



Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παύλου Μελά «Όραμα, Στόχοι & Προκαταρκτικά Σενάρια»

**Β' Δημόσια
Διαβούλευση**

Θεσσαλονίκη
12/05/2023

**ΜΠΙΖΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΡΓΟΥ**

Βιώσιμη κινητικότητα...

«... η κινητικότητα που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινωνίας να κινείται ελεύθερα, να ενισχύει την προσβασιμότητα, να επικοινωνεί, να επιχειρεί και να αναπτύσσει σχέσεις χωρίς να θυσιάζει άλλες βασικές ανθρώπινες και οικολογικές απαιτήσεις σήμερα και στο μέλλον»

Οργανισμός World Business Council

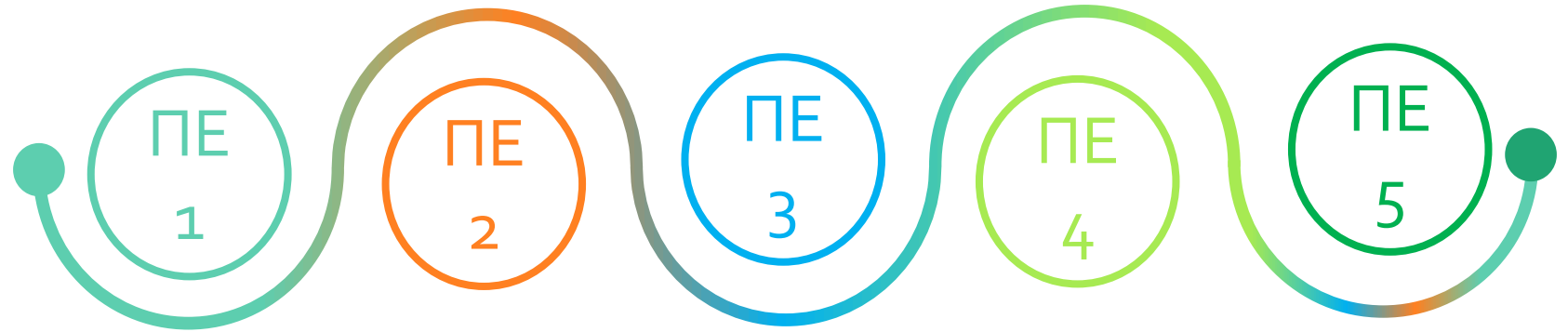


Το Έργο μας

Στάδια & Πακέτα Εργασίας – Πού βρισκόμαστε σήμερα

Το Έργο μας...

Στάδιο 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – Ανάπτυξη οράματος – Ορισμός στόχων



Επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων & μελετών

- Επισκόπηση υφιστάμενων μελετών
- Προσχέδιο Συμφώνου Συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων

1^η δημόσια διαβούλευση

- Συμμετοχικός Σχεδιασμός
- 1^ο υλικό δημοσιότητας έργου & προετοιμασίας διαβούλευσης
- Πραγμ/ποίηση διαβούλευσης
- Συμπεράσματα

Καταγραφή & αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

- Εναρκτήρια έκθεση
- Αναφορές προόδου απογραφών/μετρήσεων/ερευνών
- Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης
- ΒΔ GIS & Χάρτες

Ανάπτυξη οράματος & ειδικών στόχων

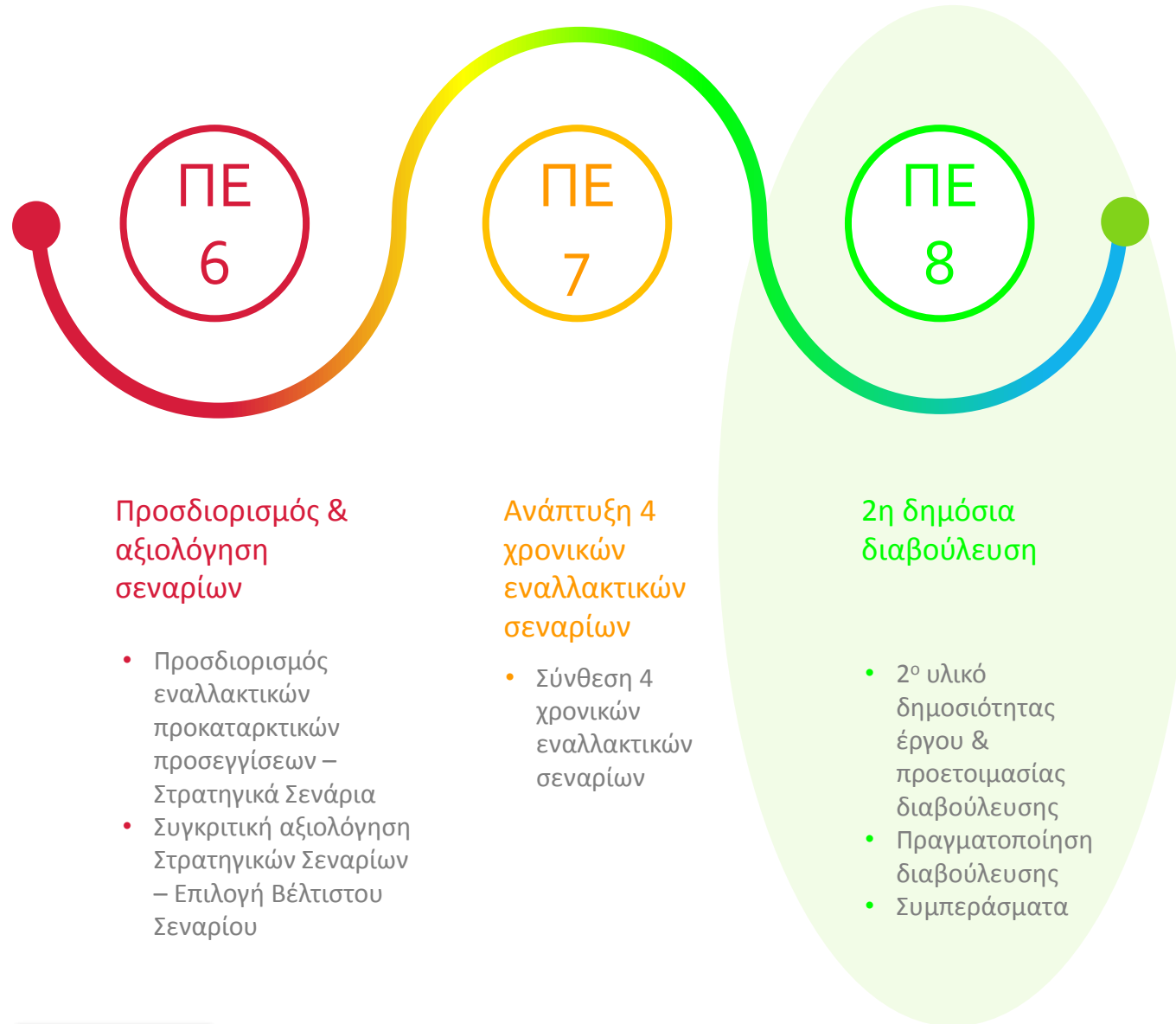
- Διατύπωση οράματος & έγκριση από το ΔΣ
- Όραμα & ειδικοί στόχοι
- Υλικό προώθησης οράματος

Ανάπτυξη κυκλοφ/κού μοντέλου & προσδ/σμός ζήτησης

- Δημιουργία κυκλοφ/κού μοντέλου
- Προσαρμογή του στην υφιστάμενη κατάσταση

Το Έργο μας...

Στάδιο 2: Διαμόρφωση προκαταρκτικών σεναρίων διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας



Το Έργο μας...

