

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2:

Έκθεση Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και 1^η Διαβούλευση – Πρακτικά

ΕΡΓΟ:

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας»

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	2
Πρόλογος.....	3
Αντικείμενο.....	3
Εισαγωγή.....	4
Ακρωνύμια.....	4
1. Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης.....	5
1.1 Πύλες εισόδου/εξόδου.....	6
1.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου.....	10
1.2.1 Μεθοδολογία μετρήσεων.....	10
1.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας.....	28
1.3.1 Πεζή μετακίνηση και προσβασιμότητα ΑμεΑ.....	28
3.2 Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας – πεζόδρομοι.....	32
1.4 Στάθμευση και διαχείριση της στάθμευσης.....	33
1.5 Δημόσιες συγκοινωνίες.....	36
1.6 Ταξί.....	36
1.7 Ποδήλατο.....	36
1.8 Οδική ασφάλεια.....	36
1.8.1 Δεδομένα τροχαίων ατυχημάτων.....	36
2. Α΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας – 1η Διαβούλευση Φορέων.....	42
2.1 Προετοιμασία – οργάνωση.....	42
2.2 1η Θεματική Διαβούλευση Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας.....	42
2.2.1 Ατζέντα – Πρόγραμμα Διαβούλευσης.....	43
2.2.2 Παρουσιολόγιο Διαβούλευσης.....	44
2.2.3 Σύνοψη – Περίληψη πρακτικών διαβούλευσης.....	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	51
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ.....	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.....	78
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε.....	78

Πρόλογος

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παιονίας περιλαμβάνει στο σύνολό του 6 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων περιλαμβάνει επιμέρους τμήματα.

- **Παραδοτέο 1:** Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα, Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ και Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας
- **Παραδοτέο 2:** Έκθεση Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και 1η Διαβούλευση – Πρακτικά
- **Παραδοτέο 3:** Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας
- **Παραδοτέο 4:** Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου και 2^η Διαβούλευση - Πρακτικά
- **Παραδοτέο 5:** Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ
- **Παραδοτέο 6:** Οριστικό ΣΒΑΚ και 3η Διαβούλευση - Πρακτικά

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Παιονίας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του τοπικού σχεδιασμού που συμβαδίζουν με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες του κύριου παρατηρητήριου Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα αστικής κινητικότητας (παρατηρητήριο Eltis), τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Αντικείμενο

Στο παρόν Παραδοτέο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων 3: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης» και 5.2 «1η Διαβούλευση». Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει αφορούν συλλογή και επεξεργασία δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (προσδιορισμός και ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών) μέσω ανάλυσης SWOT και την προετοιμασία και τα αποτελέσματα της Α΄ Διαβούλευσης.

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης περιλαμβάνει τη συλλογή, επεξεργασία και ανάλυση/αξιολόγηση όλων των συλλεχθέντων δεδομένων, στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη απεικόνιση της αστικής κινητικότητας στην πόλη. Η ανάλυση αφορά κατά κύριο λόγο την περιοχή παρέμβασης όπως αυτή καθορίστηκε στο προηγούμενο παραδοτέο.

Η 1η διαβούλευση αποτελεί την υλοποίηση της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού όπως αυτή καθορίστηκε στο 1ο παραδοτέο. Κατά τον 1ο κύκλο διαβούλευσης το δίκτυο φορέων και οι εμπλεκόμενες ομάδες πολιτών ενημερώνονται για την έννοια του ΣΒΑΚ, για την αναγκαιότητά του και γενικά για πληροφορίες του υπό εκπόνηση Σχεδίου που αφορούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος αστικών μετακινήσεων. Επιπλέον, μέσω της διαβούλευσης οι συμμετέχοντες ενημερώνονται για τις αρμοδιότητές τους, για το πλάνο επικοινωνίας, καθώς και για τις διεργασίες στις οποίες θα απαιτηθεί η συμβολή τους. Εκτός από την ενημέρωση των

συμμετεχόντων για την διαδικασία του ΣΒΑΚ, ζητείται η συμβολή τους στην ανάδειξη των πραγματικών ζητημάτων κινητικότητας της περιοχής μελέτης. Οι απόψεις των φορέων και των ομάδων πολιτών καταγράφονται και αποτελούν την βάση για την πρωταρχική ανάπτυξη του οράματος του ΣΒΑΚ και των σεναρίων σε επόμενα στάδια.

Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος αποτελεί μια ενδελεχή καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στα θέματα κινητικότητάς στον βασικό οικισμό του του Δήμου Παιονίας το Πολύκαστρο. Η πολυεπίπεδη σημασία της κινητικότητας στην καθημερινότητα της σύγχρονης ζωής αναγνωρίζεται διαρκώς. Ταυτόχρονα ο ιλιγγιώδης ρυθμός ανάπτυξης της τεχνολογίας και της καινοτομίας επηρεάζει δραματικά την κινητικότητα καθώς η ίδια αποτελεί και έναν από τους τομείς που εστιάζει η σύγχρονη έρευνα. Ευελιξία, τεχνογνωσία, λελογισμένη προσέγγιση και ταχύτητα απόκρισης στη θεσμοθέτησή είναι τα κλειδιά για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την 4η βιομηχανική επανάσταση την οποία και βιώνουμε.

Μέσα σε αυτό το ανταγωνιστικό πλαίσιο οι κοινωνίες που θα επιδείξουν τα αντανακλαστικά αλλά και την ευρύτητα σκέψης που απαιτείται, θα μεγιστοποιήσουν τα οφέλη τους από την επικείμενη αλλαγή. Ταυτόχρονα όμως απαιτείται βαθιά γνώση και κατανόηση της υπάρχουσας κατάστασης, των αδυναμιών αλλά και των προτερημάτων της υπό εξέταση περιοχής αλλά και των αιτίων και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που έχουν οδηγήσει στην διαμορφωμένη σημερινή κατάσταση. Η κατανόηση και ενδελεχής ανάλυση όλων το παραπάνω θα επιτρέψει την αναζήτηση των βέλτιστων λύσεων που θα μεγιστοποιήσουν την απόδοση των διαθέσιμων πόρων αλλά και θα αναδείξουν το πλούσιο και πολύπλευρο απόθεμα του Πολύκαστρου.

Ακρωνύμια

Αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε	Αυτοκινητόδρομος Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης –Ευζώνων
Δ.Ε.	Δημοτική Ενότητα
Ε.Ο.	Επαρχιακή Οδός
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσης
ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ	Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων - Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου
Σ.Β.Α.Κ.	Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
FHWA	Federal Highway Administration, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αυτοκινητοδρόμων στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

1. Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται τα βασικά αποτελέσματα από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών, επικεντρώνοντας στα αδύνατα σημεία και τις δυσλειτουργίες στην πόλη του Πολυκάστρου.

Το Πολύκαστρο είναι πόλη του νομού Κιλκίς στην Κεντρική Μακεδονία, με 7.064 κατοίκους και πρωτεύουσα του Δήμου Παιονίας. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του νομού Κιλκίς και είναι χτισμένη πάνω στην Παλαιά Εθνική Οδό 1, Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (τμήμα της ιστορικής οδού η οποία συνέδεε την Αθήνα με το Τελωνείο των Ευζώνων) και δίπλα στον ποταμό Αξιό.



Εικόνα 1-1: Άποψη της πόλης του Πολυκάστρου

Η πόλη του Πολυκάστρου παρουσιάζει μοντέλο συμπαγούς ανάπτυξης που χαρακτηρίζεται από υπερσυγκέντρωση ειδικών χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα και από έλλειψη αποκεντρωμένων δραστηριοτήτων.

Ο τρόπος ανάπτυξης επιδρά καταλυτικά στο καθεστώς λειτουργίας του συστήματος κυκλοφορίας της πόλης, καθιστώντας την κεντρική περιοχή της πόλης έναν ισχυρό πόλο έλξης μετακινήσεων,

Όμως ο συνδυασμός της έλλειψης κατάλληλης οδικής υποδομής καθώς και της απουσίας διαχείρισης στάθμευσης, δημιουργούν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα.

Η πόλη του Πολυκάστρου χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλοφορία βαρέων και μη οχημάτων, λόγω του γεγονότος ότι μέσα από το κέντρο της πόλης διέρχεται η Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης Ευζώνων. Επίσης, κάποιες μέρες παρατηρείται και κυκλοφορία βαρέων οχημάτων του στρατού. Το πρόβλημα της έντονης κυκλοφορίας, ειδικά βαρέων οχημάτων, οφείλεται και στο γεγονός ότι δεν υφίσταται κάποια ενιαία παρακαμπτήριος της πόλης, που να παραλαμβάνει εξ ολοκλήρου την κυκλοφορία με προέλευση-

προορισμό, θα συνεπάγονταν αυτόματα την άμεση ανακούφιση του κέντρου της πόλης από μεγάλο αριθμό οχημάτων.

Σημειώνεται ότι τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της Εθνικής Οδού εντός πόλης είναι σε όλο το μήκος της ελλιπή σε ότι αφορά στην διαμπερή διέλευση τόσο μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων.

1.1 Πύλες εισόδου/εξόδου

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, η πόλη του Πολυκάστρου συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω 5 πυλών εισόδου/εξόδου και 3 κυρίως οδικών αξόνων.

- Άξονας **a-a** : Παλαιά Εθνική Οδός 1, Θεσσαλονίκης – Ευζώνων
- Άξονας **b-b**: Επαρχιακή Οδός Κιλκίς-Πολύκαστρο-Αξιούπολη-Γουμένισσα
- Άξονας **c**: Επαρχιακή Οδός Χέρσου-Πολυκάστρου



Εικόνα 1-2: Οι πύλες εισόδου της πόλης Πολυκάστρου

Η παλαιά Εθνική Οδός Ευζώνων-Θεσσαλονίκης καθώς και ο κύριος εγκάρσιος οδικός άξονας του Νομού Κιλκίς, η οδός Κιλκίς-Πολυκάστρου-Αξιούπολης-Γουμένισσας, επιβαρύνουν με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, δυσανάλογο με τον πληθυσμό της περιοχής καθώς αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου της χώρας και το οδικό δίκτυο του Πολυκάστρου χρησιμοποιείται από τα 4.000.000 περίπου οχήματα που προέρχονται από το

εξωτερικό, όχι μόνον από τους μεθοριακούς σταθμούς των Ευζώνων και της Δοϊράνης, αλλά και από τον Προμαχώνα Σερρών για τα οχήματα στην πλειοψηφία τους βαρέα, που προέρχονται από την Βουλγαρία. Η λειτουργία των διοδίων στους Ευζώνους θα αυξήσει δραματικά τον φόρτο κίνησης των οχημάτων μέσω αυτής, από τους οδηγούς που θα θελήσουν να αποφύγουν το κόστος των διοδίων.

Βασική συνιστώσα του προβλήματος είναι το γεγονός ότι η Εθνική Οδός διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό, η οδός Μ.Αλεξάνδρου, όπου συνυπάρχει η αμιγής κατοικία με τις εμπορικές χρήσεις ή σε κάποιες περιπτώσεις, όπου εξολοκλήρου η περιοχή χαρακτηρίζεται ως αμιγούς κατοικίας. Ως αποτέλεσμα, η Εθνική Οδός (Μ.Αλεξάνδρου πλέον ως ονομασία) εξυπηρετεί ταυτόχρονα και τις λειτουργίες της πρόσβασης και της παραμονής. Κατά την είσοδο, η οδός διατηρεί τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά, και πιο συγκεκριμένα 2 λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωρισμό των κινήσεων (όπως παρουσιάζονται και στις αντίστοιχες εικόνες παρακάτω). Αποτέλεσμα είναι, οι οδηγοί να μην συνειδητοποιούν ότι εισέρχονται σε αστικό ιστό, ώστε να υπάρξει αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς τους με μείωση της ταχύτητάς τους.



Εικόνα 1-3: Πύλη εισόδου, προς τα βόρεια, Εθνική Οδός (ΕΟ1) μέσα στην πόλη



Εικόνα 1-4: Πύλη εισόδου, προς τα νότια, Εθνική Οδός (ΕΟ1) μέσα στην πόλη

Στις Εικόνες 4,5 και 6 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των υπόλοιπων οδών-πυλών (b-b και c) στην πόλη του Πολυκάστρου.



Εικόνα 1-5: Πύλη εισόδου, δυτικά, Επαρχιακή Οδός Αξιούπολη-Πολυκάστρου-Κιλκίς



Εικόνα 1-6: Πύλη εισόδου, ανατολικά, Επαρχιακή Οδός Αξιούπολη-Πολυκάστρου-Κιλκίς



Εικόνα 1-7: Πύλη εισόδου, ανατολικά, Επαρχιακή Οδός Χέρσου-Πολύαστρου

Οι απαιτήσεις για την ομοιομορφία της χάραξης, της διατομής και της διαμόρφωσης των κόμβων των συγκεκριμένων οδών γίνονται πιο αναγκαίες καθώς αυξάνουν οι απαιτήσεις των λειτουργικών χαρακτηριστικών τους. Στο κέντρο της πόλης, αυξάνονται οι απαιτήσεις που τίθενται από την λειτουργία της πρόσβασης και της παραμονής. Είναι σημαντική η μελέτη της μετατόπισης της κυκλοφορίας εκτός

αστικού ιστού. Η απομάκρυνση των διαμπερών κινήσεων και κυρίως αυτών των βαρέων οχημάτων, από την κεντρική περιοχή του οικισμού μέσω της ανάπτυξης κατάλληλης λύσης, περιμετρικά του οικισμού αποτελεί υψηλή προτεραιότητα. Η απομάκρυνση των διαμπερών κινήσεων βαρέων οχημάτων θα επιτρέψει την ανάπτυξη των μέσων ενεργής μετακίνησης πεζή και ποδήλατο που αποτελούν πυλώνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πέρα από αυτό, η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων που θα μειώσουν την ταχύτητα κίνησης, θα οριοθετήσουν τις λειτουργίες της στάσης και στάθμευσης κρίνεται απαραίτητη.

Μετά από την εξέταση στο χώρο και την παρατήρηση των κινήσεων των οχημάτων στις θέσεις των εισόδων καταγράφηκαν συνολικά τα εξής προβλήματα:

- υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- γεωμετρικά χαρακτηριστικά: τεταμένη χάραξη, 2 λωρίδες (1/κατεύθυνση)
- υψηλές ταχύτητες στις εισόδους του οικισμού
- ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών εντός πόλης ελλιπή
- έλλειψη φωτισμού
- έλλειψη διατάξεων και δικτύου για χρήση ποδηλάτου
- έλλειψη διατάξεων μετριασμού της ταχύτητας και γενικότερα οδών με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας

1.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

1.2.1 Μεθοδολογία μετρήσεων

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτων αποτελούν απαραίτητο προαπαιτούμενο για την οποιαδήποτε ανάλυση θεμάτων κινητικότητας. Στα θέματα που πραγματεύονται τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η επισταμένη και ορθά τεκμηριωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για την ανάπτυξη της μεθοδολογίας τους και τη διατύπωση των κατάλληλων δεσμών μέτρων και παρεμβάσεων που θα οδηγήσουν στην υλοποίηση του οράματος της τοπικής κοινωνίας για την κινητικότητα. Στην προσπάθεια αποτίμησης και καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης ελλοχεύει ο κίνδυνος να χρησιμοποιηθούν δυσανάλογοι πόροι που δεν θα έχει τη δυνατότητα να διαθέτει ο Δήμος στο διηνεκές. Αποτελεί επιδίωξη αλλά και επιταγή της μεθοδολογίας υλοποίησης των σχεδίων, η συνεχής παρακολούθηση, αποτίμηση και αξιολόγηση της πορείας προς την υλοποίηση των μετρήσιμων και συγκεκριμένων στόχων που οριοθετούν και σηματοδοτούν την εκπλήρωση του οράματος της κοινωνίας για την κινητικότητα. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση των ΣΒΑΚ γίνεται μέσω κατάλληλα επιλεγμένων δεικτών οι οποίοι βασίζονται στη συλλογή συγκεκριμένων στοιχείων και χρονοσειρών αυτών. Οι δείκτες και τα απαραίτητα στοιχεία για τον υπολογισμό έχουν επιλεγθεί ώστε να διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις που αναλύθηκαν παραπάνω. Επιλέχθηκαν οι θέσεις του δικτύου στο Πολύκαστρο στις οποίες υλοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών μεγεθών. Οι συγκεκριμένες θέσεις επιλέχθηκαν έτσι ώστε να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις και επιδιώξεις:

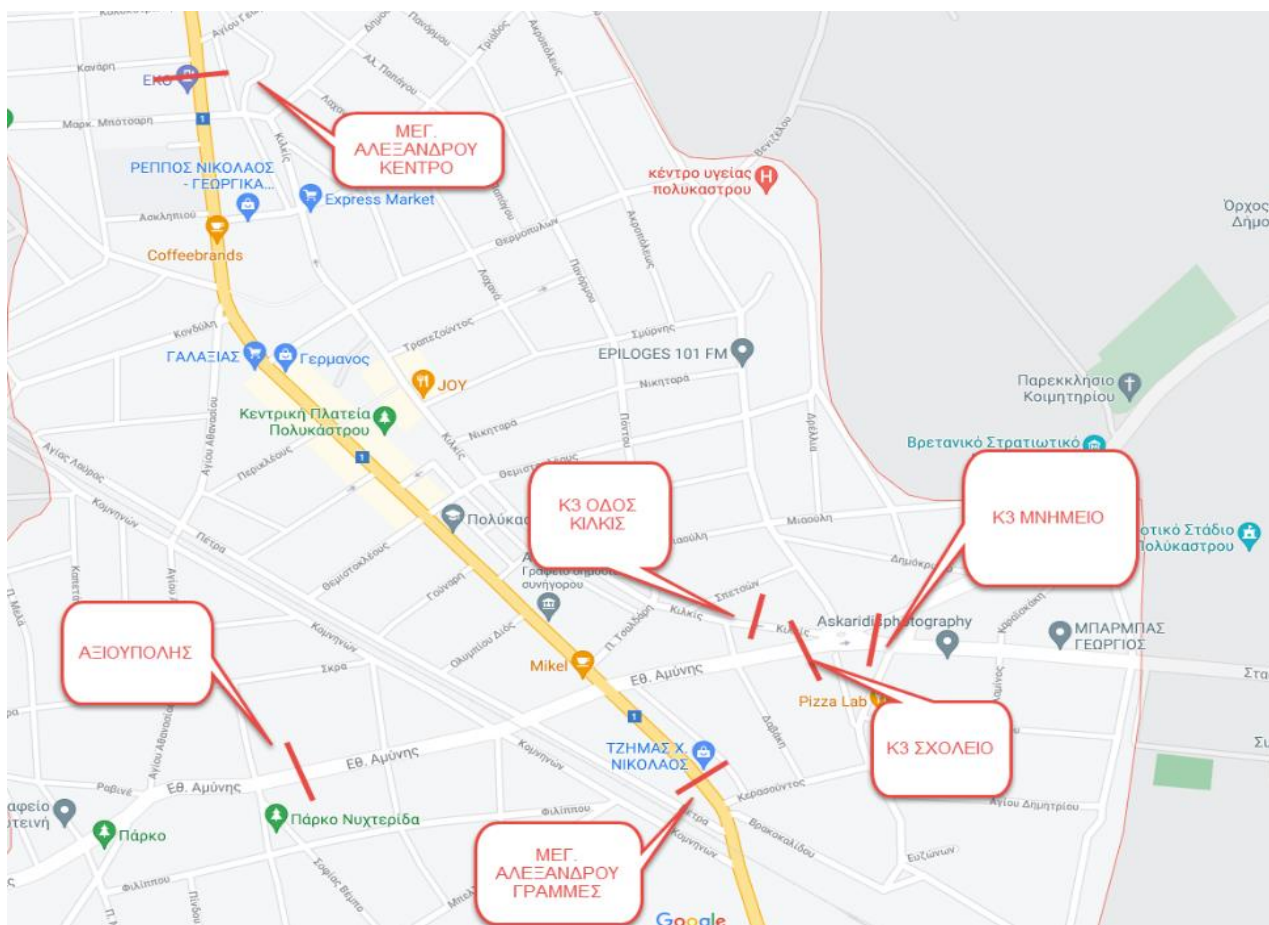
- Αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης κυκλοφορίας σε κρίσιμους κόμβους και διατομές οδού το 2021

- Λελογισμένο αριθμητικά πλήθος σημείων μετρήσεων

Οι μετρήσεις σε κρίσιμους άξονες και διασταυρώσεις επιτρέπουν τη διεξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων σχετικά με την ένταση των κυκλοφοριακών ζητημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη ενώ παρέχουν και πληροφορίες σχετικά με ποιοτικότερα χαρακτηριστικά αυτών όπως είναι η σύνθεση της κυκλοφορίας (ποσοστά βαρέων οχημάτων, δικύκλων κλπ.), η χρονική στιγμή που παρατηρούνται αιχμές, η διάρκεια αυτών αλλά και άλλα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την εικόνα της κυκλοφοριακής κατάστασης στην πόλη του Πολυκάστρου αλλά και την αποτίμηση αυτής.

