



ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2023



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 2:

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2023

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

CONSORTIS

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάnnης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

Ιωάννης Τσοχατζόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός, Συντονιστής επιβλέπων, Υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του
Δήμου Νεάπολης - Συκεών

Ευάγγελος Σιαπάκας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός, Υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου
Νεάπολης - Συκεών

Πίνακας Περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	17
1.1 ΟΝΟΜΑΣΙΑ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ & ΣΤΟΧΟΙ ΈΡΓΟΥ	17
1.2 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΈΡΓΟΥ	20
2. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	22
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	22
2.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ/ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ	23
2.2.1 Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	23
2.2.2 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	24
2.2.3 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	34
2.2.4 Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	38
2.2.5 Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης	40
2.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	82
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	84
3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ	84
4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	106
4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	106
4.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	106
4.2.1 Υφιστάμενες Χρήσεις γης	106
4.2.2 Σημεία ενδιαφέροντος	111
4.3 ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	137
4.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	140
4.4.1 Δημοτική Ενότητα Νεάπολης	140
4.4.2 Δημοτική Ενότητα Συκεών	141
4.4.3 Δ.Ε. Αγ. Παύλου	142
4.4.4 Δ.Ε. Πεύκων	142
4.4.5 Περιοχές Ειδικής Προστασίας	144
4.4.6 Ζώνες Πολεοδομικών Ρυθμίσεων και μηχανισμών	144
4.5 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	146
4.6 ΈΚΤΑΣΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΧΩΡΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	148
5. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	149
5.1 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	149
5.1.1 Διοικητική ιεράρχηση	149
5.1.2 Λειτουργική ιεράρχηση	150
5.2 ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ, ΛΩΡΙΔΕΣ, ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ, ΠΟΙΟΤΗΤΑ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)	152
6. ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	165
6.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ	165
6.1.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων	165
6.1.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων	167
6.2 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ	168
6.2.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων	168
6.2.2 Ανάλυση και Αποτελέσματα Μετρήσεων	171
6.3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΜΕ ΠΑΛΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	173
7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	175
7.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ	175

7.2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	175
7.2.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά.....	175
7.2.2	Χαρακτηριστικά μέσων μετακίνησης.....	178
7.2.3	Χαρακτηριστικά στάθμευσης.....	179
7.2.4	Χαρακτηριστικά μετακινήσεων.....	182
7.2.5	Αξιολόγηση υποδομών για πεζούς.....	187
7.2.6	Αξιολόγηση ΜΜΜ.....	191
7.2.7	Αξιολόγηση υποδομών ποδηλάτου.....	194
7.2.8	Σχολικές Μετακινήσεις.....	195
7.2.9	Κριτήρια και Προτεραιότητες.....	196
7.2.10	Προβλήματα - Προτάσεις.....	198
7.3	ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ.....	210
7.3.1	Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	210
7.3.2	Ανάλυση αποτελεσμάτων.....	212
7.4	ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ.....	215
7.4.1	Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	215
7.4.2	Ανάλυση αποτελεσμάτων.....	218
8.	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	229
9.	ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	249
9.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	249
9.2	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	260
9.3	ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	262
9.4	ΤΑΞΙ.....	265
10.	ΉΠΙΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ.....	267
10.1	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ.....	267
10.2	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ.....	297
11.	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ.....	298
11.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	298
11.2	ΧΡΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΟΔΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	299
11.3	ΜΕΛΑΝΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	306
11.4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	308
12.	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO ₂ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	309
13.	ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	312
14.	ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT.....	319
14.1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	319
14.2	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT.....	322
15.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 1 ^{ΗΣ} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.....	325
15.1	ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ.....	325
15.2	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ.....	326
15.3	ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....	334
16.	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ – ΣΥΚΕΩΝ.....	336
16.1	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ.....	336
16.2	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	340
17.	ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	343
17.1	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	343

18. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟΥ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗΣ	374
18.1.1 Γενικά στοιχεία	374
18.1.2 Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης	374
18.1.3 Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα	380
18.1.4 Διερεύνηση δηλωμένων προτιμήσεων χρηστών	381
18.1.5 Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM	386
18.1.6 Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων	386
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	394
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	398
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	401
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	406
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	410
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI	412
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	413
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII – ΈΝΘΕΤΟ ΧΑΡΤΩΝ	415

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών σχεδίων και στρατηγικών	25
Πίνακας 2.2: Σύνοψη Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) .	25
Πίνακας 2.3: Σύνοψη Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ»	27
Πίνακας 2.4: Σύνοψη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα.....	27
Πίνακας 2.5: Σύνοψη Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	29
Πίνακας 2.6: Σύνοψη Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»	30
Πίνακας 2.7: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΦΕΚ 4893/31-12-2019).....	31
Πίνακας 2.8: Σύνοψη Προώθησης της Ηλεκτροκίνησης	32
Πίνακας 2.9: Σύνοψη Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027	32
Πίνακας 2.10: Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030.....	33
Πίνακας 2.11: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών	34
Πίνακας 2.12: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας	34
Πίνακας 2.13: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας	35
Πίνακας 2.14: Εργαλείο Σύνοψης Μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών	38
Πίνακας 2.15: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης	38
Πίνακας 2.16: Σύνοψη Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης	39
Πίνακας 2.17: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.	41
Πίνακας 2.18: Επισκόπηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2022)	43
Πίνακας 2.19: Επισκόπηση Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Νεάπολης - Συκεών	46
Πίνακας 2.20: Επισκόπηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νεάπολης – Συκεών	49
Πίνακας 2.21: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων	52
Πίνακας 2.22: Επισκόπηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ. Ε Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών ..	54
Πίνακας 2.23: Επισκόπηση Μελέτης Ανάλυσης κυκλοφοριακών μεγεθών στην οδό Παπανδρέου, Δ.Ε. Πολίχνης, Δήμος Παύλου Μελά	57
Πίνακας 2.24: Επισκόπηση Μελέτης Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δ.Ε. Συκεών, του Δήμου Νεάπολης - Συκεών	58
Πίνακας 2.25: Επισκόπηση Διαμόρφωσης πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου-Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών.....	60
Πίνακας 2.26: Επισκόπηση Μελέτης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων «για την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. Σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας. Οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου» στον πρώην Δήμο Αγίου Παύλου (νυν Δ.Ε. Αγίου Παύλου).	61

Στάδιο 2

Πίνακας 2.27: Επισκόπηση απόφασης ορισμού βασικού οδικού δικτύου νομού Θεσσαλονίκης	63
Πίνακας 2.28: Επισκόπηση απόφασης έγκρισης μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς	64
Πίνακας 2.29: Εργαλείο Σύνοψης Στρατηγικών Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων	66
Πίνακας 2.30: Σύνοψη Θεσσαλονίκη 2030, Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα (2016)	66
Πίνακας 2.31: Σύνοψη Ολοκληρωμένου Σχεδίου Δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης (2018)	68
Πίνακας 2.32: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης	69
Πίνακας 2.33: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης	76
Πίνακας 2.34: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πυλαίας - Χορτιάτη	81
Πίνακας 2.35: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά	82
Πίνακας 3.1: Διοικητική διαίρεση Δήμου Νεάπολης – Συκεών	84
Πίνακας 3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Νεάπολης - Συκεών σε σύγκριση με ευρύτερα χωρικά σύνολα, 1991-2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	88
Πίνακας 3.3: Μόνιμος πληθυσμός (2011) της περιοχής μελέτης ανά φύλο σε σύγκριση με τα ευρύτερα χωρικά σύνολα (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	89
Πίνακας 3.4: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο στην περιοχή μελέτης, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	90
Πίνακας 3.5: Δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και αντικατάστασης για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	91
Πίνακας 3.6: Μόνιμος πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	92
Πίνακας 3.7: Αριθμός σχολικών μονάδων και δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Σχ. Έτος 2021-2022)	93
Πίνακας 3.8: Αριθμός σχολικών μονάδων και δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα ανά Δημοτική Ενότητα του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Σχ. Έτος 2021-2022)	93
Πίνακας 3.9: Πληθυσμιακή πυκνότητα (brutto), 1991-2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	93
Πίνακας 3.10: Νοικοκυριά και αριθμός μελών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	95
Πίνακας 3.11: Νοικοκυριά κατά αριθμό μελών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	95
Πίνακας 3.12: Κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	96
Πίνακας 3.13: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, απασχολούμενοι και ποσοστό ανεργίας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	98
Πίνακας 3.14: Μόνιμος πληθυσμός κατά κατάσταση ασχολίας για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, απογραφή 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	100

Στάδιο 2

Πίνακας 3.15: Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	100
Πίνακας 3.16: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	101
Πίνακας 3.17: Κατανομή της απασχόλησης κατά επάγγελμα στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	101
Πίνακας 3.18: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	102
Πίνακας 3.19: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	103
Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή κάλυψη από νηπιαγωγεία	115
Πίνακας 4.2: Πληθυσμιακή κάλυψη από δημοτικά σχολεία	116
Πίνακας 4.3: Πληθυσμιακή κάλυψη από λύκεια	118
Πίνακας 4.4: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία περίθαλψης	120
Πίνακας 4.5: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία πρόνοιας	122
Πίνακας 4.6: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία αθλητισμού	124
Πίνακας 4.7: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία πολιτισμού	126
Πίνακας 4.8: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία διοίκησης	128
Πίνακας 4.9: Πληθυσμιακή κάλυψη από καταστήματα υπεραγορών	129
Πίνακας 4.10: Πληθυσμιακή κάλυψη από καταστήματα τραπεζών	131
Πίνακας 4.11: Πληθυσμιακή κάλυψη δραστηριοτήτων ανά ακτίνα εξυπηρέτησης	133
Πίνακας 4.12: Ποσοστά κάλυψης χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη	134
Πίνακας 4.13: Νέα Πολεοδομική Οργάνωση της οικιστικής περιοχής του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	145
Πίνακας 4.14: Ελεύθεροι χώροι πρασίνου και στάθμευσης	148
Πίνακας 5.1: Κατηγοριοποίηση οδικού δικτύου	152
Πίνακας 5.2: Ποσοστό θεσμοθετημένων και υλοποιημένων πεζόδρομων	162
Πίνακας 6.1: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας	165
Πίνακας 6.2: Συγκριτικά Αποτελέσματα Κυκλοφοριακών Φόρτων Χειμερινών και Θερινών Μετρήσεων	167
Πίνακας 6.3: Διατομές μετρήσεων με αυτόματους μετρητές	169
Πίνακας 6.4: Διατομές μετρήσεων με αυτόματους μετρητές	171
Πίνακας 6.5: Συγκριτική θεώρηση κυκλοφοριακών φόρτων 2019 με 2022	174
Πίνακας 6.6: Συγκριτική θεώρηση κυκλοφοριακών φόρτων 2020 με 2022	174
Πίνακας 7.1: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό	210
Πίνακας 7.2: Κατανομή απαιτούμενου δείγματος και ερωτηματολογίων ανά ζώνη	216
Πίνακας 8.1: Χαρακτηριστικές διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στο πλαίσιο του Δήμου Νεάπολης- Συκεών	229
Πίνακας 8.2: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ	233

Πίνακας 8.3: Χαρακτηριστικά στάθμευσης των δέκα (10) διαδρομών	234
Πίνακας 8.4: Χαρακτηριστικά στάθμευσης ανά Π.Ε.....	236
Πίνακας 8.5: Διαδρομή 1 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	241
Πίνακας 8.6: Διαδρομή 2 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	242
Πίνακας 8.7: Διαδρομή 3 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	242
Πίνακας 8.8: Διαδρομή 4 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	243
Πίνακας 8.9: Διαδρομή 5 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	243
Πίνακας 8.10: Διαδρομή 6 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	243
Πίνακας 8.11: Διαδρομή 7 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	244
Πίνακας 8.12: Διαδρομή 8 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	244
Πίνακας 8.13: Διαδρομή 9 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	244
Πίνακας 8.14: Διαδρομή 10 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης.....	245
Πίνακας 8.15: Χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης εκτός οδού	247
Πίνακας 9.1: Λεωφορειακές Γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών.....	249
Πίνακας 9.2: Τύπος Λεωφορείων που δρομολογούνται στις Λεωφορειακές γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	257
Πίνακας 9.3: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακών Γραμμών εξυπηρέτησης Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	259
Πίνακας 9.4: Λεωφορειακές Γραμμές Έρευνας Επιβατικής Κίνησης.....	260
Πίνακας 9.5: Αποτελέσματα Μετρήσεων Έρευνας Επιβατικής Κίνησης	261
Πίνακας 9.6: Τύποι κομίστρου	263
Πίνακας 9.7: Τύποι απεριορίστων καρτών	264
Πίνακας 9.8: Κατηγορίες δικαιούχων δωρεάν μετακίνησης και εκπτώσεων	264
Πίνακας 9.9: Θεσμοθετημένες θέσεις στάσης και στάθμευσης ΤΑΞΙ στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών ...	265
Πίνακας 9.10: Υφιστάμενες θέσεις στάσης και στάθμευσης ΤΑΞΙ στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών.....	266
Πίνακας 10.1: Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος πεζοδρομίου – οδού και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ..	267
Πίνακας 10.2: Χαρακτηριστικά υποδομής πεζοδρομίου	268
Πίνακας 10.3: Χαρακτηριστικά Κίνησης Πεζών	269
Πίνακας 10.4: Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	274
Πίνακας 10.5: Παράγοντες πεζοδρόμου	274
Πίνακας 10.6: Παράγοντες κίνησης πεζών.....	275
Πίνακας 10.7: Διατομή Δ1: Ελ. Βενιζέλου	281
Πίνακας 10.8: Διατομή Δ2: Ελ. Βενιζέλου	282
Πίνακας 10.9: Διατομή Δ3: Αμάσειας	283
Πίνακας 10.10: Διατομή Δ4: Ελπίδος.....	284

Πίνακας 10.11: Διατομή Δ5: Επταπυργίου	285
Πίνακας 10.12: Διατομή Δ6: Παπανικολάου	286
Πίνακας 10.13: Διατομή Δ7: Ειρήνης	287
Πίνακας 10.14: Διατομή Δ8: Ανδρέα Παπανδρέου	288
Πίνακας 10.15: Διατομή Δ9: Επταπυργίου	289
Πίνακας 10.16: Διατομή Δ10: Επταπυργίου	290
Πίνακας 10.17: Διατομή Δ11: Επταπυργίου	291
Πίνακας 10.18: Διατομή Δ12: Οδ. Φωκά	292
Πίνακας 10.19: Διατομή Δ13: Ανδρέα Παπανδρέου	293
Πίνακας 10.20: Διατομή Δ14: Μεσολογγίου	294
Πίνακας 10.21: Διατομή Δ15: Παπαναστασίου	295
Πίνακας 10.22: Διατομή Δ16: Νικ. Παρασκευά	296
Πίνακας 11.1: Μελανά σημεία στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών	307
Πίνακας 12.1: Κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών	309
Πίνακας 12.2: Εκπομπές CO ₂ στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών	309
Πίνακας 12.3: Εξοικονόμηση ενέργειας και μείωση εκπομπών CO ₂ στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών	310
Πίνακας 13.1: Αριθμός θέσεων στάθμευσης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών	312
Πίνακας 13.2: Θέσεις φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών	313
Πίνακας 16.1: Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με χρήση χρωματικής βαθμίδας	340
Πίνακας 17.1: Διαχείριση Κυκλοφορίας	343
Πίνακας 17.2: Διαχείριση Κυκλοφορίας/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	347
Πίνακας 17.3: Οδική ασφάλεια	348
Πίνακας 17.4: Οδική ασφάλεια/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	351
Πίνακας 17.5: Πεζή μετακίνηση	352
Πίνακας 17.6: Πεζή μετακίνηση/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	359
Πίνακας 17.7: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης	359
Πίνακας 17.8: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	362
Πίνακας 17.9: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων	363
Πίνακας 17.10: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	365
Πίνακας 17.11: Ποδηλατική υποδομή	365
Πίνακας 17.12: Ποδηλατική υποδομή/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	368
Πίνακας 17.13: Μέσα μαζικής μεταφοράς	368

Πίνακας 17.14: Μέσα μαζικής μεταφοράς/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων	373
Πίνακας 18.1: Μέσοι Ετήσιοι Ρυθμοί Μεταβολής (ΜΕΡΜ) του πληθυσμού.....	377
Πίνακας 18.2: Τα αποτελέσματα των δύο Σεναρίων για την εξέλιξη του πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη-στόχο	378
Πίνακας 18.3: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές	379
Πίνακας 18.4: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα	381
Πίνακας 18.5: Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος.....	385
Πίνακας 18.6: Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου	385
Πίνακας 18.7: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00... ..	387
Πίνακας 18.8: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου	389
Πίνακας 18.9: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ	393

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 2.1: Συνιστώσες Διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας	22
Σχήμα 2.2: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχόμενου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα.....	41
Σχήμα 3.1: Ποσοστό Πληθυσμού Δ.Ε. σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	84
Σχήμα 3.2: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Ιδία επεξεργασία)	85
Σχήμα 3.3: Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών και η θέση του στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης	86
Σχήμα 3.4: Περιοχή Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	87
Σχήμα 3.5: Διοικητικά όρια Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Ιδία επεξεργασία)	87
Σχήμα 3.6: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανά δημοτική ενότητα, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	88
Σχήμα 3.7: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	89
Σχήμα 3.8: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών κατά ηλικιακές ομάδες, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	90
Σχήμα 3.9: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	91
Σχήμα 3.10: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	92
Σχήμα 3.11: Πληθυσμιακή πυκνότητα Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανά Ο.Τ. (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	94
Σχήμα 3.12: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	96

Στάδιο 2

Σχήμα 3.13: Εξέλιξη του κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2018 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	97
Σχήμα 3.14: Απασχολούμενοι και άνεργοι κατά φύλο στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	99
Σχήμα 3.15: Πλήθος απασχολούμενων ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	99
Σχήμα 3.16: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	102
Σχήμα 3.17: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. στο Δήμο (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	103
Σχήμα 3.18: Ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης προς αυτοκίνητα νοικοκυριών, ανά Ο.Τ. (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	104
Σχήμα 3.19: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	105
Σχήμα 4.1: Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία).....	107
Σχήμα 4.2: Κοινόχρηστοι Χώροι - Πράσινο στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία).....	110
Σχήμα 4.3: Σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία).....	112
Σχήμα 4.4: Σχολικές μονάδες ανά κατηγορία στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία).....	114
Σχήμα 4.5: Νηπιαγωγεία και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	115
Σχήμα 4.6: Δημοτικά σχολεία και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	116
Σχήμα 4.7: Γυμνάσια και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	117
Σχήμα 4.8: Λύκεια και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	118
Σχήμα 4.9: Σημεία περιθάλψης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	120
Σχήμα 4.10: Σημεία πρόνοιας και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	121
Σχήμα 4.11: Σημεία αθλητισμού και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	124
Σχήμα 4.12: Σημεία πολιτισμού και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	126
Σχήμα 4.13: Σημεία διοίκησης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	128
Σχήμα 4.14: Σημεία καταστημάτων υπεραγορών και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	129
Σχήμα 4.15: Σημεία καταστημάτων τραπεζών και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	130
Σχήμα 4.16: Σημεία ιδιαίτερων χρήσεων γης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία).....	132
Σχήμα 4.17: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Νεάπολης.....	135
Σχήμα 4.18: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Συκεών.....	135
Σχήμα 4.19: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Αγ. Παύλου.....	136
Σχήμα 4.20: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Πεύκων.....	136
Σχήμα 4.21: Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων.....	138

Σχήμα 4.22: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών

.....	139
Σχήμα 4.23: Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Νεάπολης – Συκεών (πηγή Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης-Συκεών πλην Δημοτικής Ενότητας Πεύκων, Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δημοτικής Ενότητας Πεύκων)	143
Σχήμα 5.1:Διοικητική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου	150
Σχήμα 5.2: Λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου	151
Σχήμα 5.3: Κατευθύνσεις κυκλοφορίας στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	153
Σχήμα 5.4: Ταχύτητες ελεύθερης ροής στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	154
Σχήμα 5.5: Πλήθος λωρίδων ανά κατεύθυνση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	155
Σχήμα 5.6: Κατάσταση και πλάτος οδοστρώματος στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	156
Σχήμα 5.7:Κατάσταση και πλάτος πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	157
Σχήμα 5.8: Διαχωριστικές νησίδες στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου	158
Σχήμα 5.9: Κλίσεις στο οδικό δίκτυο του Δήμου	159
Σχήμα 5.10: Φωτεινοί σηματοδότες επί του λειτουργικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου	160
Σχήμα 5.11:Ράμπες πεζών και διαβάσεις πεζών επί του οδικού δικτύου του Δήμου	161
Σχήμα 5.12: Θέσεις διαμορφωμένων και θεσμοθετημένων πεζοδρόμων και οδό ήπιας κυκλοφορίας ..	163
Σχήμα 5.13: Οδεύσεις τυφλών επί του δικτύου πεζοδρομίων στον Δήμο	164
Σχήμα 6.1: Χάρτης με τους κόμβους μετρήσεων	166
Σχήμα 6.2: Θέσεις μετρήσεων με αυτόματους μετρητές	171
Σχήμα 7.1: Φύλο Συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα	175
Σχήμα 7.2: Ηλικία συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα	176
Σχήμα 7.3: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού	176
Σχήμα 7.4: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού κάτω των 5 ετών	177
Σχήμα 7.5: Μηνιαίο Οικογενειακό Εισόδημα συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα	177
Σχήμα 7.6: Επίπεδο Εκπαίδευσης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα	178
Σχήμα 7.7: Αντικείμενο Απασχόλησης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα	178
Σχήμα 7.8: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό	179
Σχήμα 7.9: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο κινητήρα και ανά νοικοκυριό	179
Σχήμα 7.10: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	180
Σχήμα 7.11: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	181
Σχήμα 7.12: Χώρος στάθμευσης ανά Δ.Ε. κατά την επιστροφή στο σπίτι	181
Σχήμα 7.13: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης	182
Σχήμα 7.14: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης ανά Δ.Ε.	182
Σχήμα 7.15: Μέσο Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	183
Σχήμα 7.16: Επιλογή Μέσου Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	184

Σχήμα 7.17: Συχνότητα Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης.....	185
Σχήμα 7.18: Ώρες Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	186
Σχήμα 7.19: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης	187
Σχήμα 7.20: Ελεύθερο διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου.....	188
Σχήμα 7.21: Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου	189
Σχήμα 7.22: Ελκυστικότητα Πεζοδρομίου	189
Σχήμα 7.23: Ποιότητα Διαβάσεων.....	190
Σχήμα 7.24: Ποιότητα Ραμπών για ΑμεΑ.....	190
Σχήμα 7.25: Αίσθημα Προσωπικής Ασφάλειας	191
Σχήμα 7.26: Καταλληλότητα κλίσεων δικτύου για πεζή μετακίνηση	191
Σχήμα 7.27: Συχνότητα δρομολογίων MMM	192
Σχήμα 7.28: Κάλυψη (πλήθος) στάσεων δικτύου MMM	192
Σχήμα 7.29: Προσβασιμότητα στάσεων MMM	193
Σχήμα 7.30: Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας στις στάσεις MMM	193
Σχήμα 7.31: Ασφάλεια συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο	194
Σχήμα 7.32: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο	194
Σχήμα 7.33: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με καλό καιρό.....	195
Σχήμα 7.34: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με κακές καιρικές συνθήκες.....	195
Σχήμα 7.35: Σημαντικότερα προβλήματα σχολικών μετακινήσεων.....	196
Σχήμα 7.36: Προτεραιότητες συστήματος αστικής κινητικότητας	197
Σχήμα 7.37: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό... ..	211
Σχήμα 7.38: Αριθμός συνεντεύξεων ανά σταθμό έρευνας.....	213
Σχήμα 7.39: Αριθμός συνεντεύξεων ανά σταθμό έρευνας.....	213
Σχήμα 7.40: Σκοπός μετακίνησης.....	214
Σχήμα 7.41: Συχνότητα μετακίνησης.....	214
Σχήμα 7.42: Τόπος κατοικίας.....	215
Σχήμα 7.43: Κυκλοφοριακές ζώνες που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης-Συκεών.....	216
Σχήμα 7.44: Κατανομή νοικοκυριών με βάση των αριθμό των μελών.....	218
Σχήμα 7.45: Μηνιαίο εισόδημα νοικοκυριών	219
Σχήμα 7.46: Ποσοστό μηνιαίου εισοδήματος που δαπανάται ανά νοικοκυριό για μετακινήσεις.....	219
Σχήμα 7.47: Ιδιοκτησία Οχημάτων ανά νοικοκυριό	220
Σχήμα 7.48: Ποσοστιαία κατανομή φύλου συμμετεχόντων στην έρευνα νοικοκυριών	220
Σχήμα 7.49: Ηλικιακή κατανομή συμμετεχόντων στην έρευνα νοικοκυριών.....	221
Σχήμα 7.50: Κατανομή συμμετεχόντων ανάλογα με την κύρια δραστηριότητα απασχόλησης.	221

Σχήμα 7.51: Σκοπός πραγματοποίησης μετακίνησης.....	222
Σχήμα 7.52: Μέσο μετακίνησης	222
Σχήμα 7.53: Αριθμός μετακινούμενων ανά όχημα.....	223
Σχήμα 7.54: Λεωφορειακές γραμμές που επιλέγουν για τη μετακίνησή τους οι συμμετέχοντες στην έρευνα	223
Σχήμα 7.55: Χρήσεις γης στο σημείο προέλευσης της μετακίνησης	224
Σχήμα 7.56: Ποσοστά μετακινήσεων ανάλογα με την ζώνη προέλευσης και προορισμού	224
Σχήμα 7.57: Ποσοστιαία κατανομή των μετακινήσεων ανάλογα με την ζώνη προέλευσης και προορισμού	225
Σχήμα 7.58: Τύπος θέσης στάθμευσης.....	226
Σχήμα 7.59: Χρονική διάρκεια στάθμευσης.....	226
Σχήμα 7.60: Χρονική διάρκεια στάθμευσης.....	227
Σχήμα 7.61: Χρόνος περπατήματος προς επιβίβαση σε άλλο μέσο ή στάθμευση	227
Σχήμα 7.62: Χρόνος περπατήματος από αποβίβαση σε άλλο μέσο ή στάθμευση	228
Σχήμα 8.1: Διαδρομές Διεξαγωγής Μετρήσεων Χαρακτηριστικών Στάθμευσης.....	231
Σχήμα 8.2: Ισοζύγιο στάθμευσης στις διαδρομές μετρήσεων χαρακτηριστικών στάθμευσης (πρωινή περίοδος)	232
Σχήμα 8.3: Ισοζύγιο στάθμευσης στις διαδρομές μετρήσεων χαρακτηριστικών στάθμευσης (νυκτερινή περίοδος)	232
Σχήμα 8.4: Προσφορά και Ζήτηση Στάθμευσης	235
Σχήμα 8.5: Πρωινή και βραδινή συσσώρευση στάθμευσης.....	235
Σχήμα 8.6: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ1 Νεάπολη)	237
Σχήμα 8.7: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Νεάπολη)	238
Σχήμα 8.8: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ1 Συκιές).....	238
Σχήμα 8.9: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Συκιές).....	239
Σχήμα 8.10: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Πεύκα).....	239
Σχήμα 8.11: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ Άγιος Παύλος-Ευαγγελίστρια).....	240
Σχήμα 8.12: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης....	240
Σχήμα 8.13: Δείκτης Συνολικής Στάθμευσης	241
Σχήμα 8.14: Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής Θέσεων Στάθμευσης	241
Σχήμα 8.15: Χάρτης ειδικών θέσεων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών	246
Σχήμα 8.16: Χάρτης χώρων στάθμευσης εκτός οδού στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών	248

Σχήμα 9.1: Λεωφορειακές Γραμμές και Στάσεις στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών	255
Σχήμα 9.2: Χωρική κάλυψη από Λεωφορειακές Γραμμές και Στάσεις στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών	256
Σχήμα 9.3: Στάσεις λεωφορείων με και χωρίς στέγαστρα στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών	257
Σχήμα 9.4: Σταθμοί ΤΑΞΙ στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών	266
Σχήμα 10.1: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών υποδομής πεζοδρομίου	270
Σχήμα 10.2: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών κίνησης πεζών	271
Σχήμα 10.3: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών περιβάλλοντος πεζοδρομίου - οδού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	272
Σχήμα 10.4: Αξιολόγηση παραγόντων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	276
Σχήμα 10.5: Αξιολόγηση παραγόντων πεζοδρόμου	277
Σχήμα 10.6: Αξιολόγηση παραγόντων κίνησης πεζών	278
Σχήμα 10.7: Ζώνες που έλκουν και παράγουν μεγάλο αριθμό πεζών μετακινήσεων	279
Σχήμα 10.8: Θέσεις μετρήσεων φόρτων πεζών	280
Σχήμα 10.9: Ζώνες που έλκουν και παράγουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων με ποδήλατο	298
Σχήμα 11.1: Ετήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	299
Σχήμα 11.2: Ατυχήματα ανά έτος στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021	300
Σχήμα 11.3: Ημερήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	301
Σχήμα 11.4: Μηνιαία διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	301
Σχήμα 11.5: Τύποι οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	302
Σχήμα 11.6: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στο Δήμο Νεάπολης Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021	303
Σχήμα 11.7: Ατυχήματα ανά είδος στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021	304
Σχήμα 11.8: Σοβαρότητα οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	304
Σχήμα 11.9: Παθόντες οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021	305
Σχήμα 11.10: Σοβαρότητα ατυχημάτων στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021	305
Σχήμα 11.11: Αριθμός οχημάτων που εμπλέκονται σε ατύχημα	306
Σχήμα 11.12: Οδικοί Άξονες όπου σημειώθηκαν οδικά τροχαία ατυχήματα	306
Σχήμα 15.1: ΣΒΑΚ: Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό	328
Σχήμα 15.2: Ο επικαιροποιημένος κύκλος του ΣΒΑΚ (2019)	329
Σχήμα 15.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	330
Σχήμα 16.1: Στρατηγική BAU	337
Σχήμα 16.2: Εναλλακτική Στρατηγική Α	338
Σχήμα 16.3: Εναλλακτική Στρατηγική Β	339
Σχήμα 17.1: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -5ετία	345
Σχήμα 17.2: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία	346

Στάδιο 2

Σχήμα 17.3: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -5ετία.....	346
Σχήμα 17.4: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία	347
Σχήμα 17.5: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία.....	349
Σχήμα 17.6: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία.....	350
Σχήμα 17.7: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία.....	350
Σχήμα 17.8: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία.....	351
Σχήμα 17.9: Σενάριο Α – Πεζή μετακίνηση -5ετία.....	357
Σχήμα 17.10: Σενάριο Α - Πεζή μετακίνηση -10ετία.....	358
Σχήμα 17.11: Σενάριο Β - Πεζή μετακίνηση -5ετία.....	358
Σχήμα 17.12: Σενάριο Β - Πεζή μετακίνηση -10ετία.....	359
Σχήμα 17.13: Σενάριο Α – Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία	360
Σχήμα 17.14: Σενάριο Α - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία.....	361
Σχήμα 17.15: Σενάριο Β - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία.....	361
Σχήμα 17.16: Σενάριο Β - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία.....	362
Σχήμα 17.17: Σενάριο Α – Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία.....	363
Σχήμα 17.18: Σενάριο Α - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία ...	364
Σχήμα 17.19: Σενάριο Β - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία	364
Σχήμα 17.20: Σενάριο Β - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία ...	365
Σχήμα 17.21: Σενάριο Α – Ποδηλατική υποδομή -5ετία.....	366
Σχήμα 17.22: Σενάριο Α - Ποδηλατική υποδομή -10ετία	367
Σχήμα 17.23: Σενάριο Β - Ποδηλατική υποδομή -5ετία	367
Σχήμα 17.24: Σενάριο Β - Ποδηλατική υποδομή -10ετία	368
Σχήμα 17.25: Σενάριο Α – ΜΜΜ -5ετία.....	371
Σχήμα 17.26: Σενάριο Α - ΜΜΜ -10ετία.....	372
Σχήμα 17.27: Σενάριο Β - ΜΜΜ -5ετία.....	372
Σχήμα 17.28: Σενάριο Β - ΜΜΜ -10ετία.....	373
Σχήμα 18.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	376
Σχήμα 18.2: Φύλο ερωτώμενων	382
Σχήμα 18.3: Ηλιακή κατανομή ερωτώμενων	382
Σχήμα 18.4: Τόπος κατοικίας ερωτώμενων	382
Σχήμα 18.5: Αριθμός μελών νοικοκυριού	383
Σχήμα 18.6: ΑμεΑ ή άτομο εμποδιζόμενο στη μετακίνηση	383
Σχήμα 18.7: Οχήματα ανά νοικοκυριό.....	384
Σχήμα 18.8: Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς.....	384

Στάδιο 2

Σχήμα 18.9: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00	387
Σχήμα 18.10: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	390
Σχήμα 18.11: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	390
Σχήμα 18.12: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	391
Σχήμα 18.13: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα	391
Σχήμα 18.14: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	392

1. Εισαγωγή

1.1 Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρούνται στις αστικές περιοχές εξαιτίας της μαζικής χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, σε συνδυασμό με την πεπερασμένη δυνατότητα για την ανάπτυξη νέων μεταφορικών υποδομών και την έλλειψη ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού, προκαλούν πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον, υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των πολιτών γενικότερα.

Για την αντιμετώπιση, με βιώσιμο και αποδοτικό τρόπο, των παραπάνω προβλημάτων, η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί τα ΣΒΑΚ ως ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο αξιοποιεί τις βέλτιστες πρακτικές σχεδιασμού και ακολουθώντας τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού και της συμμετοχής στοχεύει στη διαμόρφωση ενός πλαισίου στρατηγικών στόχων και μέτρων, για την αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών που αφορούν τις μετακινήσεις προσώπων και τις μεταφορές αγαθών εντός των ορίων της περιοχής μελέτης.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κλπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε έναν Δήμο, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών έχει ως αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και ευρωπαϊκών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης και εντάχθηκε στο σχετικό Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και θα χρηματοδοτηθεί με το ποσό των 86.000€ από το Πράσινο Ταμείο – Άξονας Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» και με το ποσό των 24.756,14€ από ΤΑΚΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ - ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ του Δήμου. Θα βαρύνει τον κωδικό Κ.Α. 02.30.7413.05 και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν. 4013/ 201148, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06% υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών ξεκίνησε στις 23/02/2022 σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 7986/27-01-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ: 22SYMn009966222 2022-01-27 από τον οικονομικό φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε.» (δ.τ. CONSORTIS)», με νόμιμο εκπρόσωπο, τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Σημειώνεται ότι η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και εναρμονίζεται πλήρως με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Στο πλαίσιο λοιπόν εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών θα ακολουθηθεί μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα, το έργο θα εκπονηθεί σε τρεις διαδοχικές Φάσεις και οχτώ Στάδια, όπως περιγράφεται ακολούθως:

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ.

- *ΣΤΑΔΙΟ 1: Δημιουργία Απαιτούμενης Δομής Εργασίας και Καθορισμός της Διαδικασίας Σχεδιασμού:* Το εν λόγω στάδιο εστιάζει στις δράσεις προετοιμασίας του ΣΒΑΚ και ειδικότερα στη δημιουργία και λειτουργία διατομεακής ομάδας εργασίας (ΟΕ) ΣΒΑΚ εντός του δήμου, στη δημοσιότητα του έργου, στη σύσταση του Δικτύου Φορέων (ΔΦ) και στη σύναψη συμφώνου συνεργασίας μεταξύ των μελών του. Επιπλέον κατά το στάδιο αυτό, πραγματοποιείται και η ανασκόπηση- ανάλυση των σχετικών μελετών που αφορούν στους μέχρι σήμερα αναπτυξιακούς στόχους και σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.
- *ΣΤΑΔΙΟ 2: Καθορισμός Διαδικασίας Ανάπτυξης:* Πραγματοποιείται ο χρονοπρογραμματισμός του συνόλου των εργασιών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και των επόμενων σταδίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του. Επίσης, πραγματοποιείται η σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών που θα ενισχύσουν το συνεργατικό σχεδιασμό κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.
- *ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης:* Στο Στάδιο αυτό πραγματοποιείται η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με την κινητικότητα και η ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος. Στο εν λόγω Στάδιο εντάσσεται και η διεξαγωγή της 1^{ης} Διαβούλευσης με τη συμμετοχή φορέων και πολιτών, με στόχο την κατάθεση απόψεων σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας.

Φάση Β –Δημιουργία Στρατηγικής ΣΒΑΚ

- **ΣΤΑΔΙΟ 4: Ανάπτυξη Στρατηγικών – Προσδιορισμός κοινού οράματος και προτεραιοτήτων:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής μελέτης μέσα από την εκτίμηση της κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης αυτής. Στο πλαίσιο αυτό θα διατυπωθούν τρία (3) μελλοντικά σενάρια στρατηγικής λαμβάνοντας υπόψη στρατηγικές προτεραιοτήτων που θα δίνουν έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα. Στη συνέχεια αναπτύσσεται ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Νεάπολης- Συκεών, το οποίο και θα κοινοποιηθεί στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, θα προτεραιοποιηθούν τα προβλήματα προς επίλυση.
- **ΣΤΑΔΙΟ 5: Ανάπτυξη Στόχων και Δεικτών παρακολούθησης:** Πραγματοποιείται η σύνθεση των επιμέρους στόχων για την κατά προτεραιότητα επίλυση των προβλημάτων και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού οράματος, οι οποίοι θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Φάση Γ –Σχεδιασμός Μέτρων

- **ΣΤΑΔΙΟ 6: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων:** Γίνεται ο καθορισμός των εναλλακτικών μέτρων και υποδομών με γνώμονα την εξυπηρέτηση του οράματος και των στόχων που έχουν επιλεγεί από τον φορέα εκπόνησης. Με τη χρήση κυκλοφοριακού προτύπου θα πραγματοποιηθεί μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων και υποδομών στο δίκτυο μεταφορών και τα αποτελέσματα θα παρουσιαστούν στη 2^η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις των συμμετεχόντων θα πραγματοποιηθεί η ενσωμάτωση των μέτρων σε ολοκληρωμένα «πακέτα μέτρων», η αξιολόγηση των οποίων θα οδηγήσει στα τελικά πακέτα μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα (5ετία και 10ετία).
- **ΣΤΑΔΙΟ 7: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης:** Καταρτίζεται ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού για την υλοποίηση των μέτρων, κατ' ουσία η Πρώτη Έκδοση του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των χρονικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας, του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού τους, της σύμπραξης των φορέων που απαιτείται και των πιθανών χρηματοδοτικών πηγών, καθώς και πιθανούς κινδύνους όπως και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε μέτρου.
- **ΣΤΑΔΙΟ 8: Εξέταση – Οριστικοποίηση Σχεδίου Δράσης:** Υλοποίηση της Τελικής έκδοσης ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών. Η ολοκλήρωση και αυτής της φάσης σηματοδοτεί και το τέλος της Φάσης Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που έχει ως ορόσημο την Υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης και την έναρξη της υλοποίησης του.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών θα βασιστεί στους κάτωθι στρατηγικούς στόχους:

- Ορθολογική και χρονικά ιεραρχημένη πρόταση μέτρων για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας: i) όλων των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και ΑΜΚ, με κυριότερο μέλημα τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων και, ii) των ποδηλατιστών, με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.

- Βέλτιστη διαχείριση της στάθμευσης και τον περιορισμό φαινομένων παράνομης στάθμευσης καθώς και καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας.
- Αναβάθμιση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες, λαμβάνοντας υπόψη και τις σημαντικές μελλοντικές παρεμβάσεις.
- Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Διαμόρφωση προτάσεων για τη διαχείριση της πρόσβασης σε επιμέρους περιοχές και τη θέσπιση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης και την εξασφάλιση θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ώστε να παραμένουν ελεύθερες για τη χρήση που προορίζονται.
- Επίλυση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του δήμου.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, την καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και την εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης περιφερειακά του δήμου

1.2 Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (26/01/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης έπειτα από την τμηματική παράταση της σύμβασης (Στάδιο Ι)¹ ορίζεται πλέον σε είκοσι δύο (22) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων-διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της σύμβασης.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 3 σύμβασης):

- Φάση Α' - ολοκλήρωση σε έντεκα (11) μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
- Φάση Β' - ολοκλήρωση σε πέντε (5) μήνες από την παραλαβή της φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία
- Φάση Γ' - ολοκλήρωση σε έξι (6) μήνες από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών απεικονίζεται στο Σχήμα 1.1 που ακολουθεί.

¹ Σχετ. Αρ. Απόφ. 305/2022 Οικονομικής Επιτροπής Δήμου Νεάπολης – Συκεών

ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΣ ΑΥΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



21
«CONSORTIS»

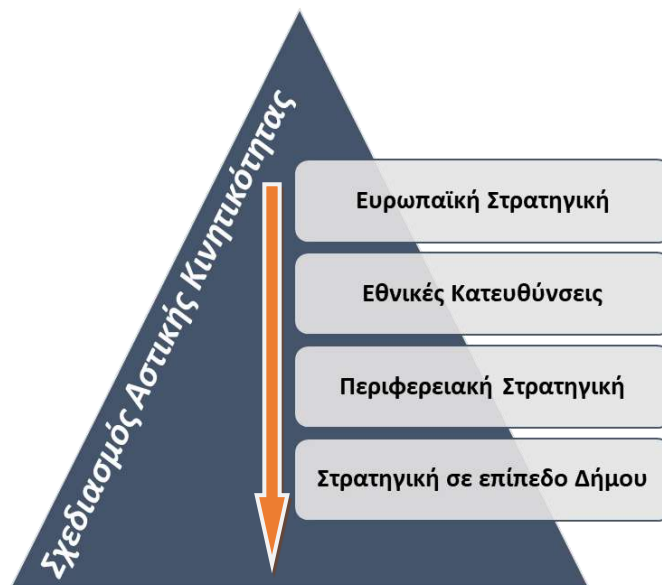
2. Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης

2.1 Εισαγωγή

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη στα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού που επιδρούν στη διαμόρφωση της οργάνωσης και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της περιοχής μελέτης (Δήμος Νεάπολης – Συκεών). Τα πλαίσια αυτά αναφέρονται σε τομείς που άπτονται του αντικειμένου του έργου, δηλαδή στις μεταφορές και στην κινητικότητα, στη χωρική οργάνωση και αστική ανάπτυξη, στην περιβαλλοντική κι ενεργειακή διαχείριση και στην κοινωνικο-οικονομική οργάνωση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα, αναφέρονται στο σύνολο των στρατηγικών σχεδίων, μελετών, προτάσεων και αποφάσεων που έχουν εκπονηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, βρίσκονται σήμερα σε εξέλιξη ή έχουν προγραμματιστεί και αφορούν στους παραπάνω τομείς. Έτσι, εξετάζονται:

- Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

Στόχος της ανάλυσης είναι η αξιοποίηση κατευθύνσεων επικουρικών για τη βιώσιμη κινητικότητα και η εξασφάλιση της συνέχειας του σχεδιασμού. Άλλωστε τα αναπτυξιακά κείμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού ορίζουν τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνιστώσες του χώρου και δεν περιορίζονται μόνο σε θέματα κυκλοφορίας.



Σχήμα 2.1: Συνιστώσες Διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

2.2 Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών/εθνικών σχεδίων και στρατηγικών

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μιας αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιουδήποτε σχεδίου που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό, θα πρέπει να συμμορφώνεται και να επηρεάζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται δηλαδή για κείμενα στρατηγικής – πολιτικής, τα οποία έχουν προετοιμαστεί σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, όπως ο Δήμος, η Περιφέρεια, η Κεντρική Διοίκηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων εθνικών και ευρωπαϊκών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.

2.2.1 Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τις μεταφορές [2020]: Αποτελεί το τελευταίο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τον τομέα των μεταφορών και εντάσσεται στην Πράσινη Συμφωνία. Στην στρατηγική αυτή προσδιορίζονται δέκα (10) εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες κατά τα επόμενα έτη, ενώ τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική είναι κοινά με όσα στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει 90% μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050. Επιπλέον, καταγράφεται η αναγκαιότητα όλων των τρόπων μεταφοράς για το σύστημα μεταφορών μας και γι' αυτόν τον λόγο, τονίζεται η ανάγκη να καταστούν όλοι πιο βιώσιμοι.
- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]: Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει παράλληλα να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση. Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile).
- Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]: Όπως υποδηλώνει και το όνομά της (Πράσινη) στοχεύει στη δημιουργία Πράσινων Πόλεων, φιλικότερων προς το περιβάλλον με αστικές συγκοινωνίες που θα αξιοποιούν έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems, I.T.S.) και θα είναι προσβάσιμες σε όλες τις κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, μητέρες, άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης).
- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών [2016]: Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών. Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο (1/4) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της

ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών ρύπων διαρθρώνεται ως εξής:

- Βελτιστοποίησή του συστήματος μεταφορών και βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
- Ψηφιακές λύσεις για την κινητικότητα.
- Δίκαιες και αποτελεσματικές τιμές στον τομέα των μεταφορών.
- Προώθηση της πολυτροπικότητας.
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές.
- Αποτελεσματικό πλαίσιο για τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών.
- Ανάπτυξη υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα.
- Διαλειτουργικότητα και τυποποίηση της ηλεκτρικής κινητικότητας.
- Η μετάβαση στα οχήματα μηδενικών εκπομπών.
- Βελτιώσεις στις δοκιμές των οχημάτων για την επανάκτηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών.
- Η στρατηγική για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020.
- Η στρατηγική για τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν μετά το 2020.
- Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.
- Ενεργειακή Ένωση: σύνδεση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας
- Έρευνα, καινοτομία και ανταγωνιστικότητα.
- Ψηφιακές τεχνολογίες.
- Δεξιότητες.
- Επενδύσεις.
- Δράσεις σε επίπεδο αστικών κέντρων.
- Παγκόσμια δράση για τις διεθνείς μεταφορές.

2.2.2 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των εθνικών σχεδίων και στρατηγικών παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή του **Πίνακα 2.1** για κάθε ένα από τα πεδία του οποίου ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Πίνακας 2.1: Εργαλείο Σύνοψης εθνικών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Πίνακας 2.2: Σύνοψη Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) [2008]:	
Σύνοψη:	Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού έχει ως στόχο τον προσδιορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.
Έτος Εκπόνησης:	2008
Επισπεύδων Φορέας	Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Η ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρος οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.	Στόχοι: Α. Η ενίσχυση του ρόλου της χώρας σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο. Β. Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής. Γ. Η διαφύλαξη – προστασία του περιβάλλοντος και η κατά περίπτωση αποκατάσταση και / ή ανάδειξη των ευαίσθητων στοιχείων της φύσης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου. Δ. Η συνεχής μέριμνα για την εξοικονόμηση ενέργειας, η προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, η ενίσχυση των φυσικών αναδραστικών μηχανισμών και η προσαρμογή της χώρας στις νέες συνθήκες που διαγράφουν οι κλιματικές αλλαγές και η αντιμετώπιση των επιπτώσεων που αυτές συνεπάγονται.
Χωρική Οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων – πυλών και συνδέσεων της χώρας	Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης που θα περιλαμβάνει την Ηπειρωτική χώρα, την Κρήτη, το σύμπλεγμα νήσων Βόρειου και Νότιου Αιγαίου, με στόχο την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο διεθνές περιβάλλον. Ειδικότερα για τα Μητροπολιτικά Κέντρα προβλέπονται τα εξής: <u>Αθήνα και Θεσσαλονίκη:</u> - Ενίσχυση κι εδραίωση του ρόλου τους ως «πόλεις – πυλές» και η ανάδειξή τους σε διεθνή κέντρα επιχειρηματικότητας, μεταφορών, τεχνολογίας, τουρισμού, αθλητικών εκδηλώσεων κλπ.
Χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών	Στόχοι: - Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα και η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας. - Η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια.

	-Η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. A. Εμπορευματικές Μεταφορές: - Εξάπλωση της τυποποίησης και των διεθνών προτύπων κι ανάπτυξη συστήματος επεξεργασίας και διαχείρισης της μεταφορικής πληροφορίας. - Ορθολογική οργάνωση του συστήματος αστικής διανομής αγαθών. B. Επιβατικές Μεταφορές: - Εφαρμογή σύγχρονων προτύπων ασφαλείας και εισαγωγή πιο «καθαρών» μέσων. - Διαχείριση, παρακολούθηση, αξιολόγηση συγκοινωνιακών μεγεθών των αστικών συγκοινωνιών μεγάλων πόλεων. - Διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου. - Προώθηση έργων για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου και μέτρων που ενισχύουν την ελκυστικότητα των ΜΜΜ και περιορίζουν το Ι.Χ. - Θέσπιση κινήτρων για οχήματα με φιλικούς προς το περιβάλλον κινητήρες. - Χρήση διαχειριστικών μέτρων (π.χ. λεωφορειολωρίδες, δακτύλιοι, αστικά διόδια κ.λ.π.). - Αμβλυνση των ανισοτήτων στο επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών μεταξύ Αττικής – Θεσσαλονίκης και των υπόλοιπων περιφερειών της χώρας.. Δ. Σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές αστικού και υπεραστικού τύπου: - Επέκταση κι αναβάθμιση του δικτύου και των παρεχόμενων υπηρεσιών. - Δημιουργία κατάλληλων σταθμών μετεπιβίβασης και επαρκών χώρων στάθμευσης Ι.Χ. στους κύριους σταθμούς μέσω μαζικής τροχιάς.
Χωρική διάρθρωση αστικού δικτύου	Δημιουργία πολυκεντρικής δομής με την ανάπτυξη ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου. Το δίκτυο υποστηρίζεται με δράσεις που στοχεύουν σε: - Συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων κι ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους. - Βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Στα πλαίσια της δημιουργίας ενός ιεραρχημένου αστικού πλέγματος: - Ενισχύονται τα δύο μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) στο ευρωπαϊκό δίκτυο μητροπολιτικών κέντρων κι επιλεγμένα κέντρα ως εθνικοί πόλοι, οι οποίοι υποστηρίζονται από δευτερεύοντες πόλους. Στα δύο μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) υιοθετούνται οι εξής κατευθύνσεις: α. Σταθεροποίηση και μείωση του πληθυσμού τους. β. Προώθηση της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης. γ. Ενίσχυση δράσεων για την βελτίωση της λειτουργικότητάς τους και της ποιότητας ζωής, όπως μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας, ενίσχυσης των ΜΜΜ και περιορισμού του Ι.Χ., αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, σύσταση «Ταμείου Γης», σχεδιασμός της ανάπτυξης των χρήσεων γης. Βελτίωση της ελκυστικότητας και αποκατάσταση της δημογραφικής ευρωστίας της υπαίθρου: - Δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης. - Εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υπηρεσίες στις υποδομές και στην γνώση. - Ενίσχυση κι ενδυνάμωση δεσμών μεταξύ αστικών κέντρων και υπαίθρου.
Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, διατήρηση και ανάδειξη της	- Καθιέρωση περιοχών προτεραιότητας φυσικού κάλλους και λήψη μέτρων προστασίας τους.

ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων.	- Ανάδειξη και προστασία μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς. - Προώθηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης».
Διοικητική συγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενότητων.	- Καθιέρωση μητροπολιτικών σχημάτων στα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]

Πίνακας 2.3: Σύνοψη Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ»

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]:	
Σύνοψη:	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020.
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας 08: Καθαρές Αστικές Μεταφορές:	Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
Άξονας 09: Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)	Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον. Βελτίωση συστημάτων αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, ασφάλειας πεζών (υποδομές σταθερής τροχιάς, διαχείριση καυσίμων, συστήματα ελέγχου λεωφορειολωρίδων).
Άξονας 10: Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές	Προώθηση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης: • Δράσεις αστικής αναζωογόνησης που μπορούν να συνδυάζονται με Ολοκληρωμένη Χρήση Ενέργειας. • Ο.Χ.Ε. που προτείνονται από ΠΕΠ.
Άξονας 12: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου	Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου. Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (διασφάλιση ποιότητας μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, απογραφή και έλεγχος Μεσαίων Πηγών Καύσης, ανανέωση υφιστάμενων Επιχειρησιακών Σχεδίων και εκπόνηση νέων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές).

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα

Πίνακας 2.4: Σύνοψη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα	
Σύνοψη:	Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας - Πλαισίου για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28». Χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service). Βασική επιδίωξη είναι το ως άνω Σχέδιο να αποτελέσει τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037), με στόχο, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα μεταφορών της χώρας και επιπλέον τον εντοπισμό λύσεων που θα καλύπτουν οργανωτικές και θεσμικές παρεμβάσεις, συμπληρωματικές προς τις προβλεπόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. Η Ελλάδα έχει

	θέσει ως προτεραιότητα την επαρκή και οικονομικά αποδοτική μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Η προοπτική της ανάπτυξης και προώθησης της πολυτροπικότητας στις μεταφορές αναμένεται να προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις, καθιστώντας την Ελλάδα κέντρο διαμετακόμισης διεθνούς εμβέλειας, γεγονός το οποίο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο σύνολό της. Πιο ειδικά, στην τελική έκθεση του Σχεδίου (Ιούνιος 2019), για τον τομέα των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, ορίζονται πέντε (5) Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ): - ο Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας. - Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός Ε.Ε. - Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών. - Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό. - Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών. Παράλληλα με την εκπλήρωση των ως άνω ΣΣ καθορίζονται και εννέα (9) Στρατηγικοί Πυλώνες (ΣΠ), οι οποίοι ουσιαστικά είναι οι εντοπισμένοι τομείς προτεραιότητας για τις επενδύσεις και την ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα, με στόχο την περαιτέρω βελτίωση και ολοκλήρωση του εθνικού συστήματος μεταφορών. Οι εννέα (9) ΣΠ και τα μέτρα αυτών, που συνδέονται άμεσα με την περιοχή ενδιαφέροντος.
Έτος Εκπόνησης:	2019
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
1. Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών	Στόχος Ενίσχυση της αποδοτικότητας, ανταγωνιστικότητας, βιωσιμότητας και ασφάλειας του τομέα των μεταφορών μέσω βελτιώσεων στους κανονισμούς, τις χρηματοδοτήσεις και τη διαχείριση δεδομένων. Παρεμβάσεις - Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο. - Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο. - Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και ΠΕ). - Αποκατάσταση / ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα. - Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών. - Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου.) - Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: Μ-2: Αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ, μέτρα πρόληψης και εκπαίδευση. - Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ.
6. Βελτίωση της Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας	Στόχος Βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω αποτελεσματικής ρύθμισης, επιχειρηματικών κινήτρων και ενοποίησης. Παρεμβάσεις - Ολοκλήρωση ενός βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων - Υλοποίηση Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) και Ενιαίας Θυρίδας (SWS) στην Ελλάδα. - Πρωώθηση κινήτρων για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη. - Ολοκλήρωση και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα. - Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας.
7. Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	Στόχος Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των αστικών συστημάτων μεταφορών για την υποστήριξη της ενσωμάτωσης του στρατηγικού μεταφορικού έργου με τοπικές συνδέσεις μεταφορών. Παρεμβάσεις Πρωώθηση πολυτροπικότητας.

- Ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης για υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών στην Ελλάδα.
- Παροχή πληροφόρησης για υπηρεσίες/κόμιστρα χερσαίων μεταφορών σε πολυτροπικές διαδικτυακές πλατφόρμες.
- Προετοιμασία της μεταρρύθμισης του τομέα των λεωφορείων για προώθηση της πολυτροπικότητας.
- Ανάπτυξη διατροπικών εισιτηρίων, πρώτα στην Αττική ως πιλοτικό έργο.
- Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο.
- Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Πίνακας 2.5: Σύνοψη Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	
Σύνοψη:	Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό) και δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων. • 1η Εγκύκλιος: Στόχος της 1ης εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021–2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων του. Παράλληλα με την εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της χώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές. ▪ Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων. ▪ Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων. • 2η Εγκύκλιος: Στόχος της 2ης Εγκυκλίου είναι να δοθούν οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 που θα χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, ΕΚΤ+, Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ) και ΕΤΘΑ. Η παρούσα Εγκύκλιος σηματοδοτεί τη συνέχεια της συνέντευξης προετοιμασίας των Προγραμμάτων 2021-2027, που ξεκίνησε με την 1η Εγκύκλιο.
Έτος Εκπόνησης:	2021
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΣΠ3 Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη: Ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών (8% των συνολικών πόρων)	Οδικές Μεταφορές • Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας εκτός ΔΟΔ και αξιοποίηση ΤΠΕ και ευφών συστημάτων μεταφορών. ΑμεΑ • Ισότιμη πρόσβαση σε ΑμεΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Βιώσιμη Ανάπτυξη • Διασφάλιση ποιοτικών συνθηκών διαβίωσης. • Επενδύσεις υποδομών προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας. • Εφαρμογή ολιστικών παρεμβάσεων. • Ολοκληρωμένες χωρικές επενδύσεις. Αστικές περιοχές • Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε αστικές περιοχές. Ως αστικές περιοχές νοούνται: • Αστικές περιοχές με πρόβλεψη για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις από Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια Οικιστικές ενότητες ή πόλεις που αναπτύσσονται σε μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες με πληθυσμό > 50.000 κατοίκους.
ΣΠ5 Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της (Προώθηση βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης, μέσω της στήριξης τοπικών πρωτοβουλιών (6% των συνολικών πόρων)	

Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

Πίνακας 2.6: Σύνοψη Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»	
Σύνοψη:	Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027: • Ενέργεια: Οι επιλογές πολιτικής στον τομέα της Ενέργειας αφορούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, κατοικιών και υποδομών επιχειρήσεων, στη βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς, στην προώθηση της αυτονομίας με αξιοποίηση ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή, ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης, στη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση και ψύξη, στην ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας, στην ηλεκτροκίνηση, στην αξιοποίηση εγχωρίων ενεργειακών πηγών και ενίσχυση της διασύνδεσης μεταξύ τους ή με το ηπειρωτικό σύστημα. • Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές): Έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα στηρίζεται στην αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του, στο σχεδιασμό με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυνμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων καθώς και σε σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης. • Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή: Για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της επιδιώκεται η βελτίωση της ενημέρωσης, η αύξηση της ικανότητας παρακολούθησης των σχετικών παραμέτρων, η ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών και η αποτελεσματικότερη προστασία πληθυσμού και οικοσυστημάτων. Τα ανωτέρω θα επιτευχθούν κυρίως μέσω του εκσυγχρονισμού των θεσμών παρακολούθησης, την ενίσχυση των δεξιοτήτων, την αποτελεσματικότερη εκπόνηση σχεδίων και μελετών διαχείρισης κινδύνου και την ενίσχυση των υποδομών προστασίας.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΣΠ ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 1: «Ενεργειακή απόδοση – Προώθηση ΑΠΕ – Ενεργειακές Υποδομές» (Πολυταμειακός, ΕΤΠΑ/ Ταμείο Συνοχής)	Επιλογή Πολιτικής 5 • Ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, αναβάθμιση υφιστάμενων δικτύων μεταφοράς και διανομής, ανάπτυξη ολοκληρωμένων κέντρων ενεργειακού ελέγχου. Ειδικός Στόχος • Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης. Παρεμβάσεις • Ενεργειακή ασφάλεια και διασύνδεση. • Παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2: «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή» (ΕΤΠΑ)	Επιλογή Πολιτικής 8 • Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και αντιμετώπισή των επιπτώσεών της: Ειδικός Στόχος: • Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές. Σημαντικές παρεμβάσεις υλοποιούμενες στον ΑΠ2: • Παρακολούθηση των επιδράσεων της κλιματικής αλλαγής στους οικολόγους και ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών. • Προστασία πράσινων υποδομών για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. • Καταγραφή της κλιματικής αλλαγής και αξιολόγηση της επίδρασης του Αστικού Περιβάλλοντος στην κλιματική αλλαγή.
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3: «Αστική Αναζωογόνηση» (ΕΤΠΑ)	Επιλογή Πολιτικής 9 • Προστασία και αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος με έμφαση στην αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του. Ειδικός Στόχος:

	- Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης. - Σημαντικές παρεμβάσεις υλοποιούμενες στον ΑΠ3: - Αστική αναζωογόνηση και ενίσχυση πράσινων υποδομών σε αστικές περιοχές και βελτίωση της προσβασιμότητας. - Παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές. - Παρακολούθηση και έλεγχος θορύβου σε αστικές περιοχές. - Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων και μπλε υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης, στην λογική της δημιουργίας συνεχών δικτύων και της ενσωμάτωσης των αστικών κενών. - Ενίσχυση της προσβασιμότητας και της βιώσιμης κινητικότητας στο δομημένο περιβάλλον. - Ενίσχυση της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας (χωροθέτηση κέντρων συνδυασμένης αποθήκευσης και διανομής). - Δημιουργία θυλάκων αστικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας σε σχέση με τις κεντρικές λειτουργίες των πόλεων. - Πρωώθηση «έξυπνων» εφαρμογών στον δημόσιο χώρο και στα κτίρια με στόχο την μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και της αιφόρου διαχείρισης των φυσικών πόρων. - Λειτουργική διασύνδεση χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων. - Ένταξη ποδηλατικών διαδρομών και τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας στον αστικό ιστό. - Παρακολούθηση της επίδρασης του αστικού περιβάλλοντος. στη διαφοροποίηση του οικοσυστήματος και στη δημιουργία μικροκλίματος. - Πρωώθηση δημιουργίας συστημάτων αστικού πρασίνου για την ενίσχυση παροχής οξυγόνου.

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

Πίνακας 2.7: Σύνοψη Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΦΕΚ 4893/31-12-2019)

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	
Σύνοψη:	Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων. Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.
Έτος Εκπόνησης:	2019
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου	- ΠΠ.1.3 : Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών - ΠΠ.1.8: Αστικές Βιοκλιματικές Αναπλάσεις και "Έξυπνες πόλεις"
Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας ΑΠΕ	ΠΠ2.11: Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης.
Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης	ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
Έρευνα Καινοτομία και Ανταγωνιστικότητα	- ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές - ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

Πρώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις (Ν.4710/2020)

Πίνακας 2.8: Σύνοψη Πρώθησης της Ηλεκτροκίνησης

Πρώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	
Σύνοψη:	Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο στοχεύει στην επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίων προσβάσιμων και η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης	• Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο • Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης • Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α. • Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πίατσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο • Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ • Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο • Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια • Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια • Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους όπου στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης • Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια

Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Πίνακας 2.9: Σύνοψη Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027	
Σύνοψη:	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027. Βασική στόχευση του ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Ε.Ε.. Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως: • Α) Πρώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii)). • Β) Πρώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii). • Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii). • Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv).
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας	Στον Άξονα περιλαμβάνονται: • Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον. • Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίους μεγέθους αστικά κέντρα.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

Πίνακας 2.10: Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030	
Σύνοψη:	Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα.
Έτος Εκπόνησης:	2022
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Όραμα και θεματικοί άξονες	
• Το όραμα που υιοθετεί το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια είναι: • «Μηδέν νεκροί σε οδικά ατυχήματα» • Επιπλέον, ορίζονται συγκεκριμένοι πιο εξειδικευμένοι στόχοι ανά θεματικούς άξονες που είναι οι εξής: • Μείωση νεκρών και βαριά τραυματιών σε οδικά δυστυχήματα • Βελτίωση δεικτών οδικής ασφάλειας (υπέρβαση ταχύτητας, χρήση ζώνης, κράνους, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ποσοστό νέων οχημάτων με 5 αστέρια EuroNCAP, ποσοστό μήκους συνολικού ΔΕΔ-Μ (≥αστέρια i-RAP/EE), χρόνος απόκρισης υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.	
Πυλώνες	Δράσεις
M. Διαχείριση Οδικής Ασφάλειας	• M1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας • M2. Νόμος Οδικής Ασφάλειας • M3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας • M4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας • M5. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας • M6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων • M7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας • M8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας • M9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας
• B. Συμπεριφορά Χρήστη Οδού	• B1. Επιτήρηση • B2. Άδειες Οδήγησης • B3. Εκπαίδευση Οδηγών • B4. Σχολική Εκπαίδευση • B5. Εκστρατείες Ενημέρωσης • B6. Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού • B7. Χρήση Προστατευτικών Μέσων • B8. Τηλεματική
• I. Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία	• I1. Προώθηση MMM • I2. Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας • I3. Διαχείριση ταχυτήτων • I4. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας • I5. Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου • I6. Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο • I7. Μεγάλα Έργα Υποδομής • I8. Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο • I9. Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας • I10. Κυκλοφορία Πεζών και Ποδηλάτων και Πατινιών • I11. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία • I12. Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού • I13. Επικοινωνία Οχήματος – Οδικής Υποδομής (V2I) • I14. Κανονισμοί
• V. Όχημα	• V1. Ανανέωση Στόλου • V2. Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων • V3. Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας • V4. Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας • V5. Κανονισμοί • V6. Διαχείριση ασφάλειας στόλου • V7. Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα

2.2.3 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή του **Πίνακα 2.11** για κάθε ένα από τα πεδία του οποίου ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

Σύνοψη: Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.

Έτος εκπόνησης: Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.

Επισπεύδων φορέας: Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.

Όραμα και θεματικοί άξονες: Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).

Στόχοι & παρεμβάσεις: Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Πίνακας 2.11: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]

Πίνακας 2.12: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε στις 17.12.2014 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελεί το βασικό προγραμματικό και χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο υποστηρίζει την αναπτυξιακή πολιτική στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την περίοδο 2014-2020. Το εγκεκριμένο πρόγραμμα έχει συνολικό προϋπολογισμό 947,1 εκ. ευρώ. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση των αναγκών και προβλημάτων καθώς και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και πλεονεκτημάτων της περιφέρειας για την ανάδειξή της σε δυναμικό ανταγωνιστικό πόλο διεθνούς εμβελείας. Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για την προγραμματική περίοδο 2014- 2020 είναι: «Η ανάδειξη της Κεντρικής Μακεδονίας σε δυναμικό αναπτυξιακό πόλο διεθνούς εμβελείας με διακριτή ταυτότητα, ανταγωνιστική και καινοτόμο παραγωγική βάση, ποιοτικό περιβάλλον, ισχυρή κοινωνική και χωρική συνοχή».
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας Προτεραιότητας 1, Περιβάλλον και ποιότητα ζωής: Στον πλαίσιο του συγκεκριμένου άξονα συμπεριλαμβάνονται μέτρα και δράσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσα	Ειδικότερα, ο συγκεκριμένος άξονας περιέχει παρεμβάσεις που αφορούν ενδεικτικά: τη διαχείριση των αποβλήτων,

από τη βελτίωση των περιφερειακών υποδομών, την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας	την αειφόρο διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων, την εξασφάλιση ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών και προϊόντων, τη βελτίωση του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών συνθηκών, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των υφιστάμενων τοπικών υποδομών, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών προσπελασιμότητας και την αναβάθμιση δικτύων μεταφορών, την προώθηση νέων ενεργειακών τεχνολογιών.

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας [2020]

Πίνακας 2.13: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας στοχεύει: Στην προώθηση του διεθνούς και διαπεριφερειακού ρόλου της Κεντρικής Μακεδονίας, μέσω κατάλληλων χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, καθοριστική σημασία έχει η ενίσχυση του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης, με παράλληλη ανάδειξη του διακριτού ρόλου των λοιπών αστικών κέντρων της Περιφέρειας. Στην προώθηση της εδαφικής συνοχής της Περιφέρειας, και στο πλαίσιο αυτό στον περιορισμό των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων και την ενίσχυση της χωρικής ολοκλήρωσης, ενδο- και δια-περιφερειακά. Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, και την συμβολή των χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Στην προστασία, αξιοποίηση και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων της Περιφέρειας. Στην ενσωμάτωση της προστασίας του φυσικού και αγροτικού περιβάλλοντος και του τοπίου σε όλες τις επιμέρους πολιτικές με χωρική διάσταση, και τη σταθμισμένη παράλληλη επίτευξη του παρόντος με τους προηγούμενους γενικούς στόχους. Στον χωρικό συντονισμό των πολιτικών και προγραμμάτων εθνικού και περιφερειακού επιπέδου που επηρεάζουν τον περιφερειακό χώρο. Στο συντονισμό και καθοδήγηση των υποκείμενων χωρικών σχεδίων και των αδειοδοτικών διαδικασιών με χωρική διάσταση.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ανάκτηση του επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας σαφώς άνω του 75% του μέσου όρου της ΕΕ, στόχος δύσκολος γιατί ισοδυναμεί με ανατροπή των τάσεων, αλλά που αποτελεί βασική πολιτική επιλογή. Ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού μέσα από στοχευμένες επενδύσεις που αξιοποιούν τα συγκριτικά και ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα, με υιοθέτηση και αξιοποίηση καινοτομίας και με αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της.	Κατ' αντιστοιχία, οι προοπτικές και στόχοι για το χωρικό αναπτυξιακό πρότυπο είναι: Μεγαλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης (σε διεθνή και εθνική κλίμακα). Αναμόρφωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, με συμβατότητα με το λοιπό χωρικό σχεδιασμό. Αναπροσανατολισμός των χωρικών σχεδίων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός των επιχειρηματικών υποδομών και αξιοποίηση όλων των μεγάλων έργων υποδομής που υλοποιούνται. Ανάδυση τομέων και δικτύων στη βιομηχανία και αντιστροφή της αποβιομηχάνισης, μέσα από την αναβάθμισή της προς κλάδους υψηλότερης προστιθέμενης αξίας, αναβάθμιση των «παραδοσιακών» κλάδων προς υψηλότερη προστιθέμενη αξία και δημιουργία προϋποθέσεων για σχηματισμό μιας κατά το δυνατόν ολοκληρωμένης κλαδικής διάρθρωσης της βιομηχανίας της Περιφέρειας, με ισχυρή συνιστώσα 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης.	Προστασία και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού πλεονεκτήματος με βάση τη βελτιστοποίηση του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού αποτελέσματος.
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος Κατευθύνσεις για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης Κατευθύνσεις για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης	Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος Αντικατάσταση των προτύπων μετακίνησης στις αστικές περιοχές και ανάπτυξη βιώσιμων και λειτουργικών ΜΜΕ. Για την εξειδίκευση μέτρων θα πρέπει να εκπονηθούν μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας και μελέτες προστασίας από τον θόρυβο σε όλες τις πόλεις της Περιφέρειας, άνω των 25.000 κατοίκων. Κατευθύνσεις για την Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης: Κατά προτεραιότητα προώθηση και εφαρμογή στον κεντρικό αστικό πυρήνα της ειδικών παρεμβάσεων, όπως ΣΟΑΠ ή αναπλάσεις και αναμορφώσεις, με απώτερο στόχο την επανάκτηση της ελκυστικότητας του αστικού χώρου ως χώρου κατοικίας και ζωής. Στο πλαίσιο αυτό, προτεραιότητα έχουν η αξιοποίηση των ιστορικών αγορών του κέντρου της πόλης και του παράκτιου μετώπου. Προώθηση μεγάλων εμβληματικών αναπλάσεων που θα συνδυάζουν, κατά περίπτωση, κοινωφελείς λειτουργίες, πολιτιστικές λειτουργίες, χώρους σε κοινή χρήση, και ενδεχομένως και άλλες δραστηριότητες, όπως η ανάπλαση της ΔΕΘ σε συνδυασμό με τη διατήρηση της εκθεσιακής δραστηριότητας, η δημιουργία Μουσείου Ολοκαυτώματος σε χώρο συνδεδεμένο με την ιστορική μνήμη (πχ. Σιδηροδρομικός Σταθμός) , και η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Ενιαίος πολεοδομικός ανασχεδιασμός των δυτικών περιοχών της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, με σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας του αστικού ιστού και την εξασφάλιση κεντρικών λειτουργιών και ελεύθερων δημόσιων χώρων, σε συνδυασμό με τοπικές αναπλάσεις, περιμετρικά, για την προστασία των οικιστικών εκτάσεων. Κατά προτεραιότητα ανάδειξη και ένταξη στο αστικό περιβάλλον των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και μνημείων, κατά προτίμηση σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό των ελεύθερων χώρων (υπαρχόντων και νέων όπως είναι τα παραχωρημένα Στρατόπεδα) και των χώρων πρασίνου. Ενιαίος φυσικός σχεδιασμός και ανασύνταξη των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου εντός της ΜΠΘ και σύνδεσή τους με τους χώρους προστασίας φυσικού περιβάλλοντος στις

όμορες ζώνες. Στο πλαίσιο αυτό, προωθούνται επιμέρους παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση: α) της θεσμοθέτησης, προστασίας και διαχείρισης του περιαστικού δάσους (Σείχ-Σου), β) της τοπικής, περιβαλλοντικής εξυγίανσης και της ανάδειξης όλων των ρεμάτων, ως στοιχείου διατήρησης της αστικής οικολογίας.

Ενδυνάμωση της σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τα δύο (2) Εθνικά Πάρκα της Περιφερειακής Ενότητας και των Εθνικών Πάρκων στην Περιφέρεια, αλλά και ανάδειξη αυτών ως περιοχών έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος και πρωτογενούς παραγωγής. Γενικότερα, εφαρμογή πολιτικής πρασίνου ως πολιτική πρώτης προτεραιότητας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και του φαινομένου της αστικής νησίδας θερμότητας, από το τοπικό, έως το αστικό/μητροπολιτικό/περιφερειακό επίπεδο.

Λαμβανομένης υπόψη της ύπαρξης πολλών Δήμων εντός της ΜΠΘ, είναι αναγκαία η πρόβλεψη ειδικού σχεδιαστικού εργαλείου για το συντονισμό των επιμέρους σχεδίων του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού.

Η εκπόνηση - υλοποίηση γενικής μελέτης κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής αναδιοργάνωσης στο σύνολο της ΜΠΘ.

Κεντρικός στόχος θα πρέπει να είναι η ενίσχυση του ρόλου ήπιων μέσων μεταφοράς και των βιώσιμων εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (με πύκνωση, βελτίωση και δημιουργία αποκλειστικών διαδρόμων των σχετικών δικτύων εναλλακτικών μέσων) και ο περιορισμός της χρήσης των Ι.Χ. ώστε ο κυκλοφοριακός φόρτος στο οδικό δίκτυο να βρίσκεται εντός της ικανότητάς του.

Στα πλαίσια της ενίσχυσης των ήπιων μέσων, προώθηση της ολοκλήρωσης της κατασκευής του μετρό, ταυτόχρονα με την εξέταση της σκοπιμότητας δημιουργίας νέων μέσων: (δημιουργία τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία, σύστημα λεωφορειοδρόμων (BRT, «bus rapid transit»).

Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης σε άμεση σύνδεση με τον επιθυμητό στόχο κυκλοφοριακής φόρτισης του οδικού δικτύου και κατανομής της ζήτησης μετακινήσεων στα μέσα ώστε να αποτελεί ένα μέσο ελέγχου της κυκλοφοριακής φόρτισης των δικτύων.

Ενθάρρυνση της κατασκευής χώρων στάθμευσης στους κόμβους των δικτύων των εναλλακτικών μέσων.

Κατάστρωση και προώθηση ειδικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Οργάνωση της διανομής και τροφοδοσίας εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις της στη διεξαγωγή της γενικής κυκλοφορίας στα δίκτυα. Ταυτόχρονα, μελέτη και ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς εμπορευμάτων για τη μείωση της κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των αστικών περιοχών.

Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την πληροφόρηση των χρηστών του μεταφορικού συστήματος και ενίσχυση των

δυνατοτήτων παρέμβασης μηχανισμών και κέντρων ελέγχου για τη διαχείριση της καθημερινής κυκλοφορίας και των έκτακτων γεγονότων

2.2.4 Μητροπολιτικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή του **Πίνακα 2.14** για κάθε ένα από πεδία του οποίου ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Πίνακας 2.14: Εργαλείο Σύνοψης Μητροπολιτικών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014)

Πίνακας 2.15: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (2014)	
Σύνοψη:	Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης εκπονήθηκε από το ΣΑΣΘ τον Απρίλιο του 2014 και αποτελεί ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο για βιώσιμες αστικές μεταφορές που αποτελεί το πρώτο του είδους του στην Ελλάδα, βασισμένο σε οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ΣΒΑΚ για τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης αναγνωρίζει τις δημόσιες συγκοινωνίες ως το βασικό πυλώνα για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικής ανάπτυξης.
Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	ΣΑΣΘ
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Στη Θεσσαλονίκη αξίζει ένα σύγχρονο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών που θα συνδέσει τους ανθρώπους με την πόλη. Η σύνδεση με την πόλη δεν περιορίζεται στην παροχή άνετης, γρήγορης, ασφαλούς και προσίτης μετακίνησης,	Μέτρα: Ενιαίο και Ευφυές Σύστημα Κομίστρου.

αλλά επεκτείνεται στην διασφάλιση υψηλής ποιότητας στο φυσικό, δομημένο και κοινωνικό περιβάλλον. Οι αστικές μεταφορές αποτελούν προϊόν συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων υπό τον συντονισμό ενός Ενιαίου Φορέα Μεταφορών & Κινητικότητας που σχετίζονται με την πόλη με στόχο ένα ενιαίο σύστημα αστικών και περιφερειακών μεταφορών & μετακινήσεων που να συνδέει πολίτες, δραστηριότητες και περιοχές με τρόπους που να στηρίζουν την οικονομία, το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής με αναβάθμιση της λειτουργίας και της εικόνας της πόλης	Λεωφορειολωρίδες, προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση, λεωφορειακές γραμμές ταχείας εξυπηρέτησης (BRT). Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση πολιτών για αποθάρρυνση της αλόγιστης χρήσης ΙΧ και μεταστροφή στη χρήση ΔΑΣ. Πρωύθηση δημιουργίας δικτύου ΤΡΑΜ. Διασύνδεση Μετρό/Τραμ/λεωφορείων με δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης, αναδιάρθρωση των στάσεων και πληροφόρηση χρηστών. Σύστημα θαλάσσιας συγκοινωνίας στον Θερμαϊκό. Συστήματα ευέλικτης συγκοινωνίας (Flexible Transport Systems) & Ταξί. Ενιαία πολιτική στάθμευσης. Πεζοδρομήσεις & αναπλάσεις δημόσιου χώρου. Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων. Σύστημα κοινόχρηστων δημοσίων ποδηλάτων. Χρέωση Κυκλοφοριακής Συμφόρησης και Έλεγχος Οδικής Πρόσβασης.

Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης

Πίνακας 2.16: Σύνοψη Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης

Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης	
Σύνοψη:	Η ΣΒΑΑ της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης εγκρίθηκε στις 26/06/2017 από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (ΕΥΔ) του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. και στη συνέχεια, ορίστηκε Η Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης ορίστηκε ως Ενδιάμεσος Φορέας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κεντρική Μακεδονία» 2014-2020 με την υπ' αρ. απόφαση 3411 (ΦΕΚ 2457/ Β' / 19.07.2017), με την οποία της ανατέθηκαν καθκόντων και αρμοδιότητες για την αξιολόγηση και επιλογή των Πράξεων της ΣΒΑΑ. Η Στρατηγική Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της Θεσσαλονίκης, είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την αειφόρο αστική ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης και για την περίοδο 2014-2020 χρηματοδοτείται από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020 της Κεντρικής Μακεδονίας με συνολικό προϋπολογισμό περίπου 84,3 εκατ. Ευρώ, από τα οποία τα 68,3 εκατ. Ευρώ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και 16 εκατ. Ευρώ από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Σημαντικό επίτευγμα της ΣΒΑΑ αποτελεί η εγκατάσταση ενός μοντέλου μητροπολιτικής διοίκησης με την συνεργασία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και πιο συγκεκριμένα της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης και των Δήμων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.
Έτος Εκπόνησης:	2017
Επισπεύδων Φορέας	Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Άξονας 3: Θεσσαλονίκη πράσινη και ανθεκτική	Ειδικός στόχος <i>Ειδικός Στόχος 3.2. Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και μικροκλίματος (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 6ε)</i>

	Κατηγορίες Παρέμβασης 3.2.1 Αποκατάσταση - αξιοποίηση αποδεδειγμένων από οχλούσες χρήσεις ελεύθερων χώρων για ενίσχυση αστικού πρασίνου και προώθηση δημιουργίας χώρων μητροπολιτικού πρασίνου. 3.2.2 Δημιουργία - αναβάθμιση πυρήνων πρασίνου επιπέδου Πολεοδομικής ενότητας ή/ και Πράσινων διαδρόμων. 3.2.3 Αναβάθμιση πυρήνων τοπικού αστικού πρασίνου. 3.2.4 Έργα για Πράσινα Δώματα και Κάθετους Κήπους. 3.2.5 Ενίσχυση οικολογικής συνείδησης κατοίκων και προώθηση περιβαλλοντικού εθελοντισμού. Ειδικός στόχος Ειδικός Στόχος 3.3. Ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 4e). Κατηγορίες Παρέμβασης: 3.3.1 Δράσεις για πολυτροπικές αστικές μεταφορές και προώθησή τους. 3.3.2 Ανάπτυξη συστήματος ποδηλατοδρόμων. 3.3.3 Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων διαχείρισης κινητικότητας.
Άξονας 4.: Θεσσαλονίκη αποτελεσματική	Ειδικός στόχος Ειδικός Στόχος 4.2. Ενδυνάμωση της Δημόσιας Διοίκησης και των Δημόσιων Υπηρεσιών (Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και εμπίπτει στον άξονα 6e). Κατηγορίες Παρέμβασης: 4.2.1 Συστήματα ενίσχυσης δημόσιας διακυβέρνησης. 4.2.2 Ενίσχυση δικτύων παρακολούθησης και παρατηρητηρίων αστικών προκλήσεων.

2.2.5 Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης

Σε επίπεδο Δήμου για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού χρησιμοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα, τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (π.χ. μελέτες, ΑΔΣ, στρατηγικά σχέδια κ.ά.), τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και (πιθανόν) να ισχύουν ακόμα. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθεί ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και στη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

Ο Πίνακας 2.17 αποτελεί ένα πρότυπο, το οποίο συγκεντρώνει και οργανώνει τις εξαγόμενες πληροφορίες από κάθε εξεταζόμενο σχέδιο, μελέτη κ.λπ. για τις ανάγκες της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Θεμιτή κρίνεται η ανάλυση για κάθε διαθέσιμο σχέδιο ή μελέτη ανεξάρτητα από το περιεχόμενο τους. Η ολοκληρωμένη συλλογή και καταγραφή κάθε είδους σχεδιασμού που αφορά σε μια περιοχή συνήθως απουσιάζει στην τοπική αυτοδιοίκηση με τον κίνδυνο τα νέα σχέδια να έρχονται σε σύγκρουση ή/και αλληλοεπικάλυψη με μέτρα των παλαιότερων. Με αυτή τη διαδικασία επιτυγχάνεται μια συγκεντρωτική καταγραφή όλων των διαθέσιμων σχεδίων και μελετών για μια περιοχή.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου σχεδίου, συμπληρώνεται το συγκεκριμένο πρότυπο με την καλύτερη δυνατή λεπτομέρεια. Το πρότυπο αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες:

- (1) Ταυτότητα Μελέτης,
- (2) Περιεχόμενο Μελέτης και
- (3) Πλαίσιο Αξιολόγησης

Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.



Σχήμα 2.2: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχομένου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα

Πίνακας 2.17: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	
	2	Τίτλος	
	3	Αντικείμενο	
	4	Έτος εκπόνησης	
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	
	3	Ταυτότητα δεδομένων	
	4	Συμπεράσματα μελέτης	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	
	8	Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ

4 Αξιοποίηση δεδομένων

Για κάθε ένα από τα πεδία του **Πίνακα 2.17** ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

■ Ταυτότητα Μελέτης:

- Κατηγορία: Η γενική κατηγορία στην οποία εντάσσεται το έγγραφο (π.χ. στρατηγικό σχέδιο, τεχνική μελέτη, δημοτική απόφαση κ.λπ.).
- Τίτλος: Ο τίτλος της μελέτης (αναλυτικά).
- Αντικείμενο: Το αντικείμενο το οποίο εξετάζει το έγγραφο (π.χ. μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, περιβάλλον κ.λπ.).
- Έτος εκπόνησης: Έτος εκπόνησης και διάρκεια υλοποίησης.
- Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής: Η γεωγραφική περιοχή η οποία εξετάζεται και στην οποία εφαρμόζονται οι προτεινόμενες δράσεις.

■ Περιεχόμενο Μελέτης:

- Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης: Το πλαίσιο εντός του οποίου λήφθηκε η απόφαση για την εκπόνηση της μελέτης (π.χ. ανήκει σε ένα γενικότερο σχεδιασμό του αντίστοιχου φορέα; ποιες ήταν οι ανάγκες που διατυπώνονται για την υλοποίηση της μελέτης).
- Μέθοδοι/εργαλεία υλοποίησης: Περιληπτική αναφορά των σταδίων της μεθοδολογίας/ροής εκπόνησης της μελέτης καθώς και αναφορά των εργαλείων που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση (π.χ. έρευνες, λογισμικά κ.λπ.).
- Ταυτότητα δεδομένων: Αναφορά δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν για τις ανάγκες της μελέτης. Περιγραφή της διαδικασίας των μετρήσεων, όπου διενεργήθηκαν. Περιγραφή των αντικειμένων των δεδομένων και των χρονικών περιόδων που αυτά αναφέρονται, καθώς και των περιοχών/ζωνών λήψης τους.
- Συμπεράσματα μελέτης: Περίληψη συμπερασμάτων μελέτης.
- Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι: Περίληψη των προτεινόμενων δράσεων/παρεμβάσεων της μελέτης ή/και των στόχων που θέτει.
- Χρηματοδότηση παρεμβάσεων: Αναφορά διαδικασίας χρηματοδότησης και προτεινόμενων πηγών χρηματοδότησης.
- Δίκτυο εμπλεκόμενων: Αναφορά φορέων και των αντικειμένων ενασχόλησής τους, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης της μελέτης.
- Στάδιο υλοποίησης: Καταγραφή δράσεων οι οποίες έχουν υλοποιηθεί έως τη χρονική στιγμή συμπλήρωσης του Πίνακα. Αναφορά αιτιών που ευθύνονται για την πιθανή καθυστέρηση στην υλοποίηση της μελέτης.

■ Πλαίσιο Αξιολόγησης:

- Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης: Αξιολόγηση των συμπερασμάτων/ δράσεων της μελέτης και τεκμηριωμένη διαπίστωση αναφορικά με τη συμφωνία αυτών με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων: Διαπίστωση του βαθμού στον οποίο οι προτεινόμενοι στόχοι/παρεμβάσεις συμφωνούν/διαφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.
- Αξιοποίηση δεδομένων: Καταγραφή δεδομένων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, οι μελέτες – στρατηγικά σχέδια – κείμενα πολιτικής κ.ά. που χορηγήθηκαν, έως τη στιγμή της συγγραφής του παρόντος παραδοτέου, από την ομάδα επίβλεψης του Δήμου, προς ανάλυση είναι:

- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2022)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης – Συκεών 2015-2019.
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2011).
- Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων (2020).
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων (2020).
- Μελέτη «Ανάθεση εργασιών συλλογής κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Παύλου Μελά (2019).
- Κυκλοφοριακή Μελέτη «Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δημοτικής Ενότητας Συκεών, του Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2020).
- Μελέτη Διαμόρφωσης πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου-Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών.
- Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων για την αποθάρρυνση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας, οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου στο Δήμο Αγίου Παύλου. (2006)
- Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Δήμο Συκεών (1991).
- Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Δήμο Αγίου Παύλου (1994).
- Μελέτη βραχυπρόθεσμων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Δήμο Νεάπολης (1992).
- Απόφαση 62555/5072/1990: Ορισμός βασικού οδικού δικτύου νομού Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 561/Δ/1990), 12-10-1990.
- Απόφαση Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κεντρικής Μακεδονίας για συμπληρωματικά μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς στη Δ.Ε. Νεάπολης (2019).