Στάδιο 3: Διαμόρφωση οριστικών σεναρίων διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας – Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός



Διαμόρφωση
οριστικών
σεναρίων

- Τελικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας
- ΒΔ GIS & Χάρτες

Σχέδιο Δράσης &
Προϋπολογισμός –
Πρώτη Έκδοση
ΣΒΑΚ

- Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης & Προϋπολογισμού
- Πρώτη Έκδοση ΣΒΑΚ

3^η δημόσια
διαβούλευση

- 2^ο υλικό δημοσιότητας έργου & προετοιμασίας διαβούλευσης
- Πραγματοποίηση διαβούλευσης
- Συμπεράσματα

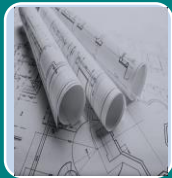
Τελική έκδοση
ΣΒΑΚ

- Δράσεις ευαισθητοποίησης & ενημέρωσης κοινού
- Τελική Έκδοση ΣΒΑΚ & έγκριση από το ΔΣ
- Υλικό προετοιμασίας για παρουσίαση Τελικής Έκδοσης ΣΒΑΚ στο ΔΣ

Τα κύρια ευρήματα του Σταδίου 1

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – Ανάπτυξη οράματος –
Ορισμός στόχων

Αποτελέσματα αξιολόγησης υφιστάμενης κατάστασης – Βασικά προβλήματα



ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

- Αυθαίρετη δόμηση & αστική διάχυση (σύνολο επιφανειών με διαφορετικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα, παρά την ύπαρξη σταθερών πολεοδομικών χαρακτηριστικών σε κάθε ΔΚ)
- Γραμμική ανάπτυξη των κεντρικών λειτουργιών πόλης στα ΠΚ των ΔΚ & κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων
- Απουσία οργανωμένων & λειτουργικών κοινόχρηστων χώρων & χώρων πρασίνου



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

- Οδικό δίκτυο με ανεπαρκή χαρακτηριστικά & ασυνέχειες
- Σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης σε βασικούς κεντρικούς οδικούς άξονες
- Μη ορθολογική οργάνωση & διαχείριση της στάθμευσης
- Προβλήματα προσβασιμότητας για τα άτομα με αναπηρία
- Έλλειψη οργανωμένου & ασφαλούς οδικού δικτύου εντός της βιομηχανικής περιοχής



ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- Το υφιστάμενο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την σύνδεση του Δήμου με το κέντρο της Θεσσαλονίκης, με μη ικανοποιητικές συχνότητες δρομολόγησης & πλημμελή γεωγραφική κάλυψη
- Η αναγκαιότητα των ενδοδημοτικών μετακινήσεων δεν υποστηρίζεται παρά ελάχιστα από τα υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές – Ανάγκη για δημοτική συγκοινωνία
- Σύμφωνα με τη διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, η ΒΔ επέκταση του ΜΕΤΡΟ δεν θεωρείται προς το παρόν ώριμη



ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

- Υψηλή ζήτηση για παρά την οδό στάθμευση, ειδικά στα ΠΚ
- Εκτεταμένη παράνομη στάθμευση
- Απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού
- Απουσία συστήματος ελεγχόμενης παρόδιας στάθμευσης με χρονοχρέωση
- Απουσία θεσμοθετημένου ωραρίου φορτεκφόρτωσης & χωροθέτησης θέσεων στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας



ΕΝΕΡΓΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- Έλλειψη οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων & ασφαλών προσβάσιμων πεζοδρομίων
- Ανύπαρκτη σχεδόν υποδομή κίνησης ποδηλάτων - έλλειψη οργανωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Μη προσβάσιμες στάσεις λεωφορείων

Το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

«Μια πόλη που αλλάζει, γίνεται ασφαλής,
προσβάσιμη & επισκέψιμη για όλους τους
πολίτες (πεζοί, ευάλωτοι χρήστες), μια πόλη που
διεκδικεί το ρόλο της στο Μητροπολιτικό κέντρο,
μια πόλη σύγχρονη & φιλική για να επιχειρείς &
να ζεις»

Στόχοι Στρατηγικού Επιπέδου & Επιχειρησιακοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας για ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς
- Βελτίωση των υπηρεσιών ΔΣ (σε χρόνο & χώρο)
- Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς
- Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμεΑ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

- Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία
- Μείωση της ηχορύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία
- Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα & με εμπλοκή ευάλωτων ατόμων (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

- Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισορροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς

Τα κύρια ευρήματα του Σταδίου 2

Διαμόρφωση προκαταρκτικών σεναρίων διαχείρισης της
βιώσιμης κινητικότητας

Τα επιμέρους βήματα του Σταδίου 2

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

- Προσδιορισμός 3 εναλλακτικών προσεγγίσεων διαμόρφωσης στρατηγικών σεναρίων για τον χρονικό ορίζοντα 20ετίας (2042)

ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- Συγκριτική αξιολόγηση (μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης) των 3 εναλλακτικών στρατηγικών σεναρίων
- Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου

ΤΟ ΒΕΛΤΙΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ

- Εξειδίκευση του βέλτιστου σεναρίου στον χρόνο (3 χρονικά σενάρια/ ορίζοντες: 5ετίας - 2027, 10ετίας - 2032, 20ετίας - 2042)
- Συγκριτική αξιολόγηση (μέσω κυκλοφοριακού μοντέλου) των επιπτώσεων καθενός χρονικού σεναρίου με τις επιπτώσεις του σεναρίου απραξίας

2^η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

- Παρουσίαση των αποτελεσμάτων των παραπάνω βημάτων
- Συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων – κατάθεση σχολίων & απόψεων – με στόχο την διαμόρφωση των τελικών χρονικών σεναρίων διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας (τροφοδότηση του ΣΤΑΔΙΟΥ 3)

1^ο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 20ετίας

- Αφορά στη βέλτιστη διαχείριση των προβλημάτων της υφιστάμενης κατάστασης σε όλη την έκταση της Περιοχής Μελέτης
- Λαμβάνει υπόψη όλες τις **βασικές μελλοντικές υποδομές που, έπειτα από την εκπόνηση & έγκριση των σχετικών μελετών, έχουν προγραμματισθεί προς υλοποίηση:**
 - Πεζοδρομήσεις
 - Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων
 - Κατασκευή ποδηλατοδρόμων
 - Εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στα Πολεοδομικά Κέντρα και δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού, υπαίθριων ή στεγασμένων
 - Κατασκευή νέων σχολικών συγκροτημάτων
 - Δημιουργία νέων χώρων αναψυχής & χώρων αθλητικών δραστηριοτήτων
- Τα έργα αυτά θεωρήθηκαν ως ΕΡΓΑ ΒΑΣΗΣ, δεδομένα δηλαδή προς υλοποίηση, και στα άλλα 2 εναλλακτικά σενάρια

2^ο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 20ετίας

- Περιλαμβάνει το σύνολο των παρεμβάσεων που συνθέτουν το Σενάριο 1, και επιπλέον
- Δίνει ιδιαίτερη έμφαση:
 - στα Πολεοδομικά Κέντρα (ΠΚ) ΚΑΙ των 3 Δημοτικών Κοινοτήτων (ΔΚ) της Περιοχής Μελέτης, και
 - στη μετατροπή τους από περιοχές όπου «κυριαρχεί το όχημα» σε περιοχές όπου «κυριαρχούν οι ευάλωτοι χρήστες (πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ) & τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)»