Ο περιορισμένος αλλά επαρκής αριθμός σημείων μετρήσεων βοηθά ώστε να καταστεί δυνατή η απαίτηση για παρακολούθηση των κυκλοφοριακών μεγεθών στον χρονικά ορίζοντα ισχύος του ΣΒΑΚ. Η παραπάνω συνθήκη είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού είναι αυτή που θα επιτρέψει την παρακολούθηση υλοποίησης, αξιολόγησης και τελικά αναπροσαρμογής ή αναθεώρησης μέτρων ή ακόμα και επιδιώξεων του ΣΒΑΚ. Η χρήση περιορισμένων πόρων, υλικών και ανθρωπίνων, βασισμένη στις πραγματικές δυνατότητες του Δήμου είναι απαραίτητη προκειμένου να αναπτυχθεί ένας ικανός και αυτάρκης μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ.

Τα σημεία που επιλέχθηκαν μετά την παραπάνω μεθοδολογική προσέγγιση παρουσιάζονται στο απόσπασμα του χάρτη της πόλης του Πολυκάστρου:



Εικόνα 1-8: Σημεία μετρήσεων ημερησίων κυκλοφοριακών φόρτων στην πόλη

Συνολικά μετρήθηκαν 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι σε έξι (6) διατομές οδών, οι οποίοι είναι:


- Οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου (κέντρο)
- Οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου (σιδηροδρομική γραμμή)
- Εθνικής Αμύνης, πριν από τον κυκλικό κόμβο: θέση σχολείου
- Εθνικής Αμύνης, μετά από τον κυκλικό κόμβο θέση μνημείου
- Οδός Κυκλίκης, βορεινή έξοδος του κυκλικού κόμβου
- Οδός Εθνικής Αμύνης (είσοδος/έξοδος από Αξιούπολη)

Οι μετρήσεις στις παραπάνω οδούς έγιναν για εικοσιτέσσερις (24) ώρες σε κάθε διατομή το χρονικό διάστημα του Ιουνίου του 2021. Καταγράφηκαν οι παρακάτω κατηγορίες οχημάτων ανά κατεύθυνση:

Καταγράφηκαν 11 κατηγορίες οχημάτων ανά κατεύθυνση: επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ, επιβατικά ΙΧ με συρόμενο, ελαφριά φορτηγά, βαρέα φορτηγά/λεωφορεία, δίκυκλα (μοτοποδήλατα ή ποδήλατα)

Αναλυτικά οι επιμέρους κατηγορίες, όπως καταγράφονται από το λογισμικό του συστήματος καταγραφής φόρτου (MetroCount Traffic Executive) είναι σύμφωνα με τον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 1-1 Καταγραφή φόρτων, κατηγορίες οχημάτων

Class	Axes	Groups	Description	Parameters	Dominant Vehicle	Aggregate	
1	SV	2	1 OR 2	Short - Car, light Van	$d(1) \leq 1.7m, d(1) \leq 3.2m \ \& \ axes \geq 2$		Light
2	SVT	3, 4 OR 5	3	Short Towing - Trailer, Caravan, Boat, etc.	$groups \geq 3, d(1) \leq 2.1m, d(1) \leq 3.2m, d(2) \leq 2.1m \ \& \ axes \geq 3, 4, 5$		
3	TB2	2	2	Two axle truck or Bus	$d(1) \leq 3.2m \ \& \ axes \geq 2$		Medium
4	TB3	3	2	Three axle truck or Bus	$axes \geq 3 \ \& \ groups \geq 2$		
5	T4	>3	2	Four axle truck	$axes \geq 3 \ \& \ groups \geq 2$		
6	ART3	3	3	Three axle articulated vehicle or Rigid vehicle and trailer	$d(1) \leq 3.2m, axes \geq 3 \ \& \ groups \geq 3$		Heavy
7	ART4	4	>2	Four axle articulated vehicle or Rigid vehicle and trailer	$d(2) \leq 2.1m \ \& \ d(1) \leq 2.1m \ \& \ d(1) \leq 3.2m \ \& \ axes \geq 4 \ \& \ groups \geq 2$		
8	ART5	5	>2	Five axle articulated vehicle or Rigid vehicle and trailer	$d(2) \leq 2.1m \ \& \ d(1) \leq 2.1m \ \& \ d(1) \leq 3.2m \ \& \ axes \geq 5 \ \& \ groups \geq 2$		
9	ART6	>6	>2	Six (or more) axle articulated vehicle or Rigid vehicle and trailer	$axes \geq 6 \ \& \ groups \geq 2 \ \& \ axes \geq 6 \ \& \ groups \geq 3$		
10	BD	>6	4	B-Double or Heavy truck and trailer	$groups \geq 4 \ \& \ axes \geq 6$		
11	DRT	>6	5	Double road train or Heavy truck and two trailers	$groups \geq 5, 6 \ \& \ axes \geq 6$		
12	TRT	>6	>6	Triple road train or Heavy truck and three (or more) trailers	$groups \geq 6 \ \& \ axes \geq 6$		
14	M/C	2	1 OR 2	Motorcycle	$d(1) \leq 1.18m, d(1) \leq 1.7m \ \& \ axes \geq 2$		Light
15	CYCLE	2	1 OR 2	Cycle	$d(1) \leq 1.18 \ \& \ axes \geq 2$		

1^η θέση: Οδός Μ. Αλεξάνδρου

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου 2021, στην οδό Μ.Αλεξάνδρου στη θέση ανάμεσα στις οδούς Κανάρη και Μ.Μπότσαρη. Και στις 2 κατευθύνσεις, προς βόρεια (έξοδος της πόλης) και προς το κέντρο καταγράφηκαν 3900-4000 οχήματα συνολικά ανά ημέρα, με ισόρροπη κατανομή και στις 2 κατευθύνσεις. Μειωμένος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρείται την Κυριακή, της τάξεως των 2600 οχημάτων συνολικά ανά κατεύθυνση. Σημαντικός αριθμός μεσαίων και βαρέων οχημάτων διέρχονται μέσα από το κέντρο της πόλης (~5,5% του συνολικού φόρτου).

Αναλυτική καταμέτρηση του ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία οχήματος και κατεύθυνση, και τις επτά μέρες των μετρήσεων παρουσιάζονται στον Πίνακα 1 .

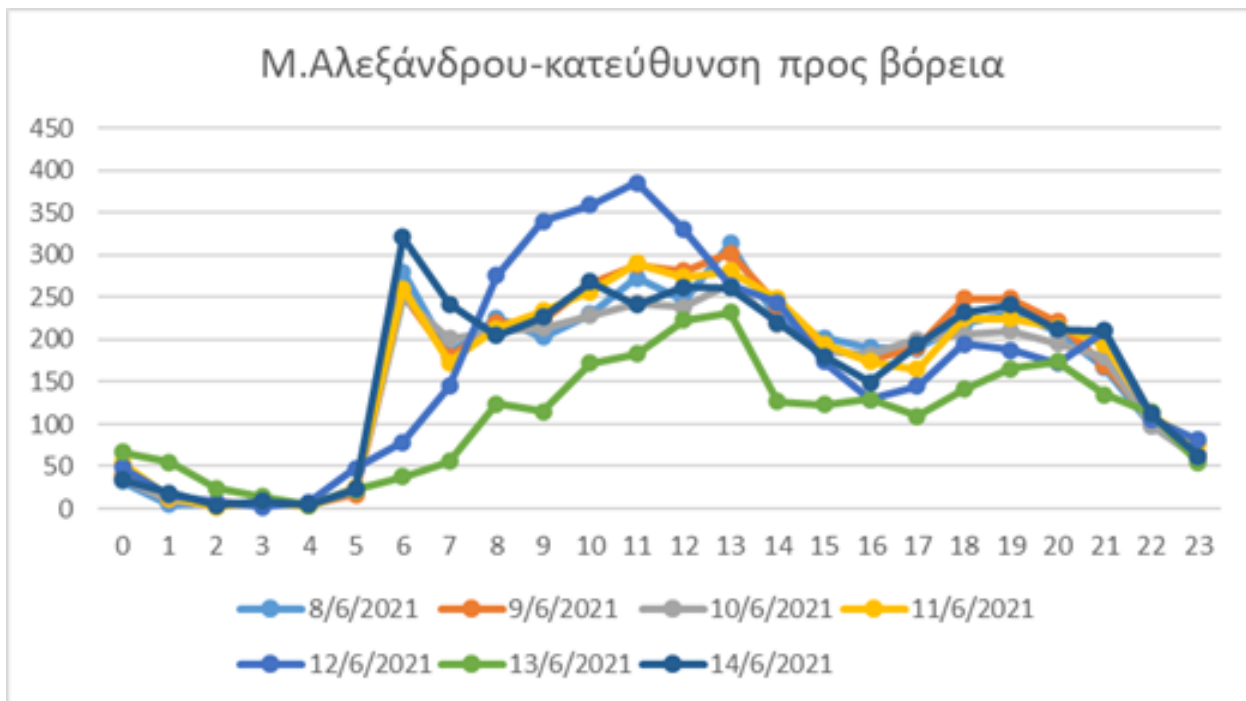


Εικόνα 1-9: Θέση μέτρησης στην οδό Μ.Αλεξάνδρου

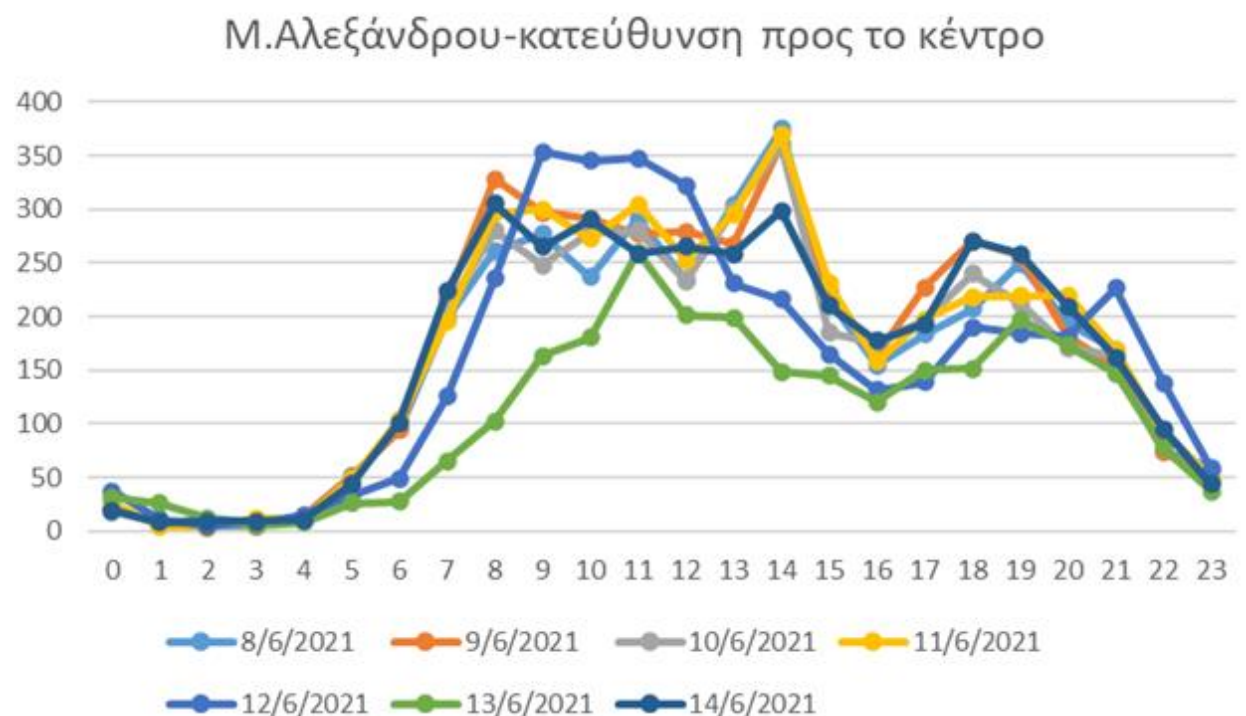
Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων, όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 37,4 km/h και για τις 2 κατευθύνσεις, ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 47 km/h.

Πίνακας 1-2: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Μ.Αλεξάνδρου, ανά κατηγορία οχήματος, και στις 2 κατευθύνσεις, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

Οδός Μ.Αλεξάνδρου κατεύθυνση προς βόρεια έξοδος												
Μέση ταχύτητα κίνησης V=37.4 km/h Λειτουργική ταχύτητα V85=47.07 km/h												
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	3824	3453	26	173	8	13	0	4	2	1	113	31
9-6-2021	3951	3603	28	152	16	6	2	6	2	2	122	12
10-6-2021	3665	3330	33	151	7	4	3	6	5	1	101	24
11-6-2021	3917	3571	27	156	8	4	1	6	3	3	115	23
12-6-2021	3954	3632	30	113	8	7	0	3	8	1	126	26
13-6-2021	2601	2399	19	38	5	3	0	1	1	0	114	21
14-6-2021	3933	3563	39	165	13	3	0	5	4	3	104	34
Οδός Μ.Αλεξάνδρου κατεύθυνση προς κέντρο												
Μέση ταχύτητα κίνησης V=37.4km/h Λειτουργική ταχύτητα V85=47.3 km/h												
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	3886	3486	19	186	20	6	0	2	4	4	125	34
9-6-2021	4109	3735	17	158	17	9	1	2	3	2	127	38
10-6-2021	3872	3473	17	159	18	9	1	2	10	4	133	46
11-6-2021	4043	3671	18	170	14	9	0	2	9	3	112	35
12-6-2021	3741	3397	16	118	13	8	0	1	4	2	120	62
13-6-2021	2651	2399	17	50	7	5	0	2	4	0	126	41
14-6-2021	3980	3588	34	164	19	12	2	3	10	4	104	40



Διάγραμμα 1-1: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Μ.Αλεξάνδρου (ΕΟ1), με κατεύθυνση προς βόρεια έξοδο από την πόλη



Διάγραμμα 1-2: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου (ΕΟ1), με κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης

Η ωριαία διακύμανση των φόρτων και προς τις 2 κατευθύνσεις ξεχωριστά παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 1 και 2. Παρατηρείται μία συμμετρία στις δύο κατευθύνσεις, και δύο

χαρακτηριστικές αιχμές φόρτου: πρωινή από τις 08:00 το πρωί μέχρι τις 12:00 και μία βραδινή από τις 18:00 το απόγευμα έως τις 20:00.

2^η θέση: Οδός Μ. Αλεξάνδρου στις σιδηροδρομικές γραμμές

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου 2021, στην οδό Μ.Αλεξάνδρου σε θέση πριν την οδό Κερασούντος. Η κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης είχε ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο περίπου 1150 οχήματα τις καθημερινές και 700 με 900 οχήματα το Σαββατοκύριακο. Η κατεύθυνση προς την έξοδο Πολυκάστρου έχει λιγότερο κυκλοφοριακό φόρτο, περίπου 800 έως 950 οχήματα ημερησίως. Σημαντικός αριθμός μεσαίων και βαρέων οχημάτων διέρχονται μέσα από το κέντρο της πόλης (~10% του συνολικού φόρτου). Αναλυτική καταμέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία και κατεύθυνση στις επτά μέρες των μετρήσεων παρουσιάζεται στον Πίνακα 3.

Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων, όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 37,4 km/h για την κατεύθυνση της εξόδου Πολυκάστρου και 35,4 km/h την κατεύθυνση προς το κέντρο, ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 47 km/h και 46km/h αντίστοιχα.



Εικόνα 1-10: Θέση μέτρησης στην οδό Μ. Αλεξάνδρου

Πίνακας 1-3: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Μ.Αλεξάνδρου (γραμμές), ανά κατηγορία οχήματος, στις 2 κατευθύνσεις, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

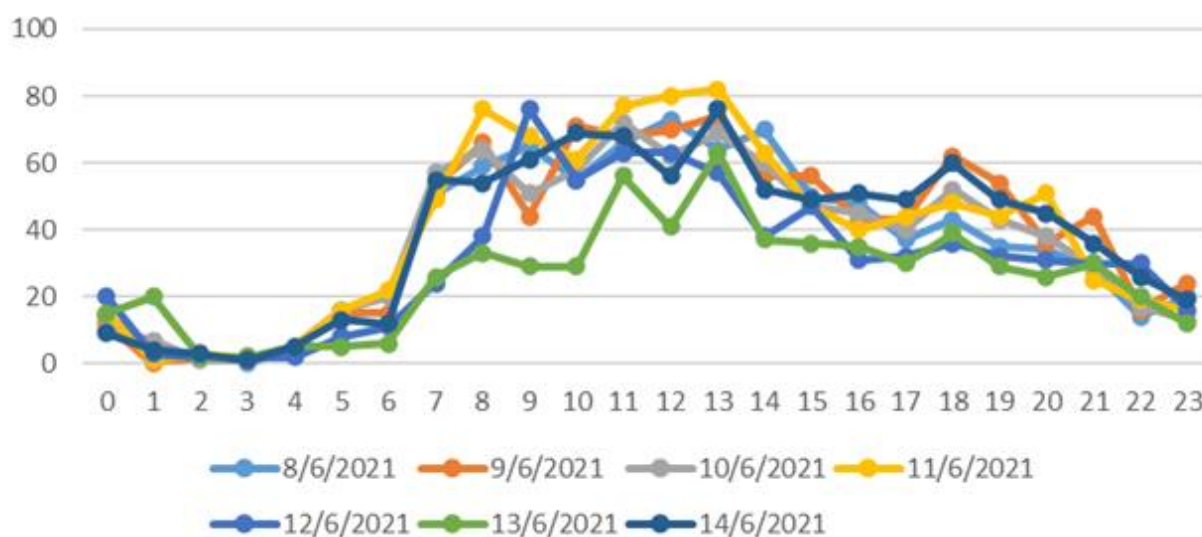
Οδός Μ.Αλεξάνδρου κατεύθυνση προς έξοδο Πολυκάστρου												
	Μέση ταχύτητα κίνησης V=37.4 km/h						Λειτουργική ταχύτητα V85=47.07 km/h					
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	875	762	5	63	7	2	0	4	0	0	22	2
9-6-2021	930	822	4	50	8	0	0	6	2	0	34	4
10-6-2021	877	754	5	67	5	0	0	9	6	1	26	4
11-6-2021	954	827	0	66	10	2	0	9	12	0	21	7
12-6-2021	747	681	1	30	2	1	0	3	3	0	20	6
13-6-2021	626	577	4	13	1	0	0	0	1	0	26	4
14-6-2021	922	828	3	41	5	0	0	4	12	0	26	3

Οδός Μ.Αλεξάνδρου κατεύθυνση προς κέντρο												
	Μέση ταχύτητα κίνησης V=35,4 km/h						Λειτουργική ταχύτητα V85=46,1 km/h					