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2022)

Πίνακας 2.18: Επισκόπηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2022)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
		Στρατηγικό Σχέδιο
		Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Νεάπολης - Συκεών
		Καταγραφή κι εκτίμηση των αναγκών της περιοχής μελέτης σε φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων κι επιλογή των βέλτιστων σημείων χωροθέτησης. Τεχνικοοικονομική έκθεση εγκατάστασης κι εκμετάλλευσης δικτύου φορτιστών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	4	Έτος Εκπόνησης	2022
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Ν. 4710/2020 για την ηλεκτροκίνηση
	2	Μέθοδοι/Εργασίες υλοποίησης	Καταγραφή των δημογραφικών και κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών (κυκλοφοριακή οργάνωση, οπργάνωση στάθμευσης, ήπιοι τρόποι μετακίνησης, MMM) - Απογραφή υφιστάμενων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων - Χωριθέτηση των σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο. Ανάπτυξη σεναρίων ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο - Διαβούλευση των σεναρίων με δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων και πολίτες - Επιλογή των τελικών θέσεων τοποθέτησης των φορτιστών - Ανάλυση κόστους – οφέλους για διαφορετικά σενάρια ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης του δικτύου των φορτιστών - Ανάλυση δυνατοτήτων χρηματοδότησης του έργου
	3	Ταυτότητα δεδομένων	- Πληθυσμιακά στοιχεία - Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά - Πολεοδομικά δεδομένα - Χρήσεις γης - Κυκλοφοριακά δεδομένα - Δεδομένα στάθμευσης (θέσεις στάθμευσης ανά κατηγορία κ.λπ.) - Δεδομένα MMM (λεωφ. γραμμές, χωρική κάλυψη, στάσεις κ.λπ.) - Δεδομένα σταθμών φόρτισης Η/Ο
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Η μελέτη προτείνει συνολικά: 85 θέσεις επαναφόρτισης για Ι.Χ. 22 θέσεις επαναφόρτισης για ΑμεΑ 6 θέσεις επαναφόρτισης για ΕΔΧ, TAXI 10 θέσεις επαναφόρτισης για οχήματα τροφοδοσίας 1 θέση επαναφόρτισης για τουριστικά λεωφορεία Επιπλέον, από τους 66 σταθμούς φόρτισης που προτείνεται να εγκατασταθούν, οι 39 θα είναι κανονικής ισχύος (22 kW), οι 26 υψηλής ισχύος (50-100kW) και έναν (100-150kW). Από αυτούς οι 27 προτείνεται να τοποθετηθούν στον πρώτο χρόνο υλοποίησης του ΣΦΗΟ, οι 21 τον δεύτερο χρόνο και οι υπόλοιποι 18 στον τρίτο χρόνο. Επίσης, αναφορικά με το μοντέλο εγκατάστασης, λειτουργίας κι εκμετάλλευσης του δικτύου φορτιστών με βάση την ανάλυση κόστους – οφέλους, προέκυψε ότι ο Δήμος δύναται να την αναθέσει σε τρίτο ή να την αναλάβει αποκλειστικά ο ίδιος ή να το λειτουργεί ο ίδιος με παροχή υπηρεσιών από τρίτους σε μέρος των

ΠΛΑΙΣΙΟ		δράσεων, καθώς σε κάθε περίπτωση διαφαίνεται ότι τα έσοδα υπερκαλύπτουν τις λειτουργικές δαπάνες κατά 1,1%.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις / στόχοι - Τοποθέτηση φορτιστών Η/Ο - Διαμόρφωση ειδικών θέσεων για την στάθμευση και φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων Πράσινο Ταμείο
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8	Στάδιο υλοποίησης Έχει ολοκληρωθεί
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Το σχέδιο προωθεί τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας όπως η ηλεκτροκίνηση που έχουν σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον και στην οικονομία και άρα υιοθετεί πλήρως τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας Χωροθέτηση θέσεων για την στάθμευση και φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων
	3	Σύγκριση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων Το σχέδιο βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας καθώς διευκολύνει και προωθεί την χρήση εναλλακτικών καυσίμων για τα οχήματα, τα οποία συμβάλουν στην μείωση των επιβλαβών επιπτώσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

4	Αξιοποίηση δεδομένων	Αξιοποιήθηκαν οι χάρτες των χρήσεων γης για την επικαιροποίηση των σημείων ενδιαφέροντος στον Δήμο, τα σημεία φόρτισης Η/Ο καθώς και δεδομένα για την καταγραφή των ειδικών θέσεων στάθμευσης και των χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Κεφάλαιο 4. Πολεοδομική Οργάνωση, Κεφάλαιο 8. Απογραφή χαρακτηριστικών στάθμευσης, Κεφάλαιο 12. Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών)

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2015-2019)

Πίνακας 2.19: Επισκόπηση Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Νεάπολης - Συκεών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης
	3	Ταυτότητα δεδομένων
		Στρατηγικό Σχέδιο
		Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης - Συκεών Π2:Στρατηγικό Σχέδιο Δήμου Νεάπολης - Συκεών και Επιχειρησιακός Σχεδιασμός
		Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Νεάπολης-Συκεών εμπεριέχει τις βασικές αρχές ανάπτυξης του Δήμου, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη δημιουργία πλαισίου ίσων ευκαιριών συμμετοχής και δημιουργίας στην παιδεία και τον πολιτισμό και τον αθλητισμό, την ισόρροπη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και την εξυπηρέτηση του πολίτη.
		2015
		Δήμος Νεάπολης - Συκεών
		Υπηρεσίες υποστήριξης σύνταξης του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Νεάπολης - Συκεών
		Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την κατάρτιση του παρόντος, περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα: 1. Συγκρότηση διεπιστημονικής ομάδας έργου, διατύπωση αρχικών κατευθύνσεων της δημοτικής αρχής, ενημέρωση του προσωπικού των υπηρεσιών και των Νομικών Προσώπων του Δήμου και διατύπωση των αρχικών κατευθύνσεων της Δημοτικής Αρχής 2. Συνοπτική περιγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης 3. Καθορισμός του οράματος και της Στρατηγικής του Δήμου 4. Συνεργασία με όμορους Δήμους και την Περιφέρεια 5. Έγκριση Στρατηγικού Σχεδίου και Διαδικασίες διαβούλευσης 6. Κατάρτιση Επιχειρησιακού Σχεδίου 7. Πενταετής Προγραμματισμός των Δράσεων και Οικονομικός Προγραμματισμός του Επιχειρησιακού Προγράμματος. 8. Προσδιορισμός Δεικτών Παρακολούθησης και Αξιολόγησης 9. Έγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος
		✓ Καταγραφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου του Δήμου και Δημοτικών Επιχειρήσεων, οργάνωσης και λειτουργίας τους. ✓ Πληθυσμιακά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (από απογραφή του 2011). ✓ Πολεοδομικά χαρακτηριστικά του Δήμου (από ΕΛ.ΣΤΑΤ. και ΓΠΣ). ✓ Οδικό δίκτυο (από Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης του 1985). ✓ Σημεία ενδιαφέροντος, προκλήσεις και προβλήματα. ✓ Στοιχεία για διαχείριση απορριμμάτων (αριθμός οχημάτων, τύπος και πλήθος κάδων, πρόγραμμα αποκομιδής, ποσότητες απορριμμάτων κ.λ.π. από τον Δήμο και το ηλεκτρονικό μητρώο στερεών αποβλήτων του Δήμου). ✓ Καταγραφή χώρων πρασίνου και σχετικών σχεδίων δράσεων. ✓ Ενεργειακή κατανάλωση (από ΣΔΑΕ). ✓ Στοιχεία σχετικά με την πολιτική προστασία (αριθμός και τύπος οχημάτων πολιτικής προστασίας, μελέτες παροχής υπηρεσιών και προμηθειών). ✓ Καταγραφή δομών Κοινωνικής Πολιτικής, Υγείας, Παιδείας, Πολιτισμού και Αθλητισμού στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών, της λειτουργίας τους και των δράσεων που πραγματοποιούν. ✓ Καταγραφή τουριστικών δράσεων και υποδομών.

		✓ Στοιχεία δομών και υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του πολίτη. ✓ Οργανωτική και διοικητική συγκρότηση του Δήμου και σύνθεση ανθρώπινου δυναμικού του. ✓ Συστήματα Πληροφορικής. ✓ Έργα που υλοποιούνται από τον Δήμο. ✓ Οικονομικά στοιχεία Δήμου.
4	Συμπεράσματα μελέτης	Η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής χαρακτηρίζεται ως προσανατολισμένη στον τριτογενή τομέα. Η χωρική διάρθρωση του Δήμου Νεάπολης-Συκεών επικεντρώνεται γύρω από την κατοικία αλλά και τις τοπικές εξυπηρετήσεις (εμπόριο - υπηρεσίες). Είναι κρίσιμο στους καίριους τομείς της οικονομίας που χαρακτηρίζουν την οικονομία του Δήμου να δοθεί στήριξη κατά προτεραιότητα: Στις υπηρεσίες που αποτελούν σημαντικότατο στοιχείο της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της περιοχής. Ο Δήμος – και το δημόσιο- στην περιοχή έχει αναπτύξει πλήθος κοινωνικών υπηρεσιών που συμβάλλουν στην ανάπτυξη –κοινωνική και οικονομική- των πολιτών του. Αυτές οι κοινωνικές δομές και υπηρεσίες, ιδίως σε αυτή την περίοδο οικονομικής και κοινωνικής κρίσης, μπορούν να δώσουν νέες προοπτικές στην ανάπτυξη της περιοχής. Η στήριξη στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα στο λιανικό εμπόριο που πλήττεται συνεχώς είναι απαραίτητη για τους δημότες που εργάζονται στον τομέα και για τις τοπικές επιχειρήσεις τους ώστε να δοθεί νέα πνοή χωρικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης στην περιοχή του Δήμου. Η κοινωνική οικονομία έχει ήδη δείξει πως έχει περιθώριο ανάπτυξης στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών. Οι νέες τεχνολογίες αποτελούν εργαλείο ανάπτυξης. Η στήριξη στον τομέα και σε επίπεδο εσωτερικό αλλά και ως επιχειρηματική δραστηριότητα είναι επίσης άμεσης προτεραιότητας. Ταυτόχρονα, τομείς όπως το περιβάλλον και ο πολιτισμός μπορούν να δώσουν επίσης νέες αναπτυξιακές προοπτικές. Σε σχέση με τον δευτερογενή τομέα επίσης πρέπει να δοθεί προτεραιότητα. Ο κλάδος των κατασκευών –κυρίως ως προς το κομμάτι της συντήρησης – έχει πληγεί τα τελευταία χρόνια και πρέπει να στηριχτεί σε επίπεδο Δήμου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στο πλέον ευαίσθητο κοινωνικά και οικονομικά ζήτημα των νέων. Δράσεις που θα στηρίζουν ξεκάθαρα τη νεανική επιχειρηματικότητα είναι απαραίτητες για την επένδυση στη βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου.
5	Προτεινόμενες δράσεις / παρεμβάσεις/ στόχοι	Οι γενικοί στόχοι του Σχεδίου είναι: ✓ Κινητοποίηση τοπικών και περιφερειακών πόρων και δυνατοτήτων ✓ Ανάπτυξη δικτύου τοπικών κοινωνικών δομών ✓ Καθολική πρόσβαση στις δημοτικές υπηρεσίες ✓ Αναβάθμιση της υπηρεσιακής ικανότητας του δήμου ✓ Υιοθέτηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων ✓ Προώθηση της ενεργού συμμετοχής των πολιτών ✓ Ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με ΟΤΑ α και β βαθμού και τοπικούς φορείς ✓ Σεβασμός των αρχών της αειφόρου ανάπτυξης ✓ Κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη ✓ Πολιτισμική πολυμορφία ✓ Ανταπόκριση στις ανάγκες και στα αιτήματα των πολιτών ✓ Διαφάνεια και χρηστή διοίκηση ✓ Ισόρροπη ανάπτυξη των δημοτικών κοινοτήτων ✓ Ενίσχυση του ρόλου του Δήμου Νεάπολης-Συκεών σε επίπεδο Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης αλλά και Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, με ανάληψη υπερτοπικών πρωτοβουλιών στην κοινωνική πολιτική, στις υπηρεσίες, στον πολιτισμό. ✓ Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. ✓ Ασφάλεια των δημοτών και των περιουσιακών τους στοιχείων Οι προτεινόμενοι Άξονες προτεραιότητας του Δήμου είναι:

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ			ΑΞΟΝΑΣ
		- Επάρκεια κοινωνικών υποδομών και ισόρροπη χωροθέτησή τους - Βελτίωση κοινωνικών υπηρεσιών παιδικής προστασίας - Βελτίωση κοινωνικών υπηρεσιών τρίτης ηλικίας	ΑΞΟΝΑΣ Α ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
		- Ενίσχυση των ίσων ευκαιριών και της κοινωνικής αλληλεγγύης - Ξεπέρασμα της οικονομικής κρίσης - Αντιμετώπιση της φτώχειας - Καθολική πρόσβαση στα δημόσια αγαθά - Ενίσχυση των δράσεων καταπολέμησης της ανεργίας - Οικονομία της γνώσης και της πληροφορίας - Δημιουργία δικτύου εθελοντών για τη στήριξη των δράσεων	ΑΞΟΝΑΣ Β ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ-ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ
		- Σχεδίαση και διαμόρφωση μίας «πράσινης πόλης» - Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος - Βελτίωση ποιότητας ζωής - Αειφόρος διαχείριση φυσικών πόρων	ΑΞΟΝΑΣ Γ ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
		- Υποδομές παιδείας - Δια βίου μάθηση - Διατήρηση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς - Βελτίωση πολιτιστικών υποδομών	ΑΞΟΝΑΣ Δ ΠΑΙΔΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
		Αναβάθμιση υπηρεσιακής ικανότητας του Δήμου	ΑΞΟΝΑΣ Ε ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ
		- Ενίσχυση της διαδημοτικής συνεργασίας - Ενίσχυση της διευρωπαϊκής-διεθνούς συνεργασίας - Διαφάνεια και χρηστή διοίκηση - Ενεργός συμμετοχή των πολιτών	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ-ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΠΑΛΑΙΣΙΟ	6	Χρηματ οδότση η παρεμβάσεων	-
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8	Στάδιο υλοποίησης	Ολοκληρώθηκε
ΠΑΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Το εν λόγω σχέδιο εναρμονίζεται πλήρως με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς οι στόχοι που θέτει και τα μέτρα και οι δράσεις που προτείνει για την επίτευξή τους καλύπτουν τους τρεις (3) πυλώνες βιωσιμότητα (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα).
	2	Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Οι κύριες δράσεις που αναφέρονται στην αστική κινητικότητα περιλαμβάνονται στον Άξονα 3 που αφορά την Αειφόρο Ανάπτυξη και περιλαμβάνει μέτρα όπως: Μέτρο 3.1: Αναθεώρηση ΓΠΣ και βασικών μελετών Μέτρο 3.2: Αύξηση πρασίνου Μέτρο 3.3: Εξοικονόμηση ενέργειας και Ορθολογική διαχείριση φυσικών πόρων Μέτρο 3.4: Πρόληψη φυσικών καταστροφών Μέτρο 3.5: Δικτύωση, Ανάπλαση και Συντήρηση Δημοσίων Χώρων & Κτιρίων Μέτρο 3.6: Κυκλοφορία, στάθμευση, συγκοινωνία

3	Σύγκροση/συμφωνία στόχων / παρεμβάσεων	Οι στόχοι και οι παρεμβάσεις που προτείνονται συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, καθώς στοχεύουν στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων σε όλα τα επίπεδα.
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Αξιοποιήθηκαν δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά. Χώροι πρασίνου, κοινόχρηστοι χώροι, δημοτικά κτίρια, υποδομές και πολεοδομικά χαρακτηριστικά του Δήμου στην πολεοδομική ανάλυση του. (Κεφάλαιο 3. Περιγραφή της περιοχής μελέτης, Κεφάλαιο 4. Πολεοδομική Οργάνωση)

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νεάπολης – Συκεών (ΣΔΑΕ)

Πίνακας 2.20: Επισκόπηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Νεάπολης – Συκεών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης
		Ενεργειακός Σχεδιασμός
		ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ Δ. ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ (ΣΔΑΕ)
		Προσδιορισμός της ενεργειακής πολιτικής του Δήμου, ώστε μέσα από συγκεκριμένα, κοστολογημένα και χρονικά προσδιορισμένα μέτρα δράσης, να επιτευχθεί μέχρι το 2020 μείωση του ποσοστού εκπομπής CO ₂ κατά τουλάχιστον 20% σε σχέση με το έτος 2010, που αποτελεί το έτος αναφοράς.
		2011
		Δήμος Νεάπολης - Συκεών
		ΣΥΜΦΩΝΟ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ (ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ) για μείωση εκπομπών CO ₂ , εξοικονόμηση ενέργειας και προώθηση των ΑΠΕ. Ευρωπαϊκό Έργο "CITY_SEC" του προγράμματος "Ευφυής Ενέργεια για την Ευρώπη".
		✓ Συλλέχθηκαν στοιχεία για τη δημιουργία της πρώτης ολικής απογραφής εκπομπών CO₂ του Δήμου στους τομείς: δημοτικά κτήρια, τριτογενής τομέας, κατοικίες, μεταφορές και παραγωγή τοπικής ενέργειας από ΑΠΕ και στη συνέχεια σχεδιάστηκαν τα μέτρα που θα οδηγήσουν σταδιακά στην επίτευξη του στόχου της μείωσης των εκπομπών CO₂ μέχρι το 2020. ✓ Δημιουργήθηκε ομάδα έργου αποτελούμενη από στελέχη του Γραφείου Προγραμματισμού και Ανάπτυξης και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου. Ήδη από το 2008 στο Γραφείο Προγραμματισμού και Ανάπτυξης του πρώην Δήμου Συκεών, τηρούνταν βάση δεδομένων των ενεργειακών καταναλώσεων έχοντας το 2006 ως έτος βάσης. Πλέον από 1/1/2011 ο Καλλικρατικός Δήμος Νεάπολης – Συκεών διέυρυνε αυτή τη βάση δεδομένων εντάσσοντας σε αυτήν τους πρώην Δήμους Αγίου Παύλου, Νεάπολης και Πεύκων. Το ενιαίο αρχείο που τηρείται ενημερώνεται συνεχώς με τη συλλογή, καταγραφή και επεξεργασία των δεδομένων των ενεργειακών καταναλώσεων που αφορούν τις δημοτικές εγκαταστάσεις, τον δημοτικό στόλο και τον φωτισμό οδών και πλατειών. Από την επεξεργασία των δεδομένων αυτών προκύπτει η συνολική κατανάλωση σε μηνιαία και σε ετήσια βάση, οι συνολικές εκπομπές CO₂ του Δήμου σε όλους τους τομείς. Στα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα στοιχεία, βασίζεται ο σχεδιασμός των αντίστοιχων μέτρων για τη σταδιακή επίτευξη του στόχου της μείωσης εκπομπών CO₂ μέχρι το έτος 2020. ✓ Για τη σύνταξη και ολοκλήρωση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ανάπτυξης (ΣΔΑΕ) του Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανέλαβε το Γραφείο Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, που τηρούνταν το αρχείο των καταναλώσεων με τη στενή συνεργασία και υποστήριξη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου. ✓ Στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών έγκειται και το Γραφείο Εξοικονόμησης Ενέργειας και Καταπολέμησης της Κλιματικής Αλλαγής. Σε συνεργασία με το Αυτοτελές Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής καταγράφει τις ενεργειακές καταναλώσεις του Δήμου.

		Μεταξύ των παραπάνω αρμοδιοτήτων του το Γραφείου Εξοικονόμησης Ενέργειας και Καταπολέμησης της Κλιματικής Αλλαγής θα παρέχει πληροφόρηση στους πολίτες και στις επιχειρήσεις σε θέματα σχετικά με συστήματα εξοικονόμησης και διαχείρισης ενέργειας, χρήσης ΑΠΕ, για χρηματοδοτικά εργαλεία καθώς και δράσεις ευαισθητοποίησης της τοπικής κοινωνίας για αλλαγή συμπεριφοράς σε σχέση με την κατανάλωση ενέργειας. Τέλος, θα προωθεί διαδημοτικές συνεργασίες με στόχο την ανάπτυξη κοινών πρωτοβουλιών και δράσεων. Στην κατεύθυνση αυτή θα συνεργάζεται με φορείς σχετικούς με την ενέργεια (Περιφερειακό Ενεργειακό Κέντρο, ΣΑΣΘ, ΑΠΘ, ΕΚΕΤΑ κ.λπ.). Μεθοδολογία Απογραφής Εκπομπών CO₂: ✓ Ως έτος αναφοράς για την απογραφή εκπομπών CO₂ ορίστηκε το 2010, ✓ Ως μονάδα αναφοράς οι εκπομπές CO₂, ✓ Για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂ χρησιμοποιήθηκαν οι «πρότυποι συντελεστές εκπομπών (Standard emission factors) κατά IPCC (Διακυβερνητική Επιτροπή.
3	Ταυτότητα δεδομένων	✓ Το κτηριακό απόθεμα στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών και κατηγοριοποίηση του, μέσω επεξεργασίας των στοιχείων απογραφής κτηρίων του 2000, ανάλογα με την ηλικία των κτηρίων και την ύπαρξη ή όχι θερμομόνωσης. ✓ Η κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO₂ από τα κτήρια στον Δ. Νεάπολης - Συκεών, καθώς και ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιείται. Τα παραπάνω δεδομένα αφορούν τα δημοτικά κτήρια κι εγκαταστάσεις, τα κτήρια τριτογενή τομέα (που χρησιμοποιούνται για εμπορικές δραστηριότητες ή δημόσιες υπηρεσίες) και τις κατοικίες. ✓ Ο δημοτικός δημόσιος φωτισμός και συγκεκριμένα οι τύποι και αριθμοί λαμπτήρων ηλεκτροφωτισμού, τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, και η κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπών CO₂. ✓ Η κατανάλωση ενέργειας και εκπομπών CO₂ στις μεταφορές. δημοτικός στόλος, δημόσιες μεταφορές, ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές. Ειδικά για τις δημόσιες συγκοινωνίες πραγματοποιήθηκε και αξιολόγηση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης από τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. καθώς και η χωρική κάλυψη του Δήμου από τις στάσεις του. ✓ Η τοπική παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ. Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα από τη συλλογή κι επεξεργασία των παραπάνω δεδομένων παρουσιάζονται στους παρακάτω Πίνακες και Διαγράμματα. Κατανάλωση ενέργειας (MWh) στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών το 2010, ανά μορφή ενέργειας και κατηγορίας χρήσης: • Δημοτικός στόλος - ο Πετρέλαιο κίνησης: 2.147 - ο Βενζίνη: 347 - ο Βιοκαύσιμα: 138 • Δημόσιες μεταφορές - ο Πετρέλαιο κίνησης: 1.684 - ο Βιοκαύσιμα: 108 • Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές: - ο Υγραέριο: 42 - ο Πετρέλαιο κίνησης: 2.774 - ο Βενζίνη: 68.802 - ο Βιοκαύσιμα: 179 Εκπομπές CO₂ (ton) στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών το 2010, ανά μορφή ενέργειας και κατηγορίας χρήσης: • Δημοτικός στόλος - ο Πετρέλαιο κίνησης: 573 - ο Βενζίνη: 86 • Δημόσιες μεταφορές - ο Πετρέλαιο κίνησης: 450 • Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές: - ο Υγραέριο: 10 - ο Πετρέλαιο κίνησης: 741 - ο Βενζίνη: 17.132
4	Συμπεράσματα μελέτης	Οι κύριες πηγές CO₂ στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, είναι: ✓ Η κατανάλωση ενέργειας: • στις κατοικίες. • στον τριτογενή τομέα. ✓ Η κατανάλωση: • Ηλεκτρικής ενέργειας στις κατοικίες. • βενζίνης στις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές. και άρα εκεί θα πρέπει να στοχεύουν οι δράσεις για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών CO₂.

5	Προτεινόμενες δράσεις / παρεμβάσεις / στόχοι	• Στόχος η μείωση τουλάχιστον 20% των εκπομπών CO₂ από τα επίπεδα του έτους βάσης (2010) έως το 2020, μέσω ενεργειών εντός των ορίων του Δήμου. • Δράσεις: • Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στα δημοτικά κτήρια, στον οδοφωτισμό • Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στον τριτογενή τομέα και τις κατοικίες. • Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών. • Αύξηση του ποσοστού της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται εντός του Δήμου από ΑΠΕ. Δημοτικός στόλος 13.1.1 Επανασχεδιασμός δρομολογίων συλλογής απορριμάτων – βελτίωση χωροθέτησης προσωρινών • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 129,5 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 33 • Προυπολογισμός δράσης: 10.000, 00 13.1.2 Εκπαίδευση των οδηγών του δημοτικού στόλου στην οικολογική οδήγηση • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 129,5 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 33 • Προυπολογισμός δράσης: 2.000,00 13.1.3 Αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 0 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 22 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.1.4 Βελτίωση και αντικατάσταση παλαιών ρυπογόνων οχημάτων • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 937,28 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 233 • Προυπολογισμός δράσης: 1.914.315,00 Δημόσιες μεταφορές 13.2.1 Αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 0 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 16 • Προυπολογισμός δράσης: - Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές 13.3.1 Αντικατάσταση παλαιών οχημάτων με νέα χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμου εκπομπών CO₂ • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 7.687 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 1.915 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.3.2 Αύξηση χρήσης βιοκαυσίμων • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 0 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 540 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.3.3 Προώθηση της οικολογικής οδήγησης • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 718 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 179 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.3.4 Βελτίωση προσβασιμότητας ΜΜΜ • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 718 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 179 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.3.5 Βελτίωση πεζοδρομίων • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 1.436 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 358 • Προυπολογισμός δράσης: - 13.3.6. Βελτίωση στάθμευσης • Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh): 1.436 • Μείωση Εκπομπών CO₂ (ton): 358 • Προυπολογισμός δράσης: -
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Οι παρεμβάσεις σε κτήρια και εγκαταστάσεις του Δήμου έχουν προϋπολογιστεί και εντάσσονται στα πλαίσια του χρηματοδοτικού προγράμματος για Δήμου ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ. Οι παρεμβάσεις που αφορούν ιδιώτες θα χρηματοδοτηθούν είτε από ίδιους πόρους είτε από άλλα εθνικά επιδοτούμενα προγράμματα εφόσον αυτά είναι διαθέσιμα όπως π.χ. «Εξοικονομώ κατ' οίκον» και «Χτίζοντας το μέλλον»

ΠΛΑΙΣΙΟ	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	✓ Δήμος Νεάπολης - Συκεών (Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Διεύθυνση Εμπορικών Δραστηριοτήτων, Γραφείο Κίνησης, Γραφείο Προμηθειών, ΚΕΠ, Ενεργειακό Γραφείο) ✓ ΔΕΔΔΗΕ – ΔΕΗ - ΛΑΓΗΕ ✓ ΟΑΣΘ ✓ ΕΚΕΤΑ / ΙΜΕΤ
	8	Στάδιο υλοποίησης	Ολοκληρώθηκε
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Κύριος στόχος του ΣΔΑΕ είναι η βιώσιμη διαχείριση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων και η αναβάθμιση του υφιστάμενου αστικού ιστού, μέσα από τη μείωση της εκπομπής ρύπων CO ₂ και την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Ως εκ τούτου βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τις αρχές του ΣΒΑΚ.
	2	Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	✓ Μείωση συνολικών διανυόμενων χιλιομέτρων από τα οχήματα του δημοτικού στόλου (μέσα από τον ορθολογικό επανασχεδιασμό των δρομολογίων και την επιλογή βέλτιστων διαδρομών) ✓ Αύξηση της χρήσης των δικύκλων/ηλεκτρικών ποδηλάτων για μετακίνηση του προσωπικού του Δήμου από και προς την εργασία του ✓ Λειτουργία Κέντρου Εξυπηρέτησης Μετακινήσεων (ΚΕΜ) και αναβάθμισή του με στόχο την καθοδήγηση των μετακινούμενων με τα ΜΜΜ και την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης πέρα από το Ι.Χ. αυτοκίνητο ✓ Προώθηση της πεζής και με ποδήλατο μετακίνησης μέσω της υλοποίησης πράσινων διαδρομών. Η υλοποίηση περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις – βελτιώσεις πεζοδρομίων, κατασκευή ποδηλατοδρόμων, μείωση παράνομης στάθμευσης και καταλήψεων αλλά και δράσεις προώθησης στους πολίτες των ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση και ο συνεπιβατισμός. ✓ Ενοποίηση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και η προσφορά χώρων στάθμευσης, καθώς και οι αστικές αναπλάσεις και οι αλλαγές στις χρήσεις γης με στόχο τη μείωση των μετακινήσεων.
ΠΛΑΙΣΙΟ	3	Σύγκριση/συμφωνία στόχων/παραμβάσεων	Όλες οι παραπάνω δράσεις βρίσκονται σε πλήρη αρμονία με τους στόχους της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, καθώς προωθούν τον περιορισμό των διανυόμενων, από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, χιλιομέτρων και ταυτόχρονα προωθούν, μέσα από σειρά παρεμβάσεων, τις ήπιες μορφές μετακίνησης.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	(Κεφ. 12. Κατανάλωση Ενέργειας και εκπομπές CO ₂ στο σύστημα μεταφορών)

Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων

Πίνακας 2.21: Επισκόπηση Μελέτης Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
		Στρατηγικό Σχέδιο
		Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Νεάπολης - Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων
		Ρυθμιστικός Χωρικός Σχεδιασμός
		2020
		Δήμος Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	✓ Η υπ' αριθμόν 9572/1845/6-4-00 (ΦΕΚ 209Δ'/7-4-00) Απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. «Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση μελετών». ✓ Η υπ' αρ. 10788 Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. (ΦΕΚ 285Δ'/5-3-2004) με θέμα «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων («standards») και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης 'ανοικτής πόλης' και των πολεοδομικών μελετών». ✓ Η με αρ.81839/ΣΤ1/2006 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1150Β'/25-8-2006) σχετικά με τον «Καθορισμό κριτηρίων καταλληλότητας και επιλογής χώρων, για την ανέγερση διδακτηρίων καθώς και σχολικών χώρων μετά κτηρίων κατάλληλων για στέγαση Σχολικών Μονάδων».
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν, τις πολεοδομικές ζώνες, τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Η μελέτη εξετάζει τις θεσμοθετημένες (σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Νεάπολης - Συκεών) πολεοδομικές ενότητες της του Δήμου, τη λειτουργική δομή, τις χρήσεις γης, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, τις πυκνότητες και την επάρκεια των κοινόχρηστων χώρων, το μεταφορικό δίκτυο, τα δίκτυα ΜΜΜ, δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.
	4	Συμπεράσματα μελέτης	✓ Μειονέκτημα είναι ότι η σύνδεση του Δήμου με το «Σταθμό Υπεραστικών Συγκοινωνιών «Μακεδονία» δεν είναι βέλτιστη, δεδομένου ότι κάποιος κάτοικος θα πρέπει να αλλάξει τουλάχιστον δύο λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ., προκειμένου να φτάσει στο Σταθμό – η μετεπιβίβαση δηλαδή είναι δεδομένη και γίνεται συνήθως στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, στην Αριστοτέλους. ✓ Οι σιδηροδρομικές μεταφορές και μετακινήσεις εξυπηρετούνται από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, στην περιοχή του οποίου λειτουργεί και τερματικός σταθμός Λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Η πρόσβαση σε αυτόν από το Δήμο είναι καλύτερη σε σχέση με το Σταθμό «Μακεδονία». ✓ Οι οικιστικές περιοχές είναι σχεδόν εξολοκλήρου δομημένες και σε κάποιες περιπτώσεις δεν υπάρχουν επαρκείς διαθέσιμοι χώροι για τη χωροθέτηση των απαραίτητων κοινωφελών/κοινόχρηστων χώρων (κυρίως πρασίνου και αθλητισμού), όπως αυτοί προκύπτουν από την εφαρμογή των σχετικών σταθερότυπων. Στις περιοχές της Νεάπολης και των Συκεών οι προτάσεις των Γ.Π.Σ. δεν επικυρώθηκαν από μεταγενέστερες πολεοδομικές μελέτες, με αποτέλεσμα τη μη ολοκλήρωση ενός ενιαίου σχεδιασμού και τη μεγάλη, σε κάποιες περιπτώσεις, απόκλιση μεταξύ θεσμοθετημένης (από τα Γ.Π.Σ.) και υφιστάμενης κατάστασης.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις / στόχοι	✓ Διαμόρφωση ενός ποιοτικού χώρου κατοικίας και εργασίας. ✓ Συγκράτηση του πληθυσμού και προσέλκυση νέου σε μία προοριζόμενη ελκυστική περιοχή πρώτης κατοικίας του Π.Σ.Θ. ✓ Τόνωση της τοπικής οικονομίας, με όρους βιωσιμότητας και σεβασμού του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. ✓ Αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. ✓ Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, την αναβίωση της έννοιας της γειτονιάς και προώθηση της συλλογικής αντίληψης/δράσης για τα κοινά (ζητήματα που αφορούν στην τοπική κοινωνία). ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας/κινητικότητας με έμφαση σε ήπια μορφής ΜΜΜ (μικρά ηλεκτροκίνητα λεωφορεία) και τα ήπια μέσα μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο). ✓ Βελτίωση του αστικού μικροκλίματος (π.χ. περιορισμός φαινομένου της θερμικής νησίδας, βελτίωση της θερμικής άνεσης στον κοινόχρηστο χώρο). ✓ Εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων. ✓ Εκσυγχρονισμός / αναβάθμιση των τεχνικών υποδομών. ✓ Προσαρμογή στις διεθνείς τάσεις αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής με

	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	υιοθέτηση τεχνικών/προτύπων εξοικονόμησης ενέργειας (βιοκλιματικός σχεδιασμός) Γίνεται προσδιορισμός των μελετών και έργων και προσδιορίζονται οι πηγές χρηματοδότησης που είναι ίδιοι πόροι, ΕΣΠΑ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας, Πράσινο Ταμείο, ΣΔΙΤ.
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8	Στάδιο υλοποίησης	Ολοκληρώθηκε
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι βασικοί στόχοι του αναθεωρημένου Γ.Π.Σ. και οι προτάσεις του έρχονται σε πλήρη συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2	Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Το Σχέδιο πραγματοποιεί ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής με τέτοιο τρόπο ώστε να περιοριστεί η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου και να προωθηθούν τα ΜΜΜ και οι ήπιες μορφές μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.λ.π.) και ως εκ τούτου συνδράμουν στην βιώσιμη αστική κινητικότητα.
	3	Σύγκριση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων	Βασικοί στόχοι του ΓΠΣ είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από την υιοθέτηση προτύπων βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης, την προστασία και ανάδειξη των ανοιχτών χώρων και την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη συσχέτιση με τις χρήσεις γης και ο αναπροσανατολισμός προς τις δημόσιες μεταφορές και τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Ως εκ τούτου το ΓΠΣ βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις αρχές του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Πολεοδομικά χαρακτηριστικά, πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, χρήσεις γης, λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, χάρτες (Κεφάλαιο 3. Περιγραφή της περιοχής μελέτης, Κεφάλαιο 4. Πολεοδομική Οργάνωση, Κεφάλαιο 5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων, Κεφάλαιο 8. Απογραφή χαρακτηριστικών στάθμευσης)

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης - Συκεών

Πίνακας 2.22: Επισκόπηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ. Ε Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
		Στρατηγικό Σχέδιο
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης - Συκεών
		Ρυθμιστικός Χωρικός Σχεδιασμός
		2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης - Συκεών
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	✓ Η υπ' αριθμόν 9572/1845/6-4-00 (ΦΕΚ 209Δ'/7-4-00) Απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. «Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση μελετών». ✓ Η υπ' αρ. 10788 Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. (ΦΕΚ 285Δ'/5-3-2004) με θέμα «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων («standards») και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης 'ανοικτής πόλης' και των πολεοδομικών μελετών». ✓ Η με αρ.81839/ΣΤ1/2006 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1150Β'/25-8-2006) σχετικά με τον «Καθορισμό κριτηρίων καταλληλότητας και επιλογής χώρων, για την ανέγερση διδακτηρίων καθώς και σχολικών χώρων μετά κτηρίων κατάλληλων για στέγαση Σχολικών Μονάδων.
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν, τις πολεοδομικές ζώνες, τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Η μελέτη εξετάζει τις θεσμοθετημένες (σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του πρώην Δήμου Πεύκων) πολεοδομικές ενότητες της Δ.Ε. Πεύκων, τη λειτουργική δομή, τις χρήσεις γης, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, τις πυκνότητες και την επάρκεια των κοινόχρηστων χώρων, το μεταφορικό δίκτυο, τα δίκτυα ΜΜΜ, δίκτυα ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.
	4	Συμπεράσματα μελέτης	✓ Πλεονεκτήματα της περιοχής μελέτης αποτελούν το πλούσιο φυσικό περιβάλλον και ο συνδυασμός του περιαστικού της χαρακτήρα με την γεωγραφική εγγύτητα με το αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Οι κάτοικοι της περιοχής ζουν και εργάζονται σε έναν μικρό, αυτοεξυπηρετούμενο, ως ένα βαθμό, οικισμό δίπλα στο δάσος του Σείχ – Σου, ενώ ταυτόχρονα έχουν γρήγορη πρόσβαση, σε σχέση και με άλλες περιφερειακές περιοχές, στις υπηρεσίες και στις δομές της Θεσσαλονίκης. ✓ Ο οικισμός των Πεύκων στερείται παραδοσιακού τοπικού κέντρου. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο προέβλεπε πολυκεντρική δομή με θεσμοθετημένα τοπικά κέντρα συνοικίας σε τρεις περιοχές (ζώνες ειδικών κινήτρων και κοινωνικού συντελεστή) που όμως δεν αξιοποιήθηκαν με αυτόν τον τρόπο ποτέ. ✓ Μειονέκτημα η σημαντική αλλοίωση του φυσικού χαρακτήρα της περιοχής
	5	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι	✓ Εξυγίανση των χωρικών ανισοτήτων (π.χ. τοπική συμφόρηση δραστηριοτήτων και μετακινήσεων, έλλειψη θέσεων στάθμευσης κ.α.) του οικισμού σε αναφορά με την κεντροβαρικότητα που δημιουργεί η γραμμική παρόδια ανάπτυξη του, κυρίως στον άξονα της οδού Παπανικολάου. ✓ Νέα διαμόρφωση της πολεοδομικής οργάνωσης του οικισμού ακολουθώντας τη στρατηγική δημιουργίας ενός πολυκεντρικού οικισμού, με δυναμικό χαρακτήρα ως προς τις συνδέσεις και τις αλληλεξαρτήσεις των πολεοδομικών ενότητων, ώστε να αρθεί η απομόνωση των γειτονιών με έντονο ανάγλυφο ή αυτών που βρίσκονται ανάμεσα σε ρέματα κ.λπ. ✓ Οικιστική ανάπτυξη, ώστε να καλύπτονται μακροπρόθεσμα οι πληθυσμιακές ανάγκες, με βασική αρχή το μοντέλο της συμπαγούς πόλης, όπως αναφέρεται στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2008). Σύμφωνα, ωστόσο, με τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού το οικιστικό μοντέλο θα πρέπει όσο το δυνατόν να μειώνει τις εκροές του (απορρίμματα, μετακινήσεις κ.α.) και να προωθεί την ανακύκλωση των εκροών αυτών. ✓ Τόνωση των λειτουργιών τοπικού κέντρου και κατ' επέκταση ενίσχυση των οικονομικών δραστηριοτήτων του οικισμού μέσω του ελέγχου οργάνωσης των παρόδιων χρήσεων, της εξασφάλισης των απαιτούμενων χώρων στάσης ή στάθμευσης και της βελτίωσης

		των λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου (βελτίωση οδοστρώματος, κατασκευή πεζοδρομίων, σήμανση, διοχέτευση της κυκλοφορίας σε άλλες οδούς πλην της οδού Παπανικολάου κ.α.). ✓ Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (π.χ. δημιουργία κόμβου στη διασταύρωση των οδών Παπανικολάου και Κωνσταντινουπόλεως), με σκοπό την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας του οικισμού και την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατυχημάτων.
	6 Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Γίνεται προσδιορισμός των μελετών και έργων και προσδιορίζονται οι πηγές χρηματοδότησης που είναι ίδιοι πόροι, ΕΣΠΑ ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας, Πράσινο Ταμείο, ΣΔΙΤ.
	7 Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8 Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ	1 Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι βασικοί στόχοι του αναθεωρημένου Γ.Π.Σ. και οι προτάσεις του έρχονται σε πλήρη συμφωνία με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
	2 Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Το Σχέδιο πραγματοποιεί ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής με τέτοιο τρόπο ώστε να περιοριστεί η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου και να προωθηθούν τα ΜΜΜ και οι ήπιες μορφές μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.λπ.) και ως εκ τούτου συνδράμουν στην βιώσιμη αστική κινητικότητα.
	3 Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων	Βασικοί στόχοι του ΓΠΣ είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από την υιοθέτηση προτύπων βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης, την προστασία και ανάδειξη των ανοιχτών χώρων και την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη συσχέτιση με τις χρήσεις γης και ο αναπροσανατολισμός προς τις δημόσιες μεταφορές και τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Ως εκ τούτου το ΓΠΣ βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις αρχές του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ.
	4 Αξιοποίηση δεδομένων	Πολεοδομικά χαρακτηριστικά, πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, χρήσεις γης, χάρτες (Κεφάλαιο 3. Περιγραφή της περιοχής μελέτης, Κεφάλαιο 4. Πολεοδομική Οργάνωση, Κεφάλαιο 5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων, Κεφάλαιο 8. Απογραφή χαρακτηριστικών στάθμευσης)

Ανάλυση κυκλοφοριακών μεγεθών στην οδό Παπανδρέου, Δ.Ε. Πολίχνης, Δήμος Παύλου Μελά

Η παρούσα μελέτη, αν και εκπονήθηκε από τον όμορο Δήμο Παύλου Μελά, προσαρτάται στο παρόν τεύχος καθώς αφορά την οδό Α. Παπανδρέου που αποτελεί όριο μεταξύ των Δήμων Νεάπολης – Συκεών και Παύλου Μελά, και συνεπώς, η μελέτη περιλαμβάνει αξιοποιήσιμα στοιχεία.

Πίνακας 2.23: Επισκόπηση Μελέτης Ανάλυσης κυκλοφοριακών μεγεθών στην οδό Παπανδρέου, Δ.Ε. Πολίχνης, Δήμος Παύλου Μελά

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1 Κατηγορία	Τεχνική Μελέτη Εφαρμογής
	2 Τίτλος	Ανάθεση εργασιών συλλογής κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου
	3 Αντικείμενο	Κυκλοφοριακοί φόρτοι στην περιοχής μελέτης
	4 Έτος εκπόνησης	2019
	5 Πεδίο εξέτασης /εφαρμογής	Οδός Α. Παπανδρέου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1 Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2 Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	• Καταγραφή κυκλοφοριακών φόρτων και τεχνικών χαρακτηριστικών οδοστρώματος και πεζοδρομίου
	3 Ταυτότητα δεδομένων	• Διατομές πεζοδρομίων και οδοστρώματος • Φόρτοι κίνησης οχημάτων και πεζών • Καταγραφή σηματοδοτούμενων και μη κόμβων
	4 Συμπεράσματα μελέτης	-
	5 Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Οι κυριότερες παρεμβάσεις που προτείνονται για τον περιορισμό της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων και την διευκόλυνση της κίνησης των πεζών είναι: ✓ Ορισμός οδών ήπιων ταχυτήτων ✓ Σηματοδότηση κόμβων και δημιουργία διαβάσεων ✓ Μονοδρομήσεις
	6 Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	
	7 Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Παύλου Μελά
	8 Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ	1 Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στη μελέτη εναρμονίζονται πλήρως με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς αναβαθμίζουν την αισθητική και περιβαλλοντική εικόνα της περιοχής με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, προωθούν τις ήπιες μορφές μετακίνησης όπως το περπάτημα ενισχύοντας την ασφάλεια της πεζής κίνησης.
	2 Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Οι δράσεις αστικής κινητικότητας που προτείνονται στη μελέτη: ✓ Αναβαθμίζουν την κυκλοφοριακή λειτουργία εντός του αστικού ιστού. ✓ Βελτιώνουν τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά για την κυκλοφορία των πεζών και το επίπεδο της οδικής ασφάλειας. Συμπερασματικά συμβάλλουν στην βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3 Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι δράσεις που προτείνονται στοχεύουν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας, συμβάλλουν στην γενικότερη περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής και στη γενικότερη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ως εκ τούτου εναρμονίζονται πλήρως με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ

4	Αξιοποίηση δεδομένων	Μπορούν να αξιοποιηθούν στοιχεία που έχουν να κάνουν με: ✓ Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδών. ✓ Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. ✓ Χαρακτηριστικά στάθμευσης. (Δεν αξιοποιήθηκαν)

Μελέτη Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δ.Ε. Συκεών του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Πίνακας 2.24: Επισκόπηση Μελέτης Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δ.Ε. Συκεών, του Δήμου Νεάπολης - Συκεών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1 Κατηγορία	Κυκλοφοριακή μελέτη
	2 Τίτλος	Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δ.Ε. Συκεών του Δήμου Νεάπολης - Συκεών
	3 Αντικείμενο	Ο ανασχεδιασμός του υφιστάμενου οδικού δικτύου της περιοχής που εκτείνεται από την περιοχή του Επταπυργίου της Άνω Πόλης της Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Α. Παπανδρέου στις Συκιές
	4 Έτος εκπόνησης	2020
	5 Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Περιοχή μελέτης η περιοχή ανάντι και κατάντη της οδού Επταπυργίου που εκτείνεται από την οδό Ανθέων μέχρι την λεωφόρο Α. Παπανδρέου. 
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1 Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2 Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης ως προς τις χρήσεις γης, τις γεωμετρίες των οδών και τους κυκλοφοριακούς φόρτους και παρουσίαση προτάσεων.

	3	Ταυτότητα δεδομένων	✓ Χρήσεις γης ✓ Πλάτη οδών και πεζοδρομίων ✓ Κυκλοφοριακοί φόρτοι
	4	Συμπέρασμα μελέτης	✓ Η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής, σε γενικές γραμμές, χαρακτηρίζεται από μια ανορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, ενώ ο δείκτης πρασίνου είναι σε μικρά επίπεδα. ✓ Η στάθμευση δεν τηρεί τις απαγορεύσεις και καταλαμβάνει πεζοδρόμια. ✓ Ελλιπής έως ανύπαρκτη υποδομή για την στοιχειώδη μετακίνηση των πεζών – κατοίκων της περιοχής. ✓ Μικρό πλάτος πεζοδρομίων.
	5	Προτεινόμενες δράσεις / παρεμβάσεις / στόχοι	Ως προτεινόμενες δράσεις – παρεμβάσεις, μεταξύ άλλων αποφασίζονται οι εξής: ✓ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων ✓ Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας ✓ Αύξηση πρασίνου
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν αναφέρεται
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη με ΦΕΚ 4763 Β'/29.10.2020
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Η μελέτη υιοθετεί πλήρως τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς στοχεύει στον περιορισμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και να αποδώσει περισσότερο δημόσιο χώρο για την κίνηση των πεζών και για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (ποδήλατο), καθώς και στην θέσπιση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και χαμηλών ταχυτήτων, συμβάλλοντας έτσι στην γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής και επίτευξη μεγαλύτερης οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες.
	2	Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων, όπως οι περιορισμοί στην στάθμευση και την ταχύτητα, την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη θέσπιση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
ΠΛΑΙΣΙΟ	3	Σύγκριση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη με τις παρεμβάσεις που προτείνει περιορίζει την ταχύτητα κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, μέσω του περιορισμού του πλάτους οδοστρώματος, και ταυτόχρονα αποδίδει περισσότερο χώρο στους πεζούς και στις ήπιες μορφές μετακίνησης (ποδήλατο) συμβάλλοντας στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά. (Κεφάλαιο 5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων)

Μελέτη Διαμόρφωσης πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου-Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών

Πίνακας 2.25: Επισκόπηση Διαμόρφωσης πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου-Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1 Κατηγορία	Αρχιτεκτονική – φυτοτεχνική μελέτη και μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
	2 Τίτλος	Διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου-Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών
	3 Αντικείμενο	Διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου της περιοχής μελέτης ενσωματώνοντας συμπληρωματικά μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας στις Δ.Ε. Συκεών και Νεάπολης
	4 Έτος εκπόνησης	2020
	5 Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως Περιοχή Μελέτης ορίστηκε από την Υπηρεσία η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ναυπάκτου – Τμήμα της οδού Αναξαγόρα - Κορυτσάς.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ		
	1 Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Αναγκαίες συμπληρώσεις στις εγκεκριμένες κυκλοφοριακές μελέτες των πρώην Δήμων Νεάπολης & Συκεών, και των κανονιστικών αποφάσεων ΔΣ, χωρίς να τροποποιείται οποιαδήποτε εφαρμοσμένη παράμετρο οδικής κυκλοφορίας, στην άμεση ζώνη επιρροής των υπό υλοποίηση κοινόχρηστων χώρων ΟΤ12, 12α & 12β, στον όριο των ΔΕ Συκεών & Νεάπολης.
	2 Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	✓ Περιγραφή των προβλεπόμενων εργασιών για τις επεμβάσεις και των υλικών δαπέδου που θα χρησιμοποιηθούν, του αστικού εξοπλισμού, του φωτισμού κ.λ.π. ✓ Οικοδομικές εργασίες στα πεζοδρόμια ✓ Παρεμβάσεις στην στάθμευση, τα όρια ταχύτητας, τις μονοδρομήσεις, πλάτη οδοστρωμάτων και διαβάσεις πεζών
	3 Ταυτότητα δεδομένων	✓ Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της περιοχής μελέτης ✓ Ιεράρχηση οδικού δικτύου – κυκλοφοριακή οργάνωση ✓ Καταγραφή αναγκών στάθμευσης ✓ Διελεύσεις πεζών ✓ Λεωφορειακές γραμμές ✓ Υλικά οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων και υφιστάμενη κατάστασή τους ✓ Αστικός εξοπλισμός
	4 Συμπεράσματα μελέτης	Ο χώρος παρέμβασης βρίσκεται σε πυκνοκατοικημένη περιοχή. Συνεπώς, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αποσκοπούν στην αξιοποίηση του υπαίθριου χώρου προς όφελος των περιοίκων και για την εξασφάλιση ενός τόπου χαλάρωσης, ταυτόχρονα με την φύτευση δέντρων και θάμνων, συμβάλλοντας στην βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής. Η διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου, αν και κατά κανόνα ούτε βελτιώνει, ούτε τροποποιεί την ασφάλεια μετακίνησης και κυκλοφορίας, στην συγκεκριμένη περίπτωση, η μελέτη ενσωματώνεται στο υφιστάμενο πλαίσιο κυκλοφοριακών συνθηκών.
	5 Προτεινόμενες	Ως προτεινόμενες δράσεις – παρεμβάσεις, μεταξύ άλλων αποφασίζονται οι εξής: ✓ Κατασκευή πεζοδρομίου πλάτους 1.65μ. ✓ Μονοδρόμηση οδού Κορυτσάς, αμφιδρόμηση οδού Αναξαγόρα

	δράσει / παρεμβάσεις / στόχοι	✓ Περιορισμός στάθμευσης ✓ Δημιουργία διαβάσεων πεζών ✓ Καθορισμός ορίου ταχύτητας στα 30km/h στις οδούς Κορυτσάς και Ναυπάκτου
	6 Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν αναφέρεται
	7 Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης - Συκεών
	8 Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη με ΦΕΚ 3681 Β'/03.09.2020
ΠΛΑΙΣΙΟ	1 Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Η μελέτη υιοθετεί πλήρως τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς στοχεύει στη διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου μέσω του «νοικοκυρέματος» του οδικού δικτύου και στην ιεράρχησή του με τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίζει την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και να αποδίδει περισσότερο δημόσιο χώρο για την κίνηση των πεζών και για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (ποδήλατο), συμβάλλοντας έτσι στην γενικότερη περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής.
	2 Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων, όπως οι περιορισμοί στην στάθμευση και την ταχύτητα, την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη δημιουργία διαβάσεων πεζών, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3 Σύγκριση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη συμβάλλει στην διευθέτηση του αστικού ιστού και στην απόδοση στην πόλη ενός συνόλου από μικρούς δημόσιους χώρους αναβαθμίζοντας την κοινωνική ζωή της πόλης. Επίσης με τις παρεμβάσεις που προτείνει περιορίζει την ταχύτητα κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, μέσω του περιορισμού του πλάτους οδοστρώματος, και ταυτόχρονα αποδίδει περισσότερο χώρο στους πεζούς και στις ήπιες μορφές μετακίνησης (ποδήλατο) συμβάλλοντας στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4 Αξιοποίηση δεδομένων	Δεν αξιοποιήθηκαν

Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων «για την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. Σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας. Οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου» στον πρώην Δήμο Αγίου Παύλου (νυν Δ.Ε. Αγίου Παύλου)

Πίνακας 2.26: Επισκόπηση Μελέτης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων «για την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. Σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας. Οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου» στον πρώην Δήμο Αγίου Παύλου (νυν Δ.Ε. Αγίου Παύλου)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤ	1 Κατηγορία	Κυκλοφοριακή μελέτη
	2 Τίτλος	«Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων «για την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. Σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας. Οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου» στον Δήμο Αγίου Παύλου»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις
	4	Έτος εκπόνησης	2006
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δ.Ε. Αγίου Παύλου
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Δεν αναφέρεται
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησής	✓ Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε τρία σημεία του οδικού δικτύου ✓ Καταγραφή γεωμετρικών στοιχείων οδών, πεζοδρομίων ✓ Καταγραφή λειτουργικών χαρακτηριστικών οδών (μονόδρομοι, αμφίδρομοι κ.λπ.) ✓ Καταγραφή χρήσεων γης επί της οδού Ηπείρου ✓ Καταγραφή της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Καταγραφή του καθεστώτος και των συνηθειών στάθμευσης σε συγκεκριμένα προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου
	3	Ταυτότητα δεδομένων	✓ Κυκλοφοριακοί φόρτοι ✓ Γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών ✓ Γεωμετρικά στοιχεία πεζοδρομίων ✓ Χρήσεις γης - Στοιχεία οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
	4	Συμπεράσματα μελέτης	✓ Το οδικό δίκτυο της περιοχής παρουσιάζει πολύ έντονες κατά μήκος κλίσεις ✓ Σε πολλές περιπτώσεις, ο μοναδικός τρόπος πρόσβασης σε γειτονίες είναι μέσω διαδρόμων με σκαλοπάτια ή δύσβατα στενά ✓ Στενοί και δαιδαλώδεις δρόμοι, ανυπαρξία πεζοδρομίων, μεγάλη κατάτμηση ιδιοκτησιών: αυξάνουν τις αποστάσεις μετακινήσεων ✓ Σημαντικές χρήσεις γης – πόλοι έλξης μετακινήσεων – βρίσκονται στην οδό Ηπείρου που δεν διέρχεται καμία λεωφορειακή γραμμή ✓ Ο πληθυσμός του Αγίου Παύλου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό ως προς τις μετακινήσεις του από δημόσιες αστικές συγκοινωνίες ✓ Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση ΙΧ ✓ Η διαμπερής κυκλοφορία ανέρχεται σε 32% επί της συνολικής κυκλοφορίας ✓ Η οδός Ηπείρου και η οδός Σερρών λειτουργούν στα όρια κορεσμού στην ώρα αιχμής, με πολύ χαμηλές ταχύτητες, με ασταθή ροή και αναγκαστικές διακοπές πορείας για μικρά χρονικά διαστήματα. ✓ Η οδός Αγν.Στρατιώτη λειτουργεί με ασταθή ροή αλλά ανεκτές ταχύτητες, υπάρχει επικινδυνότητα για τους μη εποχούμενες χρήστες της οδού. ✓ Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης δεν διέρχονται κεντροβαρικά από το εσωτερικό του οικισμού. ✓ Διαπιστώνεται έντονο πρόβλημα στάθμευσης στον συνοικισμό του Αγ. Παύλου.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι	Στόχοι της μελέτης: ✓ Εξασφάλιση συνθηκών ήπιας χρήσης του κεντρικού τοπικού οδικού δικτύου ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες της οδού ✓ Βελτίωση συνθηκών μετακίνησης ατόμων ΑμεΑ ✓ Βελτίωση της πρόσβασης από τις Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες ✓ Εξυγίανση – αναβάθμιση του συνοικισμού του Αγ. Παύλου Δράσεις: ✓ Λήψη μέτρων κατευνασμού της κυκλοφορίας – μέτρα μετριασμού των δυναμικών κυκλοφοριακών παραμέτρων και κύρια της ταχύτητας των μηχανοκίνητων. Σημειακές παρεμβάσεις αστικής οδοποιίας. ✓ Ρυθμίσεις κανονιστικού χαρακτήρα για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο ✓ Ρυθμίσεις για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πεζών ✓ Οργάνωση της στάθμευσης σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται δυσλειτουργίες - Βελτίωση της εξυπηρέτησης της περιοχής από την αστική συγκοινωνία
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν αναφέρεται

ΠΛΑΙΣΙΟ	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νεάπολης – Συκεών ΣΑΣΘ ΟΑΣΘ
	8	Στάδιο υλοποίησης	Έχει ολοκληρωθεί
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Το φυσικό αντικείμενο των έργων όπως περιγράφεται υιοθετεί πλήρως τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς στοχεύει στην αισθητική, λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης και στη γενικότερη βελτίωση της ποιότητας ζωής και ασφάλειας των κατοίκων.
	2	Στόχοι/δράσεις αστικής κινητικότητας	Η διεύρυνση των πεζοδρομίων που προτείνεται καθώς και η δημιουργία δρόμου ήπιας κυκλοφορίας καθώς και τα έργα για τη βελτίωση της απρόσκοπτης κίνησης των πεζών και της ενίσχυσης της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας συμβάλουν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3	Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων	Οι στόχοι και οι παρεμβάσεις συμφωνούν απόλυτα με τις αρχές του ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά. (Κεφάλαιο 5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων)

Απόφαση (62555/5072/1990) ορισμού βασικού οδικού δικτύου νομού Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 561/Δ/1990), 12-10-1990

Πίνακας 2.27: Επισκόπηση απόφασης ορισμού βασικού οδικού δικτύου νομού Θεσσαλονίκης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	Υπουργική Απόφαση
	2	Τίτλος	Ορισμός βασικού Οδικού Δικτύου Νομού Θεσσαλονίκης
	3	Αντικείμενο	Προσδιορισμός των οδικών αξόνων που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο του νομού Θεσσαλονίκης.
	4	Έτος εκπόνησης	1990
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Νομός Θεσσαλονίκης
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	-
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Καταγραφή των βασικών οδικών αξόνων που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο του νομού Θεσσαλονίκης και αποτύπωσή τους σε χάρτη κλίμακας 1:10.000.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Οδικοί Άξονες που ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο του νομού Θεσσαλονίκης και βρίσκονται στην περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών ✓ Οδός Λαγκαδά (Κωνσταντινουπόλεως) από Πλατεία Δημοκρατίας μέχρι κόμβο Δερβενίου ✓ Βασιλέως Γεωργίου από διασταύρωση με οδό Δενδροποτάμου μέχρι Διασταύρωση Χορτιάτη ✓ Οδικός άξονας Αγίων Πάντων – Ελευθερίου Βενιζέλου (πρώην Δήμου Νεαπόλεως) – Βασιλέως Γεωργίου από διασταύρωση με οδό Μοναστηρίου μέχρι διασταύρωση με Ανατολική Περιφερειακή. ✓ Οδικός άξονας Επταπυργίου (πρώην Δήμου Συκεών) – Ακροπόλεως – Ελ. Ζωγράφου μετά συνδετηρίου κλα΄δου – Ανατολικής Περιφερειακής (οδός Ανθέων).
	4	Συμπεράσματα μελέτης	-
	5	Προτεινόμενες δράσεις/	-

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		παρεμβάσεις/ στόχοι	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν αναφέρεται
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Όλοι οι Δήμοι του νομού Θεσσαλονίκης
	8	Στάδιο υλοποίησης	Έχει εγκριθεί με το υπ' αριθμ. 561/Δ/1990 ΦΕΚ
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	-
	2	Στόχοι/ αστικής κινητικότητας	-
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	-
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	-

Απόφαση 5153/3-9-2020 έγκρισης μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς, στα πλαίσια της μελέτης: «Διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου – Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε.Συκεών.

Πίνακας 2.28: Επισκόπηση απόφασης έγκρισης μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία	Υπουργική Απόφαση
	2	Τίτλος	Έγκριση μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 51/2019 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς, στα πλαίσια της μελέτης: «Διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ.Φεραίου – Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών».
	3	Αντικείμενο	Έγκριση μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς
	4	Έτος εκπόνησης	2020
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δ.Ε. Συκεών
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Μελέτη Διαμόρφωσης πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ.Φεραίου – Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε. Συκεών.
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	-
	3	Ταυτότητα δεδομένων	✓ Κατευθύνσεις και πλάτη οδών ✓ Όρια ταχύτητας ✓ Νόμιμες θέσεις σταθμευσης
	4	Συμπέρασμα	

ΠΑΛΑΙΣΙΟ	μελέτη	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι ✓ Μονοδρόμηση της οδού Κορυτσάς από τον παράδρομο Α. Παπανδρέου έως την οδό Αναξαγόρα, με φορά κίνησης προς την οδό Αναξαγόρα. Διαμόρφωση ενιαίου πλάτους λωρίδας κυκλοφορίας 3,50μ και δημιουργία οκτώ (8) θέσεων διαγώνιας στάθμευσης κατά μήκος του Ο.Τ. 12. Καθορισμός ανώτατου ορίου ταχύτητας 30km/h. ✓ Αμφιδρόμηση της οδού Αναξαγόρα από την οδό Κορυτσάς έως την οδό Ναυπάκτου με δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 2,75μ. Καθορισμός της προτεραιότητας της οδού έναντι των οδών Κορυτσάς και Ναυπάκτου. ✓ Αλλαγή της διατομής της οδού Ναυπάκτου από την οδό Α. Παπανδρέου έως την οδό Θεμιστοκλέους με ενιαίο πλάτος κυκλοφορίας 3,50μ. και τη δημιουργία εσοχών δύο (2) θέσεων παράλληλης στάθμευσης για οχήματα ατόμων με αναπηρίες στην πλευρά του Ο.Τ. 12. Αλλαγή της διατομής της οδού Ναυπάκτου από την οδό Θεμιστοκλέους μέχρι την οδό Αναξαγόρα με ενιαίο πλάτος κυκλοφορίας 3,20μ. Καθορισμός ανώτατου ορίου ταχύτητας 30km/h. ✓ Διαμόρφωση ενιαίου πλάτους κυκλοφορίας 3,40μ. με τη δημιουργία εσοχών παράλληλης στάθμευσης, εκατέρωθεν της οδού Θεμιστοκλέους στη συμβολή της με την οδό Ναυπάκτου.
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων Δεν αναφέρεται
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων ✓ Δήμος Νεάπολης – Συκεών ✓ Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης
	8	Στάδιο υλοποίησης Έχει εγκριθεί με ΦΕΚ (Β' 3681/03.09.2020)
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Υιοθετούνται πλήρως οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς οι προτεινόμενες παρεμβάσεις βελτιώνουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή και την εξυπηρέτηση των πεζών και άρα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός πιο βιώσιμου περιβάλλοντος και σε καλύτερη ποιότητα ζωής γενικότερα.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας ✓ Θέσπιση ορίου ταχύτητας στα 30km/h ✓ Δημιουργία θέσεων στάθμευσης για οχήματα ΑμεΑ.
	3	Σύγκριση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων Οι δράσεις στοχεύουν στη βελτίωση της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων με την αύξηση του πλάτους διαδρομής και με την δημιουργία θέσεων στάθμευσης. Επίσης, προβλέπουν μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h και προβλέπουν επίσης και θέσεις στάθμευσης ειδικές για ΑμεΑ. Ως εκ τούτου βρίσκονται σε πλήρη αρμονία με τις αρχές της αστικής κινητικότητας.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά. (Κεφάλαιο 5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων)

2.2.6 Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

Το σύνολο σχεδίων και στρατηγικών παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή του παρακάτω **Πίνακα 2.29**.

Πίνακας 2.29: Εργαλείο Σύνοψης Στρατηγικών Αναπτυξιακού Χαρακτήρα Όμορων Δήμων

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί/στρατηγικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα

Για κάθε ένα από τα πεδία του **Πίνακα 2.29** ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικειμένου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.

Θεσσαλονίκη 2030, Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα (2016)

Πίνακας 2.30: Σύνοψη Θεσσαλονίκη 2030, Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα (2016)

Θεσσαλονίκη 2030, Στρατηγική για την αστική ανθεκτικότητα (2016)	
Σύνοψη:	Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, ως μέλος των «100 Ανθεκτικών Πόλεων», μιας πρωτοβουλίας του ιδρύματος Rockefeller, για το 2014 και σε συνεργασία με τη Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης, συγκρότησε τη Στρατηγική για την Αστική Ανθεκτικότητα που αποτελεί έναν μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό που ανταποκρίνεται στις σημερινές αλλά και τις ενδεχόμενες μελλοντικές προκλήσεις, περιλαμβάνοντας 30 Προγράμματα και πάνω από 100 Δράσεις με πολλαπλά οφέλη για την ανθεκτικότητα της πόλης και του πληθυσμού της.
Έτος Εκπόνησης:	2016
Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Θεσσαλονίκης
Όραμα και θεματικοί/στρατηγικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Διαμορφώνοντας μια βιώσιμη πόλη όπου η κινητικότητα και τα αστικά συστήματα υπηρετούν τους κατοίκους της	Πρόγραμμα Α: Χτίζοντας ένα ανθεκτικό σύστημα αστικής κινητικότητας • Δράση 01: Θεσμοθέτηση μιας Ενιαίας Αρχής Μεταφορών Κομίστρου • Δράση 02: Αναμόρφωση του μητροπολιτικού ΣΒΑΚ και ευθυγράμμιση των τοπικών ΣΒΑΚ • Δράση 03: Σχεδιασμός νέων μεταφορικών μέσων Πρόγραμμα Β: Δημιουργώντας ένα σύστημα κινητικότητας που προωθεί την αστική ανάπτυξη

- Δράση 01: Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης των περιοχών γύρω από τις στάσεις του μετρό
 - Δράση 02: Δημιουργία πολυτροπικών κέντρων μετακίνησης
 - Δράση 03: Δημιουργία ειδικών σχεδίων αστικής ανάπτυξης για τις περιοχές κατά μήκος του μετρό
- Πρόγραμμα Γ: Αναπτύσσοντας μια έξυπνη αστική εφοδιαστική αλυσίδα
- Δράση 01: Ανάλυση του υπάρχοντος συστήματος αστικών μεταφορών φορτίου
 - Δράση 02: Μελέτη σκοπιμότητας για τη δημιουργία Αστικών Κέντρων Εφοδιαστικής Αλυσίδας
 - Δράση 03: Μέτρα για καθαρή διανομή εντός πόλης
- Πρόγραμμα Δ: Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές
- Δράση 01: Σχεδιασμός ενός μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων
 - Δράση 02: Επέκταση του δικτύου κοινόχρηστων ποδηλάτων
 - Δράση 03: Δράσεις ενίσχυσης της ποδηλατοκίνησης στην πόλη
 - Δράση 04: Δημιουργία υποδομών για την ιδιωτική ηλεκτροκίνηση
 - Δράση 05: Μετατροπή του δημοτικού στόλου οχημάτων σε ηλεκτροκινούμενο
 - Δράση 06: Αντικατάσταση των δημόσιων λεωφορείων με ηλεκτρικά οχήματα
- Πρόγραμμα Ε: Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και περιορισμός της ηχορύπανσης
- Δράση 01: Λειτουργία του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας Αέρα της Θεσσαλονίκης
 - Δράση 02: Αναβάθμιση του συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα και εισαγωγή νέων μετρητικών σταθμών
 - Δράση 03: Σχεδιασμός ζωνών και περιοχών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα
 - Δράση 04: Ίδρυση Μητροπολιτικού Ταμείου για την Ποιότητα Αέρα
 - Δράση 05: Μέτρα για τη μείωση της ηχορύπανσης
- Πρόγραμμα ΣΤ: Αποτελεσματική διαχείριση αστικών απορριμμάτων
- Δράση 01: Ενδυνάμωση της κυκλικής οικονομίας στην πόλη μέσω της επανάχρησης
 - Δράση 02: Κατασκευή και λειτουργία Πράσινων Σημείων στις γειτονιές
 - Δράση 03: Δημιουργία συστήματος υπόγειων κάδων συλλογής απορριμμάτων
- Πρόγραμμα Ζ: Ενίσχυση της περιβαλλοντικής συνείδησης των πολιτών
- Δράση 01: Ίδρυση Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Θεσσαλονίκης
 - Δράση 02: Δημιουργία περιβαλλοντικής εκστρατείας ενημέρωσης για την πόλη
 - Δράση 03: Climathon - ένα ετήσιο εργαστήριο συνδιαμόρφωσης λύσεων για το περιβάλλον

Σχεδιάζοντας από κοινού μια ανοιχτή πόλη που επενδύει στο ανθρώπινο δυναμικό της	Πρόγραμμα Θ: Πόλη φιλική προς το παιδί • Δράση 02: Δημιουργία ασφαλών διαδρομών των μαθητών προς το σχολείο
Δημιουργώντας μια δυναμική τοπική οικονομία και ένα αποτελεσματικό σύστημα αστικής διακυβέρνησης	Πρόγραμμα Δ: Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη • Δράση 02: Δημιουργία μιας μακρόπνοης στρατηγικής για την Ανθεκτικότητα της Μητροπολιτικής Περιοχής της Θεσσαλονίκης
Επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τον Θερμαϊκό Κόλπο	Πρόγραμμα Α: Ολοκληρωμένη οικονομική και αστική ανάπτυξη του Θερμαϊκού Κόλπου • Δράση 01: Συγκρότηση ενός επενδυτικού πλαισίου ανάπτυξης της παραλιακής ζώνης • Δράση 03: Ανάπτυξη νέων παράκτιων και θαλάσσιων υποδομών

Ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης (2018)

Πίνακας 2.31: Σύνοψη Ολοκληρωμένου Σχεδίου Δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης (2018)

Ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης (2018)	
Σύνοψη:	Το «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης» είναι ένα μέσο πολιτικής που μπορεί να αξιοποιηθεί για να ανταποκριθεί με συγκεκριμένο τρόπο σε μια πολιτική πρόκληση. Εκπονήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας URBACT – Resilient Europe του Δήμου Θεσσαλονίκης, από τη Διεύθυνση Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων του Δήμου Θεσσαλονίκης (Τμήμα Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού) το Μάρτιο του 2018.
Έτος Εκπόνησης:	2018
Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Θεσσαλονίκης
Όραμα και θεματικοί/στρατηγικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βαθμού ανθεκτικότητας της κοινωνίας και της πόλης της Θεσσαλονίκης	• Αναβάθμιση και επέκταση των ποδηλατικών υποδομών - Βελτίωση του αισθήματος οδικής ασφάλειας και άνεσης • Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων μικρής και μεγάλης διάρκειας • Σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων • Συνέργεια με Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες • Αξιοποίηση «έξυπνων» μέσων • Εστίαση στους νέους χρήστες της οδού • Συνεργατικές σχέσεις μεταξύ ομάδων – στόχων • Παρακολούθηση, αξιολόγηση και επανασχεδιασμός επόμενων ενεργειών
Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις μετακινήσεις και τον σχεδιασμό στο Δήμο:	Άξονες στους οποίους προτείνεται η ένταξη του ποδηλάτου για την ανάπτυξη/ αναβάθμιση κύριου δικτύου ποδηλατοδρόμων: • Αγίου Δημητρίου (άρτιοι αριθμοί): από Εθν. Αμύνης έως Ηφαιστίωνος

	- Αγίου Δημητρίου (άρτιοι και περιττοί αριθμοί): από Ηφαιστίωνος έως Λαγκαδά - Αγ. Δημητρίου (άρτιοι και περιττοί αριθμοί): από Εθν. Αμύνης έως Κατσιμίδης - Λαγκαδά: Από Μοναστηρίου έως όρια Δ. Θεσσαλονίκης με Δ. Αμπελοκήπων-Μενεμένης και Νεάπολης-Συκεών Άξονες στους οποίους προτείνεται η ένταξη του ποδηλάτου για την ανάπτυξη/ αναβάθμιση δευτερεύοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων - Αγίων Πάντων: από Γιαννισών έως Μοναστηρίου - Αγίων Πάντων: από Μοναστηρίου έως Λαγκαδά - Εθν. Αμύνης: από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου - Ολυμπιάδος (περιττοί αριθμοί): από Αγ. Δημητρίου έως Απ. Παύλου

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης

Πίνακας 2.32: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης (2021)	
Σύνοψη:	Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θεσσαλονίκης εκπονήθηκε σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και καλές πρακτικές, ενσωματώνοντας στοιχεία συμμετοχικού σχεδιασμού και σχεδιασμού bottom to top στις διαδικασίες του. Αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που οργανώνει το σύστημα αστικών μετακινήσεων, εξετάζοντας με ολιστικό τρόπο τα ζητήματα για κάθε μέσο μετακίνησης, επιδιώκοντας έναν διεπιστημονικό σχεδιασμό και έχοντας ως προτεραιότητα τις ήπιες και «καθαρές» μορφές μετακίνησης.
Έτος Εκπόνησης:	2021
Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Θεσσαλονίκης
Όραμα και θεματικοί/στρατηγικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2025 Ανάπλαση αστικού περιβάλλοντος - Διαμόρφωση ασφαλών προσβάσεων και Ανάδειξη Κιρίων Ειδικού Ενδιαφέροντος: Δικαστήρια - Εδμόνδου Ροσάν - Βιοκλιματική Αναβάθμιση Πλατείας Ελευθερίας - Ανάπλαση περιοχής Ιπποκράτειου - Ανάπλαση περιοχής Βαφοπούλου - Ανάπλαση οδού Γραβιάς - Ανάπλαση οδού Θ. Σοφούλη - Ανοικτά Κέντρα Εμπορίου (Καπάνι – Δημ. Γούναρη) - Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης γειτονιών - Ανάπλαση πάρκου Μ. Μπότσαρη – Ηλέκτρας και μετατροπή οδού Ηλέκτρας σε ήπιας κυκλοφορίας - Διάνοιξη οδού Αγ. Δημητρίου από Κατσιμίδα έως Μήλου - Κυκλοφοριακή σύνδεση Μουσείου Ολοκαυτώματος με κύριο οδικό δίκτυο και Κυκλοφοριακή Μελέτη πρόσβασης - Ανάπλαση πλατείας και άξονα Αριστοτέλους - Ανάπλαση οδών Διογένους και Μαραθώνος (σύνδεση νέου γηπέδου ΠΑΟΚ με σταθμό μετρό Παπάφη)
Όραμα Θεσσαλονίκη: Η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης υποστηρίζονται και προβάλλονται μέσα σε ένα στικό περιβάλλον ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, στο οποίο μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν συνδυάζοντας ήπια μεταφορικά μέσα και να απολαύσουν τον δημόσιο χώρο (αστικό θαλάσσιο μέτωπο, πράσινοι - ελεύθεροι χώροι). Στρατηγικοί Άξονες - Εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλη την πόλη μέσω της εισαγωγής νέων ήπιων και εύκολα προσβάσιμων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων - Μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του αστικού κέντρου μέσω δημιουργίας περιμετρικών χώρων στάθμευσης και ενίσχυσης των Δημοσίων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και των εναλλακτικών ήπιων	

μέσων για την πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο της πόλης

- Απόδοση δημόσιου χώρου στους πολίτες – Δημιουργία και αναβάθμιση πυρήνων πρασίνου -Αστικές αναπλάσεις οδών και πλατειών
- Ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό – πολιτιστικό προορισμό με ένταξη στον αστικό ιστό των στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς και εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε αυτά για με ήπια μεταφορικά μέσα
- Υποστήριξη και προώθηση Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με σχετικές πολιτικές και νέες μορφές συνεργασιών Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα
- Διευκόλυνση και προστασία της κίνησης των πεζών μέσω βελτίωσης και επέκτασης των σχετικών υποδομών και προστασία των δικαιωμάτων τους
- Δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, πολιτικών και εργαλείων για την ενίσχυση της αστικής διατροπικής μετακίνησης βασισμένη στη χρήση ήπιων μεταφορικών συστημάτων (seamless intermodality)
- Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορρύπανσης με προώθηση σχετικών μέτρων και πολιτικών και ιεράρχηση των περιοχών που θα εφαρμοστούν άμεσα ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η επιβάρυνση από την κυκλοφορία
- Μείωση οδικών ατυχημάτων συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται μαθητές, με αναβάθμιση της ασφάλειας των υποδομών του δικτύου, δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ενίσχυση της αστυνόμευσης
- Ανάπτυξη της πόλης ως κόμβο συνδυασμένων μεταφορών
- Ενίσχυση του συστήματος διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών
- Εισαγωγή υποδομών και μέσων για την προώθηση νέων μορφών μηχανοκίνητης στο κέντρο της πόλης (ηλεκτρικά οχήματα, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)
- Εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογικών συστημάτων για τη βελτίωση των επιλογών μετακίνησης των πολιτών της (πληροφόρηση για κυκλοφοριακές συνθήκες μέσω έξυπνων εφαρμογών και υποδομών)
- Προώθηση ηλεκτρονικών υπηρεσιών που μειώνουν τις μετακινήσεις του πολίτη (e-υπηρεσίες για το δημότη)

- Πεζοδρόμηση Αγνώστου Στρατιώτη (τμήμα Ολύμπου – Αγ. Δημητρίου και τμήμα Φιλίππου – Μητσαίων)

Δημιουργία τουριστικών διαδρομών

- Οι τουριστικές διαδρομές αφορούν στην αστική αναβάθμιση συγκεκριμένων οδών και οδικών τμημάτων ιδιαίτερου ιστορικού ενδιαφέροντος, στις κάτωθι περιοχές του ιστορικού – εμπορικού κέντρου καθώς και της ευρύτερης περιοχής του ΔΘ:
- Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Λέοντος Σοφού, Εγνατία, Ίωνος Δραγούμη, Τσιμισκή (Ανω Λαδάδικα – περιοχή Χρηματιστηρίου)
- Περιοχή που περικλείεται από τον μνημειακό άξονα της οδού Αριστοτέλους, Ερμού, Βενιζέλου, Εγνατία (παραδοσιακή αγορά Βλάλη)
- Περιοχή που βρίσκεται εκατέρωθεν του άξονα της πλατείας Αριστοτέλους μεταξύ των οδών Εγνατία και Αγίου Δημητρίου
- Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Βενιζέλου, Ολύμπου, Μακεδονικής Αμύνης, Φιλίππου (Μπεξεστένι)
- Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καραολή Δημητρίου, Εγνατία, Λαγκαδά, Αγίου Δημητρίου, Παπαζώλη (ευρύτερη περιοχή πλατείας Μαβίλη)
- Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Αρχαιολογικού Μουσείου, Βασιλίσσης Όλγας, Θ. Σοφούλη, Παπανδρέου, Μαρτίου

Διαδρομές πεζών (Δ.Π.)

- Δ.Π.1 Ευαγγελίστρια → Εθν. Αμύνης → Παραλιακό μέτωπο
- Δ.Π.2 Μονή Λατόμου (Όσιος Δαυίδ) → Ολυμπιάδος → Αγ. Σοφίας → Αγ. Δημητρίου → Αγν. Στρατιώτη → Φιλίππου → Μητρ. Γενναδίου → Ιουστινιανού → Αριστοτέλους → Βασ. Ηρακλείου → Κατούνη → Κουντουριώτου
- Δ.Π.3 Καυτατζόγλειο Στάδιο – Κυριακίδη / 3ης Σεπτεμβρίου → Αγ. Δημητρίου / 3ης Σεπτεμβρίου → 3ης Σεπτεμβρίου → Παραλιακό μέτωπο
- Δ.Π.4 Φιλίππου → Πλ. Αγ. Γεωργίου → Δ. Γούναρη → Πλ. Φαναριωτών → Τσιρογιάννη
- Δ.Π.5 3ης Σεπτεμβρίου / Εγνατία → Εγνατία / Καυτατζόγλου → Καυτατζόγλου / Βασ. Γεωργίου → Αιμιλίου Ριάδη → Γκύζη → Παραλιακό μέτωπο
- Δ.Π.6 Κλεάνθους – Λαμπράκη → Κλεάνθους → Ανατολικής Θράκης → Μπότσαρη → Παραλιακό μέτωπο
- Δ.Π.7 Διδασκάλου Βασιλείου → Ιππάρχου → Πολυβίου → Αργαίου → Πολυγνώτου → Πραξαγόρα → Πυλαίας → Βιζύης → Επιδαύρου → περιοχή Ρέματος Τούμπας (ύψος Πλαστήρα)
- Δ.Π.8 Μαρτίου / Παπαναστασίου → Μέγαρο Μουσικής
- Δ.Π.9 Σόλωνος / Κλείτου (Ιπποκράτειο) → Σόλωνος → Πάρκο Πατρικίου
- Δ.Π.10 Πάρκο Νέας Ελβετίας → Παπαναστασίου → Παπαδοπούλου Δημάρχου → Αλκμήνης → Παπαζαφειρίου Ζαφείρη → Παπαναστασίου → Μπότσαρη
- Δ.Π.11 Παπανδρέου – 25ης Μαρτίου → Παπανδρέου → Θ. Σοφούλη → παράδρομος → Μέγαρο Μουσικής

Διαμόρφωση έξυπνων διαβάσεων με τη χρήση συστημάτων έξυπνων τεχνολογιών (συστήματα ηχητικής ή οπτικής ειδοποίησης) στους κόμβους του οδικού δικτύου οι οποίοι εμπεριέχονται στις διαδρομές πεζών και τις τουριστικές διαδρομές

Μονοδρομήσεις και Αμφιδρομήσεις οδών

- Μονοδρόμηση Μ. Μπότσαρη με κατεύθυνση προς Μ. Αλεξάνδρου από Αν. Θράκης έως Μ. Αλεξάνδρου
- Μονοδρόμηση Π. Συνδίκας & Αλ. Σταύρου με κατεύθυνση προς Κανάρη από Μ. Αλεξάνδρου έως Κανάρη
- Αμφιδρόμηση της 26ης Οκτωβρίου από Εγνατία έως Πολυτεχνείου
- Διατήρηση μονοδρόμησης της Δωδεκανήσου (υφιστάμενη κατάσταση λόγω έργων μετρό)

Εμβληματική παρέμβαση Εγνατίας οδού

- Το μέτρο αυτό προτάθηκε με σκοπό την ανακατανομή δημόσιου χώρου της οδού και τη μετατροπή της σε οδό "πρότυπο" βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η βασική αναδιαμόρφωση της οδού αφορά στη δημιουργία κεντρικής νησίδας, μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, contra flow λεωφορειολωρίδες εκατέρωθεν της νησίδας και διάθεση του υπόλοιπου χώρου στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς

Ανακατανομή δημόσιου χώρου στις αστικές χαράδρες της Βασιλίσσης Όλγας και Βασιλέως Γεωργίου

- Η προτεινόμενη διατομή χωροθετεί 2 λωρίδες κίνησης Ι.Χ., ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης στο μεγαλύτερο μήκος της οδού (στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων) και λεωφορειολωρίδας 2ης γενιάς με φυσικό διαχωρισμό (στη δεξιά πλευρά του άξονα). Κατά αυτόν τον τρόπο, επιτυγχάνεται επέκταση του υφιστάμενου πεζοδρομίου και μείωση του μήκους διάβασης πεζών έως και 30%, ενώ διατηρούνται οι υφιστάμενοι χώροι εξυπηρέτησης ΤΑΧΙ, φορτοεκφορτώσεων και κάδων απορριμμάτων.

Διάνοιξη οδού

- Διάνοιξη της οδού Μιχαήλ Ψελλού από Αλατίνη έως Λεωφόρο Κωνσταντίνου Καραμανλή – Αθανασίου Καυελόπουλου

Πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων

- Ιπποδρομίου (ρεύμα ανόδου) από Αλ. Σβώλου έως Μανουσogiαννάκη

Εκτεταμένες μετατροπές οδών σε ήπιας κυκλοφορίας με χαμηλές ταχύτητες (20–30χλμ/ώρα)

- Απ. Παύλου από Αγίου Δημητρίου έως Κ. Μελενίκου
- Γ. Λαμπράκη από Εγνατία έως Καυταντζόγλου
- Αγνώστου Στρατιώτη (τμήμα Μητσαίων – Ολύμπου)
- Δαναϊδών από Μοσκόφ έως Μπρανούνα
- Δημοσθένους από Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως
- Καλαποθάκη από Δημοσθένους έως Κομνηνών
- Καρατάσου από Χάψα έως Σαλαμίνας
- Κεραμοπούλου από Αλ. Σβώλου έως Αγ. Σοφίας
- Απ. Παύλου από Ολυμπιάδος έως Κ. Μελενίκου
- Λ. Μαργαρίτη από Στρ. Καλλάρη έως Μοργκεντάου
- Λ. Νίκης από Βενιζέλου έως Εθν. Αμύνης
- Μ. Κινγκ από Αγ. Σοφίας έως Π. Μελά
- Μητροπόλεως από Π. Μελά έως Εθν. Αμύνης
- Μοσκόφ από Δαναϊδών έως Φράγκων
- Μπρανούνα από Δωδεκανήσου έως Φράγκων
- Ναυμαχίας Λήμνου από Πολυτεχνείου έως Δωδεκανήσου
- Ολ. Διαμαντή από Μοσκόφ έως Δωδεκανήσου
- Πατριάρχου Διονυσίου 5ου από Αγ. Σοφίας έως Πλάτωνος
- Πλουτάρχου από Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως
- Στρ. Σφέτσου από Δαναϊδών έως Φράγκων
- Φράγκων από Πολυτεχνείου έως Δωδεκανήσου

- Παράδρομος Πλ. Δημοκρατίας (βόρειος) από Καραολή και Δημητρίου έως Λαγκαδά
- Παράδρομος Πλ. Δημοκρατίας (νότιος) από Δωδεκανήσου έως 26ης Οκτωβρίου
- Παπαρρηγοπούλου από Πλ. Δημοκρατίας έως Καλινίκου

Άρση περιορισμού διέλευσης

- Αριστερή στρέφουσα κίνηση από οδό Εγνατία προς Λεωφόρο 3 ης Σεπτεμβρίου, στην κατεύθυνση από Αγίου Δημητρίου προς Λεωφόρο Στρατού
- Τοπική οδός Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης [μόνο για ΔΣ]
- Αριστερή στρέφουσα κίνηση από Σ. Δραγούμη προς Ολυμπιάδος

Δημιουργία Ζώνης Χαμηλής Κυκλοφορίας στην περιοχή της Ροτόντας

- Η ΖΧΚ οριοθετείται από τις οδούς Εθνικής Αμύνης, Εγνατία, Λ. Ιασωνίδη, Αρριανού, Αρμενοπούλου, Κυρ. Μανωλάκη και Αγ. Δημητρίου.
- Για τις οδούς προσβάσεων Κυρ. Μανωλάκη και Δημ. Γούναρη (στο αμφίδρομο τμήμα της) προτείνεται η ανάπλασή τους. Επιπλέον προτείνεται η απόδοση του εναπομείναντος χώρου σε θέσεις στάθμευσης.
- Για τις υπόλοιπες οδούς και οδικά τμήματα της ΖΧΚ της Ροτόντας, ήτοι Φιλίππου (από Αρριανού έως Πλ. Αγ. Γεωργίου), Αγ. Γεωργίου (από Φιλίππου έως Πατρ. Ιωακείμ και από Δημ. Γούναρη έως Επισκ. Κίτρους Νικολάου), Επισκ. Κίτρους Νικολάου, Κων. Μελενίκου (από Δημ. Γούναρη – Αρμενοπούλου), Απ. Παύλου (από Κων. Μελενίκου έως Κυρ. Μανωλάκη), Φωτάκου και Ν.Κ. Ακριτίδη, προτείνεται ο αποκλεισμός τους από τα Ι.Χ..
- Τέλος, η παρέμβαση αυτή προτείνει και τη μονοδρόμηση της οδού Αγ. Γεωργίου με κατεύθυνση από Πατρ. Ιωακείμ έως Δημ. Γούναρη.

Κατασκευή ξύλινης επέκτασης (Deck) στην παλιά παραλία

- Ως στόχο έχει την ανάπλαση της παλιάς παραλίας από τον Λευκό Πύργο μέχρι και το λιμάνι, προκειμένου και τη δημιουργία επιπλέον ελεύθερου δημόσιου χώρου για τους πολίτες. Το μέτρο αυτό σε συνδυασμό με την μετατροπή της Λεωφόρου Νίκης (από το ύψος της οδού Βενιζέλου έως και την οδό εθν. Αμύνης) σε οδό ήπιας κυκλοφορίας έχει σκοπό την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου και την απόδοση δημόσιου χώρου στις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης

Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

- Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου στα οδικά τμήματα
- Εγνατία από Δωδεκανήσου έως Καυταντζόγλου
- Κλεάνθους από Γ. Λαμπράκη έως Παπάφη
- Παπάφη από Κλεάνθους έως Καυταντζόγλου
- Θ. Σοφούλη από Βας. Όλγας έως Αργοναυτών
- Εγνατία από Δωδεκανήσου έως Καυταντζόγλου
- Πιλοτική λειτουργία ποδηλατοδρόμου επί της Κων. Καραμανλή
- Μ. Μπότσαρη από Παπαναστασίου έως Μ. Αλεξάνδρου
- Π. Συνδίκας από Παπαναστασίου έως Μ.Αλεξάνδρου
- Λεωφόρος Κ. Καραμανλή (πιλοτικός) Ιπποδρομίου (ρεύμα ανόδου) από Αλ. Σβώλου έως Μανουσogiαννάκη (προτεινόμενος πεζόδρομος
- Αναβάθμιση υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Αγγελάκη από Εγνατία έως Λ. Στρατού

- Αγίου Δημητρίου από Κατσιμίδη έως Εθν. Αμύνης
- Αριστοτέλους Ανοδος από Λ. Νίκης έως Εγνατία
- Αριστοτέλους κάθοδος από Εγνατία έως Λ. Νίκης
- Γούναρη - Καλλάρη από Λ. Νίκης έως Εθν. Αμύνης
- Δωδεκανήσου από Εγνατία έως Τσιμισκή
- Εθν. Αμύνης από Αγ. Δημητρίου έως Εγνατία
- Καυτανζόγλου από Λ. Στρατού έως Κων. Καραμανλή
- Λεωφ. Στρατού από Αγγελάκη έως Καυτανζόγλου
- Νέα Παραλία από ύψος Δ. Γούναρη έως Μέγαρο
- Παλιά Παραλία από Κουντουριώτου έως ύψος Δ. Γούναρη
- Πάρκο Ξαρχάκου από Λ.Στρατού έως Παλιά Παραλία
- Πολυτεχνείου-Αναγεννήσεως από Σαλαμίνας έως Γιαννισών
- Σαλαμίνας-Κουντουριώτη από Τσιμισκή έως Κουντουριώτη

Δημιουργία Τερματικών Σταθμών Park n Ride

- Ως πιθανοί χώροι Park & Ride προτάθηκαν αυτοί που μπορούν να υποστηρίξουν μια πολιτική δωρεάν στάθμευσης
- Νέα Ελβετία -> 350 θέσεις κατ' ελάχιστον
- ΝΣΣ -> 400 θέσεις
- ΑΠΘ -> 70 θέσεις
- Σε δημοτικά οικόπεδα που θα παραχωρήσει ο δήμος (60 θέσεις)
- Σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης σε επιλεγμένα οικόπεδα (20 οικόπεδα))

Αναδιάρθρωση συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών Προώθηση ηλεκτροκίνησης

- Διασφάλιση συγκεκριμένων χώρων για τη δημιουργία υποδομών φόρτισης για ηλεκτρικά κοινόχρηστα οχήματα
- 5 σταθμοί διαμοιρασμού ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων στις περιοχές Α.Π.Θ., Ν.Σ.Σ. και ΔΕΘ

Στάθμευση

- Διερεύνηση δυνατότητας επιδοτήσεων για χρήση χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές που βρίσκονται πλησίον των τερματικών εγκαταστάσεων του μετρό
- Διερεύνηση δυνατότητας να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη ελαφρών κατασκευών στάθμευσης σε κενά οικόπεδα.
- Εγκατάσταση τηλεματικής στην Αγ. Δημητρίου και Κασσάνδρου με σκοπό την αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης

Οργάνωση συστήματος αστικών διανομών

- Ένταξη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης με σκοπό την καλύτερη εποπτεία και χρήση τους
- Θέσπιση νυχτερινού ωραρίου διανομής εμπορευμάτων
- Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ΣΒΑΕΜ)
- Εγκατάσταση τηλεματικής σε περίπου 100 θέσεις φορτοεκφόρτωσης στο ιστορικό κέντρο του Δήμου

Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2028 – 2030

Έργα αναπλάσεων

- η αναδιαμόρφωση της Λεωφόρου Κωνσταντίνου Καραμανλή, σε συνέχεια της εμβληματικής παρέμβασης της Εγνατίας,
- η ολοκλήρωση του άξονα Βασιλίσσης Όλγας και Βασιλέως Γεωργίου, κατ' όπως υποδεικνύει η πλήρης μελέτη του χρονικού ορίζοντα 2025.

