

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

## ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ D5.1: Έκθεση Εναλλακτικών Σεναρίων



# ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ D5.1

Έκθεση εναλλακτικών σεναρίων

## Σύνταξη

Ο Επιστημονικά Υπεύθυνος του  
Ερευνητικού 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 D5.1

### Έκθεση εναλλακτικών σεναρίων

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 άψογη 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

<b>1 Εισαγωγή.....</b>	<b>1</b>
1.1 Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου.....	3
1.2 Χρονοδιάγραμμα Έργου .....	4
<b>2 Σύνοψη υφιστάμενη κατάσταση.....</b>	<b>5</b>
2.1 Προφίλ της Περιοχής Μελέτης.....	7
2.2 Ανάλυση SWOT.....	11
<b>3 Μεθοδολογία ανάπτυξης εναλλακτικών σεναρίων .....</b>	<b>13</b>
<b>4 Περιγραφή εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας .....</b>	<b>18</b>
<b>5 Επίλογος – Επόμενες δράσεις .....</b>	<b>25</b>

# Κατάλογος Πινάκων

## 2 Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης

Πίνακας 2.1 Παρουσίαση ανάλυσης SWOT ..... 12

## 4 Περιγραφή εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Πίνακας 4.1 Προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις ανά σενάριο κινητικότητας..... 22

# 1

Εισαγωγή





## 1.1 Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η παρούσα έκθεση συντάχθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης που συνάφθηκε μεταξύ του Δήμου Αμπελοκήπων–Μενεμένης και της Διευρωπαϊκής Εταιρείας Συμβούλων Μεταφορών, Ανάπτυξης και Πληροφορικής ΑΕ (TREDIT S.A.) την 15<sup>η</sup> 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 τον Δήμο Αμπελοκήπων–Μενεμένης 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 θα 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.

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

- Σ1. Καθορισμός Στόχων: Έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των βασικών στόχων (ποιοτικών και ποσοτικών), οι οποίοι και θα πρέπει να επιτευχθούν με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.
- Σ2. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης: Έχει σκοπό την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης σε ότι αφορά την προσφορά σε υποδομές και τη ζήτηση για μετακινήσεις

- Σ3. Καθορισμός και έλεγχος σεναρίων: Διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης λαμβάνοντας υπόψη το κοινό όραμα, τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που εντοπίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο
- Σ4. Εκτίμηση επιπτώσεων και αξιολόγηση σεναρίων: Έχει ως αντικείμενο την εξειδίκευση των προτεινόμενων μέτρων για κάθε εναλλακτικό σενάριο, καθώς και τη συνολική αξιολόγηση του κάθε σεναρίου, που έχει προταθεί στο προηγούμενο στάδιο.
- Σ5. Διαμόρφωση Σχεδίου Υλοποίησης: Έχει ως αντικείμενο τη διαμόρφωση του σχεδίου υλοποίησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία του Σχεδίου δράσης, την κοστολόγηση των προτεινόμενων μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα και τη σύνταξη της τελικής έκδοσης του ΣΒΑΚ.

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.

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) 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 έχουν ήδη πραγματοποιηθεί.

Το περιεχόμενο του παρόντος τεύχους βασίζεται εξ' ολοκλήρου στις εργασίες που ολοκληρώθηκαν στους τρεις πρώτους μήνες της νέας σύμβασης.

Στην παρούσα φάση εκπονείται το Στάδιο 3 (Σ3)

κατά το οποίο γίνεται η διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης λαμβάνοντας υπόψη το κοινό όραμα, τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που εντοπίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο της αποτύπωσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης. Για κάθε σενάριο θα καθοριστούν μέτρα ή ομάδες μέτρων (παρεμβάσεις) με βάση την εμπειρία της ομάδας μελέτης και τη διεθνή πρακτική, τα οποία και θα αξιολογηθούν με βάση το κατά πόσον είναι σε θέση να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στο 1ο Στάδιο, ενώ παράλληλα θα εκτιμηθούν οι επιπτώσεις τους με βάση το τρίπτυχο των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης οικονομία-κοινωνία-περιβάλλον.

## 1.2 Χρονοδιάγραμμα Έργου

Η μελέτη περιλαμβάνει πέντε Στάδια και ο συνολικός χρόνος για την εκτέλεση του αντικειμένου της μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Ενότητα Γ του Τεύχους Τεχνικών

Δεδομένων της προκήρυξης, ορίζεται σε 8 μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού, ενώ στο συνολικό χρόνο υπολογίζεται χρονικό διάστημα δύο περίπου μηνών για ενδιάμεσες εγκρίσεις. Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου καθορίζεται σε 6 μήνες.