	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	1159	1053	6	50	3	0	0	3	9	0	24	11
9-6-2021	1169	1048	2	50	4	0	0	3	11	1	33	17
10-6-2021	1106	972	7	60	9	3	0	3	18	0	22	12
11-6-2021	1179	1063	4	64	2	1	0	2	15	1	21	6
12-6-2021	905	830	4	27	0	2	0	3	4	0	24	11
13-6-2021	693	641	5	9	2	0	0	0	4	0	22	10
14-6-2021	1171	1071	9	37	6	0	0	5	8	0	25	10

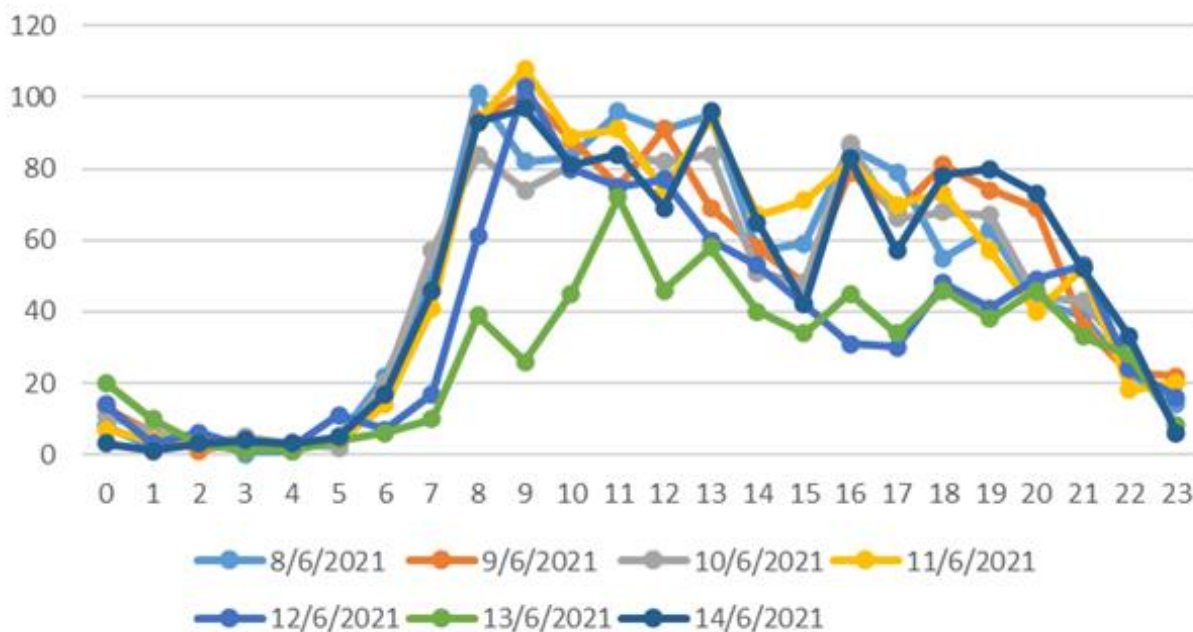
Η ωριαία διακύμανση των φόρτων και προς τις 2 κατευθύνσεις ξεχωριστά παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 3 και 4. Παρατηρείται μία συμμετρία στις δύο κατευθύνσεις, και δύο αιχμές φόρτου: πρωινή από τις 08:00 το πρωί μέχρι τις 12:00 και μία βραδινή από τις 17:00 το απόγευμα έως τις 19:00, που όμως δεν είναι τόσο έντονες συγκριτικά με τους φόρτους του προηγούμενου σημείου μέτρησης στην οδό Μ. Αλεξάνδρου.

Μ.Αλεξάνδρου (γραμμές)-έξοδος Πολυκάστρου νότια



Διάγραμμα 1-3: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Μ.Αλεξάνδρου (ΕΟ1), με κατεύθυνση προς βόρεια έξοδο από την πόλη

Μ.Αλεξάνδρου (γραμμές)-προς κέντρο



Διάγραμμα 1-4: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Μ.Αλεξάνδρου (ΕΟ1), με κατεύθυνση προς βόρεια έξοδο από την πόλη

3η θέση: Κυκλικός κόμβος θέση σχολείου

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου του 2021, στην οδό Εθνικής Αμύνης σε θέση πριν την είσοδο στον κυκλικό κόμβο. Η κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης είχε ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο περίπου 2500 έως 2600 οχήματα τις καθημερινές και περίπου 1500 οχήματα την Κυριακή. Η κατεύθυνση προς την έξοδο Πολυκάστρου έχει πολύ μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο, περίπου 4000 οχήματα ημερησίως και σχεδόν 2500 οχήματα την Κυριακή. Σημαντικός αριθμός μεσαίων και βαρέων οχημάτων διέρχονται μέσα από το κέντρο της πόλης (~7,5% του συνολικού φόρτου). Αναλυτική καταμέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία και κατεύθυνση στις επτά μέρες των μετρήσεων παρουσιάζεται στον Πίνακα 4.



Εικόνα 1-11: Θέση μέτρησης στην οδό Εθνικής Αμύνης (πριν την είσοδο στον κυκλικό κόμβο)

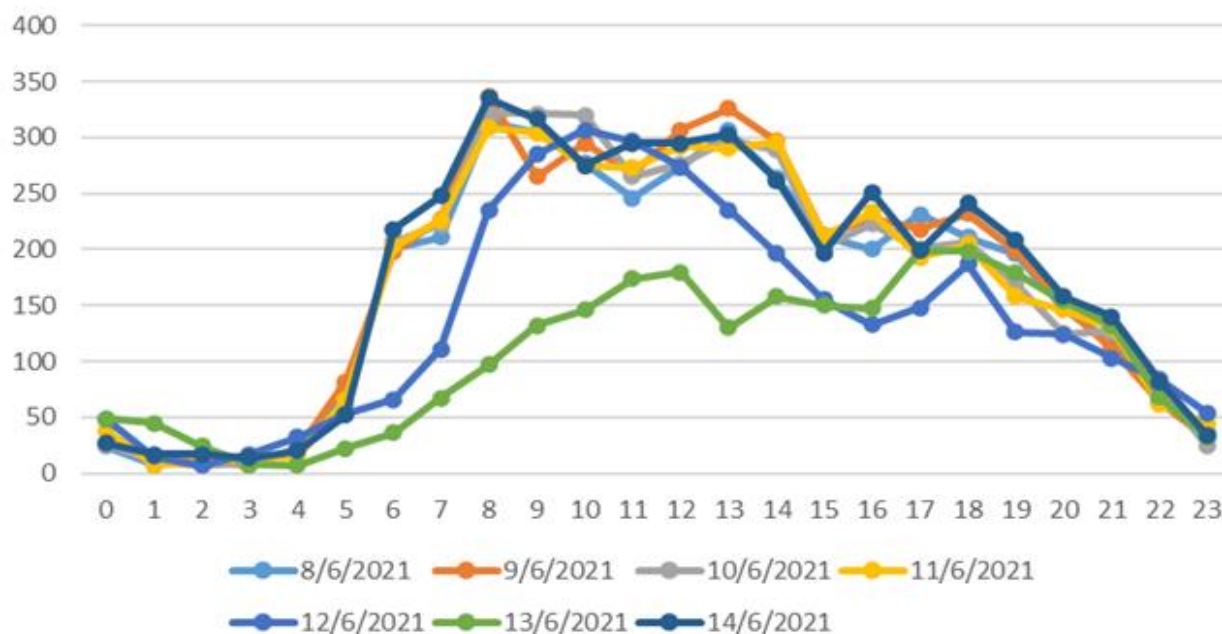
Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 36,4 km/h για την κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο και 33,8 km/h την κατεύθυνση προς το κέντρο, ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 43 km/h και 39 km/h αντίστοιχα.

Πίνακας 1-4: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Εθνικής Αμύνης (πριν την είσοδο στον κυκλικό κόμβο), ανά κατηγορία οχήματος, στις 2 κατευθύνσεις, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

Οδός Εθνικής Αμύνης κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο												
Μέση ταχύτητα κίνησης V=36,4 km/h Λειτουργική ταχύτητα V85=43,2 km/h												
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	3962	3593	18	197	17	18	1	12	28	6	32	40
9-6-2021	4124	3706	14	218	24	14	0	10	36	3	44	55
10-6-2021	4010	3602	18	213	20	11	2	11	37	2	45	45
11-6-2021	3999	3614	19	196	14	15	0	11	40	3	51	36
12-6-2021	3293	3010	19	126	11	7	1	8	14	2	80	45
13-6-2021	2535	2374	18	57	2	6	0	3	6	1	47	21
14-6-2021	4205	3799	25	200	22	6	0	17	46	1	39	50
Οδός Εθνικής Αμύνης κατεύθυνση προς το κέντρο												
Μέση ταχύτητα κίνησης V=33,8 km/h Λειτουργική ταχύτητα V85=39,6 km/h												
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	2398	2150	18	144	16	10	0	11	15	7	18	9
9-6-2021	2626	2330	17	168	24	11	1	26	11	4	24	10
10-6-2021	2492	2215	22	156	14	7	1	26	13	4	24	10
11-6-2021	2573	2292	21	160	21	7	25	12	1	0	26	8
12-6-2021	1993	1817	25	81	11	9	0	6	6	0	32	6
13-6-2021	1525	1424	12	39	4	3	0	3	6	0	28	6
14-6-2021	2693	2418	17	155	17	4	1	23	18	6	28	6

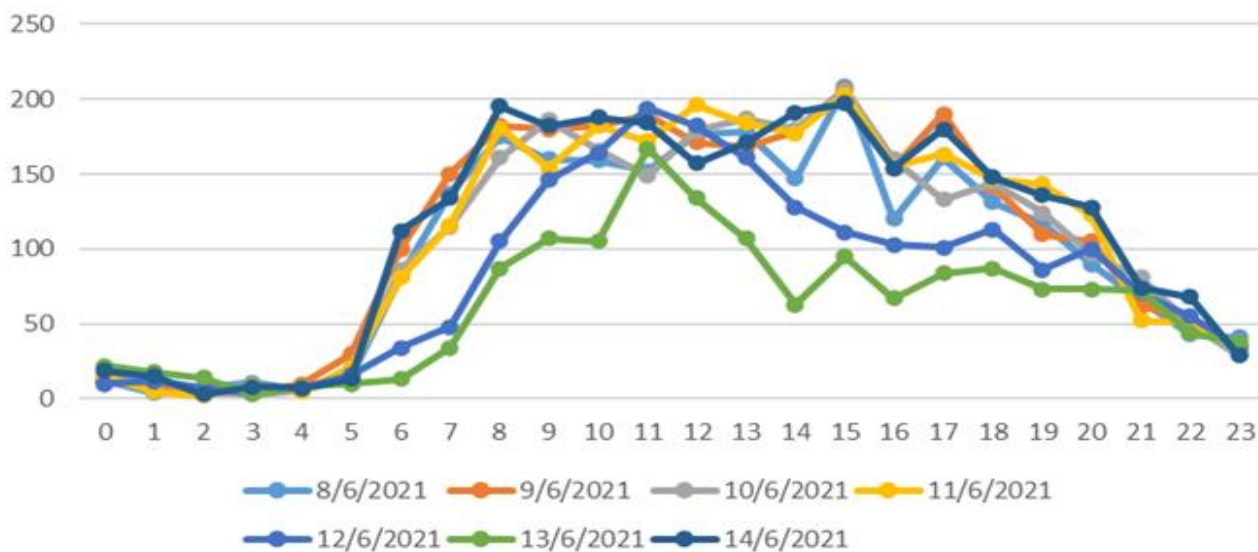
Η ωριαία διακύμανση των φόρτων και προς τις 2 κατευθύνσεις ξεχωριστά παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 5 και 6. Στην κατεύθυνση εξόδου της πόλης, παρατηρείται μία αιχμή φόρτου από τις 8:00 το πρωί έως τις 13:00 και μία μικρότερη στις 18:00 το απόγευμα. Ενώ αντίθετα, στην κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης, παρατηρείται ένας ομοιόμορφα περίπου φόρτος, μέχρι τις 16:00-17:00 το απόγευμα.

Κ3-θέση σχολείου-κατεύθυνση προς Κ3



Διάγραμμα 1-5: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο

Κ3-θέση σχολείου-κατεύθυνση προς Πολύκαστρο



Διάγραμμα 1-6: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς το κέντρο του Πολυκάστρου

4^η θέση: Εθνικής Αμύνης, μετά από τον κυκλικό κόμβο θέση μνημείου

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου 2021, στην οδό Εθνικής Αμύνης μετά από τον κυκλικό κόμβο, μπροστά από το μνημείο. Η κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης είχε ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο περίπου 4500 έως 4700 οχήματα τις καθημερινές και περίπου 2600 οχήματα την Κυριακή. Η κατεύθυνση προς την έξοδο Πολυκάστρου έχει σχετικά λιγότερο κυκλοφοριακό φόρτο, περίπου 4000 οχήματα ημερησίως και περίπου 2500 οχήματα την Κυριακή. Το ποσοστό των μεσαίων και βαρέων οχημάτων που διέρχονται από την οδό είναι της τάξεως (~7% του φόρτου). Αναλυτική καταμέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία και κατεύθυνση στις επτά μέρες των μετρήσεων παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.



Εικόνα 1-12: Θέση μέτρησης στην οδό Εθνικής Αμύνης (μετά από τον κυκλικό κόμβο)

Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 33,4 km/h για την κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης και 38 km/h προς την κατεύθυνση προς το κέντρο την έξοδο, ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 40,8 km/h και 45,8 km/h αντίστοιχα.

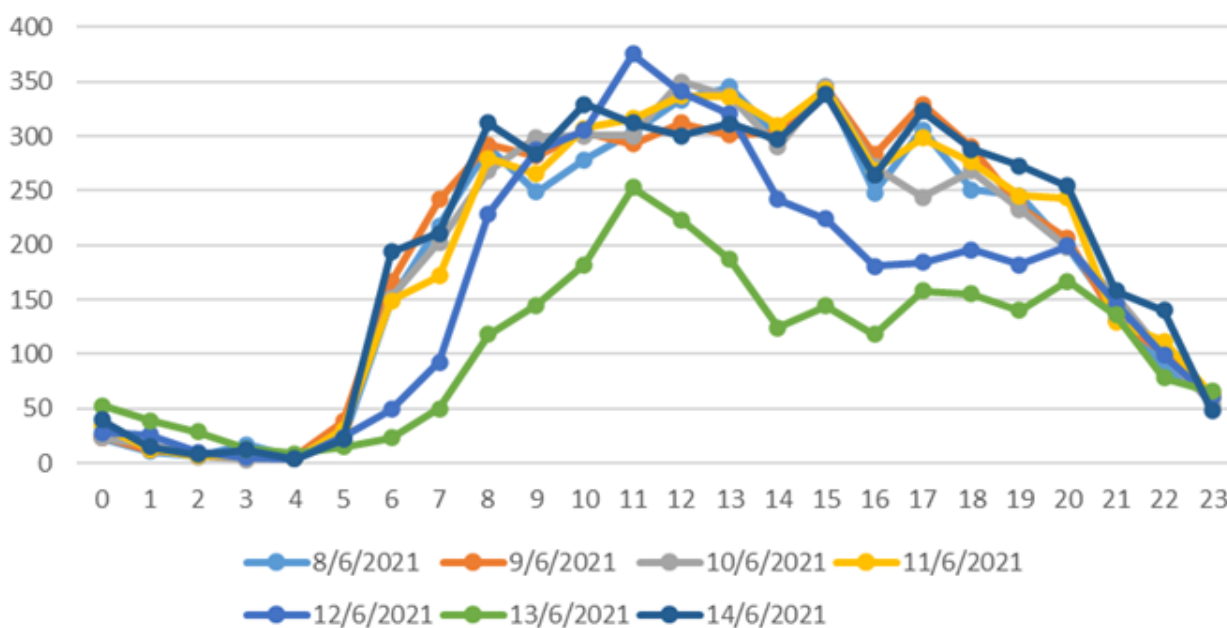
Πίνακας 1-5: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Εθνικής Αμύνης (μετά από τον κυκλικό κόμβο), ανά κατηγορία οχήματος, στις 2 κατευθύνσεις, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

Οδός Εθνικής Αμύνης κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο (κέντρο πόλης)												
Μέση ταχύτητα κίνησης V=33,4 km/h Λειτουργική ταχύτητα V85=40,8 km/h												
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	4430	3992	41	252	25	13	3	8	5	4	65	22
9-6-2021	4573	4076	39	269	28	15	4	14	10	4	89	25
10-6-2021	4449	3977	42	248	23	19	1	19	11	2	80	27
11-6-2021	4547	4094	38	250	24	15	0	22	9	4	72	19
12-6-2021	3809	3472	41	145	13	13	1	6	3	2	84	29
13-6-2021	2625	2438	21	67	5	8	0	2	3	1	62	18
14-6-2021	4736	4265	44	251	25	11	1	14	4	1	71	35

Οδός Εθνικής Αμύνης κατεύθυνση προς την έξοδο από την πόλη												
	Μέση ταχύτητα κίνησης V=38 km/h					Λειτουργική ταχύτητα V85=45,8 km/h						
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	4043	3658	21	206	16	15	0	13	22	6	45	41
9-6-2021	4190	3734	15	245	18	14	0	11	24	10	65	54
10-6-2021	4010	3573	23	231	18	12	1	11	33	3	69	36
11-6-2021	4130	3728	23	214	16	14	0	12	34	6	58	25
12-6-2021	3359	3054	15	139	11	9	0	7	12	2	75	35
13-6-2021	2501	2316	14	63	2	7	0	3	5	0	74	17
14-6-2021	4285	3870	17	205	20	12	1	15	34	2	55	54

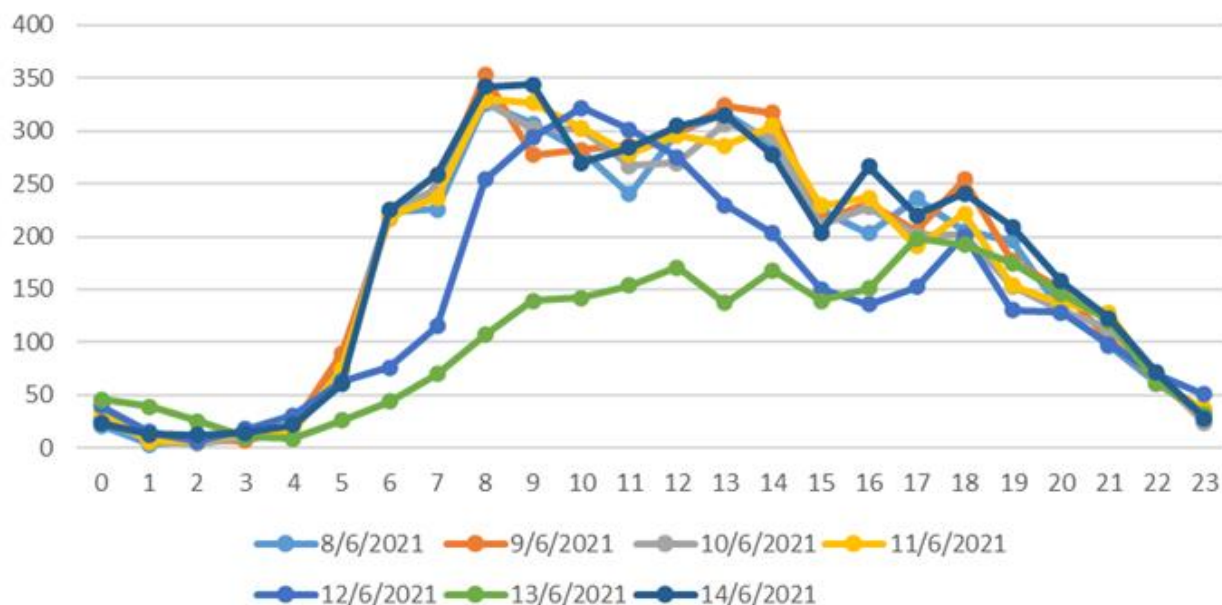
Η ωριαία διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου και προς τις 2 κατευθύνσεις ξεχωριστά παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 7 και 8. Και στις 2 κατευθύνσεις παρατηρείται μια χαρακτηριστική αιχμή με ισόρροπα, αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο από τις 09:00 μέχρι τις 16:00.