- η ολοκλήρωση ανάπλασης άξονα Αγ. Σοφίας – Αχειροποίητος.
 - Άξονας Καρακάση – Παπάφη – Κλεάνθους (σε σχέση με την λειτουργία του σταθμού μετρό Παπάφη και στην λογική παρεμβάσεων ανακατανομή δημόσιου χώρου αλλά και των προβλέψεων του ΓΠΣ)
 - Ανάπλαση άξονα Σόλωνος –Ιπποκράτειο (στην λογική παρεμβάσεων ανακατανομή δημόσιου χώρου και των προβλέψεων του ΓΠΣ)\
 - Αναπλάσεις ρεμάτων Ορτανσίας και Κυβερνείου (σε ολοκλήρωση των προηγούμενων δύο αναπλάσεων)
 - Ανάπλαση περιοχής Ευαγγελίστριας
 - Ανάπλαση περιοχής Πεδίου του Άρεως
 - Μελέτη και ανάπτυξη περιοχής μεγάρου μουσικής – Ποσειδώνιο – Μύλοι Αλλατίνη – Κελλάριος Όρμος
 - Λαχανόκηποι
 - Νοτιοανατολική Πύλη – Νέα Ελβετία – Κεραμεία Αλ-λατίνη
 - ΔΕΘ
 - Γήπεδο ΠΑΟΚ
- Άρση περιορισμού διέλευσης**
- Αγ. Δημητρίου - Τοπική οδός Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (πλέον λεωφορείων όπου η άρση ισχύει από το χρονικό ορίζοντα 2025)
- Διάνοξη οδού**
- Καζαντζάκη
 - Υδραγωγείου
- Πεζοδρομήσεις**
- Αποκλεισμός στα ΙΧ τμήματος Τσιμισκή από Π.Π. Γερμανού έως Βενιζέλου με ταυτόχρονη αντιδρόμηση της οδού Κούσκουρα
 - Αγ. Σοφίας από Λεωφ. Νίκης έως Τσιμισκή και από Ερμού έως Αχειροποίητο
 - Καστριτσίου (σύνοδη της πεζοδρόμησης Αγ. Σοφίας)
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας**
- Αλ. Σβώλου από Αγγελάκη έως Π. Μελά.
 - Βογατσικού από Μητροπόλεως έως Λ. Νίκης
 - Καυταντζόγλου από Εγνατία έως Λ. Στρατού
 - Μ. Ιωσήφ από Λ. Νίκης έως Μητροπόλεως
 - Νότιο τμήμα Ερμού από Κ. Ντηλ έως Αγ. Σοφίας
 - Προξένου Κορομηλά από Πλουτάρχου έως Μοργκεντάου
- Μονοδρομήσεις**
- Μονοδρόμηση Εθνικής Αμύνης από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου (διατηρείται ανοιχτό στην κυκλοφορία το ρεύμα ανόδου, Εγνατία > Αγ. Δημητρίου) και ο υπόλοιπος χώρος αποδίδεται σε πεζούς και ποδήλατα
 - Μονοδρόμηση Ελένης Ζωγράφου (κατεύθυνση κίνησης ανόδου) Αντιδρόμηση Κούσκουρα (σύνοδη του αποκλεισμού τμήματος της Τσιμισκή)
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων**
- Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο με την κατασκευή επιπλέον 19,5 χλμ στην έκταση της περιοχής παρέμβασης.
 - Βασιλίσσης Όλγας
 - 28ης Οκτωβρίου από Κων/πόλεως έως Μ. Αλεξάνδρου
 - Αγ. Δημητρίου από Λαγκαδά έως Εθν. Αμύνης
 - Αγίας Σοφίας από Λ. Νίκης έως Φιλίππου
 - Αλ Σταύρου από Παπαναστασίου έως Κανάρη
 - Β. Ηρακλείου – Αγ. Θεοδώρας από Δωδεκανήσου έως Αγ. Σοφίας

	• Βενιζέλου από Αγ. Δημητρίου έως Λ. Νίκης • Εγνατία από Δωδεκανήσου έως Καυταντζόγλου • Κανάρη από Π. Συνδίκια έως Παπάφη • Κλεάνθους από Παπάφη έως Κωνσταντινουπόλεως • Παπάφη από Κανάρη έως Κλεάνθους • Καραολή & Δημητρίου από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου • Κατσιμίδα από Παπάφη έως Αγ. Δημητρίου • Κρυστάλλη - Φιλίππου από Καραολή & Δημητρίου έως Δ. Γούναρη • Κωνσταντινουπόλεως από Κλεάνθους έως 28ης Οκτωβρίου • Μ. Αλεξάνδρου από 3ης Σεπτεμβρίου έως 25ης Μαρτίου • Μ. Καλού – Δραγουμάνου από Λαγκαδά έως Μοναστηρίου • Μακένζι Κινγκ – Παύλου Μελά από Αγ. Σοφίας έως Λ. Νίκης • Σβώλου – Κεραμοπούλου από Αγγελάκη έως Αγ. Σοφίας Δημιουργία τερματικών σταθμών Park n Ride • Α.Π.Θ. (500 θέσεις στάθμευσης) • Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης (200 θέσεις στάθμευσης) • Κουντουριώτου-Καρατάσου (200 θέσεις στάθμευσης) • ΔΕΘ (1000 θέσεις στάθμευσης) • Δημιουργία 40 θέσεων με μηχανικά μέσα σε δημοτικά οικόπεδα Οργάνωση συστήματος αστικών διανομών • Διάθεση χώρου και στήριξη δημιουργίας μικρών κέντρων αστικής διανομής και υλοποίηση διανομών με εναλλακτικά μέσα • Κίνητρα για ηλεκτρικούς επαγγελματικούς στόλους • Εγκατάσταση τηλεματικής σε 125 θέσεις φορτοεκφόρτωσης στον υπόλοιπο Δήμο Διαχείριση στάθμευσης • Κίνητρα για μετατροπή κτιρίων σε χώρους στάθμευσης Προώθηση ηλεκτροκίνησης • 2 επιπλέον σταθμοί διανομής ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων στις περιοχές Νέα Ελβετία και Βούλγαρη 5 σταθμοί διανομής ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων στις περιοχές Α.Π.Θ., Ν.Σ.Σ. και ΔΕΘ
Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις μετακινήσεις και τον σχεδιασμό στο Δήμο:	<u>Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2023</u> <u>Διαδρομές πεζών (Δ.Π.)</u> • Δ.Π.1 Ευαγγελίστρια → Εθν. Αμύνης → Παραλιακό μέτωπο <u>Δίκτυο ποδηλατοδρόμων</u> • Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου στα οδικά τμήματα: - ο Αγίου Δημητρίου: από Κατσιμίδα έως Εθν. Αμύνης Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών: Κάθετες τροφοδοτικές: Γραμμές διασύνδεσης περιοχών με το παραλιακό μέτωπο και με κάθετη κατεύθυνση, που σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους διασυνδέονται, άμεσα ή σε κοντινή απόσταση, με έναν ή περισσότερους σταθμούς Μετρό. (π.χ. περιοχή Αγίου Παύλου) Τοπικές τροφοδοτικές: Γραμμές τοπικής εμβέλειας που σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους διασυνδέονται, άμεσα ή σε κοντινή απόσταση, με έναν ή περισσότερους σταθμούς

	Μετρό, επιτελώντας τροφοδοτική λειτουργία. (π.χ. περιοχή Ευαγγελίστριας) Περιφερειακές τροφοδοτικές: Γραμμές περιφερειακής εμβέλειας που, αφενός παρέχουν διασύνδεση των εξωτερικών περιοχών της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης με τους κεντρικούς Δήμους της ευρύτερης Θεσσαλονίκης και, αφετέρου, σε κάποιο σημείο της διαδρομής τους διασυνδέονται, άμεσα ή σε κοντινή απόσταση, με έναν ή περισσότερους σταθμούς Μετρό, επιτελώντας τροφοδοτική λειτουργία. <u>Πακέτα μέτρων για τον χρονικό ορίζοντα 2028 – 2030</u> <u>Έργα αναπλάσεων</u> • Ανάπλαση περιοχής Ευαγγελίστριας <u>Μονοδρομήσεις</u> • Μονοδρόμηση Εθνικής Αμύνης από Εγνατία έως Αγ. Δημητρίου (διατηρείται ανοιχτό στην κυκλοφορία το ρεύμα ανόδου, Εγνατία > Αγ. Δημητρίου) και ο υπόλοιπος χώρος αποδίδεται σε πεζούς και ποδήλατα <u>Δίκτυο ποδηλατοδρόμων</u> • Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο με την κατασκευή επιπλέον 19,5 χλμ στην έκταση της περιοχής παρέμβασης. - ο Αγ. Δημητρίου από Λαγκαδά έως Εθν. Αμύνης <u>Δημιουργία τερματικών σταθμών Park n Ride</u> • Α.Π.Θ. (500 θέσεις στάθμευσης) <u>Πρωώθηση ηλεκτροκίνησης</u> • 2 επιπλέον σταθμοί διαμοιρασμού ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων στις περιοχές Νέα Ελβετία και Βούλγαρη 5 σταθμοί διαμοιρασμού ηλεκτρικών οχημάτων και ποδηλάτων στις περιοχές Α.Π.Θ., Ν.Σ.Σ. και ΔΕΘ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης

Πίνακας 2.33: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων – Μενεμένης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αμπελοκήπων - Μενεμένης	
Σύνοψη:	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, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης
Έτος Εκπόνησης:	2018
Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης
Όραμα:	Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμου από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και συνέχειας, η ενοποίηση του δημόσιου χώρου, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής. Άξονες Προτεραιότητας: • Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας • Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης
	• Στόχοι και παρεμβάσεις: Οικονομική αποδοτικότητα: Βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης των υφιστάμενων υποδομών με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση του οδικού δικτύου κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών. Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. • Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κλπ.). • Προσβασιμότητα: Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη

- Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα
- Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές
- Άξονας Προτεραιότητας 5: Προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς
- Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση Αστικού Περιβάλλοντος
- Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας
- Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών

δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και μείωση του φαινομένου αποκοπής περιοχών του Δήμου (barrier effect) λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ. • Ασφάλεια: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και εξάλειψη από το οδικό δίκτυο τυχόν «μελανών σημείων», δηλαδή σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων με μεγάλη συχνότητα ή σοβαρότητα.

- Ποιότητα και ελκυστικότητα αστικού χώρου: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής.

Άξονας Προτεραιότητας 1: Διαχείριση Κυκλοφορίας

Βελτίωση οδικών υποδομών

Βραχυχρόνιος & Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2021) & (2025)

✓ Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

✓ Διάνοξη τμημάτων του οδικού δικτύου

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

✓ Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών

✓ Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα

✓ Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο βασικό οδικό δίκτυο

✓ Καθοδηγητική πληροφοριακή σήμανση για τους οδηγούς ΙΧ από και προς την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών

✓ Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το βασικό οδικό δίκτυο

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)

✓ Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων, διαχωριστικών λωρίδων και οριζόντιας σήμανσης στο σύνολο του οδικού δικτύου

✓ Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας σήμανσης από το σύνολο του οδικού δικτύου

✓ Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης του Δήμου

✓ Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας στις εισόδους στο τοπικό δίκτυο από ανώτερης ιεράρχησης οδού

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)

- Εφαρμογή «σχολικών δακτυλίων» γύρω από όλα τα σχολικά συγκροτήματα της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

Άξονας Προτεραιότητας 2: Διαχείριση Στάθμευσης

Οργάνωση της στάθμευσης παρά την οδό

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)

- Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- Χωροθέτηση ενός (1) επιπλέον αποκλειστικού χώρου στάθμευσης ΤΑΞΙ στη ΔΕ Αμπελοκήπων και ενός (1) στη ΔΕ Μενεμένης έπειτα από συζήτηση με τους αρμόδιους φορείς *Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)*
- Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο βασικό οδικό δίκτυο
- Διάθεση όλων των νόμιμων θέσεων παρά την οδό στις τοπικές οδούς για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων όλο το 24ωρο με χρήση κάρτας κατοίκου
- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Πρόβλεψη θέσεων στάσης γύρω από σχολεία
- Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δικύκλων στις κεντρικές περιοχές των ΔΕ Αμπελοκήπων και Μενεμένης
- Καθοδηγητική σήμανση για τους χώρους στάθμευσης δικύκλων
- Πιλοτική εφαρμογή διάθεσης δύο (2) θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης σε κεντρικές οδούς της ΔΕ Αμπελοκήπων και μία (1) θέση στη ΔΕ Μενεμένης. Τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)
- Εγκιβωτισμός στάθμευσης και απαγορεύσεις στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου
Διερεύνηση επέκτασης θέσεων στάθμευσης για οχήματα κοινής χρήσης
Τοποθέτηση εμποδίων τύπου Π ή άλλου στις πλευρές των ΟΤ όπου ισχύει η απαγόρευση στάθμευσης προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του πεζοδρομίου
Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)
- Καθορισμός διαδρομών πρόσβασης με τη χρήση σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)
- Λειτουργία πινακίδων VMS
- Καταγραφή, έλεγχος και διευθέτηση της λειτουργίας των δημόσιας χρήσης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης
Άξονας Προτεραιότητας 3: Προσβασιμότητα
Βελτίωση Υποδομών ΑμεΑ
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)
- Προσβασιμότητα σε δημοτικά κτίρια
- Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ

- Ηχητικές διατάξεις σε φωτεινούς σηματοδότες
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)
- Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ (2025)
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)
- Δημιουργία ραμπών και οδηγών όδευσης τυφλών
Άξονας Προτεραιότητας 4: Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αστικές εμπορευματικές μεταφορές
Πρώθηση ΔΑΣ
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)
- Αστυνόμευση για την αποτροπή διπλοσταθμευμένων οχημάτων και οχημάτων στις γωνίες των ΟΤ που παρεμποδίζουν την ομαλή πορεία των λεωφορείων του ΟΑΣΘ
Πύκνωση δρομολογίων ΟΑΣΘ
- Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τη σημαντικότητα της χρήσης ΔΑΣ
- Τροποποίηση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)
- Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 60΄
- Το σύνολο των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΘ και της δημοτικής αστικής συγκοινωνίας να είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ
- Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα)
- Λειτουργία πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) στο σύνολο των στάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)
- Πύκνωση δρομολογίων δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ανά 30΄ (2030)
- Αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΘ σε συνάρτηση με τη λειτουργία του μετρό και του Δυτικού προαστιακού
- Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων ΟΑΣΘ από ηλεκτρικά οχήματα
- Δρομολόγηση λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων σε επιλεγμένες διαδρομές και ώρες
Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών
Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021)
- Θέσεις φορτοεκφόρτωσης
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025)
- Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030)
- Διερεύνηση ανάπτυξης Αστικού Κέντρου Ομαδοποίησης Εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση αστικών διανομών
Άξονας Προτεραιότητας 5: Πρώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς
Βελτίωση υποδομών πεζών
Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο βασικό οδικό δίκτυο

Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021) • Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025) • Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου • Διαπλάτυνση πεζοδρομίων • Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας • Αντικατάσταση μεταλλικής πεζογέφυρας που συνδέει την οδό Καλλιθέας με την οδό Μοναστηρίου διερχόμενη πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030) • Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021) • Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων Bike sharing Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025) • Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, στα πλαίσια ανάπτυξης κεντρικών οδών • Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων • Καθοδηγητική σήμανση στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων • Διερεύνηση επέκτασης συστήματος bike sharing Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030) • Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων • Δημιουργία υποδομών bike and ride <u>Άξονας Προτεραιότητας 6: Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος</u> Αναβάθμιση αστικών υποδομών Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021) • Αναβάθμιση των παιδικών χαρών • Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025) • Αναπλάσεις δημοσίου χώρου • Περιορισμός πλάτους οδών • Βελτίωση επιπέδου δημόσιου φωτισμού Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030) • Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος • Βελτίωση επιπέδου δημόσιου φωτισμού Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021) • Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Αμπελοκήπων Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025) • Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στη ΔΕ Μενεμένης <u>Άξονας Προτεραιότητας 7: Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας</u> • Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030) Αντικατάσταση οχημάτων δημοτικού στόλου • Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού

	<u>Άξονας Προτεραιότητας 8: Υιοθέτηση νέων έξυπνων λύσεων και τεχνολογιών</u> «Έξυπνες» εφαρμογές Βραχυχρόνιος ορίζοντας υλοποίησης (2021) • Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες. • Σύστημα Τηλεελέγχου-Τηλεδιαχείρισης για το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού • Προμήθεια πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2025) • Επέκταση πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης Μακροπρόθεσμος ορίζοντας υλοποίησης (2030) Επέκταση πλατφόρμας έξυπνης και βιώσιμης πόλης
Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις μετακινήσεις και τον σχεδιασμό στο Δήμο:	-

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πυλαίας - Χορτιάτη

Πίνακας 2.34: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πυλαίας - Χορτιάτη

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πυλαίας - Χορτιάτη	
Σύνοψη:	Το ΣΒΑΚ Δήμου Πυλαίας – Χορτιάτη αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που θέτει τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών / διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.
Έτος Εκπόνησης:	2021
Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Πυλαίας - Χορτιάτη
Όραμα: Ο Δήμος Πυλαίας – Χορτιάτη να καταστεί ένας βιώσιμος & ασφαλής Δήμος, περιβαλλοντικά φιλικός & ενεργός, ο οποίος θα εξασφαλίζει δίκαιες & προσπελάσιμες μετακινήσεις για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του, ενισχύοντας τον πολυκεντρικό του χαρακτήρα, καθώς και τη σύνδεση με το μητροπολιτικό κέντρο. • <u>Βιώσιμος</u> διότι θα προωθήσει τις αρχές τις βιώσιμης κινητικότητας για όλες τις μετακινήσεις • <u>Ασφαλής</u> διότι θα διαμορφώνει υποδομές του με γνώμονα την οδική ασφάλεια και την προστασία των μετακινουμένων. • <u>Περιβαλλοντικά φιλικός</u> διότι οφείλει να προστατέψει τους πλούσιους φυσικούς πόρους της επικράτειας του • <u>Ενεργός</u> καθώς επενδύει στην άμεση επικοινωνία, την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των πολιτών με σχετικές δράσεις. • <u>Που θα διασφαλίζει δίκαιες και προσπελάσιμες μετακινήσεις</u>, αμβλύνοντας τις ανισότητες μεταξύ εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και βελτιώνοντας την καθημερινότητα των ευάλωτων χρηστών της οδού (ΑμεΑ, ηλικιωμένοι, παιδιά, κ.ά.) Άξονες:	Στρατηγικοί Στόχοι: • Προώθηση «ήπιων μορφών μετακίνησης» • Βελτίωση της ελκυστικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών • Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας. • Αναβάθμιση του αστικού χώρου & της ποιότητας ζωής των πολιτών Πακέτο μέτρων Α: Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία: A1: Οργάνωση οδικού δικτύου στους οικισμούς του Δήμου A2: Ολοκλήρωση & αναβάθμιση οδικών υποδομών και κόμβων A3: Διαμόρφωση οδών & περιοχών ήπιας κυκλοφορίας A4: Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών A5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης Πακέτο μέτρων Β: Διαχείριση της στάθμευσης B1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης B2: Κατασκευή χώρων στάθμευσης εκτός οδού B3: Οργάνωση ειδικών θέσεων στάθμευσης Πακέτο μέτρων Γ: Υποστήριξη των ΜΜΜ Γ1: Αναδιάρθρωση γραμμών αστικής συγκοινωνίας

Α. Βελτίωση των υποδομών και της οδικής ασφάλειας για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Β. Διαχείριση της στάθμευσης Γ. Υποστήριξη των ΜΜΜ Δ. Προώθηση των ήπιων μορφών κινητικότητας Ε. Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & παρεμβάσεις στο αστικό και εξωαστικό περιβάλλον	Γ2: Αναβάθμιση των στάσεων και δημιουργία νέων Γ3: Διερεύνηση «ειδικών» συστημάτων συγκοινωνίας για τις ανάγκες του Δήμου Πακέτο μέτρων Δ: Προώθηση των ήπιων μορφών κινητικότητας Δ1: Υποδομές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών Δ2: Υποδομές για Ποδήλατο και Ε.Π.Η.Ο. Δ3: Ασφαλείς & βιώσιμες μετακινήσεις μαθητών Πακέτο μέτρων Ε: Δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς & παρεμβάσεις στο αστικό και εξωαστικό περιβάλλον Ε1: Πολεοδομικός Σχεδιασμός και παρεμβάσεις ευρύτερης κλίμακας Ε2: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
Μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τις μετακινήσεις και τον σχεδιασμό στο Δήμο:	Αναβάθμιση οδικών τμημάτων: • Φίλυρο: Οδός Πεύκων – Φιλύρου (5 έτη) Ενδεικτικές διαδρομές αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών (Συνάφεια με ΣΒΑΚ Δ. Θεσσαλονίκης): • 257 ΝΣΣ – Ασβεστοχώρι – Στρ. Χορτιάτη (Παλιά γραμμή 57), ΝΣΣ - ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ - ΛΑΓΚΑΔΑ - ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ - Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΛΕΩΦ.ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΠΕΥΚΑ - ΑΣΒΕΣΤΟΧΩΡΙ - ΕΞΟΧΗ - Δ/ΣΗ ΧΟΡΤΙΑΤΗ, Δ/ΣΗ ΧΟΡΤΙΑΤΗ - ΕΞΟΧΗ - ΛΕΩΦ.ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ - Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ - ΛΑΓΚΑΔΑ - ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΝΣΣ, Συχνότητα: 13 λεπτά

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά

Πίνακας 2.35: Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Παύλου Μελά	
Σύνοψη:	Το ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων στο σήμερα και στο μέλλον με στόχο μια καλύτερη ποιότητα ζωής.
Έτος Εκπόνησης:	2022
Επισπεύδων Φορέας	Δήμος Παύλου Μελά
Υπό Εκπόνηση	-

2.3 Αξιολόγηση ολοκληρωμένων, προγραμματιζόμενων και υλοποιούμενων έργων και παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης και στην ευρύτερη περιοχή.

Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζονται οι κύριες δράσεις κινητικότητας που πραγματοποιήθηκαν από πλευράς του Δήμου την τελευταία οκταετία από το 2014 μέχρι 2021.

Τα πεδία βιώσιμης κινητικότητας, στα οποία δαπανήθηκαν πόροι του Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι κατά κύριο λόγο τα παρακάτω:

- Έργα οδοποιίας: Ανακατασκευές, αναπλάσεις, ασφαλτοστρώσεις και ηλεκτροφωτισμός οδών.
- Υποδομές Πεζών: Πλακοστρώσεις και αποκαταστάσεις πεζοδρομίων, αποκατάσταση πεζογέφυρας
- Μελέτες βιώσιμης κινητικότητας: Κυκλοφοριακή και συγκοινωνιακή μελέτη, μελέτη οδικής ασφάλειας, Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- Χώροι στάθμευσης: Διαμόρφωση υπαίθριων χώρων, βελτίωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης
- Δημιουργία υποδομών για ΑμεΑ: δημιουργία ραμπών, όδευση για τυφλούς, τοποθέτηση ηχητικού σήματος για τυφλούς.

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την αξιολόγηση τους είναι τα εξής:

- Τα ποσά που προϋπολογίζονται για έργα ή δράσεις βιώσιμης κινητικότητας κυμαίνονται κατά μέσο όρο στα 5,25 εκ. ευρώ ανά έτος. Ωστόσο, τα τελικά ποσά που δαπανούνται είναι τελικά πολύ μικρότερα και κυμαίνονται κατά μέσο όρο γύρω στο 1,41 εκ. ευρώ ανά έτος.
- Τα μεγαλύτερα ποσά τόσο στον προγραμματισμό όσο και στην υλοποίηση αφορούν κυρίως σε έργα αποκατάστασης οδών και πεζοδρομίων και όχι τόσο σε εκτενέστερες παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας όπως η δημιουργία νέων πεζοδρόμων κ.λπ.
- Πολύ μικρά ποσά προϋπολογίζονται και δαπανώνται για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης και τα κυριότερα έργα αφορούν την συντήρηση κυρίως και βελτίωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης και όχι τη δημιουργία νέων.
- Τέλος, ενώ προβλέπονται ποσά για μελέτες βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας ωστόσο μέχρι και το 2021 δεν έχει δαπανηθεί κανένα ποσό για την εκπόνηση των σχετικών μελετών.

3. Περιγραφή της περιοχής μελέτης

3.1 Γενικά στοιχεία – Χωροταξική ένταξη

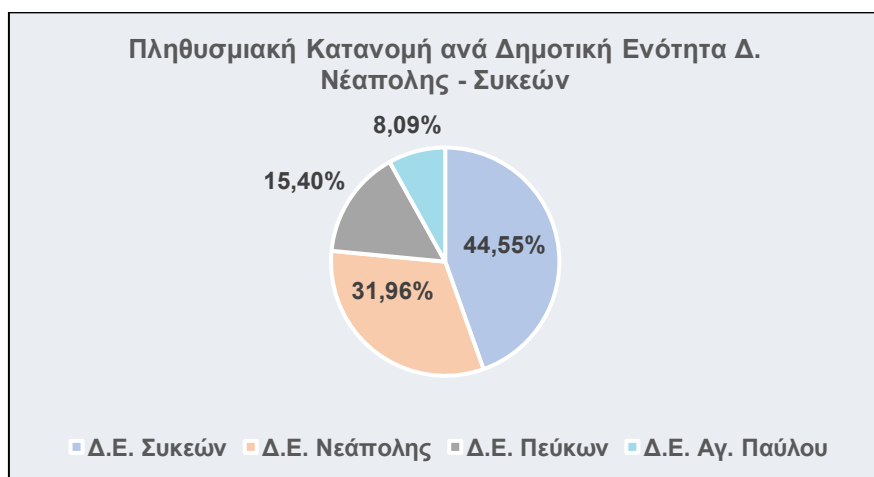
Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών, είναι το αποτέλεσμα της συνένωσης τεσσάρων πρώην Καποδιστριακών Δήμων, ήτοι Νεάπολης, Συκεών, Αγ. Παύλου και Πεύκων (πρόγραμμα Καλλικράτης 2011). Πρόκειται για μια αστική περιοχή της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, η οποία ωστόσο περιλαμβάνει και ημιαστικά στοιχεία που εντοπίζονται κυρίως στην Δ.Ε. Πεύκων. Εντάσσεται στη βορειοδυτική ζώνη του Π.Σ.Θ. και πρόκειται για μια πολεοδομημένη, στο σύνολό της, περιοχή με εξαίρεση κάποιες εκτάσεις κυρίως στην Δ.Ε. Πεύκων, που αποτελεί νεότερο οικισμό και κάποιες εκτάσεις σημειακού χαρακτήρα στις Δ.Ε. Νεάπολης και Συκεών, (π.χ. περιοχή Στρεμπενιώτη, Π. Λεβαντή κ.ά.).

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών έχει πληθυσμό 84.741 κατοίκους, εκ των οποίων οι 37.753 ανήκουν στη Δ.Ε. Συκεών, οι 27.084 στη Δ.Ε. Νεάπολης, οι 13.052 στη Δ.Ε. Πεύκων και οι 6.852 στη Δ.Ε. Αγ. Παύλου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της τοπικής υπηρεσίας Πολεοδομίας, η έκταση του Δήμου είναι 12.903 στρέμματα.

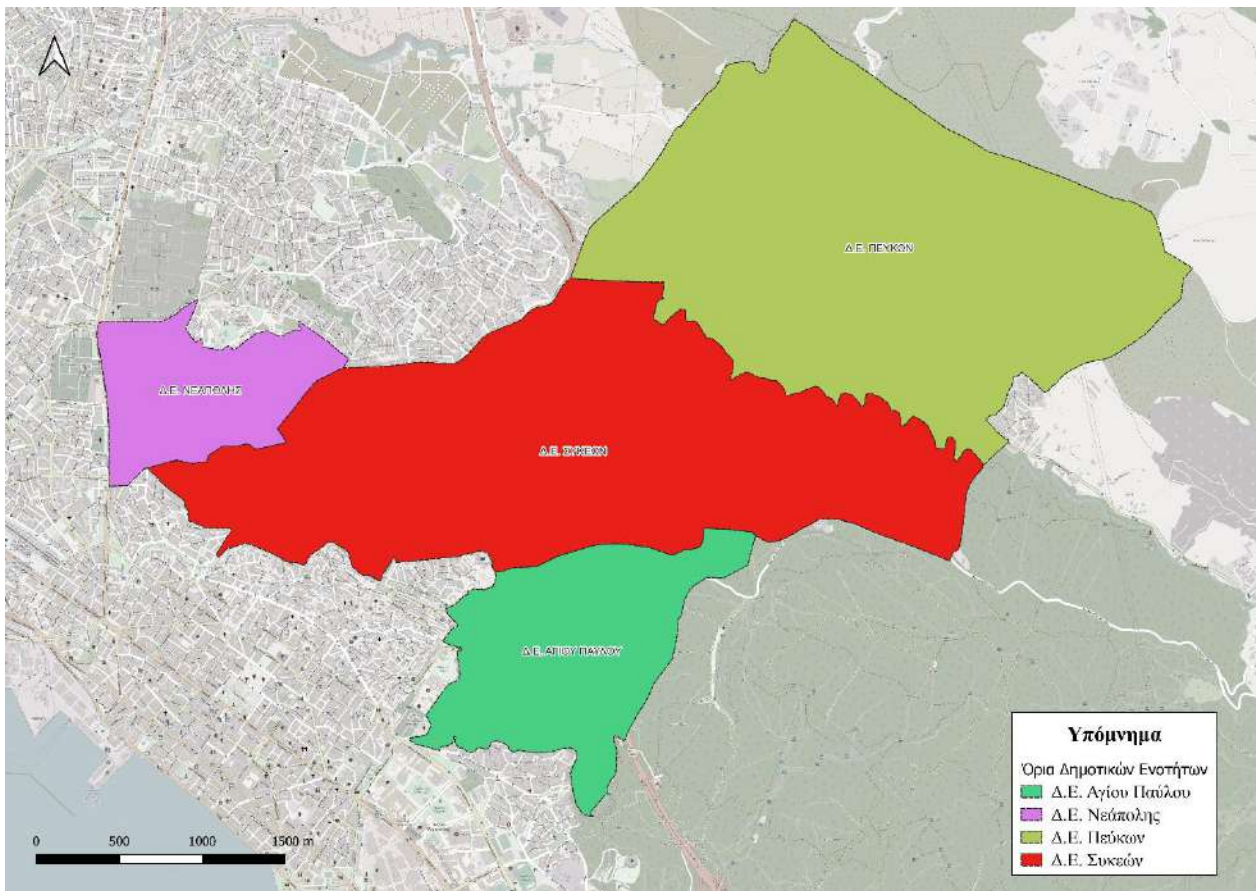
Οι Δ.Ε. Νεάπολης, Συκεών και Αγ. Παύλου, χαρακτηρίζονται από έντονη αστικοποίηση με κύρια χρήση γης την κατοικία και περιορισμένους κοινόχρηστους χώρους που εντοπίζονται σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως το στρατόπεδο Στρεμπενιώτη στην Δ.Ε. Νεάπολης και η περιοχή της δενδροφυτείας στην Δ.Ε. Συκεών. Η Δ.Ε. Πεύκων, παρά το γεγονός ότι τις τελευταίες δεκαετίες παρουσίασε ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση που συνοδεύτηκε από αντίστοιχη οικιστική ανάπτυξη, παρουσιάζει μικρότερο βαθμό αστικοποίησης, γεγονός το οποίο οφείλεται στην άμεση γεινιάσή της με το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου, το οποίο καταλαμβάνει το 20% της έκτασής της.

Πίνακας 3.1: Διοικητική διαίρεση Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Δ.Ε. Συκεών	Δ.Ε. Νεάπολης	Δ.Ε. Πεύκων	Δ.Ε. Αγ. Παύλου
Συκιές	Νεάπολη	Πεύκα	Αγ. Παύλος - Ευαγγελίστρια



Σχήμα 3.1: Ποσοστό Πληθυσμού Δ.Ε. σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Σχήμα 3.2: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Ιδια επεξεργασία)

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών είναι ένας από τους πιο πυκνοκατοικημένους Δήμους της Περιφέρειας Θεσσαλονίκης και χαρακτηρίζεται κυρίως ως περιοχή μόνιμης αστικής κατοικίας, όπου η πλειονότητα των κατοίκων απασχολείται στον τριτογενή τομέα.

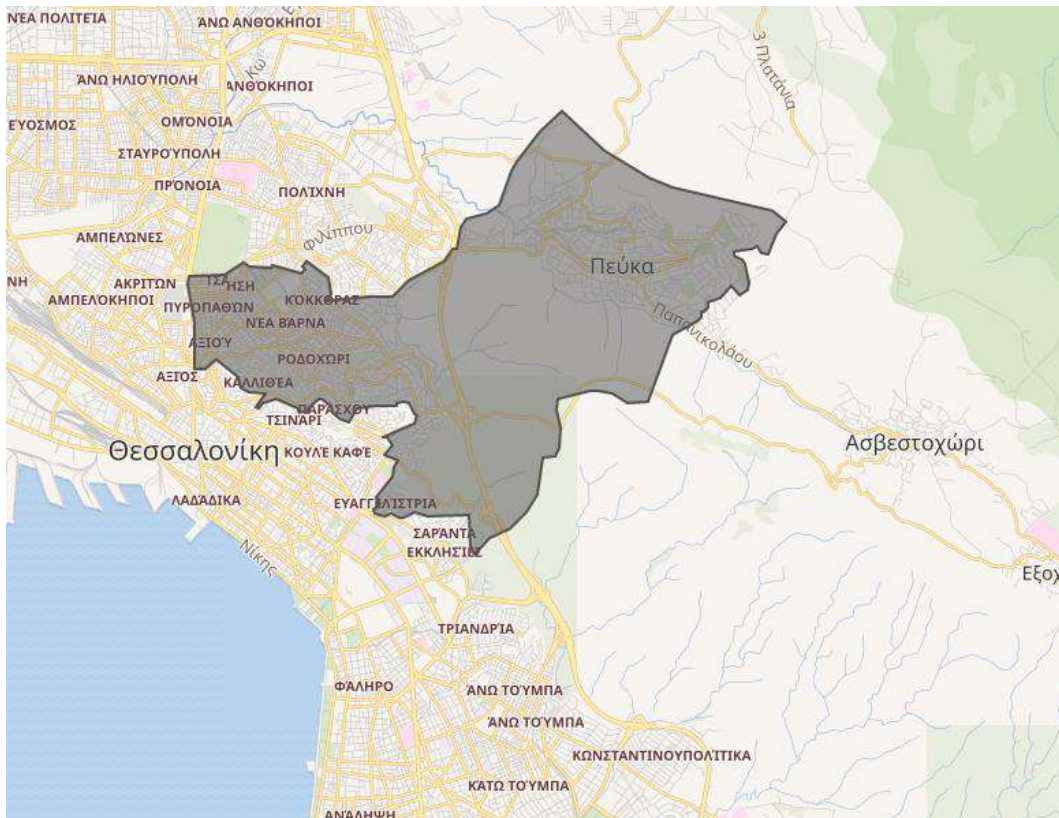
Κύριο χαρακτηριστικό του Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι το έντονο ανάγλυφο που παρουσιάζουν όλες οι δημοτικές ενότητες που τον απαρτίζουν καθώς και η γειτνίασή του με το περιαστικό δάσος του Σειχ – Σου στο μεγαλύτερο τμήμα της έκτασής του που του προσδίδουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και συνεπάγονται ειδικές ανάγκες.

Επιπλέον, από τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών διέρχονται οι σημαντικότεροι μεταφορικοί άξονες εισόδου – εξόδου της πόλης: η εσωτερική Περιφερειακή Οδός, η Επαρχιακή οδός Νο2 που οδηγεί στον Χορτιάτη, η οδός Λαγκαδά κ.ά. με αποτέλεσμα να παρατηρείται υψηλό ποσοστό διαμπερών κινήσεων που επιβαρύνουν το οδικό δίκτυο του.

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών βρίσκεται πλησίον στις μεγαλύτερες νοσοκομειακές μονάδες της Θεσσαλονίκης, όπως το νοσοκομείο Παπανικολάου, το Παπαγεωργίου, το 424 Γ.Σ.Ν., το Γεννηματάς, ενώ αναμένεται η κατασκευή του παιδιατρικού νοσοκομείου στο Φίλυρο, το οποίο θα επιφέρει επιπλέον επιβάρυνση στο οδικό δίκτυο της περιοχής.

Τέλος, εξαιτίας της θέσης του ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών και της εγγύτητάς του με το κέντρο της πόλης, αλλά και λόγω των σημαντικών οδικών αξόνων που διέρχονται από αυτόν εξυπηρετείται από πλήθος λεωφορειακών

γραμμών και παρουσιάζει ικανοποιητική χωρική κάλυψη, αλλά εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα όσον αφορά το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.



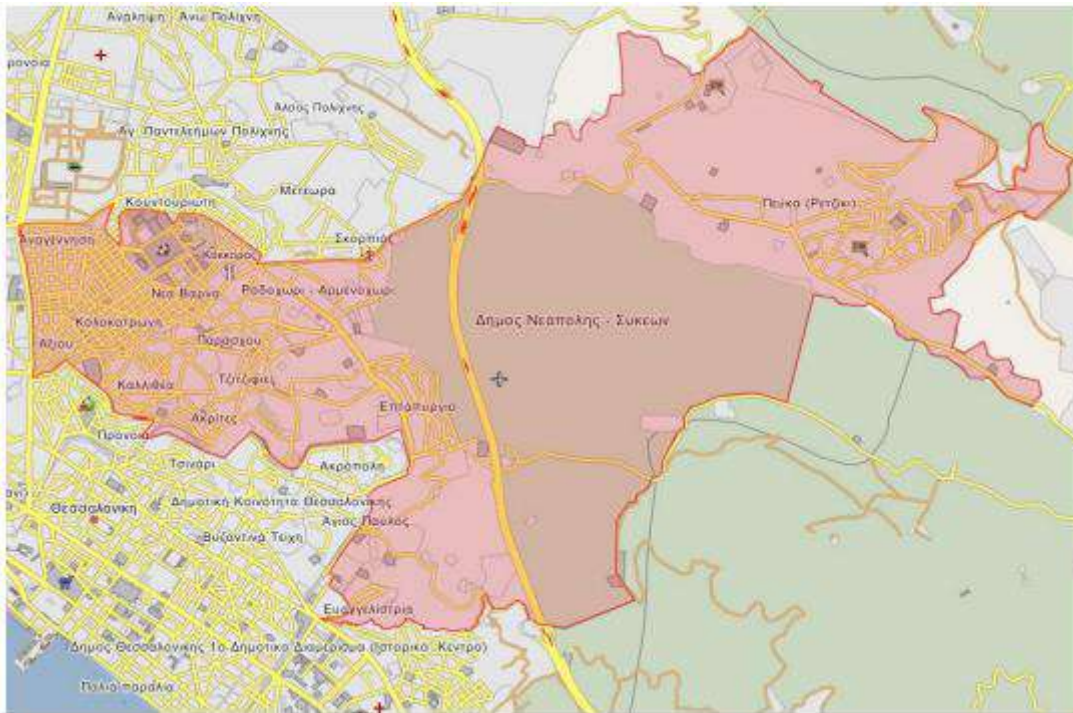
Σχήμα 3.3: Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών και η θέση του στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

3.2. Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

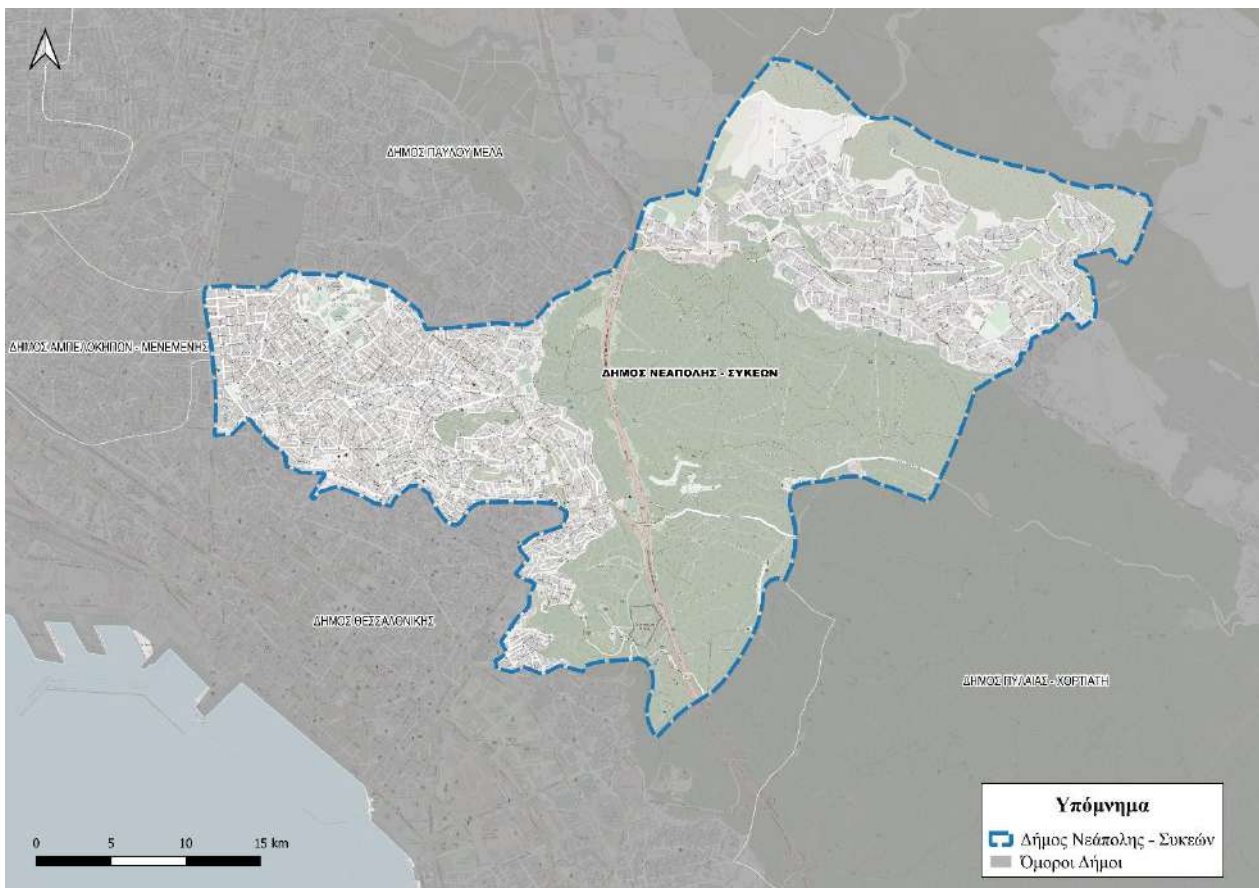
Ο καθορισμός της περιοχής παρέμβασης, της περιοχής δηλαδή εντός των ορίων της οποίας θα λάβουν χώρα οι προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις αποτελεί κρίσιμη παράμετρος. Οι κυριότεροι παράγοντες για την επιλογή της περιοχής παρέμβασης είναι:

- Διοικητικά όρια
- Πληθυσμιακό μέγεθος
- Γεωγραφικοί περιορισμοί
- Λειτουργικοί παράγοντες (π.χ. καθημερινές μετακινήσεις πληθυσμού για εργασία).

Λαμβανομένου λοιπόν υπόψη επιπροσθέτως το αντικείμενο και τους στόχους του παρόντος έργου ως περιοχή παρέμβασης / περιοχή μελέτης (**Σχήμα 3.4**) καθορίζεται το σύνολο της έκτασης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών συμπεριλαμβανομένων και των τεσσάρων δημοτικών ενοτήτων του (Συκιές, Νεάπολη, Αγ. Πάυλος, Πεύκα), ενώ θα εξετασθούν και οι συνδέσεις αυτών με τους όμορους οικισμούς και Δήμους.



Σχήμα 3.4: Περιοχή Παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών



Σχήμα 3.5: Διοικητικά όρια Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Ιδία επεξεργασία)

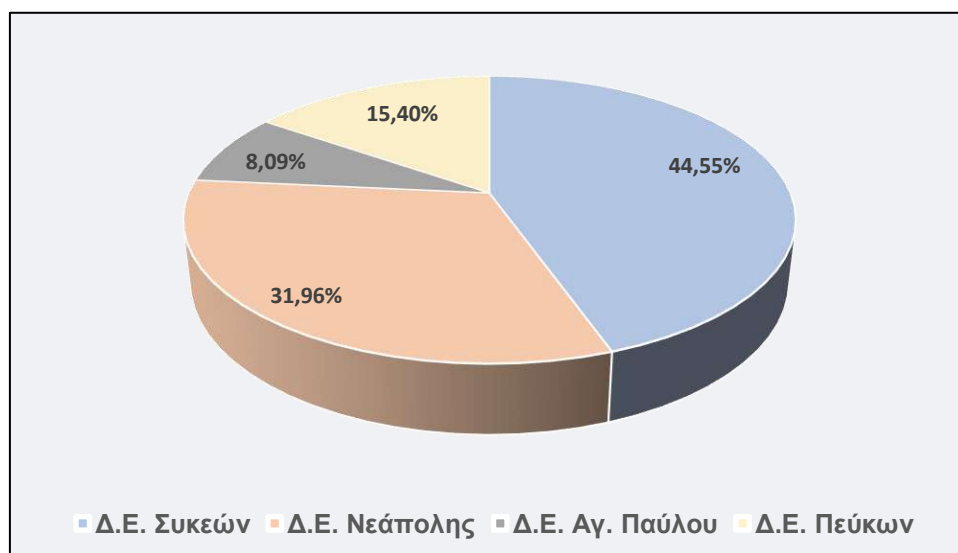
3.3. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία

Ο Πίνακας 3.2 παρουσιάζει την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Νεάπολης - Συκεών και των ευρύτερων χωρικών συνόλων για το χρονικό διάστημα 1991 – 2011. Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού της ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ο πραγματικός μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι ίσος με 84.741 κατοίκους, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν το 45% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου συγκεντρώνεται στην Δημοτική Ενότητα Συκεών (Σχήμα 3.4).

Την τελευταία απογραφική εικοσαετία (1991-2011), ο πληθυσμός του Δήμου κατέγραψε αύξηση κατά 11,45% στο σύνολό του. Η Δημοτική Ενότητα που παρουσίασε την μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση είναι η Δ.Ε. Πεύκων με 492,46% αύξηση από το 1991 έως το 2011, ενώ αντίθετα κατά την ίδια χρονική περίοδο, η Δ.Ε. Νεάπολης παρουσίασε μείωση της τάξης του 14,63%.

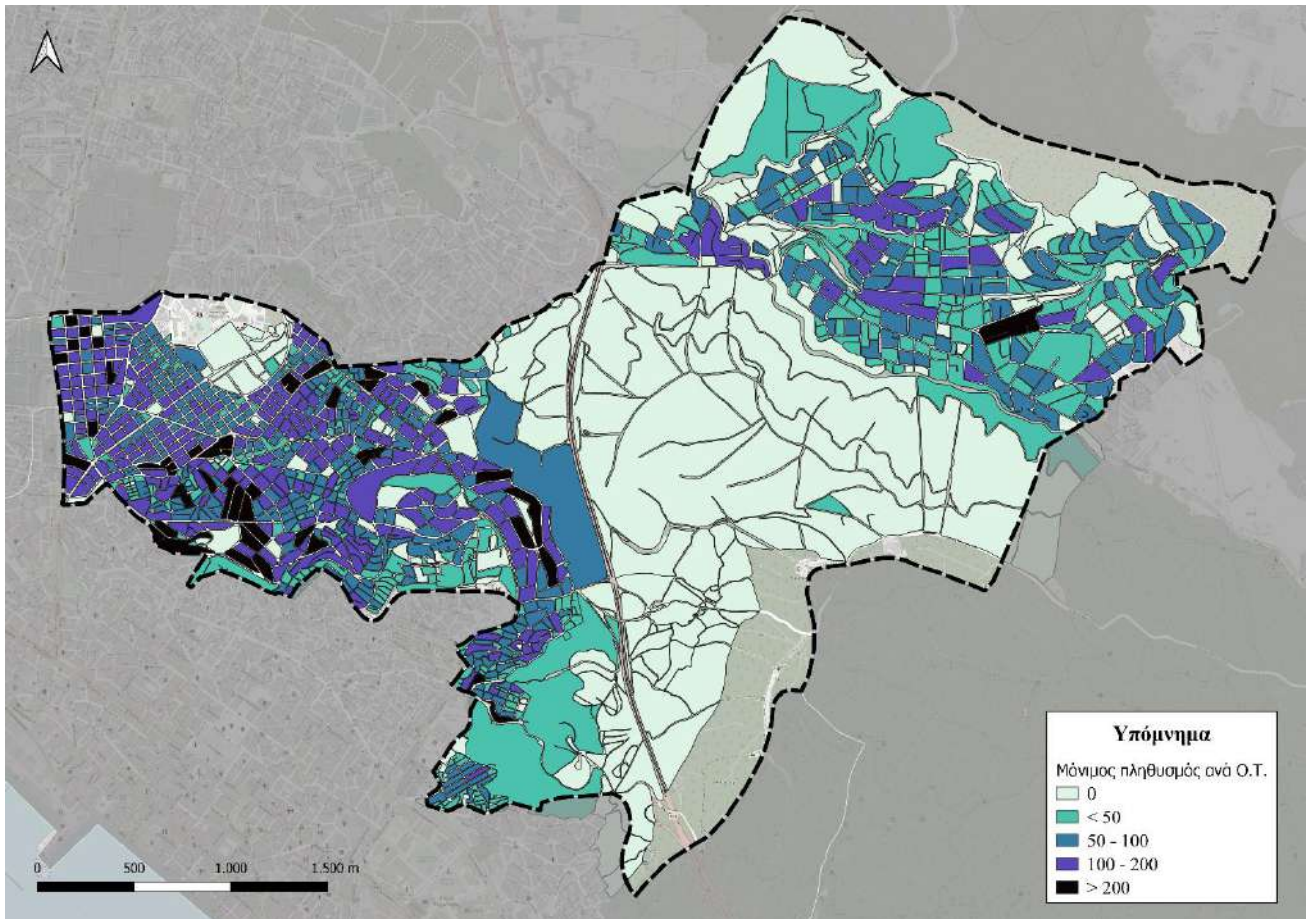
Πίνακας 3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Νεάπολης - Συκεών σε σύγκριση με ευρύτερα χωρικά σύνολα, 1991-2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή Μόνιμου Πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Δ.Ε. Συκεών	34.667	42.787	37.753	23,42%	-11,77%	8,90%
Δ.Ε. Νεάπολης	31.727	31.830	27.084	0,32%	-14,91%	-14,63%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	7.440	8.192	6.852	10,11%	-16,36%	-7,90%
Δ.Ε. Πεύκων	2.203	6.465	13.052	193,46%	101,89%	492,46%
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	76.037	89.274	84.741	17,41%	-5,08%	11,45%
Π.Ε. Θεσσαλονίκης	971.067	1.084.001	1.110.551	11,63%	2,45%	14,36%



Σχήμα 3.6: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανά δημοτική ενότητα, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, τα υψηλότερα μεγέθη μόνιμου πληθυσμού ανά οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.) σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) εντοπίζονται σε διάσπαρτα σημεία του Δήμου, με ιδιαίτερη ένταση στο νότιο τμήμα των Συκεών, όπου ο πληθυσμός φτάνει μέχρι και τους 600 κατοίκους σε ένα Ο.Τ., αλλά και στα δυτικά της Νεάπολης.



Σχήμα 3.7: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Όσον αφορά στη σύνθεση κατά φύλο σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) (**Πίνακας 3.3**), στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών οι γυναίκες υπερέχουν των αντρών, με ποσοστό 52,32% έναντι 47,68%.

Πίνακας 3.3: Μόνιμος πληθυσμός (2011) της περιοχής μελέτης ανά φύλο σε σύγκριση με τα ευρύτερα χωρικά σύνολα (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011			Ποσοστό επί της %	
	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	40.406	44.335	84.741	47,68%	52,32%

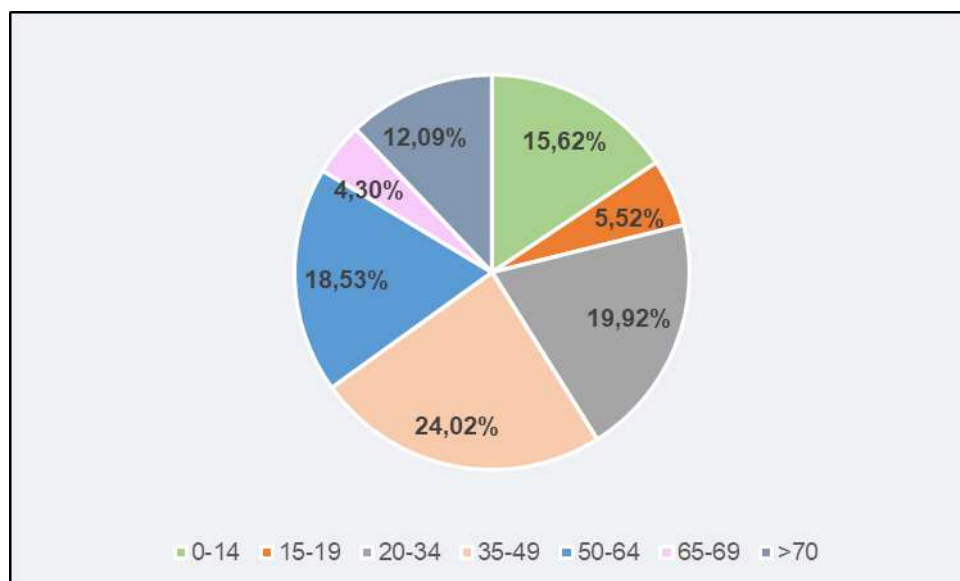
Η κατανομή του πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο για την περιοχής μελέτης φαίνεται στον **Πίνακα 3.4** και στα **Σχήματα 3.8** και **3.9**. Με βάση τα εν λόγω δεδομένα, η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι η ομάδα 35 – 49 ετών και ακολουθούν οι ομάδες 20 – 34 ετών και 50-64 ετών. Όπως προκύπτει από το **Σχήμα 3.8**, το 41,06% του πληθυσμού είναι κάτω των 39 ετών κάτι που δείχνει ότι σε μεγάλο βαθμό ο Δήμος

κατοικείται από ανθρώπους νεότερων ηλικιών, ενώ οι παραγωγικές ηλικίες από 20 έως 64 ετών αποτελούν συνολικά το 62,47% του συνολικού ποσοστού του Δήμου.

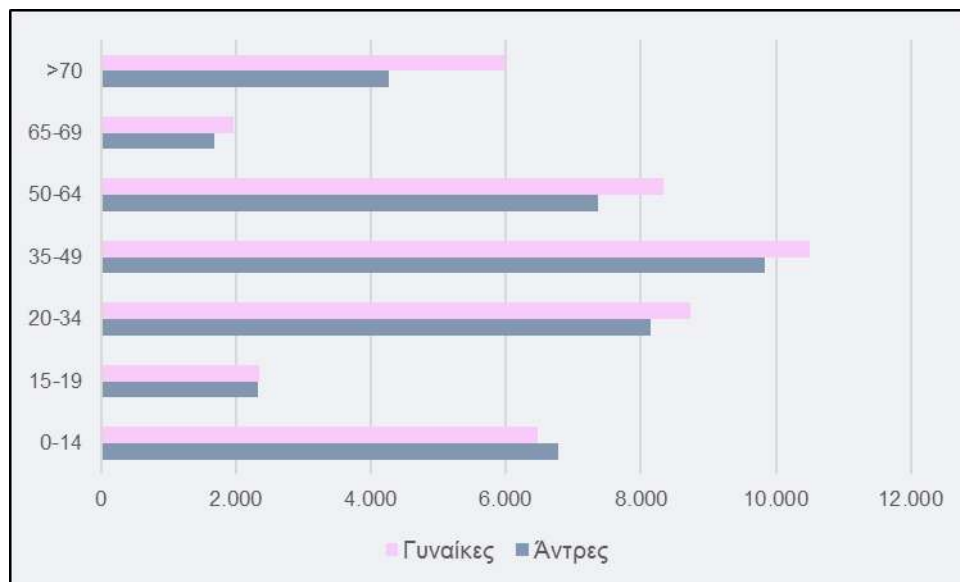
Όσον αφορά την κατανομή του πληθυσμού ανά φύλο στις επιμέρους ηλικιακές ομάδες παρατηρούμε ότι σε όλες τις ηλικιακές ομάδες (πλην της ομάδας 0-14 ετών) υπερτερούν οι γυναίκες, ενώ η μεγαλύτερη ποσοστιαία διαφορά μεταξύ αντρών και γυναικών εντοπίζεται στην ηλικιακή ομάδα άνω των 70 ετών.

Πίνακας 3.4: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο στην περιοχή μελέτης, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Ηλικιακές ομάδες	Μόνιμος Πληθυσμός 2011 Δήμου Νεάπολης - Συκεών				Ποσοστό %	
	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες		Άντρες	Γυναίκες
0-14	13.233	6.766	6.467		51,13%	48,87%
15-19	4.680	2.333	2.347		49,85%	50,15%
20-34	16.880	8.142	8.738		48,23%	51,77%
35-49	20.352	9.845	10.507		48,37%	51,63%
50-64	15.702	7.365	8.337		46,90%	53,10%
65-69	3.648	1.687	1.961		46,24%	53,76%
>70	10.246	4.268	5.978		41,66%	58,34%
Σύνολο	84.741	40.406	44.335		47,68%	52,32%



Σχήμα 3.8: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών κατά ηλικιακές ομάδες, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



Σχήμα 3.9: Κατανομή του πληθυσμού Δήμου Νεάπολης - Συκεών κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Όσον αφορά τον Δείκτη Γήρανσης (**Πίνακας 3.5**) για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών (αριθμός ατόμων 65 ετών και άνω που αναλογούν σε 100 άτομα ηλικίας μέχρι 14 ετών) αυτός ανέρχεται στο 1,05 υποδηλώνοντας την προοδευτική γήρανση του πληθυσμού του Δήμου και μια συνακόλουθη τάση για χαμηλή παραγωγικότητα στο μέλλον, φαινόμενο ωστόσο που παρατηρείται και σε εθνικό επίπεδο.

Ο δείκτης εξάρτησης (αριθμός ατόμων των ηλικιών μέχρι 14 ετών και από 65 και άνω ανά 100 άτομα παραγωγικού πληθυσμού (ηλικίες από 15 έως 64 έτη) ανέρχεται στο 0,47 και υποδηλώνει ότι ανά 100 παραγωγικά μέλη αντιστοιχούν 47 εξαρτώμενα μέλη. Τα εξαρτώμενα μέλη είναι κυρίως οι ηλικιωμένοι, οι οποίοι έχουν αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα παραγωγικά μέλη σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια.

Ο δείκτης αντικατάστασης καταγράφει την αναλογία ατόμων 10-14 ετών προς τα άτομα 60-64 ετών. Ο δείκτης καταγράφει την αναλογία ενός πληθυσμού που δυνητικά εισέρχεται σε παραγωγικό στάδιο. Για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών ο δείκτης αυτός είναι πάνω από την μονάδα (1,28) γεγονός που δείχνει ότι αν και ο πληθυσμός του Δήμου γηράσκει, η αναλογία του νεότερου πληθυσμού είναι συγκριτικά μεγαλύτερη ακόμα.

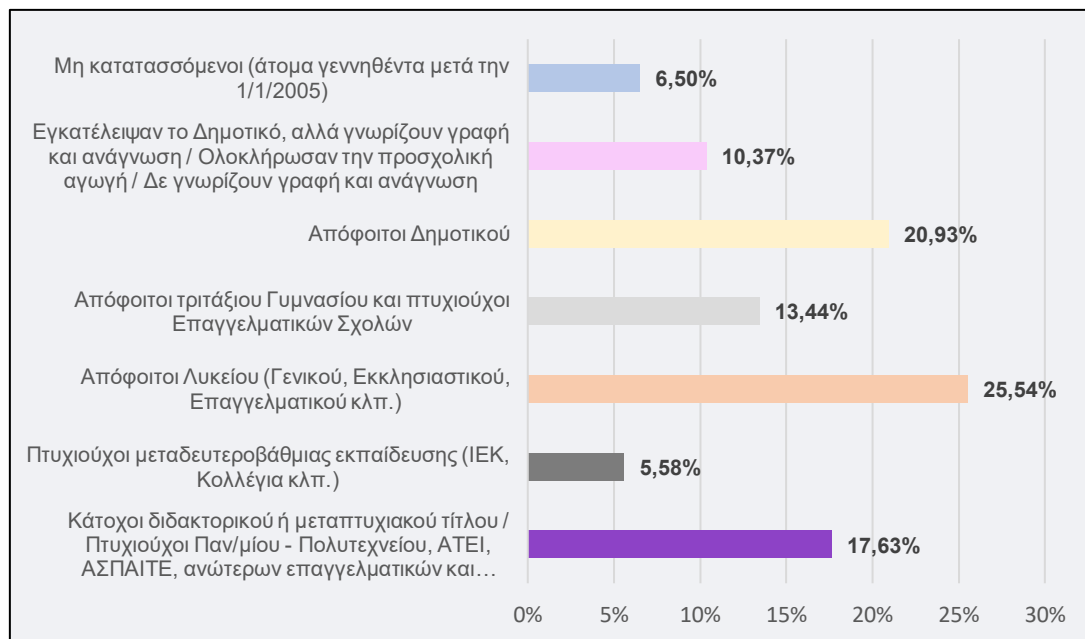
Πίνακας 3.5: Δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και αντικατάστασης για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Δείκτης Γήρανσης	Δείκτης Εξάρτησης	Δείκτης Αντικατάστασης
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	1,05	0,47	1,28

Σε ότι αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, όπως προκύπτει από τον **Πίνακα 3.6** και από το **Σχήμα 3.10**, πάνω από το 25% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου διαθέτει απολυτήριο Λυκείου, γύρω στο 20% έχουν απολυτήριο Δημοτικού, ενώ 17% του πληθυσμού είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου. Τέλος, πάνω από το 10% του πληθυσμού δεν έχουν αποφοιτήσει από την πρωτοβάθμια εκπαίδευση.

Πίνακας 3.6: Μόνιμος πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Επίπεδο εκπαίδευσης	2011	
	Πληθυσμός	Ποσοστό
Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών	14.941	17,63%
Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)	4.730	5,58%
Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	21.646	25,54%
Απόφοιτοι τριτάξιου Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	11.393	13,44%
Απόφοιτοι Δημοτικού	17.738	20,93%
Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση / Ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή / Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	8.785	10,37%
Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)	5.508	6,50%
Σύνολο	84.741	100,00%



Σχήμα 3.10: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, στην περιοχή μελέτης λειτουργούν συνολικά σε όλο τον Δήμο τριανταέξι (36) νηπιαγωγεία κι ένα (1) ειδικό Νηπιαγωγείο, εικοσιτρία (23) Δημοτικά σχολεία, ένα (1) ειδικό Δημοτικό σχολείο, δέκα (10) Γυμνάσια κι ένα (1) Πειραματικό Γυμνάσιο, και πέντε (5) Γενικά Λύκεια, τρία (3) ΕΠΑΛ, ένα (1) Πειραματικό Λύκειο και ένα (1) ειδικό ΤΕΕ. Από τα στοιχεία του **Πίνακα 3.7** προκύπτει ότι το μαθητικό δυναμικό της περιοχής μελέτης ανέρχεται σε 10.457 μαθητές, σε σύνολο 82 σχολικών μονάδων.

Πίνακας 3.7: Αριθμός σχολικών μονάδων και δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Σχ. Έτος 2021-2022)

Σχολική μονάδα	Αριθμός μονάδων	Μαθητές
Νηπιαγωγεία	36	1.065
Δημοτικά	23	4.061
Γυμνάσια (και Πειραματικό)	10	2.636
Λύκεια (Γενικά και ΕΠΑΛ και Πειραματικό)	9	2.579
Ειδικά	3	116
Σύνολο	48	10.457

Επίσης, όπως φαίνεται και στον **Πίνακα 3.8**, οι περισσότερες σχολικές μονάδες και μαθητές βρίσκονται στις Δ.Ε. Συκεών και Νεάπολης, ενώ στην Δ.Ε. Πεύκων παρατηρούμε ότι βρίσκονται όλα τα ειδικά σχολεία του Δήμου.

Πίνακας 3.8: Αριθμός σχολικών μονάδων και δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα ανά Δημοτική Ενότητα του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Σχ. Έτος 2021-2022)

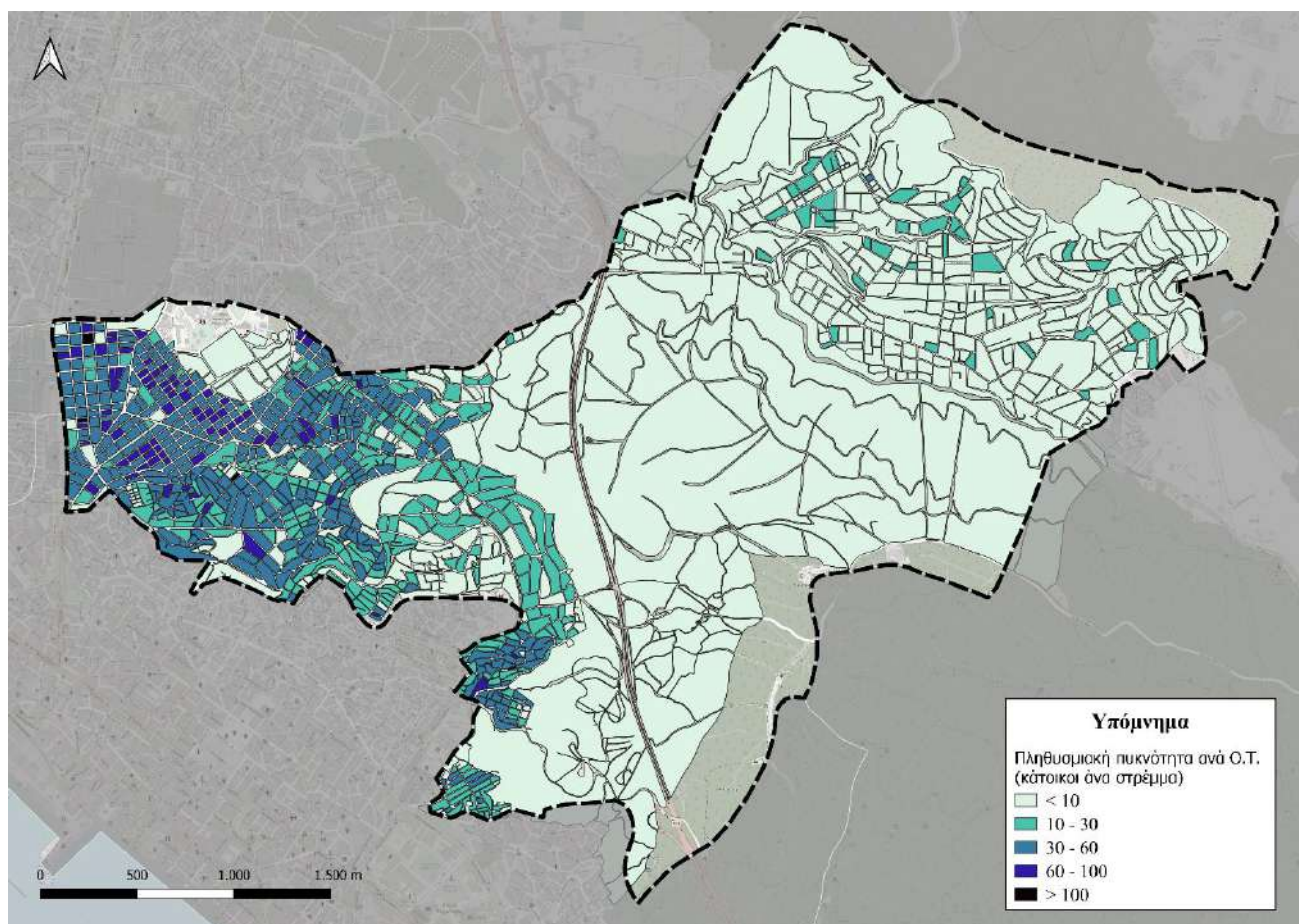
Δήμος Νεάπολης- Συκεών Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Σχολικών Μονάδων/Αριθμός Μαθητών				
	Νηπιαγωγεία	Δημοτικά	Γυμνάσια	Λύκεια	Ειδικά
Δ.Ε. Συκεών	15 / 446	9 / 1696	4 / 947	4 / 902	-
Δ.Ε. Νεάπολης	12 / 340	8 / 1307	6 / 1149	4 / 1236	-
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	3 / 74	2 / 196	-	-	-
Δ.Ε. Πεύκων	6 / 205	4 / 862	1 / 540	1 / 441	3 / 116
Σύνολο	36 / 1.065	23 / 4.061	11 / 2.636	9 / 2.579	3 / 116

Όσον αφορά στην πληθυσμιακή πυκνότητα, στον **Πίνακα 3.9** παρουσιάζεται η εξέλιξή της κατά την χρονική περίοδο 1991-2011 για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών. Από τα δεδομένα διαπιστώνεται ότι η πληθυσμιακή πυκνότητα στον Δήμο διαμορφώνεται το 2011 σε 6.567,54 κάτ./τ.χλμ., μειωμένη σε σχέση με την αντίστοιχη του 2001 δεδομένης της μείωσης του πληθυσμού που συντελέστηκε τις τελευταίες δεκαετίες από το 2001 και μέχρι και σήμερα. Την μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού παρουσιάζει με διαφορά η Δ.Ε. Νεάπολης που αποτελεί την πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή του Δήμου Νεάπολης – Συκεών με 23.188,36 κατ.τ.χλμ., ενώ αντιθέτως, η Δ.Ε. Πεύκων είναι η πιο αραιοκατοικημένη σε επίπεδο Ο.Τ., όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.

Πίνακας 3.9: Πληθυσμιακή πυκνότητα (brutto), 1991-2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	Πληθυσμός			Έκταση σε χλμ ² (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	Πυκνότητα (άτομα/χλμ ²)		
	2011	2001	1991		2011	2001	1991
Δ.Ε. Συκεών	37.753	42.787	34.667	7,982	4.729,77	5.360,44	4.343,15
Δ.Ε. Νεάπολης	27.084	31.830	31.727	1,168	23.188,36	27.251,71	27.163,53

Δημοτική Ενότητα	Πληθυσμός			Έκταση σε χλμ ² (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	Πυκνότητα (άτομα/χλμ ²)		
	2011	2001	1991		2011	2001	1991
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	6.852	8.192	7.440	1,953	3.508,45	4.194,57	3.809,52
Δ.Ε. Πεύκων	13.052	6.465	2.203	1,8	7.251,11	3.591,67	1.223,89
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	84.741	89.274	76.037	12,903	6.567,54	6.918,86	5.892,97



Σχήμα 3.11: Πληθυσμιακή πυκνότητα Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανά Ο.Τ. (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στους **Πίνακες 3.10 και 3.11** απεικονίζεται η κατανομή των νοικοκυριών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών και τα μέλη τους για το έτος 2011. Από τα δεδομένα προκύπτει ότι, σε όλες τις δημοτικές ενότητες ο μέσος όρος μελών ανά νοικοκυριών κυμαίνεται γύρω στα 2,5 άτομα με εξαίρεση την Δ.Ε. Πεύκων, όπου ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό ξεπερνάει τα 3 μέλη. Επιπλέον, το μεγαλύτερο ποσοστό (27,83%) των νοικοκυριών απαρτίζεται από 2 μέλη, το 24,58% έχει 1 μέλος και αρκετά σημαντικά ποσοστά συγκεντρώνουν τα νοικοκυριά με 3 και 4 μέλη, 21,19% και 19,97% αντίστοιχα.

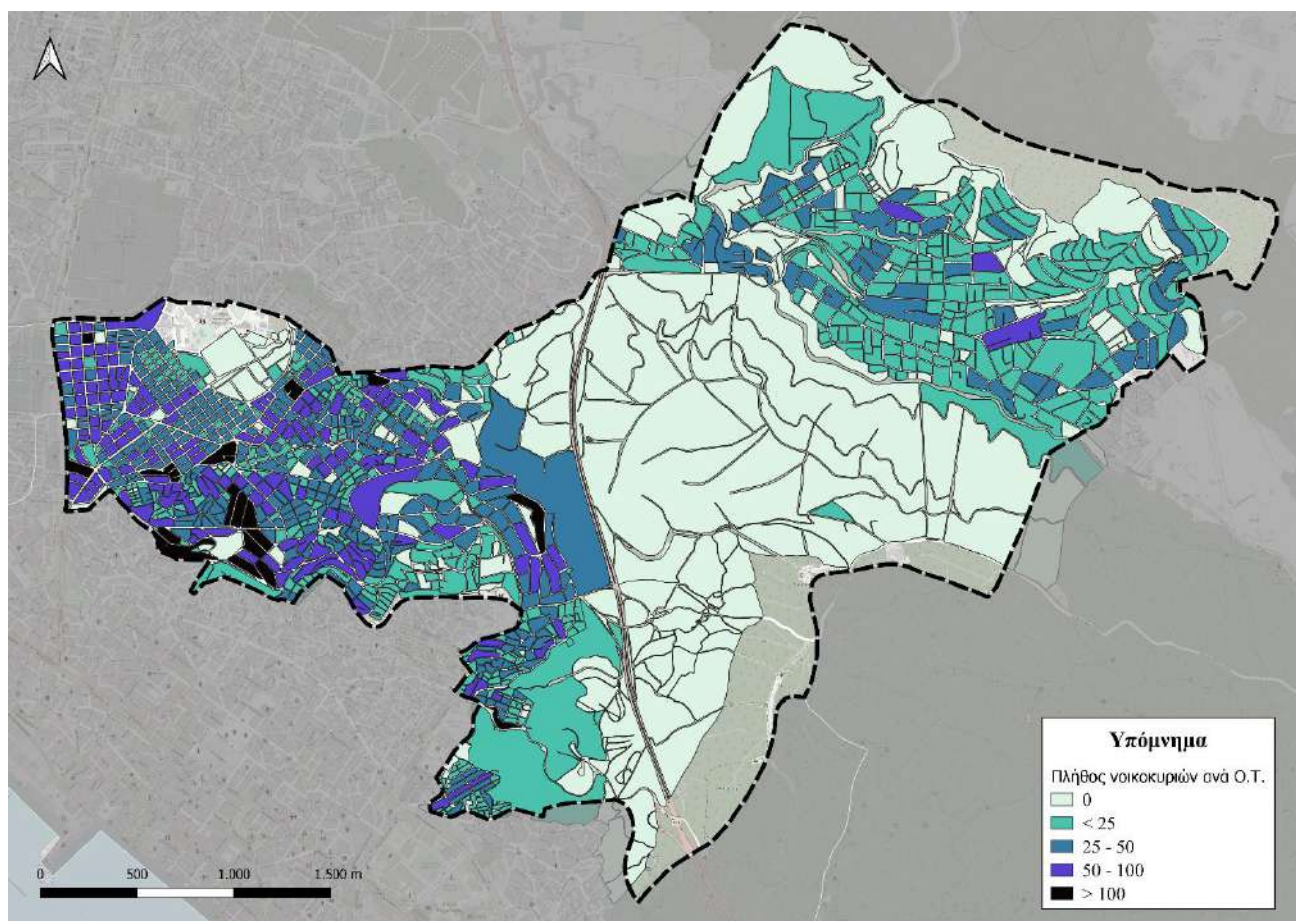
Πίνακας 3.10: Νοικοκυριά και αριθμός μελών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	2011		
	Νοικοκυριά	Μέλη	Μέλη ανά νοικοκυριό
Δ.Ε. Συκεών	14.613	37.371	2,56
Δ.Ε. Νεάπολης	10.798	26.714	2,47
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	3.021	6.786	2,25
Δ.Ε. Πεύκων	3.997	12.901	3,23
ΣΥΝΟΛΟ	32.429	83.772	2,58

Πίνακας 3.11: Νοικοκυριά κατά αριθμό μελών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Δήμος Νεάπολης - Συκεών	2011		
	Μέλη ανά νοικοκυριό	Νοικοκυριά	
	1 μέλος	7.972	24,58%
	2 μέλη	9.025	27,83%
	3 μέλη	6.872	21,19%
	4 μέλη	6.477	19,97%
	5 μέλη	1.516	4,67%
	6 μέλη και άνω	567	1,75%

Ως προς την κατανομή του αθροίσματος των νοικοκυριών ανά Ο.Τ., όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, το μεγαλύτερο πλήθος συγκεντρώνεται στις Συκιές, όπου ορισμένα Ο.Τ. περιλαμβάνουν πάνω από εκατό νοικοκυριά, ενώ και στην Νεάπολη τα περισσότερα Ο.Τ. περιλαμβάνουν πάνω από πενήντα νοικοκυριά. Ο μικρότερος αριθμός νοικοκυριών εντοπίζεται στα Πεύκα και στον Άγιο Παύλο.



Σχήμα 3.12: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

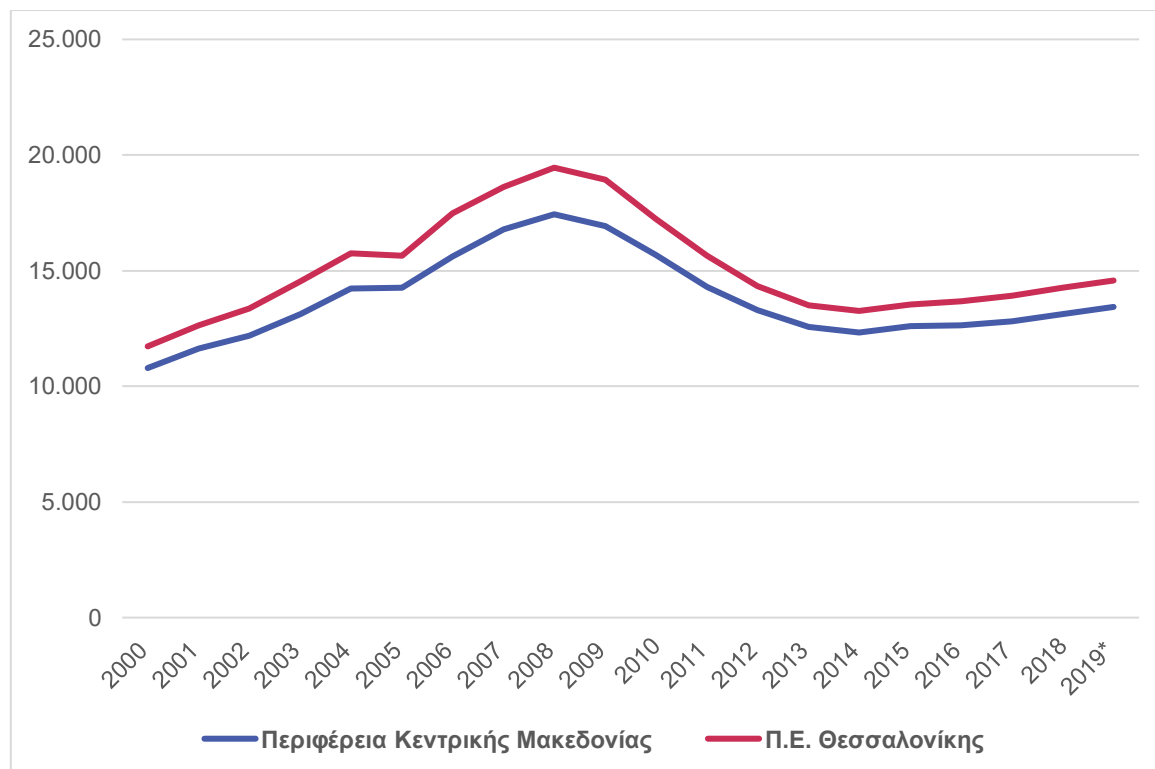
Αναφορικά με το οικονομικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής μελέτης, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (έτος 2019), το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (σε τρέχουσες τιμές) για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης (δηλαδή το πλησιέστερο χωρικό επίπεδο αναφοράς για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία), ανέρχεται σε 14,590€/κάτοικο (βλ. **Πίνακα 3.12**). Στο **Σχήμα 3.13** παρουσιάζεται η εξέλιξη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης, από το έτος 2000 έως το 2019, συγκριτικά με την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Από τη θεώρηση του εν λόγω διαγράμματος προκύπτει τόσο για το σύνολο της Περιφέρειας όσο και για την Π.Ε. Θεσσαλονίκης, μία πτώση από το έτος 2008 μέχρι και το 2014, ενώ από το 2014 και μετά καταγράφει μικρή σχετικά άνοδο.

Πίνακας 3.12: Κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Έτος	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Π.Ε. Θεσσαλονίκης
2000	10.790	11.727
2001	11.628	12.646
2002	12.170	13.352
2003	13.130	14.536
2004	14.229	15.752

Έτος	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Π.Ε. Θεσσαλονίκης
2005	14.262	15.634
2006	15.596	17.466
2007	16.794	18.606
2008	17.437	19.454
2009	16.913	18.943
2010	15.666	17.233
2011	14.311	15.647
2012	13.285	14.315
2013	12.561	13.485
2014	12.335	13.267
2015	12.611	13.546
2016	12.649	13.677
2017	12.799	13.916
2018	13.121	14.271
2019*	13.430	14.590

*Προσωρινά στοιχεία



Σχήμα 3.13: Εξέλιξη του κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2018 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

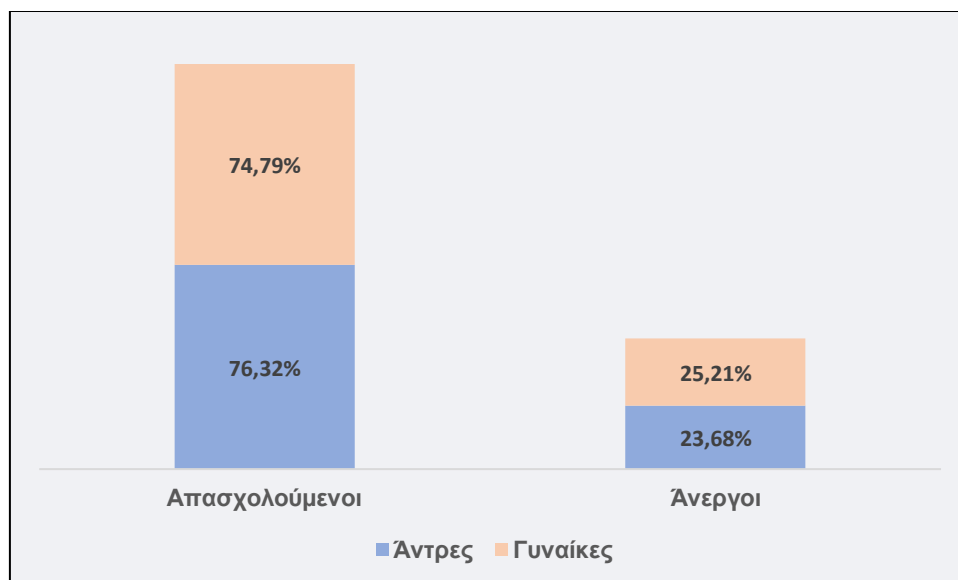
Σε ότι αφορά στην απασχόληση (βλ. **Πίνακας 3.13**, **Σχήμα 3.14**, **Σχήμα 3.15**), το 2011 καταγράφονται στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών 28.303 απασχολούμενοι, που αντιστοιχεί σε ποσοστό περίπου 75,7% επί των οικονομικώς ενεργών, το οποίο κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Το 44,1% του πληθυσμού του Δήμου είναι οικονομικά ενεργοί (37.413 άτομα).

Το ποσοστό ανεργίας στην περιοχή μελέτης είναι 24,3%. Το ποσοστό αυτό είναι υψηλότερο των αντιστοίχων για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Π.Ε. Θεσσαλονίκης, ενώ ειδικά στην Δ.Ε. Νεάπολης αγγίζει σχεδόν το 30%. Αντίθετα η Δ.Ε. Πεύκων εμφανίζει τα χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας μόλις 13% και το υψηλότερο ποσοστό απασχολούμενων επί των οικονομικά ενεργών (87%).

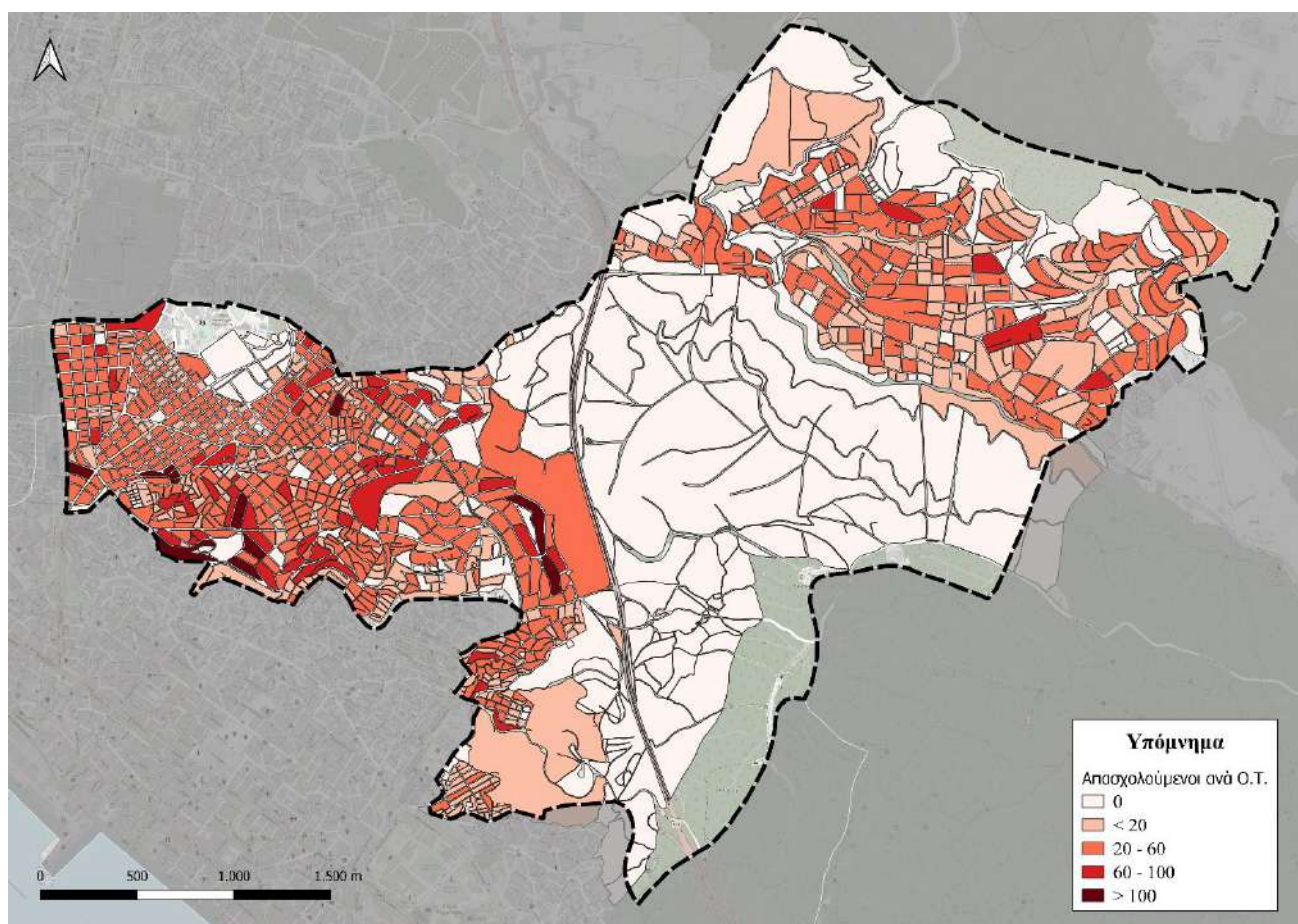
Στο **Σχήμα 3.15** παρουσιάζεται η κατανομή των απασχολούμενων και των ανέργων κατά φύλο για την περιοχή μελέτης. Οι άντρες υπερτερούν με μικρή διαφορά έναντι των γυναικών στην κατηγορία των απασχολούμενων, ενώ οι γυναίκες εμφανίζουν μεγαλύτερα ποσοστά στην κατηγορία των ανέργων.

Πίνακας 3.13: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, απασχολούμενοι και ποσοστό ανεργίας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Επίπεδο αναφοράς	Οικονομικά ενεργοί	Άνεργοι	Απασχολούμενοι	Οικονομικά μη ενεργοί	% ανεργίας	% απασχολούμενων επί των οικονομικά ενεργών
Δ.Ε. Συκεών	16.772	4.188	12.584	20.981	25,0%	75,0%
Δ.Ε. Νεάπολης	11.482	3.406	8.076	15.602	29,7%	70,3%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	2.916	703	2.213	3.936	24,1%	75,9%
Δ.Ε. Πεύκων	6.240	812	5.428	6.812	13,0%	87%
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	37.413	9.110	28.303	47.333	24,3%	75,7%
Π.Ε. Θεσσαλονίκης	476.191	106.799	369.392	634.360	22,43%	77,57%
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	771.613	168.480	603.133	1.110.495	21,83%	78,17%



Σχήμα 3.14: Απασχολούμενοι και άνεργοι κατά φύλο στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.15: Πλήθος απασχολούμενων ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Όσον αφορά την κατάσταση ασχολίας και σύμφωνα με τα δεδομένα της απογραφής του 2011, (**Πίνακας 3.14**), παρατηρείται ότι το 33,4% του συνολικού πληθυσμού της περιοχής μελέτης είναι εργαζόμενοι, περίπου το 18% του πληθυσμού είναι μαθητές ή σπουδαστές και το 17,81% είναι συνταξιούχοι. Οι άνεργοι, νέοι και παλιοί,

συγκεντρώνουν συνολικά ποσοστό ίσο με 10,75% και οι λοιποί οικονομικά μη ενεργοί συγκεντρώνουν ποσοστό περίπου 20%.