Ορίζονται και τμηματικές προθεσμίες, ως εξής:

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

# 2

Σύνοψη υφιστάμενης  
κατάστασης



## 2.1 Προφίλ της Περιοχής Μελέτης

Η θεώρηση της υπάρχουσας κατάστασης όπως προέκυψε μέσα από το παραδοτέο D2.1 «Τεχνική Έκθεση για την υπάρχουσα κατάσταση και καταγραφή των μεταφορικών αναγκών του Δήμου και Γεωχωρική Αποτύπωση τους» και το παραδοτέο D3.1 «Τεχνική Έκθεση αποτελεσμάτων διερεύνησης χαρακτηριστικών μετακίνησης και κυκλοφοριακών παραμέτρων στην περιοχή μελέτης» που αφορούσαν την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης επιτρέπει την εξαγωγή ενός πλήθους διαπιστώσεων που χαρακτηρίζουν τα δομικά και λειτουργικά στοιχεία του Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης.

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 ελκυστικότητας 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. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι 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/km<sup>2</sup>), έλλειψη εκτεταμένων και επαρκών χώρων πρασίνου (μόλις 1,68 m<sup>2</sup>/κάτοικο, μέγεθος που υπολείπεται κατά πολύ των διεθνών προτύπων που ανέρχονται σε 8-10 m<sup>2</sup>/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 αυτούς παρατηρούνται και υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, με βάση και τα αποτελέσματα των μετρήσεων φόρτων σε κόμβους και διατομές. Το μήκος του βασικού οδικού δικτύου (κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες, κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες 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, μικρό 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 (δωρεάν) 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 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 σημαντική αυτή 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 πεζοδρόμων (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 οι 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 ερωτηματολογίου 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.

Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις και παρατηρήσεις καθίσταται αναγκαία η λήψη μέτρων και η διαμόρφωση παρεμβάσεων που σε βάθος δεκαετίας θα δημιουργήσουν συνθήκες βελτίωσης των συνθηκών κινητικότητας με παράλληλα αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος στην περιοχή μελέτης. Οι παρεμβάσεις αυτές θα πρέπει να στοχεύουν στα ακόλουθα:

- Αύξηση του χώρου και της ποιότητας των υποδομών που διατίθενται για πεζούς και ποδηλάτες, δηλαδή πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, ελεύθερων χώρων προκειμένου να αποσυμφορηθεί η κεντρική περιοχή και να μειωθεί η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου. Οι υποδομές αυτές θα πρέπει να σχεδιασθούν στη λογική δικτύων που να εξυπηρετούν το σύνολο των περιοχών του Δήμου κατά το δυνατόν και να μην είναι αποκομμένοι μεταξύ τους.
- Σε ότι αφορά το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, αυτό θα πρέπει να συνδυασθεί με χώρους στάθμευσης κοινοχρήστων, αλλά και ιδιωτικών ποδηλάτων ώστε να καθίσταται ελκυστική η χρήση των ποδηλάτων. Οι χώροι κοινοχρήστων ποδηλάτων θα πρέπει να συνδυασθούν τόσο με το δίκτυο των Δημοσίων Συγκοινωνιών όσο και με τους

μελλοντικούς σταθμούς του δικτύου του Μετρό. Επιπρόσθετα οι σταθμοί του Μετρό θα πρέπει να αποτελέσουν σημεία αναφοράς στον δημοτικό αστικό χώρο και οι περιοχές πέριξ αυτών να σχεδιασθούν κατά τρόπο που αποτελούν τοπόσημα (landmarks) του Δήμου.

- Αναβάθμιση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών. Οι σχετικά μικρές αποστάσεις που καλούνται να διανύσουν οι μετακινούμενοι δίνει το περιθώριο διεκδίκησης μεριδίου στα ΜΜΜ, αλλά και στα μη μηχανοκίνητα μέσα.
- Ολιστική αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης με ιδιαίτερη μνεία στην αντιμετώπιση των προβλημάτων στην κεντρική περιοχή του Δήμου. Το ζήτημα της στάθμευσης είναι ιδιαίτερος σημαντικό και χρήζει ολοκληρωμένης στρατηγικής θεώρησης. Θα πρέπει να αυξηθεί η εναλλαγή στάθμευσης στις παρόδιες θέσεις στάθμευσης και να υπάρξει προνομιακή μεταχείριση στους κατοίκους και στους άλλους δικαιούμενους χώρου στάθμευσης στην περιοχή δικαιοδοσίας του Δήμου. Στην κατεύθυνση αυτή θα εξετασθούν εναλλακτικές για μεγαλύτερη χρήση και καλύτερη αξιοποίηση των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης και θέσπιση τρόπων και μέσων για υποστήριξη των σχετικών πολιτικών.
- Εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/προς τις σχολικές μονάδες με βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης των πεζοδρομίων, αλλά και εφαρμογή σχολικών δακτυλίων πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων.
- Βελτίωση των προγραμμάτων σηματοδότησης των κόμβων της κεντρικής περιοχής προκειμένου να βελτιωθεί η στάθμη εξυπηρέτησης των οχημάτων. Θα πρέπει να εξεταστεί επίσης, σε συνεννόηση με την Περιφέρεια, η δημιουργία διαφορετικών προγραμμάτων σηματοδότησης για κάθε χρονική περίοδο (πρωί – μεσημέρι –

απόγευμα, εντός και εκτός αιχμής) προκειμένου να εξυπηρετούνται πιο αποτελεσματικά οι ροές των οχημάτων, οι οποίες διαφοροποιούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας όπως προέκυψε και από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις.