Κ3-θέση μνημείου-κατεύθυνση προς Κ3



Διάγραμμα 1-7 Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο

Κ3-θέση μνημείου-κατεύθυνση προς έξοδο πόλης



Διάγραμμα 1-8: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς τον κυκλικό κόμβο

5^η θέση: Οδός Κιλκίς, βορεινή έξοδος του κυκλικού κόμβου

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου 2021, στην οδό Κιλκίς επί της βορεινής εξόδου από τον κυκλικό κόμβο. Η κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης είχε ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο περίπου 1850 οχήματα τις καθημερινές και σχεδόν 1000 οχήματα την Κυριακή. Ο φόρτος μεσαίων και βαρέων οχημάτων που διέρχεται από την οδό είναι της τάξεως του 4,5% του συνολικού φόρτου. Αναλυτική καταμέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία και κατεύθυνση στις επτά μέρες των μετρήσεων παρουσιάζεται στον Πίνακα 6.



Εικόνα 1-13: Θέση μέτρησης στην οδό Κιλκίς βορείως του κυκλικού κόμβου

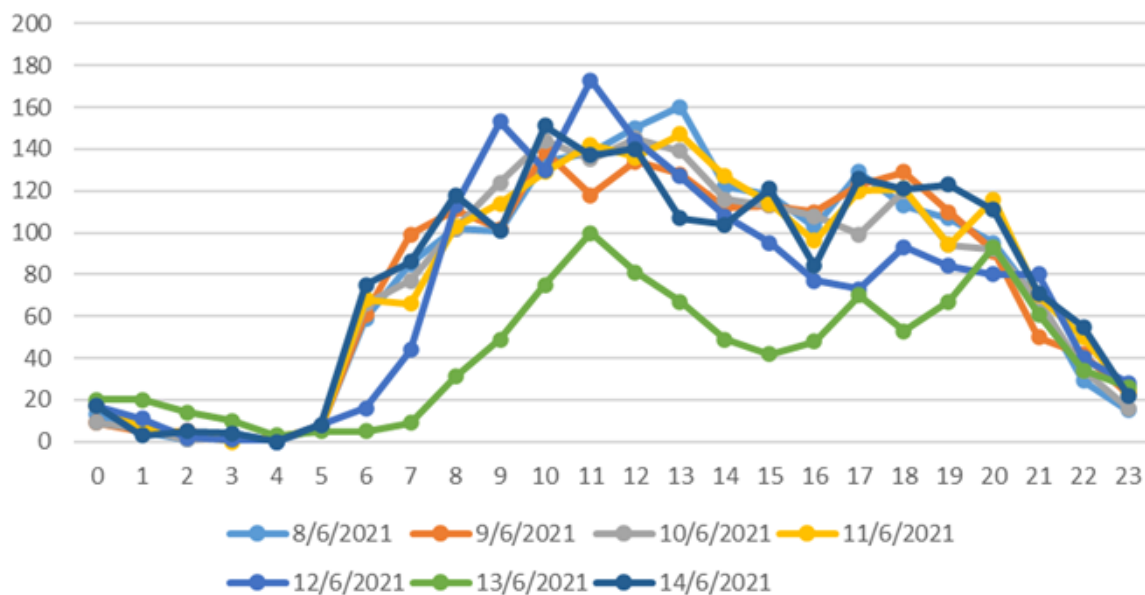
Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 36 km/h για την κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 43 km/h.

Πίνακας 1-6: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Κιλκίς, ανά κατηγορία οχήματος, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

Οδός Κιλκίς κατεύθυνση προς κέντρο πόλης												
	Μέση ταχύτητα κίνησης V=36,0 km/h						Λειτουργική ταχύτητα V85=43 km/h					
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls14	Cls15
8-6-2021	1857	1712	6	72	1	0	0	0	0	0	51	15
9-6-2021	1825	1663	7	65	1	0	0	0	0	0	62	27
10-6-2021	1819	1649	2	76	1	0	0	0	1	0	69	21
11-6-2021	1873	1728	12	66	2	3	0	0	1	0	49	12
12-6-2021	1697	1550	3	52	1	2	0	0	0	0	66	23
13-6-2021	1032	959	5	13	0	1	0	1	0	0	50	3
14-6-2021	1890	1746	12	62	4	0	0	0	0	1	45	20

Η ωριαία διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Κιλκίς, με κατεύθυνση προς το κέντρο του Πολύκαστρου, παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 9. Παρατηρούνται δύο χρονικές περιόδους, 08:00 με 12:00 το πρωί και 17:00 με 20:00 το απόγευμα που παρατηρείται αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος.

Κιλκίς προς Πολύκαστρο



Διάγραμμα 1-9: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Κιλκίς, ανά κατηγορία οχήματος, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

6^η θέση: Οδός Εθνικής Αμύνης (είσοδος/έξοδος από Αξιούπολη)
















Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για επτά συνεχείς ημέρες του Ιουνίου 2021, στην οδό Εθνικής Αμύνης στη θέση ανάμεσα στις οδούς Μαυροκορδάτου και Χαλκιδικής. Η κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης, είσοδος από την Αξιούπολη, είχε ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο περίπου 4500 έως 4700 οχήματα τις καθημερινές και περίπου 3000 οχήματα την Κυριακή. Η κατεύθυνση έξοδου από το Πολυκάστρου, προς την Αξιούπολη, έχει σχετικά λιγότερο κυκλοφοριακό φόρτο, περίπου 2500 οχήματα ημερησίως και σχεδόν 1800 οχήματα την Κυριακή. Σημαντικός αριθμός μεσαίων και βαρέων οχημάτων διέρχονται από την οδό με κατεύθυνση το κέντρο της πόλης (~18% του συνολικού φόρτου). Αναλυτική καταμέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ανά κατηγορία και κατεύθυνση στις επτά μέρες της των μετρήσεων παρουσιάζεται στον Πίνακα 8.



Εικόνα 1-14: Θέση μέτρησης στην οδό Εθνικής Αμύνης (είσοδος/έξοδος Αξιούπολη)

Μέσος όρος της μέσης ταχύτητας όλων των ημερών των μετρήσεων είναι 36 km/h για την κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης ενώ η λειτουργική ταχύτητα V85 είναι 43 km/h. Στον Πίνακα 7 παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση οχημάτων σύμφωνα με την FHWA (Federal Highway Administration, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αυτοκινητοδρόμων στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής) προκειμένου να υπάρχει μια πιο εποπτική εικόνα των καταγραφόμενων κατηγοριών οχημάτων.

Πίνακας 1-7: Κατηγοριοποίηση οχημάτων σύμφωνα με την FHWA

FHWA Vehicle Classifications			
1. Motorcycles 2 axles, 2 or 3 tires 	2. Passenger Cars 2 axles, can have 1- or 2-axle trailers 	3. Pickups, Panels, Vans 2 axles, 4-tire single units Can have 1 or 2 axle trailers 	4. Buses 2 or 3 axles, full length 
5. Single Unit 2-Axle Trucks 2 axles, 6 tires (dual rear tires), single-unit 	6. Single Unit 3-Axle Trucks 3 axles, single unit 	7. Single Unit 4 or More-Axle Trucks 4 or more axles, single unit 	8. Single Trailer 3- or 4-Axle Trucks 3 or 4 axles, single trailer 
9. Single Trailer 5-Axle Trucks 5 axles, single trailer 	10. Single Trailer 6 or More-Axle Trucks 6 or more axles, single trailer 		
11. Multi-Trailer 5 or Less-Axle Trucks 5 or less axles, multiple trailers 		12. Multi-Trailer 6-Axle Trucks 6 axles, multiple trailers 	
13. Multi-Trailer 7 or More-Axle Trucks 7 or more axles, multiple trailers 			

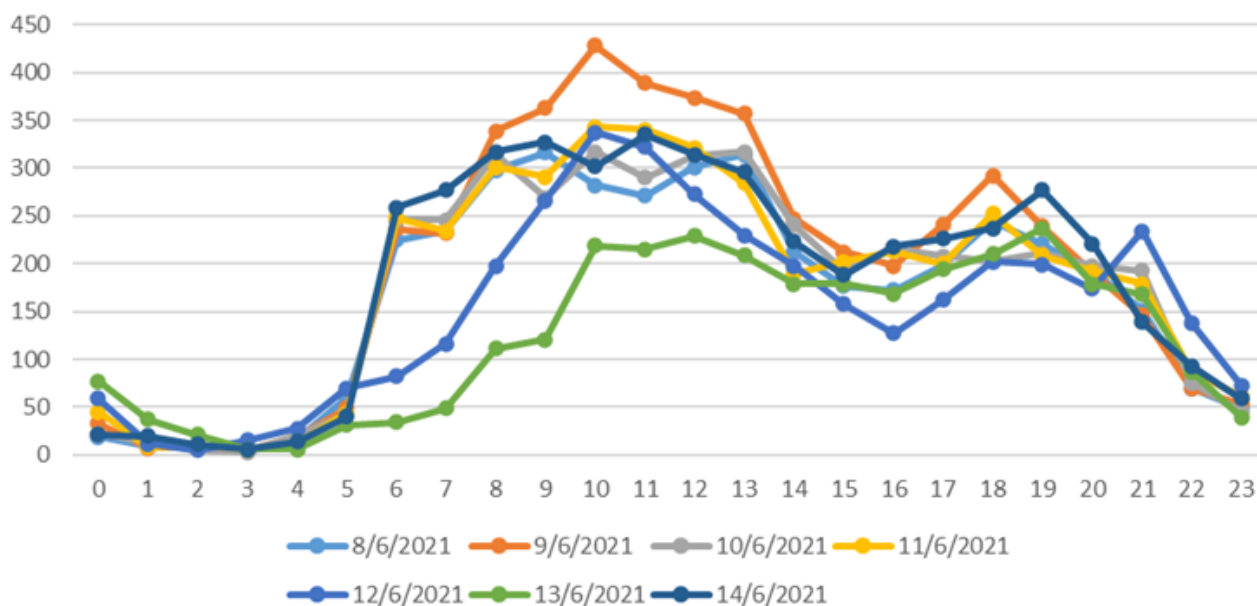
Πίνακας 1-8: 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Εθνικής Αμύνης, ανά κατηγορία οχήματος, για την χρονική περίοδο 8-6-2021 έως 14-6-2021

Οδός Εθνικής Αμύνης (είσοδος από Αξιούπολη)

Μέση ταχύτητα κίνησης V=53.1 km/h							Λειτουργική ταχύτητα V85=62.5 km/h						
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls10	Cls11	Cls13
8-6-2021	4042	73	3324	549	23	19	17	0	20	4	1	12	0
9-6-2021	4729	92	3920	598	23	32	18	1	24	0	1	19	1
10-6-2021	4201	79	3465	559	20	23	16	0	19	3	1	15	1
11-6-2021	4272	78	3541	546	23	26	12	0	24	1	3	16	2
12-6-2021	3678	90	3079	449	8	15	11	1	15	0	1	11	1
13-6-2021	3006	100	2636	231	6	7	7	1	11	0	4	1	2
14-6-2021	4420	89	3708	525	16	20	16	0	22	3	3	16	2
Εθνικής Αμύνης (έξοδος προς Αξιούπολη)													
Μέση ταχύτητα κίνησης V=49.4 km/h							Λειτουργική ταχύτητα V85=57.5 km/h						
	Total	Cls1	Cls2	Cls3	Cls4	Cls5	Cls6	Cls7	Cls8	Cls9	Cls10	Cls11	Cls13
8-6-2021	2237	38	1949	190	13	9	11	1	14	2	1	9	0
9-6-2021	2688	46	2334	238	15	10	11	1	24	0	3	5	1
10-6-2021	2514	44	2195	199	11	13	16	0	28	2	0	6	0
11-6-2021	2494	47	2199	185	12	10	13	1	19	0	1	7	0
12-6-2021	2244	58	1987	154	4	7	14	0	15	1	0	4	0
13-6-2021	1816	66	1640	79	5	6	6	0	9	0	0	4	1
14-6-2021	2589	48	2249	220	9	11	14	0	25	1	2	9	1

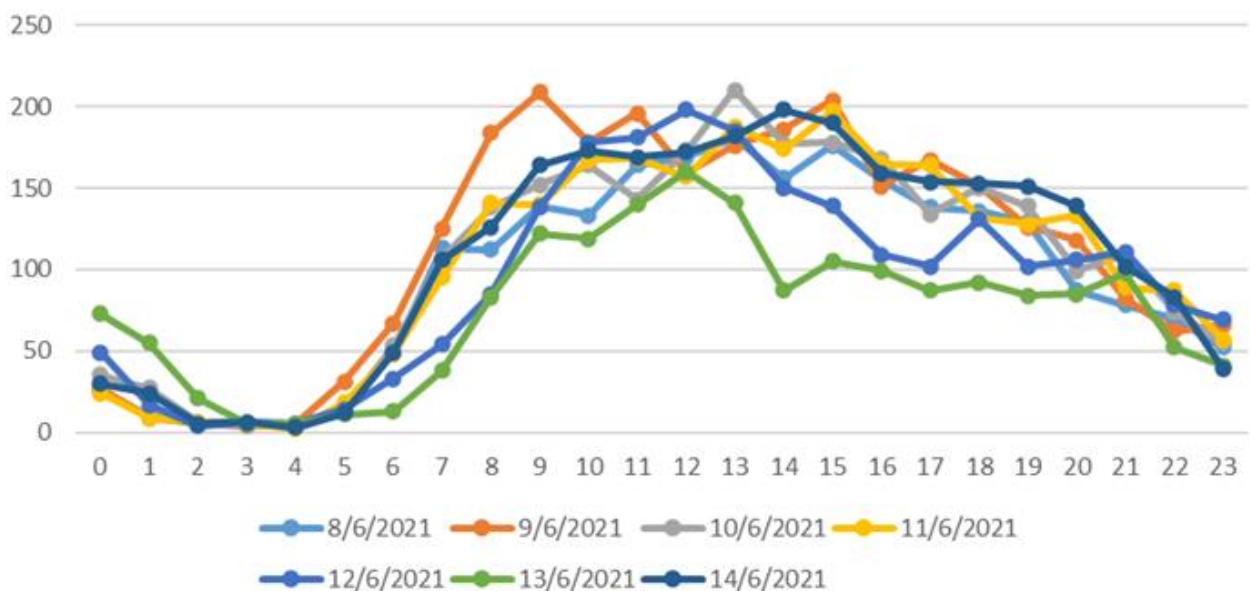
Η ωριαία διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου και προς τις 2 κατευθύνσεις ξεχωριστά παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 10 και 11. Στην κατεύθυνση εξόδου προς Αξιούπολη, παρατηρείται ένας αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος από τις 08:00 το πρωί έως τις 16:00 το απόγευμα. Η κατεύθυνση είσοδος από την Αξιούπολη έχει δύο χαρακτηριστικές αιχμές φόρτου, πρωινή: 09:00-12:00 και απογευματινή: 18:00-19:00.

Εθνικής Αμύνης προς Πολύκαστρο



Διάγραμμα 1-10: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς Πολύκαστρο (είσοδος από Αξιούπολη)

Εθν.Αμύνης προς Αξιούπολη



Διάγραμμα 1-11: Ωριαία διακύμανση φόρτων επί της οδού Εθνικής Αμύνης, με κατεύθυνση προς Αξιούπολη

1.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας

1.3.1 Πεζή μετακίνηση και προσβασιμότητα ΑμεΑ

Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία δεν επιτρέπουν την ανεμπόδιση και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες και ελλείψεις σε ράμπες πεζών, αλλά και εμπόδια στο ελεύθερο πλάτος, εμποδίζοντας την ομαλή μετακίνηση. Σε πολλές θέσεις απαιτείται διαπλατύνσεις πεζοδρομίων για την ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών.

Στην οδό Μ.Αλεξάνδρου, κύρια κεντρική οδός, όπου συγκεντρώνονται αρκετές εμπορικές και διοικητικές χρήσεις, το πλάτος των πεζοδρομίων ικανοποιεί, γενικά, το απαιτούμενο ορισμένο από τις προδιαγραφές. Όμως είναι αρκετές οι θέσεις όπου εμπόδια και τραπεζοκαθίσματα μειώνουν το λειτουργικό πλάτος των πεζοδρομίων.

Η κίνηση των πεζών και ειδικά των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα γίνεται με αρκετή δυσκολία λόγω της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων στα πεζοδρόμια, που σε πολλές περιπτώσεις αναγκάζονται να κινούνται στο οδόστρωμα. Προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι υπόλοιποι οδηγοί, καθώς είναι αναγκασμένοι να προβούν σε επικίνδυνους ελιγμούς για να αποφύγουν τα παράνομα ή σε διπλή σειρά σταθμευμένα οχήματα, που παρεμβάλλονται στην πορεία τους.



Εικόνα 1-15: Εμπόδια στο πεζοδρόμιο μειώνουν αισθητά το ελεύθερο λειτουργικό πλάτος για την ασφαλή κίνηση των πεζών στην οδό Μ.Αλεξάνδρου



Εικόνα 1-16: Εμπόδια στο πεζοδρόμιο μειώνουν αισθητά το ελεύθερο λειτουργικό πλάτος για την ασφαλή κίνηση των πεζών στην οδό Μ.Αλεξάνδρου



Εικόνα 1-17: Εμπόδια στο πεζοδρόμιο μειώνουν αισθητά το ελεύθερο λειτουργικό πλάτος για την ασφαλή κίνηση των πεζών στην οδό Μ.Αλεξάνδρου



Εικόνα 1-18: Ανυπαρξία ή μειωμένο πλάτος πεζοδρομίων σε διάφορες οδούς της πόλης



Εικόνα 1-19: Ανυπαρξία ή μειωμένο πλάτος πεζοδρομίων σε διάφορες οδούς της πόλης



Εικόνα 1-20: Ανυπαρξία ή μειωμένο πλάτος πεζοδρομίων σε διάφορες οδούς της πόλης



Εικόνα 1-21: Θέσεις διαβάσεων πεζών με ελλιπή τεχνικά και λειτουργικά στοιχεία



Εικόνα 1-22: Απουσία πεζοδρομίων



Εικόνα 1-23: Απουσία πεζοδρομίων

3.2 Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας – πεζόδρομοι

Οδοί χαρακτηρισμένοι πεζόδρομοι δεν υφίστανται στην πόλη του Πολυκάστρου.



Εικόνα 1-24: Οδός Ν.Γκαντίδη

Με τα χαρακτηριστικά της οδού ήπιας κυκλοφορίας λειτουργεί η οδός Ν.Γκαντίδη, η οποία είναι παράλληλη με την Μ.Αλεξάνδρου, μεταξύ των οδών Α.Παπάγου και Α.Γεωργίου.

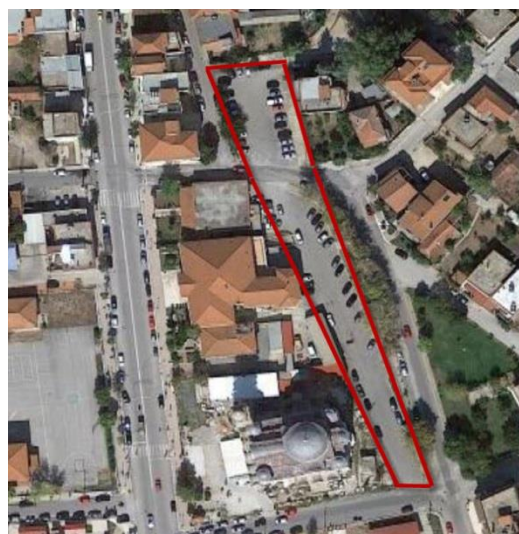
1.4 Στάθμευση και διαχείριση της στάθμευσης

Η στάθμευση αποτελεί παγίως ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες χτίστηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν. Οι ΟΤΑ κυρίως επωμίστηκαν με το ευθύνη της διαχείρισης της καθημερινότητας που στις Ελληνικές πόλεις, με το έντονο στοιχείο μικτών χρήσεων αποδείχτηκε δύσκολη υπόθεση. Αντικρουόμενες ανάγκες όπως στάθμευση από κατοίκους, εργαζόμενους, επισκέπτες σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Στην πόλη του Πολυκάστρου διατίθενται 3 χώροι ως δημοτικοί χώροι στάθμευσης.