Πίνακας 3.14: Μόνιμος πληθυσμός κατά κατάσταση ασχολίας για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, απογραφή 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Σύνολο μόνιμου πληθυσμού	Απασχολούμενοι	Πρώην απασχολούμενοι	“Νέοι άνεργοι”	Μαθητής (-τρια) ή σπουδαστής (-τρια)	Συνταξιούχος	Λοιποί οικονομικά μη ενεργοί
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	84.741	28.301	7.041	2.067	15.369	15.095	16.868
	100,00%	33,40%	8,31%	2,44%	18,13%	17,81%	19,91%

Σχεδόν το 80% των απασχολούμενων του Δήμου (**Πίνακας 3.15**) απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. Το ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα είναι 0,8% ενώ στον δευτερογενή τομέα 19,94%.

Πίνακας 3.15: Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Απασχολούμενοι	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	% Πρωτογενή	% Δευτερογενή	% Τριτογενή
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	28.301	227	5.644	22.430	0,8%	19,94%	79,26

Εξειδικεύοντας περισσότερο τους τομείς απασχόλησης, από τα δεδομένα του **Πίνακα 3.16** διαπιστώνουμε ότι το 29,91% των απασχολούμενων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών δραστηριοποιείται επαγγελματικά σε «ΛΟΙΠΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ», το 22,77% στους κλάδους χονδρικού και λιανικού εμπορίου και επισκευής αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών κι ένα 10% περίπου εργάζεται στην εκπαίδευση. Όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι απασχόλησης εμφανίζουν μονοψήφια ποσοστά με τα μικρότερα να αφορούν τους εργαζόμενους στην γεωργία, δασοκομία και αλιεία 0,80% και τις διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες 2,94%.

Πίνακας 3.16: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	227	1.642	6.444	1.605	1.800	832	2.183	2.859	2.245	8.464
	0,80%	5,80%	22,77%	5,67%	6,36%	2,94%	7,71%	10,10%	7,93%	29,91%

Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία του **Πίνακα 3.17**, το 25,39% των απασχολούμενων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών εργάζονται στον τομέα των πωλήσεων και της παροχής υπηρεσιών, το 21,10% ως ελεύθεροι επαγγελματίες, το 12,55% ως εξειδικευμένοι τεχνίτες, το 10,13% ως τεχνικοί, το 6,93% ως χειριστές εγκαταστάσεων και μηχανημάτων, το 8,47% είναι υπάλληλοι γραφείου και το 6,69% ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη.

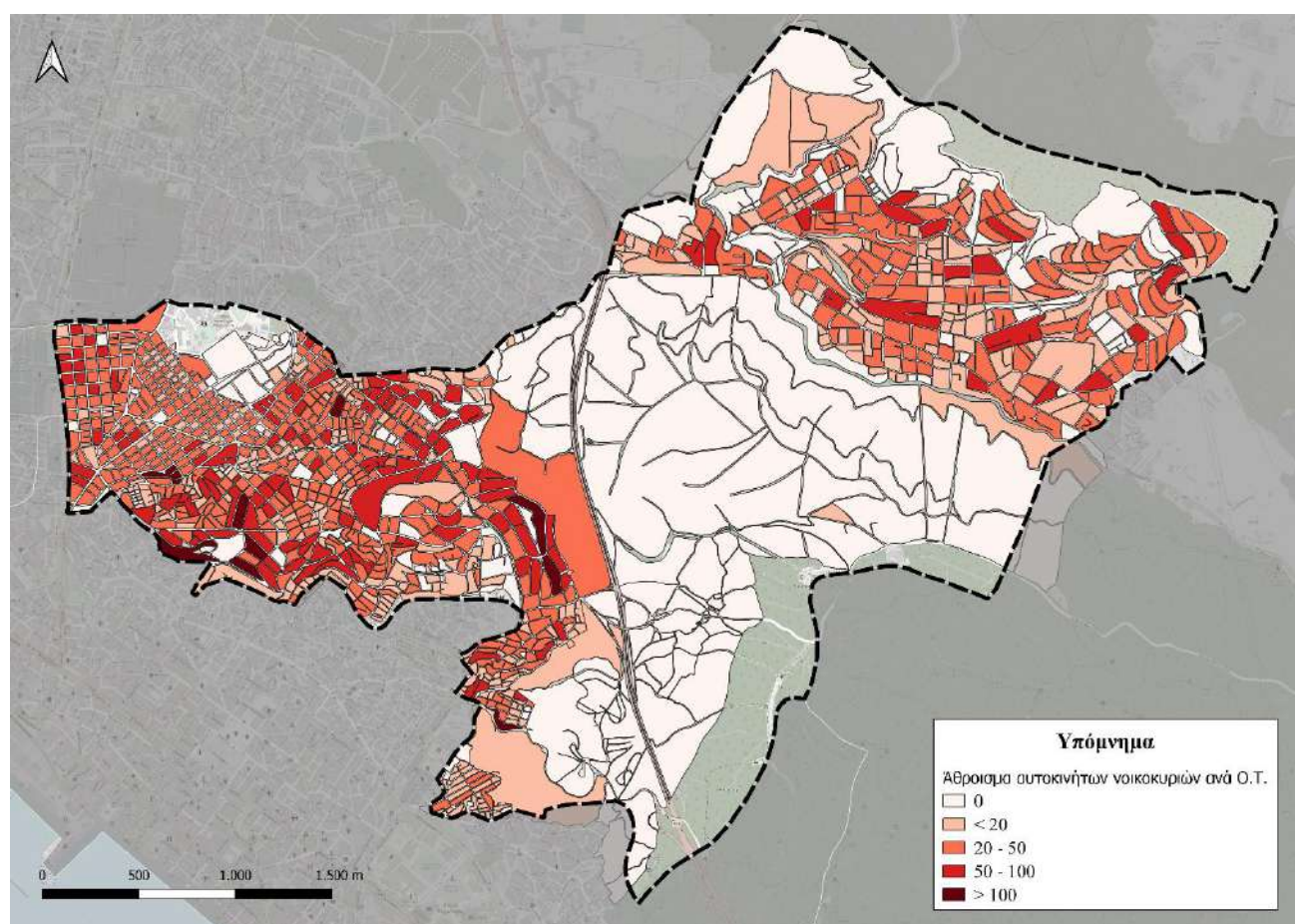
Πίνακας 3.17: Κατανομή της απασχόλησης κατά επάγγελμα στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη		Επαγγελματίες	Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Υπάλληλοι γραφείου	Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	Εξειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	Εξειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές	Ανεξάρτητοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	1.892		5.971	2.868	2.398	7.187	240	3.552	1.962	2.231
	6,69%		21,10%	10,13%	8,47%	25,39%	0,85%	12,55%	6,93%	7,88%

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Πίνακα 3.18**, πάνω από το 67% των νοικοκυριών του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, έχουν στην κατοχή τους ένα τουλάχιστον Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ σημαντικό είναι το ποσοστό (32,38%) που δεν διαθέτει Ι.Χ. και ως εκ τούτου εξαρτάται από άλλα μέσα για τις μετακινήσεις του. Ο συνολικός αριθμός αυτοκινήτων που κατέχουν κάτοικοι κι επιχειρήσεις στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, είναι σύμφωνα με το ΣΔΑΕ, 44.538 και άρα ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου διαμορφώνεται στα 0,53 περίπου οχήματα ανά κάτοικο, τιμή η οποία συμφωνεί με την τιμή που αντιστοιχεί στο επίπεδο χώρας (περίπου 500 Ι.Χ. ανά 1000 κατοίκους).

Πίνακας 3.18: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Δήμος Νεάπολης – Συκεών	Αριθμός νοικοκυριών			Πλήθος αυτοκινήτων	Πλήθος νοικοκυριών
	Κανένα	1 αυτοκίνητο	2 αυτοκίνητα και περισσότερα		
	10.501	15.344	6.584		
	32,38%	47,32%	20,30%		

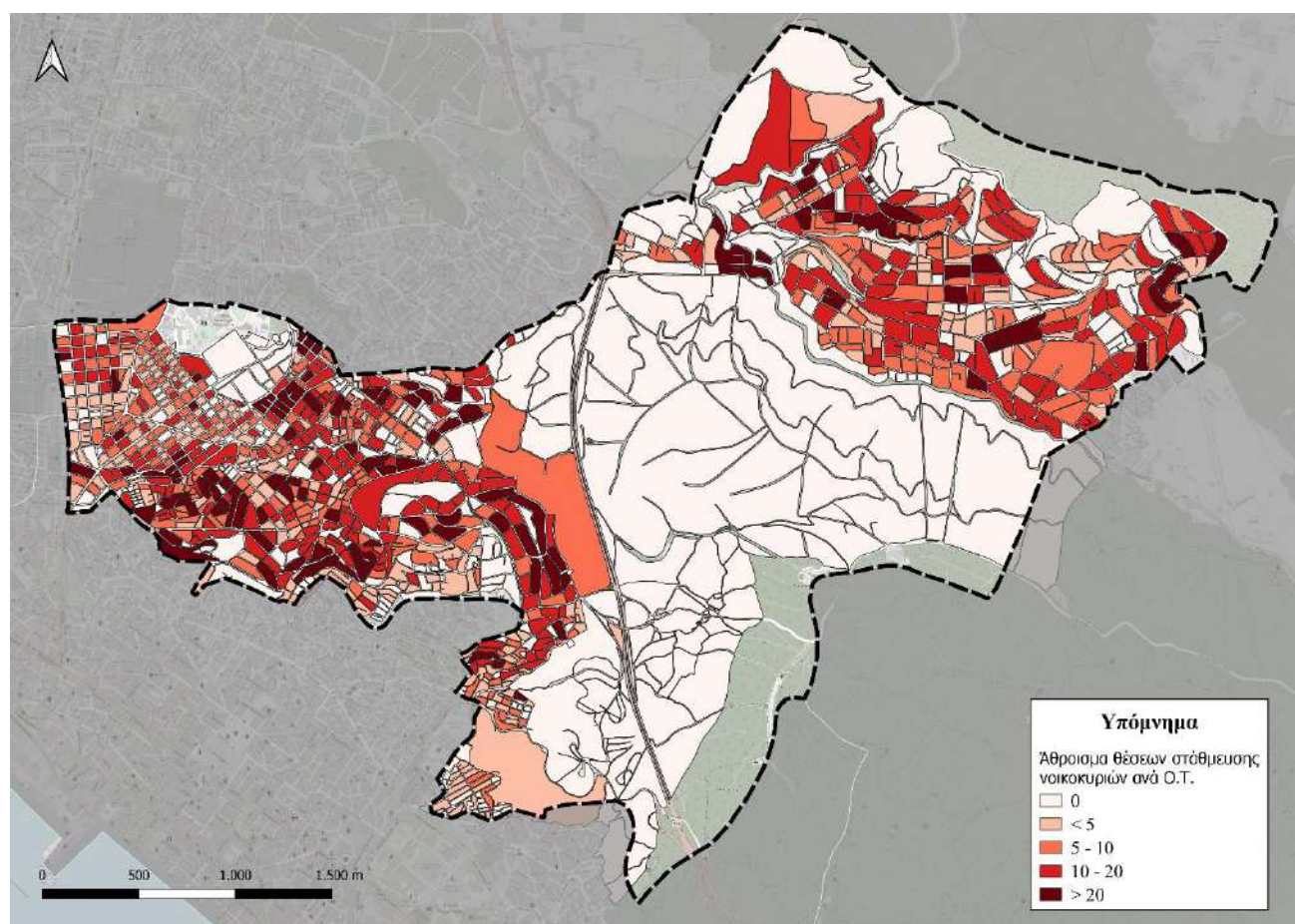


Σχήμα 3.16: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Πίνακα 3.19** στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών μία (1) τουλάχιστον θέση στάθμευσης διαθέτει μόνο ένα στα τέσσερα νοικοκυριά στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών. Ως εκ τούτου γίνεται αντιληπτό ότι το 75% των νοικοκυριών είναι αναγκασμένο να αναζητεί θέση στάθμευσης παρά την οδό ή σε άλλους χώρους στάθμευσης δημόσιους ή ιδιωτικούς. Όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, το μικρότερο πλήθος θέσεων στάθμευσης εντοπίζεται στη Νεάπολη και στον Άγιο Παύλο.

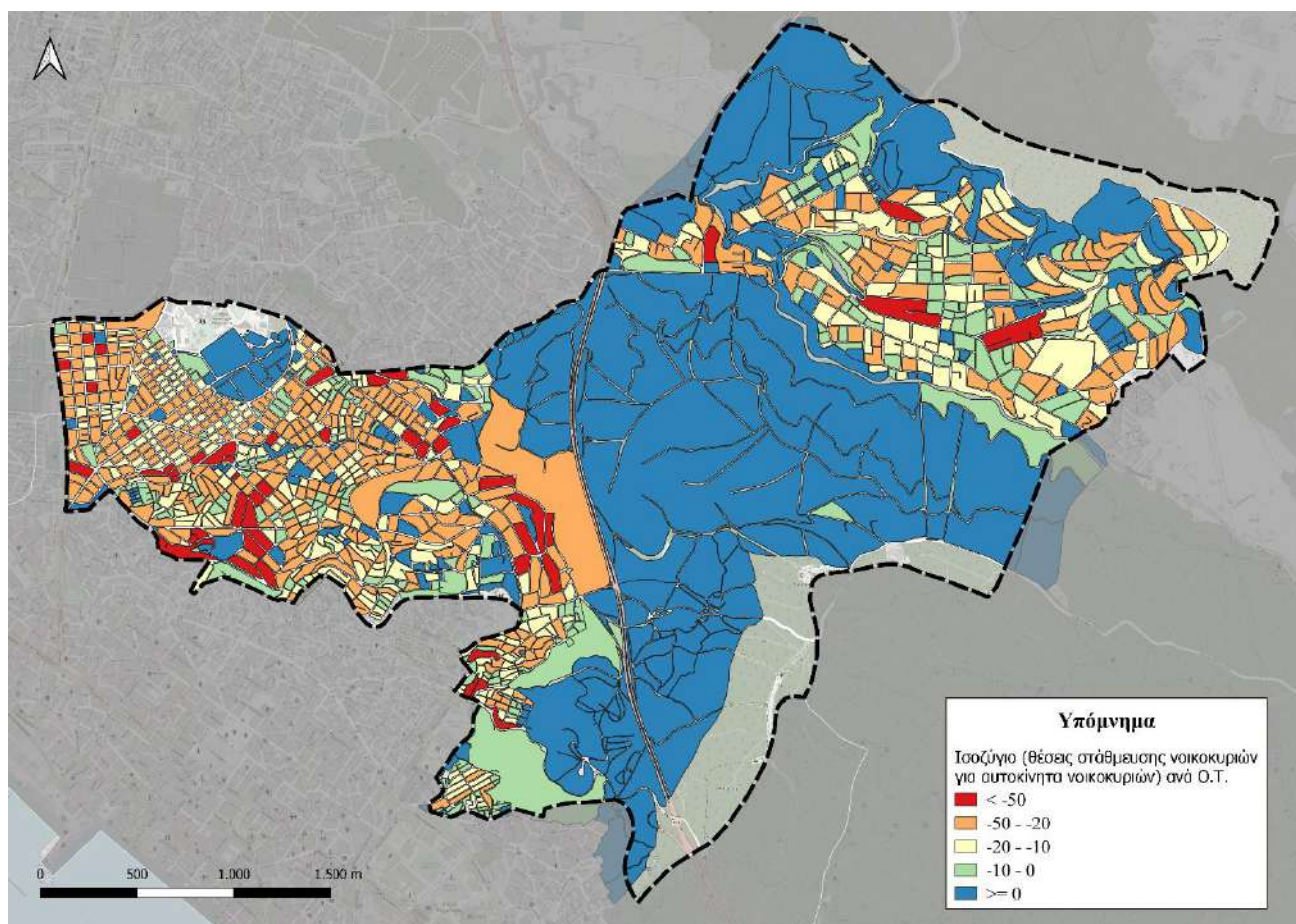
Πίνακας 3.19: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Αριθμός νοικοκυριών		Πλήθος νοικοκυριών
	Καμία	1 και περισσότερες θέσεις στάθμευσης	
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	24.324	8.105	32.429
	75%	25%	



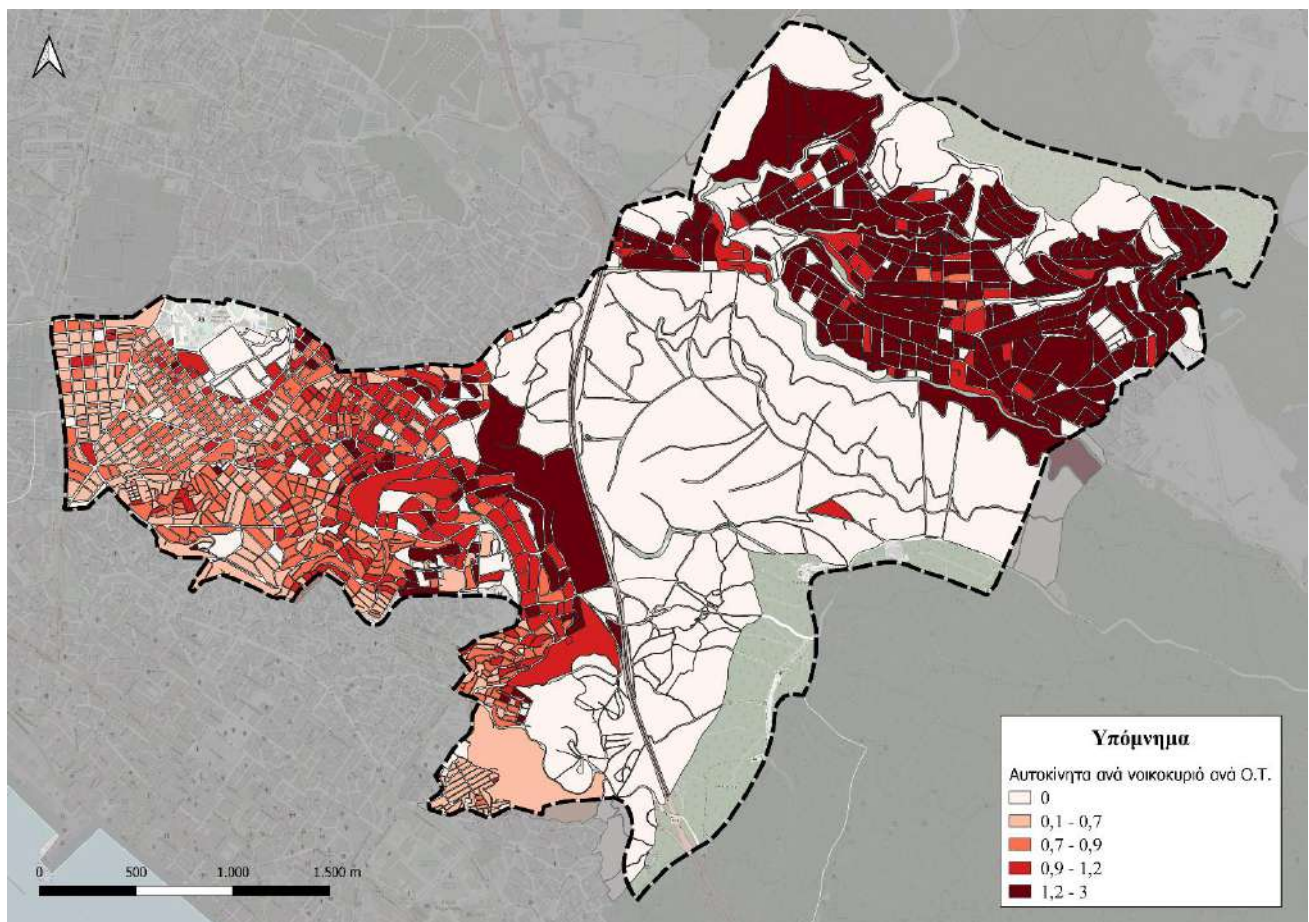
Σχήμα 3.17: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. στο Δήμο (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Συνεπώς, από τους δυο παραπάνω χάρτες που απεικονίζουν το άθροισμα αυτοκινήτων (**Σχήμα 3.16**) και το άθροισμα των θέσεων στάθμευσης (**Σχήμα 3.17**) προκύπτει ένα πολύ αρνητικό ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης προς τα αντίστοιχα αυτοκίνητα των νοικοκυριών όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη (**Σχήμα 3.18**), στην συντριπτική πλειοψηφία του Δήμου, το οποίο είναι μια πρώτη ένδειξη του προβλήματος στάθμευσης που υπάρχει στην περιοχή μελέτης, καθώς και του δημόσιου χώρου που καταλαμβάνεται από τα σταθμευμένα παρά την οδό ΙΧ.



Σχήμα 3.18: Ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης προς αυτοκίνητα νοικοκυριών, ανά Ο.Τ. (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Τέλος, στον παρακάτω χάρτη (**Σχήμα 3.19**) φαίνεται ο λόγος αυτοκινήτων προς νοικοκυριά για κάθε Ο.Τ. του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, ο οποίος αφενός λειτουργεί ως δείκτης ευημερίας αλλά αφετέρου, υποδηλώνει και την εξάρτηση των κατοίκων από το Ι.Χ. Τα υψηλότερα μεγέθη καταγράφονται στη Δ.Ε. Πεύκων και ακολουθεί ο Άγιος Παύλος και οι ανατολικές Συκιές. Αντιθέτως, προς τα δυτικά του Δήμου και γενικότερα στη Νεάπολη, όπως και στην Ευαγγελίστρια Αγίου Παύλου, ο λόγος αυτοκινήτων προς νοικοκυριά μειώνεται αισθητά.



Σχήμα 3.19: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

4. Πολεοδομική Οργάνωση

4.1 Πολεοδομικές Ενότητες

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί στο σύνολό του αστική περιοχή με εξαίρεση τον περιαστικό οικισμό της Δ.Ε. Πεύκων.

Σύμφωνα με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. πλην Δ.Ε. Πεύκων και του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Πεύκων, προτείνεται μια νέα πολεοδομική οργάνωση για όλες τις Δημοτικές Ενότητες, η οποία ακολουθεί τις αρχές μιας ολιστικής προσέγγισης του αστικού χώρου και ενιαίας αντιμετώπισης των αναγκών σε τεχνικές υποδομές και κοινωνικό εξοπλισμό και λαμβάνει υπόψη της, τις λειτουργίες που έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή.

Επομένως, προτείνονται δύο (2) νέες πολεοδομικές ενότητες για την Δ.Ε. Νεάπολης και δύο (2) για την Δ.Ε. Συκεών, μία (1) για την Δ.Ε. Αγίου Παύλου και τρεις (3) για την Δ.Ε. Πεύκων.

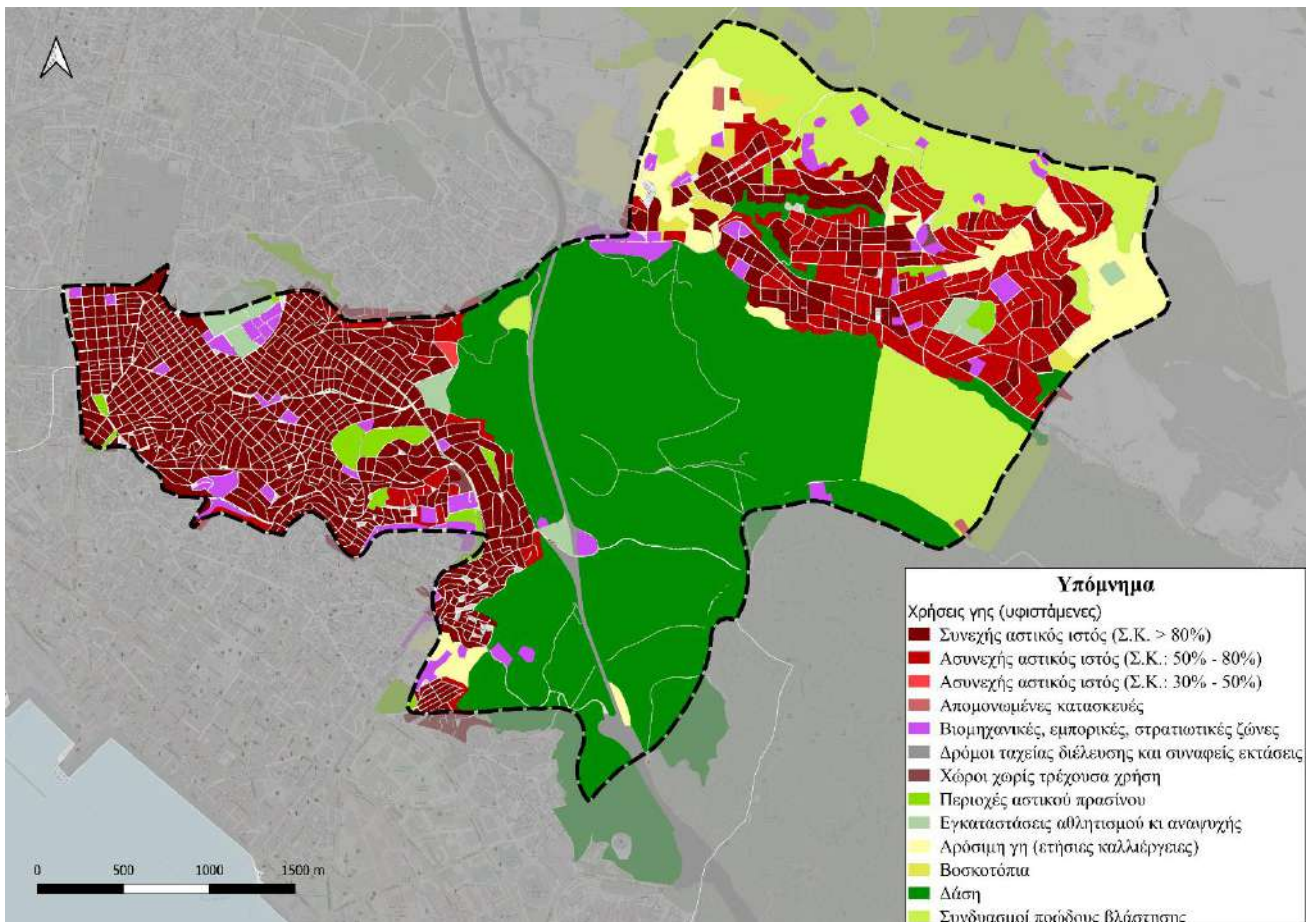
Επιπλέον, προβλέπονται Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.) που περιλαμβάνουν Περιοχές Ειδικών Χρήσεων και Περιοχές Εξυπηρέτησης Οδικών Υποδομών και Περιοχές Ειδικής Προστασίας που περιλαμβάνουν το περιαστικό δάσος Σείχ – Σου και τη βόρεια εξωαστική περιοχή της Δ.Ε. Πεύκων και Ζώνες.

4.2 Χρήσεις γης

4.2.1 Υφιστάμενες Χρήσεις γης

Οι κυρίαρχες υφιστάμενες χρήσεις γης στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών αφορούν τις εξής κατηγορίες και φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.

- Κεντρικές λειτουργίες πόλης
- Τοπικά κέντρα
- Αμιγής και Γενική κατοικία
- Κοινόχρηστοι Χώροι - Πράσινο
- Αναψυχή
- Αδόμητες περιοχές
- Βιομηχανία – Βιοτεχνία – Χονδρεμπόριο – Αποθήκες
- Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς



Σχήμα 4.1: Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία)

Γίνεται ήδη αντιληπτή η ιδιαιτερότητα του Δήμου σε ότι αφορά τη διάκριση μεταξύ του αστικού ιστού των δυτικών Δημοτικών Ενοτήτων (Νεάπολη, Συκιές, Άγιος Παύλος) και της Δ.Ε. Πεύκων, μεταξύ των οποίων μεσολαβεί το Δάσος του Σείχ Σου, αλλά και σε πολύ μικρότερη κλίμακα, η έλλειψη επαφής ως προς τις αστικές χρήσεις γης μεταξύ Αγίου Παύλου και του συνοικισμού της Ευαγγελίστριας στα νότια, μεταξύ των οποίων αναπτύσσονται καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Κατά τα λοιπά, στις Δ.Ε. Νεάπολης, Συκεών και Αγίου Παύλου κυριαρχεί ο συνεχής αστικός ιστός, στα Πεύκα επίσης κυριαρχεί ο αστικός ιστός, αλλά με ασυνέχειες και μικρότερα επίπεδα κάλυψης.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης του Δήμου αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια, ενώ οι χρήσεις γης που συνιστούν σημειακούς πόλους έλξης μετακινήσεων (εκπαίδευση, αθλητισμός, περιθλαψη κ.λπ.) θα αναλυθούν στην επόμενη παράγραφο.

➤ Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενες παραγράφους, ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί το προϊόν της συνένωσης τεσσάρων αυτοτελών Δήμων και ως εκ τούτου δεν μπορούμε να ορίσουμε ένα μεμονωμένο πολεοδομικό κέντρο δεδομένου ότι παρουσιάζεται διασπορά των κεντρικών λειτουργιών πόλης στις τέσσερις δημοτικές ενότητες.

Κάθε δημοτική ενότητα εμφανίζει κεντρικές λειτουργίες πόλης κατά κύριο λόγο κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων της, οι οποίες εξυπηρετούν τους κατοίκους της σε τοπικό επίπεδο.

Η Δ.Ε. Νεάπολης, συγκεντρώνει τις περισσότερες και με πιο οργανωμένο τρόπο κεντρικές λειτουργίες. Επιπλέον, λόγω της θέσης της και των βασικών οδικών αξόνων που διατρέχουν την έκτασή της, (Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου, Ε. Βενιζέλου και Λαγκαδά), και που την συνδέουν με τις άλλες δημοτικές ενότητες και με όμορους Δήμους, μπορούμε να πούμε ότι λειτουργεί ως πολεοδομικό κέντρο του Δήμου.

➤ Τοπικά Κέντρα

Στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών μπορούμε να διακρίνουμε πολλά τοπικά κέντρα ανά δημοτική ενότητα. Έτσι με βάση τα όσα προβλέπονται από τα ισχύοντα Γ.Π.Σ. και τα όσα προτείνονται από τις Αναθεωρήσεις τους ισχύουν τα εξής:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

Στην Δ.Ε. τα τοπικά κέντρα εντοπίζονται στα εξής σημεία:

- Δυτικά της Α. Παπανδρέου και Π. Τσαλδάρη, επί της Αγ. Γεωργίου (προτείνεται η αλλαγή από τοπικό κέντρο σε γενική κατοικία)
- Βενιζέλου (προτείνεται η αλλαγή από τοπικό κέντρο σε γενική κατοικία σε δέκα Ο.Τ. και σε τμήματα άλλων δύο Ο.Τ., από την οδό Βύρωνα μέχρι το Δημαρχείο της Νεάπολης).
- Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Μουδανιών, Ίμβρου, Σεφέρη και Α. Παπανδρέου (προτείνεται η αλλαγή από τοπικό κέντρο σε γενική κατοικία).
- Π. Τσαλδάρη, νότια του Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου (προτείνεται η αλλαγή από γενική κατοικία σε τοπικό κέντρο).
- Περιοχή γύρω από την οδό Καραβαγγέλη και νότια της περιοχής Στρεμπενιώτη (προτείνεται η κατάργησή του και η οριοθέτηση νέου τοπικού κέντρου στην περιοχή εκατέρωθεν της οδού Παπανδρέου).

Δημοτική Ενότητα Συκεών

Σύμφωνα με το θεσμοθετημένο Γ.Π.Σ. διακρίνουμε περισσότερα του ενός τοπικά κέντρα και συγκεκριμένα στις εξής περιοχές:

- Ανατολικά: Εκατέρωθεν της οδού Αλεξ. Παπαναστασίου μέχρι και την οδό Βενιζέλου (προτείνεται η μερική διαφοροποίησή του από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)
- Νοτιοανατολικά: Εκατέρωθεν της οδού Μεσολογγίου (προτείνεται η κατάργησή του από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)
- Βορειοανατολικά: Μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Μεγάλου Αλεξάνδρου (προτείνεται η κατάργησή του από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)
- Η περιοχή νότια του Δημοτικού Άλσους, εκατέρωθεν της οδού Απ. Φωκά (προτείνεται η μερική διαφοροποίησή του από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)
- Κομνηνών – Λόρδου Βύρωνος – Καλπακίου (προτείνεται η ενοποίηση του με το κέντρο της Μανδηλαρά – Ρήγα Φεραίου – Ελευσίνος του από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)

- Μανδηλαρά – Ρήγα Φεραίου – Ελευσίνος. (προτείνεται η ενοποίησή του με το κέντρο της Κομνηνών – Λόρδου Βύρωνος - Καλπακίου από το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ.)

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

Μπορούμε να διακρίνουμε δύο περιοχές τοπικού κέντρου, την περιοχή εκατέρωθεν της Αθ. Διάκου στον Αγ. Παύλο και την περιοχή εκατέρωθεν της οδού Πανεπιστημίου στην Ευαγγελίστρια.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

Η Δ.Ε. Πεύκων στερείται παραδοσιακού τοπικό κέντρου. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο προβλέπονταν περισσότερα του ενός θεσμοθετημένα τοπικά κέντρα συνοικίας σε τρεις περιοχές, ωστόσο ποτέ δεν αξιοποιήθηκαν με αυτόν τον τρόπο. Στο θεσμοθετημένο χώρο πολιτιστικού, κοινωνικού, διοικητικού, και εμπορικού κέντρου χωροθετείται το Δημοτικό Κατάστημα. Σύμφωνα με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. όλα τα τοπικά κέντρα προτείνεται να μετατραπούν σε αμιγή κατοικία ή γενική κατοικία με περιορισμούς.

➤ Αμιγής και Γενική Κατοικία

Στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών δεν παρατηρούνται μεγάλες περιοχές καθαρά γενικής κατοικίας, ενώ αντίθετα η αμιγής κατοικία αποτελεί την κυρίαρχη χρήση στο σύνολο της οικιστικής περιοχής του Δήμου (βλ. ποσοστά χρήσεων γης στο τέλος του κεφαλαίου). Ωστόσο σύμφωνα με την Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων προτείνεται η μετατροπή πολλών περιοχών από αμιγούς κατοικίας καθώς και πολλών τοπικών κέντρων σε περιοχές γενικής κατοικίας. Εξάιρεση αποτελεί η Δ.Ε. Πεύκων, η οποία διαθέτει πολλές θεσμοθετημένες περιοχές γενικής κατοικίας, οι οποίες όμως προτείνεται να μετατραπούν σε Αμιγούς κατοικίας, από την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Πεύκων.

➤ Κοινόχρηστοι Χώροι - Πράσινο

Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι σε γενικές γραμμές περιορισμένοι και έχουν σχετικά μικρή έκταση:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- Το πάρκο Ρουμάνικων (Ο.Τ. 9) που έχει τη μεγαλύτερη έκταση, περιλαμβάνει παιδική χαρά, ανοιχτό αμφιθέατρο και κτίριο αναψυκτηρίου και εκδηλώσεων. Βρίσκεται υπό εκπόνηση η μελέτη ανάπτυξης του χώρου, η οποία προβλέπει την αντικατάσταση των υπαρχόντων κτιρίων με νέο μικρότερου μεγέθους και τη διατήρηση του «πράσινου» χαρακτήρα.
- Το πάρκο επί της οδού Δαβάκη, που διαθέτει αρκετό και ψηλό πράσινο, έχει επίμηκες σχήμα, βρίσκεται στην άκρη της πόλης με μεγάλο μέτωπο σε οδική αρτηρία υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου και είναι σε μέτρια κατάσταση.
- Η πλατεία Γάτσου, κάτω από την οποία λειτουργεί υπόγειος χώρος στάθμευσης, έχει στενό και επίμηκες σχήμα, και λειτουργεί ως πέρασμα. Αναπλάστηκε και έλαβε τη σημερινή της μορφή πριν από μία δεκαετία περίπου, όταν δημιουργήθηκε ο υπόγειος χώρος στάθμευσης.
- Η πλατεία Ειρήνης βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο της πόλης και παρά το μικρό της μέγεθος, αποτελεί σημείο αναφοράς για την κοινωνική ζωή, ενώ το Ρολόι αποτελεί τοπόσημο της Νεάπολης.
- Οι χώροι πρασίνου στην περιοχή Στρεμπενιώτη είναι σε γενικές γραμμές διασπασμένοι και κάποιοι χρησιμοποιούνται για τη διευθέτηση της κυκλοφορίας.

Δημοτική Ενότητα Συκεών

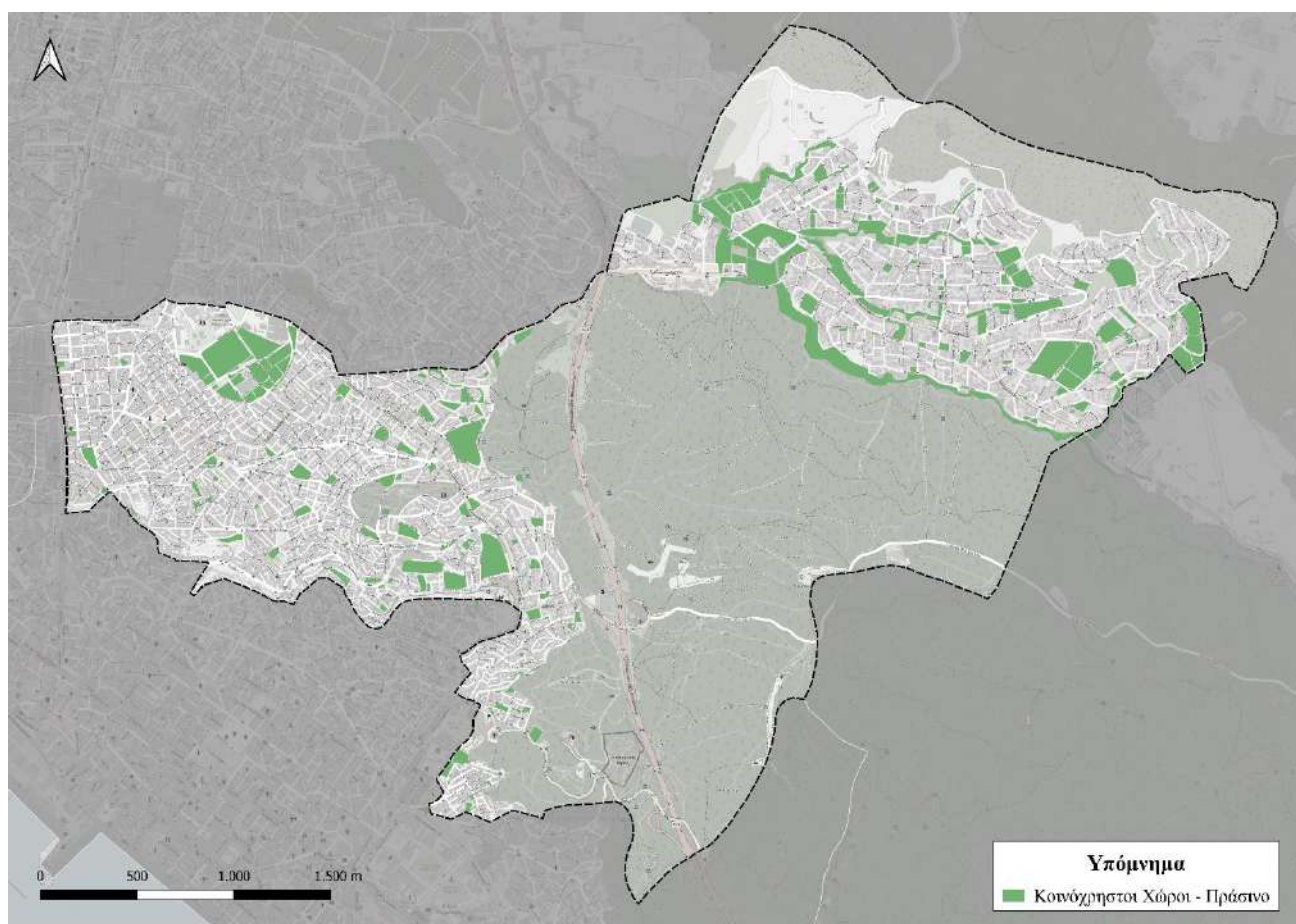
- Πάρκο Αγίων Θεοδώρων
- Πράσινη έκταση γύρω από το επταπύργιο και τα Τείχη
- Δημοτικό Άλσος

Δημοτική Ενότητα Αγ. Παύλου

- Νησίδες πρασίνου και παιδικές χαρές

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

- Άλσος Δελασάλ
- Πάρκο Αναψυχής Πεύκων
- Παιδικές χαρές
- Πλατεία Σιντριβανίου



Σχήμα 4.2: Κοινόχρηστοι Χώροι - Πράσινο στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία)

Το μεγαλύτερο ποσοστό πρασίνου το διαθέτει αναμφισβήτητα η Δ.Ε. Πεύκων, λόγω του γεγονότος ότι το 20% περίπου της έκτασής της καλύπτεται από το δάσος του Σείχ-Σου. Ωστόσο, πέρα από τις πολλές παιδικές χαρές και το Πάρκο Αναψυχής δεν υπάρχουν πολλοί ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, ενώ απουσιάζει και η ύπαρξη μιας κεντρικής πλατείας που θα έχει τα χαρακτηριστικά εκείνα που θα την καταστήσουν κέντρο για την περιοχή.

➤ Αναψυχή

Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται αρκετοί χώροι αναψυχής, όπως είναι η περιοχή της Δενδροφυτείας στις Συκιές, η περιοχή του πρώην Στρατοπέδου Στρεμπενιώτη και το Δημοτικό Άλσος του Δελασάλ και η περιοχή Χίλια Δέντρα, ενώ ο Δήμος βρίσκεται στο μεγαλύτερο τμήμα της έκτασής του σε απόσταση αναπνοής από το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου και από άλλους χώρους αναψυχής όπως είναι οι Κήποι του Πασά.

➤ Αδόμητες περιοχές

Στις δημοτικές ενότητες Νεάπολης και Συκεών δεν υπάρχουν επαρκείς διαθέσιμες εκτός σχεδίου περιοχές για οικιστική επέκταση, πλην της μικρής περιοχής στα ΒΑ της Νεάπολης και του θύλακα Π. Λεβαντή, οι οποίες προορίζονται κυρίως για κοινωφελείς χρήσεις, όπως και η περιοχή Άνω Σκαλάκια στον Αγ. Παύλο. Τέλος, η δημοτική ενότητα Πεύκων ως νεότερος οικισμός που δεν έχει φτάσει ακόμα σε σημείο κορεσμού διαθέτει κάποιες εκτάσεις για επέκταση του οικισμού και δόμηση, οι οποίες ωστόσο είναι και αυτές περιορισμένες δεδομένου ότι οι περισσότερες αδόμητες περιοχές βρίσκονται σε δασικές ή προστατευόμενες περιοχές.

➤ Βιομηχανία – Βιοτεχνία – Χονδρεμπόριο – Αποθήκες

Στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών δεν παρατηρείται αμιγής χρήσης βιομηχανίας και βιοτεχνίας. Εντός του πολεοδομικού ιστού δεν εντοπίζονται βιομηχανικές εγκαταστάσεις παρά ελάχιστες βιοτεχνίες επίπλων. Επίσης, παρά το γεγονός ότι τις περασμένες δεκαετίες η βιοτεχνία είχε γνωρίσει σημαντική άνθηση στην περιοχή, και υπήρχε πληθώρα τέτοιων δραστηριοτήτων κυρίως σε υπόγειους και ημιυπόγειους χώρους, τα τελευταία χρόνια δεν έχουν απομείνει παρά ελάχιστες βιοτεχνίες σε όλη την έκταση του Δήμου. Οι χρήσεις χονδρεμπορίου και αποθηκών είναι ελάχιστες και εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος του οδικού άξονα της Λαγκαδά. Οι κυριότερες χρήσεις γης που εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης αφορούν σε καταστήματα εμπορίας επίπλων και ηλεκτρικών.

➤ Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Εντός των ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών δεν υπάρχουν σημαντικές εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Οι κύριες λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο έχουν αφετηρία και τέρμα σε περιοχές εκτός των διοικητικών ορίων του, με εξαίρεση τα τέρμα των γραμμών 18, 26 και 24, που όμως δεν έχουν χαρακτηριστικά οργανωμένων τερματικών σταθμών κι απλά εξυπηρετούν ολιγόλεπτες αναμονές μεταξύ των δρομολογίων. Σημειώνεται ότι το τέρμα της γραμμής 26 στην Καλλιθέα, δεν έχει καν χώρο δεσμευμένο για χρήση από τα λεωφορεία, τα οποία σταθμεύουν παρά την οδό και προκαλούν σημαντικά προβλήματα όχλησης σε μια περιοχή που χαρακτηρίζεται κυρίως από αμιγή κατοικία.

4.2.2 Σημεία ενδιαφέροντος

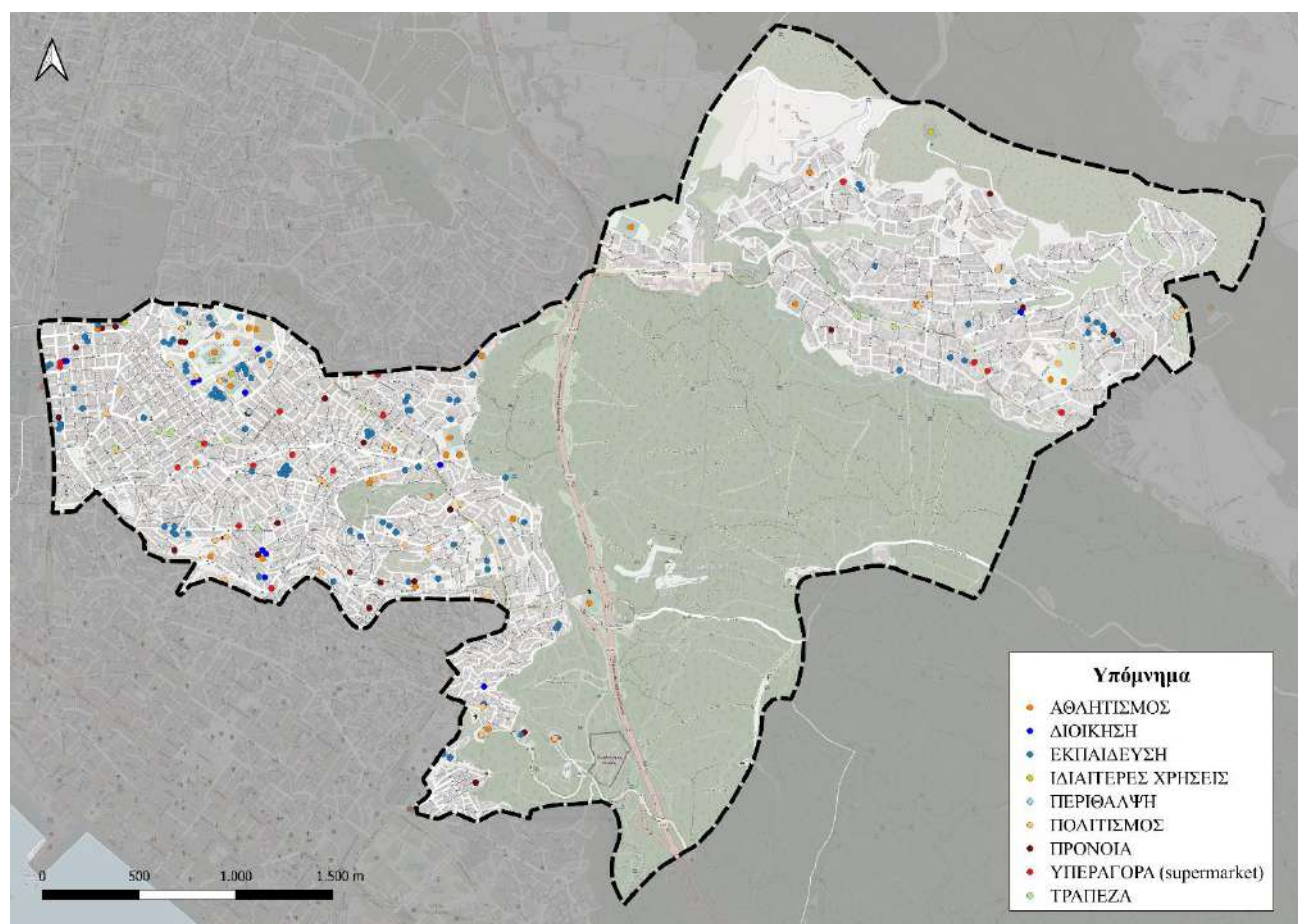
Οι χρήσεις γης που μπορούν να περιγραφούν σημειακά, ως σημεία ενδιαφέροντος, καταγράφονται, παρουσιάζονται και αναλύονται στην παρούσα παράγραφο. Επίσης, αναλύεται ο χώρος που εξυπηρετούν σε ακτίνες 200, 400 και 800 μέτρων και ο πληθυσμός που εξυπηρετούν. Πρόκειται για αποστάσεις που

καλύπτονται συνήθως με ευκολία μέσω πεζής κίνησης. Στο τέλος της παρούσας παραγράφου θα παρουσιαστούν τα ποσοστά των χρήσεων γης ανά πολεοδομική ενότητα για κάθε δημοτική ενότητα του Δήμου.

Τα σημεία ενδιαφέροντος κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Εκπαίδευση
- Περίθαλψη
- Πρόνοια
- Αθλητισμός
- Πολιτισμός
- Διοίκηση
- Υπεραγορές
- Τράπεζες
- Ιδιαίτερες εγκαταστάσεις

Συνοπτικά, η κατανομή στον χώρο του Δήμου των σημείων ενδιαφέροντος που θα αναλυθούν παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη (**Σχήμα 4.3**).



Σχήμα 4.3: Σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία)

Ακολουθεί η ανάλυση της εκάστοτε κατηγορίας σημείων ενδιαφέροντος.

➤ Εκπαίδευση

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών, όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, περιλαμβάνει πλήθος σχολείων όλων των βαθμίδων. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τριανταέξι (36) νηπιαγωγεία κι ένα (1) ειδικό Νηπιαγωγείο, είκοσιτρία (23) Δημοτικά σχολεία, ένα (1) ειδικό Δημοτικό σχολείο, δέκα (10) Γυμνάσια κι ένα (1) Πειραματικό Γυμνάσιο, και πέντε (5) Γενικά Λύκεια, ένα (1) Πειραματικό Λύκειο και τρία (3) ΕΠΑΛ.

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης:

- 13 νηπιαγωγεία
- 10 δημοτικά
- 6 γυμνάσια
- 4 γενικά λύκεια και 1 επαγγελματικό λύκειο

Δημοτική Ενότητα Συκεών:

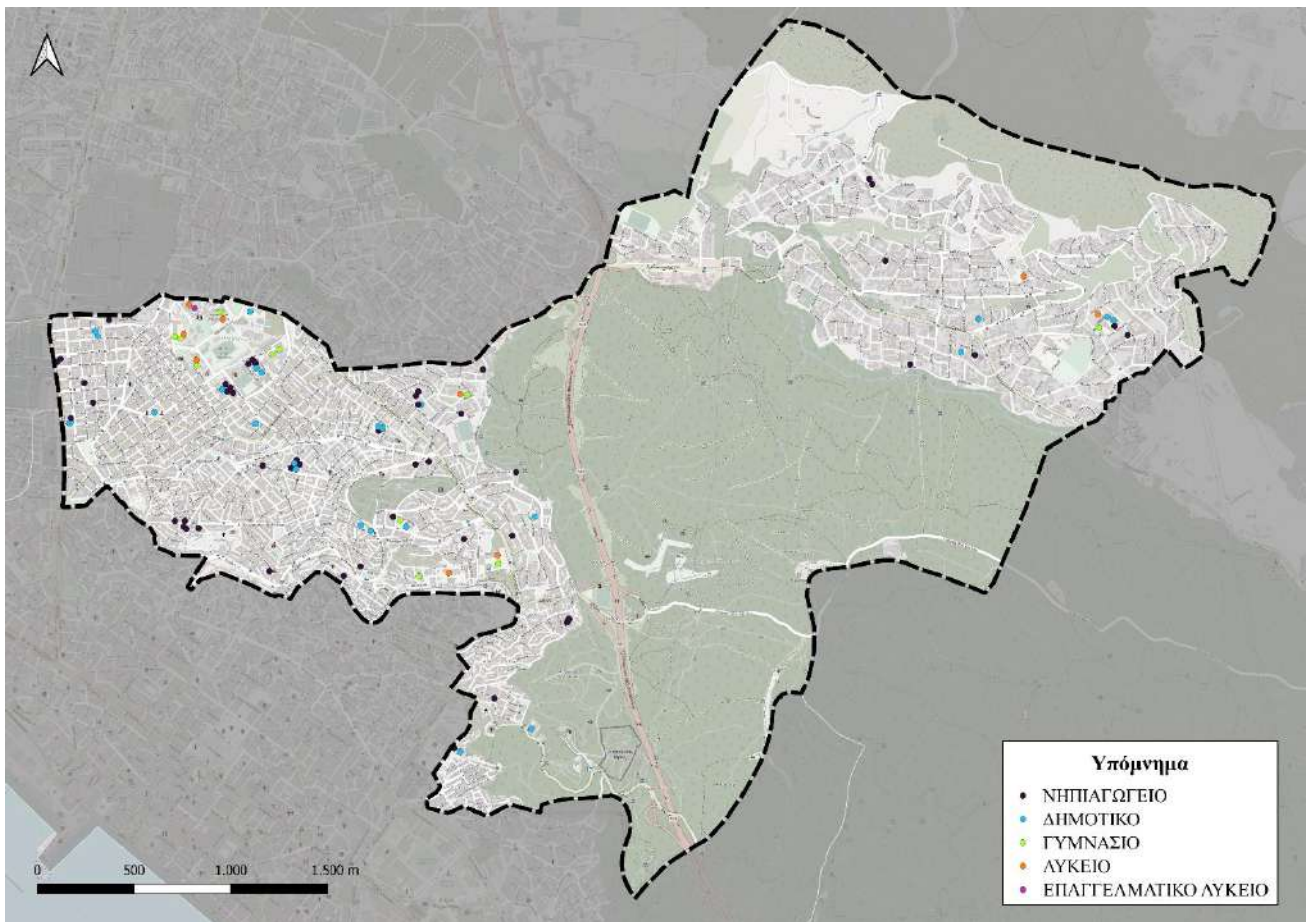
- 23 νηπιαγωγεία
- 9 δημοτικά
- 4 γυμνάσια
- 3 γενικά λύκεια

Δημοτική Ενότητα Αγ. Παύλου:

- 5 νηπιαγωγεία
- 2 δημοτικά

Δημοτική Ενότητα Πεύκων:

- 7 νηπιαγωγεία
- 6 δημοτικά
- 1 γυμνάσιο
- 2 λύκεια



Σχήμα 4.4: Σχολικές μονάδες ανά κατηγορία στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών (Ιδία επεξεργασία)

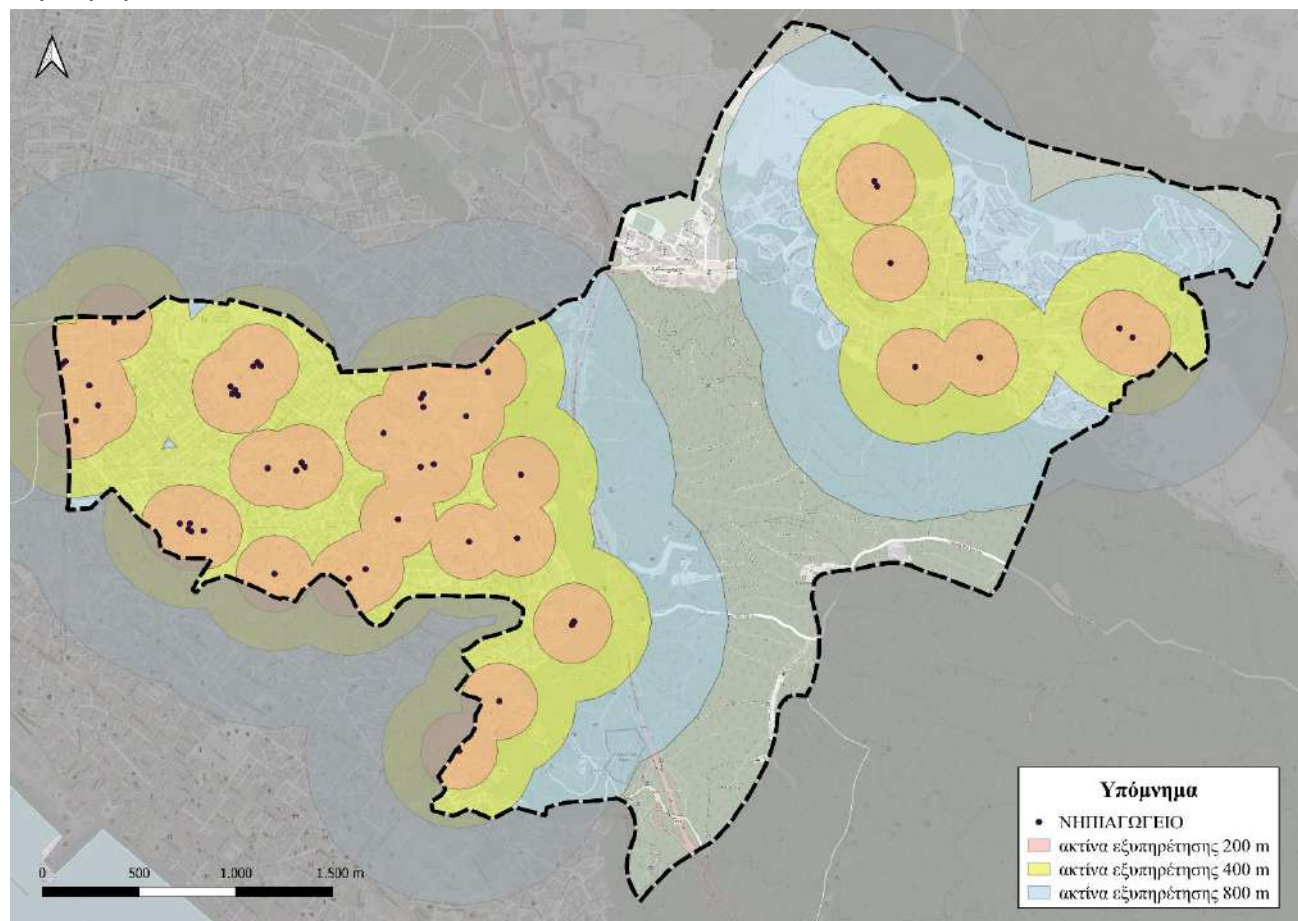
Για την περεταίρω χωρική ανάλυση και διερεύνηση του βαθμού εξυπηρέτησης του πληθυσμού του Δήμου από τις σχολικές μονάδες, τα σχολεία του Δήμου διακρίνονται στις τέσσερις βασικές κατηγορίες (νηπιαγωγεία, δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια) και εφαρμόζονται από κάθε σημείο ακτίνες επιρροής 200, 400 και 800 μέτρων προκειμένου να εντοπιστεί ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα επιρροής και ανά κατηγορία εκπαίδευσης.

Η ταξινόμηση αυτή επιλέγεται σύμφωνα με τα πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και τα ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση γενικών πολεοδομικών σχεδίων (απόφαση 10788/2004, ΦΕΚ 285/Δ/5-3-2004) στην οποία στο άρθρο 5 αναφέρεται:

- Το Νηπιαγωγείο χωροθετείται απαραίτητα μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 400μ. και πεζή προσέλευση.
- Το Δημοτικό Σχολείο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 800μ.
- Το Γυμνάσιο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 1200μ.
- Το Λύκειο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 1500μ.

Με βάση τα παραπάνω ακολουθούν οι χάρτες με τη χωρική κατανομή ανά επίπεδο εκπαίδευσης και τις ζώνες επιρροής 200,400,800 μέτρων καθώς και ο πληθυσμός που εξυπηρετείται αντίστοιχα.

Νηπιαγωγεία



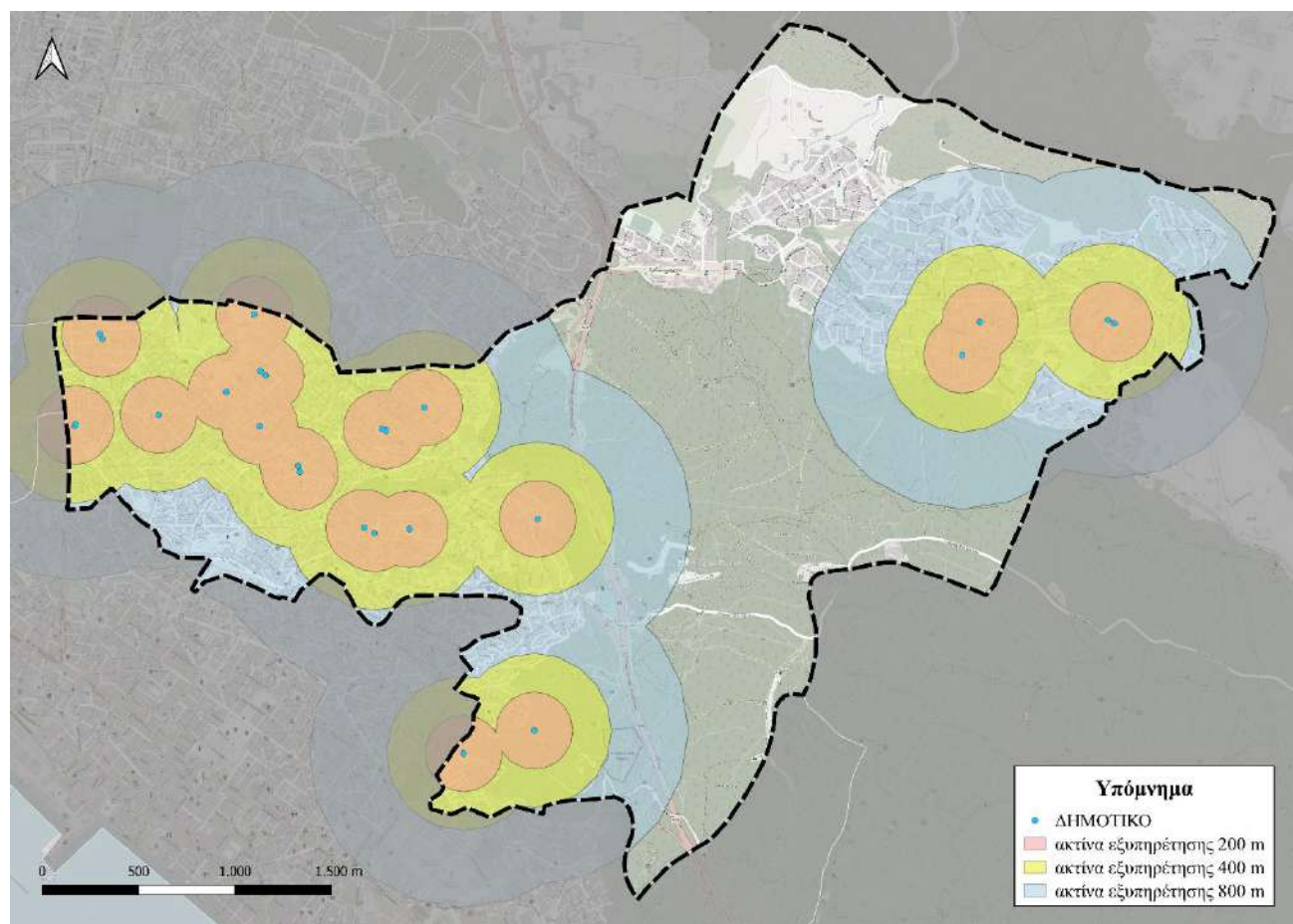
Σχήμα 4.5: Νηπιαγωγεία και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή κάλυψη από νηπιαγωγεία

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ	32.367	76.448	82.731	38,2%	90,2%	97,6%

Σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού (90%) έχει πρόσβαση σε κάποιο νηπιαγωγείο του Δήμου σε απόσταση έως 400 μέτρα. Πρόκειται για σχεδόν όλες τις κατοικημένες περιοχές της Νεάπολης, των Συκεών και του Αγίου Παύλου, ενώ για τα Πεύκα, ο βαθμός εξυπηρέτησης μειώνεται σε αρκετές περιοχές. Συνεπώς, επιτυγχάνονται σε μεγάλο βαθμό οι προβλεπόμενες προδιαγραφές χωροθέτησης νηπιαγωγείων και η κατανομή τους στο Δήμο κρίνεται αρκετά ικανοποιητική.

Δημοτικά



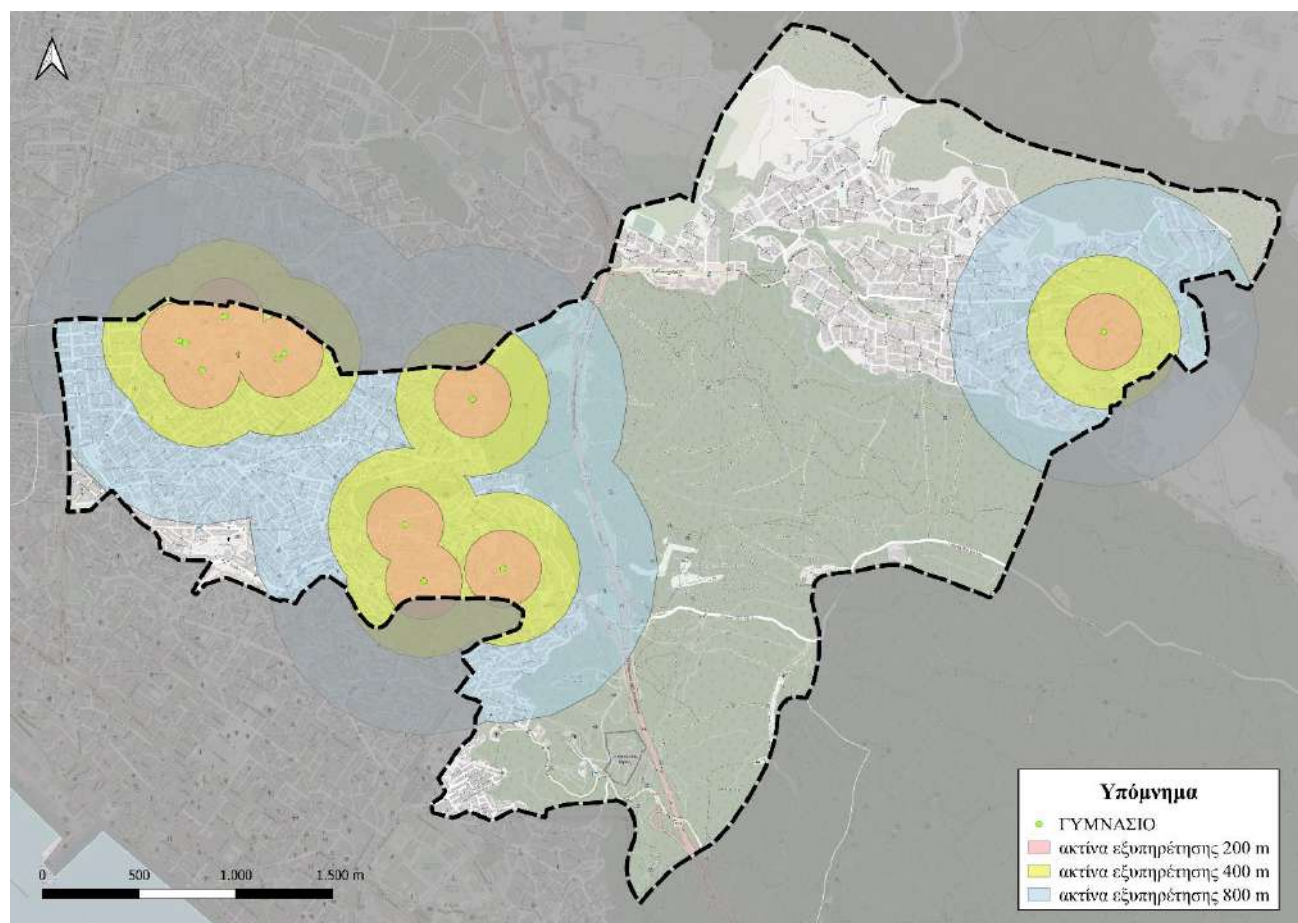
Σχήμα 4.6: Δημοτικά σχολεία και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.2: Πληθυσμιακή κάλυψη από δημοτικά σχολεία

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΔΗΜΟΤΙΚΑ	22.043	60.786	79.675	26,0%	71,7%	94,0%

Προκύπτει ότι σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού (94%) καλύπτεται από δημοτικά σχολεία σε απόσταση έως 800 μέτρων, κάτι το οποίο είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές χωροθέτησης δημοτικών σχολείων, συνεπώς η κατανομή των δημοτικών σχολείων κρίνεται πολύ ικανοποιητική. Ειδικότερα στις περιοχές της Νεάπολης, των Συκεών και του Αγίου Παύλου, το μεγαλύτερο μέρος τους καλύπτεται από δημοτικά σχολεία σε απόσταση έως 400 μέτρων. Άλλωστε, στο σύνολο του Δήμου, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού (72%) εξυπηρετείται από δημοτικά σχολεία σε απόσταση έως 400 μέτρων, με τα μοναδικά κενά στον χάρτη να εντοπίζονται στα δυτικά των Πεύκων.

Γυμνάσια



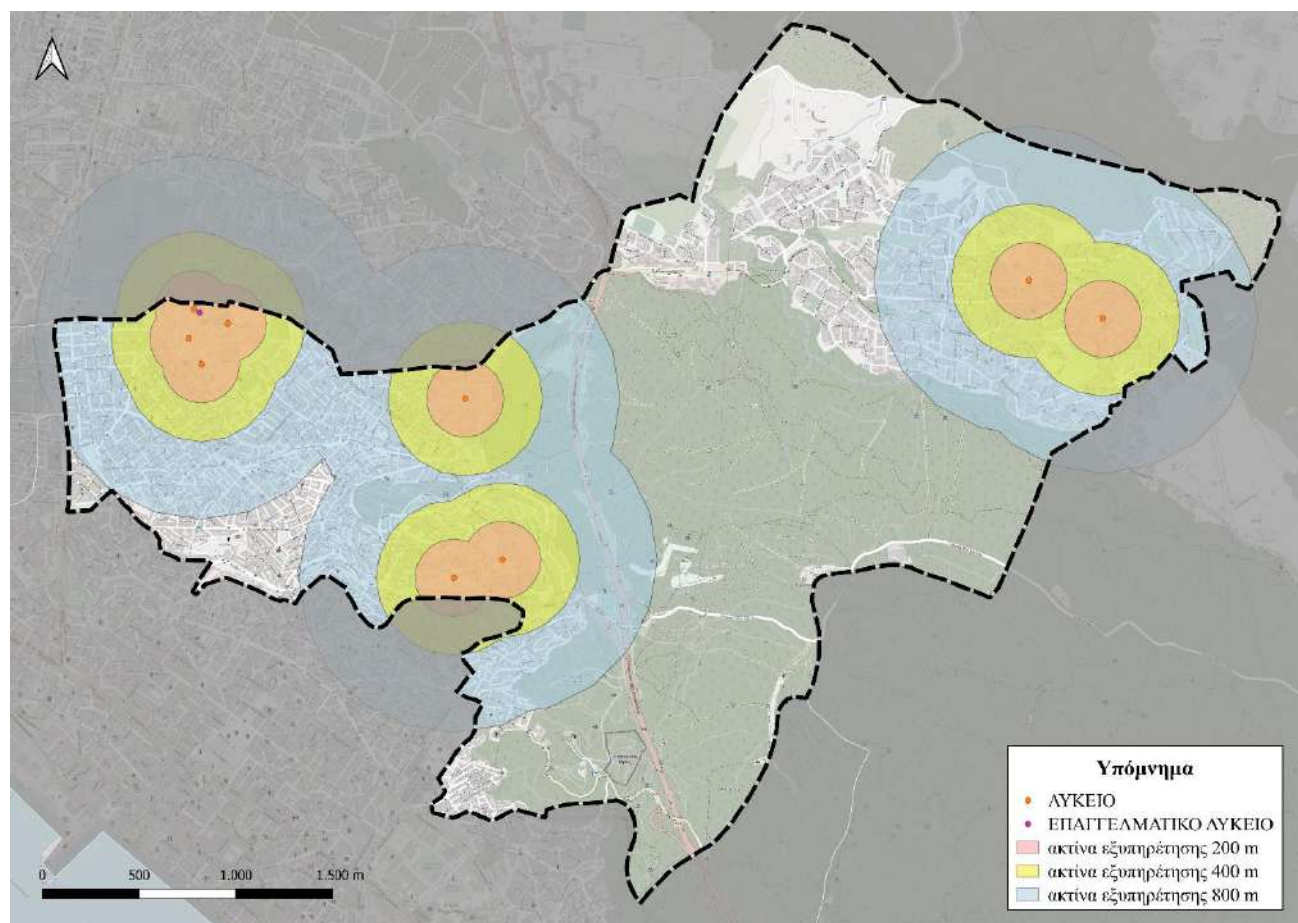
Σχήμα 4.7: Γυμνάσια και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.3. Πληθυσμιακή κάλυψη από γυμνάσια

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΓΥΜΝΑΣΙΑ	5.013	26.208	67.599	5,9%	30,9%	79,8%

Το 80% του πληθυσμού του Δήμου έχει πρόσβαση σε κάποιο γυμνάσιο σε απόσταση έως 800 μέτρων από την κατοικία του, κάτι που καθιστά την χωροθέτηση των γυμνασίων αρκετά ικανοποιητική. Κενά στην κάλυψη από γυμνάσια εντοπίζονται στα νότια άκρα της Νεάπολης και των Συκεών, στον συνοικισμό της Ευαγγελίστριας Αγίου Παύλου και σε ένα μεγάλο τμήμα των Πεύκων, από το κέντρο και προς τα δυτικά.

Λύκεια



Σχήμα 4.8: Λύκεια και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.3: Πληθυσμιακή κάλυψη από λύκεια

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΛΥΚΕΙΑ	2.974	17.313	64.906	3,5%	20,4%	76,6%

Το 76,6% του πληθυσμού του Δήμου εξυπηρετείται από κάποια σχολική μονάδα βαθμίδας λυκείου σε απόσταση έως 800 μέτρων από την κατοικία του, κάτι το οποίο κρίνεται ικανοποιητικό ως προς τον γενικό πληθυσμό. Τα λύκεια είναι σαφώς λιγότερα από τις χαμηλότερης βαθμίδας σχολικές μονάδες και πιο συγκεντρωμένα, κάτι το οποίο είναι αναμενόμενο. Συνεπώς, είναι σημαντικό ότι και πάλι ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού έχει ικανοποιητική πρόσβαση.

Ωστόσο, στην περίπτωση των λυκείων, σε αντίθεση με τις προηγούμενες περιπτώσεις των σχολικών μονάδων, εντοπίζονται ορισμένα χωρικά κενά ακόμη και σε κεντρικές περιοχές των Συκεών. Κατά τα λοιπά, τα κενά ακολουθούν το μοτίβο που παρατηρήθηκε και στην ανάλυση των γυμνασίων (νότιες περιοχές Νεάπολης και Συκεών, Ευαγγελίστρια Αγίου Παύλου, κεντρικές και δυτικές περιοχές Πεύκων).

➤ Περίθαλψη

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών βρίσκεται σε προνομιακή θέση όσον αφορά τις μονάδες υγείας, καθώς βρίσκεται σε μικρή απόσταση και έχει άμεση πρόσβαση στα μεγαλύτερα νοσοκομεία της πόλης.

Στα δυτικά του βρίσκονται τα νοσοκομεία Παπαγεωργίου και 424 ΓΣΝ, ανατολικά και σε άμεση γειτνίαση με την Δ.Ε. Αγίου Παύλου βρίσκονται τα Νοσοκομεία Γεννηματάς και Αγ. Δημήτριος και βόρεια και σε μικρή απόσταση από την Δ.Ε. Πεύκων βρίσκεται το νοσοκομείο Παπανικολάου. Επιπλέον, στα νοτιοδυτικά του Δήμου επί της οδού Λαγκαδά λειτουργεί και το Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης.

Άλλες υποδομές περίθαλψης ανά Δημοτική Ενότητα είναι:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης:

Το Ιατρείο Νεάπολης (πρώην ΙΚΑ) στην οδό Λαγκαδά, το οποίο στεγάζει και διοικητικές υπηρεσίες της Τοπικής Μονάδας Υγείας Νεάπολης.

Δημοτική Ενότητα Συκεών:

Το Κέντρο Ψυχικής Υγείας Βορειοδυτικού Τομέα που λειτουργεί στις Συκιές και ανήκει διοικητικά και εργασιακά στο Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης και έχει υπερτοπική εμβέλεια.

- Το Ιατρείο Ροδοχωρίου, επί της Επταπυργίου.

Δημοτική Ενότητα Αγ. Παύλου:

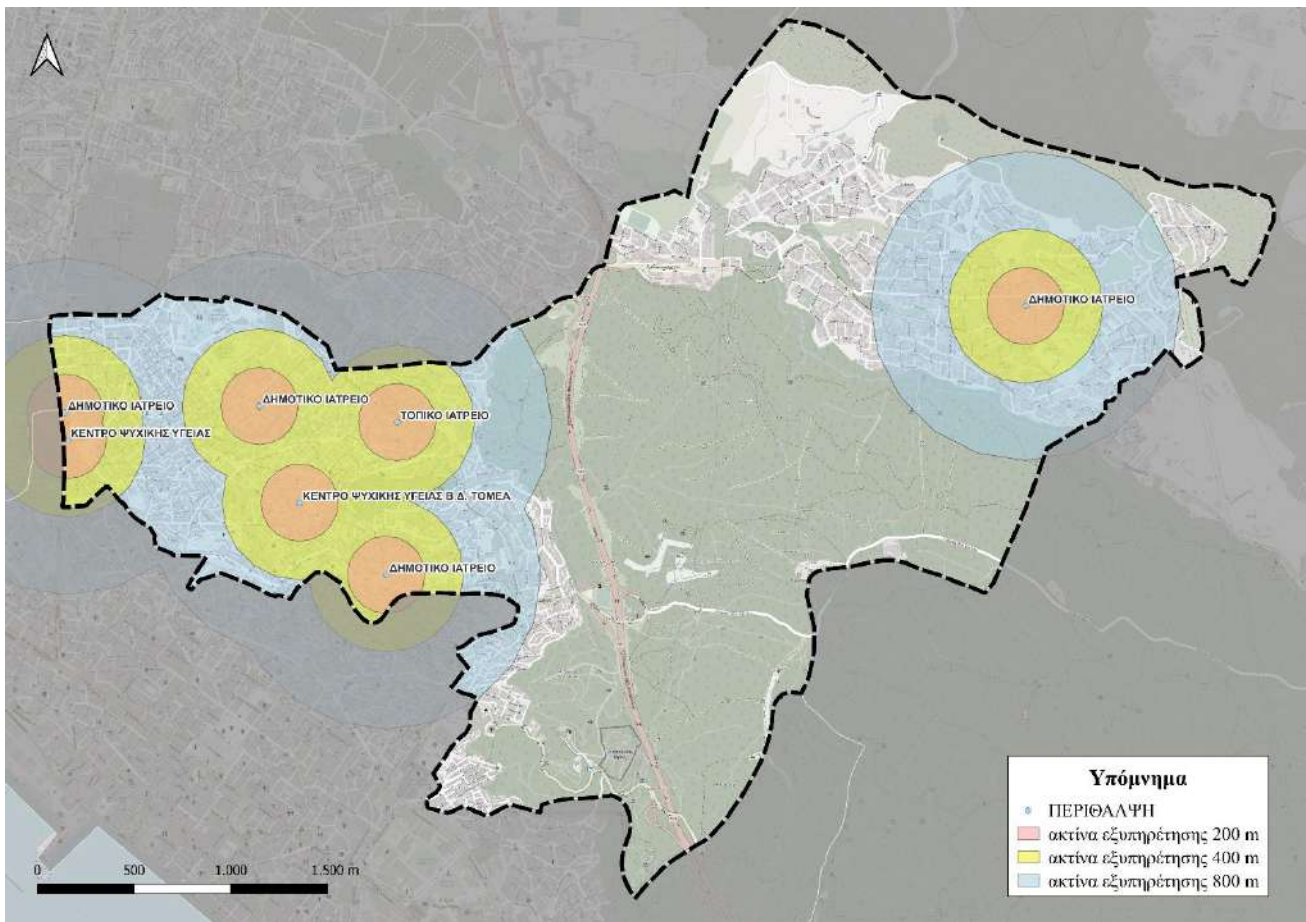
- Ιατρείο Π.Ε.Δ.Υ. στον Αγ. Παύλο πλησίον του Πύργου Τριγωνίου.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων:

- Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Παιδιών με Αναπηρία Θεσσαλονίκης

Τέλος, σε όλη την έκταση του Δήμου λειτουργεί πληθώρα ιδιωτικών ιατρείων.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων περίθαλψης εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.9: Σημεία περίθαλψης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.4: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία περίθαλψης

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	9.593	40.806	71.462	11,3%	48,2%	84,3%

Συμπεραίνεται ότι σχεδόν το 85% του πληθυσμού του Δήμου έχει πρόσβαση σε μια απόσταση 800 μέτρων σε τουλάχιστον μία δημόσια υποδομή περίθαλψης εντός του Δήμου, με τους χώρους που δεν καλύπτονται να εντοπίζονται στα δυτικά των Πεύκων και στα ανατολικά του Αγίου Παύλου. Οι περισσότερες υποδομές περίθαλψης συγκεντρώνονται στις Συκιές και στη δυτική Νεάπολη.

➤ Πρόνοια

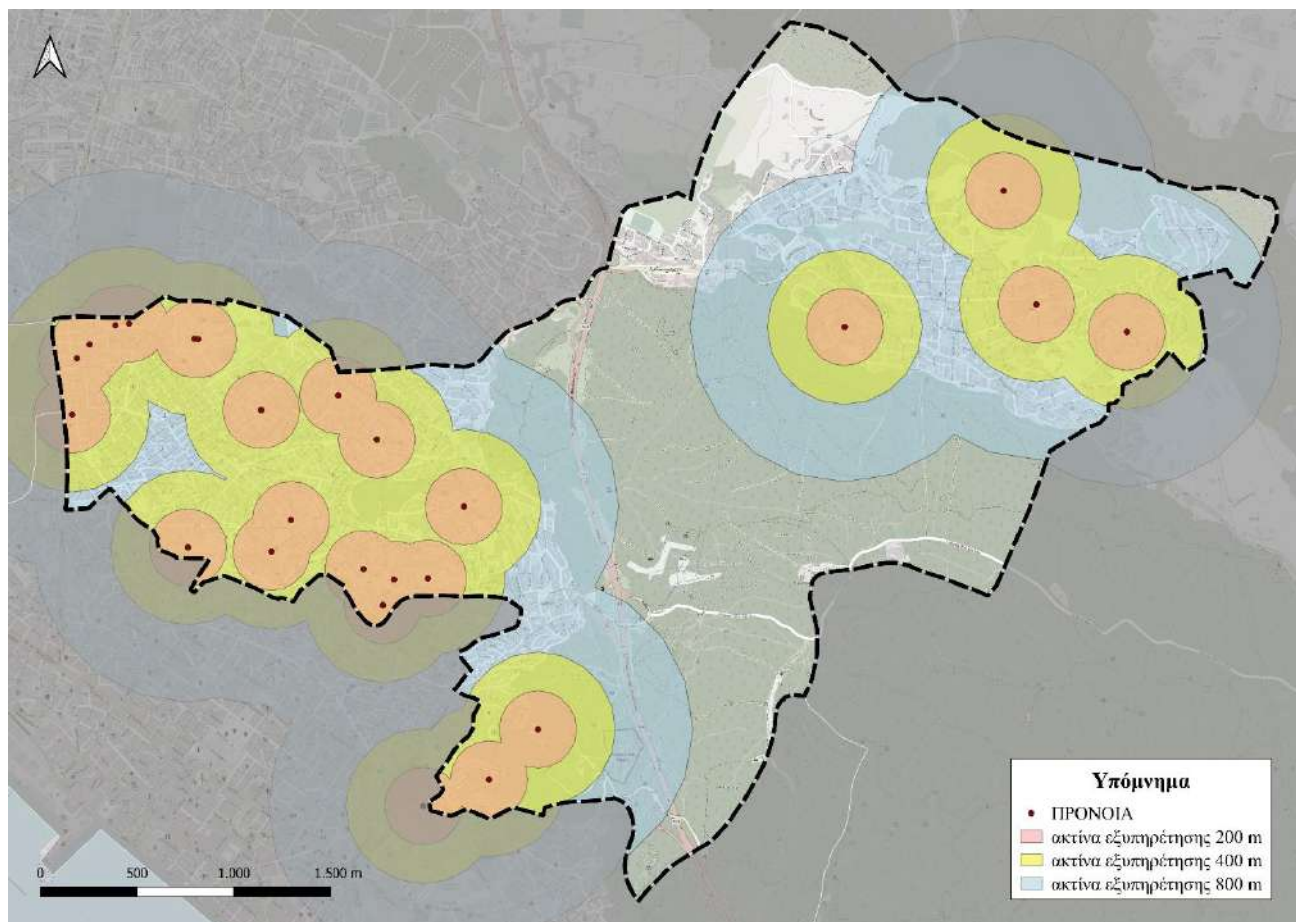
Στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών λειτουργούν 73 δημοτικές δομές κοινωνικής πολιτικής. Οι δομές λειτουργούν από τον Δήμο και τα δημοτικά νομικά πρόσωπα ή από φορείς στους οποίους έχει θεσμική συμμετοχή ο Δήμος.

Πιο συγκεκριμένα, καταγράφονται οι εξής κοινωνικές δομές:

- 9 Δομές Βοήθειας στο Σπίτι
- 9 ΚΑΠΗ

- 3 ΚΗΦΗ
- 19 Παιδικοί Σταθμοί
- 12 ΚΔΑΠ
- 2 ΚΔΑΠΜΕΑ
- 4 Συμβουλευτικούς Σταθμούς
- 1 Δομή πρόληψης
- Δημοτικά Ιατρεία
- Ιατροπαιδαγωγικό Κέντρο
- Δομή Εργασίας και Επιχειρηματικότητας
- Δομές αντιμετώπισης των επιπτώσεων της κρίσης
- Σχολείο Ελληνικής Γλώσσας

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων πρόνοιας εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.10: Σημεία πρόνοιας και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.5: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία πρόνοιας

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΠΡΟΝΟΙΑ	24.851	62.184	81.874	29,3%	73,4%	96,6%

Συμπεραίνεται ότι σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού του Δήμου έχει πρόσβαση σε τουλάχιστον μία υποδομή πρόνοιας σε απόσταση 800 μέτρων ενώ ειδικά οι κάτοικοι των περισσότερων περιοχών της Νεάπολης, των Συκεών και του Αγίου Παύλου καλύπτονται από υποδομές πρόνοιας σε απόσταση 400 ή ακόμη και 200 μέτρων.

➤ Αθλητισμός

Στον τομέα του αθλητισμού, αδιαμφισβήτητα, η πιο σημαντική περιοχή, όπου συγκεντρώνεται πλήθος αθλητικών εγκαταστάσεων υπερτοπικού ενδιαφέροντος, βρίσκεται στην **Δημοτική Ενότητα Νεάπολης** και είναι η περιοχή του πρώην στρατοπέδου Στρεμπενιώτη. Εκεί βρίσκονται οι εξής εγκαταστάσεις:

- Το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Στρεμπενιώτη, που περιλαμβάνει γήπεδο ποδοσφαίρου και γυμναστήρια.
- Το Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο (ΠΕ.Α.Κ.) Νεάπολης που περιλαμβάνει ανοιχτό κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο, σκεπαστό γήπεδο μπάσκετ, γήπεδα τένις και βοηθητικές εγκαταστάσεις.
- Το Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου στο Ο.Τ. 124 στην περιοχή Στρεμπενιώτη.
- Το Δημοτικό Γυμναστήριο εντός του κτιρίου της ΔΕΥΓΠΠΑΝ.
- Οι εν λόγω εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από πλουραρισμό και υψηλή ποιότητα και έχουν υπερτοπική εμβέλεια. Αποτελούν τοπόσημο για την Νεάπολη και συνεισφέρουν σημαντικά και σε ποιοτικό επίπεδο στην κάλυψη των αναγκών για άθληση.

Στην **Δημοτική Ενότητα Συκεών** οι κυριότερες αθλητικές εγκαταστάσεις είναι:

- Γήπεδο καλαθοσφαίρισης δίπλα στο Δημαρχείο.
- Οι εγκαταστάσεις του Βυζαντινού Αθλητικού Ομίλου (Β.Α.Ο.) που περιλαμβάνουν κλειστό γυμναστήριο με γήπεδα μπάσκετ, βόλεϊ και πάλης και οι οποίες αν και ιδιωτικές, εξυπηρετούν μεγάλο πλήθος χρηστών.
- Το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (Δ.Α.Κ.) στο Κρυονέρι, που περιλαμβάνει γήπεδο ποδοσφαίρου, κλειστό γυμναστήριο, και ανοιχτό κολυμβητήριο.
- Γήπεδα καλαθοσφαίρισης στην οδό Β. Ηπείρου και δίπλα στο πολιτιστικό κέντρο, εντός θεσμοθετημένου χώρου πρασίνου.

Στην **Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου** εντοπίζονται οι εξής χώροι αθλοπαιδιών:

- Γήπεδο καλαθοσφαίρισης στο ΝΔ άκρο της Ευαγγελίστριας.
- Γήπεδο ποδοσφαίρου στην περιοχή Άνω Σκαλάρια.