- Είναι αναμενόμενο οι σχεδιασμοί που θα γίνουν και οι παρεμβάσεις αυτές να συνδυασθούν με ενδεχόμενες αλλαγές κατευθύνσεων οδών και με παρεμβάσεις στους διατιθέμενους χώρους στάθμευσης παρά την οδό.

Πέραν των ανωτέρω προκαταρκτικών προτάσεων, θεωρείται ιδιαίτερης σημασίας η αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογικών δυνατοτήτων σε μια σειρά από ζητήματα που απασχολούν τον Δήμο και τους δημότες του. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η μελέτη και εφαρμογή συστημάτων Τηλεματικής και άλλων ευφυών συστημάτων που είναι σε θέση να καλύψουν ένα πλήθος υπηρεσιών προς πολίτες και ταυτόχρονα να επιτρέπουν στις Δημοτικές Υπηρεσίες να επανασχεδιάζουν αυτές και να τις βελτιώνουν με βάση τις αναπροσαρμοζόμενες ανάγκες των δημοτών.

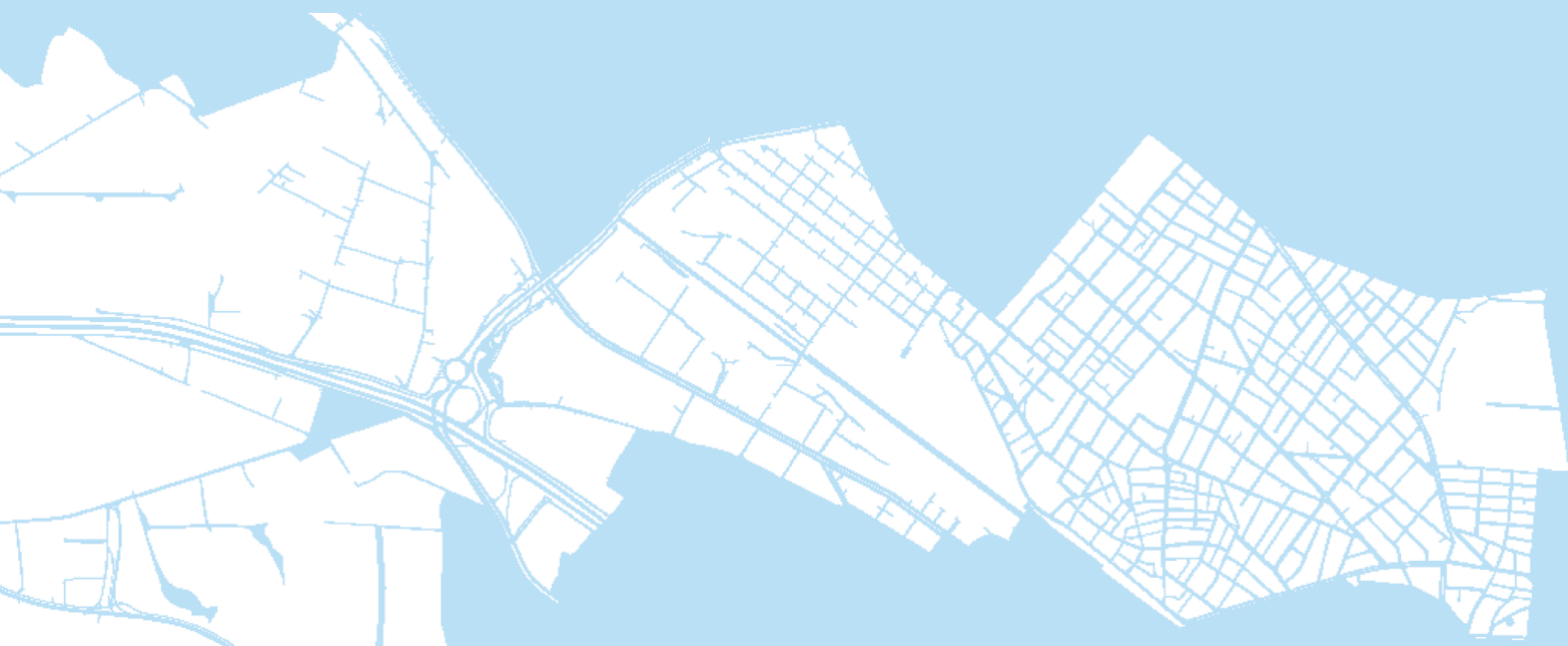
## 2.2 Ανάλυση SWOT

Στη συνέχεια παρατίθεται η ανάλυση SWOT που πραγματοποιήθηκε για την υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών και της κινητικότητας στο Δήμο Αμπελοκήπων – Μενεμένης. 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.

**Πίνακας 2.1** Παρουσίαση ανάλυσης SWOT

<b>Δυνατά Σημεία</b>	<b>Αδύνατα Σημεία</b>
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
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Απειλές</b>
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 στροφή 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





Η έκθεση εναλλακτικών σεναρίων αφορά την παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που διαμορφώθηκαν για το Δήμο Αμπελοκήπων – Μενεμένης στο πλαίσιο υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα, η διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων βασίζεται 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 συνέπειας των εναλλακτικών σεναρίων με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, το κόστος υλοποίησης, τις οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων.