3^ο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 20ετίας

- Περιλαμβάνει το σύνολο των παρεμβάσεων που συνθέτουν τα Σενάρια 1 & 2, και επιπλέον
- Στοχεύει στην περαιτέρω προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέσω της:
 - εξασφάλισης σύνδεσης όλων των Πολεοδομικών Κέντρων (ΠΚ) μεταξύ τους, αλλά και με «ευαίσθητες χρήσεις γης» (σχολικές μονάδες, αθλητικούς χώρους, χώρους Κοινωνικής Πρόνοιας, πάρκα, πλατείες, κλπ.), με τις περικεντρικές γειτονιές κατοικίας και των 3 Δημοτικών Κοινοτήτων (ΔΚ) & με τους όμορους Δήμους
 - δημιουργίας δικτύων υποδομών ήπιας κινητικότητας κατά μήκος των παραπάνω συνδέσεων, με κατασκευή εκτεταμένων δικτύων πεζοδρόμων & δρόμων ήπιας κυκλοφορίας
 - εφαρμογής μέτρων ανάσχεσης ταχυτήτων κυκλοφορίας στις «ευαίσθητες χρήσεις γης»
 - εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης σε θέσεις παρά την οδό & σε χώρους εκτός οδού

Συγκριτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων 20ετίας

- **ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ:** Πολυκριτηριακή Ανάλυση (Analytic Hierarchy Process - AHP)
- **ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΕΣ:** Εκπρόσωποι του Δήμου Παύλου Μελά & των Φορέων του Δικτύου Φορέων
- **ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ:** Στόχοι Στρατηγικού Επιπέδου του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά (Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής)
- **ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ:** Επιχειρησιακοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά

Αποτέλεσμα Συγκριτικής Αξιολόγησης Εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων 20ετίας – ΒΕΛΤΙΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ



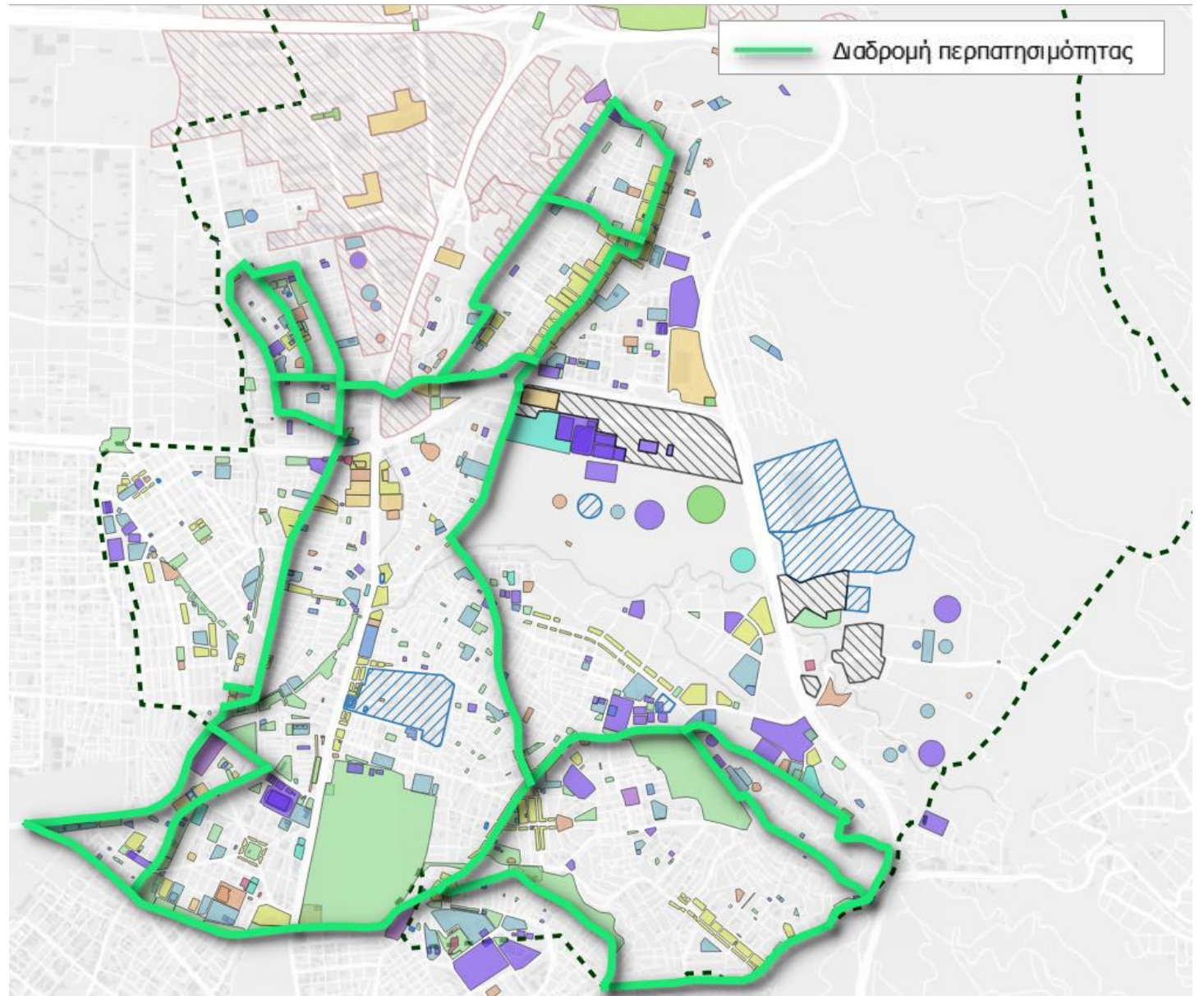
Το βέλτιστο σενάριο

Τι περιλαμβάνει

Δημιουργία Διαδρομών Περπατησιμό- τητας

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Επιλεγμένες διαδρομές κατά μήκος υφιστάμενου Κύριου Οδικού Δικτύου (π.χ. Λεωφόρος Στρατού, Ανδρέα Παπανδρέου, Μαρίνου Αντύπα)
- **ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** 23,0 χλμ. (Σταυρούπολη 8,5 χλμ., Πολίχνη 9,5 χλμ., Ευκαρπία 5,0 χλμ.)
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Διαπλατύνσεις, διαμορφώσεις, ανακατασκευή υφιστάμενων πεζοδρομίων (νέες επιφανειακές επιστρώσεις, ζώνες ελεύθερης όδευσης πεζών, λωρίδες όδευσης τυφλών, ζώνες αστικού εξοπλισμού)
 - Περιορισμό του πλάτους των λωρίδων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας & του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ./ώρα για τους Δρόμους Ήπιας Κυκλοφορίας
 - Προσφορά λειτουργικά αναγκαίων θέσεων στάθμευσης ή ολιγόλεπτης στάσης οχημάτων για τις παρακείμενες χρήσεις γης, κατά μήκος των διαδρομών
 - Δευτερευόντως, δημιουργία ποδηλατολωρίδων επί των πεζοδρομίων, όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων το επιτρέπουν, και διάθεση θέσεων κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων, αντιβανδαλιστικές θέσεις κλειδώματος & φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, κατά μήκος των διαδρομών