(α)



(β)

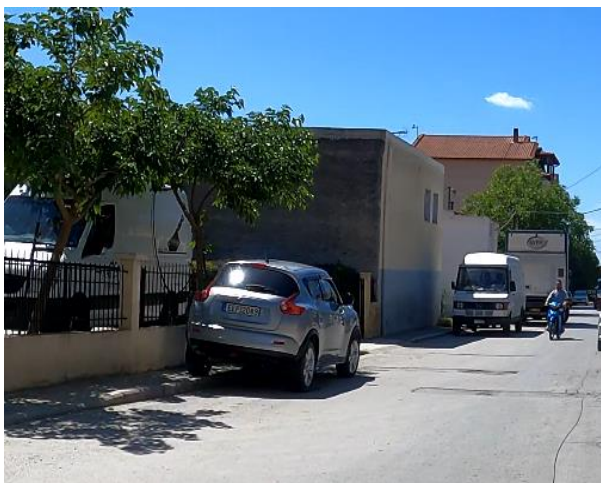


(γ)

Εικόνα 1-25: Διαμορφωμένοι Δημοτικοί χώροι στάθμευσης: (α) μεταξύ των οδών Μ.Αλεξάνδρου και Κιλκίς (β) στο Δημαρχείο Παιονίας και (γ) στην οδό Αθανασίου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, από την αυτοψία, παρατηρήθηκαν προβλήματα παράνομης στάθμευσης σε αρκετά σημεία της πόλης. Η οδός Μ.Αλεξάνδρου στην οποία είναι συγκεντρωμένες οι διάφορες χρήσεις, χαρακτηρίζεται από αυξημένη ένταση ζητήματα κορεσμού στάθμευσης και καταγραφής παράνομης στάθμευσης. Παρατηρείται συσσώρευση σταθμευμένων οχημάτων, σε αρκετά οδικά τμήματα, θέματα παραβατικότητας της στάθμευσης, όπως παράνομη στάθμευση, κατάληψη πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, δημιουργώντας έτσι συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών αλλά και μη απρόσκοπτης κίνησης κατά μήκος των διπλής κατεύθυνσης οδών.

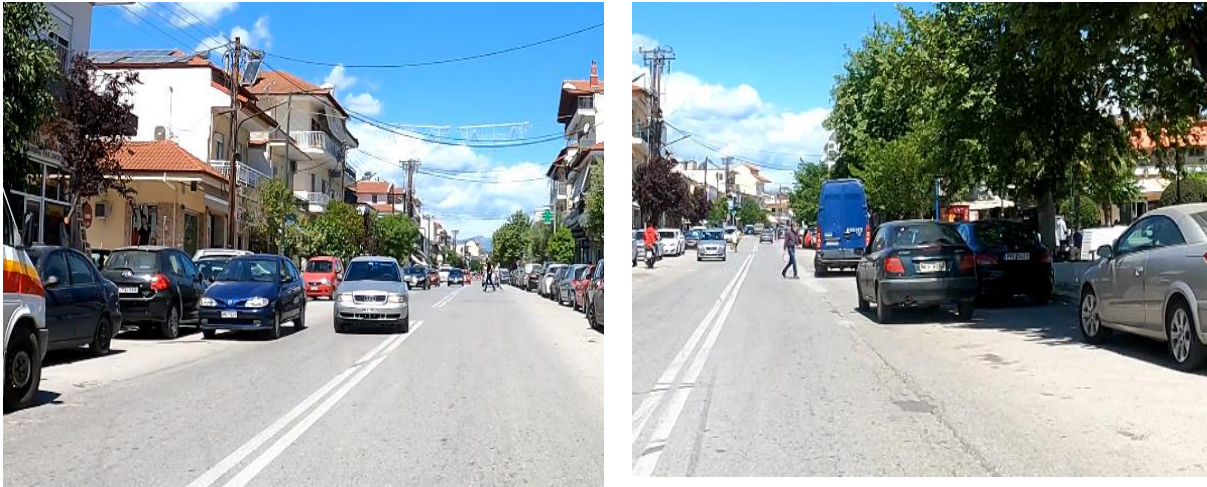
Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικές φωτογραφίες παράνομης στάθμευσης σε διάφορες θέσεις: στάθμευση επί του πεζοδρομίου, στάθμευση σε διάβαση πεζών, στάθμευση σε ράμπες, στάθμευση σε διπλή σειρά. Προφανώς η σοβαρότητα των παραβάσεων διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση τόσο βάση του ΚΟΚ όσο και βάση των συνεπειών που αυτή προκαλεί στην ομαλή κίνηση πεζών και οχημάτων.



Εικόνα 1-26: Παραδείγματα παραβατικότητας στάθμευσης



Εικόνα 1-27: Παραδείγματα παραβατικότητας στάθμευσης



Εικόνα 1-28: Παραδείγματα παραβατικότητας στάθμευσης

1.5 Δημόσιες συγκοινωνίες

Η υπεραστική και διαδημοτική συγκοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Η πόλη του Πολυκάστρου συνδέεται με Κιλκίς, Γουμένισσα, Θεσσαλονίκη, Αθήνα.

1.6 Ταξί

Στο Πολύκαστρο δραστηριοποιείται μικρός αλλά επαρκής αριθμός ταξί. Περίπου δέκα (10) ενεργές άδειες λειτουργίας ΤΑΞΙ. Τα ΤΑΞΙ χρησιμοποιούν για την στάθμευση και αναμονή την κύρια πιάτσα, μπροστά από την κεντρική πλατεία.

1.7 Ποδήλατο

Σχετικά με τις μετακινήσεις με ποδήλατο, εκτεταμένες ελλείψεις στις υποδομές δικτύου ποδηλατοδρόμων παρατηρούνται στο σύνολο της πόλης. Η κυριαρχία της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στην καθημερινή ζωή των κατοίκων αποθαρρύνει την χρήση του ποδήλατου.

1.8 Οδική ασφάλεια

1.8.1 Δεδομένα τροχαίων ατυχημάτων

Το βασικό κυκλοφοριακό χαρακτηριστικό του Πολυκάστρου, δηλαδή η διέλευση της Εθνικής οδού από τον αστικό ιστό της πόλης, πέρα από τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργεί με την αύξηση του φόρτου των μετακινήσεων, δημιουργεί και σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η Εθνική οδός, σύμφωνα με τις Εθνικές Προδιαγραφές Σχεδιασμού των Οδών (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ) ανήκουν στην ομάδα οδών Α, λειτουργική βαθμίδα II και έχουν το χαρακτήρα της «σύνδεσης». Η διέλευση των οδών μέσα από την πόλη αναγκαστικά δίνει στις εθνικές οδούς και τον λειτουργικό χαρακτήρα της «πρόσβασης» και της «παραμονής». Τα γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία των οδών δεν διατηρούνται μέσα στον ιστό της πόλης εξαιτίας των κτισμάτων και του διαμορφωμένου ήδη ιστού της πόλης, με αποτέλεσμα από την μία να υπάρχει η ανάγκη της μετακίνησης υψηλού φόρτου βαρέων και μη οχημάτων μαζί με τις τοπικές μετακινήσεις των κατοίκων και από την άλλη η έλλειψη της

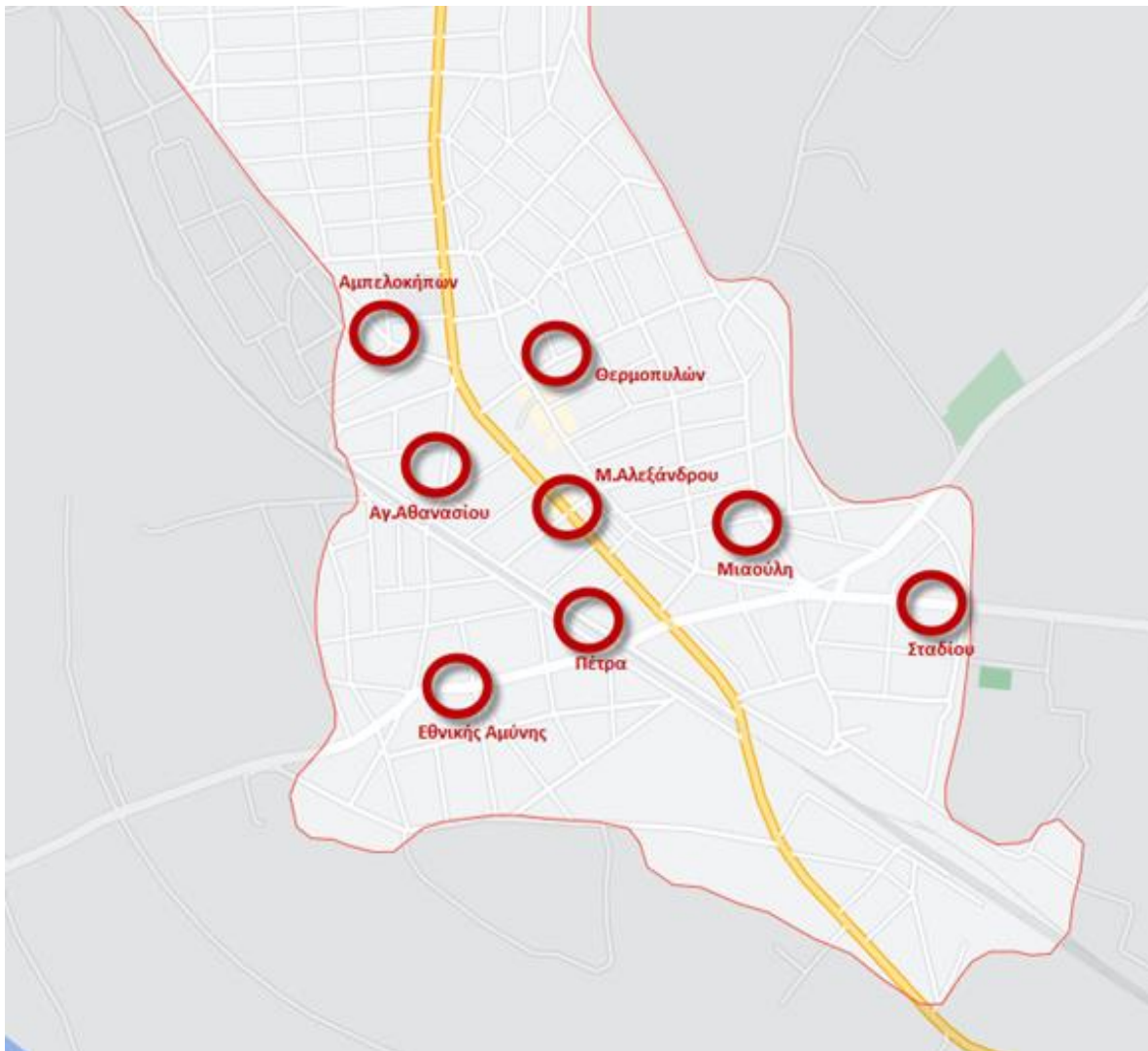
οργάνωσης των θέσεων στάθμευσης και η απουσία σωστά σχεδιασμένων διαβάσεων να οδηγούν σε συνθήκες μη ασφαλούς μετακίνησης τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών, αλλά και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων απαιτείται συνολικός χωροταξικός σχεδιασμός των οδικών υποδομών, επανασχεδιασμός των κινήσεων κατασκευή κατάλληλων μέτρων μείωσης ταχύτητας και αύξηση της οδικής ασφάλειας.



Εικόνα 1-29: Κίνηση βαρέων οχημάτων μέσα στον αστικό ιστό της πόλης

Καταγράφηκαν και αξιολογήθηκαν τα δεδομένα των τροχαίων ατυχημάτων από τα αρχεία της Τροχαίας, για τα έτη 2016-2021, για τις πόλεις Πολύκαστρο και Αξιούπολη.



Εικόνα 1-30: Σημεία επί οδών του Πολυκάστρου όπου παρατηρείται συγκέντρωση ατυχημάτων

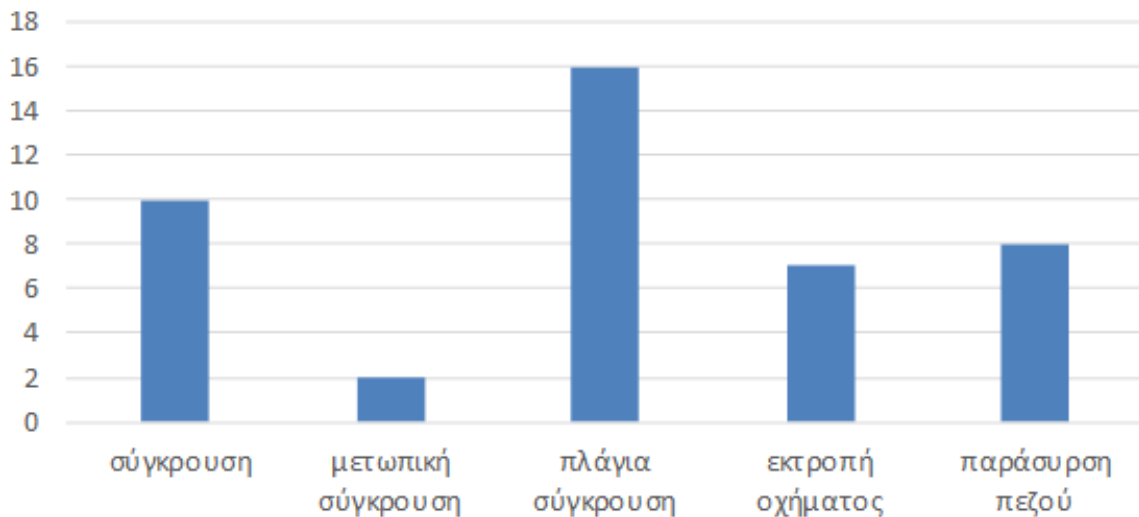
Σκοπός της καταγραφής τροχαίων ατυχημάτων είναι αρχικά ο προσδιορισμός επικίνδυνων διασταυρώσεων της πόλης και έπειτα η πρόταση διορθωτικών παρεμβάσεων είτε γεωμετρικών (κατασκευές μόνιμου χαρακτήρα, οι οποίες στη πλειοψηφία τους αποτελούν προεκτάσεις πεζοδρομίων ή στένωση διατομής προσβάσεων για την παροχή καλύτερης ορατότητας σε κάποιες διασταυρώσεις αλλά και την διασαφήνιση - υπενθύμιση προς τον οδηγό ότι κάποιες φορές κινείται σε δευτερεύουσες σημασίας οδό είτε λειτουργικών, οι λειτουργικές παρεμβάσεις που προτείνονται συμπληρώνουν τις γεωμετρικές και λειτουργούν ανασταλτικά στην πρόκληση ατυχημάτων τα οποία πιθανώς να οφείλονται περισσότερο σε παράγοντες κακής ορατότητας παρά στην σωστή διοχέτευση της κίνησης μέσω γεωμετρίας, πχ μετακίνηση κάποιων πινακίδων STOP.

Από την ανάλυση των δεδομένων των τροχαίων ατυχημάτων προκύπτει ότι υπάρχουν αρκετά σημεία στην πόλη του Πολυκάστρου όπου το επίπεδο οδικής ασφάλειας είναι πολύ χαμηλό.

Από την ανάλυση της συχνότητας των αιτιών των καταγεγραμμένων ατυχημάτων, προέκυψε ότι παρατηρούνται με μεγαλύτερη συχνότητα οι πλαγιομετωπικές συγκρούσεις, εκτροπές και

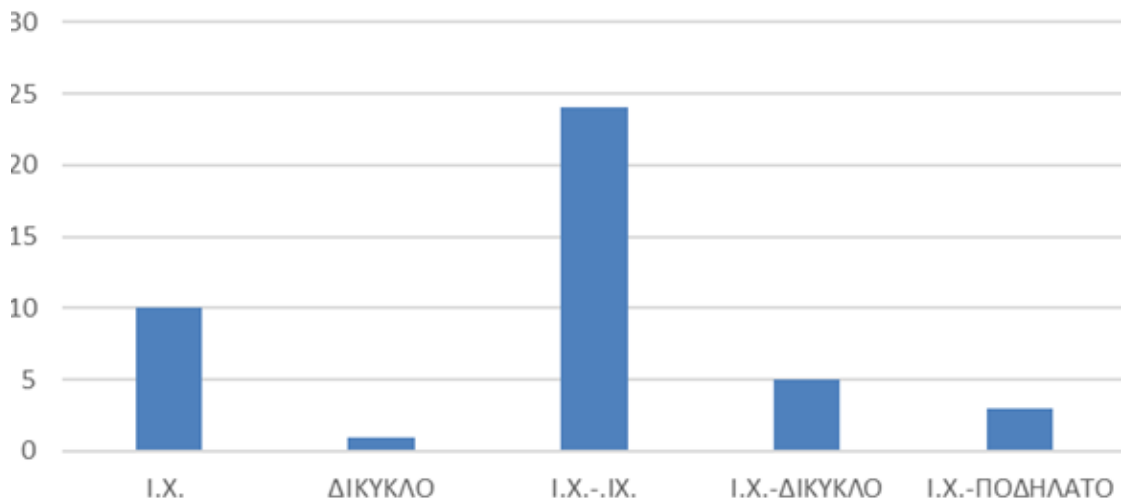
παρασύρσεις πεζών. Όσον αφορά το είδος του οχήματος που έχει εμπλοκή στα ατυχήματα, κυρίως ήταν σύγκρουση Ι.Χ. με Ι.Χ. ή εκτροπή του ίδιου του Ι.Χ. Παρατηρήθηκαν όμως και εμπλοκές Ι.Χ. με δίκυκλο και ποδήλατο.

Κατανομή είδους ατυχημάτων



Διάγραμμα 1-12: Κατανομή είδους ατυχημάτων, σε Πολύκαστρο – Αξιούπολη, στα έτη 2016 - 2021

Κατανομή είδους οχήματος



Διάγραμμα 1-13: Κατανομή του είδους οχήματος σε εμπλοκή σε ατύχημα, σε Πολύκαστρο-Αξιούπολη, στα έτη 2016-2021

Μετά την επιτόπου εξέταση και παρατήρηση των ισόπεδων κόμβων στον αστικό ιστό της πόλης καταγράφηκαν ισόπεδοι κόμβοι με σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες.

Τα προβλήματα που εντοπίζονται γενικά είναι:

- ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου

- έλλειψη κατάλληλων κατασκευών που οριοθετούν τον χώρο π.χ. νησίδων, που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης
- απουσία διαβάσεων πεζών
- περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων
- έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την σωστή πληροφόρηση
- προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων
- προβλήματα ορατότητας

Υπάρχει επιτακτική ανάγκη του επανασχεδιασμού και ανακατασκευής των ισόπεδων κόμβων για την αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης και την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών.

Η εξέταση του επανασχεδιασμού κάποιων ισόπεδων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους θεωρείται επίσης μία λύση προς την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Τα πλεονεκτήματα της κατασκευής ενός κυκλικού κόμβου είναι :

- αναγκαστική μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων που κινούνται στην εθνική οδό και εισέρχονται στην πόλη από την ανατολική είσοδο
- ομαλοποίηση της ροής της κυκλοφορίας με περιορισμό των επιταχύνσεων και επιβραδύνσεων
- περιορισμός πιθανών σημείων εμπλοκής μεταξύ των οχημάτων
- δυνατότητα εκτέλεσης όλων των στρεφουσών κινήσεων χωρίς αύξηση της επικινδυνότητας για τα οχήματα
- με την κατάλληλη φύτευση και τη χρήση ανάλογων υλικών, η διαμόρφωση του κόμβου συμβάλλει θετικά στην αισθητική της οδού.