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων γίνεται με σκοπό να καθοριστεί σε μεταγενέστερη φάση η στρατηγική του Σ.Β.Α.Κ. με ορθολογικό και διαφανή τρόπο. Ουσιαστικά, τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους, δηλαδή τον Δήμο, τους θεσμικούς φορείς και τους πολίτες, να σχηματιστούν καλύτερα τη στρατηγική και τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σ.Β.Α.Κ. Με την διαμόρφωση των διαφορετικών σεναρίων δίνεται η δυνατότητα να τεθούν οι στόχοι και να διαμορφωθούν οι δείκτες που απαιτούνται στα

τελικά στάδια της διαμόρφωσης του Σχεδίου.

Οι στρατηγικοί στόχοι που διέπουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης άρα και την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων είναι οι ακόλουθοι:

- Οικονομική αποδοτικότητα: Βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης των υφιστάμενων υποδομών με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση του οδικού δικτύου κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών. Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κλπ.).
- Προσβασιμότητα: Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και μείωση του φαινομένου αποκοπής περιοχών του Δήμου (barrier effect) λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ.
- Ασφάλεια: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και εξάλειψη από το οδικό δίκτυο τυχόν «μελανών σημείων», δηλαδή σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων με μεγάλη συχνότητα ή σοβαρότητα.
- Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής.

Ειδικότερα, διαμορφώνονται 8 Άξονες Προτεραιότητας για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης, οι οποίοι συνδέονται και με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ όπως περιεγράφηκαν παραπάνω. Ως άξονες προτεραιότητας ορίζονται οι παρακάτω:

### **Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας**

Ο συγκεκριμένος άξονας προτεραιότητας αφορά την αξιολόγηση την κυκλοφοριακής οργάνωσης του Δήμου στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις έχουν ως στόχο τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών) χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατιστών. Η οργάνωση της κυκλοφορίας αφορά πρωτίστως στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην αποδοτικότερη και οικονομικότερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων.

### **Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης**

Η στάθμευση είναι ένα σημαντικό ζήτημα που απασχολεί, εν γένει, τις αρχές των πόλεων, καθώς η αύξηση των οχημάτων ενισχύει τη σχετική ζήτηση και περιορίζει τους διαθέσιμους χώρους για το σκοπό αυτό. Το αυξημένο κόστος σε συνδυασμό με την έλλειψη διαθέσιμων δημόσιων χώρων προς δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης συνεπάγεται ότι μια ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης δεν θα πρέπει να έχει σκοπό να καλύψει τη συνολική ζήτηση, αλλά να διαχειριστεί με τον ορθολογικότερο τρόπο τις προσφερόμενες θέσεις για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών μιας περιοχής. Κατά συνέπεια, η ολοκληρωμένη διαχείριση στάθμευσης αποτελεί βασικό εργαλείο για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων μιας περιοχής, καθώς και για την βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων.

### **Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα**

Ο τυπικός σχεδιασμός των μεταφορών είναι εστιασμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και ασχολείται με την έννοια της κινητικότητας. Αντίθετα, τα Σ.Β.Α.Κ. αντικαθιστούν αυτήν την έννοια με την προσβασιμότητα, προσδίδοντας με αυτόν τον τρόπο μια ανθρωποκεντρική διάσταση

στον σχεδιασμό των μεταφορών. Το ΣΒΑΚ προωθεί την κατασκευή πεζοδρομίων με επαρκές πλάτος, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των πεζών, τη σύνδεση χώρων συγκέντρωσης κοινού με ειδικές πλακοστρώσεις στα πεζοδρόμια για την κίνηση των ατόμων με μειωμένη όραση, καθώς και ράμπες ανόδου αμαξιδίων στα πεζοδρόμια.

### **Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές**

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό «εργαλείο» για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με την απαραίτητη προϋπόθεση όμως της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο στην ομαλοποίηση της κυκλοφορίας, αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος αποτελεί το ζήτημα της διευθέτησης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών σε μια περιοχή.

### **Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς**

Το ΣΒΑΚ προωθεί την ανάπτυξη δικτύων πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, επέκταση και αναβάθμιση ποιότητας των χώρων κίνησης πεζών, καθώς και επεμβάσεις αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του αστικού χώρου. Η προώθηση της μετακίνησης πεζή προϋποθέτει παρεμβάσεις και μέτρα που έχουν ως στόχο να κάνουν τους δημόσιους χώρους πιο ελκυστικούς και να εξασφαλίσουν ότι οι πολίτες θα παραμείνουν στους δημόσιους χώρους και θα τους αξιοποιήσουν. Επίσης, οι δράσεις που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. έχουν ως στόχο να ενισχύσουν τη χρήση του ποδηλάτου τόσο από τα άτομα μικρότερης ηλικίας, που είναι οι κύριοι σημερινοί χρήστες, όσο και από τα άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, τα οποία σήμερα χρησιμοποιούν στην πλειοψηφία τους Ι.Χ. αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους.