Δημιουργία Διαδρομών Περπατησιμότητας

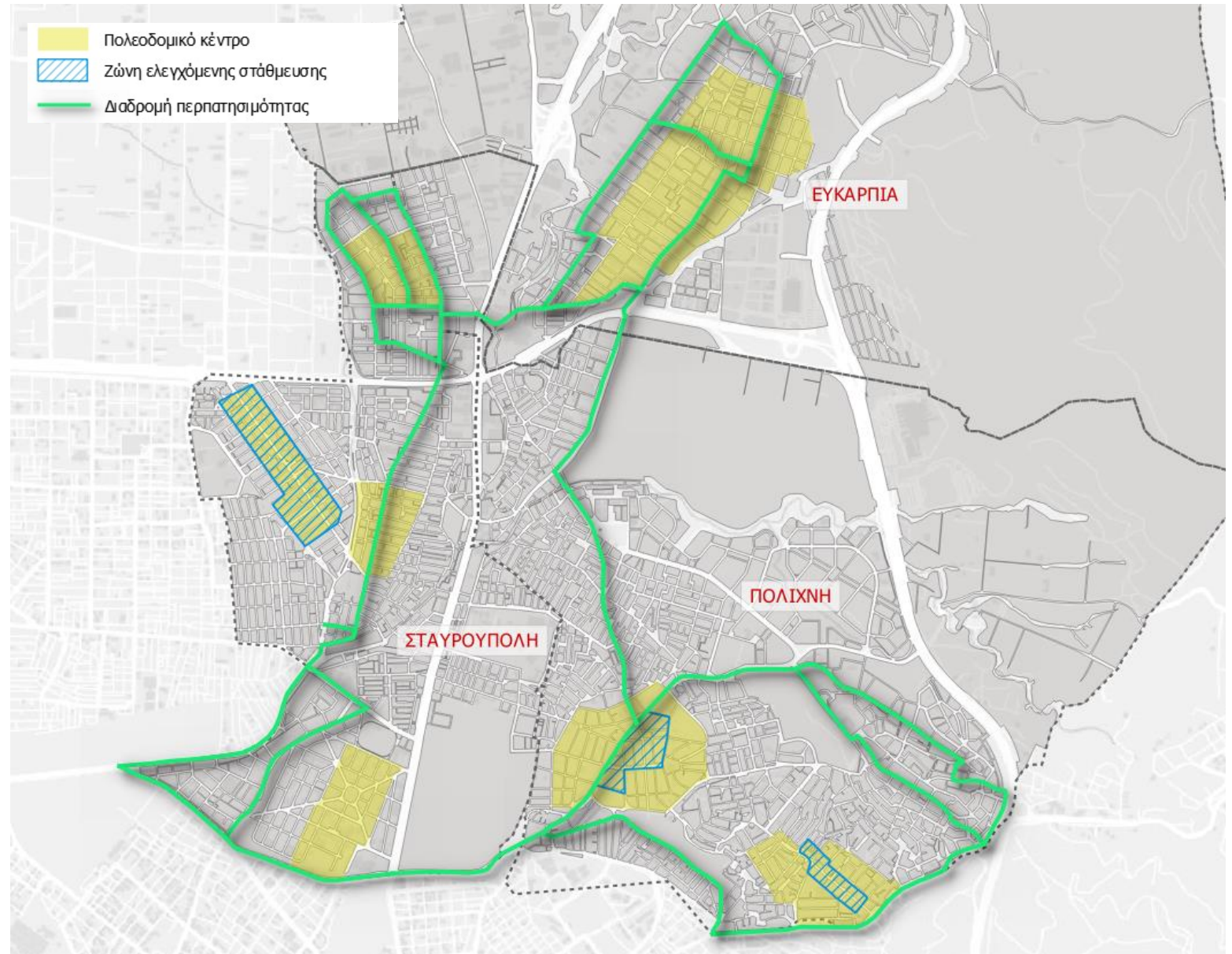


ΣΒΑΚ Παύλου Μελά

Πεζόδρομοι & Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας, εντός των ορίων των Πολεοδομικών Κέντρων

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Πολεοδομικά Κέντρα (ΠΚ)
- **ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ ΠΚ ΟΠΟΥ ΘΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:** 1.555στρ.
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Κατασκευή πεζοδρόμων που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τις εγκεκριμένες & εν εξελίξει ρυμοτομικές μελέτες
 - Υλοποίηση εκτεταμένου δικτύου Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας, με σκοπό την καθιέρωση του πεζού και του ποδηλάτη σε κυρίαρχο χρήστη του δικτύου
 - Οργάνωση της τροφοδοσίας των καταστημάτων σε ειδικά διαρρυθμισμένες θέσεις, τόσο στους Δρόμους Ήπιας Κυκλοφορίας όσο και εκτός αυτών
 - Ελεγχόμενη στάθμευση (βραχυχρόνια & μακροχρόνια) & Κάρτα Κατοίκου (τα δικαιώματα στάθμευσης των κατοίκων δεν θα θιγούν, αντιθέτως θα κατοχυρωθούν)

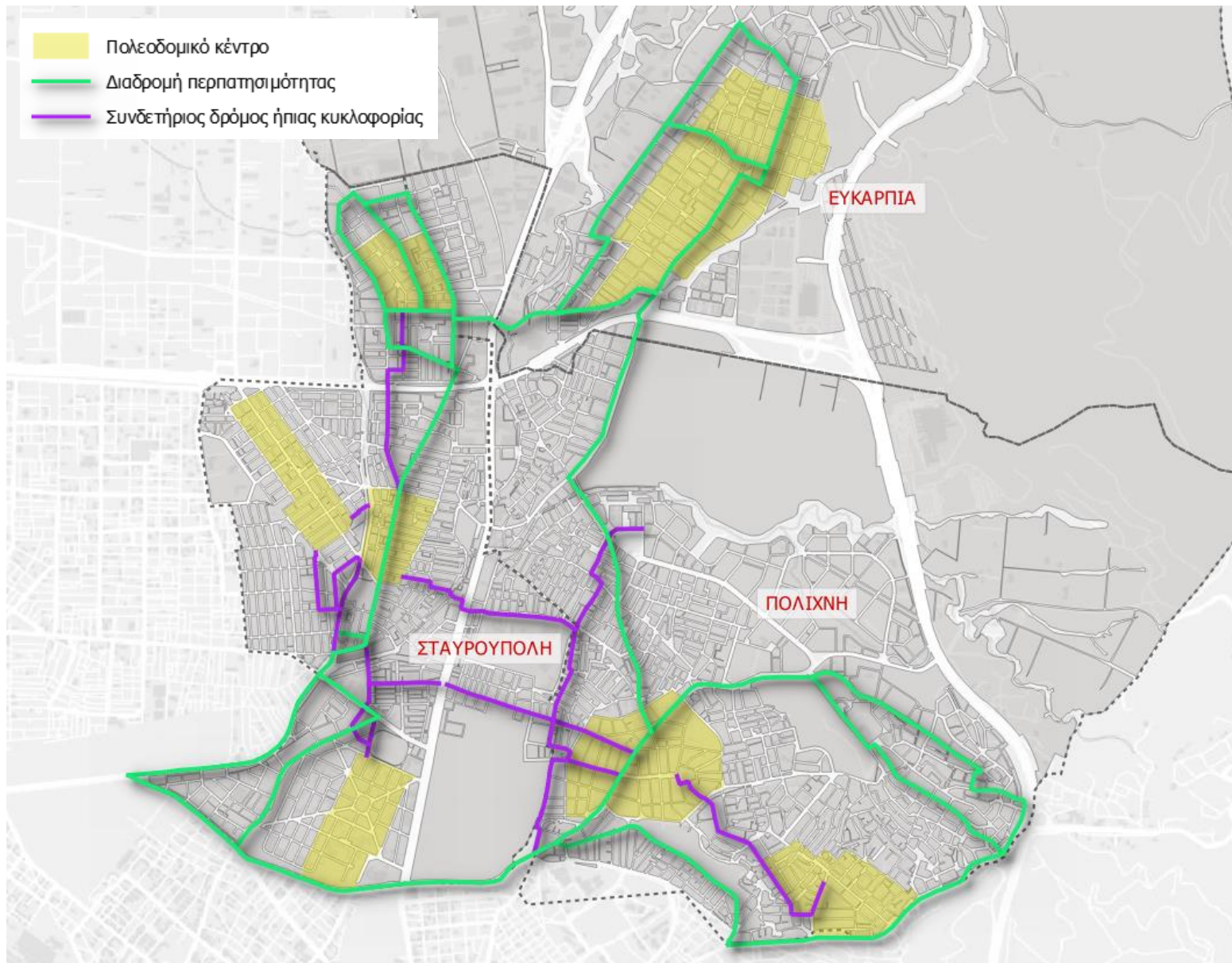
Πεζόδρομοι & Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας, εντός των ορίων των Πολεοδομικών Κέντρων