Εικόνα 1-31: Υφιστάμενος Κυκλικός κόμβος Πολυκάστρου

Σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας παρατηρούνται στις περιοχές γύρω από τις σχολικές μονάδες και τα σχολικά συγκροτήματα. Ο υψηλός φόρτος των βαρέων οχημάτων κινείται μπροστά από τις σχολικές μονάδες στην οδό Μ.Αλεξάνδρου. Ελλείψεις κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και την μείωση ταχύτητας των οχημάτων, διαβάσεων πεζών, εμποδίων μπροστά από

την είσοδο/έξοδο, κατάλληλες παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα καταστούν την μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των μαθητών ιδιαίτερα επικίνδυνη και το συνολικότερο επίπεδο της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας μειωμένο.

Ένα επιπρόσθετο πρόβλημα οδικής ασφάλειας αποτελεί η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών μέσα στον δομημένο ιστό της πόλης. Η ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σε συνδυασμό με σύγχρονες μεθόδους της τεχνολογίας θα ενίσχυαν την ασφαλή κίνηση πεζών και οχημάτων.



Εικόνα 1-32: : Ισόπεδη διασταύρωση οδικών τμημάτων και σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στον αστικό ιστό της πόλης του Πολύκαστρου



Εικόνα 1-33: Ισόπεδη διασταύρωση οδικών τμημάτων και σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στον αστικό ιστό της πόλης του Πολύκαστρου

2. Α΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας – 1η Διαβούλευση Φορέων

2.1 Προετοιμασία – οργάνωση

Η Ομάδα Εργασίας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τηρώντας το πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων το οποίο συντάχθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης της **Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού** για το ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας (Παραδοτέο 1: Υφιστάμενος σχεδιασμός, εκπαίδευση ομάδας έργου & ιστοσελίδα ΣΒΑΚ), διοργάνωσε την 1^η Διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς με σκοπό την ενημέρωση τους αναφορικά με το έργο του ΣΒΑΚ, τον ρόλο τους στο σχεδιασμό, αλλά και την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων της καθημερινότητά τους σε σχέση με τις μετακινήσεις στον Δήμο.

Κατά την προετοιμασία της διαβούλευσης, με σκοπό την επιτυχή διεξαγωγή της, η ομάδα εργασίας προχώρησε στις παρακάτω ενέργειες:

1. Δημιουργία **Ενημερωτικού Τεύχους** για τους φορείς, με σκοπό μια αρχική ενημέρωσή τους για το αντικείμενο του ΣΒΑΚ και του τρόπου εμπλοκής τους σε αυτό. Το τεύχος επισυνάπτεται στο παράρτημα του παραδοτέου.
2. Ανάπτυξη ερωτηματολογίου τοποθέτησης φορέων. Μέσω αυτού οι φορείς είχαν την δυνατότητα να δώσουν μια πιο αναλυτική περιγραφή των προβλημάτων και των αναγκών τους. Επίσης το ερωτηματολόγιο χρησιμεύει και ως εναλλακτικός τρόπος τοποθέτησης των φορέων οι οποίοι για τον οποιοδήποτε λόγο δεν κατέστη εφικτό να δώσουν το παρόν στην τηλεδιάσκεψη.
3. Αποστολή επίσημης πρόσκλησης προς του φορείς, η οποία συνοδευόταν από το Ενημερωτικό Τεύχος και το Σύμφωνο Φορέων. Η πρόσκληση επισυνάπτεται στο παράρτημα του παραδοτέου.
4. Δημιουργία κατάλληλου υλικού-παρουσιάσεων, οι οποίες επισυνάπτονται στο παράρτημα.

Ως ημερομηνία διεξαγωγής της συνάντησης ορίστηκε η 24^η Σεπτεμβρίου 2021. Στην συνέχεια παρατίθενται το πρόγραμμα της συνάντησης, το παρουσιολόγιο και τα πρακτικά.

2.2 1η Θεματική Διαβούλευση Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Η 1^η Θεματική Διαβούλευση για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παιονίας πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 24 επτεμβρίου 2021 στο πλαίσιο της Α΄ Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού..

Στην συνάντηση αυτή έγιναν εισηγήσεις από την ομάδα μελέτης του Αναδόχου σχετικά με την έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την αναγκαιότητα εκπόνησης της σχετικής μελέτης ενώ τονίστηκε η σημασία της ενεργούς συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών τόσο στις διαβουλεύσεις όσο και στη συμπλήρωση των σχετικών ερωτηματολογίων και στην υποστήριξη της συλλογής των απαραίτητων δεδομένων. Σκοπός της 1ης Συνάντησης ήταν η καταγραφή προβλημάτων και ευκαιριών που αφορούν την κινητικότητα και την μεταφορά αγαθών μέσα στον Δήμο, μέσα από την σκοπιά των εμπλεκόμενων φορέων.



Εικόνα 2-1: Φωτογραφικό στιγμιότυπο της 1^{ης} Διαβούλευσης

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται μια σύνοψη των πρακτικών και στην συνέχεια γίνεται μια επισήμανση των ευρημάτων– αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την πρώτη Διαβούλευση, τόσο από την Δημοτική Αρχή όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα κληθούν να συμμετέχουν ενεργά σε επόμενες φάσεις της κατάρτισης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στόχος είναι η κατηγοριοποίηση των ευρημάτων της 1ης Διαβούλευσης αφενός ως προς την καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης – προβλημάτων και θετικών χαρακτηριστικών του μεταφορικού δικτύου (το οποίο είναι και ο σκοπός της 1^{ης} Διαβούλευσης) και αφετέρου ως προς στοιχεία που αποτελούν αντικείμενο επόμενης φάσης του ΣΒΑΚ αλλά που όμως δύνανται να προκύψουν στο πλαίσιο μιας πρώτης συζήτησης. Τέτοια στοιχεία είναι πιθανές προτάσεις – μέτρα, σκιαγραφήσεις οράματος και στόχοι ή προτεραιότητες που μπορεί να επανεξεταστούν στα μεταγενέστερα στάδια του ΣΒΑΚ και να τεθούν υπό λεπτομερέστερης συζήτησης.

2.2.1 Ατζέντα – Πρόγραμμα Διαβούλευσης

Πρόγραμμα 1^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δ. Παιονίας Συμμετέχοντες

- Δήμος Παιονίας– Ομάδα Έργου ΣΒΑΚ
- Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων ΣΒΑΚ Παιονίας

• Lever A.E. – Σύμβουλος του Δήμου	
Διαβούλευση	
1^ο Μέρος	
Θέμα	Εισηγητές
Χαιρετισμός – καλωσόρισμα	• Δήμος Παιονίας
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας • Αντικείμενο – Μεθοδολογία – Στόχοι	• Lever A.E
Τοποθετήσεις Φορέων • Τρίλεπτη τοποθέτηση από κάθε εκπρόσωπο σχετικά με το ρόλο του φορέα και τις δραστηριότητές του που συνδέονται με το σύστημα κινητικότητας και τα προβλήματα που εντοπίζουν σε αυτό	Το Σύνολο των συμμετεχόντων
Διάλειμμα 15'	
2^ο Μέρος	
Αξιολόγηση του συστήματος κινητικότητας από το δίκτυο φορέων • Ερωτηματολόγιο αξιολόγησης	Το Σύνολο των συμμετεχόντων
Ολοκλήρωση της Διαβούλευσης • Διάθεση του Συμφώνου Συμμετοχής στο ΣΒΑΚ του Δ. Παιονίας στο Δικτύου Φορέων για τη συμμετοχή τους στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ	Το Σύνολο των συμμετεχόντων

2.2.2 Παρουσιολόγιο Διαβούλευσης

Πίνακας 2-1: Συμμετέχοντες φορείς στην 1^η Διαβούλευση

A/A	Ονοματεπώνυμο	Φορέας
1	Καλπακίδου Παναγιώτα	Δ/νση Β' θμιας Εκπαίδευσης
2	Κατιρτζόγλου Γεώργιος	33 ^η Μ/Κ Ταξιαρχία
3	Τατσιούδη Σοφία	Σύλλογος Ανατολικορωμιωτών
4	Στρέζος Ιωάννης	Α.Τ. Παιονίας
5	Σιδηρόπουλος Κων/νος	2 ^ο Δημοτικό Σχολείο
6	Καρακατσάμης Κων/νος	3 ^ο Δημοτικό Σχολείο
7	Καρβουνιάρη Γαρυφαλλιά	Σύλλογος Γυναικών Δήμου Παιονίας Ευκράντη
8	Ναλμπάντης Τριαντάφυλλος	ΝΠΔΔ Δήμου Παιονίας
9	Παυλίδης Λάζαρος	Σύλλογος Ποντίων Πολυκάστρου και Περιχώρων «Οι Ακρίτες»
10	Παρδάλης Διονύσιος	Περιφερειακή Ενότητα Κυκλίκ
11	Γρηγοριάδης Νίκος	Περιφερειακή Ενότητα Κυκλίκ

Πίνακας 2-2: Συμμετέχοντες από την ομάδα έργου στην 1^η Διαβούλευση

A/A	Ονοματεπώνυμο	Φορέας
1	Ραφαήλ Κατκαδίγκας	Lever
2	Λάζαρος Σουπλής	Δήμος Παιονίας
3	Πατρικίου Ελισάβετ	Δήμος Παιονίας
4	Πέτσου Δήμητρα	Δήμος Παιονίας

2.2.3 Σύνοψη – Περίληψη πρακτικών διαβούλευσης

Η διαδικασία της διαβούλευσης ξεκίνησε με το καλωσόρισμα των παρευρισκόμενων από τον κ. Δήμαρχο Κωνσταντίνο Σιωνίδη, ο οποίος τόνισε πως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν τη νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις εκάστοτε τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπειριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης.

Το συγκεκριμένο σχέδιο, λοιπόν θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τις πραγματικές ανάγκες μετακίνησης όλων των πολιτών, όλων των κοινωνικών ομάδων.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στον κ. Αντιδήμαρχο Ιωάννη Αδαμόπουλος, ο οποίος από την πλευρά του ανέφερε πως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που:

- εξασφαλίζουν προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- βελτιώνουν την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων
- μειώνουν την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Τόνισε επίσης ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή φορέων μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο.

Ο κ. Αντιδήμαρχος έκλεισε την τοποθέτηση του, αναφέροντας πως αυτή τη στιγμή, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ βρίσκεται στη διαδικασία συλλογής δεδομένων μέσω αυτοψιών για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας προκειμένου να αποκτήσει εικόνα για τα προβλήματα που υπάρχουν στο Δήμο.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στο κ. Κατκαδίγκα Ραφαήλ, ο οποίος πραγματοποίησε παρουσιάσεις προκειμένου οι φορείς να ενημερωθούν για το ποιο είναι το αντικείμενο, το περιεχόμενο και οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ, όπως επίσης και για τα βήματα εκπόνησής του.

Ειδικότερα, η 1^η παρουσίαση του κ. Κατκαδίσγκα περιλάμβανε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις σχετικά με την κινητικότητα οι οποίες θα πρέπει να αντιμετωπιστούν αναλόγως με τη βοήθεια ενός σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μιας και ο παραδοσιακός συγκοινωνιακός σχεδιασμός αποδεικνύεται αναποτελεσματικός και ιδιαίτερα σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Μάλιστα έγινε και λεπτομερής περιγραφή των ειδοποιών διαφορών μεταξύ των δύο προσεγγίσεων (ΣΒΑΚ και Παραδοσιακού Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού). Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε μια ανασκόπηση των πρωτοβουλιών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την κινητικότητα που οδήγησαν τελικά στην έκδοση συγκεκριμένων οδηγιών και τη διαμόρφωση του πλαισίου εκπόνησης ΣΒΑΚ. Έγινε αναφορά στα έμμεσα και άμεσα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την εκπόνηση και μετέπειτα εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ στην τρόπο ζωής και την ποιότητα ζωής των κατοίκων, όπως επίσης και στα προβλήματα που δυνητικά μπορεί να προκύψουν ήδη από τη φάση σχεδιασμού. Η 1^η παρουσίαση ολοκληρώθηκε με φωτογραφικό υλικό από καλές πρακτικές κινητικότητας από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η 2^η παρουσίαση του κ. Κατκαδίσγκα είχε ως στόχο την ενημέρωση των φορέων για το πλάνο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, ποια είναι δηλαδή τα στάδια της μελέτης, όπως επίσης και τα αντίστοιχα παραδοτέα του κάθε σταδίου. Μάλιστα παρουσιάστηκαν στους φορείς και κάποια εργαλεία και μέθοδοι που θα αξιοποιηθούν από τη μελετητική ομάδα για τις ανάγκες του κάθε επί μέρους βήματος.

Ειδικότερα, οι φορείς ενημερώθηκαν για τα βήματα ανάλυσης των λειτουργικών χαρακτηριστικών του Δήμου, αποδελτίωσης του υφιστάμενου σχεδιασμού του, αλλά και της διερεύνησης των υφιστάμενων χαρακτηριστικών κινητικότητας. Στη συνέχεια ενημερώθηκαν για τον τρόπο εμπλοκής των φορέων και των πολιτών στο σχεδιασμό τόσο μέσω συμμετοχής και διατύπωσης γνώμης στις διαβουλεύσεις, όσο και συμπληρώνοντας διάφορα εργαλεία που αξιοποιεί ο ανάδοχος (έντυπα τοποθέτησης, ερωτηματολόγια, διαδικτυακές δημοσκοπήσεις κ.τ.λ.). Παρουσιάστηκαν οι μέθοδοι διαμόρφωσης στόχων και εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας με την ανάλυση των οποίων και τις συμμετοχικές διαδικασίες θα προκύψει και το τελικό πλαίσιο ανάπτυξης των λύσεων στο Δήμο Παιονίας. Τέλος έγινε μία σύντομη παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τα ΣΒΑΚ και τα βήματα που θα πρέπει να εφαρμόσει ο Δήμος μέχρι την έγκρισή του.



Εικόνα 2-2: Φωτογραφικό στιγμιότυπο της 1^{ης} Διαβούλευσης

Ο κύριος Κατκαδίγκας έκλεισε τον κύκλο των παρουσιάσεων εστιάζοντας στον σκοπό της σημερινής συνάντησης που δεν είναι άλλος, από τη συνεισφορά των φορέων στην περαιτέρω ανάδειξη των προβλημάτων κινητικότητας του Δήμου και τα οποία χρήζουν άμεση αντιμετώπισης.

Εφόσον δεν υπήρχαν απορίες από πλευράς φορέων, ο λόγος δόθηκε σε κάθε έναν από αυτούς, με σκοπό να αναφέρουν πρώτα τα προβλήματα που οι ίδιοι εντοπίζουν στο σύστημα κινητικότητας της περιοχής και εν συνεχεία να προχωρήσουν σε στόχους προς επίτευξη στα πλαίσια εκπόνησης του προγράμματος ΣΒΑΚ. Στην επόμενη παράγραφο παρουσιάζονται οι απόψεις των φορέων όπως αυτές διατυπώθηκαν μέσω προφορικών τοποθετήσεων, όσο και από τη συμπλήρωση έντυπων ερωτηματολογίων.

Ακολουθούν οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων :

Σύλλογος Ανατολικορωμιωτών

Η εκπρόσωπος του συλλόγου στάθηκε κυρίως στα θέματα οδικής ασφάλειας που εντοπίζονται στα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου και μάλιστα έκανε αναφορά και στις περιπτώσεις του 1^{ου} Νηπιαγωγείου και του 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου.

Επίσης ανέφερε το πρόβλημα τις έλλειψης χώρων στάθμευσης εκτός οδού στο Πολυκάστρο, με συνέπεια όλοι οι κεντρικοί και παρακείμενοι δρόμοι να είναι υπερφορτωμένοι από σταθμευμένα οχήματα. Ωστόσο στάθηκε στο γεγονός, πως η διαμόρφωση των συγκεκριμένων χώρων από μόνη της δεν θα είναι αρκετή, καθώς υπάρχει και έλλειψη σχετικής κουλτούρας από τους πολίτες, οι οποίοι δεν θα είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν, ακόμα και μια μικρή απόσταση προκειμένου να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό.

Αστυνομικό τμήμα Παιονίας

Ο εκπρόσωπος του αστυνομικού τμήματος ανέφερε πως δεν έχει ξεκάθαρη εικόνα για τα προβλήματα κινητικότητας της περιοχής, μιας και έχει πολύ μικρό χρονικό διάστημα που τοποθετήθηκε στο συγκεκριμένο τμήμα.

Παρόλ' αυτά στάθηκε στο γεγονός πως η κεντρική αρτηρία της πόλης του Πολυκάστρου, στην οποία συγκεντρώνεται και το σύνολο της εμπορικής δραστηριότητας περιοχής, αποτελεί και άξονα διαμερούς κυκλοφορίας οχημάτων προς τα σύνορα. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ένα επιπρόσθετο φόρτο και κατά συνέπεια επιβάρυνση του αστικού περιβάλλοντος από διερχόμενη κυκλοφορία.

33 Μ/Κ Ταξιαρχία

Ο εκπρόσωπος τα 33^{ης} Μ/Κ Ταξιαρχία στάθηκε στο γεγονός πως ο κεντρικός δρόμος της πόλης συγκεντρώνει το σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, πολύ απλά γιατί δεν υπάρχει άλλη διαθέσιμη εναλλακτική. Το γεγονός αυτό προκαλεί υπερσυσσώρευση οχημάτων στη συγκεκριμένη οδό.

Ανέφερε το πρόβλημα της όχλησης που προκαλεί η λειτουργία της λαϊκής αγοράς και υπογράμμισε την ανάγκη πιθανής μετεγκατάστασης.

Τέλος στάθηκε και στο θέμα της ασφάλειας της πεζή μετακίνησης των οπλιτών, λόγω παντελούς έλλειψης σχετικής υποδομής στον άξονα πρόσβασης του στρατοπέδου.

Γενικός Γραμματέας Δήμου Παιονίας

Ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου, ανέδειξε και αυτός μια σειρά προβλημάτων που υπάρχουν στην περιοχή, όπως η έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Το γεγονός αυτό αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (μέσω πεζοδρομήσεων, επέκταση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων) για της ανάγκες της οποίας αξιοποιείται ο ήδη υφιστάμενος περιορισμένος κοινόχρηστος χώρος.

Στη συνέχεια ανέφερε ελλείψεις σε θέματα οδικής ασφάλειας, όπως η παντελής έλλειψη διαβάσεων στον κεντρικό δρόμο, ενώ στάθηκε και στη σιδηροδρομική γραμμή και τους κινδύνους που ελλοχεύει η ύπαρξή της.

Όσον αφορά τις μετακινήσεις των μαθητών και τα θέματα οδικής ασφάλειας, ανέφερε πως η γέφυρα του Αξιού χρησιμοποιείται από πολλά παιδιά που μετακινούνται πεζή (ιδιαίτερα από την Αξιούπολη) κατά τη μετάβασή τους στο σχολείο.

Κλείνοντας ανέφερε και κάποια πράγματα σε επίπεδο προτάσεων, όπως η ανάγκη δημιουργίας περιφερειακού δακτυλίου για την εκτροπή της διαμερούς κυκλοφορίας εκτός Πολυκάστρου και τη μείωση των φόρτων εντός της πόλης αλλά και κατά πόσο θα μπορούσε να αξιοποιηθεί το ποτάμι για την ανάπτυξη υποδομής για την προώθηση του ποδηλάτου αναψυχής.