### **Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος**

Ο άξονας αυτός στοχεύει σε μια πιο ανθρώπινη πόλη όπου ο δημόσιος χώρος θα ανακαταναμηθεί



υπέρ των χρηστών της οδού και όχι υπέρ της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των ελεύθερων χώρων, καθώς και την αύξηση του πρασίνου στην περιοχή μελέτης.

#### **Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας**

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. και του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) προωθείται η αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, την οικονομία και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Δήμου. Έχει προταθεί η υποκατάσταση του diesel με φυσικό αέριο σε όλα τα απορριμματοφόρα του Δήμου, καθώς και η αντικατάσταση της βενζίνης στα δημοτικά οχήματα από αιθανόλη και βιοντίζελ. Παράλληλα προτείνεται η αντικατάσταση όλων των λαμπτήρων στο δημοτικό δίκτυο φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας.

#### **Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών**

Στις βασικές δράσεις για τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου και στην αύξηση της χρήσης

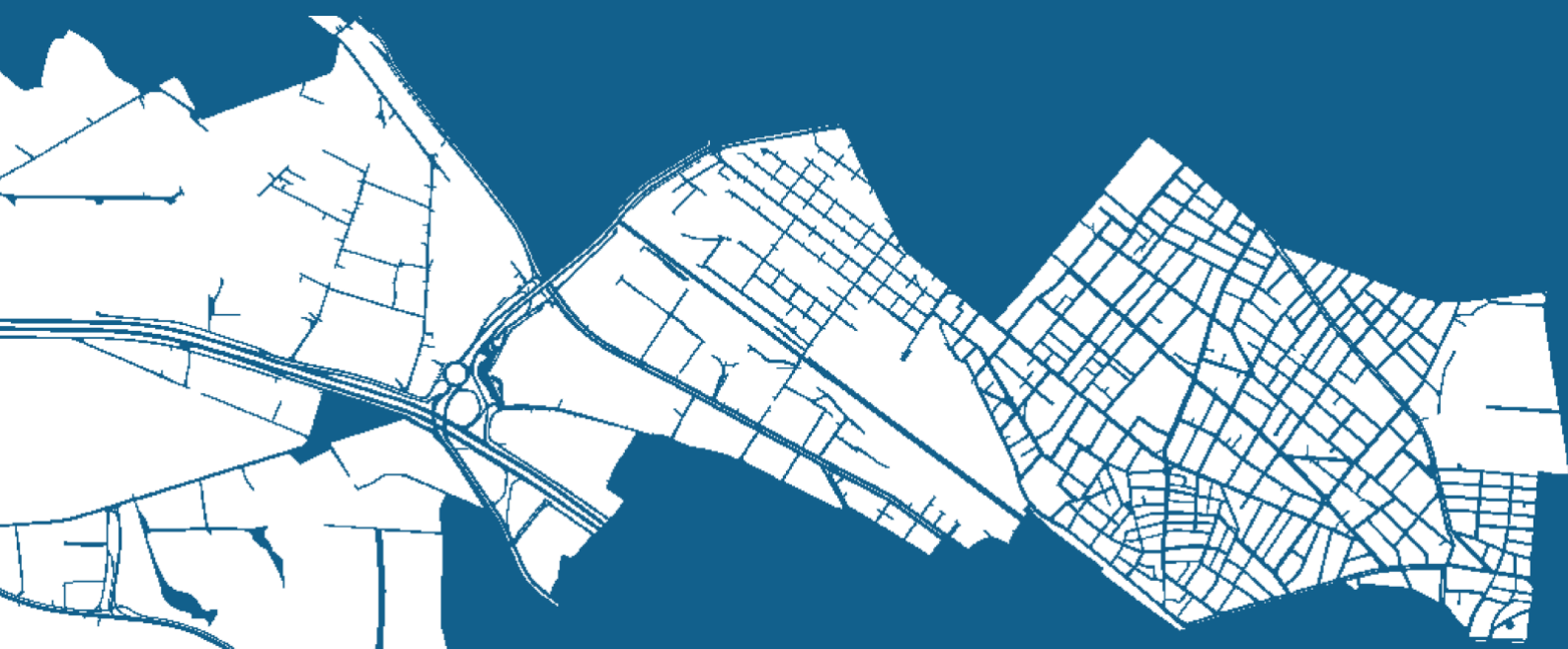
των Μ.Μ.Μ., αλλά και της πεζή μετακίνησης περιλαμβάνεται και η χρήση των νέων τεχνολογιών. Η χρήση νέων τεχνολογιών αφορά τόσο στη διαχείριση της κινητικότητας και της στάθμευσης όσο και στην πληροφόρηση των πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης εντός του Δήμου.