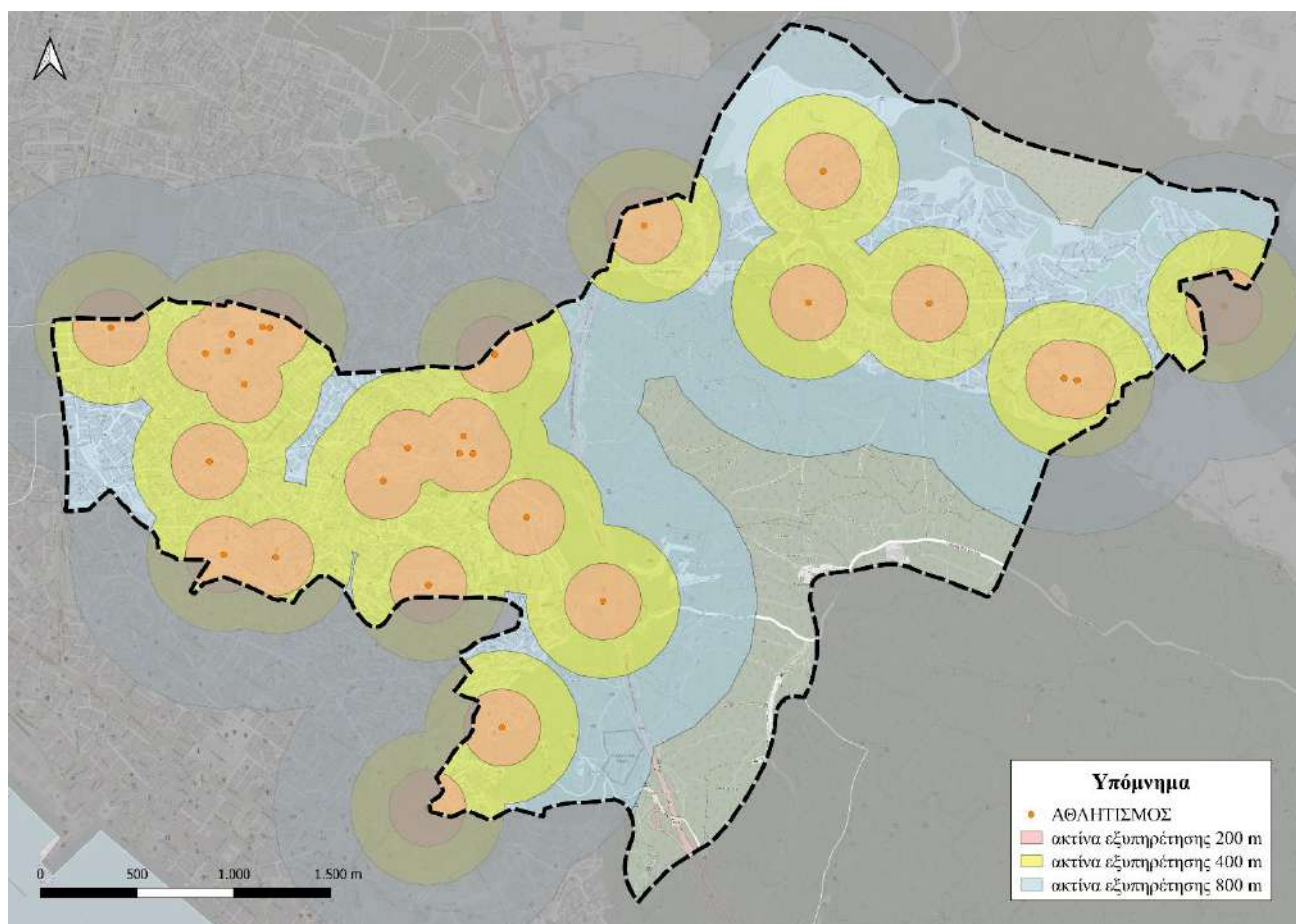
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Αγίου Παύλου στον ανισόπεδο κόμβο Κ7 (περιλαμβάνει κλειστό γυμναστήριο και γήπεδο ποδοσφαίρου).
- Τρία κλειστά δημοτικά γυμναστήρια.

Τέλος, στην Δ.Ε. Πεύκων εντοπίζονται οι παρακάτω χώροι άθλησης:

- Γήπεδο ποδοσφαίρου 5Χ5
- Μίνι γήπεδο ποδοσφαίρου
- Δημοτικό γήπεδο Πεύκων
- Κλειστό γυμναστήριο Πεύκων
- Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
- Αθλητικές εγκαταστάσεις του σχολείου Δελασάλ, οι οποίες αν και ιδιωτικές χρησιμοποιούνται από πολλούς αθλούμενους και από άλλες περιοχές εκτός της Δ.Ε. Πεύκων.
- Επίσης σε αρκετές παιδικές χαρές της Δ.Ε. έχει τοποθετηθεί κατάλληλος εξοπλισμός για άθληση.

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών εμφανίζει σημαντική δραστηριότητα στον τομέα του αθλητισμού, καθώς δραστηριοποιούνται εντός των ορίων του πολλοί αθλητικοί σύλλογοι ερασιτεχνικοί κι επαγγελματικοί και αποτελεί την έδρα ιστορικών αθλητικών συλλόγων όπως του Μακεδονικού, του ΒΑΟ κ.α.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων αθλητισμού εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.11: Σημεία αθλητισμού και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.6: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία αθλητισμού

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	14.834	62.458	83.505	17,5%	73,7%	98,5%

Συμπεραίνεται ότι το σύνολο του Δήμου έχει πρόσβαση σε τουλάχιστον έναν χώρο άθλησης σε απόσταση 800 μέτρων, ενώ η μεγάλη πλειοψηφία των κατοίκων (74%) έχει πρόσβαση σε απόσταση ακόμη και 400 μέτρων από τον τόπο κατοικίας. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, πολλοί χώροι άθλησης συγκεντρώνονται στην περιοχή Στρεμπενιώτη, αλλά και ανατολικά της οδού Επταπυργίου στις Συκιές.

➤ Πολιτισμός

Αναφορικά με τις πολιτιστικές λειτουργίες, ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών έχει πλούσια πολιτιστική δράση καθώς διοργανώνει πολιτιστικές δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας όπως η Βαλκανική Πλατεία, τα Μερκούρεια και άλλα. Διαθέτει ποικίλες πολιτιστικές εγκαταστάσεις, υπαίθριες και στεγασμένες που φιλοξενούν πληθώρα εκδηλώσεων και δρώμενων και προάγουν την καλλιτεχνική και πολιτιστική δράση. Οι εγκαταστάσεις αυτές εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στις δημοτικές ενότητες Νεάπολης και Συκεών.

Διαθέτει πλήθος δομών σχετικών με τον πολιτισμό, οι οποίες είναι:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- Δημοτική Βιβλιοθήκη και Μουσείο Προσφυγικού Ελληνισμού υπό την ευθύνη της Ι.Μ. Νεάπολης – Σταυρού
- Χώρος δημοτικής βιβλιοθήκης εντός του κτιρίου της ΔΕΥΠΠΑΝ
- Πολιτιστικό Κέντρο Ήλιος
- Πνευματικό Κέντρο «Η Κιβωτός» σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της Ι. Μ. Νεάπολης και Σταυρούπολης, όπου μεταξύ άλλων λειτουργούν βιβλιοπωλείο και σχολή βυζαντινής μουσικής.
- Θερινός κινηματογράφος «Σινέ – Παράδεισος» στην περιοχή Στρεμπενιώτη.
- Κλειστή θεατρική σκηνή και αίθουσα τέχνης εντός του πρώην Δημοτικού Καταστήματος Νεάπολης.
- Ανοιχτό θέατρο στην περιοχή Στρεμπενιώτη (Βαλκανική Πλατεία)
- Κέντρο μουσικής στην οδό Βενιζέλου

Δημοτική Ενότητα Συκεών:

- Κέντρο Ιστορίας
- Πολιτιστική Γειτονιά
- Κέντρο πολιτισμού με κλειστό θέατρο και ωδείο
- Ανοιχτό θέατρο «Μάνος Κατράκης»
- Θερινός Κινηματογράφος «Σινέ Άλσος»
- Δημοτική βιβλιοθήκη

Δημοτική Ενότητα Αγ. Παύλου:

- Δημοτικό Ωδείο και μουσικό Κ.Δ.Α.Π.

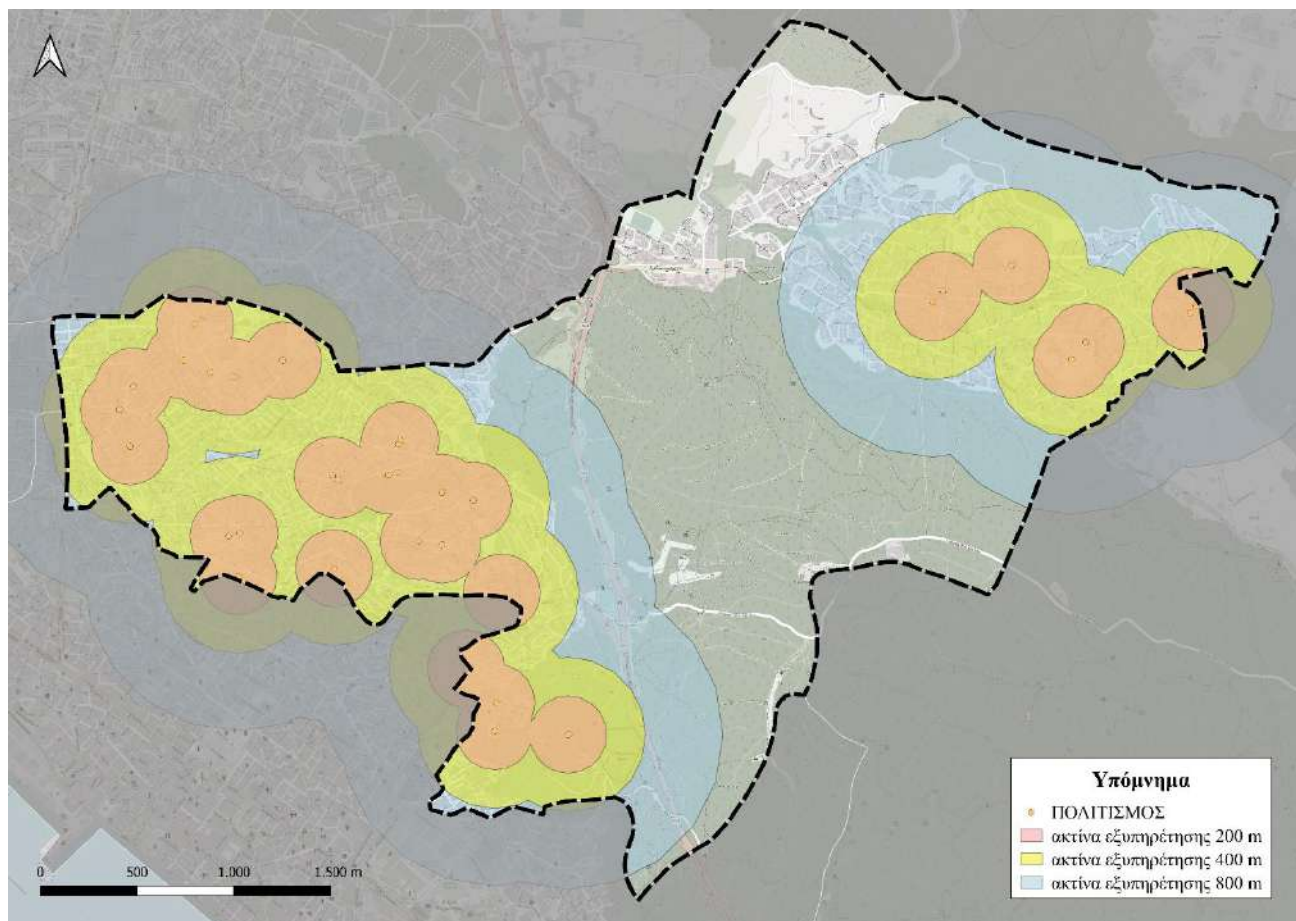
Δεν υπάρχουν επί του παρόντος πολιτιστικοί χώροι ωστόσο προβλέπεται από το Γ.Π.Σ. η λειτουργία Πολιτιστικού κέντρου σε συγκεκριμένο χώρο.

Τέλος, εντός των ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών υπάρχουν αρκετοί ιεροί ναοί:

- Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου
- Ιερός Ναός Τιμίου Σταυρού
- Ιερός Ναός Αγ. Δημητρίου
- Ιερός Ναός Αγ. Θεοδώρων & Αγίας Αναστασίας Φαρμακολύτριας
- Ιερός Ναός Αγ. Βασιλείου
- Ιερός Ναός Αγ. Κων/νου και Ελένης

- Ιερός Ναός Οσίου Εφραίμ και Αγίων Αποστόλων
- Ιερός Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων πολιτισμού εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.12: Σημεία πολιτισμού και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.7: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία πολιτισμού

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	24.344	71.666	81.210	28,7%	84,6%	95,8%

Συμπεραίνεται ότι το σύνολο των κατοίκων του Δήμου, με εξαίρεση τις δυτικότερες περιοχές των Πεύκων, έχει πρόσβαση σε τουλάχιστον έναν χώρο πολιτισμού σε απόσταση έως 800 μέτρα (96% του πληθυσμού) ή και έως 400 μέτρα (85% του πληθυσμού), κυρίως στις περιοχές της Νεάπολης, των Συκεών και του Αγίου Παύλου.

➤ Διοίκηση

Στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών εντοπίζονται ορισμένες χρήσεις διοίκησης, που με βάση τη Δημοτική Ενότητα διακρίνονται ως εξής:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης:

Στη Δ.Ε. Νεάπολης εντοπίζονται κτίρια διοίκησης όπως το πρώην Δημαρχείο, της Αστυνομίας, του ΚΕΠ, του ΟΑΕΔ και του Υποθηκοφυλακείου.

Δημοτική Ενότητα Συκεών:

Στη Δ.Ε. Συκεών εντοπίζονται κτίρια διοίκησης όπως το Δημαρχείο του ενιαίου Δήμου, της Αστυνομίας, του ΚΕΠ και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου.

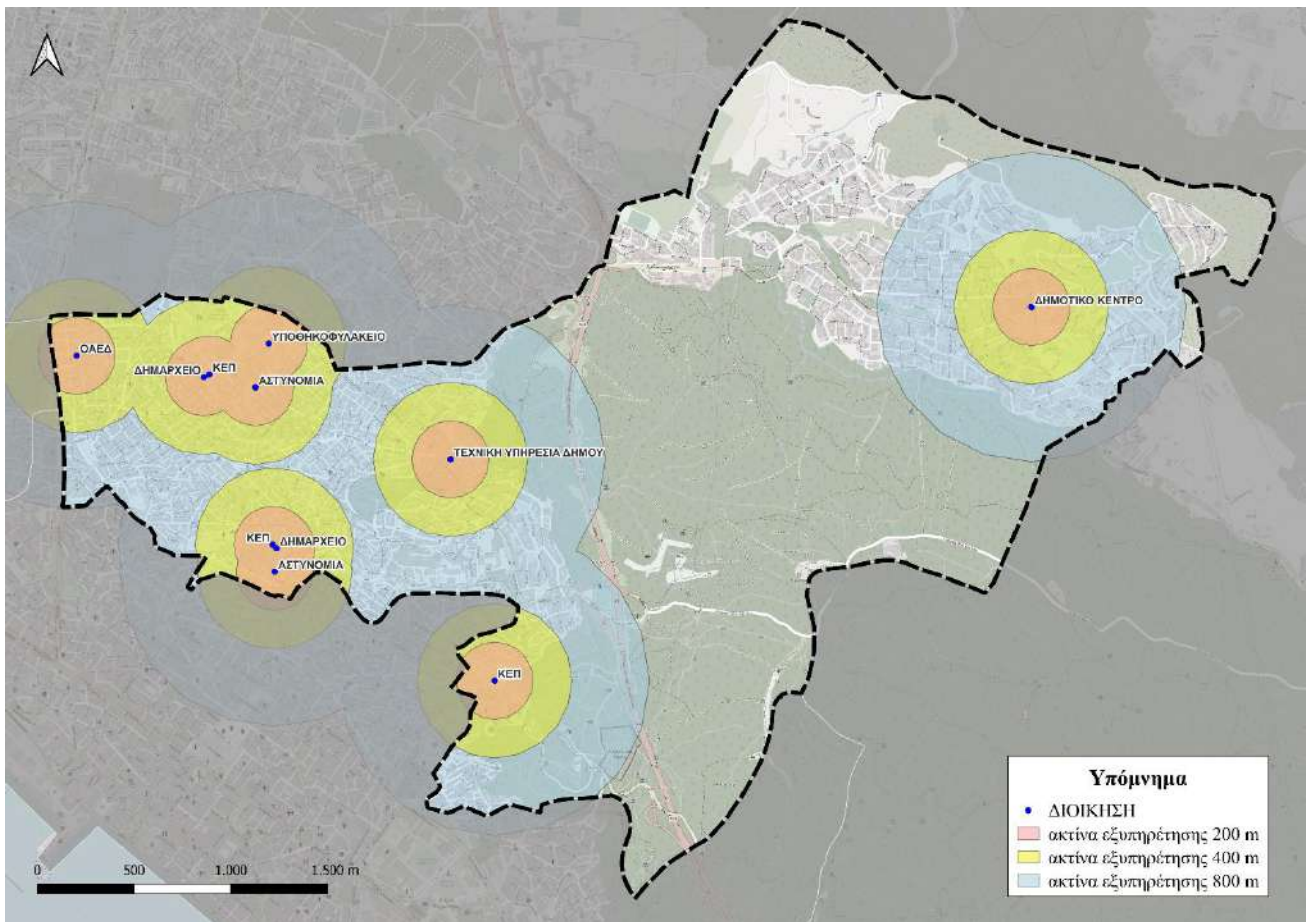
Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου:

Στη Δ.Ε. Αγίου Παύλου εντοπίζεται ένα κτίριο ΚΕΠ.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων:

Στη Δ.Ε. Αγίου Πεύκων εντοπίζεται ένα κτίριο Δημοτικού Κέντρου.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων διοίκησης εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.13: Σημεία διοίκησης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.8: Πληθυσμιακή κάλυψη από σημεία διοίκησης

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	12.089	40.506	77.155	14,3%	47,8%	91,0%

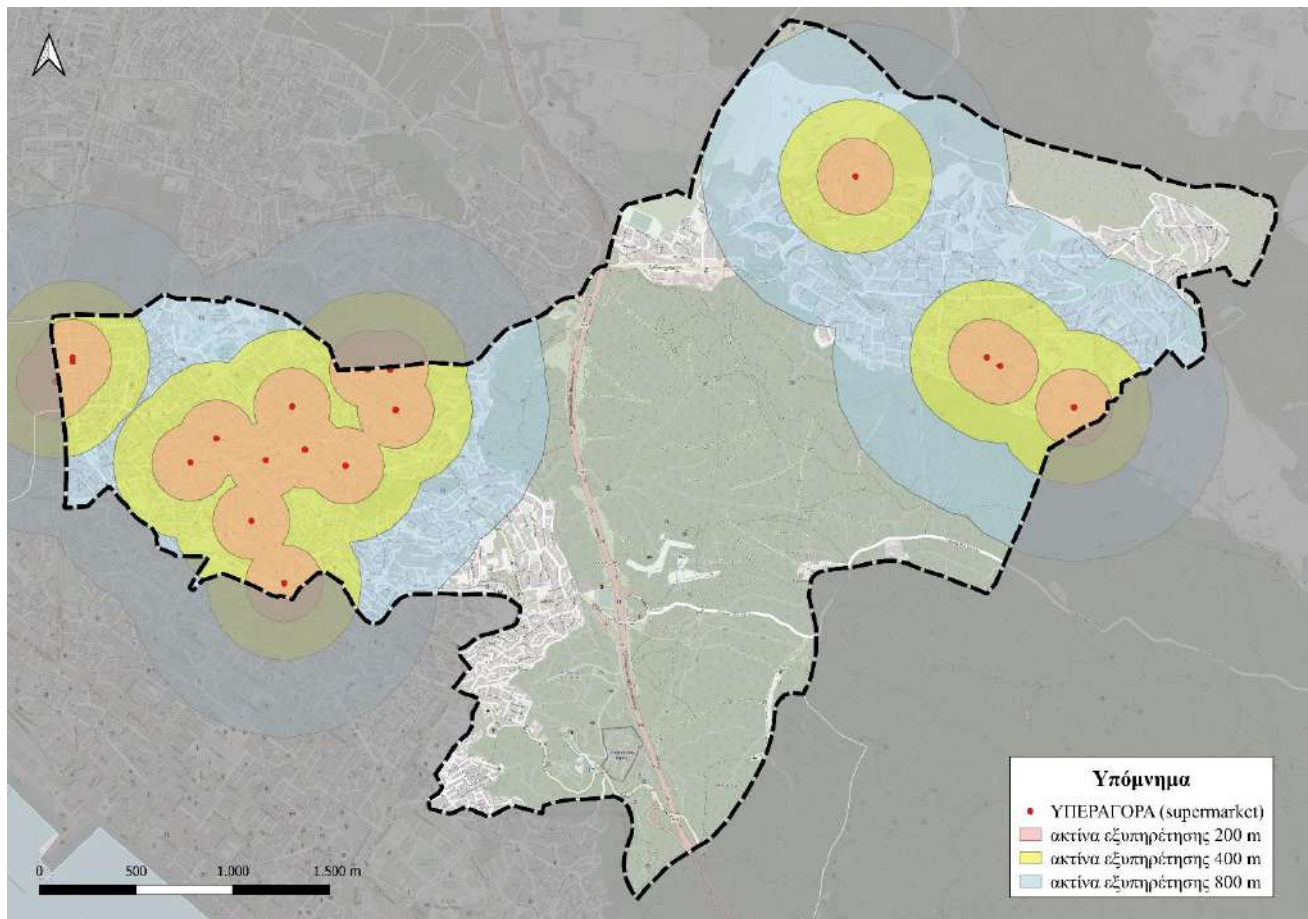
Προκύπτει ότι η μεγάλη πλειοψηφία των κατοίκων του Δήμου (91%) έχει πρόσβαση σε τουλάχιστον ένα κτίριο διοίκησης στον Δήμο σε απόσταση έως 800 μέτρων. Ωστόσο, κάτι τέτοιο είναι μια πολύ γενικευμένη εικόνα. Στην πραγματικότητα, υπάρχουν σημεία με μεγαλύτερη σημασία από τα οποία αρκετοί κάτοικοι του Δήμου βρίσκονται σε πολύ μεγάλη απόσταση και δεν έχουν πρόσβαση πεζή. Αυτό αφορά κυρίως τους κατοίκους της Δ.Ε. Πεύκων που για αρκετές υπηρεσίες πρέπει να μετακινηθούν μέχρι τις Συκιές (όπως η Τεχνική Υπηρεσία, το Δημαρχείο και άλλα) ή ακόμη και την Νεάπολη (Υποθηκοφυλακείο, ΟΑΕΔ).

Συνεπώς, ως προς τα κτίρια Διοίκησης, οι κάτοικοι της Νεάπολης και των Συκεών έχουν μια ικανοποιητική πρόσβαση, οι κάτοικοι του Αγίου Παύλου πρέπει για αρκετές υπηρεσίες να μετακινηθούν προς τις Συκιές, όπως και οι κάτοικοι των Πεύκων, σε ακόμα μεγαλύτερη απόσταση.

➤ Υπεραγορές

Ένα σύνηθες σημείο ενδιαφέροντος το οποίο προσελκύει μεγάλο πλήθος μετακινήσεων καθημερινά, είναι οι υπεραγορές (supermarkets). Για τον λόγο αυτό καταγράφηκαν τα μεγαλύτερα καταστήματα υπεραγορών του Δήμου Νεάπολης – Συκεών τα οποία προσελκύουν μαζικές μετακινήσεις και προσφέρουν πολλών ειδών προϊόντα, παραβλέποντας ότι ασφαλώς υπάρχουν και μικρότερα καταστήματα λιανικής τροφίμων και λοιπών αγαθών που εξυπηρετούν τους κατοίκους σε ένα πιο τοπικό επίπεδο.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων υπεραγορών εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.14: Σημεία καταστημάτων υπεραγορών και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.9: Πληθυσμιακή κάλυψη από καταστήματα υπεραγορών

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ	24.034	53.319	71.958	28,4%	62,9%	84,9%

Όπως προκύπτει, καταστήματα υπεραγορών εντοπίζονται σε διάφορα σημεία του Δήμου και ιδιαίτερα στις Συκιές και στα όρια με Νεάπολη. Όπως είναι λογικό, οι σημαντικότερες υπεραγορές χωροθετούνται πάνω σε σημαντικές οδικές αρτηρίες όπως είναι η Ανδρέα Παπανδρέου στις Συκιές και την Νεάπολη, οι Ρήγα Φεραίου, Παπαναστασίου, Επταπυργίου και Ελπίδος στις Συκιές και η Παπανικολάου στα Πεύκα. Αντιθέτως, στον Άγιο

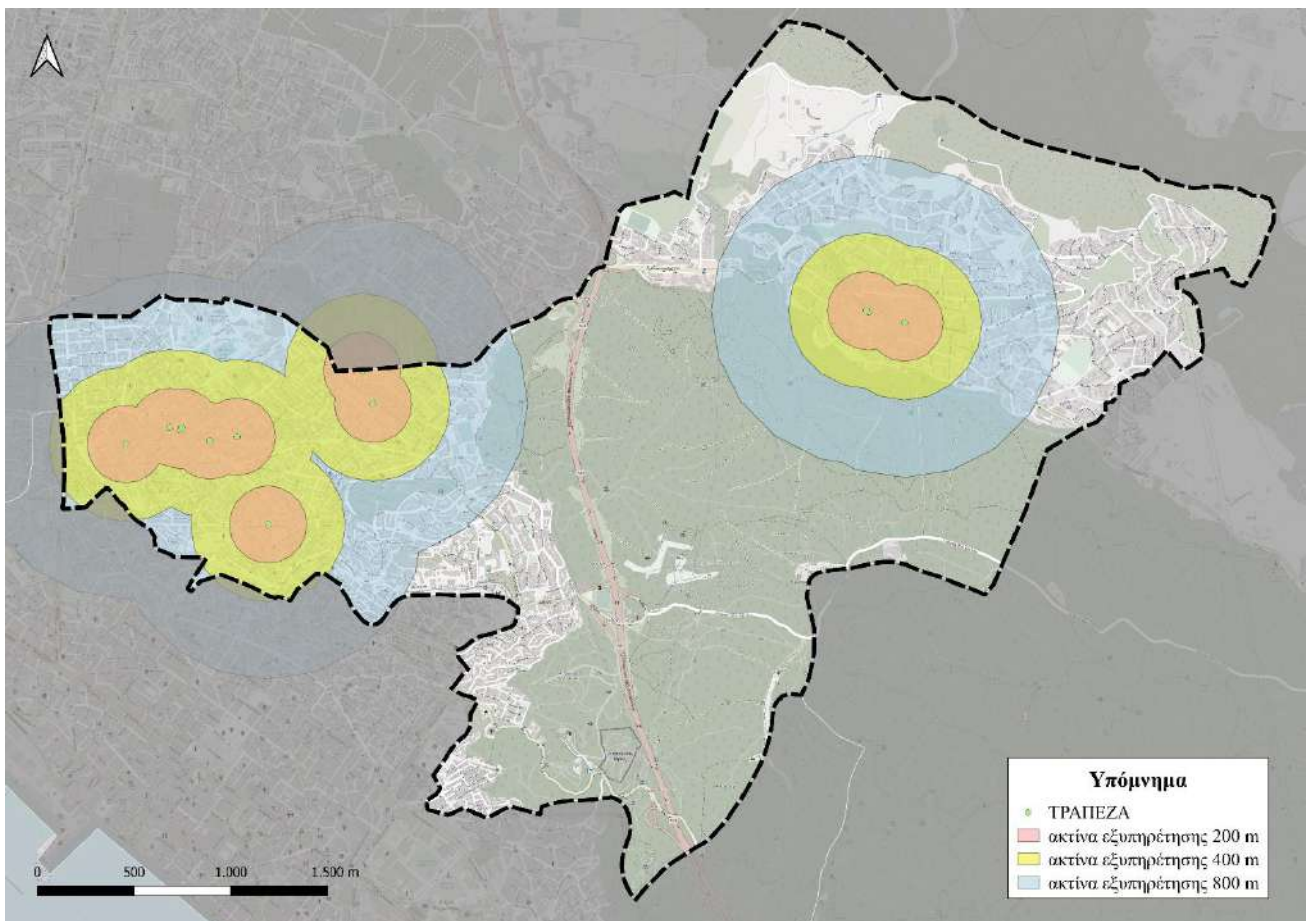
Παύλο που δεν υπάρχουν σημαντικές οδικές αρτηρίες, δεν εντοπίζεται και κάποιο μεγάλο κατάστημα τροφίμων.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, η καλύτερη κάλυψη από υπεραγορές επιτυγχάνεται στις Συκιές και τη Νεάπολη όπου οι περισσότεροι κάτοικοι έχουν πρόσβαση σε υπεραγορές εντός 400 μέτρων. Στα Πεύκα οι περισσότερες περιοχές έχουν πρόσβαση εντός 800 μέτρων, ενώ για τον Άγιο Παύλο, η πρόσβαση των κατοίκων σε κάποιο μεγάλο κατάστημα ξεπερνά τα 800 μέτρα.

➤ Τράπεζες

Ένα ακόμη σημείο ενδιαφέροντος που λειτουργεί ως πόλος έλξης μετακινήσεων σε μια αστική περιοχή είναι οι τράπεζες. Για το λόγο αυτό, καταγράφηκαν τα καταστήματα τραπεζών στο Δήμο Νεάπολης – Συκεών.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων όπου βρίσκονται τραπεζικά καταστήματα εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.15: Σημεία καταστημάτων τραπεζών και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα εξυπηρέτησης φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.10: Πληθυσμιακή κάλυψη από καταστήματα τραπεζών

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	15.779	46.949	67.795	18,6%	55,4%	80,0%

Όπως προκύπτει, οι περισσότερες τράπεζες χωροθετούνται στην περιοχή της Νεάπολης επί της Λ. Α. Παπανδρέου. Επίσης, εντοπίζονται τράπεζες σε κεντρικούς οδικούς άξονες όπως στην Παπαναστασίου, στην Επταπυργίου και στην Α. Παπανδρέου στις Συκιές και στην Παπανικολάου στα Πεύκα.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, το 80% του πληθυσμού του Δήμου έχει πρόσβαση σε κάποια τράπεζα σε απόσταση έως 800 μέτρων, με την καλύτερη κάλυψη να επιτυγχάνεται στη Νεάπολη που καλύπτεται πλήρως και ακολούθως, στις Συκιές και τα Πεύκα που καλύπτεται το μεγαλύτερο μέρος τους. Στην περιοχή του Αγίου Παύλου δεν εντοπίστηκε κάποια τράπεζα και ως εκ τούτου, δεν επιτυγχάνεται κάποια κάλυψη.

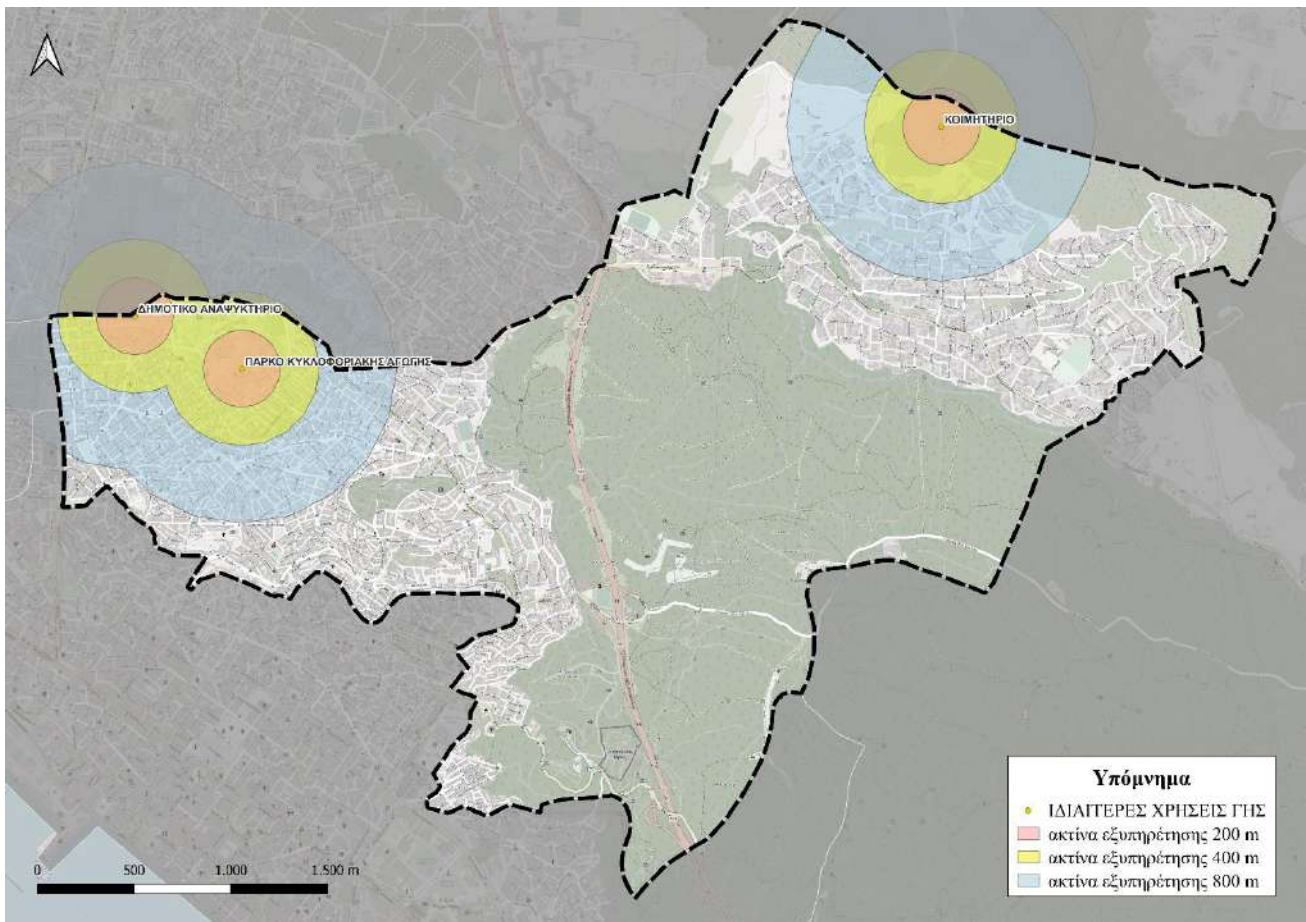
➤ **Ιδιαίτερες χρήσεις**

Οι ιδιαίτερες χρήσεις αφορούν στρατόπεδα, βενζινάδικα, σιδηρουργεία, εργοτάξια του Δήμου, συνεργεία αυτοκινήτων, μάντρες, κοιμητήρια, πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, δημοτικά αναψυκτήρια, αντλιοστάσια και χώρους στάθμευσης που εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης.

Ως ιδιαίτερες χρήσεις καταγράφονται το εργοτάξιο του Δήμου στην Δ.Ε. Νεάπολης, το κοιμητήριο των Πεύκων, το αμαξοστάσιο της Διεύθυνσης Καθαριότητας στη Δ.Ε. Πεύκων, το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής στην Δ.Ε. Νεάπολης, το δημοτικό αναψυκτήριο στην Δ.Ε. Νεάπολης καθώς και οι δημοτικοί λαχανόκηποι στις Δ.Ε. Νεάπολης, Συκεών και Πεύκων.

Οι υπόλοιπες ιδιαίτερες χρήσεις που είναι διάσπαρτες σε όλη την έκταση του Δήμου αφορούν κυρίως βενζινάδικα και ελάχιστα σιδηρουργεία και συνεργεία αυτοκινήτων. Επίσης, χώροι στάθμευσης υπάρχουν στα ισόγεια και υπόγεια οικοδομών με κυρίαρχες άλλες χρήσεις, ενώ λειτουργεί και υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων κάτω από την Πλατεία Γάτσου.

Ορισμένες από τις σημαντικότερες ιδιαίτερες χρήσεις του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Σχήμα 4.16: Σημεία ιδιαίτερων χρήσεων γης και ακτίνες εξυπηρέτησης (Ιδία επεξεργασία)

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι η μεγάλη πλειοψηφία των κατοίκων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών απέχει από όλες τις δραστηριότητες που δύναται να επισκεφτεί κάποιος μέσα στην καθημερινότητά του, πλην της εργασίας, μια απόσταση που καλύπτεται με την πεζή κίνηση, έως 800 μέτρα.

Συνεπώς, και με απαραίτητη προϋπόθεση την ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών εξυπηρέτησης πεζής μετακίνησης και ευρύτερων μορφών βιώσιμης κινητικότητας, η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου για την πρόσβαση στις παραπάνω κατηγορίες μπορεί να αποφευχθεί.

Οι περιοχές με την μεγαλύτερη κάλυψη είναι η Νεάπολη και οι Συκιές, ενώ στις περιοχές του Αγίου Παύλου και των Πεύκων, για ορισμένες χρήσεις γης οι αποστάσεις αυξάνονται και απαιτείται μηχανοκίνητη υποστήριξη.

Οι κατηγορίες δραστηριοτήτων με την μεγαλύτερη πληθυσμιακή κάλυψη, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, είναι η εκπαίδευση και ειδικότερα οι χαμηλότερες βαθμίδες αυτής (νηπιαγωγεία, δημοτικά), ο αθλητισμός, ο πολιτισμός και η πρόνοια όπου η κάλυψη πλησιάζει το 100%.

Πίνακας 4.11: Πληθυσμιακή κάλυψη δραστηριοτήτων ανά ακτίνα εξυπηρέτησης

	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΚΑΛΥΨΗ					
		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
		εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΕΚΠΑΙΔΕΥ- ΣΗ	ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ	32.367	76.448	82.731	38,2%	90,2%	97,6%
	ΔΗΜΟΤΙΚΑ	22.043	60.786	79.675	26,0%	71,7%	94,0%
	ΓΥΜΝΑΣΙΑ	5.013	26.208	67.599	5,9%	30,9%	79,8%
	ΛΥΚΕΙΑ	2.974	17.313	64.906	3,5%	20,4%	76,6%
ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙ- ΟΤΗΤΕΣ	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	14.834	62.458	83.505	17,5%	73,7%	98,5%
	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	24.344	71.666	81.210	28,7%	84,6%	95,8%
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	12.089	40.506	77.155	14,3%	47,8%	91,0%
	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	9.593	40.806	71.462	11,3%	48,2%	84,3%
	ΠΡΟΝΟΙΑ	24.851	62.184	81.874	29,3%	73,4%	96,6%
	ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ	24.034	53.319	71.958	28,4%	62,9%	84,9%
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ	15.779	46.949	67.795	18,6%	55,4%	80,0%

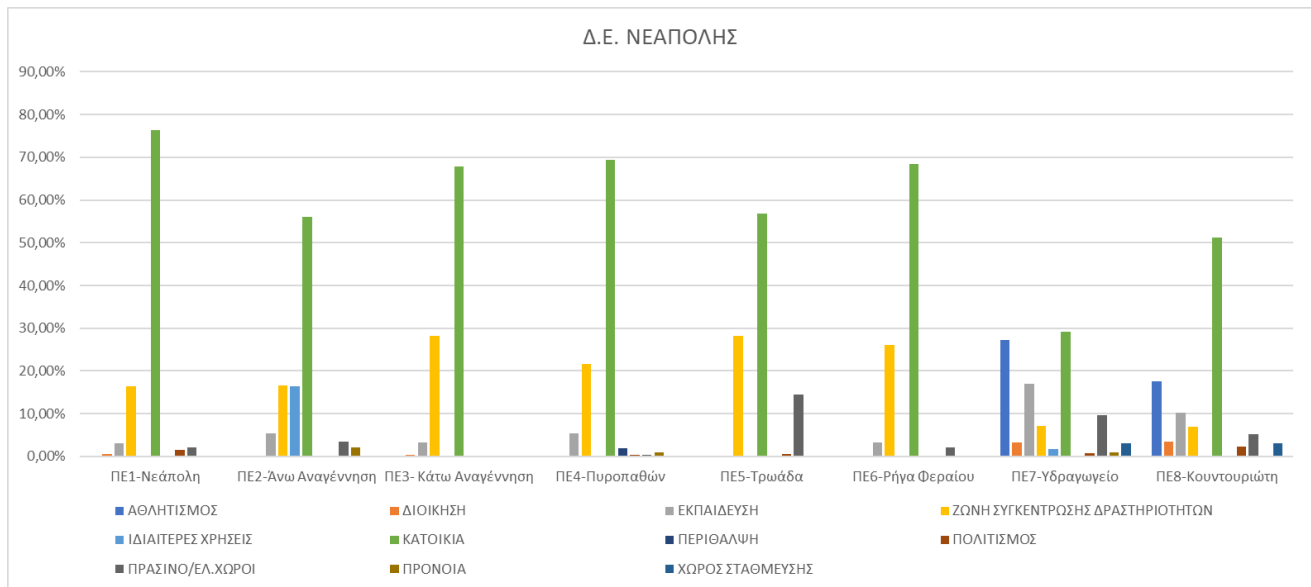
Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα ποσοστά κάλυψης για κάθε κατηγορία χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη. Η βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε η καταγραφή των χρήσεων γης και η κατηγοριοποίηση τους είναι η πρόταση αναθεώρησης του ΓΠΣ καθώς και ο υπάρχων χάρτης χρήσεων γης. Κατηγορίες όπως η διοίκηση, η πρόνοια και η περίθαλψη περιέχουν χρήσεις γης που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων για ΑμεΑ. Οι κατηγορίες στις οποίες στηρίχθηκε η καταγραφή είναι οι εξής:

- Διοίκηση (Δημαρχείο, Δημοτικά καταστήματα, Αστυνομικό Τμήμα, Πυροσβεστική, ΟΑΕΕ, ΕΛΤΑ)
- Εκπαίδευση (Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια, Λύκεια, ΕΠΑ.Σ.)
- Περίθαλψη (Ιατρεία Π.Ε.Δ.Υ., Δημοτικό Ιατρείο, Κέντρα ψυχικής υγείας)
- Πρόνοια (ΚΑΠΗ, ΚΔΑΠ, Κέντρα Νεότητας, Κέντρα Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων, Βρεφονηπιακοί σταθμοί, Παιδικοί Σταθμοί, Σύλλογοι)
- Πολιτισμός (Εκκλησίες, Ανοιχτά/κλειστά θέατρα, Θερινοί κινηματογράφοι, Βιβλιοθήκες, Κτίρια Μουσικής, Πολιτιστικά/Πνευματικά Κέντρα)
- Αθλητισμός (Γήπεδα ποδοσφαίρου, γήπεδα, μπάσκετ και τένις, Γυμναστήρια, κολυμβητήρια)
- Πράσινο/Ελεύθεροι χώροι (άλση, πάρκα, παιδικές χαρές)
- Ζώνες συγκέντρωσης δραστηριοτήτων (εστίαση, εμπορικά καταστήματα, γραφεία, φαρμακεία κλπ)
- Κατοικία
- Χώροι στάθμευσης (Υπαιθριοι, υπόγειοι)
- Ιδιαίτερες χρήσεις (πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, στρατιωτικές εγκαταστάσεις)

Πίνακας 4.12: Ποσοστά κάλυψης χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη

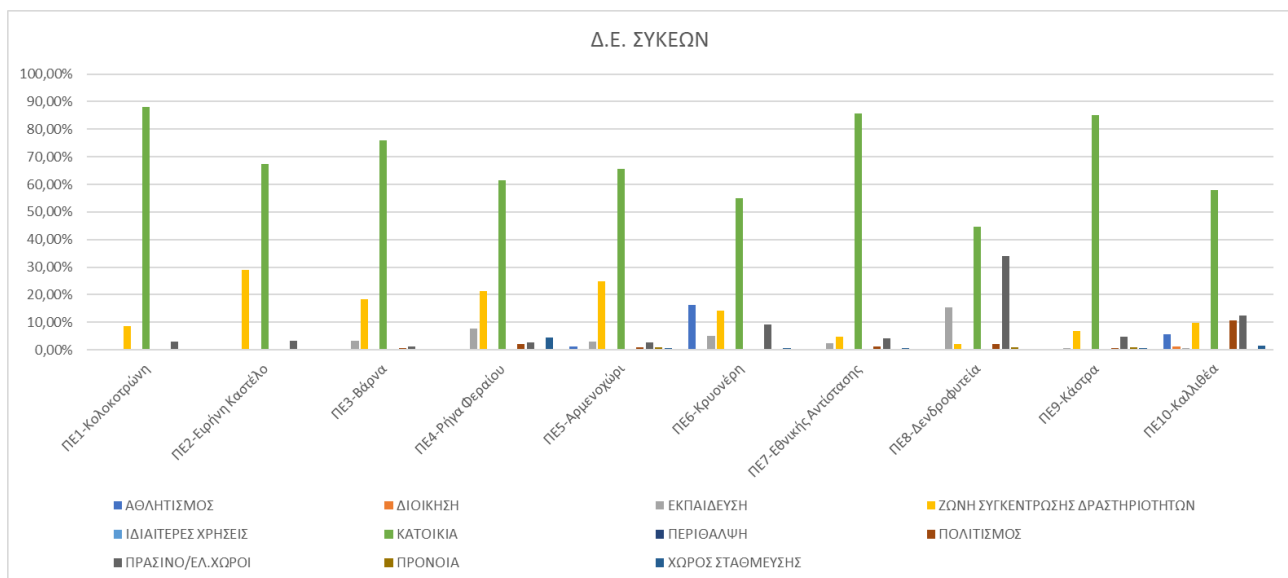
ΖΩΝΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΖΩΝΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	ΠΡΑΣΙΝΟ/ ΕΛ. ΧΩΡΟΙ	ΠΡΟΝΟΙΑ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
501	79,52%	7,53%	0,22%	0,48%	8,45%	0,00%	0,00%	0,20%	3,15%	0,00%	0,45%
502	73,10%	1,15%	0,00%	6,71%	7,94%	0,00%	0,00%	0,00%	9,80%	1,30%	0,00%
503	80,37%	0,00%	0,00%	0,20%	16,25%	0,00%	0,00%	0,00%	3,03%	0,00%	0,15%
504	70,39%	0,00%	0,00%	3,60%	20,15%	0,00%	0,23%	1,34%	1,96%	0,12%	2,20%
505	66,09%	1,10%	0,00%	3,02%	24,93%	0,00%	0,24%	1,04%	1,89%	0,98%	0,70%
506	55,94%	15,75%	0,00%	4,81%	13,80%	0,00%	0,00%	0,00%	8,87%	0,00%	0,84%
507	58,07%	5,57%	1,22%	0,57%	9,80%	0,00%	0,00%	10,61%	12,40%	0,20%	1,57%
508	83,33%	0,00%	0,00%	3,22%	6,46%	0,00%	0,00%	0,73%	4,61%	0,99%	0,66%
509	70,40%	0,26%	0,19%	12,61%	3,67%	0,00%	0,24%	2,42%	9,19%	0,77%	0,25%
510	64,56%	1,99%	0,12%	2,99%	6,84%	0,49%	0,00%	0,79%	21,35%	0,10%	0,76%
511	74,79%	0,00%	0,50%	3,29%	17,75%	0,00%	0,00%	1,42%	2,26%	0,00%	0,00%
512	56,07%	0,00%	0,00%	5,47%	16,61%	16,39%	0,00%	0,00%	3,46%	2,01%	0,00%
513	67,79%	0,00%	0,33%	3,34%	28,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%	0,00%
514	69,46%	0,00%	0,00%	5,31%	21,69%	0,00%	1,89%	0,40%	0,32%	0,92%	0,00%
515	55,40%	0,00%	0,00%	0,00%	29,03%	0,00%	0,00%	0,60%	14,97%	0,00%	0,00%
516	76,49%	0,00%	0,00%	0,00%	22,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,97%	0,00%	0,00%
517	78,89%	0,00%	0,00%	0,00%	19,80%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	0,00%	0,31%
518	74,62%	0,00%	2,79%	3,96%	14,45%	0,00%	0,00%	0,00%	3,99%	0,18%	0,00%
519	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
582	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,64%	92,36%	0,00%	0,00%
583	4,44%	30,98%	3,50%	34,25%	0,00%	1,30%	0,00%	3,24%	16,36%	0,62%	5,30%

Τέλος, για κάθε μία από τις τέσσερις δημοτικές ενότητες του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, υπολογίστηκαν τα ποσοστά κάλυψης της κάθε κατηγορίας χρήσεων γης ανά πολεοδομική ενότητα.



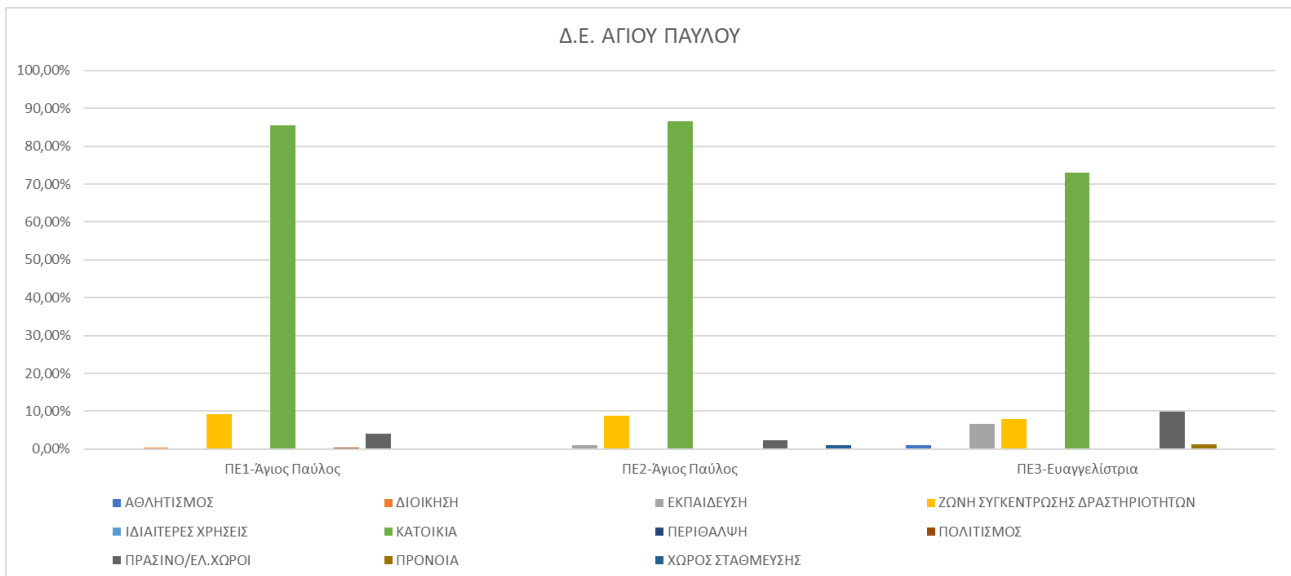
Σχήμα 4.17: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Νεάπολης

Σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες της Δ.Ε. Νεάπολης, επικρατούσα χρήση γης είναι η κατοικία και συνήθως, δεύτερη τη τάξει χρήση γης είναι η ζώνη συγκέντρωσης δραστηριοτήτων όπως εμπόριο κ.λπ. Στην Π.Ε. Κουντουριώτη, σχετικά υψηλό ποσοστό συγκεντρώνει ο αθλητισμός ενώ στην Π.Ε. Υδραγωγείο, ο αθλητισμός είναι σχεδόν πρώτη χρήση γης σε έκταση μαζί με την κατοικία, καθώς όπως έχει αναφερθεί, στην περιοχή αυτή υπάρχουν πολλοί σχετικοί χώροι.



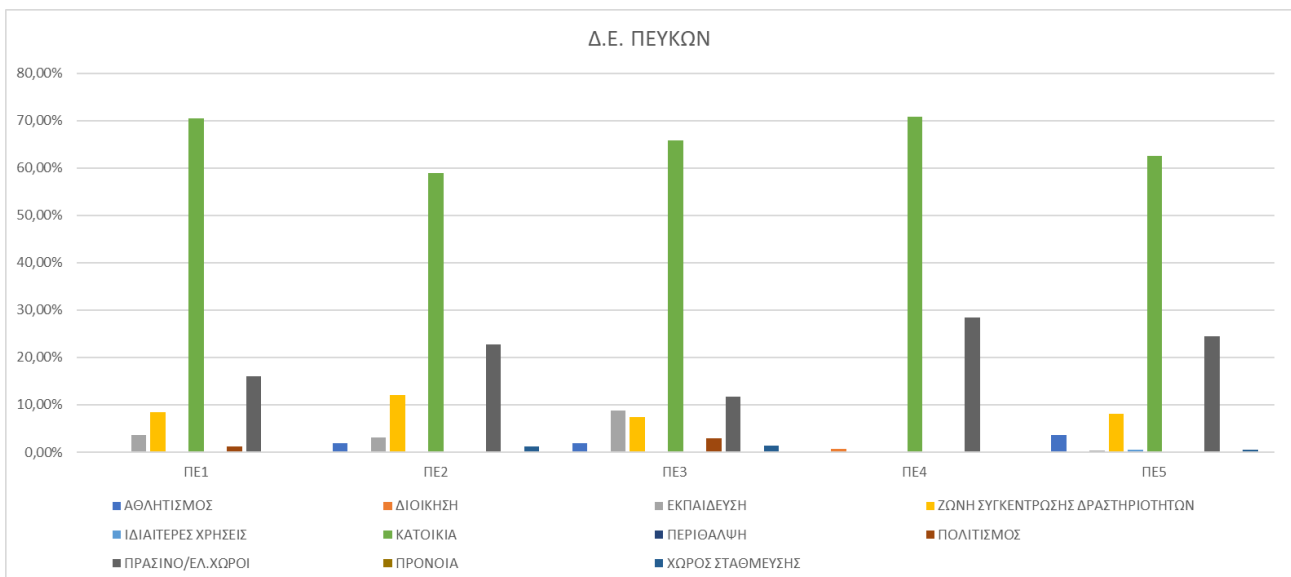
Σχήμα 4.18: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Συκεών

Στις Π.Ε. της Δ.Ε. Συκεών, η κατοικία είναι συντριπτικά η κυρίαρχη χρήση γης. Σε ορισμένες Π.Ε. φτάνει έως και το 90% της έκτασής τους (Π.Ε. Κολοκοτρώνη, Εθνικής Αντίστασης, Κάστρα). Διαφορετικό πρότυπο εντοπίζεται στην Π.Ε. Δενδροφυτείας όπου η κατοικία κατέχει το 45% (το χαμηλότερο ποσοστό κατοικίας μεταξύ των Π.Ε. των Συκεών) και το πράσινο – ελεύθεροι χώροι το 34%. Επίσης, στην Π.Ε. Κρυονέρι, ο αθλητισμός κατέχει το 16%, ενώ στην Π.Ε. Καλλιθέας, ο πολιτισμός και το πράσινο κατέχουν το 10% και 12% αντίστοιχα.



Σχήμα 4.19: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Αγ. Παύλου

Στη Δ.Ε. Αγίου Παύλου, συντριπτική χρήση γης είναι η κατοικία με όλες τις υπόλοιπες χρήσεις γης να βρίσκονται κάτω από το 10%.



Σχήμα 4.20: Ποσοστά χρήσεων γης στη Δ.Ε. Πεύκων

Στη Δ.Ε. Πεύκων η κατοικία παραμένει η επικρατούσα χρήση γης, ωστόσο, σε αντίθεση με τις προηγούμενες δημοτικές ενότητες, εδώ υπάρχουν υψηλά ποσοστά πρασίνου σε όλες τις πολεοδομικές της ενότητες, με τις υπόλοιπες χρήσεις γης, μεταξύ των οποίων και το εμπόριο να σημειώνει πολύ μικρά ποσοστά.

4.3 Αρχές του Δομικού Σχεδίου Χωρικής Οργάνωσης του Δήμου

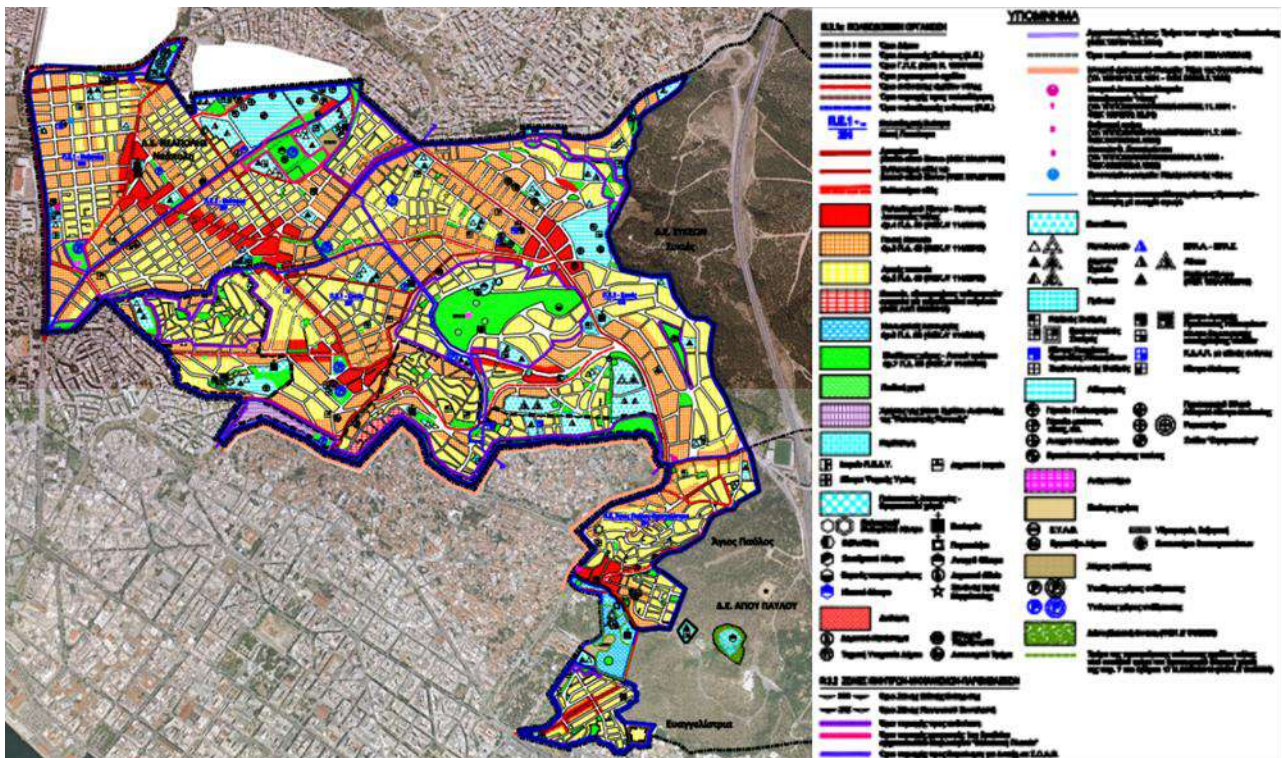
Σύμφωνα με την Αναθεώρηση των Γ.Π.Σ. του Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων και Γ.Π.Σ. Δ.Ε. Πεύκων οι βασικοί στόχοι του προτύπου χωρικής οργάνωσης για το οικιστικό περιβάλλον είναι:

- Η διαμόρφωση ενός ποιοτικού χώρου κατοικίας και εργασίας.
- Η συγκράτηση του πληθυσμού και η προσέλκυση νέου σε μία ελκυστική περιοχή πρώτης κατοικίας του Π.Σ.Θ.
- Η τόνωση της τοπικής οικονομίας, με όρους βιωσιμότητας και σεβασμού του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου.
- Η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, την αναβίωση της έννοιας της γειτονιάς και στην προώθηση της συλλογικής αντίληψης/δράσης για τα κοινά (ζητήματα που αφορούν στην τοπική κοινωνία).
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας/κινητικότητας με έμφαση σε ήπιας μορφής ΜΜΜ (μικρά ηλεκτροκίνητα λεωφορεία) και τα ήπια μέσα μετακίνησης (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο).
- Η βελτίωση του αστικού μικροκλίματος (π.χ. περιορισμός φαινομένου της θερμικής νησίδας, βελτίωση της θερμικής άνεσης στον κοινόχρηστο χώρο).
- Η εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων.
- Ο εκσυγχρονισμός/αναβάθμιση των τεχνικών υποδομών.
- Η προσαρμογή στις διεθνείς τάσεις αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής με υιοθέτηση τεχνικών/προτύπων εξοικονόμησης ενέργειας (βιοκλιματικός σχεδιασμός κ.ά.).
- Η αναβάθμιση και τακτοποίηση της υφιστάμενης περιοχής των Πεύκων για την προσαρμογή και εξυπηρέτηση του δομικού σχεδίου.

Με βάση τους παραπάνω στόχους και λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και άλλα σημαντικά ζητήματα που προέκυψαν από την ανάλυση των δεδομένων στην περιοχή μελέτης, επιλέγεται ένα πρότυπο χωροταξικής οργάνωσης το οποίο:

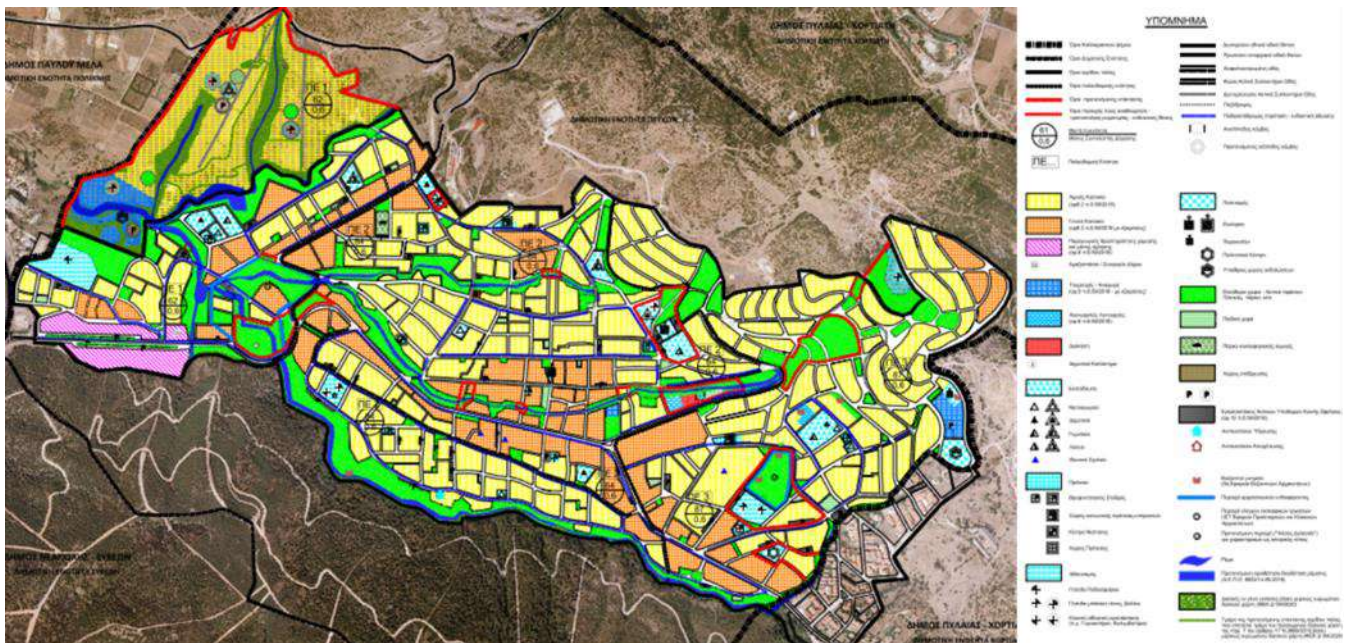
- Καθορίζει τις χρήσεις γης, προβαίνει σε μερική αναδιάταξη των πολεοδομικών κέντρων και των επιμέρους χρήσεων και σε σημειακή αλλαγή των θεσμοθετημένων χρήσεων που δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθούν.
- Προβαίνει σε προτάσεις για τις κοινωνικές υποδομές, με βάση τις εκτιμώμενες ποσοτικές και ποιοτικές ανάγκες και τα σημερινά δεδομένα, ιδιαίτερα ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς και την ισχύουσα δόμηση.
- Προβαίνει σε προτάσεις για τις τεχνικές υποδομές, που αφορούν κατά κύριο λόγο στην αναπροσαρμογή του οδικού δικτύου με επέκταση των πεζών μετακινήσεων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας κ.τ.λ., στον εκσυγχρονισμό/αναβάθμιση (σύμφωνα με νέα πρότυπα) ορισμένων τεχνικών υποδομών (π.χ. υπογειοποίηση καλωδίων, πυροπροστασία), στην επέκταση του δικτύου αποχέτευσης ομβρίων και σε λοιπές ρυθμίσεις.

- Προτείνει την εφαρμογή μελετών ανάπλασης μικρής κλίμακας (αστικός και αρχιτεκτονικός βιοκλιματικός σχεδιασμός) σε μεγάλους κοινόχρηστους χώρους, με στόχο το μετασχηματισμό και τη βιωματική διαχείριση του δημόσιου χώρου.
- Προτείνει την εφαρμογή ευρύτερων προγραμμάτων ανασυγκρότησης οικιστικών περιοχών, συγκεκριμένα τη διερεύνηση πιλοτικής εφαρμογής Σ.Ο.Α.Π.
- Προτείνει την ενεργοποίηση θεσμοθετημένων πολεοδομικών μηχανισμών, συγκεκριμένα της Ζ.Κ.Σ. και της Ζ.Ε.Ε.



Σχήμα 4.21: Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Β')



Σχήμα 4.22: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών

4.4 Πρόταση Πολεοδομικής Οργάνωσης

Σύμφωνα με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. προτείνεται η οργάνωση της πολεοδομημένης και προς πολεοδόμηση περιοχής του Δήμου Νεάπολης – Συκεών σε 8 Πολεοδομικές Ενότητες. Οι πολυάριθμες Π.Ε. της Νεάπολης συνενώνονται σε δύο Πολεοδομικές Ενότητες, το ίδιο και αυτές των Συκεών, η περιοχή του Αγίου Παύλου-Ευαγγελίστριας ενώνονται σε μία Πολεοδομική Ενότητα και τέλος η δημοτική ενότητα Πεύκων οργανώνεται σε τρεις Πολεοδομικές Ενότητες.

4.4.1 Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

Η Δ.Ε. Νεάπολης είναι μια πυκνοκατοικημένη και λειτουργικά αυτόνομη περιοχή με πλήθος εξυπηρετήσεων και αναγνωρίσιμη κεντρική περιοχή γραμμικής μορφής, η οποία αποτελείται από πολλές κατακερματισμένες πολεοδομικές ενότητες. Με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. προτείνεται η συνένωση των υφιστάμενων πολεοδομικών ενοτήτων σε δύο μεγάλες πολεοδομικές ενότητες Π.Ε.1 και Π.Ε.2.

Πολεοδομική Ενότητα 1 Π.Ε.1:

Εκτείνεται στα βόρεια και βορειοδυτικά του κεντρικού οδικού άξονα (Ελ. Βενιζέλου – Ανδ. Παπανδρέου) και περιλαμβάνει τις πρώην Π.Ε.1 – Νεάπολη, Π.Ε. 2 – Άνω Αναγέννηση, Π.Ε. 3 – Κάτω Αναγέννηση, Π.Ε. 4 – Πυροπαθών και τμήματα των Π.Ε. 5 – Τρωάδα, Π.Ε. 6 – Ρήγα Φεραίου, Π.Ε. 7 – Υδραγωγείο και Π.Ε. 8 – Κουντουριώτη, όπως θεσμοθετήθηκαν από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Νεάπολης (Υ.Α. 44314/2371/23-5-1989, ΦΕΚ 387Δ').

Περιλαμβάνει, επίσης, στα βόρεια, το πάρκο στη Δαβάκη και την περιοχή όπου σήμερα βρίσκεται το συγκρότημα κατοικιών Αξιοματικών στις οδούς Ζάκκα και Τσαλδάρη. Η τελευταία περιοχή είναι μία μικρή οικοδομική νησίδα στο βορειοανατολικό άκρο της Δ.Ε. Νεάπολης, η οποία παρέμενε σε καθεστώς εκτός ορίου οικισμού – εκτός σχεδίου, εγκλωβισμένη στον αστικό ιστό. Προτείνεται η ένταξή της στην Π.Ε.1. με στόχο τη δημιουργία των απαραίτητων κοινωνικών εξυπηρετήσεων και νέων κοινόχρηστων χώρων, σε συνέχεια και ενίσχυση του υφιστάμενου πάρκου.

Η έκταση της περιοχής επέκτασης ανέρχεται σε 13,96 στρέμματα και η συνολική έκταση της Π.Ε. 1 – Νεάπολη ανέρχεται σε 534 στρέμματα. Ο πληθυσμός κορεσμού ανέρχεται σε 15.371 κατοίκους. Η μικτή πυκνότητα (Brutto), είναι 288 άτομα/Ha, και ο μέσος συντελεστής δόμησης για την Π.Ε.1 είναι 2,09 για την εντός σχεδίου περιοχή και 1,20 για την επέκταση.

Σύμφωνα με το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ. οι περιοχές όπου θα επιτρέπονται οι «Πολεοδομικό κέντρο – κεντρικές λειτουργίες πόλης» ανακαθορίζονται και προσαρμόζονται στις υφιστάμενες λειτουργίες, σε συνδυασμό με πλαισίωσή τους από τη χρήση της γενικής κατοικίας, προωθώντας τη δυνατότητα εγκατάστασης και λειτουργίας ποικίλων και μικτών χρήσεων, με την οποία θα ενθαρρύνεται η πεζή μετακίνηση και η αποφυγή χρήσης Ι.Χ. οχημάτων για τη διάνυση μικρών αποστάσεων από τις γειτονίες της κατοικίας στις γειτονίες της αγοράς. Τέλος, προτείνονται σημειακές τροποποιήσεις κοινωφελών/κοινόχρηστων χρήσεων, είτε γιατί έχουν υλοποιηθεί διαφορετικές χρήσεις, είτε για να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι προβλεπόμενες ανάγκες.

Πολεοδομική Ενότητα 2 Π.Ε.2:

Η Π.Ε. 2 – Νεάπολη εκτείνεται στα νότια του κεντρικού οδικού άξονα (Ελ. Βενιζέλου – Αν. Παπανδρέου) και περιλαμβάνει τμήματα των πρώην Π.Ε. 5 – Τρωάδα, Π.Ε. 6 – Ρήγα Φεραίου, Π.Ε. 7 – Υδραγωγείο και Π.Ε. 8

– Κουντουριώτη, όπως θεσμοθετήθηκαν από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Νεάπολης (Υ.Α. 44314/2371/23-5-1989, ΦΕΚ 387Δ').

Η συνολική έκταση της Π.Ε. 2 – Νεάπολη ανέρχεται σε 420 στρέμματα και ο πληθυσμός κορεσμού ανέρχεται σε 12.904 κατοίκους. Η μικτή πυκνότητα (Brutto), είναι 307 άτομα/Ha, και ο μέσος συντελεστής δόμησης 2,09.

Αναφορικά με τις χρήσεις γης προτείνεται η κατάργηση του τοπικού κέντρου που είχε θεσμοθετηθεί με το ισχύον Γ.Π.Σ. στην περιοχή γύρω από την οδό Καραβαγγέλη και νότια της περιοχής Στρεμπενιώτη και προτείνεται νέο τοπικό κέντρο στην περιοχή εκατέρωθεν της οδού Α. Παπανδρέου. Παράλληλα, επεκτείνεται ως ένα βαθμό η χρήση της γενικής κατοικίας. Τέλος, προτείνονται σημειακές τροποποιήσεις κοινωφελών/κοινόχρηστων χρήσεων.

4.4.2 Δημοτική Ενότητα Συκεών

Πολεοδομική Ενότητα 1 Π.Ε.1:

Η Π.Ε. 1 – Συκιές εκτείνεται στα νότια της οδού Ρήγα Φεραίου (η οδός αποτελεί το βόρειο σύνορο των Δ.Ε. Νεάπολης και Συκεών, μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Κορυτσάς), μέχρι και το νότιο όριο της Δ.Ε. Συκεών, και στα ανατολικά «οριοθετείται» από τις οδούς Πλάτωνος, Καρόλου Κουν, Μελίνας Μερκούρη και Ανάφης. Περιλαμβάνει τις πρώην Π.Ε. 1 – Κολοκοτρώνη, Π.Ε. 2 – Ειρήνη Καστέλο, Π.Ε. 3 – Βάρνα, Π.Ε. 9 – Κάστρα, Π.Ε. 10 – Καλλιθέα και τμήμα της Π.Ε. 4 – Ρήγα Φεραίου, όπως αυτές θεσμοθετήθηκαν από το Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης-Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων – Β2' Στάδιο 79 εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Συκεών (Υ.Α. 76931/3959/15-12-1987, ΦΕΚ 168Δ'/1988). Περιλαμβάνει τις περιοχές της Πολιτιστικής Γειτονιάς (ΦΕΚ 737Β'/2004) και του Παραδοσιακού Συνόλου (ΦΕΚ 575Δ'/2006).

Στο νοτιοδυτικό άκρο εντοπίζεται η περιοχή Πέτρου Λεβαντή, ένας θύλακας χωρίς ρυμοτομικό σχέδιο εντός του αστικού ιστού, που βρίσκεται ήδη σε διαδικασία πολεοδόμησης με πρωτοβουλία του Δήμου. Προτείνεται η ένταξή της στην Π.Ε. 1 – Συκιές και η ολοκλήρωση της πολεοδόμησής της, με στόχο την ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών (προγραμματίζεται από το Δήμο σχολικό συγκρότημα) και τη λειτουργική ένταξη στον αστικό ιστό.

Η έκταση της περιοχής Πέτρου Λεβαντή ανέρχεται σε 10,11 στρέμματα και η συνολική έκταση της Π.Ε. 1 – Συκιές ανέρχεται σε 729 στρέμματα. Ο πληθυσμός κορεσμού ανέρχεται σε 20.911 κατοίκους. Η μικτή πυκνότητα (Brutto), είναι 287 άτομα/Ha, και ο μέσος συντελεστής δόμησης για την Π.Ε. 1 είναι 1,82 για την εντός σχεδίου περιοχή και 1,20 για την περιοχή Πέτρου Λεβαντή.

Με το νέο Γ.Π.Σ. προτείνεται η διατήρηση με μερική όμως διαφοροποίηση, του τοπικού κέντρου (θεσμοθετημένη από το ισχύον Γ.Π.Σ.) εκατέρωθεν της οδού Αλεξ. Παπαναστασίου μέχρι και την οδό Βενιζέλου στα ανατολικά, ενώ προτείνεται να «καταργηθούν» τα τοπικά κέντρα στα νοτιοανατολικά, εκατέρωθεν της οδού Μεσολογγίου και στα βορειοανατολικά μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Επίσης, γίνονται τροποποιήσεις μεταξύ των χρήσεων αμιγούς και γενικής κατοικίας, σε συνάρτηση και με τη νέα χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών, έτσι ώστε να υπάρχει μία διαβάθμιση από κεντρικές λειτουργίες σε γενική κατοικία και κατόπιν σε αμιγή κατοικία. Τέλος, προτείνονται σημειακές τροποποιήσεις κοινωφελών/κοινόχρηστων χρήσεων.

Πολεοδομική Ενότητα 2 Π.Ε.2:

Η Π.Ε. 2 – Συκιές εκτείνεται στο βόρειο και ανατολικό τμήμα της θεσμοθετημένης οικιστικής περιοχής της Δ.Ε. Συκεών. Περιλαμβάνει κυρίως τις νεότερες περιοχές και αναπτύσσεται στα Β, Α και Ν του Δημοτικού Άλσους. Περιλαμβάνει τις πρώην Π.Ε. 5 – Αρμενοχώρι, Π.Ε. 6 – Κρυονέρι, Π.Ε. 7 – Εθνικής Αντίστασης, Π.Ε. 8 – Δενδροφυτεία και τμήμα της Π.Ε. 4 – Ρήγα Φεραίου, όπως αυτές θεσμοθετήθηκαν από το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Συκεών (Υ.Α. 76931/3959/15-12-1987, ΦΕΚ 168Δ'/1988).

Ο πληθυσμός κορεσμού ανέρχεται σε 20.588 άτομα, μικτή πυκνότητα (Brutto), σε 178 άτομα/Ha, και ο μέσος συντελεστής δόμησης για την Π.Ε. 2 είναι 1,29.

4.4.3 Δ.Ε. Αγ. Παύλου

Πολεοδομική Ενότητα Αγ. Παύλου- Ευαγγελίστριας

Λόγω των ιδιαίτερων μορφολογικών χαρακτηριστικών της οικιστικής περιοχής του Αγ. Παύλου και της ιδιαίτερης θέσης της περιοχής της Ευαγγελίστριας που την κρατά αποκομμένη από τις υπόλοιπες οικιστικές περιοχές του Δήμου, προτείνεται η πολεοδομική οργάνωση των δύο αυτών περιοχών σε μια πολεοδομική ενότητα.

Οι δύο περιοχές ενοποιούνται μέσω της προτεινόμενης περιοχής επέκτασης στον ενδιάμεσο εξωαστικό χώρο. Από την περιοχή επέκτασης θα εξαιρεθούν κατά την πολεοδόμηση εκτάσεις που ήδη χαρακτηρίζονται (ΦΕΚ Δ' 64/2020) ή θα χαρακτηριστούν δασικές εν γένει εκτάσεις σύμφωνα με το Ν. 998/1979 με την οριστική και πλήρη κύρωση του δασικού χάρτη. Επιπλέον, προτείνεται η ένταξη στη νέα Π.Ε. «Άγιος Παύλος-Ευαγγελίστρια» της περιοχής Άνω Σκαλάκια και η πολεοδόμησή της. Είναι μία περιοχή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, καθώς είναι ένας δομημένος θύλακας μεταξύ Ευαγγελίστριας και Σαράντα Εκκλησιών, του οποίου όμως η πολεοδόμηση εκκρεμεί από τη δεκαετία του 1990.

Ο πληθυσμός κορεσμού ανέρχεται σε 7.277 άτομα. Η μικτή πυκνότητα (Brutto) είναι 204 άτομα/Ha, και ο μέσος συντελεστής δόμησης για την Π.Ε. είναι 1,46 για την εντός σχεδίου περιοχή, 1,6 για την περιοχή Άνω Σκαλάκια και 0,8 για την επέκταση.

Σχετικά με τις χρήσεις γης διατηρούνται οι δύο περιοχές τοπικού κέντρου (Άγιος Παύλος εκατέρωθεν οδού Αθ. Διάκου και Ευαγγελίστρια εκατέρωθεν οδού Πανεπιστημίου) και προτείνονται κεντρικές λειτουργίες στην περιοχή βόρεια της Λεωφόρου του ΟΧΙ.

4.4.4 Δ.Ε. Πεύκων

Πολεοδομική Ενότητα 1 Π.Ε.1

Η Π.Ε. 1 περιλαμβάνει τμήμα της Π.Ε. 5, όπως θεσμοθετήθηκε από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. Συκεών και συγκεκριμένα, την περιοχή στα δυτικά της οδού Κωνσταντινουπόλεως, εμβαδού 500 στρ., αλλά και την περιοχή της επέκτασης εμβαδού 353 στρ.

Η επέκταση αφενός συμπληρώνει το χαρακτήρα της Π.Ε. 1 ως προς τη λειτουργικότητά της και την επάρκεια των εξυπηρετήσεων, αφετέρου φιλοξενεί υποδομές ευρύτερης εμβέλειας.

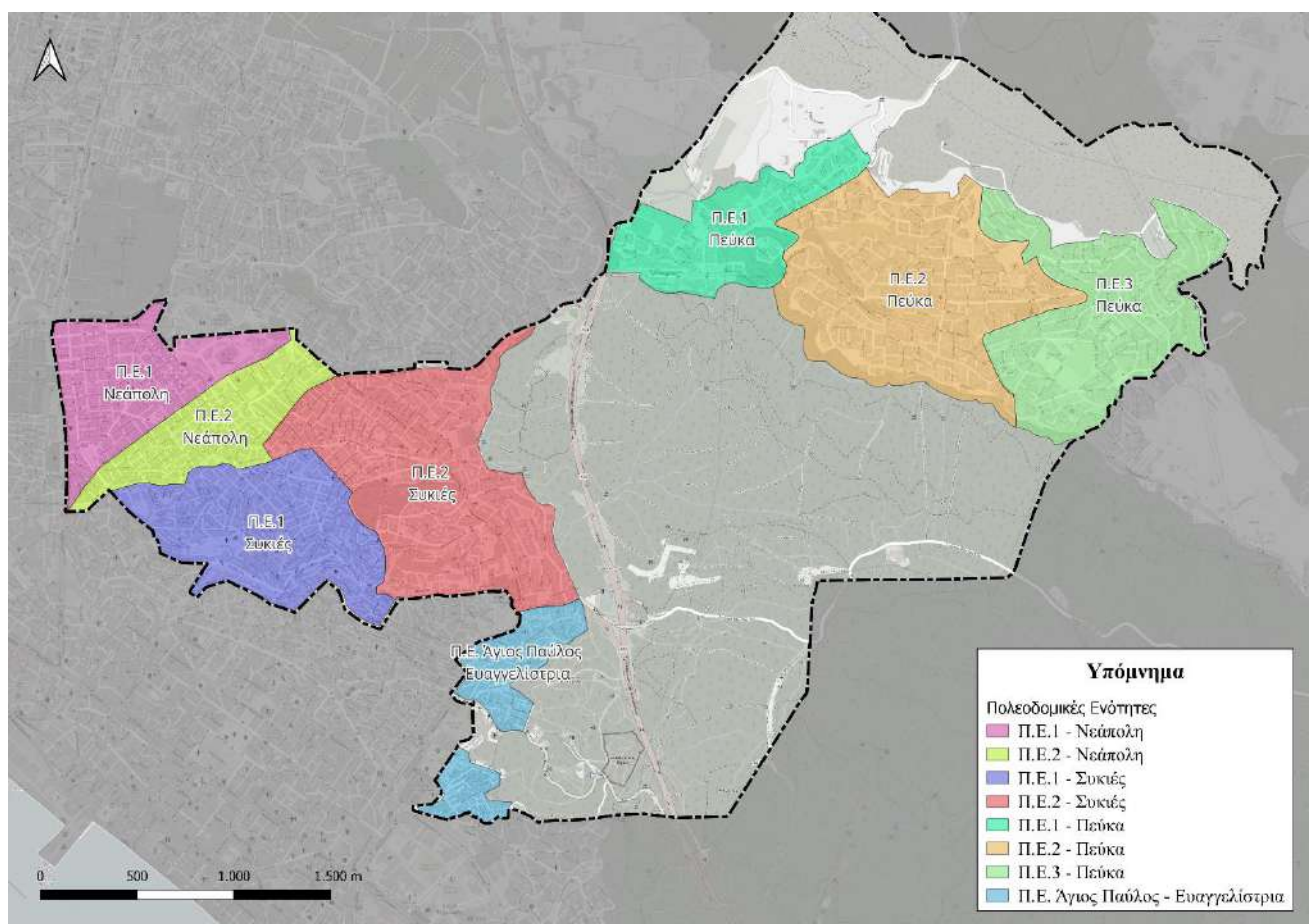
Ο πληθυσμός κορεσμού της Π.Ε. 1 φτάνει τους 4.651 κατοίκους και η μικτή πυκνότητα είναι 62 άτομα/Ha. Ο μέσος συντελεστής δόμησης είναι 0,6.

Πολεοδομική Ενότητα 2 Π.Ε.2

Σύμφωνα με την προτεινόμενη πολεοδομική οργάνωση του οικισμού, η νέα Π.Ε. 2 περιλαμβάνει τις εκτάσεις των εξής υφιστάμενων, βάσει του εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. Συκεών, πολεοδομικών ενοτήτων: Π.Ε. 1 και 2, τμήμα της Π.Ε. 4 και το τμήμα της Π.Ε. 5 στα ανατολικά της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Η έκταση της Π.Ε. 2 ανέρχεται σε 1.170 στρ. και ο πληθυσμός κορεσμού της υπολογίζεται στους 8.865 κατοίκους. Η μικτή πυκνότητα είναι 84 άτομα/Ha και ο μέσος συντελεστής δόμησης είναι 0,6.

Πολεοδομική Ενότητα 3 Π.Ε.3

Η νέα Π.Ε. 3 περιλαμβάνει την υπόλοιπη έκταση της Π.Ε. 4 και την Π.Ε. 3, όπως αυτές είχαν θεσμοθετηθεί από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. Συκεών. Η έκταση της Π.Ε. 3 ανέρχεται πλέον σε 1.043 στρ., εκ των οποίων τα 17 στρ. περίπου αποτελούν επέκταση του οικισμού. Το τμήμα αυτό της επέκτασης δεν έχει οικιστική χρήση, αλλά περιλαμβάνει παιδική χαρά, χώρο αθλοπαιδιών και χώρο αστικού πρασίνου. Ο πληθυσμός κορεσμού της Π.Ε. 3 υπολογίζεται στους 8.629 κατοίκους. Η μικτή πυκνότητα είναι 87 άτομα/Ha και ο μέσος συντελεστής δόμησης είναι 0,6.



Σχήμα 4.23: Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Νεάπολης – Συκεών (πηγή Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης-Συκεών πλην Δημοτικής Ενότητας Πεύκων, Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δημοτικής Ενότητας Πεύκων)

4.4.5 Περιοχές Ειδικής Προστασίας

Στην περιοχή μελέτης και με βάση τα αναθεωρημένα Γ.Π.Σ. για όλες τις δημοτικές ενότητες προβλέπονται Περιοχές Ειδικής Προστασίας που περιλαμβάνουν το δάσος του Σείχ – Σου και διακρίνονται σε:

Π.Ε.Π. 1: Περιοχή Απόλυτης Προστασίας: Αφορά στο μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης του δάσους (εξαιρουμένων των τμημάτων που αναφέρονται ως Π.Ε.Π. 1α) στο οποίο απαγορεύεται κάθε είδους δόμηση, με εξαίρεση έργα προστατευτικής και περιβαλλοντικής διευθέτησης, καθώς και απαραίτητα έργα υποδομής οργανισμών κοινής ωφέλειας. Εξαιρούνται των συγκεκριμένων ρυθμίσεων οι χώροι που εξαιρέθηκαν της αναδασωτέας περιοχής με την υπ' αρ. ΓΔ 2193/1973 Απόφαση Νομάρχης Θεσσαλονίκης, όπως σήμερα ισχύει, για τις οποίες ισχύουν οι γενικές διατάξεις. Σημειώνεται ότι εντός της περιοχής αυτής υπάρχουν διαμορφωμένοι χώροι ήπιας αναψυχής και συγκεκριμένα: Άγιος Παύλος (Ατλαντίδα), Μαύρος Λόφος (Πευκόφυτο ή Καρατεπέ), Θέση Μπάρμπα - Γιώργης, Άσπρη πέτρα (Άγιος Βασίλειος), Συκεών.

Π.Ε.Π. 1α: Περιοχή Προστασίας και Ήπιας Αναψυχής: Πρόκειται για μια ζώνη στην περιοχή γνωστή ως «Χίλια Δέντρα», στο δυτικό τμήμα του περιαστικού δάσους, και περιλαμβάνει τον Κέδρινο Λόφο, τη Μακεδονική Ταβέρνα, την έκταση του Ζωολογικού Κήπου, το Θέατρο Δάσους, χώρο στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, στάση λεωφορείων Ο.Α.Σ.Θ. και άτυπο χώρο αναψυχής (λούνα-παρκ). Αναπτύσσεται κατά μήκος του τμήματος της Λεωφόρου του ΟΧΙ που βρίσκεται εκτός του πολεοδομημένου ιστού και καταλήγει στην ανατολική περιφερειακή οδό. Αποτελεί μια ζώνη ήπιας αναψυχής στα νότια της Δ.Ε. Αγίου Παύλου. Για τη συγκεκριμένη περιοχή, προτείνεται να επιτρέπονται επιπλέον των προβλεπόμενων στην Π.Ε.Π. 1, χρήσεις ήπιας αναψυχής που δεν αλλοιώνουν το χαρακτήρα της περιοχής

Περιοχή Προστασίας Δάσους: Περιλαμβάνει τη βόρεια εξωαστική περιοχή της Δ.Ε. Πεύκων. Αποτελείται κατά κύριο λόγο από αναδασωτές εκτάσεις, όπως καθορίστηκαν με τις σχετικές αποφάσεις νομάρχης. Επίσης, στην περιοχή μελέτης έχει κυρωθεί μερικώς δασικός χάρτης βάσει του οποίου το μεγαλύτερο τμήμα του εξωαστικού χώρου αποτελεί εν γένει δασικές εκτάσεις. Στις εκτάσεις που έχουν κηρυχθεί ως δάση, δασικές ή αναδασωτές επιτρέπονται μόνο οι επεμβάσεις που ορίζονται στο Ν. 998/1979, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Οι εκτάσεις μη δασικού και αναδασωτέου χαρακτήρα είναι περιορισμένες, χωρίς βλάστηση και χωρίς δόμηση, εκτός από μερικά μαντριά, και γειτνιάζουν άμεσα με τον οικισμό. Σε αυτές προτείνονται ως επιτρεπόμενες χρήσεις η εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, περίθαλψη και κοινωνική πρόνοια, εκπαίδευση και αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές και χώροι ημερήσιου τουρισμού, κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας (π.χ. αποθήκες και κτίρια ενσταυλισμού ζώων). Επιπλέον, στην Περιοχή Προστασίας Δάσους και Δασικών Εκτάσεων επιτρέπεται η ίδρυση περιβαλλοντικού/ οικολογικού πάρκου και η συνέχιση της λειτουργίας του Ινστιτούτου Αναπτυξιακής Αποκατάστασης (πλέον Κ.Α.Α.Π.Α. Θεσσαλονίκης).

4.4.6 Ζώνες Πολεοδομικών Ρυθμίσεων και μηχανισμών

Για την αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών και συγκεκριμένα στις δημοτικές ενότητες Νεάπολης, Συκεών και Αγ. Παύλου, όπως η μεγάλη κτιριακή και πληθυσμιακή πυκνότητα, οι περιορισμένοι ελεύθεροι χώροι και η περιβαλλοντική υποβάθμιση προτείνεται από το νέο Γ.Π.Σ. ως λύση η αστική ανάπλαση.

Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η εκπόνηση μελετών:

- Αστικής ανάπτυξης δεύτερης κατηγορίας (§5 του αρ. 8 του Ν. 2508/1997) για το Β.Α. τμήμα της Νεάπολης, στα νοτιοανατολικά και σε άμεση γειτνίαση με τον κοινωφελή πόλο Στρεμπενιώτη. Στο ΝΔ των Συκεών σε άμεση γειτνίαση με την υπό πολεοδομική περιοχή Π. Λεβαντή, μεταξύ των οδών Ρήγα Φεραίου και Αλ. Παπαναστασίου και στο κεντρικό τμήμα των Συκεών, σε περιοχή περιμετρικά του Δημοτικού Άλσους.
- Ανάπτυξης μικρής κλίμακας της τρίτης κατηγορίας (§5 του αρ. 8 του Ν. 2508/1997) σε χαρακτηριστικούς κοινόχρηστους χώρους της περιοχής, όπως κατά μήκος του ρέματος Κρουονερίου στις Συκιές, ο γραμμικός χώρος πρασίνου στο ΝΑ της Νεάπολης, μεταξύ των οδών Καρπενησιώτη και Κασίμη, στην πλατεία με τη δημόσια κτήνη στην Ευαγγελίστρια, το πάρκο στη Δαβάκη και το πάρκο Ρουμάνικων στην Νεάπολη και ο κοινόχρηστος χώρος στο ανατολικό τμήμα των Συκεών μεταξύ των οδών Καποδιστρίου, Σολωμού και Β. Ηπείρου.
- Ανάπτυξης περιβάλλοντος χώρου για την περιοχή πέριξ του Επταπυργίου.

Επίσης, προτείνεται η διερεύνηση της εφαρμογής του Σ.Ο.Α.Π.

Τέλος, προτείνεται η διατήρηση και ενεργοποίηση εργαλείων όπως:

- Η Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης στην νότια περιοχή των Συκεών
- Η Ζώνη Κοινωνικού Συντελεστή στην περιοχή Άνω Σκαλάκια

Ειδικά για την Δ.Ε. Πεύκων προτείνεται να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες για τον καθορισμό των ορίων των Δήμων Νεάπολης – Συκεών και Πυλαίας – Χορτιάτη, ενώ κρίνεται απαραίτητο να γίνει αναθεώρηση του σχεδίου πόλης και εκτεταμένες τροποποιήσεις του ρυμοτομικού σχεδίου στο νότιο όριο της περιοχής που εφάπτεται με το δάσος του Σείχ – Σου και στις περιοχές που διατρέχονται από υδατορέματα.

Επίσης, προτείνεται η κατάργηση των θεσμοθετημένων ΖΕΚ και ΖΚΣ καθώς δεν ενεργοποιήθηκαν ποτέ και έχουν ήδη οικοδομηθεί. Τέλος προτείνονται δύο περιοχές ελέγχου των εκσκαφικών εργασιών από την αρμόδια Εφορεία Αρχαιοτήτων, ενώ ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί και στην περιοχή Δελασάλ, για την οποία έχει προταθεί από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού η ανακήρυξή της σε ιστορικό τόπο.

Πίνακας 4.13: Νέα Πολεοδομική Οργάνωση της οικιστικής περιοχής του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Δημοτική Ενότητα	Πολεοδομική Ενότητα	Συνολική Έκταση (στρ.)
Δ.Ε. Νεάπολης	Π.Ε.1 – Νεάπολη	534
	Π.Ε.2 – Νεάπολη	420
Δ.Ε. Συκεών	Π.Ε.1 – Συκιές	729
	Π.Ε.2 – Συκιές	1.155
Δ.Ε. Αγίου Παύλου	Π.Ε.1 – Άγιος Παύλος - Ευαγγελίστρια	356
Δ.Ε. Πεύκων	Π.Ε.1 – Πεύκα	749
	Π.Ε.2 – Πεύκα	1.138
	Π.Ε.3 – Πεύκα	886
Σύνολο		5.967

4.5 Υποδομές μεταφορών

Οι προτάσεις της Αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. του Δήμου Νεάπολης - Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων, όσον αφορά το οδικό δίκτυο της οικιστικής περιοχής εστιάζει στα εξής:

Διαμόρφωση ενός πλέγματος συλλεκτριών οδών για την καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση και την επίλυση υφιστάμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων. Ως συλλεκτήριες οδοί θα λειτουργούν οι παρακάτω οδικοί άξονες:

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

Ζάκκα, Ανδρέα Παπανδρέου, Ελ. Βενιζέλου, Νεοχωρίου, Ι. Χατζούδη, Αμασείας, Οδυσσέα Ελύτη, Μητροπόλεως, Καραβαγγέλη, Ρήγα Φεραίου.

Δημοτική Ενότητα Συκεών

Ρήγα Φεραίου, Ανδρέα Παπανδρέου, Επταπυργίου, Νικ. Παρασκευά, Ελπίδος, Ελ. Βενιζέλου, Καραολή, Δ. Ανδρέου, Μεσολογγίου, Γεννηματά, Α. Παπαναστασίου.

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

Αθ. Διάκου, Καβάλας, Βενιζέλου, Ηπείρου, Λεωφόρος Όχι, Πανεπιστημίου.

- Διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζόδρομων. Διατηρούνται οι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι και προτείνονται νέοι σε α. τμήματα με σκαλοπάτια που λειτουργούν ως πεζόδρομοι β. τμήματα με πλακόστρωση ή άλλη επίστρωση που χαρακτηρίζονται από στενό πλάτος, υψομετρική διαφορά και λοιπά χαρακτηριστικά που δυσχεραίνουν την κίνηση οχημάτων και γ. τμήματα που δρουν συμπληρωματικά στους ήδη θεσμοθετημένους πεζόδρομους με στόχο τη δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων κυρίως σε περιοχές με κοινωφελείς/κοινόχρηστους χώρους.
- Διαμόρφωση δικτύων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (woonerf). Η διαμόρφωση υφιστάμενων οδών ως δρόμων ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται κατά κύριο λόγο σε περιοχές με κύρια χρήση την αμιγή κατοικία, στενότητα χώρου, υψομετρικές διαφορές, διάφορα υλικά επίστρωσης (π.χ. πλάκα) κ.τ.λ. και γενικά σε περιοχές με χαρακτηριστικά «γειτονιάς».
- Εκπόνηση μιας ενιαίας κυκλοφοριακής μελέτης που με βάση τα επικαιροποιημένα δεδομένα: θα αναλύσει σε βάθος τα υφιστάμενα προβλήματα, τα κυριότερα των οποίων είναι η συγκέντρωση υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων, η έλλειψη ιεράρχησης και επαρκούς σηματοδότησης, η ύπαρξη αδιάνοικτων ή ημιδιανοιγμένων οδών που έχουν ή εν δυνάμει παίζουν σημαντικό ρόλο, η έλλειψη αξόνων/δικτύων ροής πεζών, προβλήματα ασφάλειας κ.α. και θα προτείνει σύγχρονες και εφικτές τεχνικοοικονομικά λύσεις παρεμβαίνοντας σε: σηματοδότηση-σήμανση-διαμόρφωση κόμβων, οργάνωση στάθμευσης, εξυπηρέτηση κίνησης πεζών και ατόμων με ειδικές ανάγκες, διανοίξεις οδών, κυκλοφοριακή οργάνωση κ.ά.
- Πρόταση για εκπόνηση μελέτης ολοκληρωμένης παρέμβασης με τίτλο «Διάδρομος αστικού δροσισμού στο ίχνος της ΕΠ.Ο.2» για τον οδικό άξονα Ελευθερίου Βενιζέλου – Ανδρέα Παπανδρέου. Πρόκειται για μία παρέμβαση διαδημοτικού/παρεμβατικού χαρακτήρα που θα αναβαθμίζει τους παρακείμενους στην οδό δημόσιους χώρους, θα προβλέπει αντιπλημμυρικές υποδομές, θα ενισχύει τα φυσικά στοιχεία, θα βελτιώσει το αστικό μικροκλίμα και θα συμβάλει στη βιώσιμη αστική κινητικότητα

(ηλεκτροκίνητη λεωφορειακή γραμμή) διαμορφώνοντας έναν οικολογικό, σύγχρονο διάδρομο. Ο προκαταρκτικός σχεδιασμός προβλέπει, μεταξύ άλλων: ανάπτυξη κατά μήκος των οδών Λαγκαδά, Ελευθερίου Βενιζέλου και Ανδρέα Παπανδρέου., υπογειοποίηση δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας, ανάπτυξη πάρκου Ρουμάνικων, διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στη Λαϊκή Αγορά Ρήγα Φεραίου, διαμόρφωση φυτεμένου δώματος στο Δημοτικό Ωδείο Νεάπολης – Συκεών, ηλεκτροκίνητη Αστική Συγκοινωνία, διαχείριση ομβρίων με αξιοποίηση του νερού για την άρδευση των χώρων πρασίνου. Επί του παρόντος, ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών με τη συνεργασία διάφορων φορέων (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, Ε.Υ.Α.Θ., όμοροι Δήμοι κ.ά.) βρίσκεται στη διαδικασία προσδιορισμού των βασικών μεγεθών και χαρακτηριστικών, και στην εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης και ωρίμανση της μελέτης. Η ηλεκτροκίνητη αστική συγκοινωνία, σύμφωνα με τον σχεδιασμό, που επί του παρόντος βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, θα περιλαμβάνει λεωφορειακή γραμμή, η οποία θα συνδέει το Ασβεστοχώρι με την πλατεία Δημοκρατίας και θα διέρχεται από την περιοχή μελέτης.

- Επιπλέον, όσον αφορά τις υπόλοιπες δομές μεταφορών και κυρίως μεταφορικών μέσων, η περιοχή μελέτης, και κυρίως το δυτικό τμήμα της, θα εξυπηρετείται από την επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης στους Β.Δ. Δήμους του Π.Σ.Θ. Η χάραξή του θα οριστικοποιηθεί μετά την εκπόνηση μελετών που θα προκύψουν από την επεξεργασία των κυκλοφοριακών δεδομένων της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης, η οποία βρίσκεται σε στάδιο δημοπράτησης. Στο σημείο αυτό αναφέρεται ότι ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών, προτίθεται μαζί με το Δήμο Θεσσαλονίκης να αναλάβει πρωτοβουλία για εγκατάσταση τελεφερίκ με στάση στον ακάλυπτο χώρο στάθμευσης που βρίσκεται σε γεινίαση με το Πολεοδομικό Συγκρότημα στη θέση του Θεάτρου Δάσους – Κέδρινου Λόφου και Ζωολογικού Κήπου. Το εναλλακτικό αυτό μέσο συγκοινωνίας θα «αποσυμφορήσει» το οδικό δίκτυο που διέρχεται κατά μήκος των τειχών της Θεσσαλονίκης, καθώς και της δημόσιας αναδασωτέας έκτασης του δάσους – πάρκου» με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε μείωση ρύπων, προσβασιμότητας του περιαστικού δάσους και των χώρων πολιτισμού και αναψυχής, τουριστικής ελκυστικότητας κ.α. Οι ενέργειες για την εγκατάσταση του εναέριου καλωδιοκίνητου συστήματος μεταφορών (τελεφερίκ) ξεκίνησαν από το Δήμο Θεσσαλονίκης με αποστολή εγγράφου προς γνωμοδότηση αρμόδιων φορέων, όπως το Δασαρχείο, η ΔΕΘ, η Κτηματική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης, η ΙΣΤ' Εφορεία Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων και το Σ.Α.Σ.Θ., οι οποίοι και απάντησαν θετικά. Εφόσον κρίνεται βιώσιμη η λύση αυτή, το αναθεωρημένο Γ.Π.Σ. υιοθετεί την πρόταση για τελεφερίκ, πιστεύοντας ότι θα εξυπηρετήσει και επισκέπτες του Π.Σ.Θ.

Το Γ.Π.Σ. για την Δ.Ε. Πεύκων αναφορικά με τα μεταφορικά δίκτυα προτείνει τα εξής:

- Διαμόρφωση δικτύου συλλεκτήριων οδών για την καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση και επίλυση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων. Ως συλλεκτήριες οδοί προτείνονται οι οδοί Παπανικολάου, Κωνσταντινουπόλεως έως την περιοχή επέκτασης, Ειρήνης και Δημοκρατία, ως κύριες συλλεκτήριες, διατηρώντας την υφιστάμενη λειτουργία τους. Επίσης, ως συλλεκτήριες προτείνεται να λειτουργούν η προέκταση της οδού Νερομούλων προς το νέο οικιστικό υποδοχέα, αλλά και ο άξονας σε επαφή με το ρέμα που διαχωρίζει την επέκταση από το συγκεκριμένο τμήμα του οικισμού.
- Πλαισίωση του βασικού οδικού δικτύου με δευτερεύουσες συλλεκτήριες που θα εξυπηρετούν το σύνολο του οικισμού, δημιουργώντας «κυκλικές κινήσεις» στις επιμέρους Π.Ε.

- Βελτίωση των λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών αξόνων που εξυπηρετούν μετακινήσεις από τον οικισμό προς σημειακές χρήσεις και επέκτασή τους.
- Άμεση αναβάθμιση του κόμβου στη συμβολή των οδών Παπανικολάου και Κωνσταντινουπόλεως με την κατασκευή π.χ. κυκλικού κόμβου και διερεύνηση της δυνατότητας για συνολική λύση, δεδομένου ότι στο Φίλυρο πραγματοποιείται πολεοδόμηση 5.000 στρεμμάτων και η κατασκευή παιδιατρικού νοσοκομείου δράσεις που συνεπάγονται ακόμη μεγαλύτερη επιβάρυνση του κόμβου από πλευράς κυκλοφορίας.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης για τον οικισμό για τον εντοπισμό των προβλημάτων ώστε να προταθούν συγκεκριμένες και τεχνικοοικονομικά εφικτές λύσεις.

4.6 Έκταση που καταλαμβάνεται από χώρους πρασίνου και κοινόχρηστους χώρους

Στον Πίνακα 4.14 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ελεύθεροι χώροι αστικού πρασίνου και αναψυχής καθώς και οι χώροι που αφορούν σε στάθμευση.

Πίνακας 4.14: Ελεύθεροι χώροι πρασίνου και στάθμευσης

Δημοτική Ενότητα	Πολεοδομική Ενότητα	Ελεύθεροι χώροι		Κυκλοφορία	
		Χώροι αστικού πρασίνου (πλατεία, πάρκο, παιδική χαρά)		Χώροι στάθμευσης	
		Θεσμοθετημένοι	Αναγκαία νέα γη	Θεσμοθετημένοι	Αναγκαία νέα γη
Δ.Ε. Νεάπολης	Π.Ε.1	28.012	6.416	5.650	-
	Π.Ε.2	17.094	15.166	1.273	-
Δ.Ε. Συκεών	Π.Ε.1	45.415	6.862	109	-
	Π.Ε.2	122.040	-	739	-
Δ.Ε. Αγίου Παύλου	Π.Ε.1	10.604	7.587	130	
Δ.Ε. Πεύκων	Π.Ε.1	105.950	72.277	4.888	4.888
	Π.Ε.2	108.559	39.596	9.296	9.296
	Π.Ε.3	95.530	78.179	4.655	4.655

5. Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων

Για την καταγραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου εξετάστηκαν τα στοιχεία των παρακάτω κειμένων/εργαλείων τα οποία εμπλουτίστηκαν/επικαιροποιήθηκαν με αυτοψίες πεδίου:

- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών οχημάτων (οργάνωση στάθμευσης)
- Αναθεώρηση Γ.Π.Σ. Δήμου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων (Ιεράρχηση, συνολικό πλάτος οδοστρώματος, κ.ά.)
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Ιεράρχηση, συνολικό πλάτος οδοστρώματος, κ.ά.)
- Μελέτη Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δ.Ε. Συκεών του Δήμου Νεάπολης – Συκεών (Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά.)
- Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων «για την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. Σενάρια εξυπηρέτησης αστικής συγκοινωνίας. Οργάνωση στάθμευσης σε προβληματικά σημεία του οδικού δικτύου» στον πρώην Δήμο Αγίου Παύλου (νυν Δ.Ε. Αγίου Παύλου) (Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά.)
- Απόφαση 5153/3-9-2020 έγκρισης μόνιμων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Ναυπάκτου, Θεμιστοκλέους, Αναξαγόρα της Δ.Ε. Συκεών και Κορυτσάς, στα πλαίσια της μελέτης: «Διαμόρφωση πράσινου υπαίθριου χώρου επί της οδού Ρ. Φεραίου – Λαϊκή Αγορά στη Δ.Ε.Συκεών. (Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων, οριζοντιογραφίες, κ.ά.)
- e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών (θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι)
- OpenStreetMap (OSM) (Λεπτομέρειες οδικών τμημάτων)

Η επεξεργασία όλων των δεδομένων που συλλέχτηκαν μέσω των αυτοψιών οδήγησε στην δόμηση μιας σειράς από χάρτες που παρουσιάζονται στη συνέχεια.

5.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου διακρίνεται σε:

1. Διοικητική ιεράρχηση: Η ιεράρχηση όπως προκύπτει από την υφιστάμενη σχετική νομοθεσία κατά Δ.Μ.Ε.Ο.
2. Λειτουργική ιεράρχηση: Η ιεράρχηση όπως προκύπτει από την υφιστάμενη κατάσταση της γεωμετρίας και των λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τις Ο.Μ.Ο.Ε. (Ο.Μ.Ο.Ε.-Λ.Κ.Ο.Δ.)

5.1.1 Διοικητική ιεράρχηση

Η διοικητική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Νεάπολης – Συκεών προκύπτει από τα σχετικά ΦΕΚ περί κατάταξης των εθνικών (ΦΕΚ 30 Β'/1996) και επαρχιακών οδών (ΦΕΚ 293 Β'/1995) της χώρας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι διοικητικά ιεραρχημένοι οδικοί άξονες που αφορούν το Δήμο Νεάπολης – Συκεών είναι οι εξής:

Δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο:

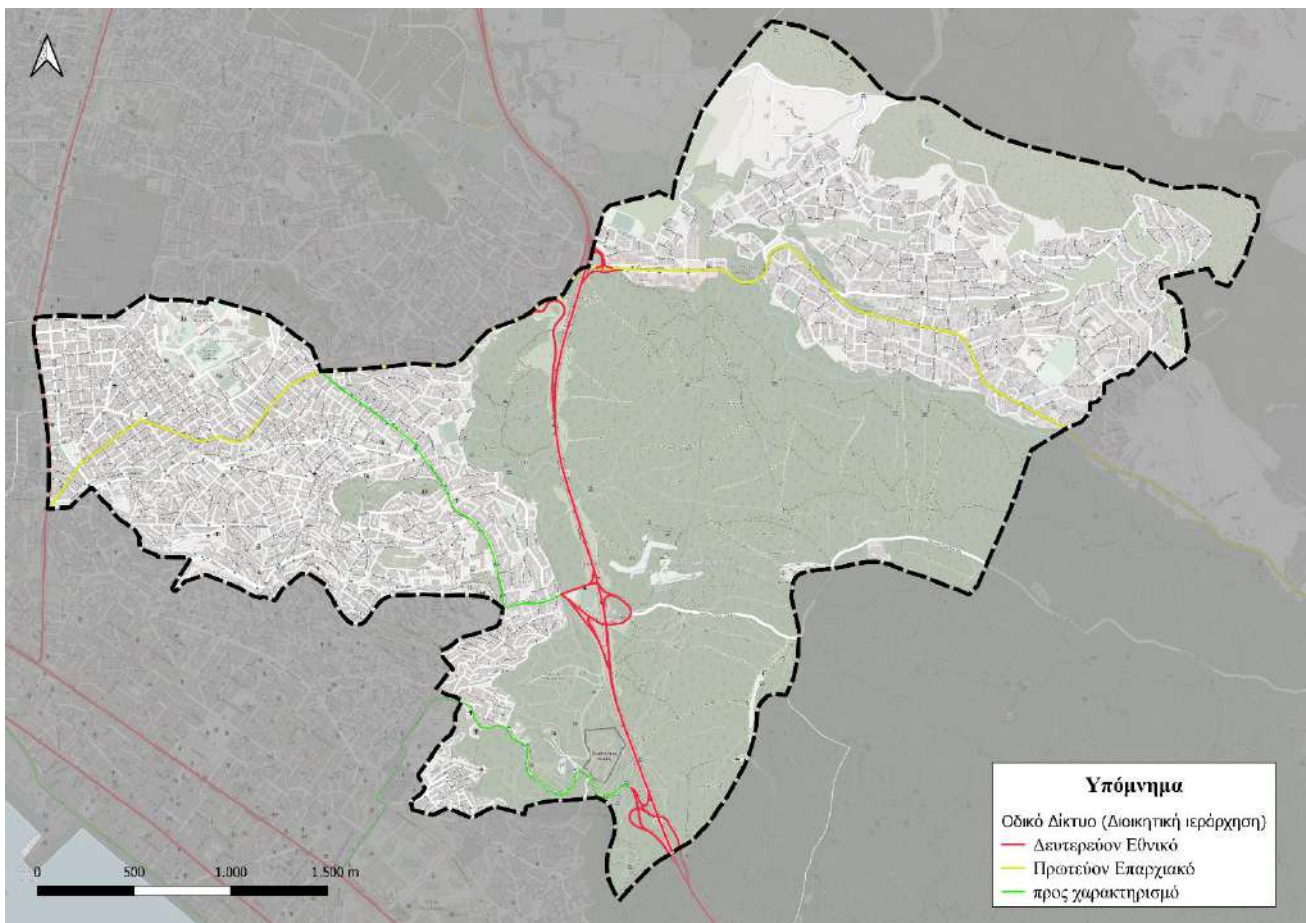
- Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης
- Λεωφόρος Λαγκαδά

Πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο:

- Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου
- Λεωφόρος Παπανικολάου

Προς χαρακτηρισμό:

- Λεωφόρος Επταπυργίου – Ανθέων
- Λεωφόρος Όχι



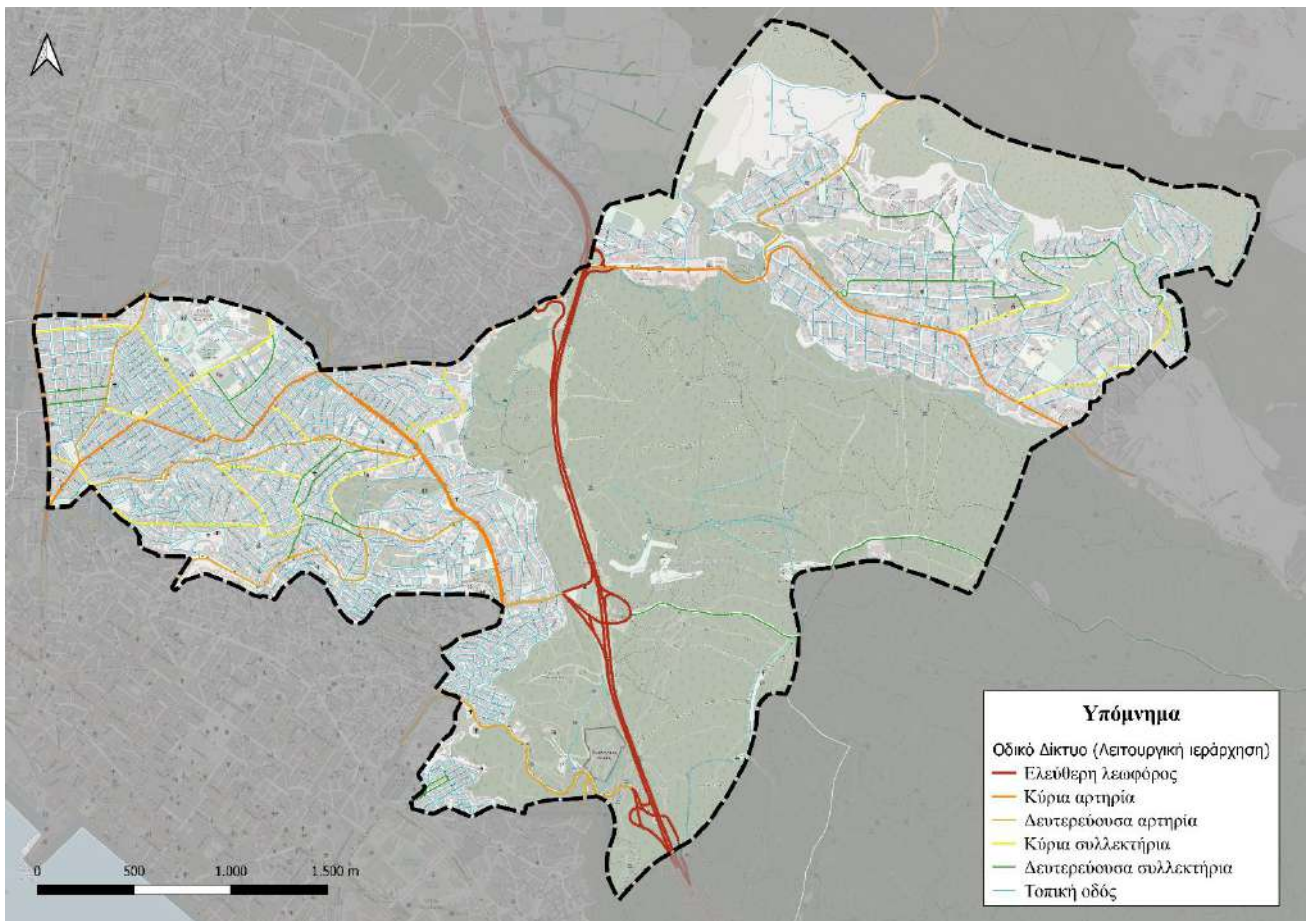
Σχήμα 5.1: Διοικητική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου

5.1.2 Λειτουργική ιεράρχηση

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου, βάση των υφιστάμενων λειτουργικών του χαρακτηριστικών και της γεωμετρίας του, όπως προέκυψε μετά από κατάλληλες αυτοψίες και μετρήσεις, κατηγοριοποιείται στις εξής έξι (6) κατηγορίες:

1. Ελεύθερη λεωφόρος
2. Κύρια αρτηρία
3. Δευτερεύουσα αρτηρία
4. Κύρια συλλεκτήρια

5. Δευτερεύουσα συλλεκτήρια
6. Τοπική οδός



Σχήμα 5.2: Λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου

Ως Ελεύθερη λεωφόρος χαρακτηρίζεται η Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης.

Ως Κύριες αρτηρίες χαρακτηρίζονται οι σημαντικότερες αρτηρίες εντός αστικού ιστού και συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Ελ. Βενιζέλου (από Λαγκαδά έως Α. Παπανδρέου), Α. Παπανδρέου (από Ελ. Βενιζέλου), Παπανικολάου, Επταπυργίου, Λαγκαδά και Δαβάκη (στα όρια του Δήμου).

Ως Δευτερεύουσες αρτηρίες χαρακτηρίζεται η Λεωφόρος Όχι στον Άγιο Παύλου και οι οδοί Παναγή Τσαλδάρη και η συνέχεια της στην Α. Παπανδρέου στη Νεάπολη, Ρήγα Φεραίου, Ελπίδος – Μεσολογγίου – Μελίνας Μερκούρη – Οδυσσέως Φωκά έως Επταπυργίου και η Ανθέων στις Συκιές και η οδός Κωνσταντινουπόλεως στα Πεύκα.

Ως κύριες συλλεκτήριες χαρακτηρίζονται οι οδοί Ζάκα, Αμάσειας, Ελ. Βενιζέλου, Α. Παπανδρέου (από Ελ. Βενιζέλου έως Παναγή Τσαλδάρη) και η Νεοχωρίου στη Νεάπολη, Κύπρου (από Α. Παπανδρέου έως Ρήγα Φεραίου), Γ. Γεννηματά, Ν. Παρασκευά – Μ. Καραολή – Ελ. Βενιζέλου έως Αγ. Δημητρίου, Α. Παπαναστασίου – Καυκάσου, Καρόλου Κουν (από Ζ. Γουναρίδη έως Ρήγα Φεραίου), Ρίτσου – Ανδρόνικου – Βίτσι – Μανδηλαρά – Αργυροκάστρου στις Συκιές, Ειρήνης (από Μ. Ασίας έως Παπανικολάου), Αγ. Τριάδος – Πεντηκοστής στα Πεύκα.

Τέλος, μια σειρά οδών που συνδέουν οδούς ανωτέρων βαθμίδων, χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες συλλεκτήριες. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται ως τοπικό.

Πίνακας 5.1: Κατηγοριοποίηση οδικού δικτύου

Κατηγορία Οδού	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό εκ του συνόλου
Ελεύθερη Λεωφόρος	12,6	5,8%
Κύρια αρτηρία	13,6	6,3%
Δευτερεύουσα αρτηρία	15,3	7,1%
Κύρια συλλεκτήρια	8,4	3,9%
Δευτερεύουσα συλλεκτήρια	14,1	6,5%
Τοπική οδός	152,2	70,4%

Από το σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, το 70,4% εντάσσεται στο τοπικό δίκτυο, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζονται με μοιρασμένα ποσοστά από 4% έως 7%.

5.2 Λοιπά στοιχεία οδικού δικτύου (κατευθύνσεις, ταχύτητες, λωρίδες, γεωμετρία, ποιότητα, σηματοδότηση)

Τα λοιπά στοιχεία του οδικού δικτύου που καταγράφηκαν και απεικονίστηκαν αφορούν το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου, δηλαδή το σύνολο του οδικού δικτύου πλην των τοπικών οδών. Οι καταγραφές αφορούν μετρητική και ποιοτική αξιολόγηση του οδοστρώματος, των πεζοδρομίων, των νησίδων, των λωρίδων, των κατευθύνσεων, των κλίσεων και της ταχύτητας ελεύθερης ροής που δύναται να αναπτύσσουν τα οχήματα σε κάθε οδικό τμήμα, ενώ τέλος, καταγράφονται οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι και οι διαβάσεις πεζών.

Τα παραπάνω αξιολογήθηκαν μετά από αυτοψίες και σύμφωνα με τις ανάλογες Ο.Μ.Ο.Ε. και τις «Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους» με έμφαση στην τήρηση προδιαγραφών για ΑμεΑ.

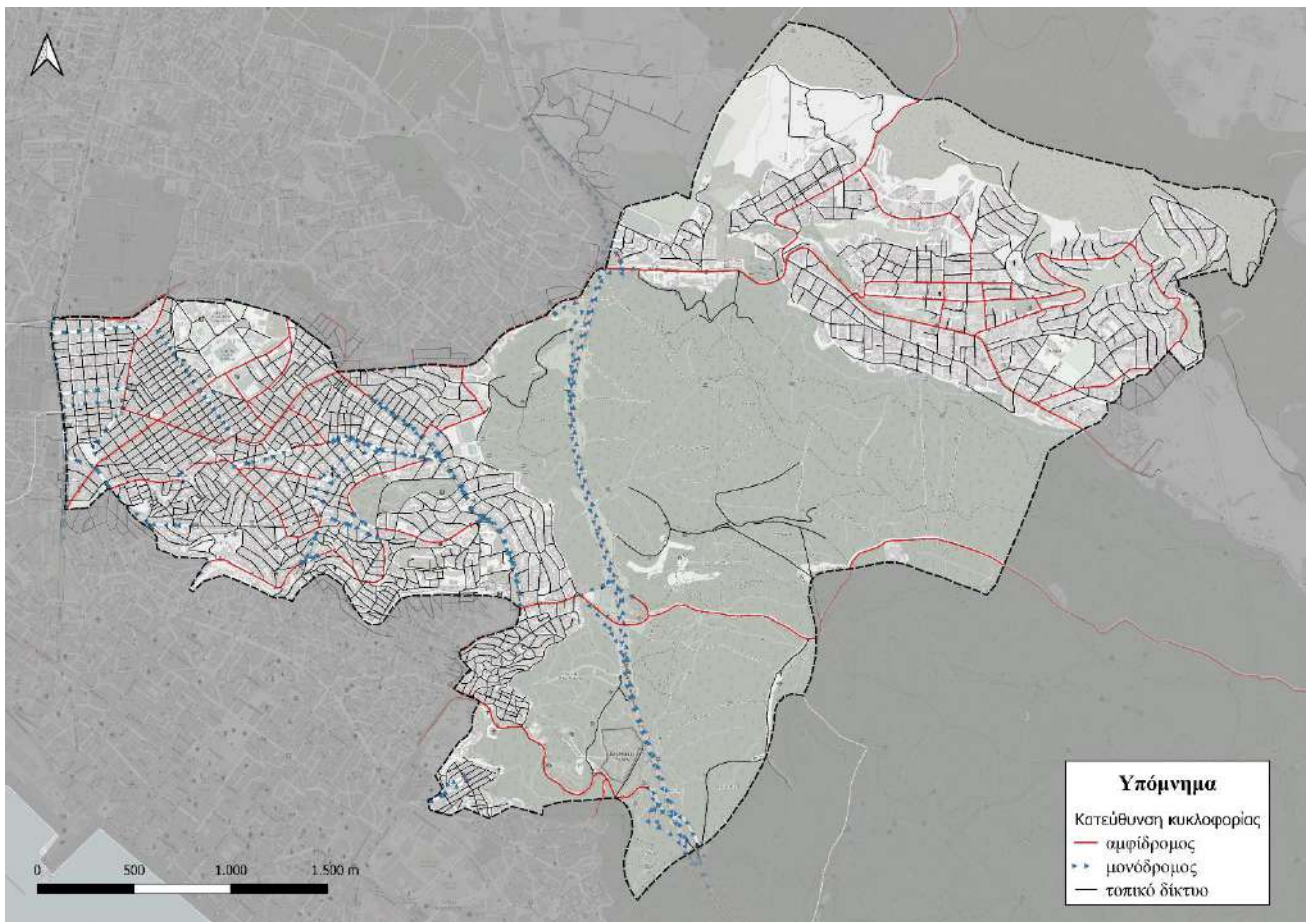
Κατευθύνσεις κυκλοφορίας

Για το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου για το οποίο καταγράφηκε η κατεύθυνση κυκλοφορίας των οχημάτων σε κάθε οδικό τμήμα, προέκυψαν τα εξής.

Στη Νεάπολη και τις Συκιές παρατηρείται ότι οι δρόμοι υψηλότερης ιεράρχησης (κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες) είναι κυρίως αμφίδρομοι (Α. Παπανδρέου, Ελ. Βενιζέλου, Παναγή Τσαλδάρη, Λαγκαδά, Δαβάκη, Επταπυργίου, Ελπίδος – Οδυσσέως Φωκά, Ανθέων), ενώ οι χαμηλότερης ιεράρχησης οδοί (κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες) μοιράζονται και στις δυο κατηγορίες. Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η οδός Ρήγα Φεραίου στις Συκιές όπου αν και είναι κυρίως αμφίδρομη, στο τμήμα από την Υψηλάντου έως την Ν. Παρασκευά γίνεται μίας κατεύθυνσης με μειωμένο πλάτος.

Στον Άγιο Παύλου η Λ. Όχι και η συνέχεια της Λ. Επταπυργίου είναι αμφίδρομες. Τέλος, στη Δ.Ε. Πεύκων, όλο το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (πλην τοπικών οδών) είναι αμφίδρομο.

Σημειώνεται ότι στην Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης καθώς και στη Λ. Επταπυργίου, επειδή οι δυο κατευθύνσεις είναι αποκλειστικές και διαχωρισμένες από μεγάλη νησίδα (βλ. αντίστοιχο χάρτη νησίδων), στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται ως δυο μονόδρομοι, αλλά στο σύνολό τους χαρακτηρίζονται φυσικά ως αμφίδρομοι.



Σχήμα 5.3: Κατευθύνσεις κυκλοφορίας στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

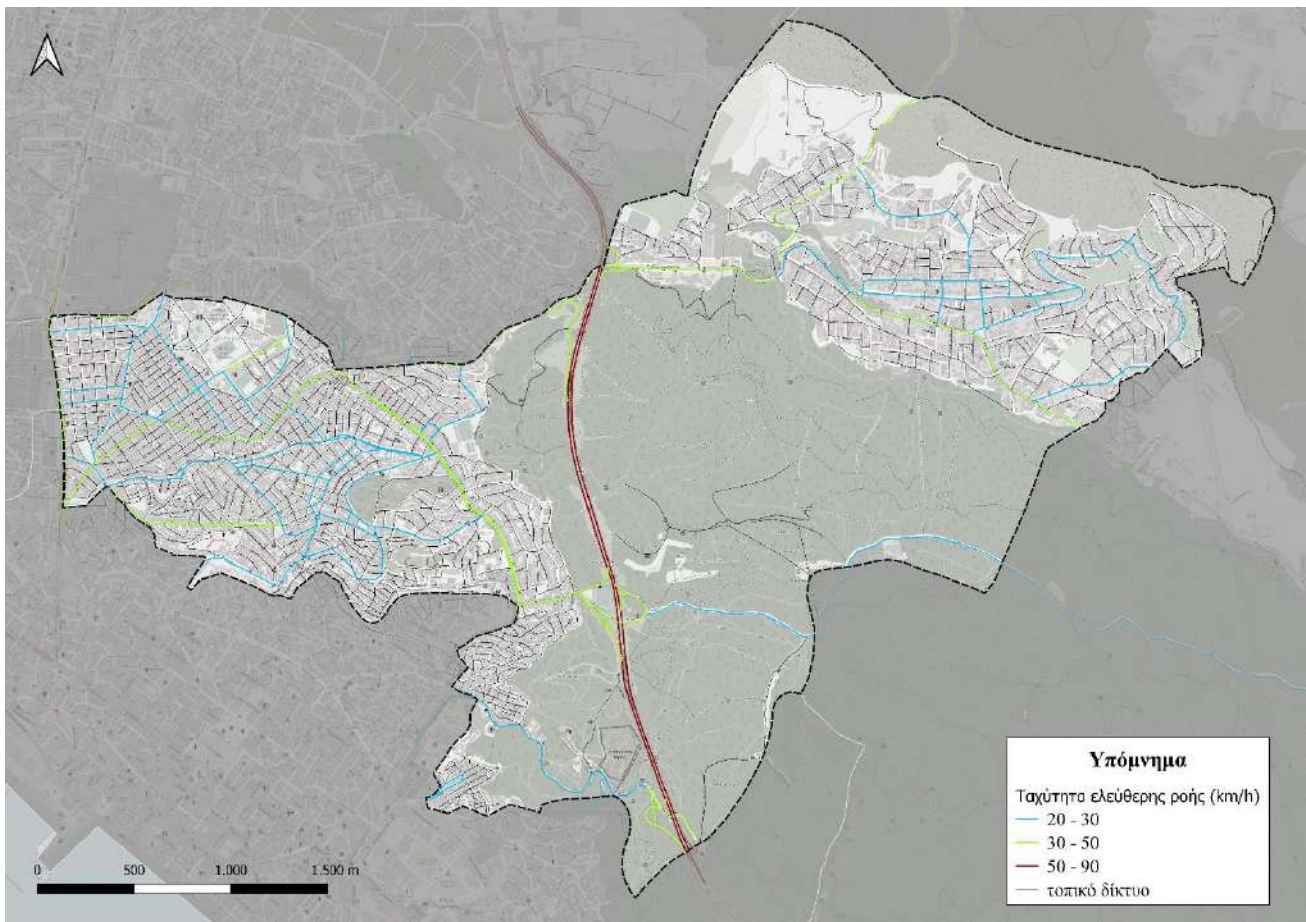
Ταχύτητες ελεύθερης ροής

Ως προς τη ταχύτητα ελεύθερης ροής που μπορεί να αναπτύξει ένα όχημα στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου, τηρουμένου του Κ.Ο.Κ. και της σχετικής σήμανσης όπου υπάρχει, προέκυψαν τα εξής.

Στην Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης, η ταχύτητα φτάνει έως τα 90 km/h ως ελεύθερη λεωφόρος και σύμφωνα με τη σχετική κατακόρυφη σήμανση.

Έως 50 km/h υπολογίζεται η ταχύτητα ελεύθερης ροής στις αστικές αρτηρίες του Δήμου, κύριες και δευτερεύουσες, στα οδικά τμήματα εισόδου και εξόδου από την Περιφερειακή, καθώς και σε ορισμένες συλλεκτικές με ευνοϊκή χάραξη και γεωμετρία (Ελ. Βενιζέλου στο ύψος του Στρεμπενιώτη και Παπαναστασίου στις Συκιές).

Τέλος, έως 30 km/h υπολογίζεται η ταχύτητα ελεύθερης ροής στις συλλεκτικές οδούς καθώς και σε ορισμένα τμήματα των αστικών αρτηριών που η γεωμετρία τους δεν επιτρέπει υψηλότερες ταχύτητες, Τέτοιο σημείο εντοπίζεται στη Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα και το σύνολο της Λεωφόρου Όχι στον Άγιο Παύλο.



Σχήμα 5.4: Ταχύτητες ελεύθερης ροής στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

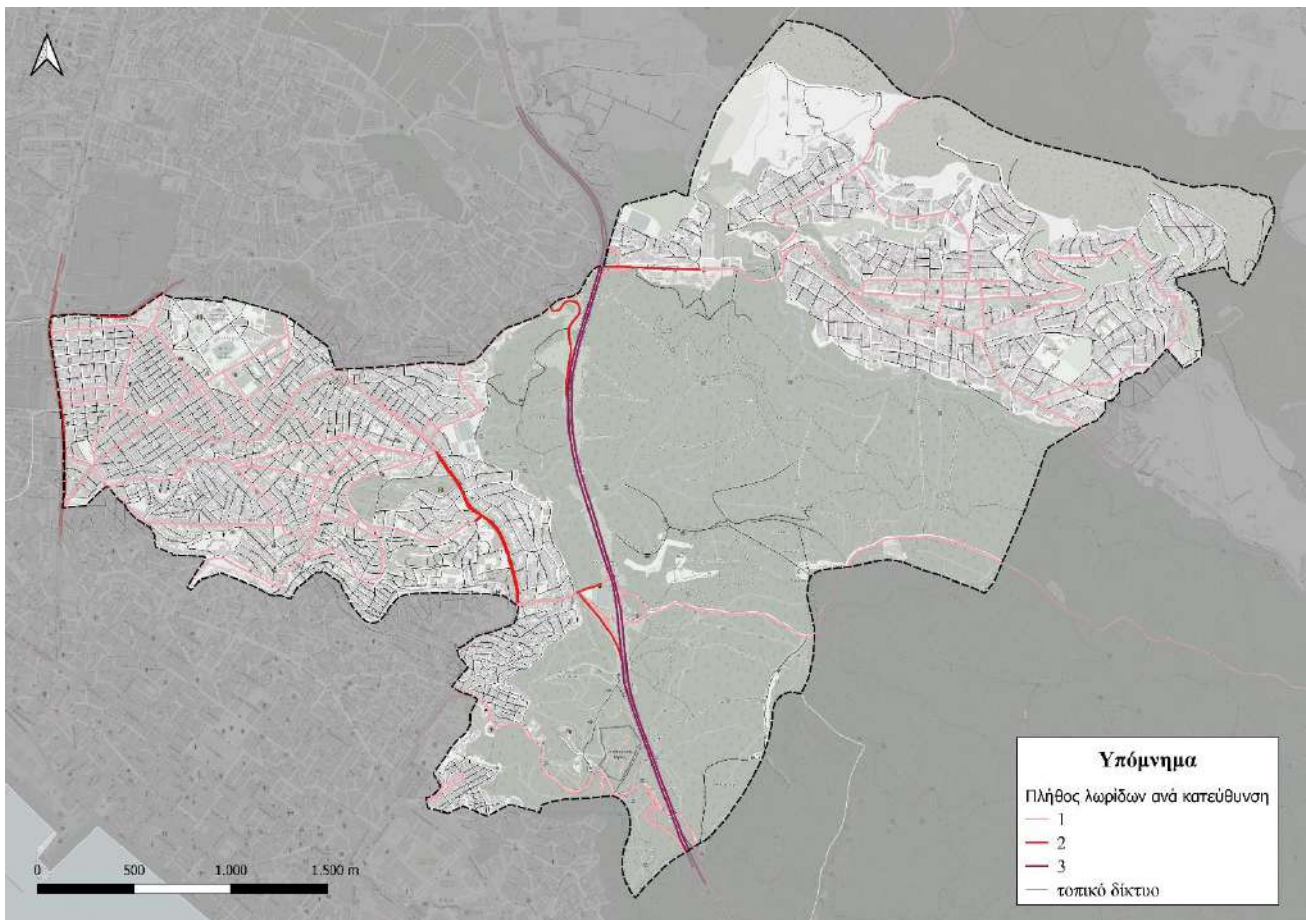
 Λωρίδες ανά κατεύθυνση

Η πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Δήμου έχει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, τόσο το τοπικό δίκτυο όσο και το ιεραρχημένο.

Εξαίρεση αποτελούν οι λεωφόροι Λαγκαδά και Δαβάκη στα όρια της Νεάπολης, τμήμα της Επταπυργίου, η αρχή της Παπανικολάου στην είσοδο των Πεύκων από την Περιφερειακή Οδό, καθώς και ορισμένες εισόδους – εξόδους της Περιφερειακής Οδού που έχουν δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση.

Τέλος, η Περιφερειακή Θεσσαλονίκης έχει τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι λωρίδες εισόδου και εξόδου σε αυτήν.

Το μέσο πλάτος των λωρίδων είναι στα 3,50 μέτρα. Σε τοπικές συλλεκτήριες οδούς μπορεί να μειώνεται στα 3,25 μέτρα, ενώ σε ορισμένες από τις αστικές αρτηρίες του Δήμου ξεπερνά τα 4,00 μέτρα.



Σχήμα 5.5: Πλήθος λωρίδων ανά κατεύθυνση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

Πλάτος και κατάσταση οδοστρώματος

Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου αξιολογήθηκε ποιοτικά ως προς την κατάσταση του οδοστρώματος, ενώ μετρήθηκε προσεγγιστικά και το αντίστοιχο πλάτος του σε κάθε οδικό τμήμα.

Καλής κατάστασης οδόστρωμα χαρακτηρίστηκε η Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης, η αρχή της Λ. Παπανικολάου και η αρχή της οδού Ειρήνης στα Πεύκα, η οδός που διέρχεται μέσα από το Σείχ Σου, τμήμα της Επταπυργίου και της Καρόλου Κουν στις Συκιές, ενώ στη Νεάπολη οι περισσότερες ιεραρχημένες οδοί χαρακτηρίστηκαν ως καλής κατάστασης.

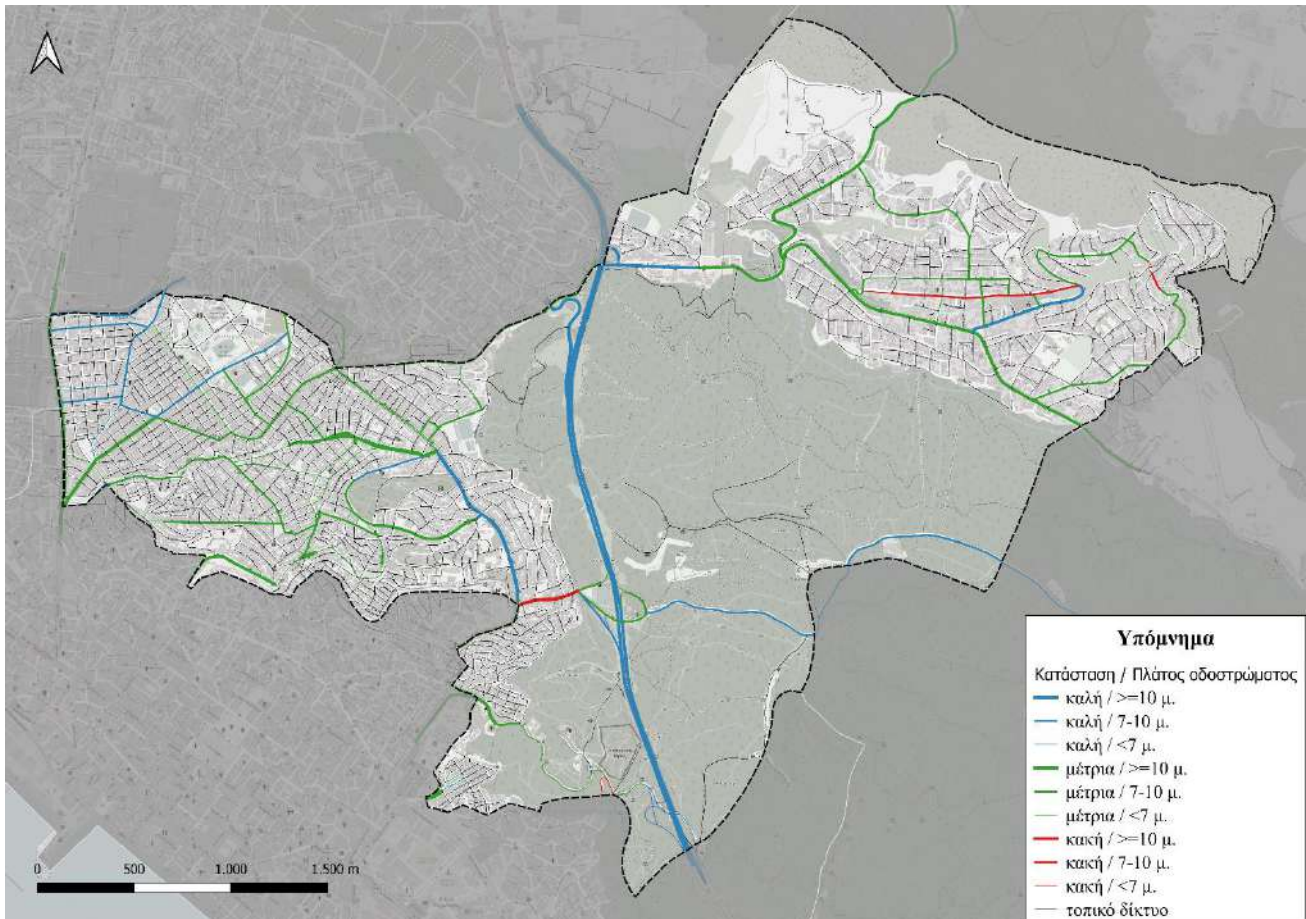
Αντιθέτως, στις Συκιές, με εξαίρεση τις οδούς που αναφέρθηκαν προηγουμένως, οι υπόλοιπες είναι σε μέτρια κατάσταση, όπως και στον Άγιο Παύλο και τα Πεύκα (με εξαίρεση τις οδούς που αναφέρθηκαν).

Τέλος, υπάρχουν και ορισμένα οδικά τμήματα που χαρακτηρίστηκαν ως κακής κατάστασης και χρήζουν άμεσων εργασιών ασφαλτόστρωσης και βελτίωσης των χαρακτηριστικών. Σημαντικότερη από αυτές είναι η οδός Ανθέων στις Συκιές ενώ στα Πεύκα, πρόκειται για τμήμα της οδού Μ. Αλεξάνδρου στο οποίο υπάρχει και έντονη κλίση και τμήμα της οδού Μικράς Ασίας που χρήζει βελτιώσεων.

Ως προς το πλάτος του οδοστρώματος, τα μεγαλύτερα πλάτη κατέχουν οι οδοί Παπανικολάου, Κωνσταντινουπόλεως και Ειρήνης στα Πεύκα, η Ελ. Βενιζέλου από τη Λαγκαδά έως την Α. Παπανδρέου στη Νεάπολη και ορισμένα οδικά τμήματα στις Συκιές (Ανθέων, Ρήγα Φεραίου, Οδυσσέως Φωκά, Ελπίδος) που

ξεπερνούν τα δέκα μέτρα πλάτος. Φυσικά, οι πλέον μεγαλύτεροι οδοί ως προς το πλάτος είναι η Περιφερειακή Θεσσαλονίκης αλλά και η Λαγκαδά και η Δαβάκη στα όρια του Δήμου που πλησιάζουν και τα είκοσι μέτρα.

Οι περισσότερες από τις ιεραρχημένες οδούς του Δήμου κυμαίνονται μεταξύ 7 – 10 μέτρων. Τέλος, σε όλες τις περιοχές του Δήμου εντοπίζονται διάσπαρτα οδικά τμήματα με πλάτος 3,50 – 7 μέτρα, συνήθως για μικρά μήκη. Από αυτές, χαρακτηριστικότερη περίπτωση είναι η Λ. Όχι στον Άγιο Παύλο που σχεδόν σε όλο το μήκος της έχει πλάτος κάτω από 7 μέτρα.



Σχήμα 5.6: Κατάσταση και πλάτος οδοστρώματος στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

Πλάτος και κατάσταση πεζοδρομίου

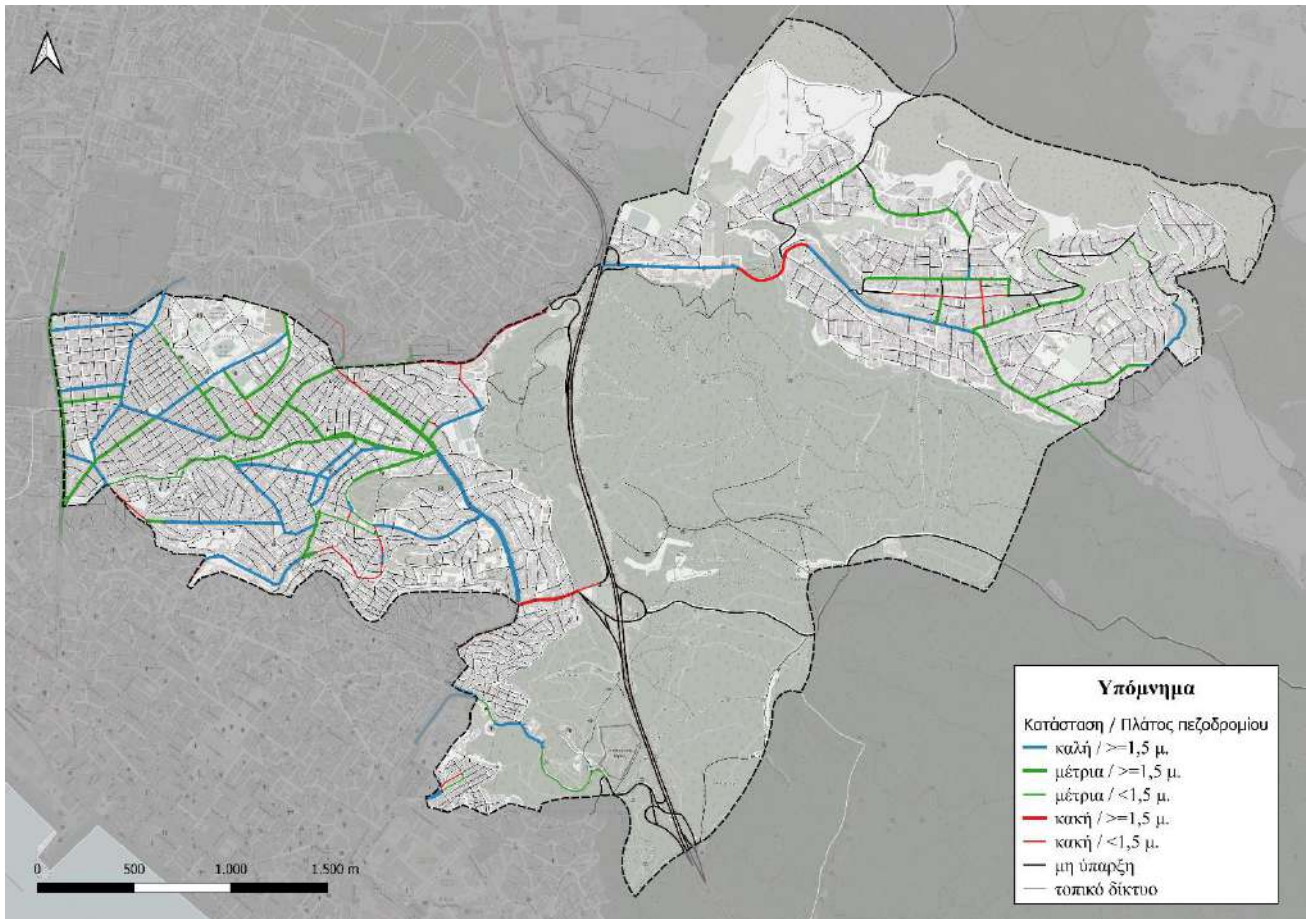
Αντίστοιχα με το οδόστρωμα, αξιολογήθηκε ποιοτικά η κατάσταση των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου και υπολογίστηκε προσεγγιστικά το πλάτος τους, ενώ καταγράφηκαν και τα τμήματα στα οποία δεν υπάρχει πεζοδρόμιο.

Στην Περιφερειακή Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, όπως είναι αναμενόμενο ως ελεύθερη λεωφόρος, καθώς και σε οδούς εκτός του αστικού ιστού, στο Σείχ Σου. Στην αστική περιοχή του Δήμου, όλες οι ιεραρχημένες οδοί έχουν τη σχετική υποδομή, εκτός από την περιοχή των Πεύκων στην οποία, στις περισσότερες οδούς με εξαίρεση τη Λ. Παπανικολάου, τα πεζοδρόμια διακόπτονται κατά τμήματα.

Κατά τα λοιπά, η αξιολόγηση των πεζοδρομίων στο Δήμο ποικίλει, καθώς σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες εντοπίζονται πεζοδρόμια καλής, μέτριας και κακής κατάστασης, με τη Δ.Ε. Νεάπολης να έχει γενικά μια καλύτερη εικόνα σε σχέση με τις υπόλοιπες. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στην οδό Ανθέων, στην αρχή

της Επταπυργίου από βορρά και στην αρχή της Α. Παπανδρέου στην είσοδο στις Συκιές οι οποίοι είναι πολύ σημαντικοί οδικοί άξονες με κακής κατάστασης πεζοδρόμια στα τμήματα αυτά, καθώς και σε τμήμα της Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα.

Θετικό είναι το δείγμα ως προς τα πλάτη των πεζοδρομίων, καθώς ανεξαρτήτως της κατάστασής τους όπως περιγράφηκε παραπάνω, η πλειοψηφία των ιεραρχημένων οδών έχουν πεζοδρόμια με πλάτος άνω του 1,5 μέτρου, κάτι το οποίο είναι σύμφωνο με τις «Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους».

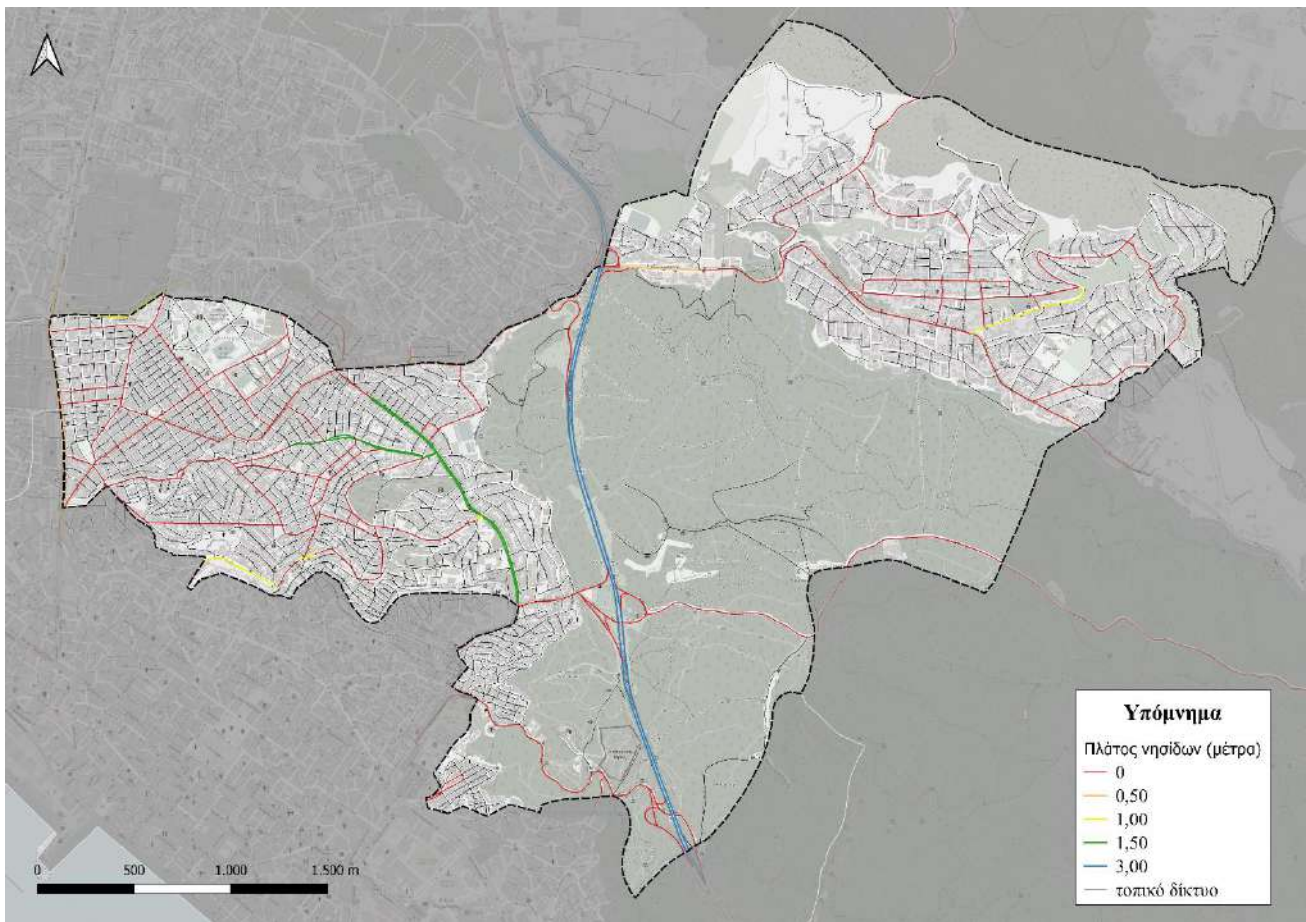


Σχήμα 5.7: Κατάσταση και πλάτος πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

Πλάτος διαχωριστικών νησίδων

Παρακάτω καταγράφονται όλοι οι ιεραρχημένοι οδικοί άξονες του Δήμου, ως προς το αν έχουν διαχωριστική νησίδα και σε περίπτωση που έχουν, αναφέρεται το πλάτος της. Το πλάτος των νησίδων που καταγράφηκαν κυμαίνεται από 0,50 μέτρο έως και τρία μέτρα. Συγκεκριμένα, διαχωριστική νησίδα υπάρχει στους εξής δρόμους.

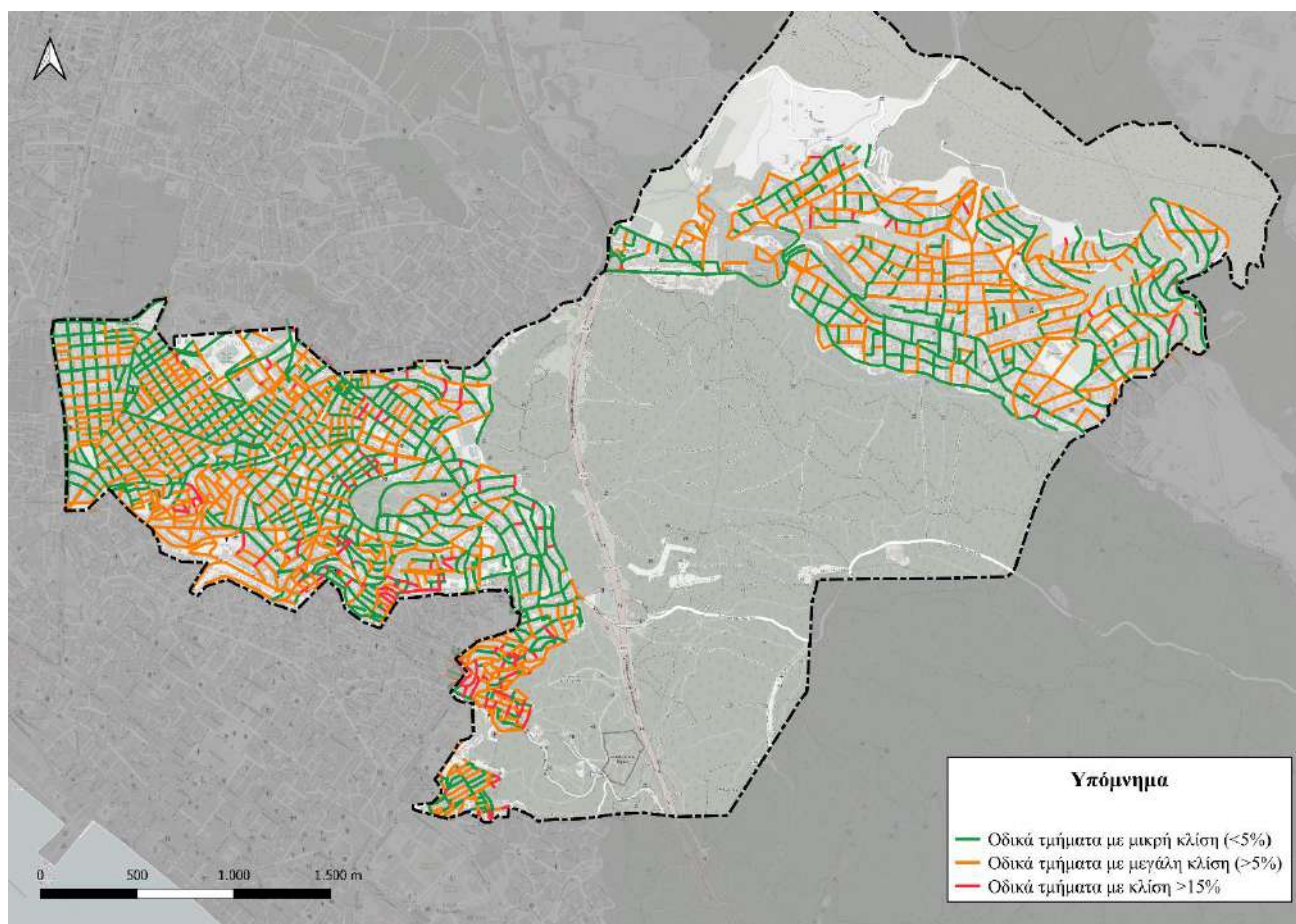
Νησίδα πλάτους μισού μέτρου υπάρχει στη Λαγκαδά, στα όρια της Νεάπολης και στην αρχή της Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα. Νησίδα πλάτους ενός μέτρου υπάρχει στη Δαβάκη στα όρια της Νεάπολης, σε τμήματα των οδών Ελπίδος, Μεσολογγίου και Οδυσσέως Φωκά στις Συκιές και στην οδό Ειρήνης στα Πεύκα, από Παπανικολάου έως Μικράς Ασίας. Νησίδα πλάτους 1,50 μέτρου υπάρχει στην Επταπυργίου και στη Ρήγα Φεραίου στις Συκιές. Τέλος, η Περιφερειακή Θεσσαλονίκης διαχωρίζει τα δυο ρεύματα με νησίδα πλάτους τριών μέτρων.



Σχήμα 5.8: Διαχωριστικές νησίδες στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου

 Κατά μήκος κλίσεις οδών

Παρακάτω καταγράφονται οι κλίσεις στο σύνολο του οδικού δικτύου. Οι έντονες κατά τόπους κλίσεις (>5%) εντοπίζονται κυρίως στο ανατολικό τμήμα των Συκεών (Περιοχή Κολοκοτρώνη, Καλλιθέα, Κάστρα) καθώς και στην περιοχή του Αγίου Παύλου, όπου και εντοπίζεται το μεγαλύτερο πλήθος σκαλοπατιών.

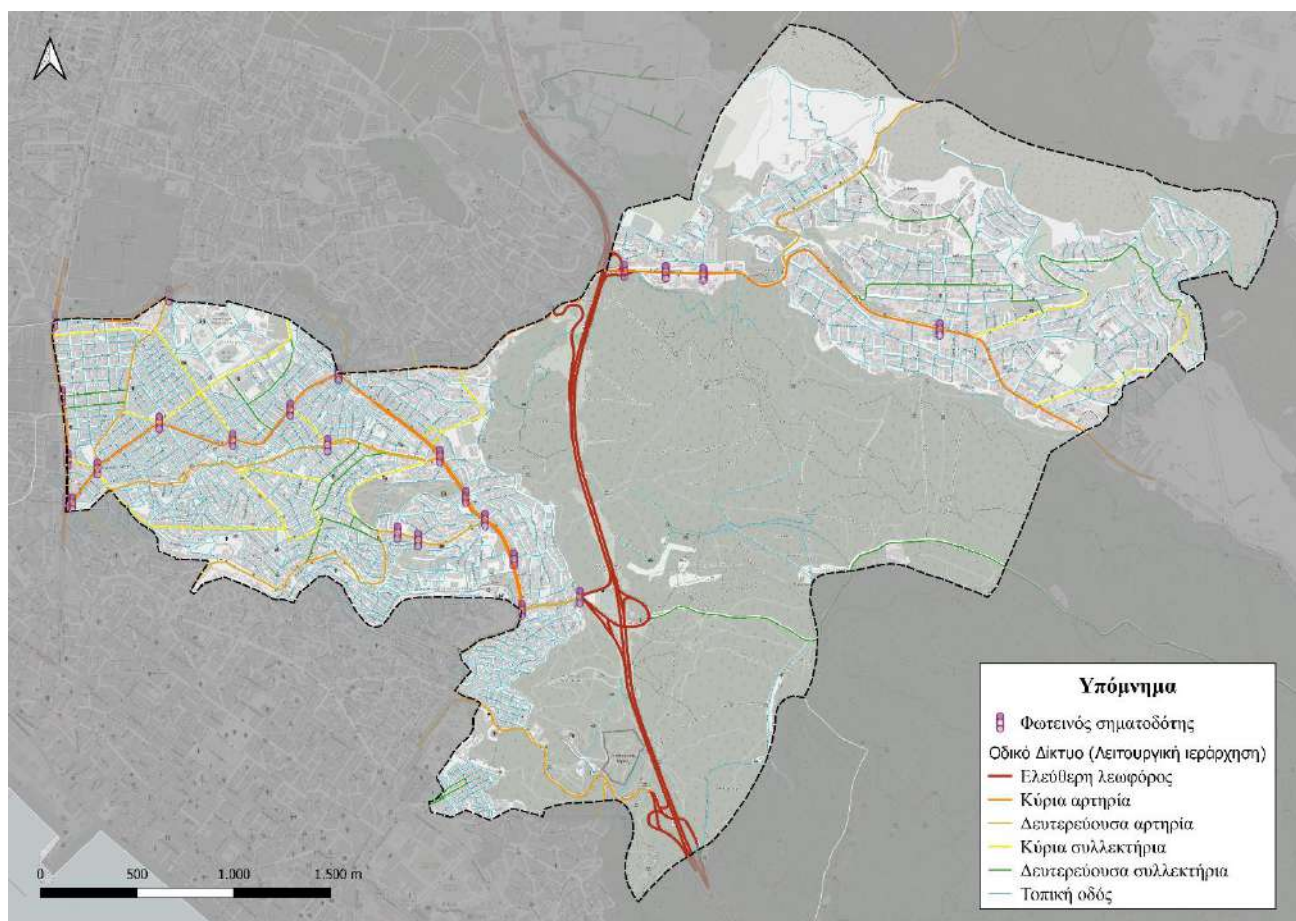


Σχήμα 5.9: Κλίσεις στο οδικό δίκτυο του Δήμου

 Θέσεις σηματοδοτούμενων κόμβων

Σύμφωνα με τα δεδομένα που λήφθηκαν από το Δήμο, αλλά και μετά από αυτοψίες, καταγράφηκαν οι θέσεις των σηματοδοτούμενων κόμβων και συγκεκριμένα, οι θέσεις των φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους. Οι φωτεινοί σηματοδότες εντοπίστηκαν στους σημαντικότερους κόμβους του Δήμου, επί των κύριων και δευτερευουσών αρτηριών του οδικού δικτύου, όπως αυτό ιεραρχήθηκε σύμφωνα με τα λειτουργικά του χαρακτηριστικά.

Συγκεκριμένα, φωτεινοί σηματοδότες καταγράφηκαν επί της Λαγκαδά και της Δαβάκη στα όρια της Νεάπολης, επί των λεωφόρων Α. Παπανδρέου και Επταπυργίου, επί των οδών Ρήγα Φεραίου, Οδυσσέα Φωκά και Ανθέων στις Συκιές και τέλος, επί της Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα, τρεις πριν τον κόμβο με την Περιφερειακή Θεσσαλονίκης και ένας στο πολεοδομικό κέντρο των Πεύκων.

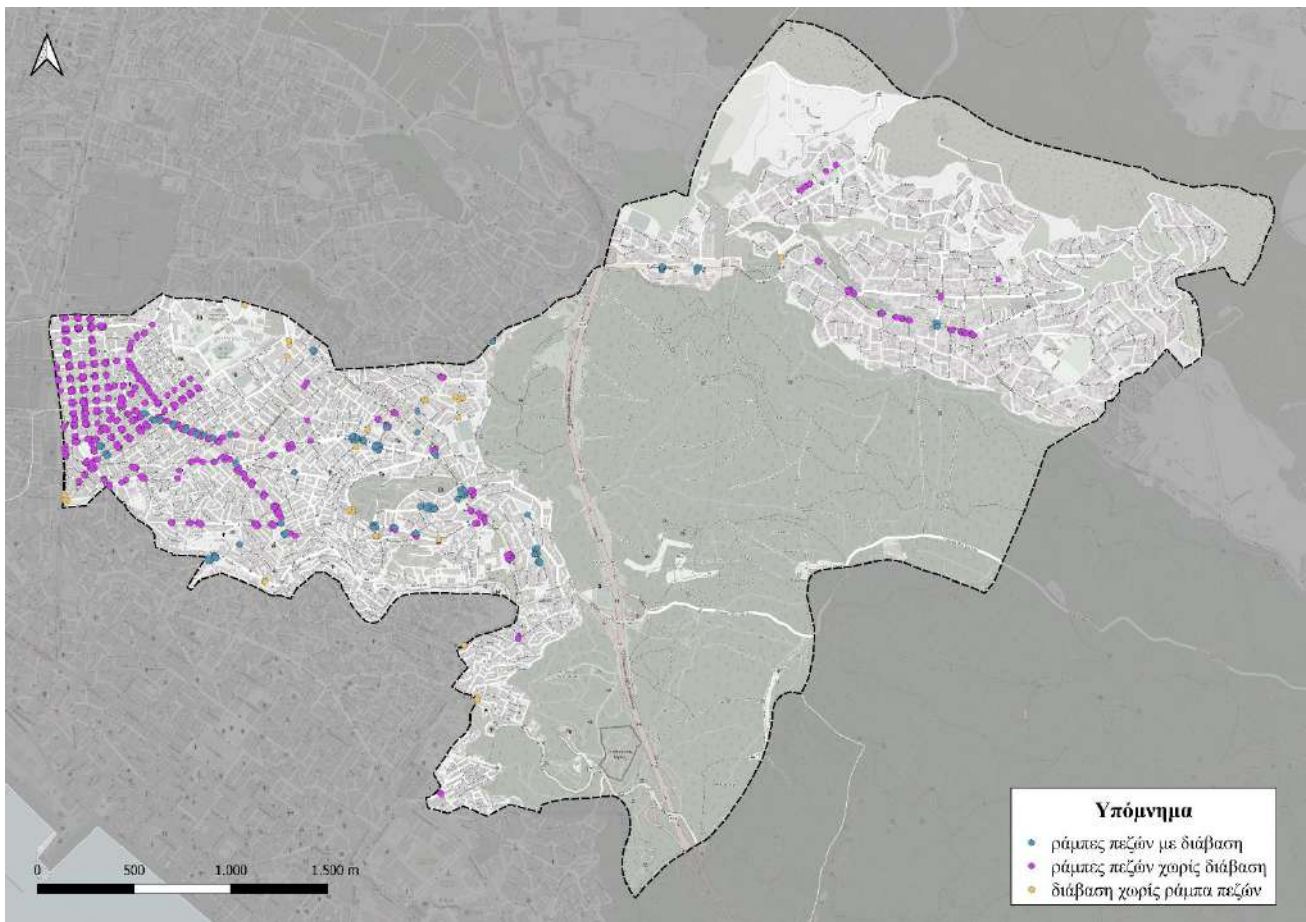


Σχήμα 5.10: Φωτεινοί σηματοδότες επί του λειτουργικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου

Θέσεις ραμπών και διαβάσεων πεζών

Οι ράμπες και οι διαβάσεις πεζών, όπως και οι σηματοδοτούμενοι κόμβοι, εντοπίζονται κυρίως στις αστικές αρτηρίες του Δήμου, κύριες και δευτερεύουσες, σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου.

Οι λιγότερες ράμπες και διαβάσεις εντοπίζονται στον Άγιο Παύλο καθώς έχει το πιο περιορισμένο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Στις Δ.Ε. Συκεών και Πεύκων, οι ράμπες και οι διαβάσεις εντοπίζονται κυρίως στις αστικές αρτηρίες όπως είναι η Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα και οι οδοί Επταπυργίου, Ρήγα Φεραίου, Παπαναστασίου, Ν. Παρασκευά και Ο. Φωκά στις Συκιές. Η Δ.Ε. Νεάπολης έχει τις περισσότερες ράμπες πεζών καθώς εκτός από τις αρτηρίες και τις συλλεκτήριες, πολλές ράμπες υπάρχουν και στο τοπικό δίκτυο στην περιοχή των Πυροπαθών και της Αναγέννησης, χωρίς όμως να έχουν και διαβάσεις, λόγω της τοπικότητας του δικτύου και των περιορισμένων ταχυτήτων.



Σχήμα 5.11: Ράμπες πεζών και διαβάσεις πεζών επί του οδικού δικτύου του Δήμου

Πρέπει να αναφερθεί ότι εντοπίζονται αρκετά σημεία που αν και υπάρχουν ράμπες πεζών, δεν συνοδεύονται από διαβάσεις και μάλιστα σε σημαντικές αρτηρίες όπου τα οχήματα αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες. Τέτοιες περιπτώσεις εντοπίζονται κυρίως επί της Παπανικολάου στα Πεύκα, επί της Επταπυργίου στις Συκιές και επί της Ελ. Βενιζέλου στη Νέαπολη. Μάλιστα σε ορισμένους κόμβους, αν και υπάρχει φωτεινός σηματοδότης, δεν υπάρχει η αντίστοιχη διάβαση ή έχει σβηστεί. Ακόμη, σε περιορισμένα σημεία εντοπίζεται η αντίστροφη κατάσταση όπου αν και υπάρχει διάβαση πεζών, δεν υπάρχει η αντίστοιχη ράμπα που να συνδέει το πεζοδρόμιο με το οδόστρωμα στα σημεία αυτά.

Τα παραπάνω συνιστούν μια εν δυνάμει επικίνδυνη κατάσταση για τους πεζούς που θα χρειαστεί να διασχίσουν τις αρτηρίες αυτές και ειδικά για ΑμεΑ που επιχειρούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

Πεζόδρομοι-Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Όσον αφορά τους πεζοδρόμους, εντοπίζονται σε όλες τις περιοχές του Δήμου καταλαμβάνοντας το 4,07% του συνολικού δικτύου, ενώ το 0,82% είναι πεζόδρομοι με σκαλοπάτια. Από το σύνολο του οδικού δικτύου το 3,83% είναι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι (3,54% πεζόδρομοι, 0,28% πεζόδρομοι με σκαλοπάτια). Αμιγείς πεζόδρομοι δεν λειτουργούν, εκτός από ένα ποσοστό στο οποίο υπάρχει αστικός εξοπλισμός και απαγορεύει την είσοδο σε μηχανοκίνητα οχήματα, και από εκείνους που έχουν διαμορφωθεί ως σκάλες, λόγω των έντονων κλίσεων. Πεζόδρομοι με σκάλες εντοπίζονται κυρίως στην περιοχή των Συκεών και του Αγίου Παύλου. Η πλειοψηφία των υφιστάμενων πεζοδρόμων λειτουργούν ως δίκτυο πρόσβασης σε κατοικίες ή συνδέουν οδούς και δεν αποτελούν ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων. Δεν υπάρχει κατακόρυφη σήμανση και η διαμόρφωση τους

περιορίζεται στην διαμόρφωση του δαπέδου (τσιμεντοστρωμένοι δρόμοι, διαμόρφωση του δαπέδου με κυβόλιθους κ.ά.), έχοντας ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη κυκλοφορία και στάθμευση αυτοκινήτων. Στην περιοχή των Πεύκων εντοπίζεται μεγάλο ποσοστό του οδικού δικτύου το οποίο είναι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι, αλλά δεν έχουν υλοποιηθεί.

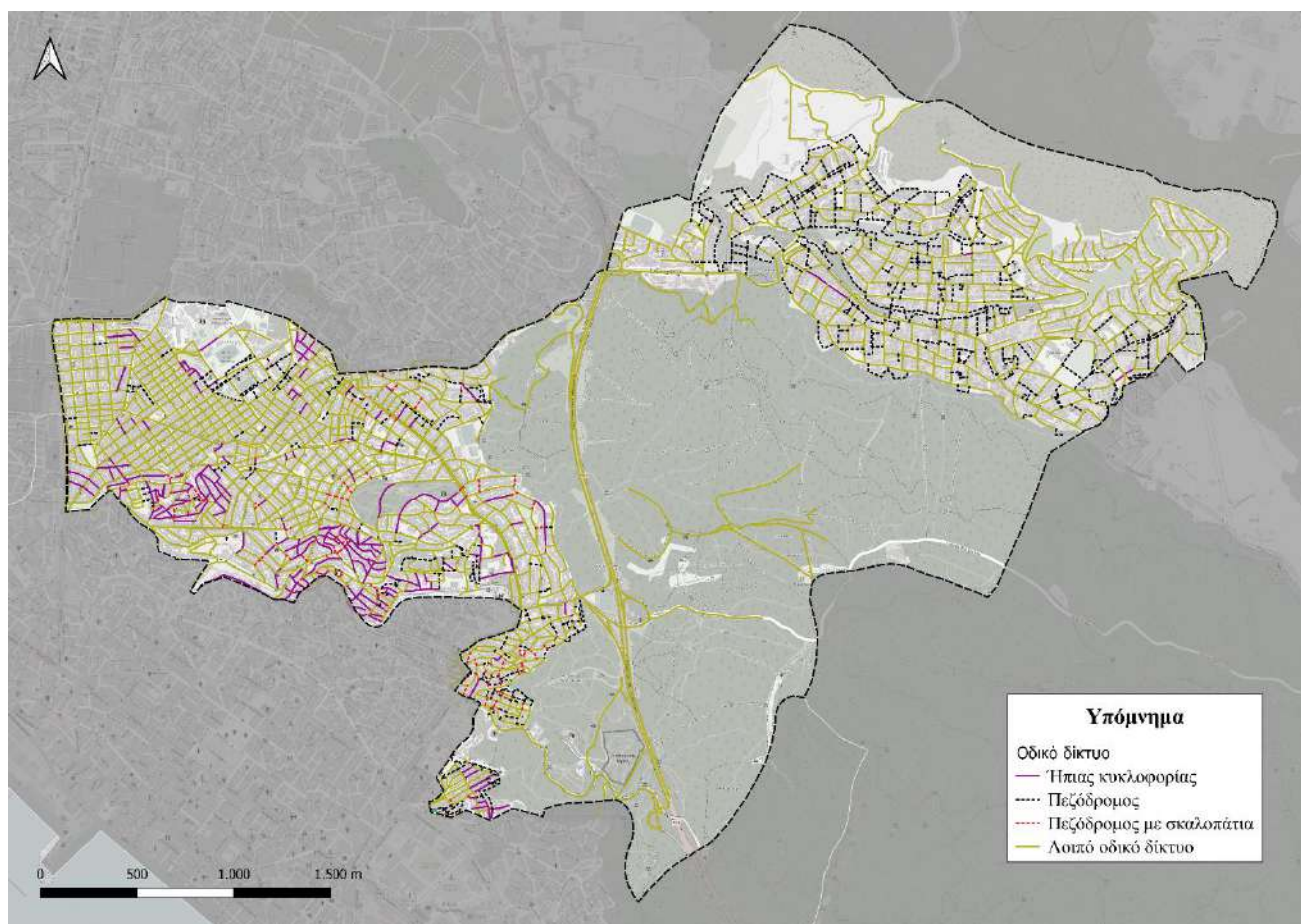
Πίνακας 5.2: Ποσοστό θεσμοθετημένων και υλοποιημένων πεζόδρομων

	Πεζόδρομος	Πεζόδρομος με σκαλοπάτια
Εγκεκριμένος και υλοποιημένος	42,27%	34,58%
Εγκεκριμένος και μη υλοποιημένος	44,75%	0,00%
Μη εγκεκριμένος και υλοποιημένος	12,97%	65,42%

Σχετικά με τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας, καταλαμβάνουν το 6,27% του συνολικού δικτύου του Δήμου. Εντοπίζονται κυρίως στις Συκίες (περιοχή Κολοκοτρώνη και Κάστρα) και διαθέτουν διαμορφωμένο δάπεδο (κυβόλιθοι, σταμπωτό δάπεδο). Διάσπαρτα τμήματα οδών ήπιας κυκλοφορίας εντοπίζονται και πέριξ σχολείων, όπου η διαμόρφωση τους περιορίζεται κυρίως στην κατακόρυφη σήμανση (σήμανση σχολικού δακτυλίου, όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα).



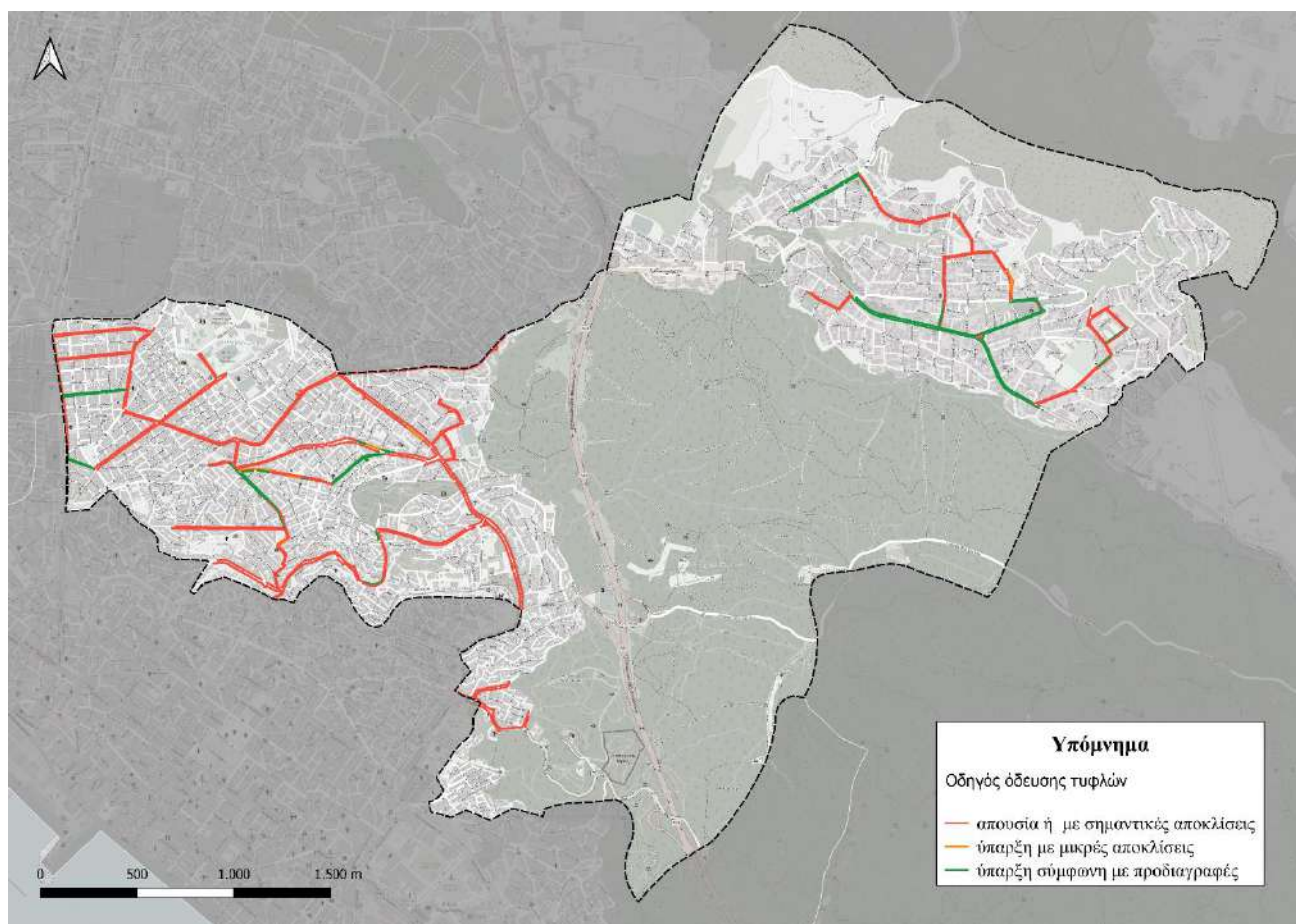
Εικόνα 5.1: Κατακόρυφη σήμανση σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (οδός Μ. Μερκούρη)



Σχήμα 5.12: Θέσεις διαμορφωμένων και θεσμοθετημένων πεζοδρόμων και οδό ήπιας κυκλοφορίας

Θέσεις όδευσης τυφλών

Στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων απουσιάζουν οι οδεύσεις τυφλών. Οδεύσεις εντοπίζονται μόνο σε τμήματα των οδών Νεοχωρίου και Αγίου Γεωργίου στη Νεάπολη, στις οδούς Νικολάου Παρασκευά και Ανδρέου Δημητρίου στις Συκιές, και στις οδούς Παπανικολάου, Ειρήνης, Κωνσταντινουπόλεως και Μικράς Ασίας στα Πεύκα. Στις περιοχές του Αγίου Παύλου και της Ευαγγελίστριας δεν εντοπίζονται οδεύσεις.