Σύνδεση με Δρόμους Ήπιας Κυκλοφορίας, των Πολεοδομικών Κέντρων μεταξύ τους

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Επιλεγμένες διαδρομές κατά μήκος υφιστάμενου οδικού δικτύου
- **ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** 8,5 χλμ.
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Κατασκευή Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας για την σύνδεση των Πολεοδομικών Κέντρων μεταξύ τους, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την σύνδεση «ευαίσθητων» χρήσεων γης (σχολικές μονάδες, αθλητικοί χώροι, χώροι Κοινωνικής Πρόνοιας, πάρκα, πλατείες, κλπ.) μεταξύ τους & με τα Πολεοδομικά Κέντρα
 - Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας & ανάσχεσης υψηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας, στην ευρύτερη περιοχή των «ευαίσθητων» χρήσεων γης, μέσω κατάλληλης σήμανσης & εγκατάστασης σηματοδότησης
 - Παρεμβάσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας με ηλεκτρονικά μέσα

Σύνδεση με Δρόμους Ήπιας Κυκλοφορίας, των Πολεοδομικών Κέντρων μεταξύ τους

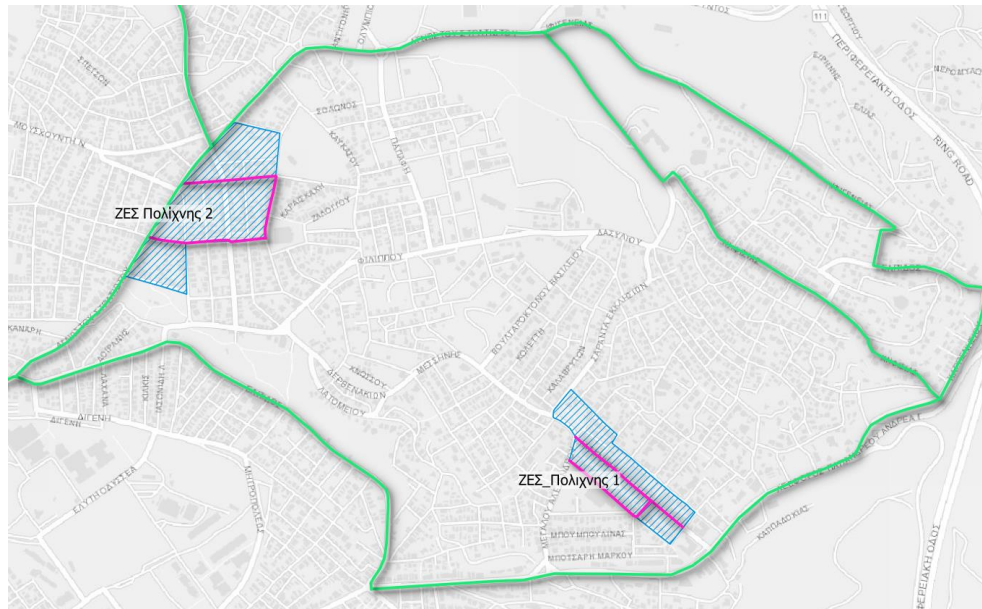


Ελεγχόμενη
στάθμευση παρά
την οδό, εντός
των ορίων των
Πολεοδομικών
Κέντρων –
Δημιουργία
Ζωνών
Ελεγχόμενης
Στάθμευσης
(ΖΕΣ)

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Κατά μήκος & πλησίον των εμπορικών οδικών αξόνων και κατά μήκος των Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας
- **ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΛΗΘΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ:** 350 (150 ΖΕΣ Πολίχνης, 200 ΖΕΣ Σταυρούπολης)
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Κατά μήκος των εμπορικών οδικών αξόνων, θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή για βραχυχρόνια στάθμευση, μέγιστης διάρκειας 2 ωρών
 - Πλησίον των εμπορικών οδικών αξόνων & κατά μήκος των Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας, θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή για μακροχρόνια στάθμευση, μέγιστης διάρκειας 4 ωρών
 - Ελεύθερη (χωρίς χρονικό ή άλλο περιορισμό), η στάθμευση των κατοίκων (με χρήση κάρτας κατοίκου)
 - Κέντρο Ελέγχου Διαχείρισης Στάθμευσης & Δυναμικής Πληροφόρησης Οδηγών

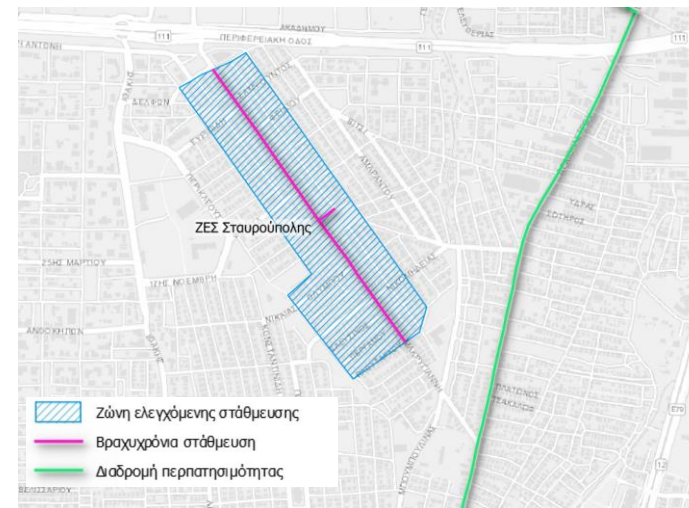
Ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό, εντός των ορίων των Πολυοδομικών Κέντρων – Δημιουργία Ζωνών Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΖΕΣ)

ΖΕΣ Πολίχνης (βραχυχρόνια στάθμευση)



- Αττάλου, Μεσσήνης, Μ. Αλεξάνδρου, Γρανικού, Καλλιθέας στην νοτιοανατολική ΖΕΣ
- Αγ. Παντελεήμονος, Σταδίου, Αθαν. Διάκου στην δυτική ΖΕΣ

ΖΕΣ Σταυρούπολης (βραχυχρόνια στάθμευση)