Επιπλέον σημειώνεται ότι βασική παράμετρος στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας αποτελεί η αύξηση της οδικής ασφάλειας, τόσο των πεζών και των ποδηλατιστών, όσο και των οδηγών των οχημάτων. Για το λόγο αυτό ένας από τους στόχους του ΣΒΑΚ αποτελεί η εξάλειψη τυχόν «μελανών» σημείων από το δίκτυο καθώς και η ασφαλής μετακίνηση όλων των χρηστών της οδού με ιδιαίτερη μνεία στην ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/προς τις σχολικές μονάδες. Στη διαμόρφωση των Άξόνων 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.



# 4

Περιγραφή εναλλακτικών  
σεναρίων κινητικότητας



Η διαμόρφωση και η σύνταξη των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας επηρεάζεται από διαφορετικές κατηγορίες παραγόντων που μπορούν να καθορίσουν τις εξελίξεις και οδηγούν με τη σειρά τους σε διαφορετικούς τύπους εναλλακτικών επιλογών. Στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης για την διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων ελήφθησαν υπόψη τόσο οι στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ όσο και οι άξονες προτεραιότητας που καθορίστηκαν για την περιοχή μελέτης.

Ο σκοπός των εναλλακτικών προτάσεων της μελέτης είναι ο καθορισμός και αξιολόγηση ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού πλαισίου επεμβάσεων για τη σταδιακή διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Αμπελοκήπων - Μενεμένης με κριτήρια την περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών αστικών μετακινήσεων.

Έτσι, αναπτύχθηκαν τέσσερα συμπληρωματικά και όχι αλληλοαποκλειόμενα, εναλλακτικά σενάρια για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2030:

- Σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις» (Business As Usual), στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα, τα οποία όμως δεν καλύπτουν παρά μόνο μερικώς τα πεδία δράσης ενός Σ.Β.Α.Κ. Στο σενάριο αυτό δεν γίνεται καμία ειδική παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνει όλες τις γνωστές και αποδεκτές εξελίξεις παραγόντων που επηρεάζουν τις μεταφορές, όπως η πληθυσμιακή εξέλιξη, η οικονομική ανάπτυξη, αλλά και άλλων που παραγόντων που μπορεί να επηρεάσουν την λειτουργία του μεταφορικού συστήματος. Επιπλέον, αυτό το σενάριο αναφοράς περιλαμβάνει όλες τις μελέτες και τα έργα που βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή ή έχουν προγραμματιστεί από το Δήμο ή άλλους υπερκείμενους φορείς σχεδιασμού, έχουν

εγκεκριμένη χρηματοδότηση και αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2030. Στα παραπάνω έργα περιλαμβάνονται σχέδια και μελέτες που άπτονται του τομέα των μεταφορών, όπως οι εργασίες οδοποιίας, οι ενδεχόμενες προγραμματισμένες επεκτάσεις υπηρεσιών δημοσίων αστικών συγκοινωνιών καθώς 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.

- Σενάριο 1 «Μετριοπαθές Σενάριο», στο οποίο εντάσσονται έργα που σαν σκοπό έχουν τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπως η ρύπανση, ο θόρυβος, η οπτική όχληση, χωρίς όμως να περιορίζεται η κάθε αυτή κυκλοφορία των οχημάτων. Αντιθέτως, το Ι.Χ. αυτοκίνητο εξακολουθεί να παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για την πλειοψηφία των μετακινήσεων και λαμβάνονται μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής ροής. Παράλληλα, στο σενάριο αυτό πέρα των μέτρων βελτιστοποίησης της λειτουργίας του υφιστάμενου οδικού δικτύου περιλαμβάνονται και μέτρα για την ασφαλή μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Το Σενάριο 1 έχει ως γενικό στόχο την διασφάλιση της προσβασιμότητας με επίκεντρο την κυκλοφορία των οχημάτων.
- Σενάριο 2 «Ενδιάμεσο Σενάριο», στο οποίο εντάσσονται έργα που στοχεύουν στη βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή του Δήμου, τα οποία καλύπτουν τα περισσότερα και σημαντικότερα πεδία δράσης ενός Σ.Β.Α.Κ. και οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης κερδίζουν έδαφος έναντι των συμβατικών μέσων και ιδίως της μηχανοκίνητης μετακίνησης. Το σενάριο αυτό έχει ως στόχο την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους και εστιάζει περισσότερο στην προώθηση βιώσιμων

τρόπων μεταφοράς (τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, ποδηλασία, πεζή μετακίνηση).

- Σενάριο 3 «Ιδανικό Σενάριο», το οποίο περιλαμβάνει έργα και επεμβάσεις στο σύνολο των πεδίων δράσης που αφορούν στη βιώσιμη κινητικότητα και τα οποία έχουν δραστηρή επίπτωση στις μετακινήσεις, όπως είναι η μείωση του όγκου της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων, ιδίως σε συμφορημένες περιοχές (πχ. κεντρική περιοχή), και η βελτιστοποίηση της πρόσβασης σε προορισμούς που έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Το σενάριο αυτό είναι το ευμενέστερο για την βιώσιμη κινητικότητα από όλες τις απόψεις. Ουσιαστικά είναι παραλλαγή του Σεναρίου 2 με πρόσθετο χαρακτηριστικό την επιτυχία των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας που υλοποιούνται συνεχώς. Επιπλέον, ενώ τα Σενάρια 1 και 2 βασίζονται στη σημερινή συμπεριφορά των μετακινουμένων, το Σενάριο 4 υιοθετεί δράσεις που στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων.

