδευση παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης με εξειδίκευση στην ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Σχετικό υλικό υπάρχει αναρτημένο στην ιστοσελίδα του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής (ΙΕΠ).
- ✓ Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου (γνωρίζω την πόλη μου με ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία κ.α.).
- ✓ Δημιουργία χαρτών/ φυλλαδίων με πληροφορίες για τον μετακινούμενο (δρομολόγια και στάσεις ΔΑΣ, ύπαρξη ποδηλατόδρομων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, δημοτικοί χώροι στάθμευσης, χώροι στάθμευσης TAXI, σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κλπ).. Διάθεση τους σε επίκαιρα σημεία της πόλης.

8. Επίλογος – Επόμενες Δράσεις

Ο Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης μαζί με τους όμορους Δήμους ορίζουν το βορειοδυτικό τόξο της Θεσσαλονίκης. Έτσι, δεν μπορεί να καταταχθεί ανεξάρτητα στην ιεραρχία του οικιστικού δικτύου, καθώς αποτελεί μέρος του ΠΣΘ στο οποίο ανήκει και με το οποίο αναπτύσσονται ισχυρές σχέσεις εξάρτησης σε τομείς όπως είναι η υγεία, η εκπαίδευση, οι υπηρεσίες, η ψυχαγωγία και οι μεταφορές.

Τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις έτσι όπως αυτά παρουσιάστηκαν αναλυτικά στο παρόν τεύχος αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του τελικού σεναρίου διαχείρισης κινητικότητας, έτσι όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών. Η επιλογή των μέτρων/ παρεμβάσεων βασίστηκε στα ευρήματα της υφιστάμενης κατάστασης και στις απόψεις φορέων και πολιτών, ενώ ελέγχθηκε η συνάφειά τους με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς και η συνέργειά τους με άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος, αλλά και άλλοι υπερκείμενοι φορείς σχεδιασμού. Ο καταμερισμός των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων ανά χρονικό ορίζοντα έγινε όπου ήταν δυνατόν με γνώμονα την κρισιμότητα των επεμβάσεων, τη συνέχεια – συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς).

Η συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κατέδειξε ότι η κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή μελέτης δεν μπορεί να μεταβληθεί δραματικά καθώς ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της ημερήσιας κυκλοφορίας αποτελούν οι διαμπερείς μετακινήσεις αναδεικνύοντας την ανάγκη για έναν ενιαίο συγκοινωνιακό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος.

Παρόλο αυτά οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα συμβάλλουν σταδιακά στη βελτίωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών του Δήμου.

Η προκαταρκτική αυτή πρόταση του ΣΒΑΚ Δήμου Αμπελοκήπων- Μενεμένης θα τεθεί προς συζήτηση με την Δημοτική αρχή και τους ιθύνοντες της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, ενώ παράλληλα θα τεθεί και σε δημόσια διαβούλευση (3η Συνάντηση Ειδικής Επιτροπής του έργου) με στόχο τον καθορισμό των μετέπειτα ενεργειών και τη διατύπωση διακήρυξης συμφωνίας για υλοποίηση ΣΒΑΚ.

Ως αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής θα είναι και η ενδεχόμενη προσθήκη άλλων μέτρων/ παρεμβάσεων που θα είναι συμβατά και θα αυξάνουν την αποτελεσματικότητα του Σχεδίου και των στόχων που έχουν τεθεί και ως εκ τούτου θα οδηγήσει στην Τελική Έκδοση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Παραδοτέο: D6.1), το οποίο θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

- Ανάπτυξη των προτεινόμενων μέτρων/ παρεμβάσεων
- Περιγραφή επιμέρους ενεργειών – αντιστοίχιση με φορέα υλοποίησης
- Χρονοπρογραμματισμός των μέτρων/ παρεμβάσεων
- Ενδεικτική κοστολόγηση των μέτρων/ παρεμβάσεων και καταγραφή των δυνητικών πηγών χρηματοδότησης
- Χαρτογραφική απεικόνιση των προτάσεων του Σχεδίου

- Καταγραφή των ειδικών στόχων στους οποίους στοχεύουν τα μέτρα/ παρεμβάσεις
- Αντιστοίχιση των ειδικών στόχων με δείκτες – Ποσοτικοποίηση δεικτών
- Σχέδιο παρακολούθησης του Σχεδίου και αξιολόγησης των επιτευγμάτων του Σχεδίου και ανάθεση αρμοδιοτήτων για την παρακολούθηση της επίτευξης των δεικτών – Καταγραφή πηγών τροφοδότησης με στοιχεία.