2^ο Δημοτικό Σχολείο

Ο εκπρόσωπος του 2^{ου} Δημοτικού Σχολείου στάθηκε κυρίως στο θέμα οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων, κυρίως λόγω μη ύπαρξης συνεχούς υποδομής πεζοδρομίου. Ανέφερε, πως παρά το γεγονός ότι οι πολίτες χρησιμοποιούν γενικά το ποδήλατο, δεν υπάρχει σχετική υποδομή. Για παράδειγμα ανέφερε την περιοχή της Δυτικής Εισόδου της πόλης, στην οποία κυκλοφορούν πολλά ποδήλατα χωρίς να υπάρχει ο απαραίτητος φωτισμός, γεγονός που αυξάνει τον κίνδυνο ατυχήματος ιδιαίτερα όταν πέσει ο ήλιος.

Για τη Μεγάλη Αλεξάνδρου στάθηκε στο ότι τα οχήματα κινούνται με πολύ υψηλές, για τα χαρακτηριστικά της, ταχύτητες (ανέφερε μάλιστα πως γίνονται και κόντρες) καθώς αποτελεί οδό που διέρχεται μέσα από πυκνό αστικό ιστό. Τα Σαββατοκύριακα τα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα επί της συγκεκριμένης οδού δημιουργούν επιπρόσθετα προβλήματα περιορίζονται κατά πολύ το διαθέσιμο χώρο (μάλιστα ανέφερε πως το πρόβλημα δημιουργείται και από τους ιδιοκτήτες των καταστημάτων που σταθμεύουν μπροστά από τα καταστήματά τους και δεν υπάρχει χώρος για τους πελάτες, οι οποίοι αναγκάζονται να παρκάρουν σε διπλή σειρά).

Στη συνέχεια ανέφερε πως με τη νέα χωροθέτηση των τερματικών σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, δεν υπάρχουν οι απαραίτητες υποδομές για την ενθάρρυνση της διατροπικότητας.

Τέλος, διατύπωσε και μία πρόταση σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα και το κατά πόσο θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η γραμμή για την ανάπτυξη ποδηλατικής υποδομής.

3^ο Δημοτικό Σχολείο

Ο εκπρόσωπος του 3^{ου} Δημοτικού σχολείου στάθηκε στο θέμα της ασφάλειας κατά την προσέλευση – αποχώρηση των μαθητών λόγω τόσο της απουσίας των απαραίτητων υποδομών όσο και λόγω ελλιπούς κυκλοφοριακής παιδείας.

Επίσης συμφώνησε και με τους εκπροσώπους των υπόλοιπων φορέων και των προβλημάτων που εντοπίζονται επί της Μεγάλου Αλεξάνδρου, τόσο λόγω διαμπερών ρών όσο και από την παράνομη στάθμευση σε διπλή σειρά, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων δεσμεύουν τις θέσεις με τα δικά τους Ι.Χ. για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Περιφερειακή Ενότητα Κιλκίς

Οι εκπρόσωποι της Περιφερειακής Ενότητας Κιλκίς στάθηκαν σε δύο κυρίως μέτωπα.

Το 1^ο αφορά την έλλειψη διατροπικότητας στις μεταφορές λόγω μη ύπαρξης των απαραίτητων υποδομών και μέσων στους τερματικούς σταθμούς.

Το 2^ο αφορά στη διαχείριση της Μεγάλου Αλεξάνδρου. Για τη συγκεκριμένη οδό πρότειναν να απαγορευτεί η στάθμευση και να δημιουργηθούν παράλληλα χώροι εκτός οδού. Η επιλογή των θέσεων να είναι κατά προσέγγιση σε απόσταση 2 λεπτών περπατήματος από το κέντρο. Με τον τρόπο αυτό θα εξοικονομηθεί κοινόχρηστος χώρος για την επέκταση των πεζοδρομίων όσο και τη δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου.

Τέλος ανέφεραν και αυτοί την ανάγκη δημιουργίας περιφερειακού δακτυλίου για τον περιορισμό της διαμπερούς ροής από το εσωτερικό του οικισμού από αυτούς που κατευθύνονται στα σύνορα, όπως επίσης και των βαρέων οχημάτων, τα οποία προκαλούν και οχλήσεις (οπτικές, ηχητικές και περιβαλλοντικές).

Σύλλογος Ποντίων Πολυκάστρου «Οι Ακρίτες»

Ο εκπρόσωπος του Συλλόγου Ποντίων τόνισε πως η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας θα πρέπει να συνοδευτεί από δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών, καθώς υπάρχει έλλειψη σχετικής παιδείας και κουλτούρας. Προς αυτήν την κατεύθυνση θα μπορούσαν να συνδράμουν και οι σύλλογοι με το δίκτυο μελών τους.

Τέλος ανέφερε πως η επιτυχία του ΣΒΑΚ θα εξαρτηθεί και από τη ρεαλιστικότητα των λύσεων που θα προταθούν οι οποίες θα πρέπει να ασχοληθούν και με το θέμα της διαχείρισης της τροφοδοσίας των καταστημάτων.

Συγκεντρωτικά λοιπόν τα θέματα που αναδείχθηκαν από τους φορείς κατά τη διάρκεια της 1^{ης} Διαβούλευσης είναι:

- **Θέματα οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων, λόγω απουσίας υποδομών πεζοδρομίων και έλλειψη παιδείας των οδηγών**
- **Υψηλή διαμπερή κυκλοφορία από την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου. Κατά συνέπεια προκύπτει η ανάγκη δημιουργίας περιφερειακού δακτυλίου.**
- **Έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού γεγονός που προκαλεί φαινόμενα παράνομης στάθμευσης στην κεντρική οδό και σε όλες τις παρακείμενες.**
- **Παράνομη στάθμευση επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου (διπλή σειρά, δέσμευση θέσεων για μεγάλο χρονικό διάστημα από Ι.Χ. ιδιοκτητών καταστημάτων)**
- **Έλλειψη / ανεπάρκεια των διαβάσεων**
- **Ανάγκη ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας**
- **Αξιοποίηση υποδομής γραμμών προς όφελος των πολιτών**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Παρουσίαση Α: Τι είναι τα ΣΒΑΚ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

«Συνδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις»

Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

Παρουσίαση 1 – Τι είναι το ΣΒΑΚ:

- Προκλήσεις
- Πλεονεκτήματα
- Βασικές αρχές



Προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις



Προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις

Σωστή Διαχείριση

Βρέμη
 Εκπόνηση ΣΒΑΚ από το 2012



Προβληματική Διαχείριση

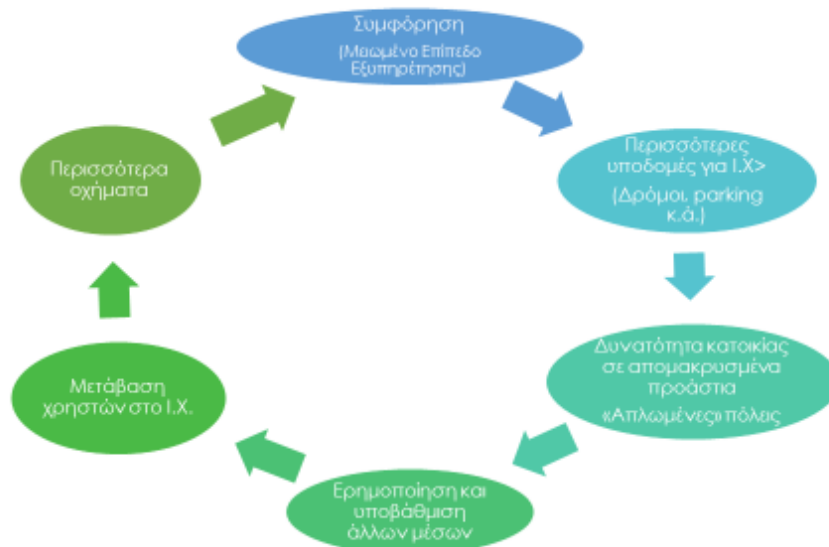
Κωνσταντινούπολη



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Παραδοσιακός Σχεδιασμός... ένας Φαύλος Κύκλος



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας-Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Τι είναι ο Βιώσιμος Σχεδιασμός;



“Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός”



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



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

Παραδοσιακός
Συγκοινωνιακός
Σχεδιασμός



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

Βιώσιμος
Συγκοινωνιακός
Σχεδιασμός



Σύγκριση σχεδιασμού



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Τι είναι το ΣΒΑΚ;

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχική διαδικασία και της αξιολόγησης

Αντικειμενικοί Στόχοι

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και των εκπομπών αερίων ρύπων
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Ευρωπαϊκή Πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ

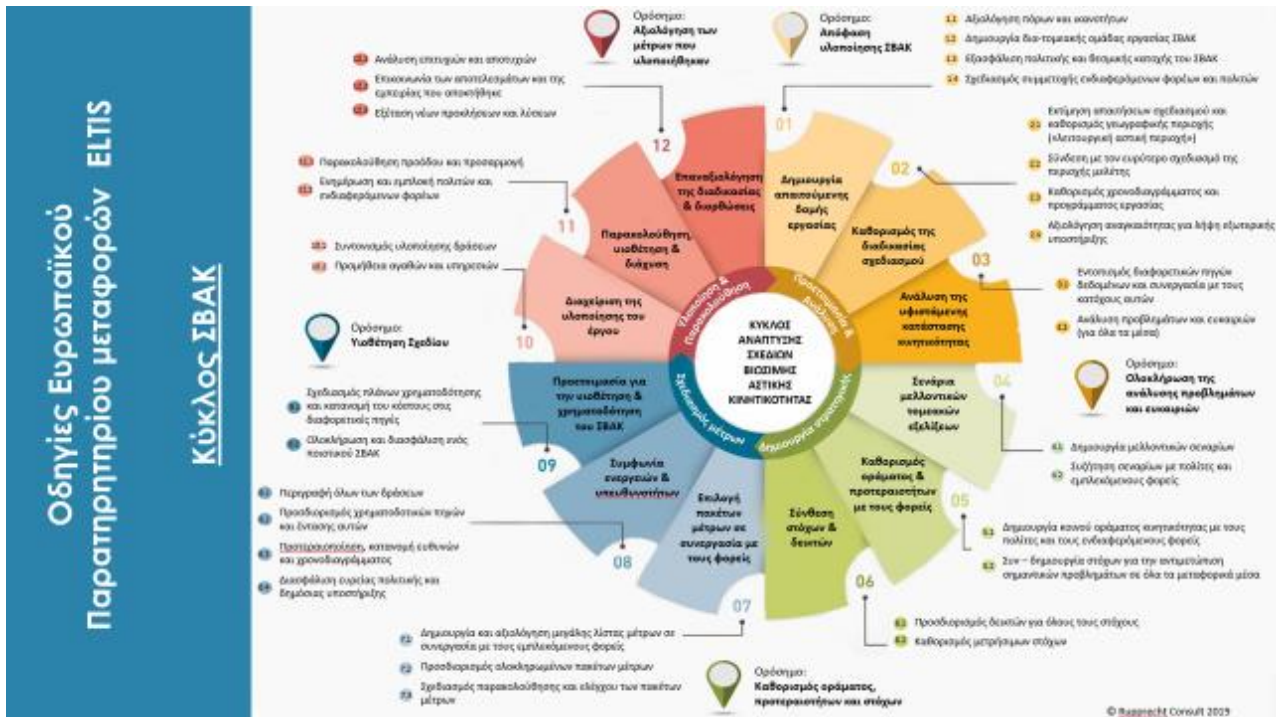
Η Ε.Ε. στηρίζει την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- Από το στάδιο διαμόρφωσης τους, μέσω ερευνητικών προγραμμάτων
- Έως το στάδιο εφαρμογής τους, μέσω των οδηγιών και των διαδικασιών της



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνολογίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου





Πλεονεκτήματα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ

Άμεσα πλεονεκτήματα

- Μείωση συμφόρησης και εξοικονόμηση χρόνου
- Μείωση ρύπων στο αστικό περιβάλλον
- Αύξηση της προσβασιμότητας για τους ευάλωτους μετακινούμενους
- Περιορισμός ατυχημάτων

Έμμεσα πλεονεκτήματα

- Βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Εξοικονόμηση πόρων
- Βελτίωση της δημόσιας υγείας



Προκλήσεις στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

Συνεργασία των φορέων

- Αντικρουόμενοι στόχοι
- Έλλειψη κατάλληλης καθοδήγησης
- Κατανομή των ευθυνών
- Κατανομή των πόρων

Προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων μέτρων

1. Καθορισμός στόχων & προβλημάτων πόλης
2. Εντοπισμός πιθανών μέτρων πολιτικής
3. Αξιολόγηση βάσει καταλληλότητας, αποτελεσματικότητας & αποδοχής από κοινό
4. Δυνατότητα υλοποίησης επιμέρους μέτρων ξεχωριστά ΟΜΩΣ σε ένα ΣΒΑΚ είναι σύνηθες → **Πακέτο μέτρων με ευρείς στόχους βελτίωσης κινητικότητας**



Προκλήσεις στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ

- Παρακολούθηση:** συνεχής συλλογή και ανάλυση δεδομένων πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των μέτρων
- Αξιολόγηση:** Συστηματικός προσδιορισμός της αξίας και της σημασίας των μέτρων κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των μέτρων
- Οι παραπάνω δραστηριότητες:
 - Εξυπηρετούν τον εντοπισμό προβλημάτων, επιτυχιών και ανάγκη για αναπροσαρμογή ενός ΣΒΑΚ
 - Είναι εργαλείο πειθούς απέναντι σε φορείς λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς φορείς



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Krakow, Poland

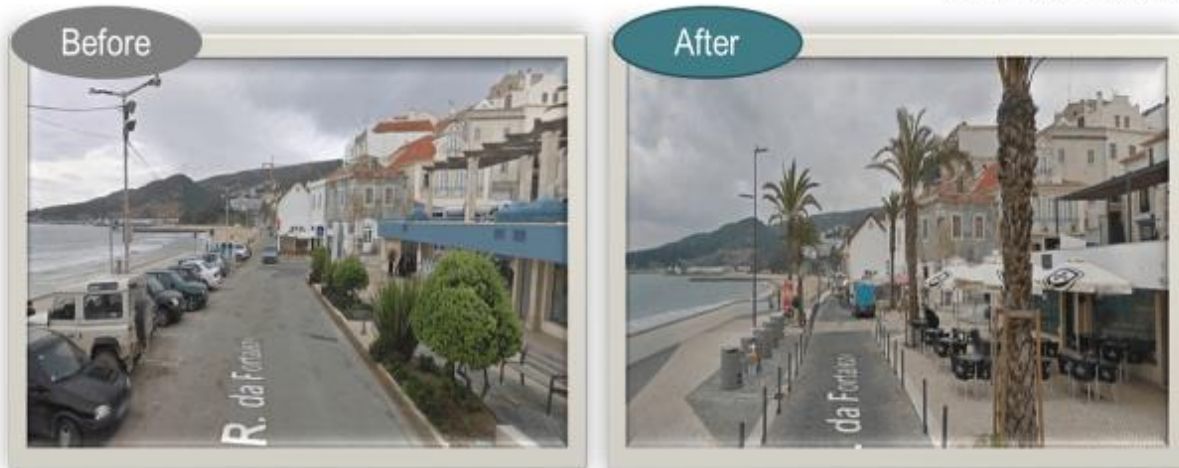


ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Sesimbra, Portugal



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Μπορντώ, Γαλλία



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Καλές πρακτικές από άλλες πόλεις

Ghent, Belgium



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου





Δήμος Παιονίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Πορεία Υλοποίησης ΣΒΑΚ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

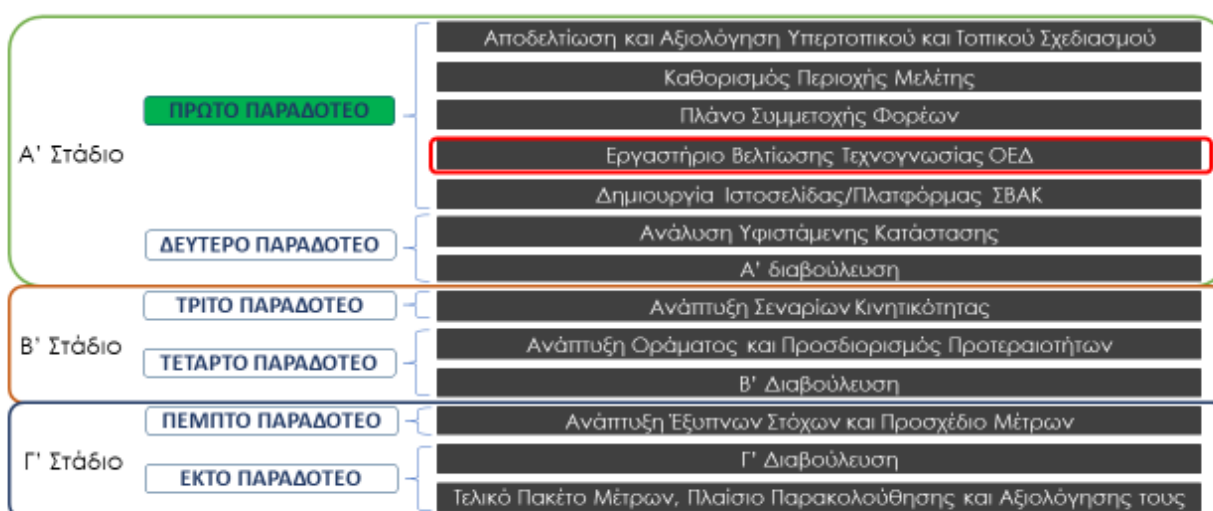
«Συνδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις»

Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου

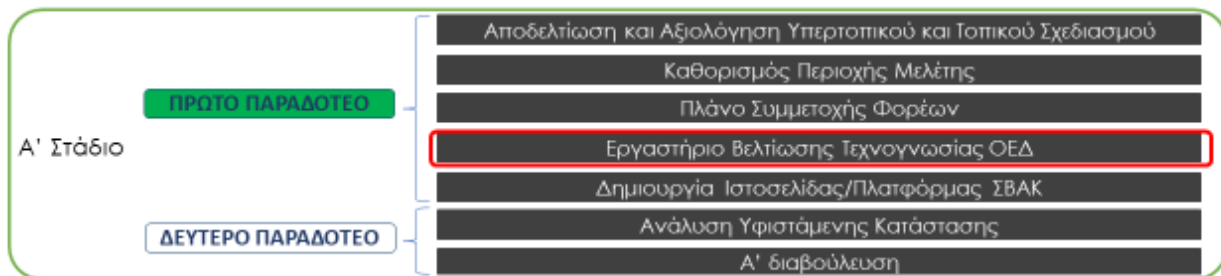
Παρουσίαση 2 – Πορεία υλοποίησης ΣΒΑΚ



ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

- Ισχύον ΓΠΣ (την Α & Β φάση)
- Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου
- ΟΧΕ ΒΑΑ
- Κυκλοφοριακή/ες μελέτη/ες
- Μελέτες στάθμευσης, ΜΜΜ κ.ά.
- Στρατηγικά/ Αναπτυξιακά σχέδια που ενδέχεται να επηρεάζουν τις Μεταφορές
- Οποιαδήποτε μελέτη μπορεί να περιλαμβάνει κυκλοφοριακά δεδομένα



ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Αρχικός προσδιορισμός λειτουργικής περιοχής παρέμβασης

- ❖ **Περιοχή Α:** Η κυριότερη περιοχή παρέμβασης ορίζει τον **Αστικό Πυρήνα** της πόλης. Η συγκεκριμένη περιοχή συγκεντρώνει το σύνολο των στοιχείων αστικής κινητικότητας στα οποία αναφέρεται ένα ΣΒΑΚ. Πρόκειται για περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση εμπορίου και υπηρεσιών.
- ❖ **Περιοχή Β:** Η περιοχή που έρχεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α και αναμένεται να αποτελέσει φυσική συνέχεια της στο μέλλον. Η περιοχή τύπου Β περιλαμβάνει τις οικιστικές ενότητες που συνδέονται σχετικά άμεσα με τον Αστικό Πυρήνα χωρίς να εμφανίζουν τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες σε κινητικότητα μιας αστικής περιοχής (π.χ. απουσία υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφορικής συμφόρησης κ.ά.).
- ❖ **Περιοχές Γ:** Οι περιοχές Γ αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς που εξαρτώνται άμεσα από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα με αποτέλεσμα να γενούν και να έλκουν μετακινήσεις από και προς αυτόν.