Σχήμα 5.13: Οδεύσεις τυφλών επί του δικτύου πεζοδρομίων στον Δήμο

6. Απογραφές μετακινήσεων

6.1 Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε κόμβους

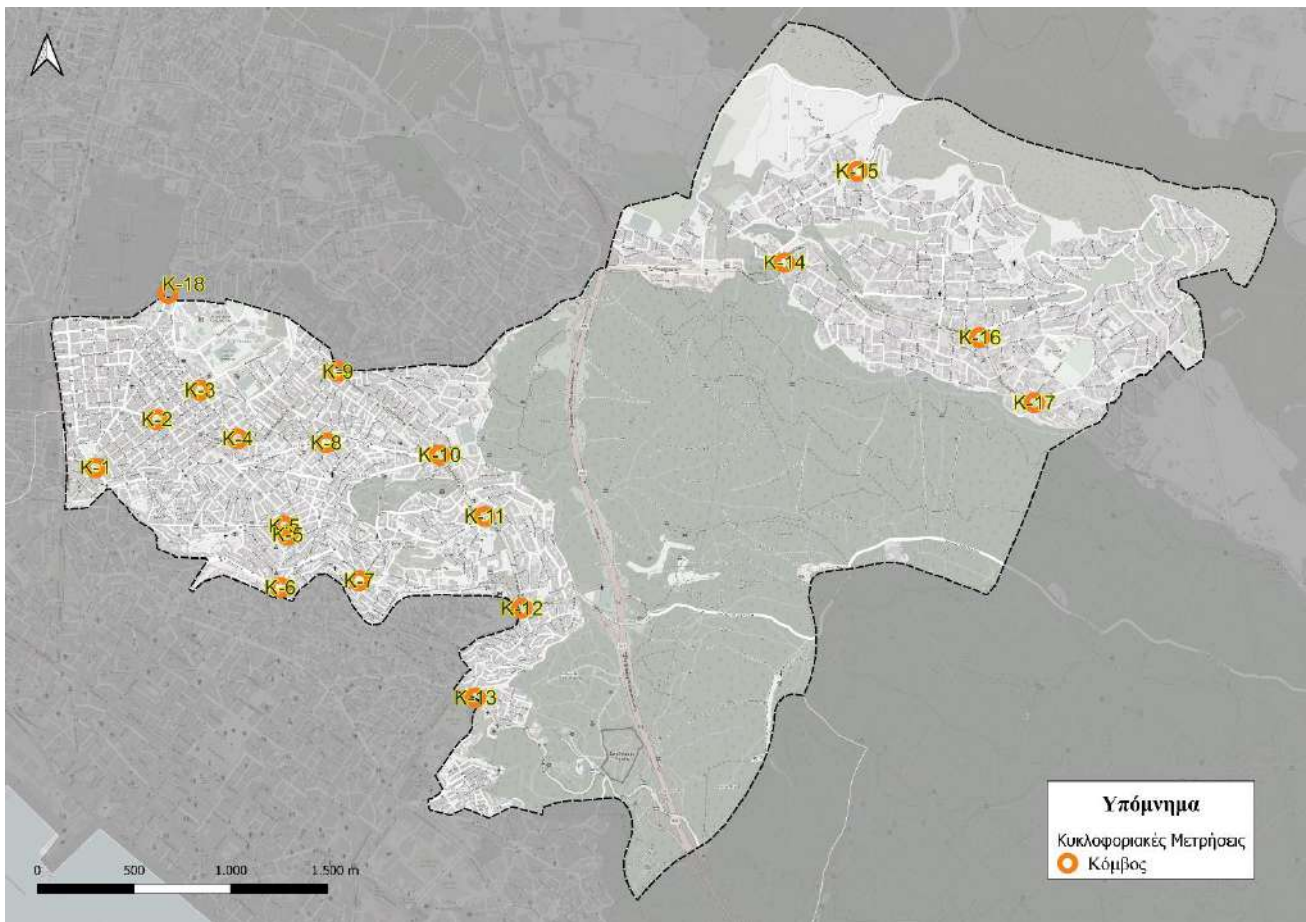
6.1.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Η απογραφή των μηχανοκίνητων μετακινήσεων συμβάλλει στον εντοπισμό των σημείων με τα σημαντικότερα προβλήματα και στην σκιαγράφηση των δυνατοτήτων παρέμβασης στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση με στόχο την βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Με βάση τα παραπάνω, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε δεκαοχτώ (18) χαρακτηριστικά σημεία των δημοτικών ενοτήτων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, καθώς και σε σημεία των βασικών αξόνων του δικτύου, με τη μέθοδο των παρατηρητών. Οι κόμβοι που επιλέχθηκαν παρουσιάζονται στον **Πίνακα 6.1** και στον χάρτη του **Σχήματος 6.1**.

Πίνακας 6.1: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας

A/A	Κωδικός Σημείου	Θέση Μετρήσεων	Πλήθος οδικών τμημάτων	Σύνολο στρεφουσών κινήσεων
1	K1	Ελ. Βενιζέλου - Νεοχωρίου	5	10
2	K2	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου	4	9
3	K3	Ελ. Βενιζέλου – Αμάσειας	4	6
4	K4	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου – Φλογητών	4	7
5	K5	Αλ. Παπαναστασίου – Νικ. Παρασκευά – Μιχ. Καραολή	4	9
6	K6	Ελ. Βενιζέλου – Παν. Αφαλή – Εθν. Αντιστάσεως	5	10
7	K7	Μεσολογίου – Συνταγμ. Δαβάκη – Νικ. Πλαστήρα – Κίμωνος	5	17
8	K8	Ρήγα Φεραίου – Κύπρου	4	12
9	K9	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου – Ελπίδος – Επταπυργίου – Θείρων	5	17
10	K10	Επταπυργίου – Ρήγα Φεραίου – Πρεμετής – Λεχόβου – Βασίλη Ρώτα	4	9
11	K11	Επταπυργίου – Οδυσσέως και Αποστόλου Φωκά	4	8
12	K12	Επταπυργίου – Ανθέων	3	6
13	K13	Ελένης Ζωγράφου – Λεωφόρος ΟΧΙ	3	6
14	K14	Λεωφ. Παπανικολάου - Κωνσταντινουπόλεως	4	11
15	K15	Κωνσταντινουπόλεως – Ρόδων	4	12
16	K16	Λεωφ. Παπανικολάου – Ειρήνης	4	13
17	K17	Λεωφ. Παπανικολάου – Αγ. Τριάδος	4	12
18	K18	Δαβάκη – Αγνώστου Στρατιώτου – Αγ. Μαρίνης – Διγενή	5	16



Σχήμα 6.1: Χάρτης με τους κόμβους μετρήσεων

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε τυπικές καθημερινές, κατά τις οποίες τα καταστήματα ήταν ανοικτά κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες και κατά τα χρονικά διαστήματα 07:00-10:00, 13:00-16:00 και 18:00-20:00. Οι καταγραφές των κυκλοφοριακών φόρτων πραγματοποιήθηκαν από έναν (1) έως δύο (2) παρατηρητές ανά κόμβο σε ειδική ηλεκτρονική εφαρμογή.

Η χρονική κατανομή των φόρτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ανά ώρα τυπικής καθημερινής για κάθε έναν από τους 18 κόμβους και προς κάθε κατεύθυνση παρουσιάζονται στους **Πίνακες 1-18** του **Παραρτήματος**. Η μετατροπή των φόρτων σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) έγινε με βάση τους ακόλουθους συντελεστές:

• Δίκυκλα:	0,5 Μ.Ε.Α.
• Ι.Χ.-Ταξί-Ημιφορτηγά:	1 Μ.Ε.Α.
• Διαξονικά Φορτηγά, Σχολικά και Λοιπά Λεωφορεία:	2 Μ.Ε.Α.
• 3+Αξονικά – Αστικά Λεωφορεία:	3 Μ.Ε.Α.

Η αναλυτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των κόμβων, της σύνθεσης της κυκλοφορίας ανά ώρα, των φόρτων ανά σκέλος του κόμβου, καθώς και η κατανομή ανά στρέφουσα κίνηση παρουσιάζονται αναλυτικά στους **Πίνακες 1-17** του **Παραρτήματος**.

6.1.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων

Τα αποτελέσματα των χειμερινών μετρήσεων καθημερινής που πραγματοποιήθηκαν στους επιλεγμένους κόμβους της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται συνοπτικά στον **Πίνακα 6.2** που ακολουθεί:

Πίνακας 6.2: Συγκριτικά Αποτελέσματα Κυκλοφοριακών Φόρτων Χειμερινών και Θερινών Μετρήσεων

Κόμβος	Χειμερινές Μετρήσεις Τυπικής Καθημερινής					
	Ώρα αιχμής					
	Πρωινή		Μεσημεριανή		Απογευματινή	
	Ώρα	Μαχ φόρτος σε ΜΕΑ	Ώρα	Μαχ φόρτος σε ΜΕΑ	Ώρα	Μαχ φόρτος σε ΜΕΑ
K1	08:00-09:00	1469	15:00-16:00	1605	19:00-20:00	1571
K2	08:00-09:00	1270	13:00-14:00	1512	18:00-19:00	1618
K3	08:00-09:00	462	14:00-15:00	473	19:00-20:00	491
K4	08:00-09:00	1181,5	14:00-15:00	1332,5	18:00-19:00	1368
K5	08:00-09:00	714	13:00-14:00	569,5	18:00-19:00	572,5
K6	08:00-09:00	1027,5	15:00-16:00	914	18:00-19:00	866
K7	08:00-09:00	1047,5	13:00-14:00	719	19:00-20:00	703
K8	08:00-09:00	646,5	13:00-14:00	699,5	19:00-20:00	699,0
K9	08:00-09:00	1712	13:00-14:00	1720,5	19:00-20:00	1371,5
K10	08:00-09:00	1495	15:00-16:00	1349	18:00-19:00	1354
K11	09:00-10:00	1335	15:00-16:00	1343,5	18:00-19:00	1380
K12	08:00-09:00	1918	14:00-15:00	1819,5	18:00-19:00	1852
K13	08:00-09:00	955	15:00-16:00	689	18:00-19:00	607
K14	08:00-09:00	2828,5	13:00-14:00	2217,5	19:00-20:00	2359,5
K15	08:00-09:00	840	15:00-16:00	697,5	18:00-19:00	694
K16	08:00-09:00	1470,5	13:00-14:00	1629,5	19:00-20:00	1473,5
K17	08:00-09:00	1354	14:00-15:00	1277	19:00-20:00	1132
K18	08:00-09:00	1519,5	13:00-14:00	1740,5	18:00-19:00	1826,5

Από τα δεδομένα του **Πίνακα 6.2**, αλλά και από την λεπτομερή ανάλυση που παρουσιάζεται στους **Πίνακες 1-18** του **Παραρτήματος** εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

- Οι κόμβοι που παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους φόρτους είναι:
 - Ο κόμβος K14 (Λεωφ. Παπανικολάου – Κωνσταντινουπόλεως) με μέγιστο κυκλοφοριακό φόρτο 2828,5 ΜΕΑ/ώρα.
 - Ο κόμβος K12 (Ελένης Ζωγράφου – Λεωφ. Όχι) με 1918 ΜΕΑ/ώρα.
 - Ο κόμβος K18 (Συνταγματάρχου Δαβάκη – Αγνώστου Στρατιώτου – Αγ. Μαρίνης) με 1826,5 ΜΕΑ/ώρα.
 - Ο κόμβος K9 (Ανδρέα Παπανδρέου - Επταπυργίου – Ελπίδος – Θείρων) με 1720,5 ΜΕΑ/ώρα.

Όπως παρατηρούμε, όλοι οι παραπάνω κόμβοι αποτελούν είτε είσοδο - έξοδο προς και από τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών από όμορους Δήμους είτε από δημοτική ενότητα σε δημοτική ενότητα.

- Οι ώρες αιχμής, όπου καταγράφηκαν οι μέγιστες τιμές κυκλοφοριακών φόρτων για ένα μεγάλο αριθμό των κόμβων, εντοπίζονται κατά τις πρωινές ώρες μεταξύ 08:00 και 09:00. Επίσης, σε αρκετούς κόμβους οι μέγιστες τιμές φόρτων καταγράφηκαν κατά τις απογευματινές ώρες μεταξύ 18:00-19:00, ενώ μόνο σε τρεις (3) κόμβους οι μέγιστοι φόρτοι σημειώθηκαν κατά τις μεσημεριανές ώρες και κυρίως μεταξύ 13:00-14:00.
- Όσον αφορά την σύνθεση της κυκλοφορίας, το Ι.Χ. κατέχει δεσπτόζουσα θέση με μέσο ποσοστό 80%, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις κόμβων ξεπερνάει και το 90%. Τα δίκυκλα συμμετέχουν στην κυκλοφορία με μέσο ποσοστό γύρω στο 12% και σε αρκετούς κόμβους εμφανίζουν ποσοστά που κυμαίνονται στο 18-20% περίπου. Η βαριά κυκλοφορία και ειδικότερα τα φορτηγά εμφανίζουν σε όλους τους κόμβους μονοψήφια ποσοστά γύρω στο 1% και σε καμιά περίπτωση δεν ξεπερνούν το 2,5% των συνολικών κυκλοφορούντων οχημάτων. Τέλος, αντίστοιχη εικόνα εμφανίζουν και τα λεωφορεία τα οποία εμφανίζουν ποσοστά γύρω στο 1,6% κατά μέσο όρο, με εξαίρεση τον κόμβο K9, όπου εμφανίζουν ιδιαίτερα μεγάλα ποσοστά που κυμαίνονται στο 25% περίπου κατά τις ώρες 09:00-16:00, λόγω του γεγονότος ότι από τον συγκεκριμένο κόμβο διέρχεται πλήθος λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ.

6.2 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων σε Διατομές

6.2.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Για την πληρέστερη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτόματες 24ωρες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου διάρκειας δύο (2) 24ωρων. Οι μετρήσεις αυτές έχουν σκοπό την αποτύπωση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών (φόρτος, σύνθεση κυκλοφορίας, αιχμές σε ωριαία και ημερήσια βάση) στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 6.1: Εγκατεστημένος αυτόματος μετρητής κυκλοφορίας

Οι θέσεις των αυτόματων μετρητών κυκλοφορίας επιλέχθηκαν από τον Ανάδοχο σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, με σκοπό την κάλυψη των σημαντικότερων οδικών αξόνων της περιοχής και των βασικών σημείων εισόδου-εξόδου της περιοχής μελέτης και παρουσιάζονται στον **Πίνακα 6.3**.

Πίνακας 6.3: Διατομές μετρήσεων με αυτόματους μετρητές

A/A	Σταθμός	Οδός	Περιγραφή	Περίοδος
1	Δ-01	Ελ. Βενιζέλου	Μεταξύ Λαγκαδά και Νεοχωρίου	30-31/05/2022
2	Δ-02	Ελ. Βενιζέλου	Μεταξύ Ανδρέα Παπανδρέου και Καλλικρατείας	30-31/05/2022
3	Δ-04	Ρήγα Φεραίου	Μεταξύ Κρήτης και Ελλησπόντου	30-31/05/2022
4	Δ-05	Αλ. Παπαναστασίου	Μεταξύ Περικλέους και Κοραή	30-31/05/2022
5	Δ-06	Ελπίδος	Μεταξύ Μετεώρων και Ελ. Βενιζέλου	02-03/06/2022
6	Δ-07	Ανδ. Παπανδρέου	Μεταξύ Επταπυργίου και Κοζάνης	30-31/05/2022
7	Δ-08	Επταπυργίου	Μεταξύ Ανδ. Παπανδρέου και Ρ. Φεραίου	31/5-02/06/2022

8	Δ-09	Ρήγα Φεραίου	Μεταξύ Ελευσίνος και Επταπυργίου	30-31/05/2022
9	Δ-10	Φωκά	Μεταξύ Μελ. Μερκούρη και Επταπυργίου	30-31/05/2022
10	Δ-11	Επταπυργίου	Μεταξύ Φωκά και Ανθέων	31/05-02/06/2022
11	Δ-12	Ανθέων	Μεταξύ Περιφερειακής Οδού και Επταπυργίου	31/05-02/06/2022
12	Δ-13	ΌΧΙ	Δυτικά της Περιφερειακής Οδού	30/05-31/05/2022
13	Δ-14	Ανδρ. Παπανδρέου	Δυτικά της Περιφερειακής Οδού	31/05-02/06/2022
14	Δ-15	Λεωφ. Παπανικολάου	Μεταξύ Νερομύλων και Περιφερειακής Οδού	02-03/06/2022
15	Δ-16	Κωνσταντινουπόλεως	Στο όριο με τον Δήμο Πυλαίας - Χορτιάτη	30-31/05/2022
16	Δ-17	Λεωφ. Παπανικολάου	Στο όριο με τον Δήμο Πυλαίας - Χορτιάτη	30-31/05/2022
17	Δ-18	Αγν.Στρατιώτη	Μεταξύ Δαβάκη και Ζάκκα	30-31/05/2022

Για τη διεξαγωγή των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν συνολικά δεκαεπτά (17) αυτόματοι μετρητές πνευματικού σωλήνα. Συγκεκριμένα οκτώ (8) μετρητές τύπου **Metrocount 5600**, έξι (6) μετρητές **Metrocount 5900** και τρεις (3) μετρητές τύπου **ADR-1000 plus**. Οι αυτόματοι μετρητές έχουν τη δυνατότητα να καταγράφουν τον κυκλοφοριακό φόρτο ανά κατεύθυνση και ανά ώρα, ενώ παράλληλα διαχωρίζουν τα οχήματα σε δεκατέσσερις (14) κατηγορίες ανάλογα με το πλήθος και την απόσταση των αξόνων τους.

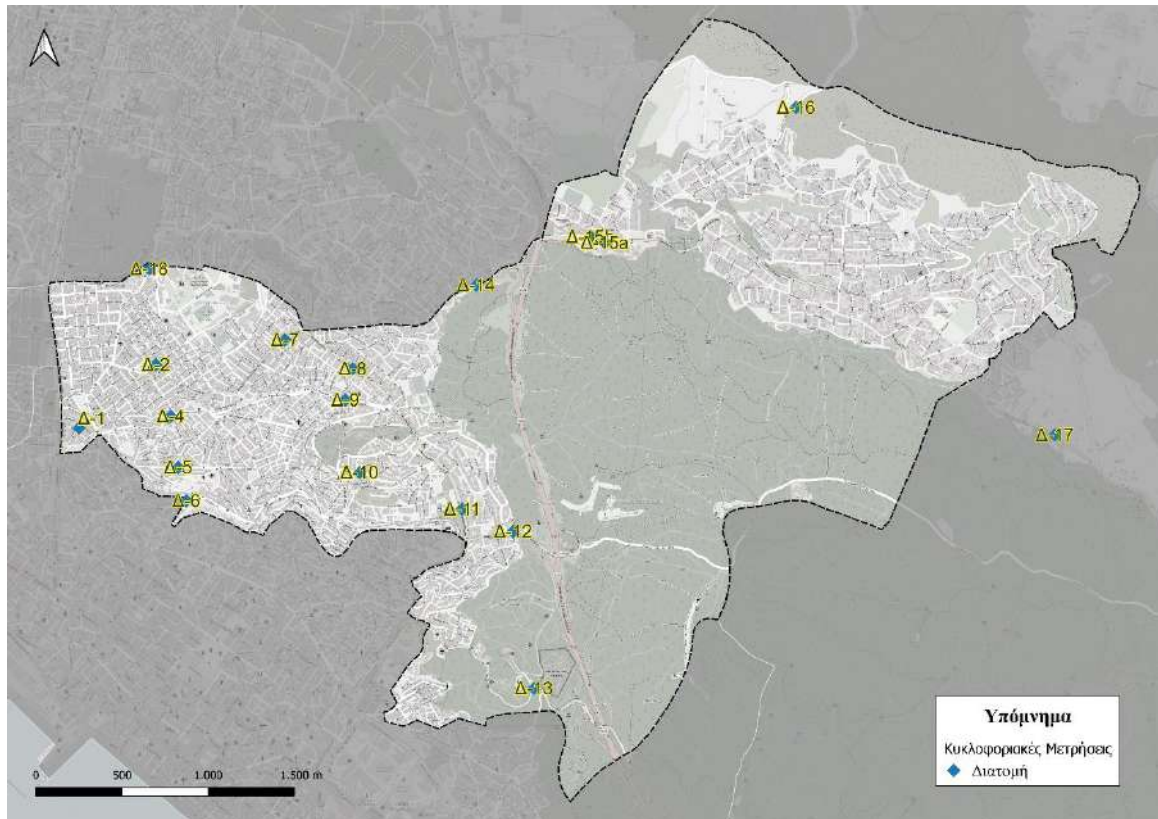
Στη συγκεκριμένη μελέτη η σύνθεση κυκλοφορίας από τους αυτόματους μετρητές έγινε στις εξής τέσσερις κατηγορίες:

1. Δίκυκλα
2. ΙΧ – Ημιφορτηγά -Μικρά Λεωφορεία
3. Διαξονικά φορτηγά και Λεωφορεία
4. 3+Αξονικά Φορτηγά.

Οι μετρήσεις είχαν συνολική διάρκεια 2 τυπικά 24ωρα ανά σταθμό μέτρησης και πραγματοποιήθηκαν από 30/5-3/6/2022.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας τοποθετούνται πάντα σε ευθύγραμμα οδικά τμήματα χωρίς έντονη κατά μήκος κλίση, όχι πολύ κοντά σε διασταυρώσεις σηματοδοτούμενες ή μη, από έμπειρο συνεργείο αποτελούμενο από δύο έως τρία μέλη με έναν τουλάχιστον επιβλέποντα μηχανικό,

τηρουμένων όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας (Αντανακλαστικά γιλέκα, προειδοποιητικοί κώνοι, ειδικά διαμορφωμένο όχημα κλπ). Επίσης το συνεργείο εγκατάστασης των αυτόματων μετρητών πραγματοποίησε τακτικούς ελέγχους ορθής λειτουργίας των μηχανημάτων.



Σχήμα 6.2: Θέσεις μετρήσεων με αυτόματους μετρητές

6.2.2 Ανάλυση και Αποτελέσματα Μετρήσεων

Τα δεδομένα που προέκυψαν από τα αυτόματα μηχανήματα καταγραφής κυκλοφοριακών φόρτων εισήχθησαν σε λογιστικά φύλλα excel και από την επεξεργασία τους προέκυψαν ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος, η ωραία διακύμανση, καθώς και η ποσοστιαία κατανομή οχημάτων ανά κατεύθυνση διατομής.

Τα παραπάνω μεγέθη παρουσιάζονται αναλυτικά για κάθε διατομή στους **Πίνακες 18-34** και στα **Σχήματα 1-68** του **Παραρτήματος**.

Στον **Πίνακα 6.4** που παρατίθεται στην συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα αποτελέσματα της ανάλυσης των δεδομένων για όλες τις διατομές, όπου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.

Πίνακας 6.4: Διατομές μετρήσεων με αυτόματους μετρητές

Διατομή	Μετρήσεις Τυπικής Καθημερινής			
	Κατεύθυνση	Max Ωριαίος Κυκλ. Φόρτος	Ώρα	Max Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος
Δ-01	Προς Νεάπολη	682	16:00-17:00	9.234

Διατομή	Μετρήσεις Τυπικής Καθημερινής			
	Κατεύθυνση	Μαx Ωριαίος Κυκλ. Φόρτος	Ώρα	Μαx Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος
	Προς Λαγκαδά	619	08:00-09:00	9.342
Δ-02	Προς Ανδρ. Παπανδρέου	253	18:00-19:00	3.590
	Προς Καλλικρατείας	85	08:00-09:00	1.021
Δ-04	Προς Ελλησπόντου	315	16:00-17:00	4.101
	Προς Κρήτης	516	08:00-09:00	6.300
Δ-05	Προς Κοραή	84	08:00-09:00	1.012
	Προς Περικλέους	135	19:00-20:00	1.879
Δ-06	Προς Ελ. Βενιζέλου	493	15:00-16:00	6.073
	Προς Μετεώρων	750	08:00-09:00	7.368
Δ-07	Προς Κοζάνης	632	09:00-10:00	9.580
	Προς Επταπυργίου	667	14:00-15:00	9.838
Δ-08	Προς Ρήγα Φεραίου	344	20:00-21:00	5.261
	Προς Ανδρ. Παπανδρέου	436	15:00-16:00	6.461
Δ-09	Προς Επταπυργίου	436	08:00-09:00	5.999
	Προς Ελευσίνος	388	08:00-09:00	5.446
Δ-10	Προς Επταπυργίου	301	08:00-09:00	3.936
	Προς Μελ. Μερκούρη	275	17:00-18:00	4.040
Δ-11	Προς Φωκά	570	16:00-17:00	8.238
	Προς Ανθέων	696	17:00-18:00	10.497
Δ-12	Προς Επταπυργίου	686	15:00-16:00	10.462
	Προς Περιφερειακή Οδό	1336	08:00-09:00	14.243
Δ-13	Προς Αγ. Παύλο	795	16:00-17:00	8.219
	Προς Περιφερειακή Οδό	203	08:00-09:00	2.222
Δ-14	Προς Νεάπολη	1231	17:00-18:00	15.878
	Προς Περιφερειακή Οδό	1024	08:00-09:00	15.664
Δ-15	Προς Περιφερειακή Οδό	1313	07:00-08:00	17.920
	Προς Νερομύλων	1217	15:00-16:00	17.568
Δ-16	Προς Πεύκα	414	08:00-09:00	3.703
	Προς Φίλυρο	294	15:00-16:00	3.661

Διατομή	Μετρήσεις Τυπικής Καθημερινής			
	Κατεύθυνση	Max Ωριαίος Κυκλ. Φόρτος	Ωρα	Max Ημερήσιος Κυκλ. Φόρτος
Δ-17	Προς Πεύκα	411	14:00-15:00	5.660
	Προς Ασβεστοχώρι	426	08:00-09:00	6.066
Δ-18	Προς Ζάκκα	259	09:00-10:00	3.980
	Προς Δαβάκη	326	19:00-20:00	5.105

Από τα δεδομένα του **Πίνακα 6.4**, αλλά και από την λεπτομερή ανάλυση που παρουσιάζεται στους **Πίνακες 18-34** και στα **Σχήματα 1-68** του **Παραρτήματος** εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

- Οι διατομές, οι οποίες παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους ημερήσιους φόρτους σε οχήματα είναι:
 - Η διατομή Δ-15, η οποία βρίσκεται επί της οδού Λεωφόρου Παπανικολάου, μεταξύ Νερομύλων και Περιφερειακής οδού, με 35.488 οχήματα την ημέρα συνολικά και στις δύο κατευθύνσεις.
 - Η διατομή Δ-14, η οποία βρίσκεται στην οδό Ανδρέα Παπανδρέου, δυτικά της Περιφερειακής οδού, με 31.542 οχήματα την ημέρα συνολικά και στις δύο κατευθύνσεις.
 - Η διατομή Δ-12, η οποία βρίσκεται επί της οδού Ανθέων, μεταξύ Επταπυργίου και Περιφερειακής οδού, με 24.705 οχήματα την ημέρα συνολικά και στις δύο κατευθύνσεις.
- Οι ίδιες διατομές παρουσιάζουν και τους μέγιστες τιμές ωριαίων φόρτων σε οχήματα.
 - Η διατομή Δ-15, με 1.313 οχήματα, στις 07:00-08:00, στην κατεύθυνση προς Περιφερειακή Οδό.
 - Η διατομή Δ-14, με 1.231 οχήματα, στις 17:00-18:00, στην κατεύθυνση προς Νεάπολη.
 - Η διατομή Δ-12, με 1.336 οχήματα, στις 08:00-09:00, στην κατεύθυνση προς Περιφερειακή Οδό.
- Οι ώρες αιχμής, κατά τις οποίες καταγράφηκαν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι τοποθετούνται το πρωί στις 08:00-09:00 για το σύνολο σχεδόν των διατομών, ενώ για το μεσημέρι και απόγευμα οι περισσότερες διατομές εμφανίζουν τις μέγιστες τιμές φόρτων μεταξύ των ωρών 15:00-17:00.
- Όσον αφορά την σύνθεση της κυκλοφορίας, το Ι.Χ. κατέχει δεσπόζουσα θέση με μέσο ποσοστό 85%, Τα δίκυκλα συμμετέχουν στην κυκλοφορία με μέσο ποσοστό γύρω στο 12,5%, ωστόσο σε αρκετές διατομές εμφανίζουν ποσοστά που κυμαίνονται στο γύρω στο 20%. Η βαριά κυκλοφορία και ειδικότερα τα τριαξονικά φορτηγά εμφανίζουν πολύ χαμηλά ποσοστά σε όλες τις διατομές που κυμαίνονται γύρω στο 0,4%. Τέλος, αντίστοιχη εικόνα εμφανίζουν και διαξονικά φορτηγά και τα λεωφορεία, τα οποία εμφανίζουν μέσο ποσοστό 2,3% περίπου.

6.3 Συγκριτική θεώρηση κυκλοφοριακών φόρτων με παλιότερες μελέτες

Οι περισσότερες κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών αναφέρονται σε πολύ παλιότερες χρονικές περιόδους (1991-2006) και λόγω της παλαιότητάς τους τα δεδομένα τους δεν ενδείκνυνται για σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση.

Παρόλα αυτά υπάρχουν δύο πρόσφατες μελέτες και συγκεκριμένα η «Μελέτη Ανάλυσης Κυκλοφοριακών μεγεθών στην οδό Ανδρέα Παπανδρέου (2019)», και η «Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την οργάνωση της στάθμευσης σε παράπλευρες οδούς της οδού Επταπυργίου του Δήμου Νεάπολης – Συκεών (2020)» απ' όπου μπορούμε να αντλήσουμε δεδομένα κυκλοφοριακών φόρτων προς σύγκριση.

Έτσι, από την πρώτη μελέτη και συγκρίνοντας τους κυκλοφοριακούς φόρτους του κόμβου Κ3 «Ανδρέα Παπανδρέου με Ακροπόλεως» με αυτούς της διατομής Δ14 του παρόντος ΣΒΑΚ, (**Πίνακας 6.5**), οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην οδό Ανδρέα Παπανδρέου στην κατεύθυνση προς Περιφερειακή Οδό, παρουσιάζουν μια πολύ μικρή μείωση της τάξης του 1% περίπου, ενώ στην κατεύθυνση προς Νεάπολη, σημειώθηκε αύξηση των φόρτων κατά 11% περίπου.

Πίνακας 6.5: Συγκριτική θεώρηση κυκλοφοριακών φόρτων 2019 με 2022

Κατεύθυνση	Μαx Φόρτοι 2019(ΜΕΑ/ώρα) την ώρα αιχμής	Μαx Φόρτοι 2022 (ΜΕΑ/ώρα) την ώρα αιχμής	Ποσοστιαία Μεταβολή (%)
Προς Νεάπολη	1093	1231	11,21
Προς Περιφερειακή Οδό	1036	1024	-1,16

Επιπλέον, από τη μελέτη για τις παράπλευρες οδούς της οδού Επταπυργίου και από την σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων του κόμβου Επταπυργίου – Ρήγα Φεραίου (**Πίνακας 6.6**) διαπιστώνουμε ότι σε σχέση με το 2020 διαπιστώνεται μια μικρή αύξηση των συνολικών κυκλοφοριακών φόρτων του κόμβου τόσο κατά την πρωινή όσο και κατά την απογευματινή ώρα αιχμής κατά 3,69% και 2,62% αντίστοιχα.

Πίνακας 6.6: Συγκριτική θεώρηση κυκλοφοριακών φόρτων 2020 με 2022

Ώρες Αιχμής	Μαx Φόρτοι 2020(ΜΕΑ/ώρα) την ώρα αιχμής	Μαx Φόρτοι 2022 (ΜΕΑ/ώρα) την ώρα αιχμής	Ποσοστιαία Μεταβολή (%)
Πρωινή	1434	1489	3,69
Απογευματινή	1336	1372	2,62

7. Χαρακτηριστικά Μετακινήσεων

7.1 Μεθοδολογία Συλλογής

Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό.

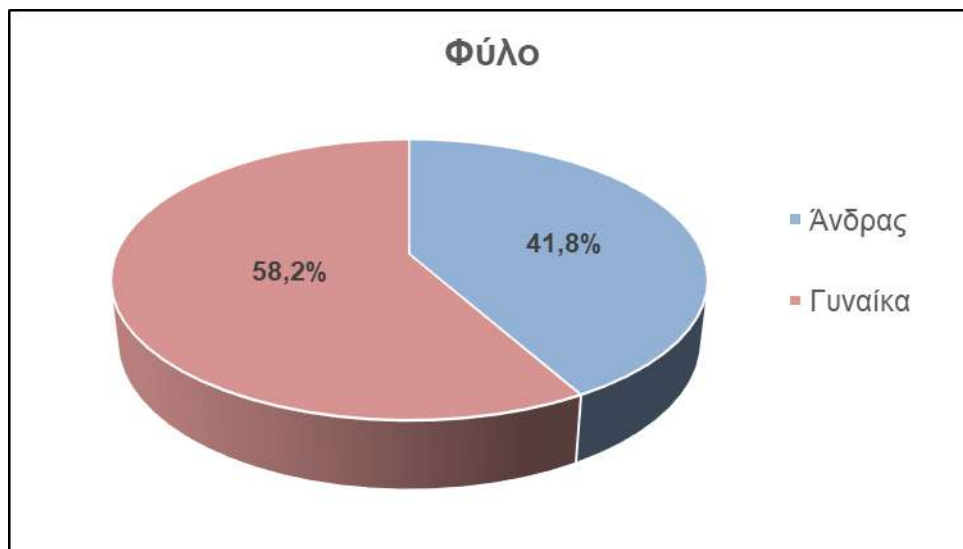
Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών στο πλαίσιο της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης.

7.2 Ανάλυση Αποτελεσμάτων

Στο υποκεφάλαιο αυτό γίνεται αναλυτική παρουσίαση με τη μορφή διαγραμμάτων των κυριότερων αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την ανάλυση των απαντήσεων του διαδικτυακού ερωτηματολογίου.

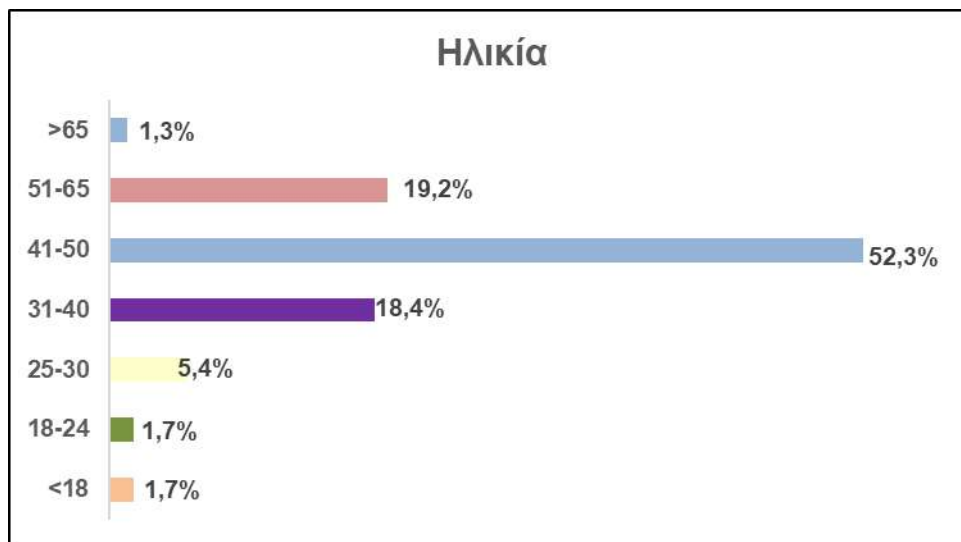
7.2.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Στην έρευνα του διαδικτυακού ερωτηματολογίου συμμετείχαν περισσότερες γυναίκες με ποσοστό 58,2% σε σχέση με τους άντρες, οι οποίοι συγκέντρωσαν ποσοστό 41,8%, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.1**.



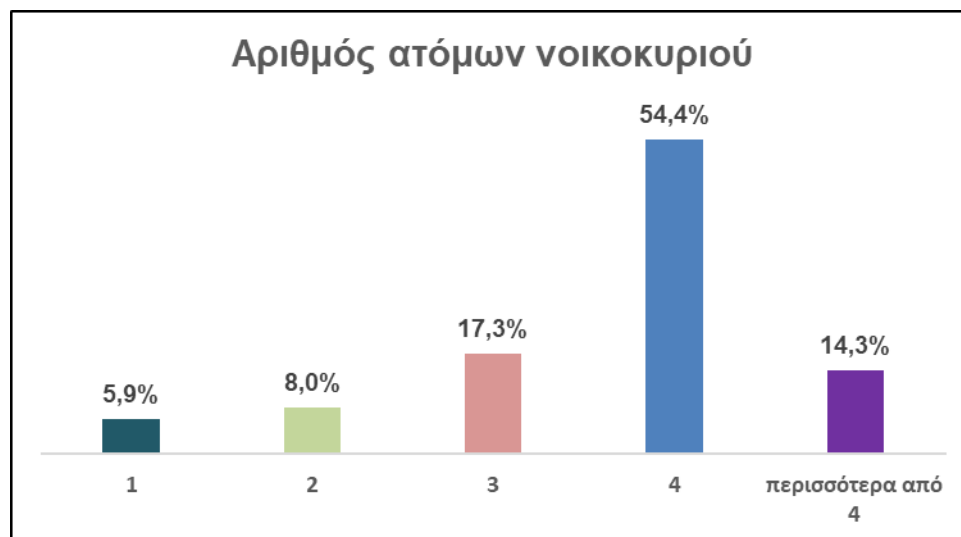
Σχήμα 7.1: Φύλο Συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Οι ηλικιακές ομάδες που συμμετείχαν στην έρευνα είναι κυρίως οι παραγωγικές ηλικίες, με την ηλικιακή ομάδα 41-50 να συγκεντρώνει ποσοστό 52,3%. Ακολουθούν οι ηλικίες 51-65 με ποσοστό 19,2% και με 18,4% οι ηλικίες μεταξύ 31-40 (**Σχήμα 7.2**). Παρατηρούμε ότι τα ποσοστά στις νεότερες ηλικίες κάτω των 30 ετών είναι ιδιαίτερα χαμηλά, ενώ χαμηλά είναι τα ποσοστά για τις ηλικίες άνω των 65 ετών, γεγονός που ίσως σχετίζεται και με την ηλεκτρονική μορφή της έρευνας, με την οποία οι μεγαλύτερες ηλικίες δεν έχουν ιδιαίτερη εξοικείωση.



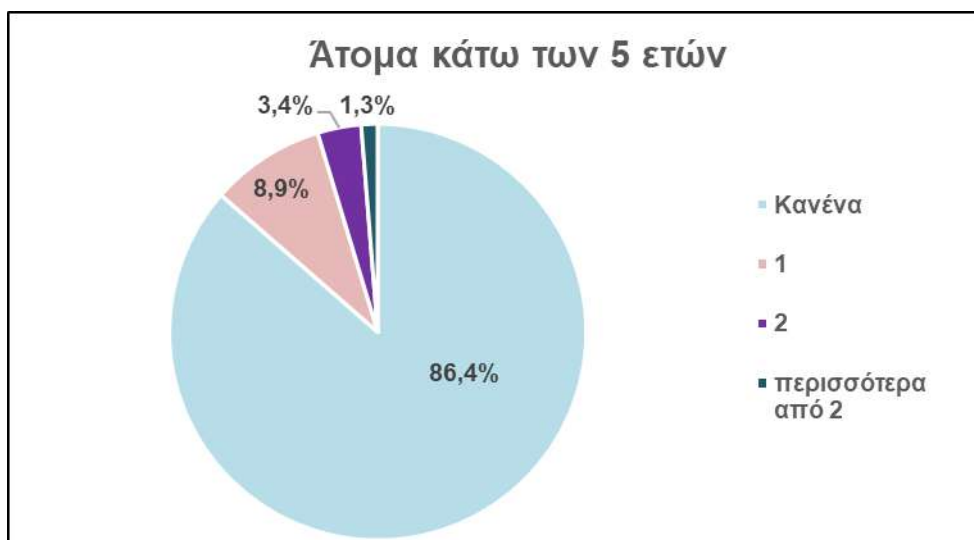
Σχήμα 7.2: Ηλικία συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Στο **Σχήμα 7.3**, φαίνονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων στο ερώτημα από πόσα άτομα αποτελείται το νοικοκυριό τους. Οι μισοί και περισσότεροι ερωτώμενοι, ποσοστό 55%, περίπου απάντησαν ότι το νοικοκυριό τους αποτελείται από 4 άτομα και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 μέλη με ποσοστό 17,3% και με περισσότερα από 4 μέλη με ποσοστό 14,3%. Το μικρότερο ποσοστό 5,9% συγκεντρώνουν τα νοικοκυριά με 1 μόνο άτομο.



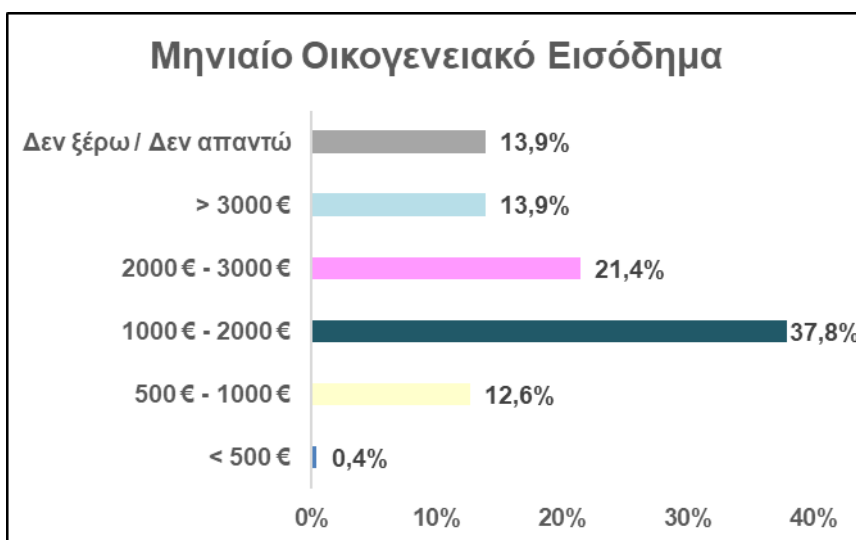
Σχήμα 7.3: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού

Στο **Σχήμα 7.4** παρουσιάζεται ο αριθμός των ατόμων κάτω των 5 ετών που υπάρχουν στα νοικοκυριά των ερωτώμενων. Από τις απαντήσεις των ερωτώμενων φαίνεται ότι η συντριπτική πλειοψηφία (86,4%) δεν έχει παιδιά κάτω των 5 ετών και μόλις το 13,6% έχει 1 και περισσότερα παιδιά κάτω των 5 ετών.



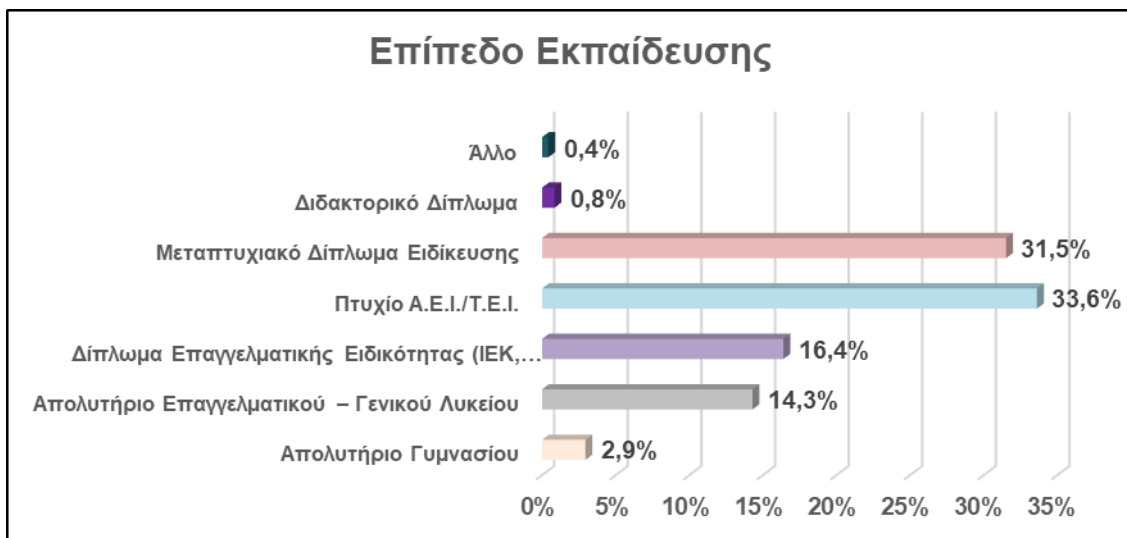
Σχήμα 7.4: Αριθμός ατόμων νοικοκυριού κάτω των 5 ετών

Στην συνέχεια οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν την ερώτηση σχετικά με τα εισοδήματά τους και όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.5**, το 37,8% των ερωτώμενων έχει μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα 1000€ έως 2000€, 21,4% παρουσιάζει εισόδημα μεταξύ 2000€ - 3000€ και ένα 21,4% εμφανίζει εισόδημα άνω των 3000€. Τέλος, 13,9% των ερωτώμενων δεν απάντησε στο ερώτημα και 12,6% παρουσιάζει εισόδημα μεταξύ 500€ και 1000€.



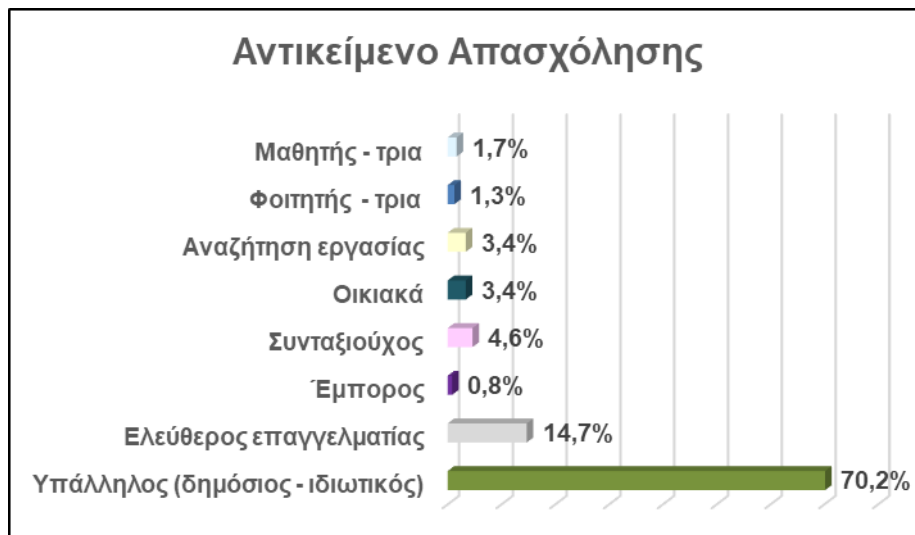
Σχήμα 7.5: Μηνιαίο Οικογενειακό Εισόδημα συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Αναφορικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτώμενων, από τα δεδομένα του **Σχήματος 7.6** διαπιστώνουμε ότι το επίπεδο των ερωτώμενων είναι αρκετά υψηλό, καθώς πάνω από το 65% έχει τουλάχιστον πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και μόλις 2,9% δεν έχει ολοκληρώσει την δευτεροβάθμια εκπαίδευση και κατέχει απολυτήριο γυμνασίου.



Σχήμα 7.6: Επίπεδο Εκπαίδευσης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

Τέλος, όσον αφορά το αντικείμενο απασχόλησης, όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 7.7**, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα (70,2%) είναι υπάλληλοι, είτε δημόσιοι είτε ιδιωτικοί, το 15% περίπου είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 4,6% είναι συνταξιούχοι και 3,4% εμφανίζουν τα οικιακά και όσοι βρίσκονται σε αναζήτηση εργασίας. Οι μαθητές-τριες και φοιτητές-φοιτήτριες εμφανίζουν πολύ μικρά ποσοστά που αθροιστικά φτάνουν το 3%.



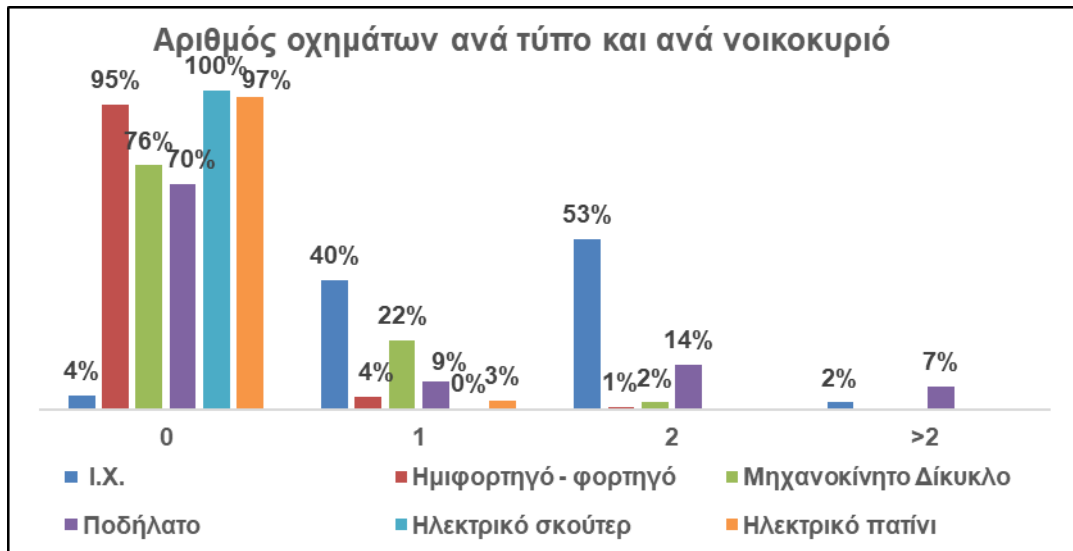
Σχήμα 7.7: Αντικείμενο Απασχόλησης συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα

7.2.2 Χαρακτηριστικά μέσων μετακίνησης

Στην παρούσα υποενότητα περιγράφονται τα μεγέθη που έχουν σχέση με τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των ερωτώμενων.

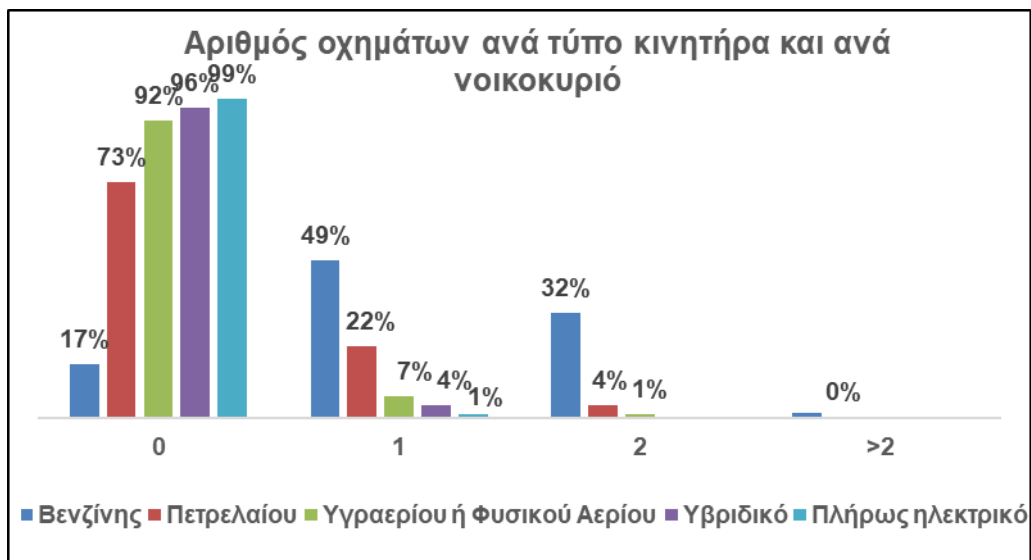
Αρχικά γίνεται η διερεύνηση του αριθμού και του είδους των οχημάτων που διαθέτουν οι ερωτώμενοι. Στο **Σχήμα 7.8** παρατηρούμε ότι το 93% των συμμετεχόντων στην έρευνα διαθέτουν ένα (1) τουλάχιστον Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ το 28% περίπου διαθέτει τουλάχιστον ένα (1) μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 5% τουλάχιστον ένα ημιφορτηγό – φορτηγό. Ιδιαίτερα ενθαρρυντικά είναι τα ποσοστά όσων διαθέτουν ποδήλατο, καθώς το 30%

περίπου των ερωτηθέντων διαθέτει ένα και περισσότερα ποδήλατα. Τέλος, άξιο μνείας είναι το ποσοστό όσων διαθέτουν ηλεκτρικό πατίνι, το οποίο φτάνει το 6%.



Σχήμα 7.8: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο και ανά νοικοκυριό

Επιπλέον, όσον αφορά τον τύπο του κινητήρα, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.9** που ακολουθεί, το 91% των νοικοκυριών διαθέτουν ένα και περισσότερα οχήματα με κινητήρα βενζίνης, το 26% διαθέτει τουλάχιστον ένα πετρελαιοκίνητο όχημα και το 8% διαθέτει οχήματα με κινητήρια υγραερίου ή φυσικού αερίου. Τέλος, όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση 4% των νοικοκυριών διαθέτουν υβριδικό όχημα και 1% πλήρως ηλεκτρικό όχημα.



Σχήμα 7.9: Αριθμός οχημάτων ανά τύπο κινητήρα και ανά νοικοκυριό

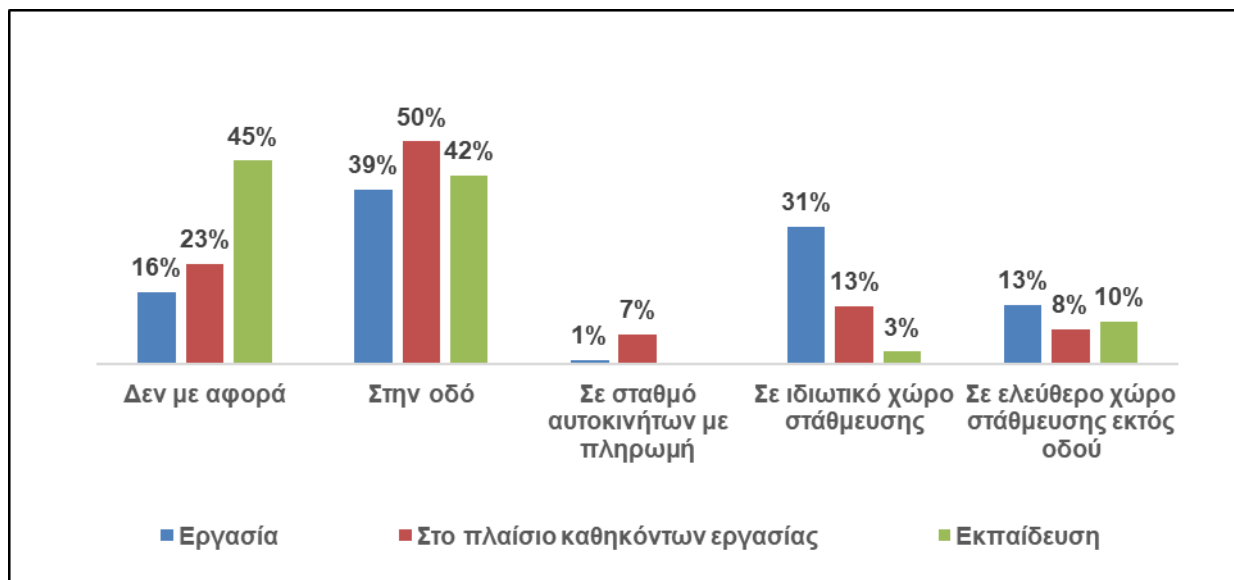
7.2.3 Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Στην υποενότητα αυτή περιλαμβάνονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων αναφορικά και με τις συνήθειες στάθμευσής τους.

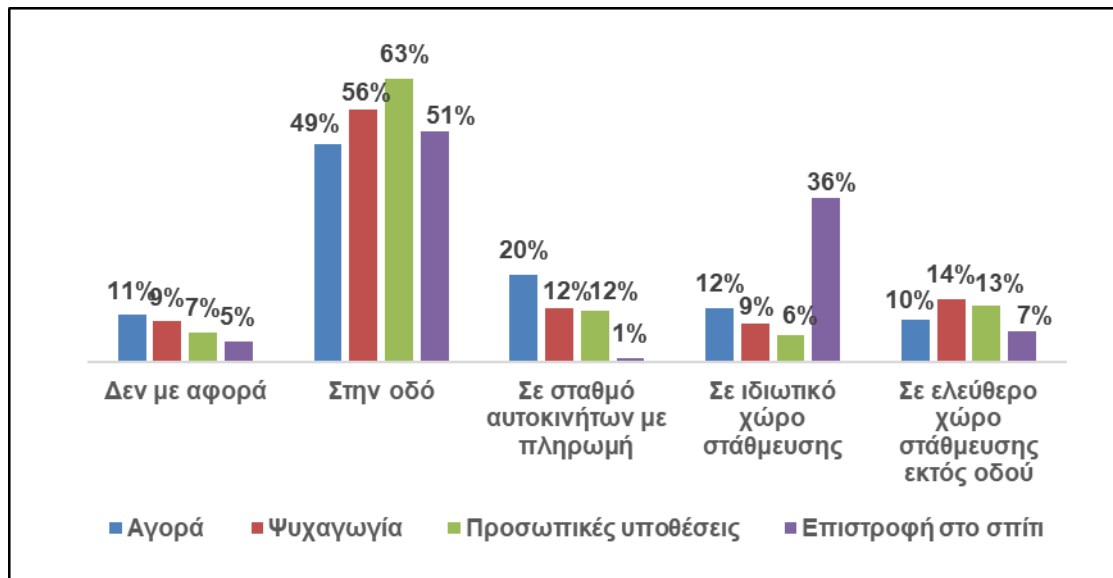
Πιο συγκεκριμένα οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν σχετικά με την τοποθεσία που σταθμεύουν το όχημά τους ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης.

Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.10**, ο χώρος στάθμευσης που συγκεντρώνει τα υψηλότερα ποσοστά είναι η στάθμευση στην οδό, όπου παρκάρει το 50% των ερωτηθέντων όταν ο σκοπός μετακίνησης είναι στο πλαίσιο καθηκόντων εργασία, το 42% όταν είναι η εκπαίδευση και το 39% όταν μετακινείται για εργασία. Τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης επιλέγει το 31% όταν μετακινείται για εργασία και το 13% όταν μετακινείται στα πλαίσια των καθηκόντων της εργασίας του. Τέλος, σε ελεύθερο χώρο στάθμευσης εκτός οδού σταθμεύει το 13% όσων μετακινούνται για εργασία, το 10% όταν ο σκοπός μετακίνησης είναι η εκπαίδευση και το 8% όταν ο σκοπός μετακίνησης είναι στο πλαίσιο της άσκησης της εργασίας του.

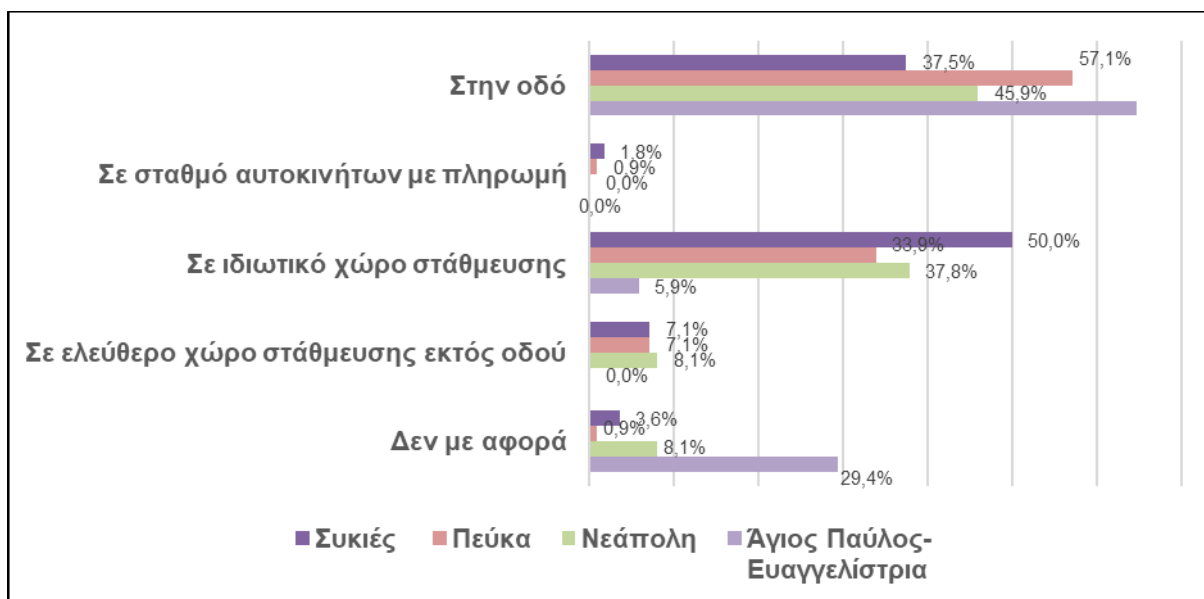
Στο **Σχήμα 7.11** παρατηρούμε ότι η στάθμευση στην οδό συγκεντρώνει και πάλι τα υψηλότερα ποσοστά που ξεπερνούν το 50%, για σκοπούς μετακίνησης όπως η αγορά, η ψυχαγωγία, οι προσωπικές υποθέσεις και η επιστροφή στο σπίτι. Σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης σταθμεύει το 36% κατά την επιστροφή του στο σπίτι, το 12% όταν μετακινείται για ψώνια, το 9% όταν ο σκοπός μετακίνησης είναι η ψυχαγωγία και το 6% όταν μετακινείται για προσωπικές υποθέσεις. Σε σταθμό αυτοκινήτων επί πληρωμή σταθμεύει το 20% όσων μετακινούνται για αγορές, το 12% των μετακινούμενων για ψυχαγωγία και το 12% με σκοπό μετακίνησης τις προσωπικές υποθέσεις. Τέλος, τα ποσοστά των μετακινούμενων που σταθμεύουν σε ελεύθερους χώρους στάθμευσης εκτός οδού διαμορφώνονται σε 14% όταν μετακινούνται για ψυχαγωγία, σε 13% για προσωπικές υποθέσεις, σε 10% για αγορά και σε 7% όταν επιστρέφουν στο σπίτι.



Σχήμα 7.10: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

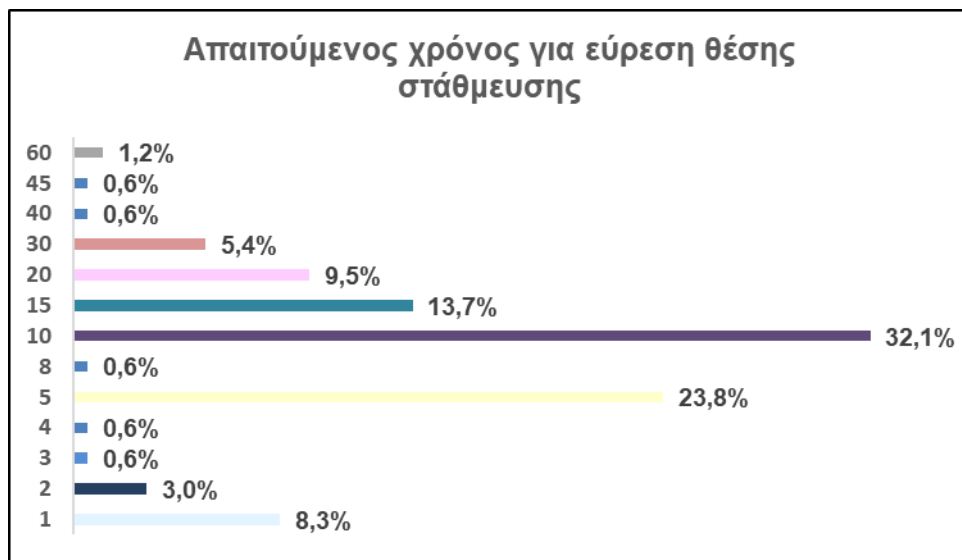


Σχήμα 7.11: Χώρος στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

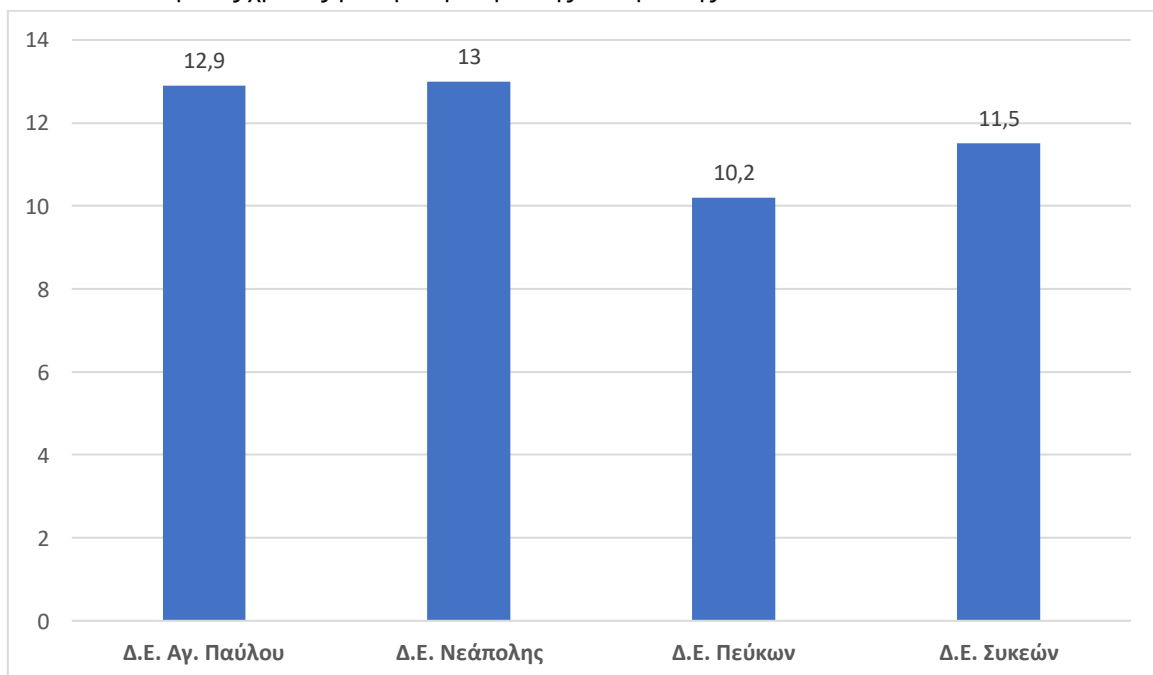


Σχήμα 7.12: Χώρος στάθμευσης ανά Δ.Ε. κατά την επιστροφή στο σπίτι

Στην συνέχεια ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να δηλώσουν πόσο χρόνο δαπανούν στην αναζήτηση θέσης στάθμευσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Σχήματος 7.12, το 32% περίπου χρειάζεται 10 λεπτά για να βρει θέση στάθμευσης, το 24% δαπανά 5 λεπτά και 15 λεπτά το 14%. Το 10% περίπου βρίσκει αμέσως θέση στάθμευσης και τέλος ποσοστό 17,3% χρειάζεται παραπάνω από 20 λεπτά για να βρει θέση στάθμευσης.



Σχήμα 7.13: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης



Σχήμα 7.14: Απαιτούμενος χρόνος για την εύρεση θέσης στάθμευσης ανά Δ.Ε.

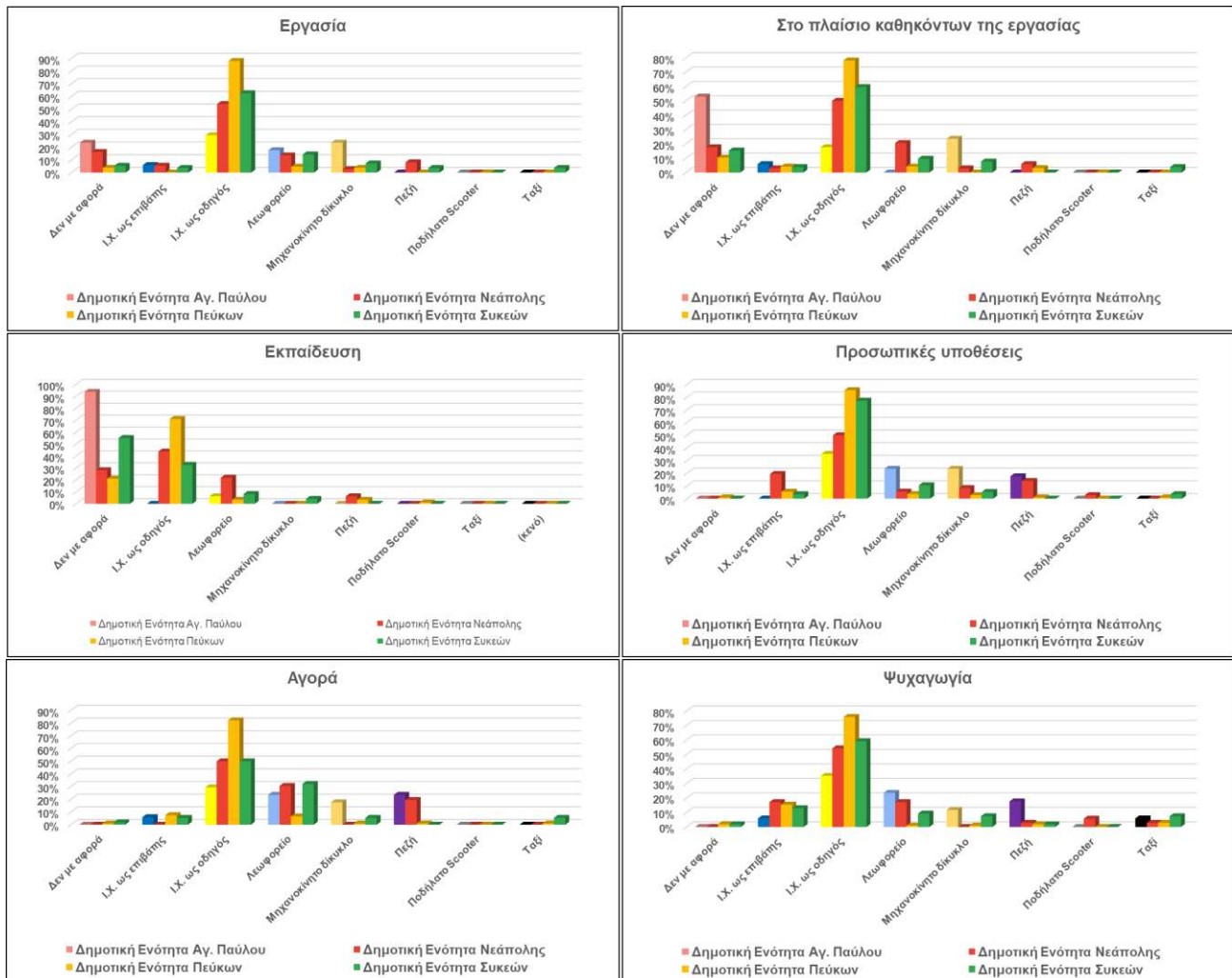
7.2.4 Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και πως αυτά διαφοροποιούνται ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης και πιο συγκεκριμένα αναλύονται:

- τα μέσα μετακίνησης
- οι λόγοι επιλογής του μέσου μετακίνησης
- οι συχνότητα μετακίνησης
- οι ώρες μετακίνησης
- ο συνηθέστερος τόπος προορισμού

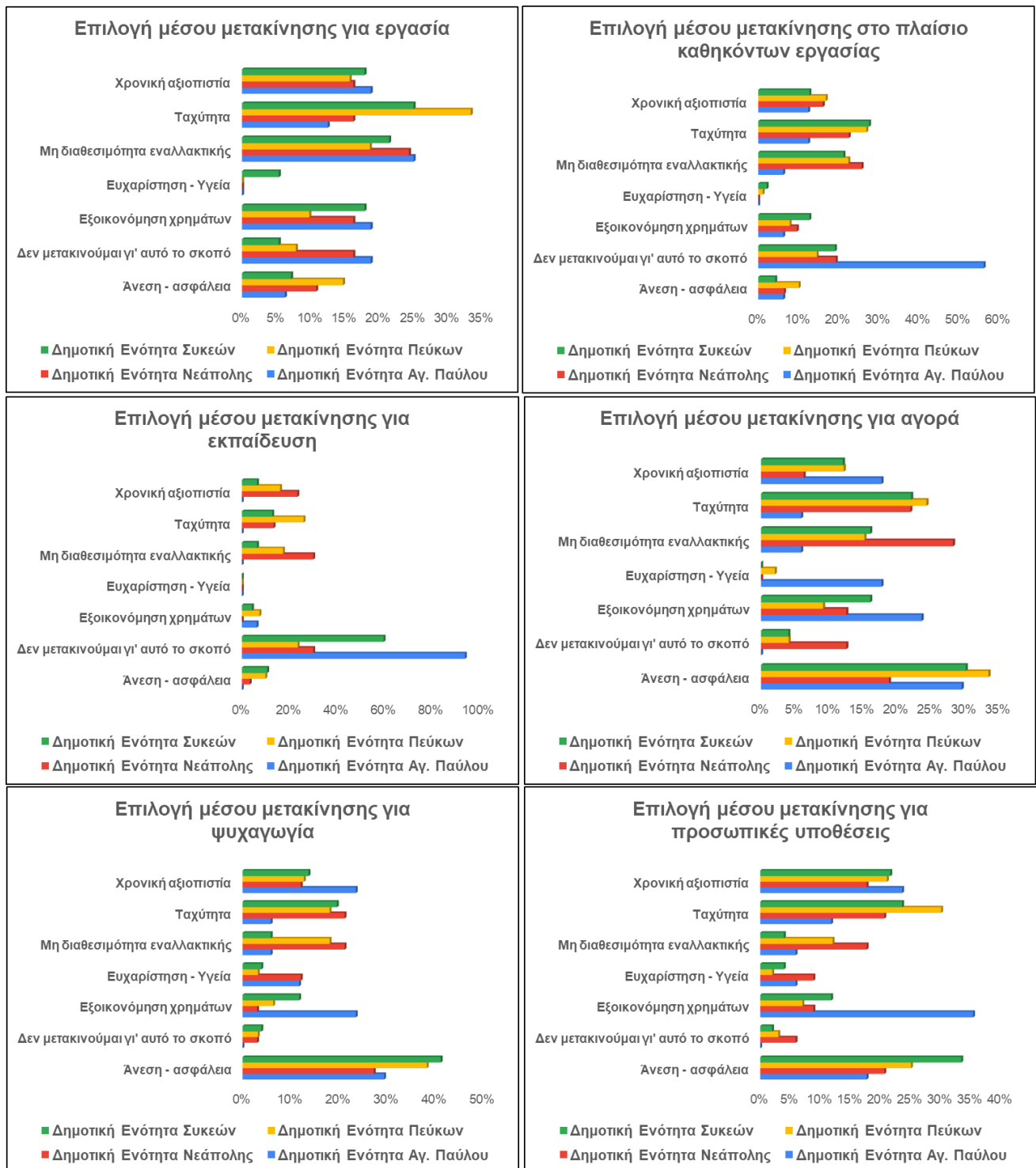
Στο **Σχήμα 7.15** που ακολουθεί, διαπιστώνεται ότι το βασικό μέσο μετακίνησης για όλους τους σκοπούς είναι το Ι.Χ. ως οδηγός με ποσοστά που κυμαίνονται γύρω στο 70% κατά μέσο όρο. Το δεύτερο δημοφιλέστερο

μέσο μετακίνησης, με πολύ χαμηλότερα ποσοστά, για όλους τους σκοπούς μετακίνησης είναι το λεωφορείο και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.



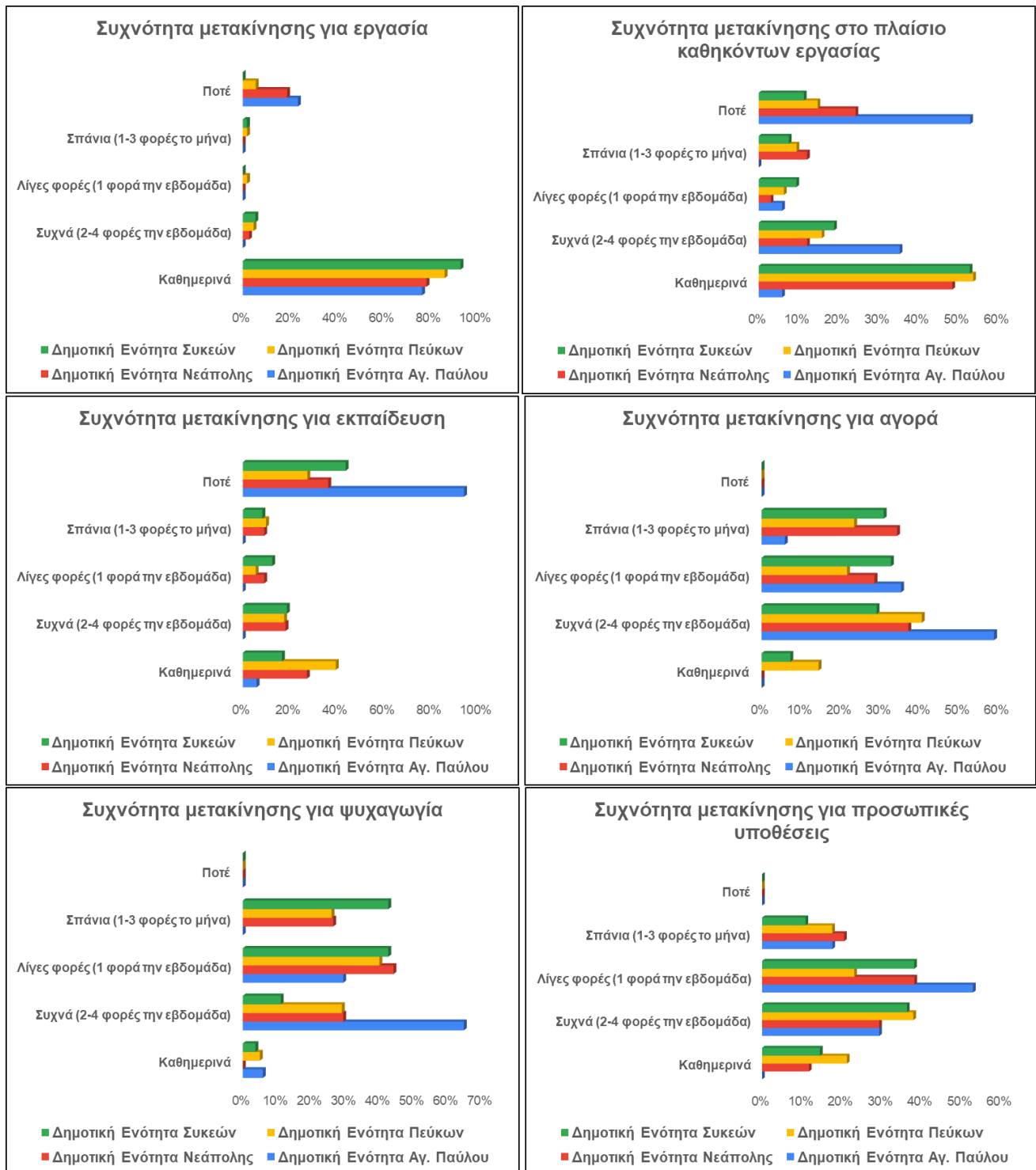
Σχήμα 7.15: Μέσο Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Στην συνέχεια, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν για ποιο λόγο επιλέγουν κάθε μέσο μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό για τον οποίο πρόκειται να μετακινηθούν. Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.16**, ο κυριότερος λόγος επιλογής του μέσου μετακίνησης είναι η ταχύτητα για το ένα τέταρτο περίπου των ερωτηθέντων, για όλους σχεδόν τους σκοπούς μετακίνησης εκτός από τις μετακινήσεις για αγορά και ψυχαγωγία, όπου σημαντικότερη αναδεικνύεται η άνεση και ασφάλεια. Κατά την μετακίνηση για εργασία ή στο πλαίσιο καθηκόντων αυτής, ο δεύτερος σημαντικότερος λόγος επιλογής μέσου μετακίνησης είναι η απουσία άλλης εναλλακτικής και το ίδιο ισχύει και για τις μετακινήσεις για εκπαίδευση. Όταν οι μετακινήσεις αφορούν προσωπικές υποθέσεις, ιδιαίτερη σημασία στην επιλογή μέσου έχει και η χρονική αξιοπιστία, η οποία βρίσκεται γενικά στην τρίτη θέση από πλευράς σημαντικότητας για όλους σχεδόν τους σκοπούς μετακίνησης. Τέλος, η εξοικονόμηση χρημάτων κατατάσσεται στις τελευταίες θέσεις από πλευράς σημαντικότητας, όπως και η ευχαρίστηση-υγεία που έρχεται τελευταία.



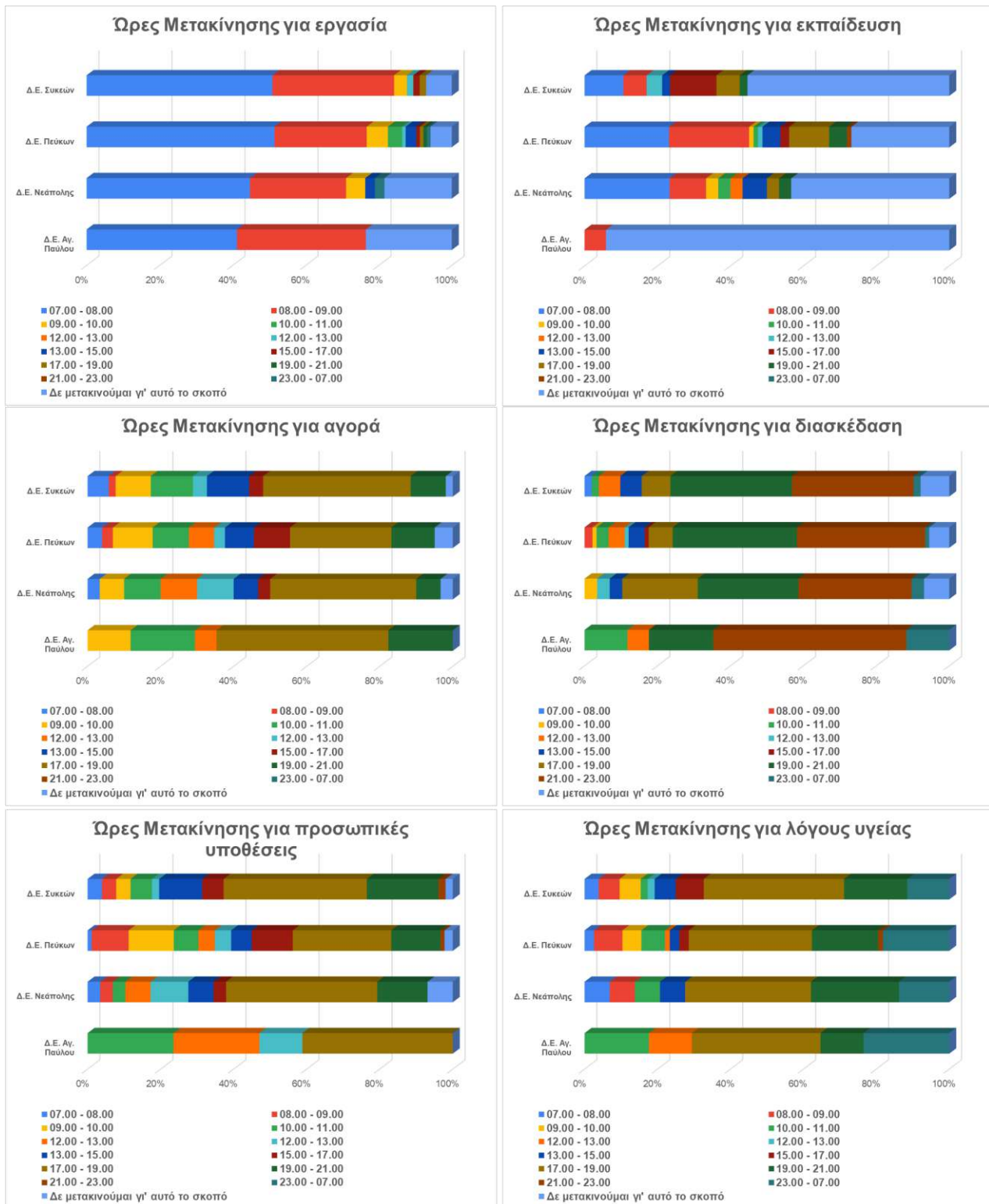
Σχήμα 7.16: Επιλογή Μέσου Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Στο **Σχήμα 7.17**, που ακολουθεί παρουσιάζεται η συχνότητα με την οποία μετακινούνται οι ερωτώμενοι ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Το 70% περίπου των συμμετεχόντων στην έρευνα, απάντησε ότι μετακινείται σε καθημερινή βάση για εργασία.



Σχήμα 7.17: Συχνότητα Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

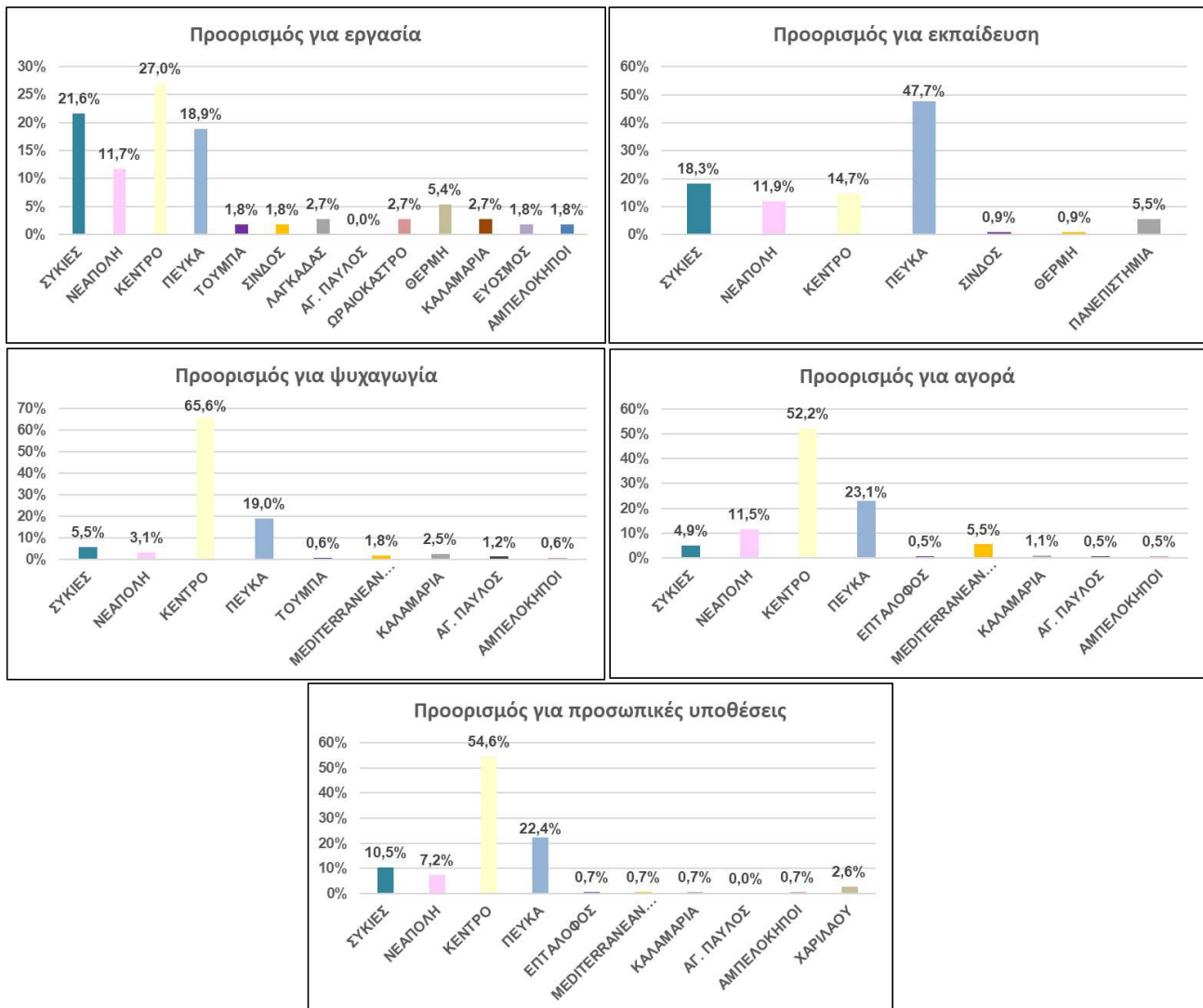
Τέλος, οι συμμετέχοντες στην έρευνα δήλωσαν τις ώρες μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.18**, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων μετακινούνται για εργασία τις πρωινές ώρες 07:00-09:00. Κατά τις ίδιες ώρες μετακινείται το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων και για εκπαίδευση, ενώ για ψώνια, προσωπικές υποθέσεις και λόγους υγείας το δημοφιλέστερο χρονικό διάστημα είναι οι ώρες 17:00-19:00. Τέλος, για διασκέδαση το 60% περίπου των ερωτηθέντων απάντησε ότι μετακινείται κυρίως μετά τις 19:00 και έως τις 23:00.



Σχήμα 7.18: Ώρες Μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

Τέλος, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερώτημα ποιος είναι ο συνηθέστερος τόπος προορισμού ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης. Σύμφωνα με το **Σχήμα 7.19** και τις απαντήσεις που δόθηκαν, διαπιστώνεται ότι ο συνηθέστερος τόπος προορισμού για εργασία είναι το κέντρο της πόλης και ακολουθούν οι περιοχές των Συκεών και των Πεύκων. Όσον αφορά την εκπαίδευση ο δημοφιλέστερος προορισμός είναι η Δ.Ε. Πεύκων, ωστόσο αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι πολλοί συμμετέχοντες

στην έρευνα έχουν ως τόπο κατοικίας τους τα Πεύκα και ως εκ τούτου μετακινούνται για εκπαίδευση στα σχολικά συγκροτήματα της περιοχής. Τέλος, για αγορά, ψυχαγωγία και προσωπικές υποθέσεις, ως συνηθέστερος προορισμός αναδεικνύεται και πάλι το κέντρο της πόλης.