Το κάθε σενάριο περιλαμβάνει μέτρα και παρεμβάσεις ανά άξονα προτεραιότητας. Σε επόμενη φάση τα μέτρα και οι παρεμβάσεις θα διαχωριστούν ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε 3 επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης (βραχυχρόνιος ορίζοντας, μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος ορίζοντας) με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια-συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης κλπ.). Επιπλέον, οι επεμβάσεις ανάλογα με την κλίμακα παρέμβασης μπορούν να είναι είτε ευρύτερες όπως π.χ. ευρεία πεζοδρόμηση οδών στην κεντρική περιοχή είτε σημειακές π.χ. εγκατάσταση φωτεινού σηματοδότη σε διασταύρωση.

Για κάθε εναλλακτικό σενάριο κινητικότητας που διαμορφώθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα ενδεικτικά μέτρα και παρεμβάσεις ανά άξονα προτεραιότητας. Στο Σενάριο BAU, όπως προαναφέρθηκε δεν πραγματοποιείται καμία

παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα του Δήμου και άλλων φορέων των οποίων οι αρμοδιότητες άπτονται ζητήματα κινητικότητας.

Η παρουσίαση των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων έχει ως στόχο να προσδιοριστεί με μεγαλύτερη ευκρίνεια η φιλοσοφία του κάθε εναλλακτικού σεναρίου. Σημειώνεται ότι κατά την επιλογή του πλέον κατάλληλου σεναρίου κινητικότητας για το Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης θα υπάρξει χωρική εξειδίκευση των μέτρων-παρεμβάσεων (όπου αυτό είναι δυνατό σε αυτό το στάδιο του σχεδιασμού), η οποία θα στηρίζεται τόσο στις διεθνείς καλές πρακτικές όσο και στις προτάσεις και υποδείξεις του Δήμου και της Τεχνικής Υπηρεσίας, αλλά και της Ειδικής Επιτροπής του έργου. Στην ίδια φιλοσοφία κατά την επιλογή του τελικού σεναρίου δεν αποκλείεται ο συνδυασμός εναλλακτικών μέτρων και παρεμβάσεων από διαφορετικά σενάρια, ανάλογα και με την ωριμότητα του Δήμου όσον αφορά την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων (χρηματοδοτικά εργαλεία, εμπλεκόμενοι φορείς για την υλοποίηση των δράσεων κλπ.).

Πίνακας 4.1 Προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις ανά σενάριο κινητικότητας

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Σενάριο Β.Α.Υ.	Σενάριο 1	Σενάριο 2		Σενάριο 3
				Παρεμβάσεις		
Διαχείριση Κυκλοφορίας	Βελτίωση οδικών υποδομών			Διανοίξεις οδών		
				Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων		
	Κυκλοφοριακή οργάνωση			Μονοδρομήσεις / Αντιδρομήσεις οδών		
			Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο	Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου		
			Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε κρίσιμες θέσεις του δικτύου	Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε μονάδες της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης	Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων στο σύνολο των σχολικών μονάδων της Π.Μ.	
	Συντονισμένη σηματοδότηση αρτηριών/ Βελτιστοποίηση κύκλων σηματοδότησης	Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)				
Διαχείριση στάθμευσης	Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό		Εγκιβωτισμός 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			
			Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης			
					Θέσεις στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης σε κεντρικές περιοχές	
		Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων στην κεντρική περιοχή	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου			
	Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού		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			
				Διερεύνηση της δυνατότητας λειτουργίας σταθμών μετεπιβίβασης		
	Καταγραφή, έλεγχος και διευθέτηση της λειτουργίας των δημόσιας χρήσης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων					
Προσβασιμότητα	Βελτίωση Υποδομών ΑΜΕΑ		Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια του βασικού δικτύου	Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια στο σύνολο του οδικού δικτύου		