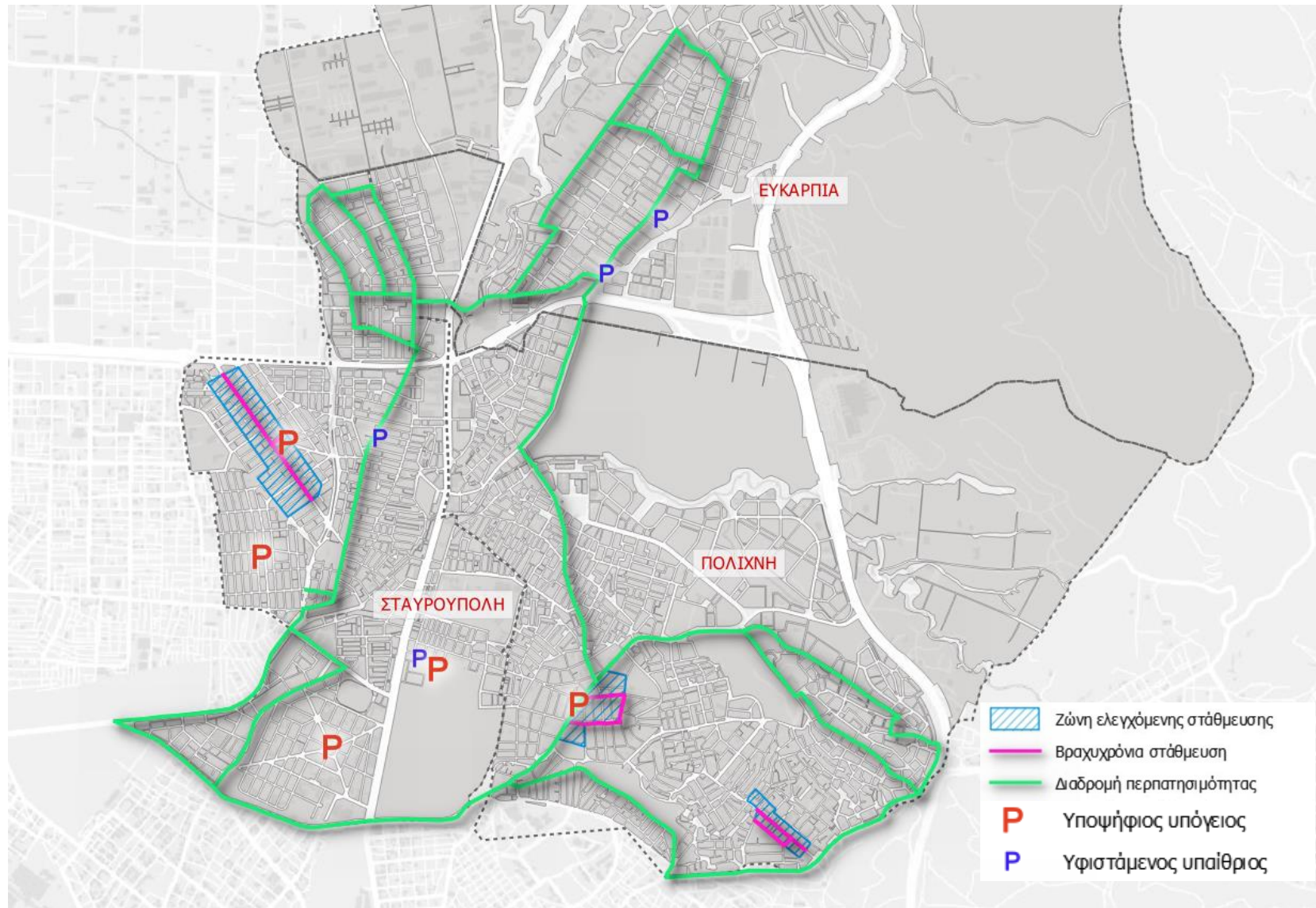


- Στρ. Μακρυγιάννη (από το ύψος της οδού Περίδη στα βόρεια έως την οδό Πλουτάρχου στα νότια)
- Αντιγόνου (μικρό κάθετο τμήμα)

Ελεγχόμενη στάθμευση εκτός οδού

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Το σύνολο της Περιοχής Μελέτης
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Διερεύνηση της εφικτότητας (τεχνικής και/ ή οικονομικής ανταποδοτικότητας) κατασκευής στεγασμένων (υπόγειων) χώρων στάθμευσης
 - Οργάνωση, διαρρύθμιση προσβάσεων, σήμανση & περίφραξη, υφιστάμενων δημοτικών υπαίθριων χώρων στάθμευσης
 - Αξιοποίηση δημόσιων & ιδιωτικών ακάλυπτων οικοπέδων για την κατασκευή υπαίθριων χώρων στάθμευσης, με την προϋπόθεση απαλλοτριώσεων στην περίπτωση των ιδιωτικών χώρων
 - Εφαρμογή κατάλληλης τιμολογιακής πολιτικής (χρονοχρέωση) σε επιλεγμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (μελλοντικούς στεγασμένους & υπαίθριους). Ειδικά για κατοίκους & εργαζομένους, πρόνοια για μηνιαία ή ετήσια συνδρομή
 - Πρόνοια για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης οχημάτων & την μετεπιβίβαση στους σταθμούς του Μετρό

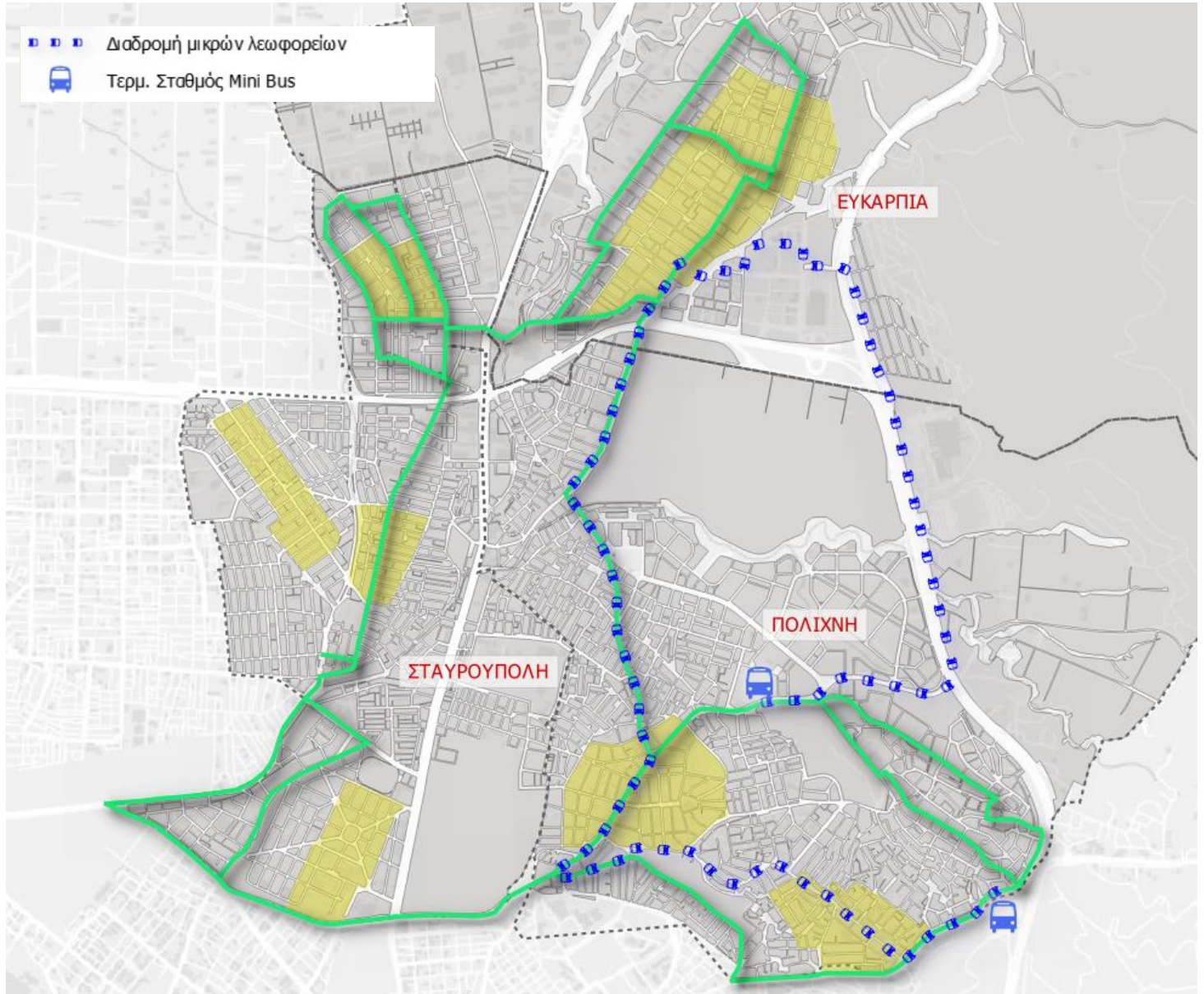
Ελεγχόμενη στάθμευση εκτός οδού



Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας

- **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ:** Το σύνολο της Περιοχής Μελέτης
- **ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ:**
 - Νέα λεωφορειακή γραμμή μικρών λεωφορείων (**ΓΡΑΜΜΗ 1**), μήκους 9,2χλμ., η διαδρομή της οποίας θα διέρχεται από τα Πολεοδομικά Κέντρα Πολίχνης & Ευκαρπίας, τους χώρους των πρώην Στρατοπέδων Παύλου Μελά & Καρατάσιου και το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, λειτουργώντας συμπληρωματικά/τροφοδοτικά στις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ
 - Διερεύνηση για την υλοποίηση νέας λεωφορειακής γραμμής μικρών λεωφορείων (**ΓΡΑΜΜΗ 2**), για την εξυπηρέτηση των περιοχών Φιλοθέης & Νικόπολης (συμπληρωματικά στην υφιστάμενη εξυπηρέτηση από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ), αλλά και για την σύνδεσή τους με τις 3 Δημοτικές Κοινότητες του Δήμου
 - Και οι 2 γραμμές (κατά μήκος των διαδρομών τους) θα εξυπηρετούν παράλληλα τη σύνδεση ποικίλων χρήσεων γης (σχολείων, αθλητικών εγκαταστάσεων, κλπ.)