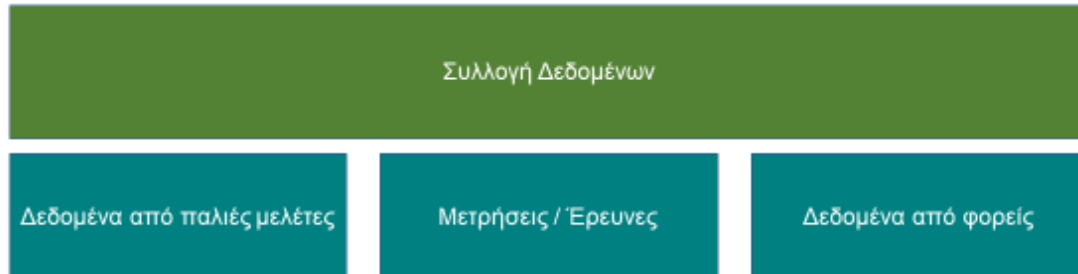


ΠΛΑΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΦΟΡΕΩΝ

Εργαλείο Επιλογής Εμπλεκόμενων Φορέων



ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Έντυπο τοποθέτησης φορέων

<p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Γενικά</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p>	<p>Για το έργο ΣΒΑΚ, παρέχονται στους ενδιαφερόμετους φορείς πληροφορίες και υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Παιονίας.</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Επιτροπή Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p>	<p>Ο σκοπός της παρούσης εκτίμησης είναι να αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση του ΣΒΑΚ και να αναπτυχθεί η πρόταση για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.</p> <p>Ο σκοπός της παρούσης εκτίμησης είναι να αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση του ΣΒΑΚ και να αναπτυχθεί η πρόταση για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.</p> <p>Ο σκοπός της παρούσης εκτίμησης είναι να αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση του ΣΒΑΚ και να αναπτυχθεί η πρόταση για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.</p>
<p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p>	<p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p>	<p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p> <p>Πρόεδρος Επιτροπής Φορέων Τοπικής Κοινωνίας στην εκτίμηση του ΣΒΑΚ</p>

Το έντυπο μοιράζεται πριν την 1^η Διαβούλευση, συμπληρώνεται από τον εκπρόσωπο του φορέα σε συνεργασία με τους αρμόδιους και επιστρέφεται στην ομάδα έργου

Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Αυτό - αξιολόγηση

ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ					
		0	1	2	3	4	
A1- Διαχείριση στάθμευσης							
A1.1	Στήθμευση στο δρόμο	Εφαρμόζεται διαφωτισμός των τριών στη στάθμευση στον δρόμο.	○	○	○	○	○
A1.2	διαφωτισμός σε στοιχειώδεις ομάδες	Εφαρμόζεται ειδική μεταχείριση για συγκεκριμένες ομάδες (μόνιμοι κάτοικοι, ΑΜΕΑ κ.α.) ;	○	○	○	○	○
A1.4	Μεταβολή σε στάθμευση εκτός δρόμου	Εφαρμόζονται μέτρα αντικατάστασης θέσεων στάθμευσης στον δρόμο, με θέσεις εκτός της οδού;	○	○	○	○	○
A1.5	Μείωση θέσεων στάθμευσης	Ο συνολικός αριθμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων μειώνεται στο <u>έκτιστο</u> της πόλης;	○	○	○	○	○
A1.6	Park + Ride	Υπάρχουν εγκαταστάσεις Park + Ride ;	○	○	○	○	○
A1.8	Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	Εφαρμόζεται σύστημα για καθοδήγηση των οχημάτων για στάθμευση εκτός του κέντρου;	○	○	○	○	○
A2- Σχεδιασμός & διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ημιασφάλειας							
A2.1 Σχεδιασμός δρόμων							
A2.1.1	δημόσιος χώρος	Έχουν γίνει ενέργειες για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς (πλατείες, πεζόδρομοι, χώροι πρασινού, κ.α.) ;	○	○	○	○	○
A2.1.2	Ομάδες στόχου	Υπάρχει ειδικός εξοπλισμός οδών για συγκεκριμένες ομάδες στόχου (όδωση τυφλών, ράμπες ΑΜΕΑ, παγκάκια, ηχητική προειδοποίηση σε σηματοδότη) ;	○	○	○	○	○
A2.2	Μέτρα ημιασφάλειας	Εφαρμόζονται μέτρα για μείωση της ταχύτητας οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές;	○	○	○	○	○

Α' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

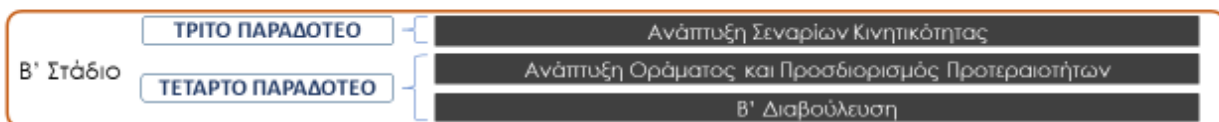
Σύμφωνο συμμετοχής

Το Σύμφωνο μοιράζεται μετά το πέρας της 1^{ης} Διαβούλευσης και θα πρέπει να υπογραφεί από το νόμιμο εκπρόσωπο που θα ορίσει ο εμπλεκόμενος φορέας και να επιστραφεί στην ομάδα έργου προκειμένου να το προωθήσει για υπογραφή στο Δήμαρχο.

- Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται και συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των μερών, στη φάση της προετοιμασίας, εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης. Τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 (ανάπτυξη οράματος)
- Τα εμπλεκόμενα μέρη του δικτύου φορέων υποβάλλουν απόψεις για το στάδιο του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. κατά το οποίο εγγράφονται στο δίκτυο φορέων και για τα επόμενα στάδια αυτού.
- Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπεται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.



ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Test Scenario 01:
Optimisation of Motor Vehicle Traffic



Test Scenario 02:
Public Transport Offensive



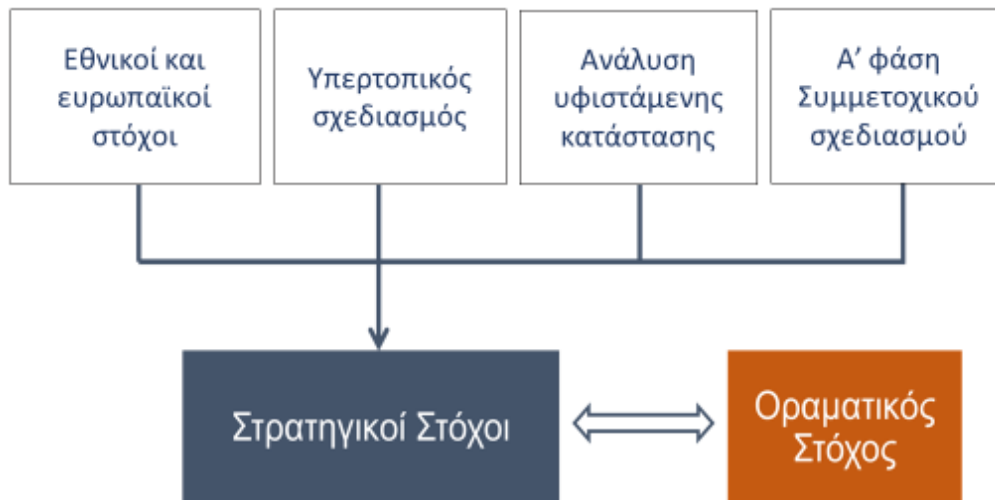
Test Scenario 03:
Efficient Local Mobility



Test Scenario 04:
Optimisation of Walking, Cycling and Public Transport



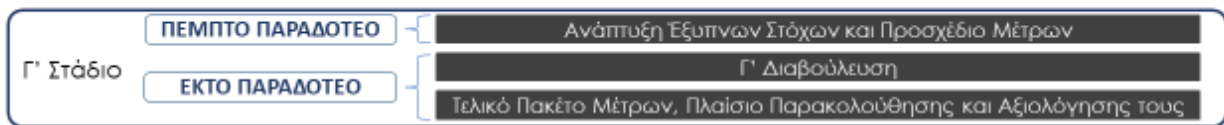
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ



Β' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



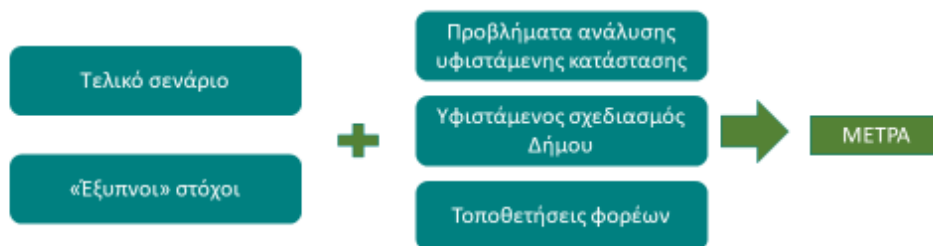
ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ



ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ



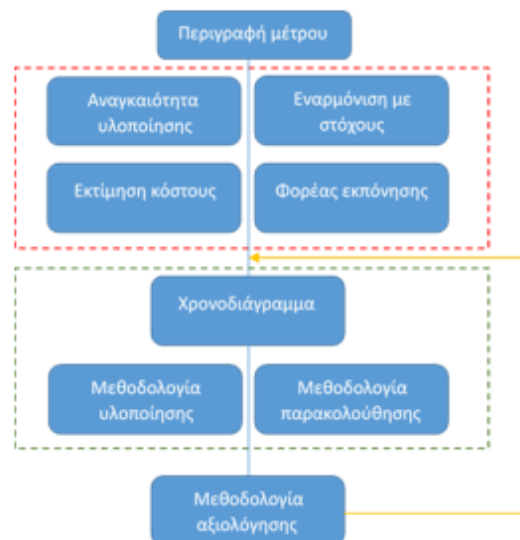
ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΡΩΝ



Γ' ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ



ΤΕΛΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ, ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥΣ



ΤΕΛΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ, ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥΣ

Μέτρο ΣΒΑΚ	Δείκτης (M1 / M2)	Τιμή Στόχος
Εγκατάσταση δικτύου ποδηλατοδρόμων	Μήκος Ποδηλατοδρόμου (km) / Εμφάνια Οικισμού (km ²)	2
	Μήκος Ποδηλατοδρόμου (km) / Πληθυσμός (1000 άτομα)	0,2
Δημιουργία νέου συστήματος αστικών συγκοινωνιών	Κάλυψη Δικτύου Αστικής Συγκοινωνίας (km ²) / Εμφάνια Εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας (km ²)	60%
	Μέση Επβατική κίνηση αστικής Δ.Σ. (πλήθος επιβατών) / Ημέρα	100
	Πλήθος Δρομολόγιων αστικής Δ.Σ. / Ημέρα	*αποτελέσματα των ερευνών
Χρήση Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων	Ηλεκτροκίνητα Δημοτικά οχήματα / Σύνολο Δημοτικού Στόλου Οχημάτων	30%
	Οχηματοχιλιόμετρα ηλεκτροκίνητων δημοτικών οχημάτων / οχηματοχιλιόμετρα συνόλου δημοτικού στόλου	10%
Προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων	Δράσεις Ενημέρωσης & Ευαισθητοποίησης / Έτος	3
Ανάπτυξη σχολικών διαδρομών και διαδρομών απασχολούμενων	Μαθητές που συμμετέχουν σε σχολικές διαδρομές/ Πλήθος Σχολείων της πόλης	50
Απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων	Εγκατάσταση απαγορευτικής σήμανσης εισόδου βαρέων οχημάτων στην πόλη	100%
Διαχείριση της παρόδιας στάθμευσης	Πλήθος θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης / Πλήθος προσφερόμενων θέσεων στο εμπορικό- διοικητικό κέντρο	15%
	Πλήθος παραβάσεων για παράνομη στάθμευση / έτος	-50% (από το ετος αναφοράς)



ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας - Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της Ομάδας Εργασίας του Δήμου



Δήμος Παιονίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Παιονίας

Ευχαριστούμε για την προσοχή σας



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Ερωτηματολόγιο Φορέων



Ερωτηματολόγιο Φορέων

Σκοπός της έρευνας

Στα πλαίσια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, καλείστε ως φορέας που εμπλέκεται είτε άμεσα είτε έμμεσα στο μεταφορικό δίκτυο της πόλης, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο που σκοπό έχει τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα προβλήματα ή τα θετικά στοιχεία που υφίστανται ως προς τη μεταφορική δραστηριότητα εντός του Δήμου, καθώς και την καταγραφή απόψεων για την επόμενη μέρα στην κυκλοφορία του Δήμου Παιονίας και τους τρόπους με τους οποίους αυτή μπορεί να βελτιωθεί.

Προστασία Προσωπικών Δεδομένων (GDPR)

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων σας έχει πρωταρχική σημασία. Για το λόγο αυτό λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα για να προστατέψουμε τα προσωπικά δεδομένα που επεξεργαζόμαστε και να διασφαλίσουμε ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation – GDPR). Υποβάλλοντας το ερωτηματολόγιο αποδέχεστε την επεξεργασία των δεδομένων αυτών.

Στοιχεία Φορέα και Εκπροσώπου

Τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν για να μπορούμε να είμαστε σε θέση να σας στείλουμε υλικό ενημέρωσης καθώς και να έχετε την ευκαιρία να προσκαλεστείτε στις προγραμματισμένες ανοικτές συνεδριάσεις - Διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια του ΣΒΑΚ.

Όνομα Φορέα:

Εκπρόσωπος Φορέα:

Τηλέφωνο Επικοινωνίας (Φορέα ή εκπροσώπου):

email Επικοινωνίας:

Ποια είναι η κύρια αποστολή (λειτουργία, σκοπός) του φορέα;

(π.χ. ο σχεδιασμός και η λειτουργία των ΜΜΜ, η εκπροσώπηση των κατοίκων μιας συνοικίας, ο έλεγχος των έργων υποδομής κτλ.)

Ποιες δραστηριότητες του φορέα ή των μελών του φορέα σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών του Δήμου Παιονίας;

(π.χ. η μεταφορά επιβατών, η μεταφορά εμπορευμάτων, η έγκριση οδικών έργων, οι μετακινήσεις των μελών του φορέα, οι μετακινήσεις των πελατών ή συνεργατών του φορέα, η τροφοδοσία του φορέα κτλ.)

Ποια προβλήματα, που σχετίζονται με τις παρακάτω 7 κατηγορίες κινητικότητας, αντιμετωπίζει στις δραστηριότητες του ο φορέας ή τα μέλη του;

(Αναφέρετε συνοπτικά και, αν κρίνετε σκόπιμο, περιγράψτε πού υφίστανται αυτά τα προβλήματα. Αν σε μια κατηγορία, κατά την γνώμη σας, δεν εμφανίζονται προβλήματα, παρακαλούμε προσπεράστε την)

Προβλήματα σχετικά με την κυκλοφορία ΙΧ οχημάτων και μηχανών

Προβλήματα με την διαχείριση στάθμευσης

Προβλήματα σχετικά με την πεζή μετακίνηση

Προβλήματα με σχετικά με την μετακίνηση ποδηλάτων/πατινιών

Προβλήματα με την Δημόσια Συγκοινωνία (ΜΜΜ)

Προβλήματα με την διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Προβλήματα ως προς την ασφάλεια στις μετακινήσεις

Υπάρχει κάποιο άλλο συγκεκριμένο πρόβλημα στο δίκτυο μεταφορών του Δήμου Παιονίας που επηρεάζει τη λειτουργία του φορέα;

Ποια είναι τα δυνατά (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών του Δήμου Παιονίας που επηρεάζουν θετικά την λειτουργία του φορέα σας;

Η λειτουργία του φορέα περιλαμβάνει την οργάνωση ή διαχείριση μετακινήσεων με μεγάλα οχήματα (π.χ. λεωφορεία ή φορτηγά);

ΝΑΙ	ΟΧΙ
-----	-----

Αν απαντήσατε «ΝΑΙ», θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια καλύτερης οργάνωσης των μετακινήσεων με μεγάλα οχήματα ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφάλειας;

Θα μπορούσε ο φορέας σας να συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της ποιότητας ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

Παρακαλείσθε να αναφέρετε με σύντομες προτάσεις, ποια θα ήταν για εσάς η ιδανική εικόνα του Δήμου Παιονίας μετά από 10 χρόνια.

Σας ευχαριστούμε πολύ για τον χρόνο σας!

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

Αφίσα Διαβούλευσης



Σχέδιο Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας  **ΔΗΜΟΣ
ΠΑΙΟΝΙΑΣ**



«Τα ΣΒΑΚ αποτελούν σχέδια που προδιαγράφουν τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές»

Η βιώσιμη κινητικότητα:

- Πηγάζει από τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας
- Βελτιώνει τις συνθήκες προσβασιμότητας για το σύνολο των πολιτών
- Περιορίζει την άσκοπη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Ενθαρρύνει την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινούμενων
- Βελτιώνει τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των μέσων μεταφοράς

Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- Εξυπηρετεί τις βασικές ανάγκες πρόσβασης και ανάπτυξης των ατόμων
- Είναι οικονομικά προσιτό
- Περιορίζει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
- Ελαχιστοποιεί τις αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών στις χρήσεις γης

*Η βιωσιμότητα στο προκείμενο
ενός συστήματος μεταφορών!*

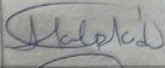

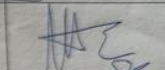




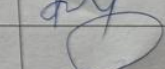

Lever
Σύμβουλοι Ανάπτυξης

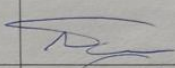

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

Παρουσιολόγιο Διαβούλευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας

ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ Συνάντηση: _____
 Ημερομηνία: _____ Τοποθεσία: _____

A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Τηλέφωνο/E-mail	Υπογραφή
1	ΚΑΛΠΑΚΙΔΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ	Διευθύνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Κιλκίς	2341353360 320	
2	ΚΑΤΙΡΤΣΟΠΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	33 ΜΚΕ ΤΡΙΧΙΧ	2343053107 33mktex@gmail.com	
3	ΠΑΤΣΙΟΥΧΗ ΣΟΦΙΑ	ΑΝΑΤΟΛΙΟΦΑΡΜΑΚΗ ΣΥΝΗΜΟΣ. Τ.Ο.Ν	6947007741	
4	ΣΤΡΩΣ Κωνσταντίνος	Α.Τ. Παιονίας	6975205058	
5	Σιδουράκης Κωνσταντίνος	Σ.Α.Σ.Χ.Π.Ο. Πορτοκαλίχωρο	6978386682	
6	Καρολακίδης Κωνσταντίνος	Σ.Α.Σ.Χ.Π.Ο. Νότιοι κ.ο.κ.	6977667958	
7	ΚΑΡΒΟΥΝΙΑΡΗ Γεωργία	Εξοχική Γυναικεία Δ.Παιονίας "ΕΥΚΡΑΤΗΣ"	6948519130	
8	ΠΑΛΜΠΑΝΤΗΣ Τριανταφυλλιά	Α.Π.Α.Δ. Δ. ΠΑΙΟΝΙΑΣ	6972075788	
9	ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΟΡΤΙΚΩΝ ΠΟΛΥΚΑΡΣΤΡΩΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΩΝ "ΟΙ ΑΚΡΑΤΕΣ"	6972783708	

10	Παπαδάκης Διονύσιος	Π.Ε. Χ.Τ.Ε. ΚΙΛΚΙΣ	9341353767	
11	Γεωργιάδης Νίκος	Π.Ε. Χ.Τ.Ε. ΚΙΛΚΙΣ	9341353757	
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				