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Σενάριο Β.Α.Υ.	Σενάριο 1	Σενάριο 2	Σενάριο 3	
			<b>Παρεμβάσεις</b>			
			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.			
			Ηχητική καθοδήγηση ατόμων με μειωμένη όραση στους φωτεινούς σηματοδότες			
<b>Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές</b>	<i>Πρώθηση ΔΑΣ</i>		Βελτιστοποίηση λειτουργίας τοπικής δημοτικής αστικής συγκοινωνίας			
			Βελτιστοποίηση δρομολογίων ΟΑΣΘ			
			Δρομολόγηση λεωφορείων προσβάσιμων από ΑμεΑ			
			Διερεύνηση δυνατότητας σχεδιασμού λεωφορειολωρίδων			
			Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων ΟΑΣΘ από ηλεκτρικά οχήματα			
			Αναβάθμιση στάσεων αστικών λεωφορείων (στέγαστρα, VMS κλπ)			
			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			
			Ορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης.			
	<i>Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών</i>		Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης			
<b>Πρώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς</b>	<i>Βελτίωση υποδομών πεζών</i>		Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων (αντικατάσταση και επισκευή, διαπλατύνσεις κλπ) στο βασικό οδικό δίκτυο	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων (αντικατάσταση και επισκευή, διαπλατύνσεις κλπ) στο σύνολο του οδικού δικτύου		
			Βελτίωση της κυκλοφορίας των πεζών (κεντρικές νησίδες, διαβάσεις) και μικροί χρόνοι αναμονής στις σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις			
				Πεζοδρομήσεις οδών σε κεντρικές περιοχές	Δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου πεζοδρόμων με καθολική απαγόρευση του αυτοκινήτου σε ένα κομμάτι της κεντρικής περιοχής (πλατεία Επταλόφου)	
				Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες περιφερειακά του κέντρου	
				Καθοδηγητική σήμανση πεζών και ποδηλατιστών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών		
	<i>Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου</i>		Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων που να περιλαμβάνει συνδέσεις της κεντρικής περιοχής με πόλους έλξης μετακινήσεων	Ανάπτυξη ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και διασύνδεση αυτού με όμορους δήμους		
			Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων			

Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρα	Σενάριο Β.Α.Υ.	Σενάριο 1	Σενάριο 2	Σενάριο 3
		Παρεμβάσεις			
					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		Σταδιακή αντικατάσταση δημοτικού στόλου με οχήματα που κινούνται με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας		Ολική αντικατάσταση δημοτικού στόλου με οχήματα που κινούνται με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
	Δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού				Προώθηση οικολογικής οδήγησης (eco-driving)
	Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού			Αντικατάσταση δημοτικού φωτισμού με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας	
Υιοθέτηση νέων, έξυπνων λύσεων & τεχνολογιών	«Έξυπνες» εφαρμογές				Προώθηση 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

# 5

Επίλογος – Επόμενες δράσεις





Τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας έτσι όπως αναπτύχθηκαν στις προηγούμενες ενότητες του παρόντος τεύχους θα τεθούν προς συζήτηση με την Δημοτική αρχή και τους ιθύνοντες της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, ενώ παράλληλα θα τεθούν και σε δημόσια διαβούλευση (2η Συνάντηση Ειδικής Επιτροπής του έργου) με στόχο την καταγραφή των απόψεων των εκπροσώπων των φορέων και τη διατύπωση συμφωνίας για τα επόμενα βήματα και τον καθορισμό προτεραιοτήτων. Στη συνέχεια θα γίνει από την επιβλέπουσα υπηρεσία η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την περιοχή μελέτης, το οποίο θα επαναδιαμορφωθεί εκ νέου από την ομάδα μελέτης ενσωματώνοντας σε αυτό τις παρατηρήσεις όπως αυτές θα προκύψουν από τη διαβούλευση φορέων και πολιτών.

Στο οριστικό αυτό σενάριο κυκλοφοριακής οργάνωσης τα μέτρα/ παρεμβάσεις θα εξειδικευθούν χωρικά (όπου αυτό είναι δυνατό) και θα διαχωριστούν ανάλογα με το χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τους. Το τελικό αυτό σενάριο θα αξιολογηθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, καθώς και με το Σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις» (Business As Usual) τόσο ποσοτικά μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου που έχει αναπτυχθεί για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης (μοντέλο προσομοίωσης της κυκλοφορίας στην περιοχή του Δήμου, στηριζόμενο στη μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας στην ΠΜ και στην ευρύτερη περιοχή) όσο και ποιοτικά μέσω των ειδικών στόχων που τέθηκαν σε προηγούμενη φάση. Άλλωστε, οι στόχοι αποτελούν την πιο συγκεκριμένη μορφή δέσμευσης σε ένα ΣΒΑΚ και σχετίζονται με τον επιθυμητό βαθμό της αλλαγής εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Κρίνεται αναγκαία η αξιολόγηση του κάθε μέτρου ώστε να διαπιστωθεί αν έχουν επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα. Οι στόχοι πρέπει να είναι ΕΞΥΠΝΟΙ - SMART (ειδικοί, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν έγκαιρα). Οι στόχοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σκοπών του ΣΒΑΚ. Προς αυτήν την κατεύθυνση χρησιμοποιούνται ειδικοί

δείκτες για τη μέτρηση της προόδου επίτευξης των εν λόγω στόχων. Οι δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν για την ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων καθορίστηκαν και σε προηγούμενο στάδιο. 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 Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης. Τέλος, η αξιολόγηση των παρεμβάσεων μπορεί να γίνει με βάση τη χρήση ειδικών εργαλείων αξιολόγησης τέτοιων παρεμβάσεων που έχουν αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή επιτροπή (πχ. transport roadmaps κλπ).

Ως αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής θα είναι και η ενδεχόμενη προσθήκη άλλων μέτρων που θα είναι συμβατά και θα αυξάνουν την αποτελεσματικότητα του Σχεδίου στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί και ως εκ τούτου θα οδηγήσει στην Προκαταρκτική Πρόταση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Παραδοτέο: D5.3).