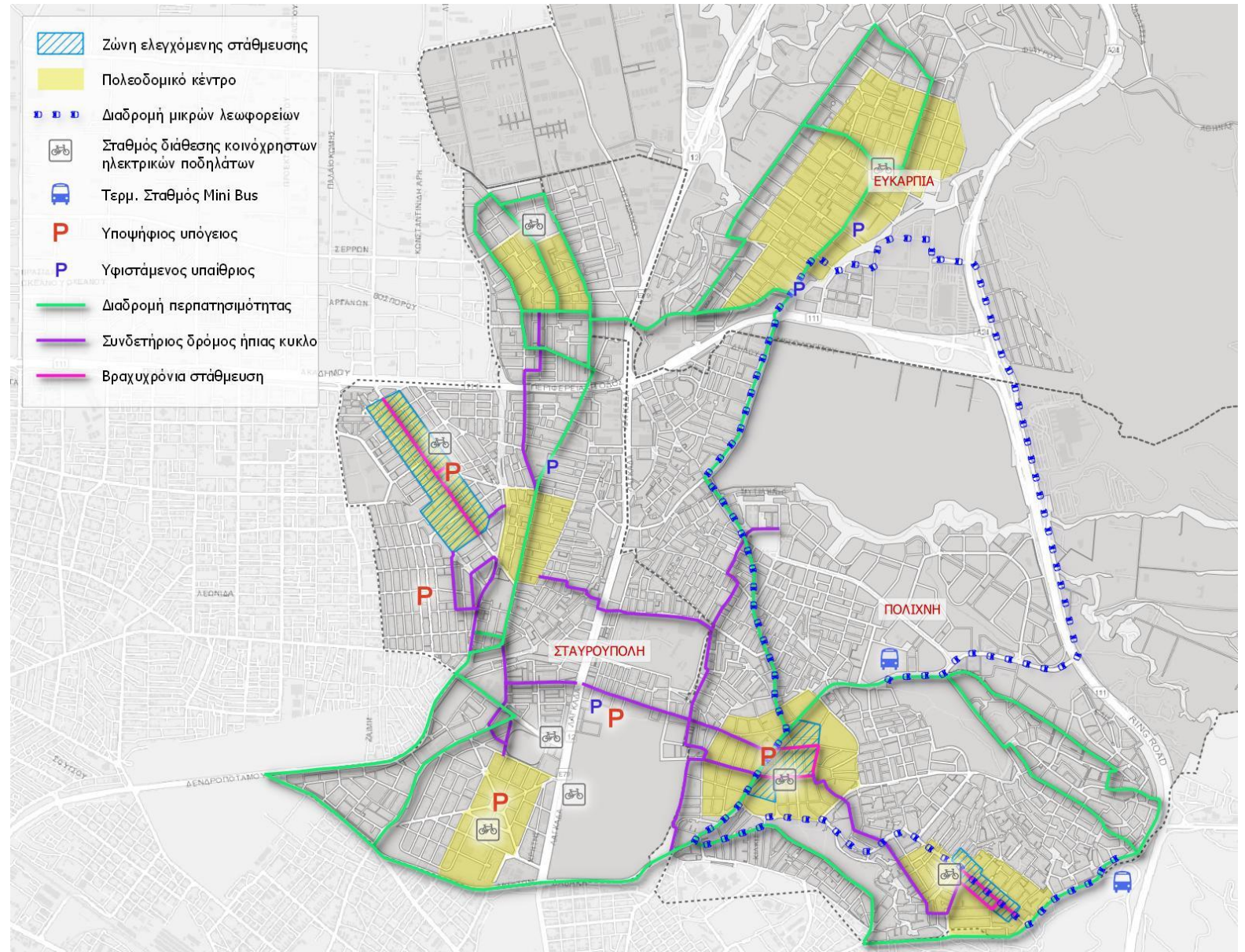
Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας



Το βέλτιστο σενάριο συνολικά

Το σύνολο των προβλεπόμενων παρεμβάσεων

Το βέλτιστο σενάριο συνολικά



Το βέλτιστο σενάριο στον χρόνο

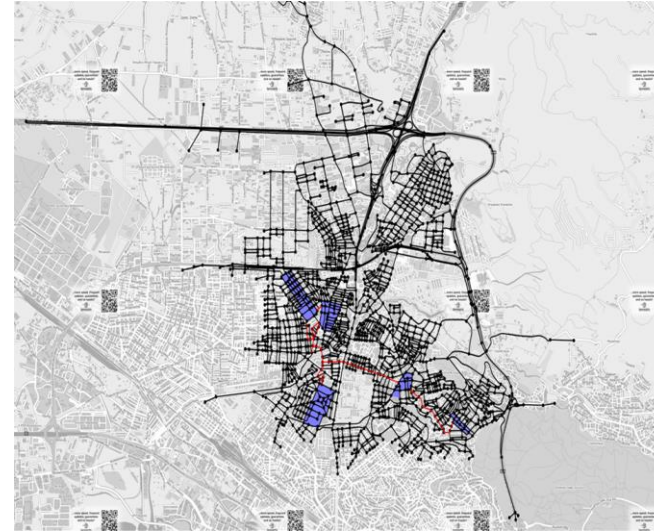
Χρονικά Σενάρια & Έλεγχος Επιπτώσεων με χρήση του
κυκλοφοριακού μοντέλου

Χρονικά Σενάρια

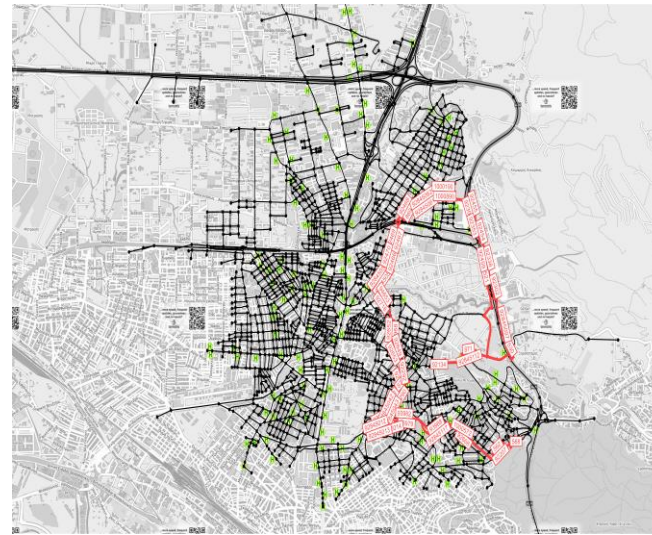
- **ΧΡΟΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 5ετίας (ορίζοντας 2027)**, όπου θεωρήθηκε ότι θα έχουν υλοποιηθεί όλα τα έργα που προβλέπονται στο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1
- **ΧΡΟΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 10ετίας (ορίζοντας 2032)**, όπου θεωρήθηκε ότι θα έχουν υλοποιηθεί όλα τα έργα που προβλέπονται στο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2
- **ΧΡΟΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 20ετίας (ορίζοντας 2042)**, όπου θεωρήθηκε ότι θα έχουν υλοποιηθεί όλα τα έργα που προβλέπονται στο Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

Χρονικά Σενάρια - Κωδικοποίηση στο Κυκλοφοριακό Μοντέλο

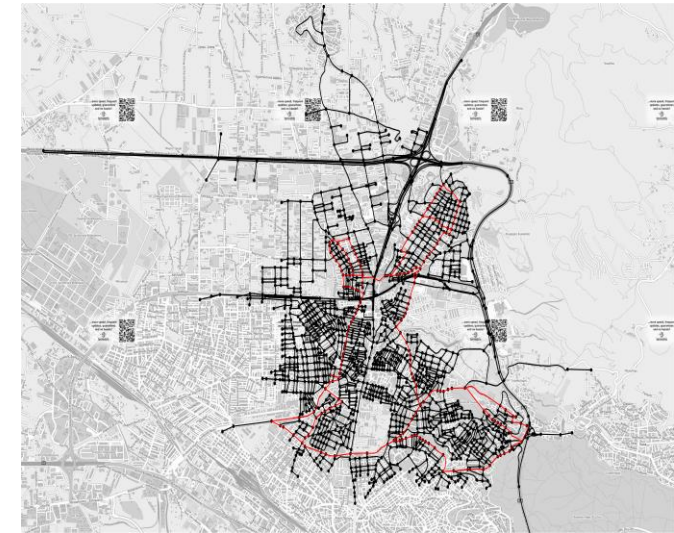
Δείγμα Κωδικοποίησης σύνδεσης με Δρόμους Ήπιας
Κυκλοφορίας, των Πολεοδομικών Κέντρων μεταξύ τους



Δείγμα Κωδικοποίησης Νέας Λεωφορειακής
ΓΡΑΜΜΗΣ 1



Δείγμα Κωδικοποίησης Διαδρομών
Περπατησιμότητας

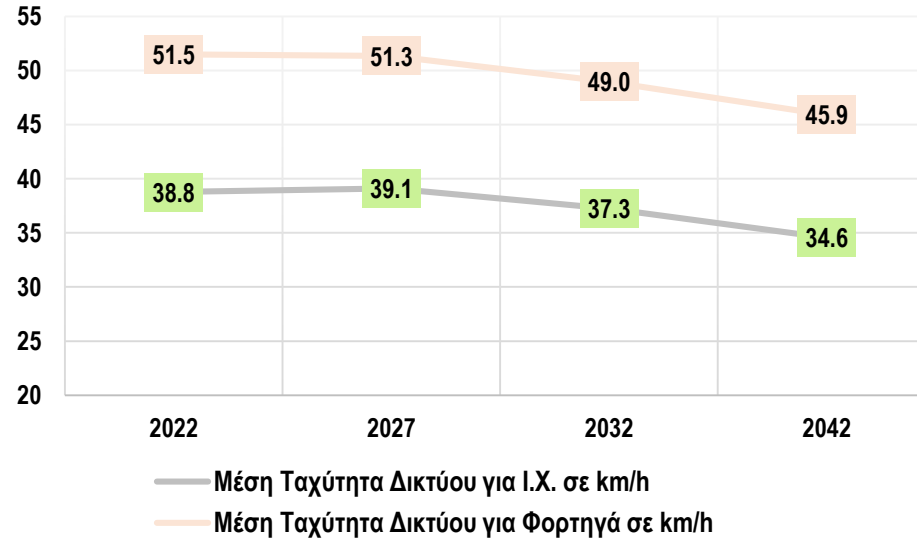


Χρονικά Σενάρια – Αποτελέσματα Κυκλοφοριακού Μοντέλου

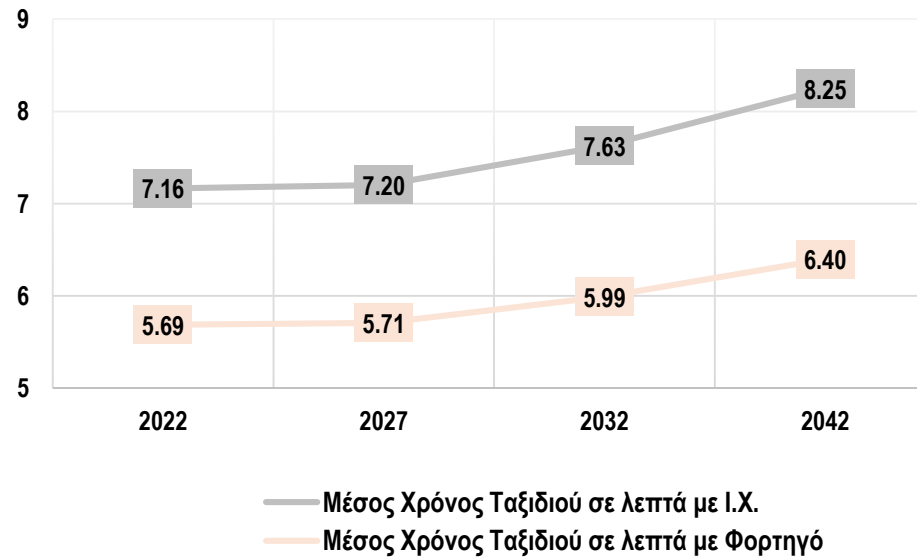
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		2022	2027	2032	2042
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	141.484	143.947	154.064	167.508
	Οχηματοώρες IMM	3.650	3.682	4.136	4.848
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Ι.Χ.	4,63	4,69	4,73	4,75
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ι.Χ. σε km/h	38,8	39,1	37,3	34,6
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Ι.Χ.	7,16	7,20	7,63	8,25
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	8.315	8.618	9.307	10.612
	Οχηματοώρες Φορτηγών	162	168	190	231
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	4,88	4,88	4,89	4,90
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	51,5	51,3	49,0	45,9
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	5,69	5,71	5,99	6,40

Χρονικά Σενάρια – Αποτελέσματα Κυκλοφοριακού Μοντέλου

Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα (km/h)



Μέσος Χρόνος Ταξιδιού για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε λεπτά (min)



Χρονικά Σενάρια – Συμπεράσματα συγκριτικής αξιολόγησης επιπτώσεων

- **Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις καταφέρνουν:**
 - μεταβολή των ποσοστών επιλογής μέσου προς όφελος της μετακίνησης πεζή & με λεωφορείο
 - μείωση της ελκυστικότητας των Ι.Χ. αυτοκινήτων (ειδικότερα στον χρονικό ορίζοντα της 20ετίας – 2042), χωρίς να οδηγούν σε σημαντική & μη αποδεκτή επιβάρυνση των συνθηκών λειτουργίας του οδικού δικτύου της Περιοχής Μελέτης
- Τα **μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα**, τόσο για ελαφρά όσο & για βαρέα οχήματα, παρουσιάζουν στο σύνολο των χρονικών σεναρίων μία αύξηση, σε σύγκριση με το σενάριο της απραξίας, η οποία ωστόσο είναι σχεδόν ανεπαίσθητη (της τάξης του 1% - 3%) & μερικώς αναμενόμενη, λόγω της εφαρμογής του μέτρου υλοποίησης ενός εκτεταμένου δικτύου δρόμων ήπιας κυκλοφορίας
- Η **μέση ταχύτητα δικτύου**, τόσο για τα ελαφρά όσο & για τα βαρέα οχήματα, παρουσιάζει μία ελαφρά πτώση, ειδικότερα στα χρονικά σενάρια της 10ετίας – 2032 & της 20ετίας – 2042, σε σύγκριση με το σενάριο της απραξίας, η οποία ωστόσο κρίνεται σχεδόν ανεπαίσθητη & αποδεκτή (της τάξης του 3,8% - 10,8% για τα ελαφρά Ι.Χ. οχήματα & 4,8% - 10,8% για τα βαρέα οχήματα), δεδομένης της ανάγκης για μείωση της ελκυστικότητας του Ι.Χ. αυτοκινήτου & προώθησης των πιο ήπιων μέσων μετακίνησης

Ευχαριστώ για την
προσοχή σας