Σχήμα 7.19: Προορισμός μετακίνησης ανάλογα με τον σκοπό μετακίνησης

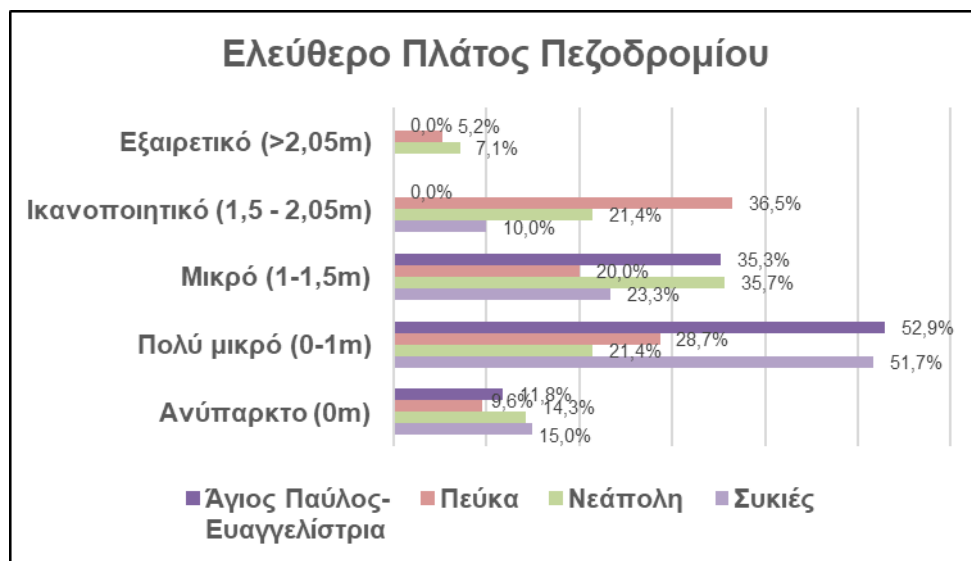
7.2.5 Αξιολόγηση υποδομών για πεζούς

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται η αξιολόγηση από τους ερωτώμενους των υποδομών για πεζούς ανά Δημοτική Ενότητα πλην της Δ.Ε. Αγίου Παύλου για την οποία δεν υπήρχαν απαντήσεις. Πιο συγκεκριμένα οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν ερωτήσεις σχετικά με:

- την επάρκεια του πλάτους των πεζοδρομίων
- την ποιότητα της επιφάνειας των πεζοδρομίων
- την ελκυστικότητα των πεζοδρομίων (φυτεύσεις, φωτισμός κ.λπ.)
- την ποιότητα των διαβάσεων

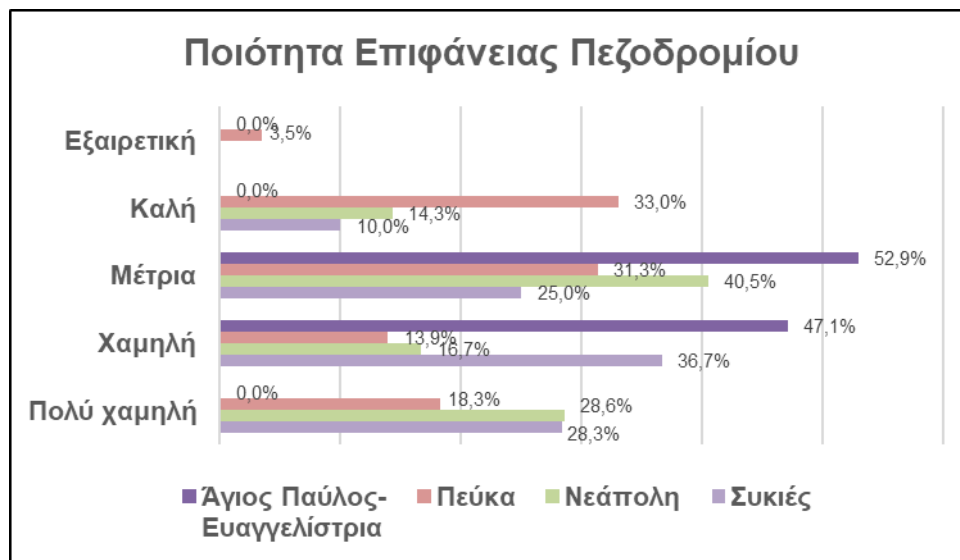
- την ποιότητα των υποδομών για ΑμεΑ
- το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας (φωτισμός, ορατότητα, πολυσύχναστη διαδρομή κ.λπ.)
- τις κλίσεις του δικτύου

Στο **Σχήμα 7.20** που ακολουθεί αποτυπώνονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα σχετικά με την επάρκεια του πλάτους των πεζοδρομίων στις τέσσερις Δημοτικές Ενότητες των Συκεών, της Νεάπολης, του Αγίου Παύλου και των Πεύκων. Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί ότι τα πεζοδρόμια σε όλες τις Δ.Ε. έχουν μικρά έως πολύ μικρά πεζοδρόμια ακόμα και ανύπαρκτα. Χειρότερη φαίνεται να είναι η εικόνα στην Δ.Ε. Συκεών, όπου μόνο το 10% των ερωτηθέντων θεωρεί ικανοποιητικό το πλάτος των πεζοδρομίων, ενώ στην Δ.Ε. Νεάπολης το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 28,5%. Το σύνολο των ερωτώμενων από την Δ.Ε. Αγίου Παύλου αξιολογούν το πλάτος των πεζοδρομίων από μικρό έως ανύπαρκτο. Εμφανώς καλύτερη είναι η κατάσταση στα Πεύκα, όπου το 41% των ερωτηθέντων θεωρεί το πλάτος των πεζοδρομίων από ικανοποιητικό έως εξαιρετικό.



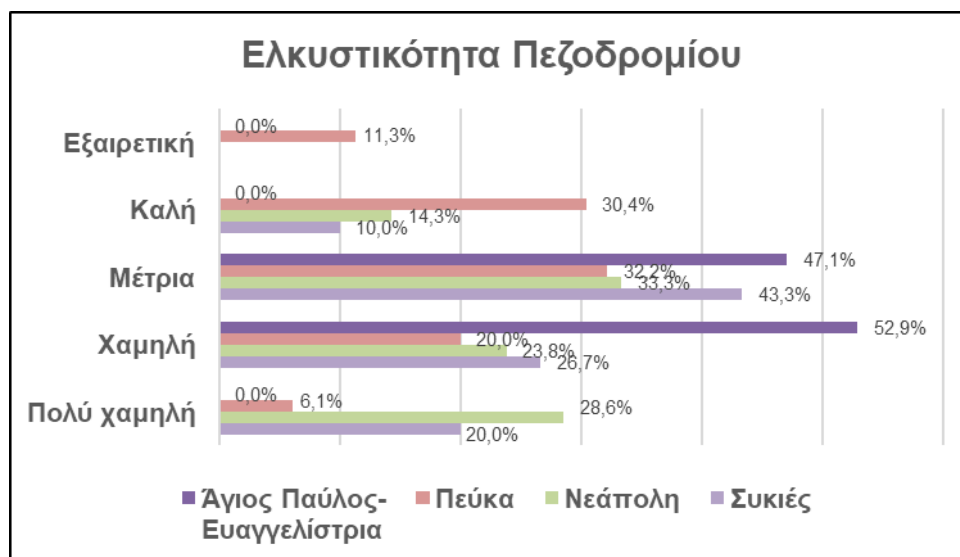
Σχήμα 7.20: Ελεύθερο διαθέσιμο πλάτος πεζοδρομίου

Στην συνέχεια στο **Σχήμα 7.21** παρουσιάζεται η αξιολόγηση της ποιότητας της επιφάνειας των πεζοδρομίων. Το 65% των ερωτώμενων αξιολόγησε την ποιότητα της επιφάνειας των πεζοδρομίων στην Δ.Ε. Συκεών από χαμηλή έως πολύ χαμηλή και μόνο το 10% ως καλή. Τα πεζοδρόμια στην Δ.Ε. Νεάπολης κρίνονται έως μέτρια από 40,5% των συμμετεχόντων στην έρευνα, ενώ η κατάσταση των πεζοδρομίων στην Δ.Ε. Πεύκων φαίνεται να είναι σαφώς καλύτερη καθώς το 33% θεωρεί ότι η ποιότητα τους είναι καλή και το 3,5% εξαιρετική. Για την Δ.Ε. του Αγίου Παύλου το 53% θεωρεί την ποιότητα μέτρια.



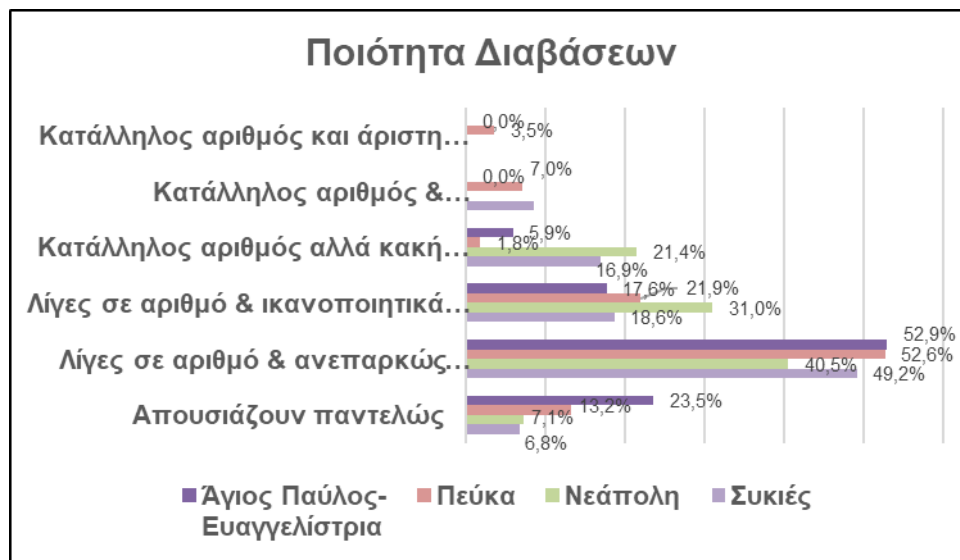
Σχήμα 7.21: Ποιότητα επιφάνειας πεζοδρομίου

Κατόπιν οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα πεζοδρόμια από πλευράς ελκυστικότητας, ήτοι αν διαθέτουν φυτεύσεις και αν ο σχεδιασμός τους είναι ελκυστικός, αν εξυπηρετούν σημαντικές χρήσεις γης κ.λπ. Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.22**, την χειρότερη αξιολόγηση λαμβάνουν και πάλι τα πεζοδρόμια της Δ.Ε. Συκεών, καθώς το 48% περίπου θεωρεί ότι η ελκυστικότητά τους είναι χαμηλή έως πολύ χαμηλή, ενώ αντίθετα σε εμφανώς καλύτερη θέση βρίσκονται τα πεζοδρόμια της Δ.Ε. Πεύκων, όπου το 42% θεωρεί ότι έχουν καλή έως και εξαιρετική ελκυστικότητα. Για την Δ.Ε. Αγίου Παύλου, το σύνολο των ερωτώμενων θεωρεί ότι η ελκυστικότητα είναι μέτρια (47%) ή χαμηλή (53%).



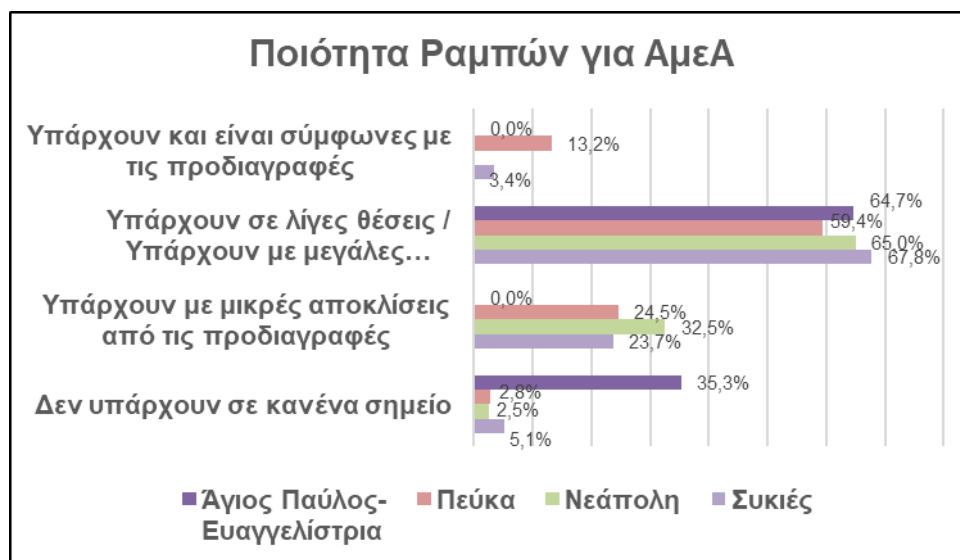
Σχήμα 7.22: Ελκυστικότητα Πεζοδρομίου

Ακολούθως οι ερωτώμενοι αξιολόγησαν την ποιότητα των διαβάσεων και όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.23**, σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες (Συκιές, Νεάπολη, Πεύκα, Αγ. Παύλου), οι διαβάσεις σύμφωνα με τις απαντήσεις στο διαδικτυακό ερωτηματολόγιο είναι γενικά λίγες σε αριθμό και ανεπαρκώς διαμορφωμένες.



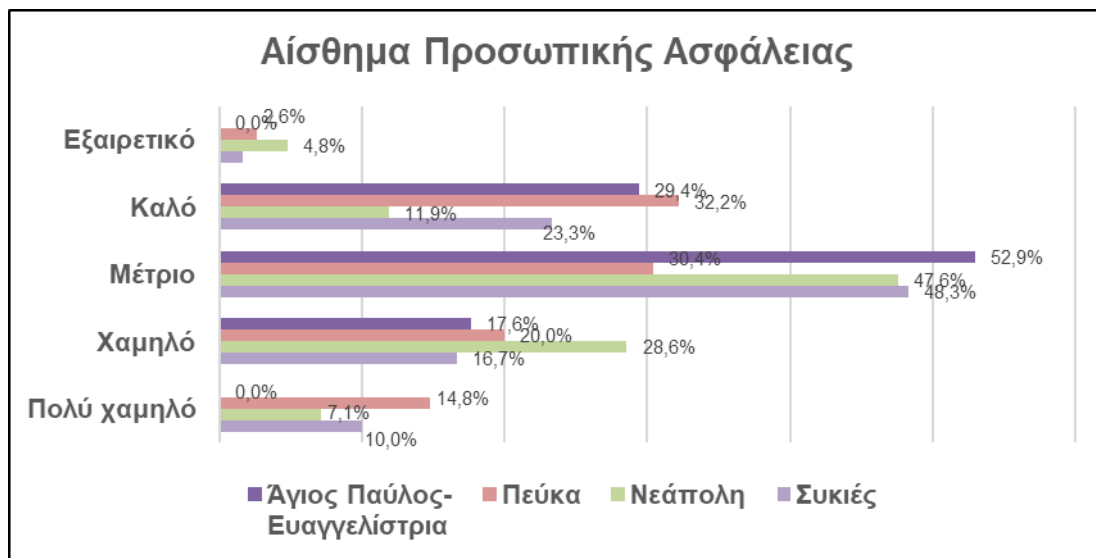
Σχήμα 7.23: Ποιότητα Διαβάσεων

Όσον αφορά την ποιότητα των ραμπών για ΑμεΑ, όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 7.24** για όλες Δημοτικές Ενότητες οι ερωτώμενοι έκριναν ότι οι ράμπες είναι λίγες και έχουν μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές. Για την Δ.Ε. Αγίου Παύλου, το 35% θεωρεί ότι δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο.



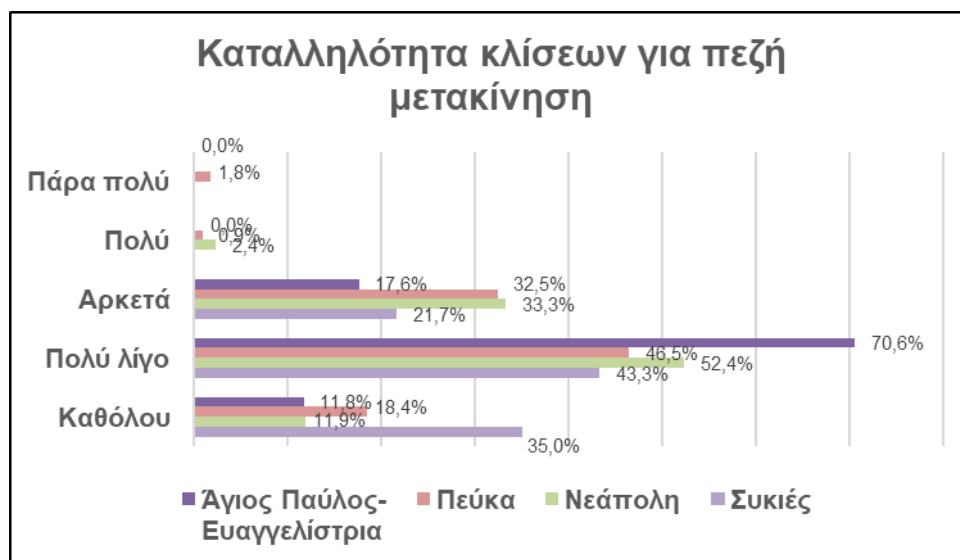
Σχήμα 7.24: Ποιότητα Ραμπών για ΑμεΑ

Επιπλέον, ζητήθηκε από τους ερωτώμενους να αξιολογήσουν το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας που νιώθουν στα πεζοδρόμια και που σχετίζεται με τον ικανοποιητικό φωτισμό, με το αν είναι πολυσύχναστο ή όχι το πεζοδρόμιο κ.λ.π. Έτσι, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.25**, η πλειοψηφία των ερωτώμενων έκρινε ως μέτριο το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας για όλες τις Δημοτικές Ενότητες. Επίσης, αρκετά μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα έκρινε ως χαμηλό και πολύ χαμηλό το αίσθημα ασφάλειας με ποσοστά 35% για την Δ.Ε. Πεύκων, 36% περίπου για την Δ.Ε. Νεάπολης, 18% για την Δ.Ε. Αγίου Παύλου και 28% περίπου για την Δ.Ε. Συκεών.



Σχήμα 7.25: Αίσθημα Προσωπικής Ασφάλειας

Τέλος, οι συμμετέχοντες στην έρευνα αξιολόγησαν την καταλληλότητα των κλίσεων του δικτύου για πεζή μετακίνηση και όπως φαίνεται και από το **Σχήμα 7.26**, πάνω από το 50% των ερωτώμενων θεωρεί ότι οι κλίσεις του δικτύου στον Δήμο δεν ενδείκνυνται για πεζούς.



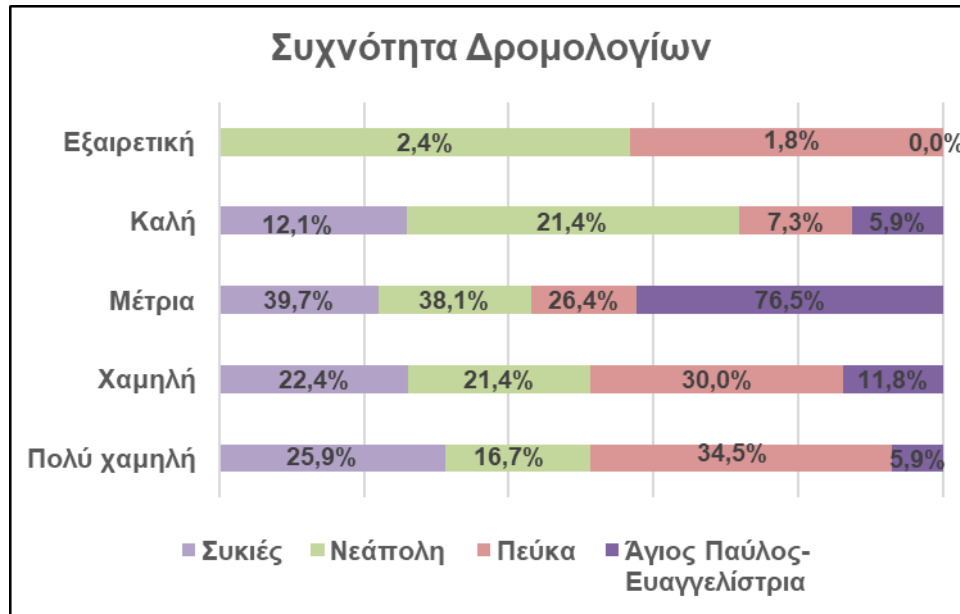
Σχήμα 7.26: Καταλληλότητα κλίσεων δικτύου για πεζή μετακίνηση

7.2.6 Αξιολόγηση ΜΜΜ

Στην παρούσα παράγραφο αναλύονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων σχετικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους. Πιο συγκεκριμένα, οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αξιολογήσουν τις εξής παραμέτρους λειτουργίας τους:

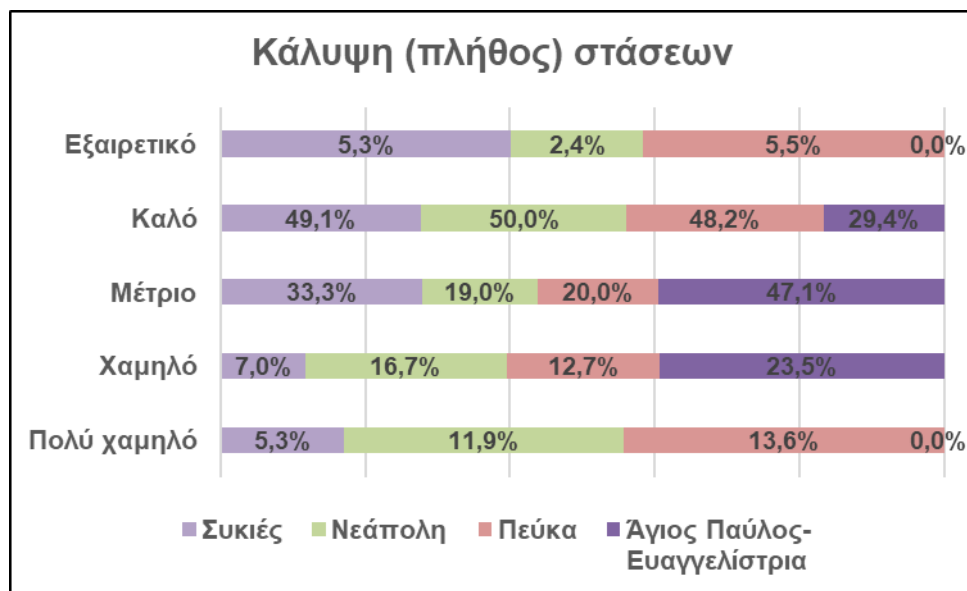
- συχνότητα δρομολογίων
- κάλυψη δικτύου (πλήθος στάσεων)
- προσβασιμότητα στάσεων
- αίσθημα προσωπικής ασφάλειας στις στάσεις

Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.27**, το χειρότερο επίπεδο εξυπηρέτησης εντοπίζεται στην Δ.Ε. Πεύκων, όπου το 64,5% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η συχνότητα των δρομολογίων των ΜΜΜ είναι χαμηλή έως πολύ χαμηλή. Τα αντίστοιχα ποσοστά για την Δ.Ε. Συκεών είναι 48,3%, για την Δ.Ε. Αγίου Παύλου 17,7% και για την Δ.Ε. Νεάπολης είναι 38,1%. Η Δ.Ε. Νεάπολης φαίνεται ότι απολαμβάνει καλύτερης εξυπηρέτησης καθώς το ένα τέταρτο περίπου των ερωτηθέντων την αξιολογεί από καλή έως εξαιρετική.



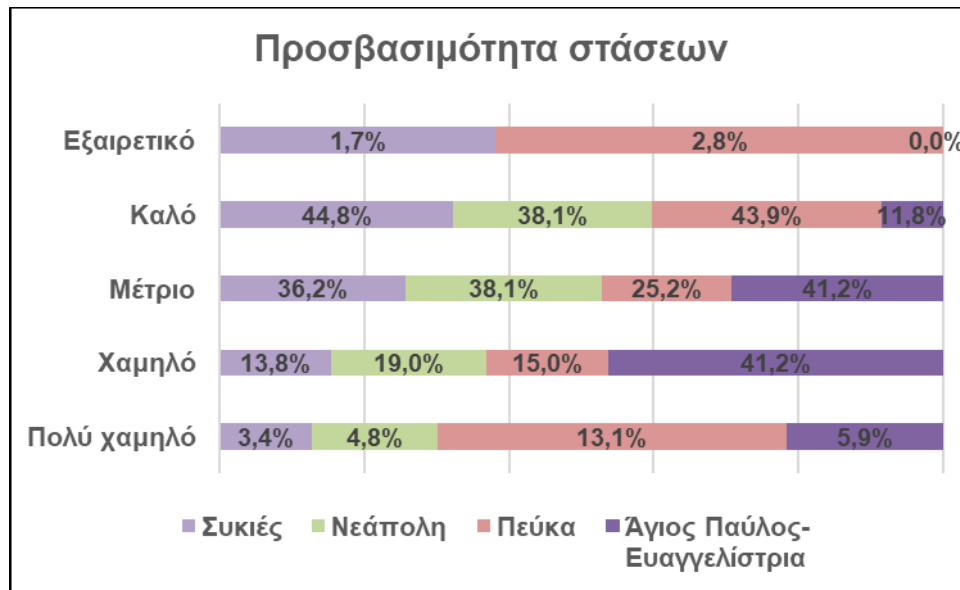
Σχήμα 7.27: Συχνότητα δρομολογίων ΜΜΜ

Όσον αφορά την κάλυψη του δικτύου, ήτοι το πλήθος των στάσεων, από το διάγραμμα του **Σχήματος 7.28**, συμπεραίνουμε ότι το 50% περίπου των ερωτώμενων θεωρεί ότι σε γενικές γραμμές είναι καλό. Την καλύτερη κάλυψη από πλευράς πλήθους στάσεων φαίνεται να έχει η Δ.Ε. Συκεών, όπου μόνο το 12,3% θεωρεί ότι το επίπεδο κάλυψης είναι χαμηλό ή πολύ χαμηλό, ενώ αντίθετα στις Δ.Ε. Νεάπολης, Αγίου Παύλου και Πεύκων το ένα τέταρτο περίπου των ερωτώμενων θεωρεί ότι το πλήθος των στάσεων είναι χαμηλό έως πολύ χαμηλό.



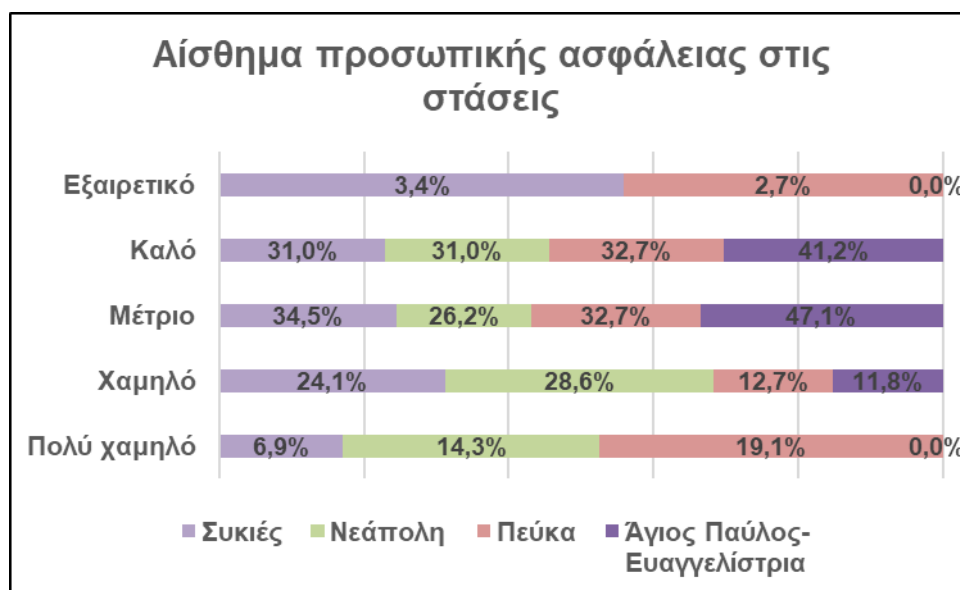
Σχήμα 7.28: Κάλυψη (πλήθος) στάσεων δικτύου ΜΜΜ

Στην ερώτηση σχετικά με το επίπεδο προσβασιμότητας των στάσεων, **Σχήμα 7.29**, παρατηρούμε ότι σχεδόν σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες κρίνεται ως άνω του μετρίου, από το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων. Ωστόσο, ένα ποσοστό της τάξης του 20% και παραπάνω θεωρεί ότι είναι χαμηλό έως πολύ χαμηλό σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες με την Δ.Ε. Αγίου Παύλου να εμφανίζει τα μεγαλύτερα ποσοστά (47%).



Σχήμα 7.29: Προσβασιμότητα στάσεων MMM

Στην συνέχεια οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν το αίσθημα προσωπικής ασφάλειας που νιώθουν κατά την αναμονή τους στις στάσεις των ΜΜΜ. Όπως προκύπτει από το διάγραμμα του **Σχήματος 7.30**, σε γενικές γραμμές το αίσθημα ασφάλειας που νιώθουν οι ερωτώμενοι είναι άνω του μετρίου, ωστόσο ένα ποσοστό του 30% περίπου των ερωτώμενων το αξιολογεί από χαμηλό έως πολύ χαμηλό.



Σχήμα 7.30: Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας στις στάσεις ΜΜΜ

7.2.7 Αξιολόγηση υποδομών ποδηλάτου

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους συμμετέχοντες στην έρευνα σχετικά με τις συνθήκες του δικτύου για την κυκλοφορία με ποδήλατο. Πιο συγκεκριμένα τέθηκαν ερωτήσεις που αφορούν:

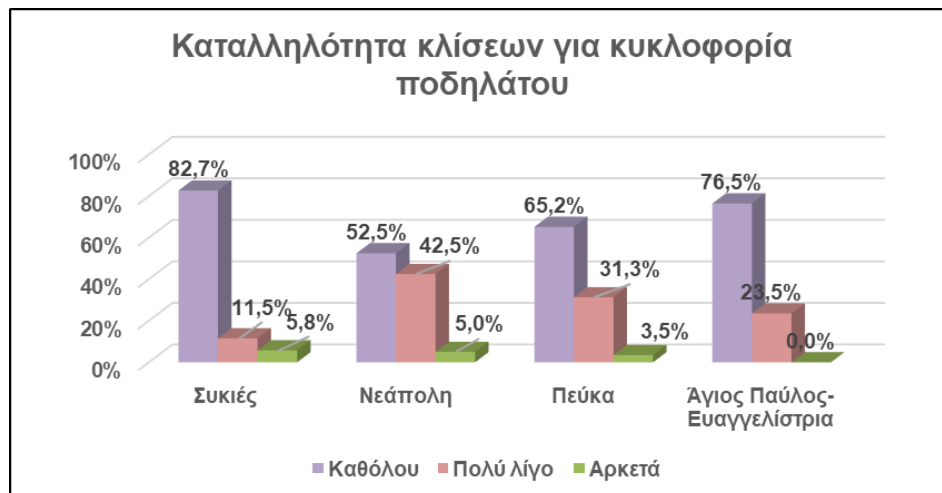
- το αίσθημα ασφάλειας των συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο
- την καταλληλότητα των κλίσεων του δικτύου για κυκλοφορία με ποδήλατο

Όπως φαίνεται λοιπόν στο **Σχήμα 7.31**, που ακολουθεί, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα και σε ποσοστά που ξεπερνάνε το 75% για όλες τις Δημοτικές Ενότητες θεωρεί ότι το δίκτυο δεν είναι καθόλου ασφαλές για την κυκλοφορία με ποδήλατο, ενώ μόνο το 2% θεωρεί ότι είναι αρκετά ασφαλές στις Δ.Ε. Συκεών και Πεύκων και το 5% στην Δ.Ε. Νεάπολης.

Ανάλογα είναι και τα ποσοστά σχετικά με την καταλληλότητα των κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο. Έτσι, σύμφωνα με το **Σχήμα 7.32**, το 83% των ερωτώμενων θεωρεί ότι οι κλίσεις του δικτύου στην Δ.Ε. Συκεών είναι ακατάλληλες για ποδήλατο, το 76,5% στην Δ.Ε. του Αγίου Παύλου, το 65,2% πιστεύει το ίδιο για την Δ.Ε. Πεύκων και τέλος για την Δ.Ε. Νεάπολης, το ποσοστό φτάνει το 53%.



Σχήμα 7.31: Ασφάλεια συνθηκών κυκλοφορίας με ποδήλατο



Σχήμα 7.32: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία με ποδήλατο

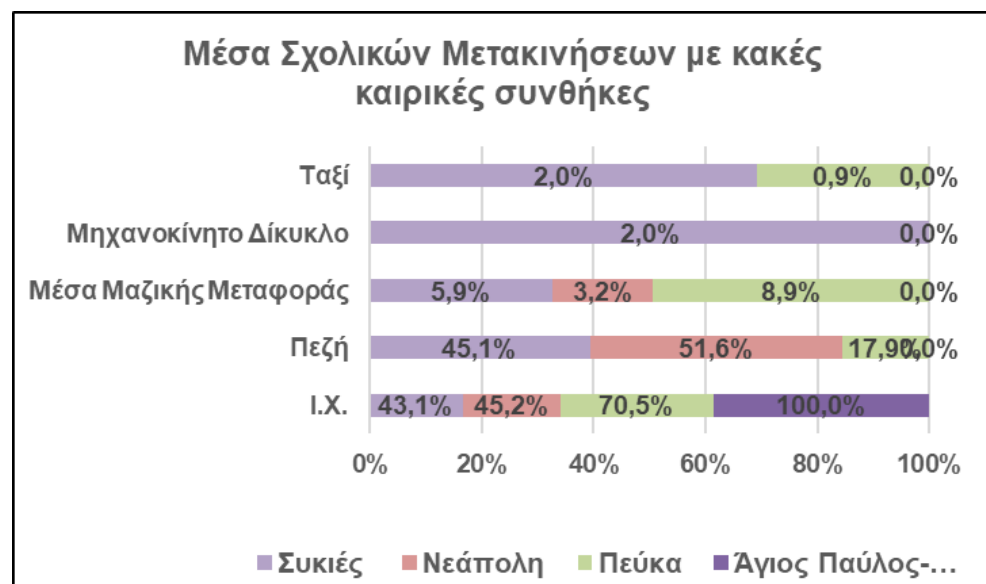
7.2.8 Σχολικές Μετακινήσεις

Δεδομένου του ιδιαίτερου χαρακτήρα που έχουν οι μετακινήσεις από και προς τα σχολικά συγκροτήματα τέθηκαν ερωτήσεις στους συμμετέχοντες στην έρευνα σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μετακινούνται οι μαθητές ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την μετακίνηση αυτή.

Έτσι, όπως φαίνεται στο διάγραμμα του **Σχήματος 7.33**, το κύριο μέσο μετακίνησης από και προς τα σχολεία του Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι οι πεζή μετακινήσεις και στη δεύτερη θέση βρίσκεται το Ι.Χ. για όλες τις Δημοτικές Ενότητες εκτός του Αγίου Παύλου. Τα ΜΜΜ συγκεντρώνουν πολύ χαμηλά ποσοστά με το μεγαλύτερο 8% να εντοπίζεται στην Δ.Ε. Πεύκων. Όταν οι καιρικές συνθήκες δυσχεραίνουν παρατηρούμε μείωση των πεζών μετακινήσεων και αύξηση των μετακινήσεων με Ι.Χ. και με ΜΜΜ (**Σχήμα 7.34**).



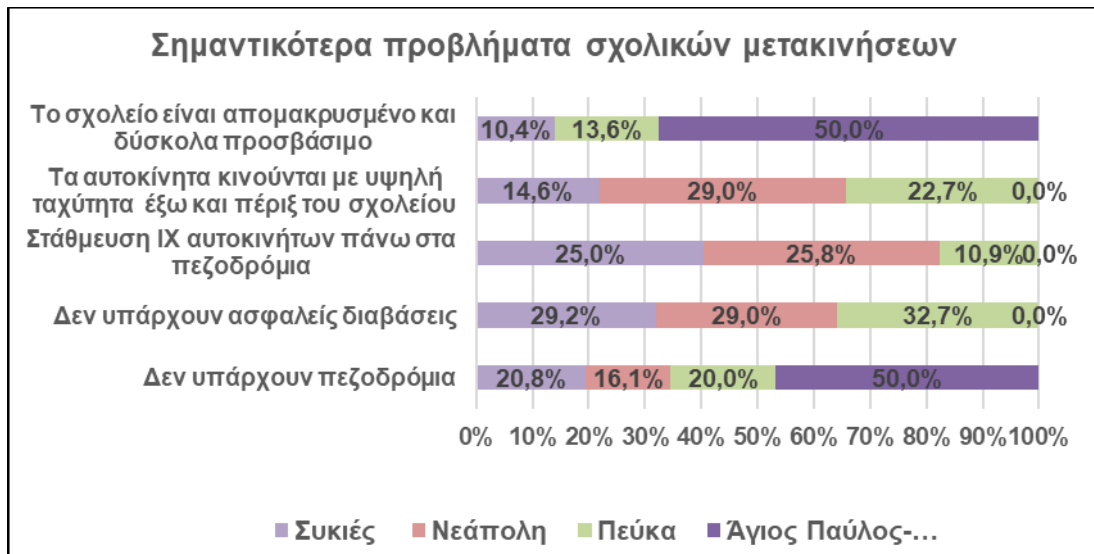
Σχήμα 7.33: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με καλό καιρό



Σχήμα 7.34: Μέσα Μετακίνησης για Σχολικές Μετακινήσεις με κακές καιρικές συνθήκες

Τέλος, οι ερωτώμενοι κρίθηκαν να αξιολογήσουν ποια είναι τα σημαντικότερα προβλήματα που έχουν εντοπίσει και αφορούν τις σχολικές μετακινήσεις. Όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 7.35**, που ακολουθεί, το

σημαντικότερο πρόβλημα είναι η απουσία σχολικών διαβάσεων και ακολουθούν η απουσία πεζοδρομίων και η στάθμευση των Ι.Χ. αυτοκινήτων στα υφιστάμενα πεζοδρόμια. Επίσης, αρκετά σημαντικό είναι και το ζήτημα των υψηλών ταχυτήτων με τις οποίες κινούνται τα Ι.Χ. αυτοκίνητα στις περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων.



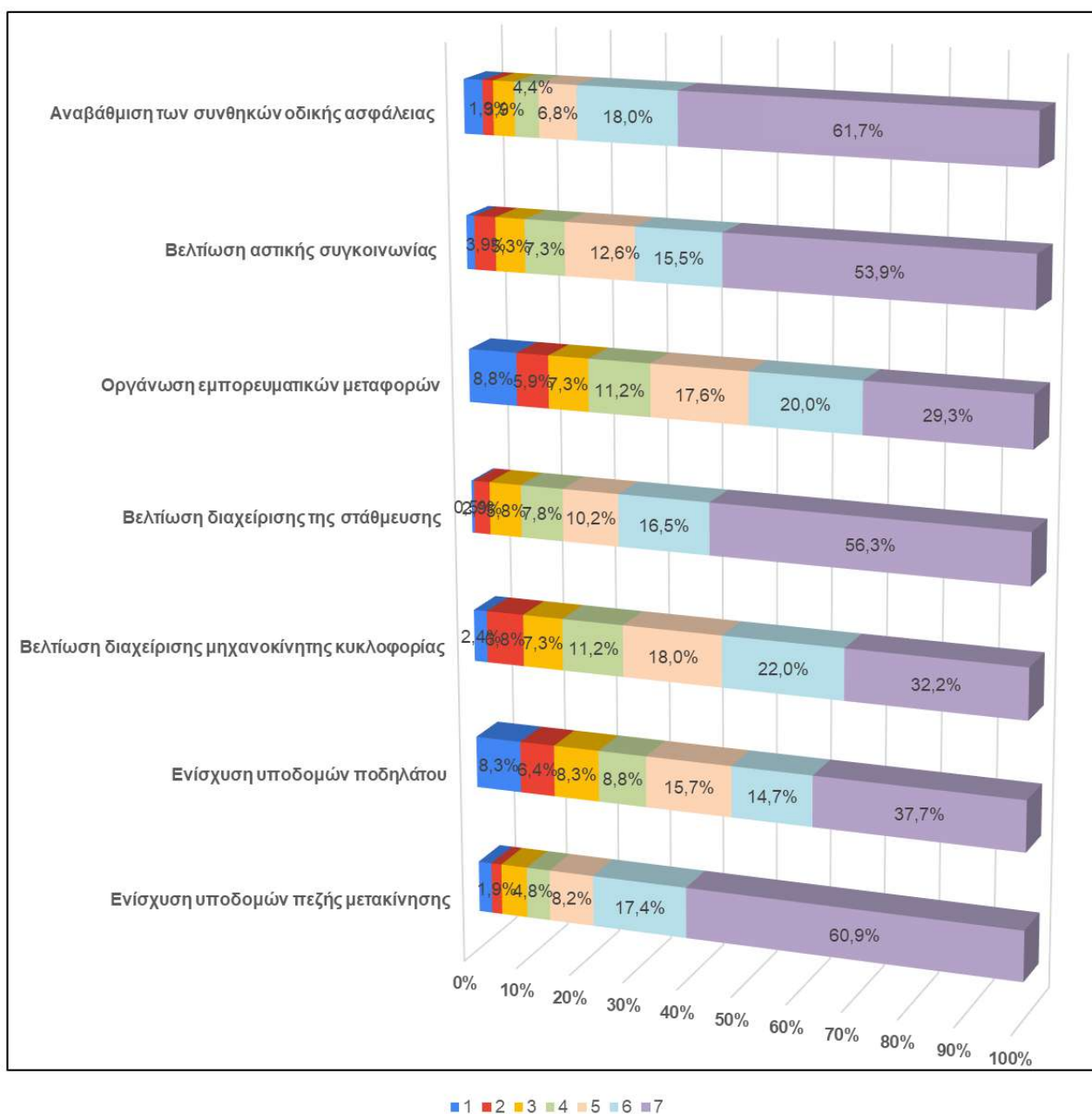
Σχήμα 7.35: Σημαντικότερα προβλήματα σχολικών μετακινήσεων

7.2.9 Κριτήρια και Προτεραιότητες

Στα πλαίσια του ερωτηματολογίου οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν με 1 (μικρή) έως 7 (μεγάλη), το πόσο σημαντικό είναι γι' αυτούς κάθε ένα από τα πεδία κινητικότητας σε ένα ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας.

Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.36**, το πεδίο κινητικότητας με τη μεγαλύτερη σημασία για τους ερωτώμενους είναι η οδική ασφάλεια και η αναβάθμιση των συνθηκών της και ακολουθεί η ενίσχυση των υποδομών για πεζή μετακίνηση. Επίσης, ως πολύ σημαντικά κρίνονται και τα πεδία της βελτίωσης της διαχείρισης της στάθμευσης και της αστικής συγκοινωνίας.

**Βαθμολογείτε τη βαρύτητα που έχει για εσάς κάθε πεδίο
κινητικότητας σε ένα ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας**



Σχήμα 7.36: Προτεραιότητες συστήματος αστικής κινητικότητας

7.2.10 Προβλήματα - Προτάσεις

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα κυριότερα προβλήματα, όπως αναδείχθηκαν από τις απαντήσεις των ερωτώμενων, ανάλογα με το πεδίο κινητικότητας, στο οποίο αναφέρονται. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να αναφέρουν τις περιοχές όπου εντοπίζονται τα κυριότερα προβλήματα σχετικά με τα πεζοδρόμια, τη στάθμευση, τις διαβάσεις πεζών και την οδική ασφάλεια.

❖ Υποδομές Πεζών:

Δημοτική Ενότητα Συκεών

- ✓ Περιοχή Μαύρου γάτου σπασμένα πεζοδρόμια και μικρά δεν μπορείς να έχεις καρότσι παιδιού ή αμαξίδιο πάνω στα πεζοδρόμια και είναι δρόμος με κίνηση που σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος να είσαι στο δρόμο.
- ✓ Στα 5 μέτρα από τη στάση Δενδροφυτεία με κατεύθυνση κέντρο υπάρχει ένα πεζοδρόμιο από το οποίο δεν μπορεί να περάσει ποτέ καρότσι και μερικές φορές ούτε πεζός, διότι παρκάρουν σε όλο το πλάτος του αυτοκίνητα. Υπήρχαν κολωνάκια αλλά τα έβγαλαν. Καλό θα ήταν να μπουν πράσινες σιδερένιες μπάρες όπως αυτές που έχουν τοποθετηθεί κατά μήκος του 1ου-5ου δημοτικού σχολείου, ώστε να μπορούμε να χρησιμοποιούμε επιτέλους το πεζοδρόμιο και εμείς οι πεζοί(!).
- ✓ Στην Ρήγα Φεραίου μικρά πεζοδρόμια πάνω στα οποία παρκάρουν αυτοκίνητα.
- ✓ Χάλια πεζοδρόμια στην Καλλιθέα επί της Παπαναστασίου.
- ✓ Απαράδεκτα πεζοδρόμια σε πολλά σημεία της Επταπυργίου.
- ✓ Κατεστραμμένα πεζοδρόμια στην Ανδρ. Παπανδρέου στις Συκιές.
- ✓ Περιοχή Μαύρου γάτου. Ανύπαρκτα πεζοδρόμια σε πολλά σημεία. Εχθρικά προς ομάδες ΑΜΕΑ ή μαμάδες με καροτσάκια. Κάδοι πάνω στον δρόμο ή εμπόδια στα πεζοδρόμια.
- ✓ Βερμίου με Επταπυργίου – Παιδικός Σταθμός στην Επταπυργίου, όπου είναι ανύπαρκτη η διαγράμμιση μπροστά στο σχολείο με κίνδυνο την ταχύτητα των αυτοκινήτων.
- ✓ Κύπρου πολύ παλιά πεζοδρόμια γεμάτα με παρκαρισμένα αυτοκίνητα.
- ✓ Οδός Επταπυργίου: Σε αρκετά σημεία τα πεζοδρόμια είναι σχεδόν ανύπαρκτα. Το έδαφος είναι ανώμαλο και είναι δύσκολη η μετακίνηση εάν είσαι πεζός. Πόσο μάλλον εάν έχεις και κάποιο καρότσι με παιδί μέσα.
- ✓ Επταπυργίου για παράδειγμα, τα πεζοδρόμια είναι βρώμικα, με ανώμαλες κλίσεις χωρίς αισθητική.
- ✓ Επταπυργίου μεταξύ Αγίου Χαράλαμπου και Ρήγα Φεραίου και Καρόλου Κουν πίσω από άλσος. Πολύ στενά πεζοδρόμια.
- ✓ Οδυσσέως Φωκά πηγαίνοντας στο 1ο-5ο σχολείο από την δεξιά μεριά δεν υπάρχει πεζοδρόμιο είναι με δέντρα που το καλύπτουν όλο.
- ✓ Η Πλαστήρα , Μ. Μερκούρη.
- ✓ Ανύπαρκτα πεζοδρόμια Επταπυργίου (περιοχή κόκορας).
- ✓ Οδός Σαλαμίνος Συκιές.
- ✓ Η Πλαστήρα , Μ. Μερκούρη.
- ✓ Ροδοχώρι (παλιά, κατεστραμένα, πολλές κλίσεις, εξαιρετικά δύσκολος δρόμος για ποδήλατα ή καρότσια)

- ✓ Τα πεζοδρόμια στην οδό Νικολάου Παρασκευά.

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- ✓ Σε όλη την περιοχή της Αναγέννησης με αποκορύφωμα την οδό Δαβάκη. Στα περισσότερα στενά τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα αλλά και στις κεντρικές οδικές αρτηρίες (Λαγκαδά, Παπανδρέου) υπάρχει πρόβλημα. Λείπει ένας εμπορικός πεζόδρομος.
- ✓ Περιοχή Μαύρου γάτου σπασμένα πεζοδρόμια και μικρά δεν μπορείς να έχεις καρότσι παιδιού ή αμαξίδιο πάνω στα πεζοδρόμια και είναι δρόμος με κίνηση που σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος να είσαι στο δρόμο.
- ✓ Μη κατάλληλα για χρήση πεζοδρόμια εντός των συνοικιών, ασυνέχεια διαμόρφωσης των κεντρικών οδικών αρτηριών (Παπανδρέου, Βενιζέλου, Τσαλδάρη).
- ✓ Περιοχή γύρω κ πάνω από το ρολόι...ανύπαρκτα κάποια πεζοδρόμια και κάποια από τα υπάρχοντα δεν είναι σε καλή κατάσταση και έχουν δημιουργήσει "σκαλιά" με πιθανότητα ατυχήματος.
- ✓ Παρκαρισμένα πάνω στο πεζοδρόμια.
- ✓ Πίσω από την εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, στενά πεζοδρόμια με αυτοκίνητα πάνω τους.
- ✓ Καλλιθέα επί της Παπαναστασίου τα πεζοδρόμια είναι χάλια.
- ✓ Βερμίου με Επταπυργίου – Παιδικός σταθμός Επταπυργίου, όπου είναι ανύπαρκτη η διαγράμμιση μπροστά στο σχολείο με κίνδυνο την ταχύτητα των αυτοκινήτων.
- ✓ Στην Οδό Ναυάρχου Βότση το πεζοδρόμιο είναι αρκετά απότομο και σε ένα σημείο να μην υπάρχει με αποτέλεσμα να τραυματιστεί σοβαρά κάποιος.
- ✓ Στον δρόμο του Αγίου Γεωργίου κοντά στην οδό Μπουμπουλίνας υπάρχει ένας δρόμος με στροφή στην οποία οι οδηγοί αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα και ο πεζός δεν έχει καλή οπτική επαφή με τα αμάξια που έρχονται λόγω της στροφής παντού: Κατάληψη πεζοδρομίων (αυτοκίνητα, μηχανές, σκουπίδια).
- ✓ Στην Νεάπολη πολλά από τα πεζοδρόμια είναι πολύ μικρά και μη ικανοποιητικά πολλές φορές υπάρχουν και σταθμευμένα αυτοκίνητα ή και μηχανάκια επάνω.
- ✓ Στην οδό Δαβάκη οι ρίζες των δέντρων έχουν σπάσει τα τσιμέντα και τα πλακάκια τριγύρω τους και η διέλευση στο πεζοδρόμιο γίνεται δύσκολα.
- ✓ Νεάπολη. Στενά έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια σε αρκετούς δρόμους, παντού παρκαρισμένα αυτοκίνητα που σε αναγκάζουν να κατέβεις στο δρόμο. Βρωμιές από τις ακαθαρσίες των ζώων. Κλίσεις που γλιστράνε. Διαβάσεις που δεν φαίνονται και κανένα αυτοκίνητο δε σταματάει.
- ✓ Περιοχή Μαύρου γάτου. Ανύπαρκτα πεζοδρόμια σε πολλά σημεία. Εχθρικά προς ομάδες ΑΜΕΑ ή μαμάδες με καροτσάκια. Κάδοι πάνω στον δρόμο ή εμπόδια στα πεζοδρόμια.
- ✓ Λεωφόρος Παπανικολάου σε ορισμένα σημεία.
- ✓ Βενιζέλου, Επταπυργίου στο ύψος του Κόκορα.
- ✓ Επίσης Κύπρου λόγω παρκαρισμένων οχημάτων.... πολύ παλιά πεζοδρόμια.
- ✓ Οδός Επταπυργίου: Σε αρκετά σημεία τα πεζοδρόμια είναι σχεδόν ανύπαρκτα. Το έδαφος είναι ανώμαλο και είναι δύσκολη η μετακίνηση εάν είσαι πεζός. Πόσο μάλλον εάν έχεις και κάποιο καρότσι με παιδί μέσα.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

- ✓ Οδυσσέα Ελύτη Λ. Δημοκρατίας. Δεν υπάρχουν φαρδιά πεζοδρόμια ελλιπής ή ανύπαρκτος φωτισμός επί της Λ. Δημοκρατίας καθόλου πεζοδρόμια επί της Λ. Δημοκρατίας φόβος από έλλειψη αστυνόμευσης.
- ✓ Πεύκα ανύπαρκτα σε πολλές οδούς.
- ✓ Λεωφόρος Ειρήνης 3^ο Δημοτικό Σχολείο Πεύκων.
- ✓ Δεν υπάρχουν επαρκείς και ασφαλείς χώροι πεζοδρομίων πλησίον των σχολείων.
- ✓ Στο σύνολο τους, αν εξαιρέσουμε την Παπανικολάου έχουν εμπόδια (ράμπες, δέντρα.)
- ✓ Το σύνολο των Πεύκων εκτός από τις κεντρικές οδούς.
- ✓ Στο σύνολο τους, αν εξαιρέσουμε την Παπανικολάου έχουν εμπόδια(ράμπες, δέντρα).
- ✓ Στο μεγαλύτερο μέρος της ενότητας υπάρχει σοβαρό πρόβλημα.
- ✓ Επειδή κινούμαι πεζή με βρεφικό καρότσι, είναι πολύ δύσκολη η μετακίνηση, καθώς η διαμόρφωση των πεζοδρομίων δεν έχει ολοκληρωθεί και σε κάποια σημεία τα πεζοδρόμια έχουν ήδη χαλάσει. Επίσης, αυτοκίνητα παρκάρουν πάνω στις ράμπες, με αποτέλεσμα να μπορεί να περάσει το καρότσι και τέλος, σε πολλά σημεία αυτοκίνητα είναι ολόκληρα παρκαρισμένα πάνω στο πεζοδρόμιο, κυρίως στην οδό Ακαδημίας, με αποτέλεσμα να κινούμαι στον δρόμο.
- ✓ Παράδρομοι της λεωφόρου Παπανικολάου – Όλοι
- ✓ Ακαδημίας 64(έξω από την οικία μου) παραμένει το παλιό πεζοδρόμιο.
- ✓ Περιοχή Ακρόπολη σχεδόν καθόλου πεζοδρομια.
- ✓ Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια στις παράπλευρες οδούς της Παπανικολάου.
- ✓ Πεύκα. Καθόλου ομαλό πεζοδρόμιο.
- ✓ Μ. Ασίας κομμάτια της Ειρήνης και ανηφορικές οδοί προς Γυμνάσιο.
- ✓ Δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρομίων αφού σε πολλά σημεία αυτά κόβονται και είτε δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο είτε είναι φυτεμένα δέντρα ακριβώς στην μέση ενός πεζοδρομίου 1 μέτρου (από τον Δήμο ή από τον ιδιοκτήτη του σπιτιού κάνοντας προέκταση του κήπου του) με αποτέλεσμα ο πεζός να αναγκάζεται να κατέβει στον δρόμο ή ακόμα χειρότερα ένας γονιός να βγαίνει στον δρόμο με το καροτσάκι του παιδιού του. Επίσης σε ΠΑΡΑ πολλά σημεία υπάρχουν σπασμένες πλάκες ή διαφορά στο επίπεδο σαν σκαλοπάτι.
- ✓ Στο μεγαλύτερο μέρος των δρόμων εκτός της λεωφόρου Παπανικολάου - πολύ μικρά ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια και πολλά παρκαρισμένα που εμποδίζουν την κυκλοφορία.
- ✓ Εκκλησία Παναγίας.
- ✓ Μικράς Ασίας, Ακαδημίας.
- ✓ Κέντρο Πεύκων.
- ✓ Αναξαγόρα, στενό πεζοδρόμιο, πολλά δέντρα που δυσκολεύουν.
- ✓ Στροφή Φιλύρου.

- ✓ Ειρήνης μετά την λαϊκή.
- ✓ Εκτός του κεντρικού δρόμου η πεζοδρόμηση είναι ελλιπής, ολισθηρή σε πολλά σημεία και ανεπαρκής. Σημαντικό θέμα επίσης στην Κοιμήσεως της Θεοτόκου όπου στην εκκλησία δεν υπάρχει πεζοδρόμιο από καμία πλευρά και τα παιδιά περπατάνε στον δρόμο σε πολυσύχναστο δρόμο. Ας δωθεί πρόσβαση μέσα από τον περίβολο της εκκλησίας.
- ✓ Αγίας Τριάδος, υπάρχουν πεζοδρόμια με υψώματα σε αρκετά σημεία και προκαλούν ατυχήματα.
- ✓ Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια στη λεωφόρο Παπανικολάου πριν και μετά τη στροφή Φιλύρου.
- ✓ Στη Ρόδων ανεβαίνοντας προς το Λύκειο δεν υπάρχουν πεζοδρόμια στην Κωνσταντινουπόλεως δεν υπάρχουν διαβάσεις.
- ✓ Ασφαλής προσβασιμότητα στο 2ο Γυμνάσιο Πεύκων.
- ✓ Εκτός της οδού Παπανικολάου οι υπόλοιπες περιοχές πάσχουν.
- ✓ Βυζάντιο: πέραν της κεντρικής οδού. Το υπόλοιπο δίκτυο είναι αρκετά προβληματικό. Ανύπαρκτα πεζοδρόμια.
- ✓ Παντού μέσα στο Ρετζίκι εκτός από την κεντρική Παπανικολάου όπου και φαίνεται. Άλλωστε υπάρχει πρόβλημα. Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια...αυτοκίνητα παρκάρουν πάνω σε αυτά, μαθητές, παιδιά, μητέρες με καροτσάκια, ενήλικες και ηλικιωμένοι περπατάνε μέσα στο δρόμο. Κακοδιατηρημένα θαμνώδη δέντρα που έχουν φυτέψει οι ιδιοκτήτες σπιτιών μπροστά στα σπίτια τους, θεωρώντας ότι τα πεζοδρόμια τους ανήκουν εμποδίζουν την κυκλοφορία των πεζών επίσης. Τα οχήματα κινούνται με υψηλές ταχύτητες σε όλα τα στενά του Ρετζικίου και δεν τηρούν το όριο που είναι 30 km δεν υπάρχουν ούτε καν διαβάσεις.
- ✓ Στροφή Φιλύρου. Δεν υπάρχουν.
- ✓ Πέριξ του 2ου Γυμνασίου Πεύκων τα πεζοδρόμια είναι είτε ανύπαρκτα είτε μικρά από τα οποία πρέπει να κατέβεις πολλές φορές στο οδόστρωμα λόγω παρκαρισμένων αυτοκινήτων, δένδρων κ.λ.π.
- ✓ Περιοχή Βυζάντιο.. Καθόλου πεζοδρόμια. Σχεδόν αποκομμένοι οι κάτοικοι της περιοχής από το υπόλοιπο Ρετζίκι.
- ✓ Γενικά εκτός από την Παπανικολάου τα πεζοδρόμια είναι στενά ή ανύπαρκτα.

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

- ✓ Ευαγγελίστρια, πολύ στενά πεζοδρόμια
- ✓ Στενά και κακής ποιότητας πεζοδρόμια
- ✓ Σχεδόν παντού απουσιάζουν τα πεζοδρόμια
- ✓ Λεωφ. Όχι, Ανθέων
- ✓ Απουσία πεζοδρομίων σε όλους τους δρόμους του Αγίου Παύλου. Στενοί δρόμοι
- ✓ οδός Βενιζέλου στα όρια με τον Δήμο Θεσσαλονίκης
- ✓ Μικρό πλάτος πεζοδρομίων με αποτέλεσμα να κινούμαστε στον δρόμο

❖ Στάθμευση:

Δημοτική Ενότητα Συκεών

- ✓ Ρήγα Φεραίου στο σύνολό της.
- ✓ Σε όλες τις γειτονιές των Συκεών.
- ✓ Στην Επταπυργίου λόγω κατάληψης των πεζοδρομίων από μόνιμα παρκαρισμένα φορτηγάκια που εξυπηρετούν καταστήματα. Επίσης, λόγω είδους δουλειάς καταστήματος οπότε είναι αυτοκίνητα επάνω π.χ. συνεργεία Ρήγα Φεραίου παρκάρουν στα πεζοδρόμια κάτοικοι της περιοχής που έχουν πάρκινγκ στην οικοδομή με πρόβλημα οι πεζοί κατεβαίνουν στον δρόμο με κίνδυνο να παρασυρθούν από τα διερχόμενα αυτοκίνητα.
- ✓ Νέο πάρκο (αλάνα λαϊκής της Τετάρτης). Δεν προβλέφθηκαν επαρκείς θέσεις στάθμευσης.
- ✓ Βάρνα.
- ✓ Όλη η περιοχή των κάτω Συκεών.
- ✓ Στην Μεσολογγίου γιατί δεν υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και λόγω της συγκοινωνίας δεν μπορούν τα αυτοκίνητα να σταματήσουμε ούτε για λίγο.
- ✓ Κύπρου.
- ✓ Επταπυργίου και στο δρόμο που βρίσκεται το Ανοικτό Θέατρο Συκεών.
- ✓ Κέντρο Συκεών, π.χ. στο ΑΤΜ.
- ✓ Ρήγα Φεραίου με Κύπρου (μη επαρκής χώρος).
- ✓ Πρόβλημα στάθμευσης Ρ. Φεραίου - Επταπυργίου
- ✓ Σαλαμίνος Ρήγα Φεραίου κομητών κ.ά.
- ✓ Πάνω στη Φωκά κοντά στα σχολεία, παρκάρουν μπροστά στα μαγαζιά και εμποδίζουν τη διέλευση.
- ✓ Επταπυργίου, Μερκούρη.
- ✓ Πολιτιστικό Κέντρο Κομνηνών.

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- ✓ Σε όλη την Νεάπολη ακόμη και στο Στρεμπενιώτη υπάρχει πρόβλημα με έλλειψη θέσεων στάθμευσης.
- ✓ Τα προβλήματα στάθμευσης είναι εξαιρετικά συνηθισμένα λόγω του ότι η περιοχή της Νεάπολης είναι πυκνοκατοικημένη. Στην Αγίου Στέφανου δεν υπάρχει ούτε για δείγμα. Σε όλη την Ρήγα Φεραίου και στην λεωφόρο Παπανδρέου.
- ✓ Εντός των συνοικιών υπάρχει ανεπάρκεια χώρου (θετικό παράδειγμα το δημοτικό παρκινγκ στην αστυνομία της Νεάπολης). Η οικοδόμηση στην περιοχή είναι με παλιά κριτήρια και οι οικοδομές δεν διαθέτουν θέσεις παρκινγκ. Πρέπει να δημιουργηθούν υπόγεια παρκινγκ, ασφαλή σε δημόσιους χώρους (όπως πάρκα, πχ Στρεμπενιώτη στην παιδική χαρά πίσω από το θεατράκι). Οριοθέτηση ή απαγόρευση στάθμευσης επί των κεντρικών οδών.
- ✓ Όλη η Νεάπολη ειδικά γύρω από το ρολόι....δεν επαρκούν οι σταθμεύσεις των οδών και το πάρκινγκ στην Γάτσου είναι με πληρωμή οπότε για μόνιμους κατοίκους απλησίαστο....χρειάζομαι 30 λεπτά καθημερινά να βρω πάρκινγκ και το πρωί ξεχνάω που έχω το αμάξι λόγω συνεχούς αλλαγής και δυσκολίας....επίσης αν

παρκάρουμε μακριά δεν μας επιτρέπεται να έχουμε πράγματα για μετακίνηση εκτός κ προς την οικεία και αν αναγκαστούμε να παρκάρουμε στην περιοχή Στρεπενιώτη μακριά δηλαδή δεν ξέρουμε αν θα το βρούμε καθώς κλέβουν συχνά εκεί οχήματα αλλά και λάστιχα.

- ✓ Περιοχή Δημαρχείου.
- ✓ Κοντά στην κεντρική πλατεία Ρολόι δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις για τον όγκο των οχημάτων.
- ✓ Στους περισσότερους δρόμους της Νεάπολης και των Συκεών υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης με αποτέλεσμα την άναρχη στάθμευση από πολλούς.
- ✓ Ανδρέα Παπανδρέου.
- ✓ Σε όλη την δημοτική ενότητα Νεάπολης υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης.
- ✓ Η Νεάπολη στο σύνολό της από το Ρολόι και κάτω.
- ✓ Αναγέννηση.
- ✓ Περιοχή Ρουμάνικα ,χώρος λαϊκής. Ανύπαρκτοι χώροι στάθμευσης, κακή ρύθμιση των κολωνακίων των πεζοδρομίων. Στάθμευση μόνο από την μια μεριά του δρόμου. μεγάλες χωρίς λόγο γωνίες σε κάθε στροφή.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

- ✓ Παπανικολάου στο ύψος των τραπεζών Πειραιώς και Άλφα.
- ✓ Μ. Ασίας και Δημοκρατίας.
- ✓ Οδός Παπανικολάου. Πολλά εμπορικά καταστήματα δεν επαρκούν οι θέσεις στάθμευσης.
- ✓ Όλη η Παπανικολάου ελλιπείς θέσεις πάρκινγκ άσχημη φωταγώγηση της Λεωφόρου με τα φώτα να πίνουν θέσεις πάρκινγκ.
- ✓ Δεν υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης στα Πεύκα.
- ✓ Γύρω από τα σχολεία δεν υπάρχουν επαρκείς θέσεις στάθμευσης για τους γονείς.
- ✓ Απαράδεκτη κατάσταση πέριξ της παιδικής χαράς επί των οδών Μ. Ασίας και Κοιμήσεως της Θεοτόκου. Υπάρχουν παρκαρισμένα και στις δύο πλευρές του δρόμου. Εξαιτίας, μάλιστα, του κιγκλιδώματος κατα μήκος του πεζοδρομίου στην πλευρά της παιδικής χαράς, οι οδηγοί αφήνουν τα αυτοκίνητα προς τον άξονα της οδού (ώστε να μπορούν να βγουν από το όχημά τους) με αποτέλεσμα το πλάτος της οδού να μειώνεται υπερβολικά καθιστώντας αδύνατη την ταυτόχρονη κίνηση δύο οχημάτων με αντίθετες κατευθύνσεις.
- ✓ Πλην της Παπανικολάου, δεν υπάρχουν καθορισμένοι χώροι στάθμευσης. Τα αυτοκίνητα παρκάρουν επί των οδών. Γενικά, ακόμη δεν παρατηρείται πρόβλημα ως προς την εύρεση θέσης στάθμευσης αλλά μελλοντικά θα υπάρξει λόγω μεγάλης αύξησης της χρήσης του ΙΧ αλλά και του πληθυσμού του Δήμου. Επίσης, όλοι επιλέγουν να σταθμεύουν, κυρίως παροδικά, μπροστά στο μέρος που θέλουν να επισκεφθούν. Δημιουργούν κυκλοφοριακά προβλήματα και συμφόρηση.
- ✓ Η στάθμευση σε κεντρικούς δρόμους πρέπει να απαγορευτεί πχ Ρόδων.
- ✓ Στη Λεωφόρο Παπανικολάου από τότε που έγινε η διαμόρφωση των πεζοδρομίων μειώθηκαν κατά πολύ οι θέσεις στάθμευσης με αποτέλεσμα να διπλοπαρκάρουν πολλοί οδηγοί και να δημιουργείται κυκλοφοριακό πρόβλημα. Επίσης στις ακαδημίες του Δελασάλ κατά τις προπονήσεις και τα πάρτυ που γίνονται τα Σαββατοκύριακα.
- ✓ Άναρχη στάθμευση επί της Παπανικολάου, διπλόπαρκαρισμένα, κάθετα παρκαρισμένα.

✓ Λεωφόρος τρίτης Δημοκρατίας σε κάποια σημεία λόγω στενότητας του δρόμου η στάθμευση δυσχεραίνει επικίνδυνα την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

✓ Πολύ συχνά υπάρχουν διπλοπαρκαρισμένα ΙΧ και φορτηγά στην Λ. Παπανικολάου. Στη Λ. Ρόδων παρκαρισμένα και από τις δύο πλευρές με αποτέλεσμα η διπλή κυκλοφορία του δρόμου να γίνεται μονή. Πολύ επικίνδυνο σημείο η στροφή στην περιοχή των Πηγών.

✓ Μικράς Ασίας

✓ Παπανικολάου, παρκάρουν κάθετα

✓ Κέντρο Αγ. Κυριακής

✓ Σε όλη την Παπανικολάου κατά τις πρωινές ώρες, αμάξια διπλοπαρκάρουν για να προμηθευτούν καφέ και πρωινό.

✓ Λεωφόρος Παπανικολάου με άναρχη στάθμευση των ΙΧ. Χρειάζονται διακριτές σημάσεις για το παρκάρισμα και να υπάρχει δημοτική αστυνομία που να ελέγχει το παράνομο διπλοπαρκάρισμα.

✓ Σχεδόν παντού πλέον. Καταργήθηκαν θέσεις στάθμευσης με την διεύρυνση των πεζοδρομίων στην Λ. Παπανικολάου. Το αποτέλεσμα είναι να μην υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης έξω από τα καταστήματα.

✓ Οδός Παπανικολάου από στροφή Φιλύρου μέχρι Πλατεία Πεύκων – Λίγες θέσεις στάθμευσης αριστερά και δεξιά της οδού διπλοπαρκαρισμένα έστω και προσωρινά.

✓ 2ο-4ο δημοτικό Πεύκων.

✓ Η Ρόδων είναι μονίμως γεμάτη με παρκαρισμένα οχήματα και το πρωί υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

✓ Πολύ λίγες θέσεις και ανυπαρξία ιδιωτικών χώρων

✓ Κακή ρυμοτομία της περιοχής

✓ Περιοχή Ι.Ν. Αποστόλου Παύλου

✓ σε όλη την περιοχή του Αγίου Παύλου

✓ Παράνομη στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια σε όλη την περιοχή

❖ Διαβάσεις πεζών:

Δημοτική Ενότητα Συκεών

✓ Μεσολογγίου ανύπαρκτες διαβάσεις

✓ Νικόλαου Παρασκευά.

✓ Επταπυργίου.

✓ Κατά μήκος της Ρήγα Φεραίου – Κύπρου.

✓ Παπανδρέου με Κύπρου.

✓ Πέριξ του δημαρχείου, κοντά στο ΒΑΟ.

✓ Ροδοχώρι - σχεδόν ανύπαρκτες.

- ✓ Μερίνας Μερκούρη, στη Δροσιά, λόγω της στροφής και της ταχύτητας γίνονται συχνά ατυχήματα. Επίσης, ενώ έγινε το πολύ ωραίο, νέο πάρκο δεν υπάρχουν καθαρές διαβάσεις από και προς αυτό.
- ✓ Στις διαβάσεις στην Επταπυργίου δε φαίνεται διαγράμμιση από τις δύο πλευρές της νησίδας.

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- ✓ Κεντρικές οδοί: άναρχο παρκινγκ, έντονη κυκλοφορία, φωτεινοί σηματοδότες που δεν είναι προγραμματισμένοι να δείχνουν πρόνοια στον πεζό (παράλληλη ένδειξη πράσινου για πεζούς και αυτοκίνητα στις στροφές επί της Παπανδρέου).
- ✓ Πρόσβαση στο 2ο δημοτικό Νεάπολης (διασχίζοντας κάθετα την Παπανδρέου).
- ✓ Ρολόι προς Συκιές δεν είναι εμφανείς οι διαβάσεις.
- ✓ Παναγή Τσαλδάρη κύριος δρόμος προς τα σχολεία μας ανύπαρκτες διαβάσεις και όπου υπάρχουν σβησμένες από τα χρόνια γραμμές, δεν σταματάει κανείς έτσι και αλλιώς ώστε να διασχίσουν τα παιδιά τον κεντρικό δρόμο.
- ✓ Κύπρου.
- ✓ Στην οδό Π. Τσαλδάρη οι διαβάσεις είναι πολύ δύσκολο να φανούν. Στην οδό Οδυσσέα Ελύτη επίσης θα ήταν καλό να υπήρχε η παρουσία διαβάσεων μιας και είναι τόπος με μεγάλη κίνηση από μαθητές και καθηγητές.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

- ✓ super market smart price, κρεοπωλείο Αλέξανδρος, γυμνάσιο Πεύκων.
- ✓ Σε όλους τους δρόμους πλην της Παπανικολάου.
- ✓ Στην κεντρική οδό Παπανικολάου, ελάχιστες διαβάσεις.
- ✓ Κατά μήκος της Παπανικολάου και ειδικά στον Κόμβο Παπανικολάου με Κωνσταντινουπόλεως, στον κόμβο Παπανικολάου Αγ. Τριάδος και Παπανικολάου με Ειρήνης.
- ✓ 3^ο Δημοτικό Σχολείο Πεύκων
- ✓ Στις λιγοστές διαβάσεις στην οδό Παπανικολάου οι οδηγοί δεν σταματούν.
- ✓ Κυρίως επί της Παπανικολάου. Δύο οι τρεις βασικές διαβάσεις σημάνθηκαν αλλά δεν διαγράμμιστηκαν. Εκτός της Παπανικολάου δεν υπάρχουν πουθενά αλλού διαβάσεις.
- ✓ Στην Λεωφόρο Παπανικολάου στο 127 τα αυτοκίνητα αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα έως και πάνω από 80χιλ και δεν υπάρχει διάβαση από την στάση που βρίσκεται εκεί για το απέναντι πεζοδρόμιο ούτε φανάρι!
- ✓ Διαβάσεις πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σχολεία της δημοτικής ενότητας Πεύκων.
- ✓ Οι διαβάσεις στην Παπανικολάου ως επί το πλείστον έχουν σβηστεί.
- ✓ Πέραν της κεντρικής οδού Παπανικολάου δεν υπάρχουν διαβάσεις. Επιπροσθέτως οι διαβάσεις που υπάρχουν στην Παπανικολάου είναι λίγες δεν γίνονται σεβαστές από τους οδηγούς.
- ✓ Οι διαβάσεις πρέπει να είναι πιο κοντά η μία με την άλλη (στην οδό Παπανικολάου). Για πολλά μέτρα, δεν υπάρχει διάβαση. Επίσης, δεν σταματάνε τα αυτοκίνητα. Πιθανό να χρειάζεται κάποια σήμανση ή προειδοποιητικός φωτισμός.
- ✓ Στροφή Φιλύρου. Δεν υπάρχουν διαβάσεις με φανάρια.

- ✓ Δεν υπάρχουν διαβάσεις σε όλα τα σχολεία των Πεύκων αλλά και ούτε στα σημεία των κεντρικών δρόμων που οδηγούν σε αυτά. Όπως και η έλλειψη διαβάσεων στη Λεωφόρο Παπανδρέου από το Τέρμα των λεωφορείων έως και τη διασταύρωση του Κόκκορα.
- ✓ Περιοχή Συντριβάνι.
- ✓ Πέριξ των σχολείων.
- ✓ Λίγες έως ανεπαρκείς στον κεντρικό δρόμο. Εντελώς ανύπαρκτες σε οποιοδήποτε άλλο δρόμο.
- ✓ Στην Λ. Παπανικολάου δεν είναι όλες βαμμένες. Δεν υπάρχει διάβαση μπροστά από το 3ο Δημοτικό. Δεν υπάρχουν διαβάσεις για πρόσβαση στο 2ο Γυμνάσιο.
- ✓ Γυμνάσιο και οδός Παπανικολάου.
- ✓ Παπανικολάου, Ειρήνης και όλη η πάνω περιοχή.
- ✓ Λεωφόρος Παπανικολάου.
- ✓ Ειρήνης. Μπροστά στο 3ο δημοτικό δεν υπάρχουν διαβάσεις να περάσουν τα παιδιά, όπως και στην Παπανικολάου με Ειρήνης δεν έχει διάβαση.
- ✓ Υπάρχουν λίγες, με κακή σήμανση και διαγράμμιση.
- ✓ Κωνσταντινουπόλεως, Παπανικολάου στο ύψος του συντριβανιού.
- ✓ Στην οδό Κωνσταντινουπόλεως δεν έχει διάβαση για να παν στο 2 γυμνάσιο, διασταύρωση Παπανικολάου με στροφή Φιλύρου.
- ✓ Πάνω στην Κωνσταντινουπόλεως για το καινούργιο γυμνάσιο δεν έχει διαβάσεις.
- ✓ Στο κεντρικό στην Παπανικολάου όπου έχει και τις μόνες διαβάσεις δεν λειτουργούν γιατί οδηγοί δεν έχουν την παιδεία και δεν σταματάνε ποτέ.
- ✓ Έχουν αποχρωματιστεί.
- ✓ Στην στροφή Φιλύρου, ειδικά τώρα που λειτουργεί το 2ο Γυμνάσιο Πεύκων και στην Κωνσταντινουπόλεως.
- ✓ Όλοι οι δρόμοι των Πεύκων είναι χωρίς διαβάσεις!!

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

- ✓ Ευαγγελίστρια, σχεδόν δεν υπάρχουν
- ✓ Δεν υπάρχουν κατάλληλες διαβάσεις
- ✓ Δεν υπάρχουν
- ✓ Στο σύνολο της περιοχής του Αγ. Παύλου
- ✓ Στις κεντρικές οδούς του Αγίου Παύλου, Λεωφ. Όχι Βενιζέλου και Ανθέων
- ✓ Δεν υπάρχουν διαβάσεις στα περισσότερα σημεία
- ✓ Απουσία διαβάσεων. Και σε αυτές που υπάρχουν τα αυτοκίνητα δεν σταματούν για τους πεζούς

❖ Οδική Ασφάλεια:

Δημοτική Ενότητα Συκεών

- ✓ Οδυσσέως Φωκά
- ✓ Όλη η Νικολάου Παρασκευά. Μικρό πλάτος δρόμου για δύο κατευθύνσεις κ παρκαρισμένα οχήματα αριστερά-δεξιά.
- ✓ Μιχαήλ Καραολή με Νικολάου Παρασκευά.
- ✓ Κύπρου με Ρήγα Φεραίου τα φανάρια και οι διαβάσεις είναι σαν να μην υπάρχουν.
- ✓ Ρήγα Φεραίου - Συκιές και Βενιζέλου Νεάπολης : πολλά αυτοκίνητα παρκαρισμένα - δρόμοι διπλής κατεύθυνσης, ανυπαρξία διαβάσεων , αυτοκίνητα που τρέχουν με υψηλή ταχύτητα σε δρόμους με σχολεία ή παιδιά που περιμένουν σχολικό λεωφορείο.
- ✓ Καρόλου Κουν, διπλής κατεύθυνσης που παρκάρουν και από τις δύο μεριές του δρόμου. Έχει στροφή, χωρίς ορατότητα και δεν χωράνε δύο αμάξια, λόγω παρκαρισμένη. Χρειάζεται καθρέφτης και να μην παρκάρουν από τη μεριά του άλσους που έχει και απαγορευτικό.
- ✓ Τα οχήματα αυξάνουν ταχύτητα στην Επταπυργίου και τη Ρήγα Φεραίου

Δημοτική Ενότητα Νεάπολης

- ✓ Ρήγα Φεραίου - Συκιές και Βενιζέλου Νεάπολης: πολλά αυτοκίνητα παρκαρισμένα - δρόμοι διπλής κατεύθυνσης, ανυπαρξία διαβάσεων, αυτοκίνητα που τρέχουν με υψηλή ταχύτητα σε δρόμους με σχολεία ή παιδιά που περιμένουν σχολικό λεωφορείο.
- ✓ Νεάπολη κέντρο. Διπλό και τριπλοπαρκαρισμένα που κλείνουν δρόμους και πεζοδρόμια και περιορίζουν την ορατότητα στις διασταυρώσεις.
- ✓ Τσαλδάρη.
- ✓ Κεντρικές Οδοι (Παπανδρέου, Τσαλδάρη, Βενιζέλου): άναρχο παρκινγκ (διπλό ή τριπλό), ελάχιστος χώρος για ταυτόχρονη δίπλευρη όδευση. Θα βελτιωνόταν σημαντικά το αίσθημα ασφάλειας με επανασχεδιασμό πεζοδρομίων, δρόμου θέσεων στάθμευσής και δημιουργία διαχωριστικού μεταξύ καθόδου-ανόδου.
- ✓ Συκιές στα στενά Κομνηνών κ Λόρδου Βύρωνος.
- ✓ Ρολόι προς Πολίχνη μεγάλος όγκος παράνομα παρκαρισμένων οχημάτων με αποτέλεσμα να μειώνεται ο διαθέσιμος χώρος για τα οχήματα και οι πεζοί να αντιμετωπίζουν δυσκολία να διασχίσουν κάθετα τον δρόμο.
- ✓ Κακή ποιότητα οδοστρώματος σε αρκετά μεγάλο βαθμό Νεάπολη κ Συκιές άθλια μπαλώματα εργολάβων.
- ✓ Ρολόι ύψος τραπεζών.
- ✓ Κατά μήκος της Λεωφ. Παπανδρέου και στο όριο με Συκιές κατά μήκος της διαδρομής του λεωφορείου γίνονται προσπεράσεις χωρίς ορατότητα κατά την στάση του λεωφορείου (διαφορετικά υπάρχουν καθυστερήσεις και δημιουργείται μποτιλιάρισμα). Την κατάσταση δυσχεραίνουν τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα.
- ✓ Ανδρέα Παπανδρέου με Τσαλδάρη κίνηση προς 4 κατευθύνσεις ταυτόχρονα με ένα stop, με αποτέλεσμα ατυχήματα.

Δημοτική Ενότητα Πεύκων

- ✓ Στροφή Φιλύρου, ανύπαρκτη διάβαση, και προβληματισμός για την μεταφορά των παιδιών στο καινούριο σχολείο!!
- ✓ Υπερβολικές ταχύτητες παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πινακίδες με 50χλμ/ώρα.
- ✓ Παπανικολάου αυξημένες ταχύτητες.
- ✓ Μένω κοντά σε παιδική χαρά (Ακαδημίας 67) και δεν υπάρχει σήμανση, οι οδηγοί τρέχουν πολύ.
- ✓ Δεν τηρούνται τα όρια ταχύτητας, ούτε στα στενά, ούτε σε περιοχές που κυκλοφορούν παιδιά, πχ γύρω από σχολεία.
- ✓ Όλοι οι παράδρομοι γύρω από την Παπανικολάου. Υπάρχει συνεχής κίνδυνος ατυχήματος από την διαμόρφωση των οδών σε πολλά σημεία χωρίς ορατότητα και από την οδηγική συμπεριφορά των οδηγών.
- ✓ Όλα τα προαναφερόμενα. Γενικά οι γονείς με καροτσάκια μωρών, ή οι άνθρωποι που πηγαίνουν στη λαϊκή ή και τα παιδιά που κουβαλάνε τσάντες βαλίτσες δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να κινηθούν με ασφάλεια. Δεν υπάρχει ούτε μια διαδρομή στην οποία να υπάρχει συνέχεια στη μετακίνηση από το σημείο έναρξης στον προορισμό.
- ✓ Να απαγορευτεί η στάθμευση επί της Ρόδων. Διάνοξη-μονόδρομηση της οδού Κοιμήσεως της Θεοτόκου και διάνοξη-μονοδρόμηση της οδού Αρχιμήδους προς Παπανικολάου.
- ✓ Εκτός του κεντρικού δρόμου στα Πεύκα, οι περισσότεροι εσωτερικοί δρόμοι χρήζουν αποκατάστασης. Ιδίως στα υψηλότερα τμήματα.
- ✓ Περιοχή σιντριβάνι.
- ✓ Πέριξ των σχολείων, υπερβολική ταχύτητα, έλλειψη διαβάσεων.
- ✓ Σε βασικές οδούς (Ακαδημίας) η υψηλή ταχύτητα των οδηγών.
- ✓ Καταργείστε επιτέλους αυτό το φανάρι. Δεν είναι η μοναδική διασταύρωση. Με την λογική αυτή βάλτε φανάρια παντού. Άσκοπη κίνηση - ταλαιπωρία καθημερινά. Και αφού γίνεται πράσινο παρακαλούμε την τύχη μην έχουμε μπροστά μας κάποιον που είναι να στρίψει αριστερά. Όταν είχα την ευκαιρία να αναφερθώ στο θέμα και στο κόλλημα όλων που είναι στην τοπική αυτοδιοίκηση με αυτό το φανάρι μου ανέφεραν πως δεν γίνονται ατυχήματα όταν λειτουργεί. Γελάει ο κόσμος. Επίσης κάνατε πρόσφατα ασφαλτόστρωση και νέες διαγραμμίσεις όπως και νέα πεζοδρόμια με κάγκελα. Πολλά από αυτά είναι ήδη χτυπημένα όπως και τα παρκαρισμένα εκτός διαγραμμίσεων (κάθετα και διπλοπαρκαρισμένα) με αποτέλεσμα για να συνεχίσουμε την πορεία μας να βγαίνουμε στο αντίθετο ρεύμα. Αν δεν μπορείτε να βάζετε κλήσεις (ο Έλληνας στην τσέπη πονάει, η παιδεία του δεν αλλάζει δυστυχώς) τότε να βάλετε κώνους παντού. Πρωτίστως στην Παπανικολάου. Όπως και κολωνάκια σε όλα τα πεζοδρόμια. Επίσης προτείνω να κοιτάξετε το θέμα με τους μονοδρόμους. Μπορεί εύκολα να γίνει. Όχι όλοι οι δρόμοι να είναι διπλής κατεύθυνσης.
- ✓ Λ. Κωνσταντινουπόλεως: κίνηση των αυτοκινήτων με μεγάλες ταχύτητες, χωρίς διαγραμμισμένες διαβάσεις.
- ✓ Διασταύρωση Ακαδημίας με Ρόδων.
- ✓ Πεύκα όλοι οι οδοί πάνω από την Παπανικολάου. Χαλιά δρόμοι απίστευτες κλίσεις, καθόλου πεζοδρόμιο.
- ✓ Γύρω από τα σχολεία και ιδιαίτερα στο 2ο Γυμνάσιο Πεύκων.
- ✓ Στην οδό Ειρήνης στην άνοδο. Δεν έχει πεζοδρόμια και οι πεζοί/μαθητές κινδυνεύουν.
- ✓ Πρέπει να μπουν σαμαράκια. Είναι απόφαση του Δήμου.

- ✓ Οι ανηφόρες από Ειρήνης στο 1ο Γυμνάσιο Πεύκων δεν έχουν ορατότητα και πεζοδρόμια. Θα έπρεπε να μονοδρομηθούν.
- ✓ Η ασφαλτος εκτός πλέον της Λ. Παπανικολάου είναι ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ. Στην κυριολεξία σπάμε τα αμάξια μας.
- ✓ Σε όλους τους δρόμους - έλλειψη διαβάσεων κίνηση οχημάτων με μεγάλη ταχύτητα.
- ✓ Ακαδημίας με Ρόδων.
- ✓ Κάθετοι δρόμοι στον κεντρικό.
- ✓ Οδός Ρόδων, στενός με παρκαρισμένα.
- ✓ Στον κόμβο που οδηγεί προς Πεύκα από Νεάπολη απαιτείται καλύτερη κυκλοφοριακή διεύθυνση.
- ✓ Κοιμήσεως της Θεοτόκου με Ακαδημίας, καθημερινά ατυχήματα λόγω κακής ορατότητας.
- ✓ Παπανικολάου με Μικράς Ασίας, η κατηφόρα είναι επικίνδυνη, η στροφή απότομη ειδικά όταν παρκάρουν πάνω στην στροφή η ορατότητα επικίνδυνα ανεπαρκής.
- ✓ Στην περιοχή κοντά στα βενζινάδικα shell έχει αρκετές τρύπες στο οδόστρωμα.
- ✓ Η κατηφόρα στο τέλος της οδού Μικράς Ασίας, περίπου στον αριθμό 4, είναι χάλια και χρειάζεται να γίνει καινούργια τσιμεντόστρωση. Το ίδιο πρόβλημα υπάρχει και στην ανηφόρα στην προέκταση της οδού που ήταν το ταχυδρομείο, μετά την Μ. Ασίας. Επίσης χρειάζεται νέα τσιμεντόστρωση.
- ✓ Μπροστά από το ναό Κοιμήσεως της Θεοτόκου.
- ✓ 2ο Γυμνάσιο Πεύκων/ στροφή Φιλύρου τρέχουν πάρα πολύ τα αυτοκίνητα, καμία ασφάλεια για τα παιδιά.(δεν υπάρχει διάβαση).
- ✓ Δεν υπάρχει σωστή σήμανση με διαβάσεις πάνω στο οδόστρωμα αλλά και σήματα στην οδό Δημοκρατίας. Κακή ποιότητα ασφάλτου αλλά και έλλειψη σωστής πεζοδρόμησης. Πιθανή χρήση σαμαριών και λόγω της υψηλής ταχύτητας που αναπτύσσουν τα ΙΧ με αποτέλεσμα να φοβόμαστε να περπατήσουμε.
- ✓ Στροφή Φιλύρου, είτε πεζός είτε με αυτοκίνητο είναι πολύ επικίνδυνη η διέλευση από τη διασταύρωση, από τη στιγμή που δεν υπάρχει φανάρι.
- ✓ Στροφή Φιλύρου δεν έχει φανάρια και είναι επικίνδυνη.
- ✓ Στροφή Φιλύρου. Δεν υπάρχουν ασφαλή πεζοδρόμια. Περπατούν παιδιά!!!
- ✓ Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως, από την αρχή της έως το ποδηλατοδρόμιο , οι οδηγοί που ανεβαίνουν (κυρίως) τρέχουν υπερβολικά και προσπερνούν όποιον τηρεί τον Κ.Ο.Κ.
- ✓ Κατά μήκος της Λεωφ. Παπανικολάου. Ο Έλληνας οδηγός δεν έχει σωστή οδηγική παιδεία. Όσα φανάρια και διαβάσεις και να τοποθετηθούν, το πρόβλημα δε λύνεται. Πρέπει να εισαχθεί μάθημα σωστής οδηγικής συμπεριφοράς από το Γυμνάσιο ακόμα, με εκπαίδευση σε θέματα Κ.Ο.Κ. σε απλή μορφή.
- ✓ Τρέχουν πολύ τα αυτοκίνητα στο δρόμο για το 1ο Δημοτικό Πεύκων.
- ✓ Στροφή Φιλύρου !!Στρίβουν προς όλες τις κατευθύνσεις ανεξέλεγκτα !!!
- ✓ Πεύκα , όλες οι παρακείμενες οδοί.

Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου

- ✓ Δεν υπάρχουν

- ✓ Μεγάλες κλίσεις και συχνά ταχύτητες και από την άλλη χαμηλή ορατότητα
- ✓ Στενές οδοί, μεγάλες κλίσεις, κακή ορατότητα
- ✓ Διαμπερής κυκλοφορία στην Λεωφ. Όχι και στην οδό Ανθέων
- ✓ Μεγάλες κλίσεις, δυσκολίες στο περπάτημα με κακοκαιρία
- ✓ Ολισθηρότητα οδοστρώματος

7.3 Έρευνα προέλευσης - προορισμού παρά την οδό

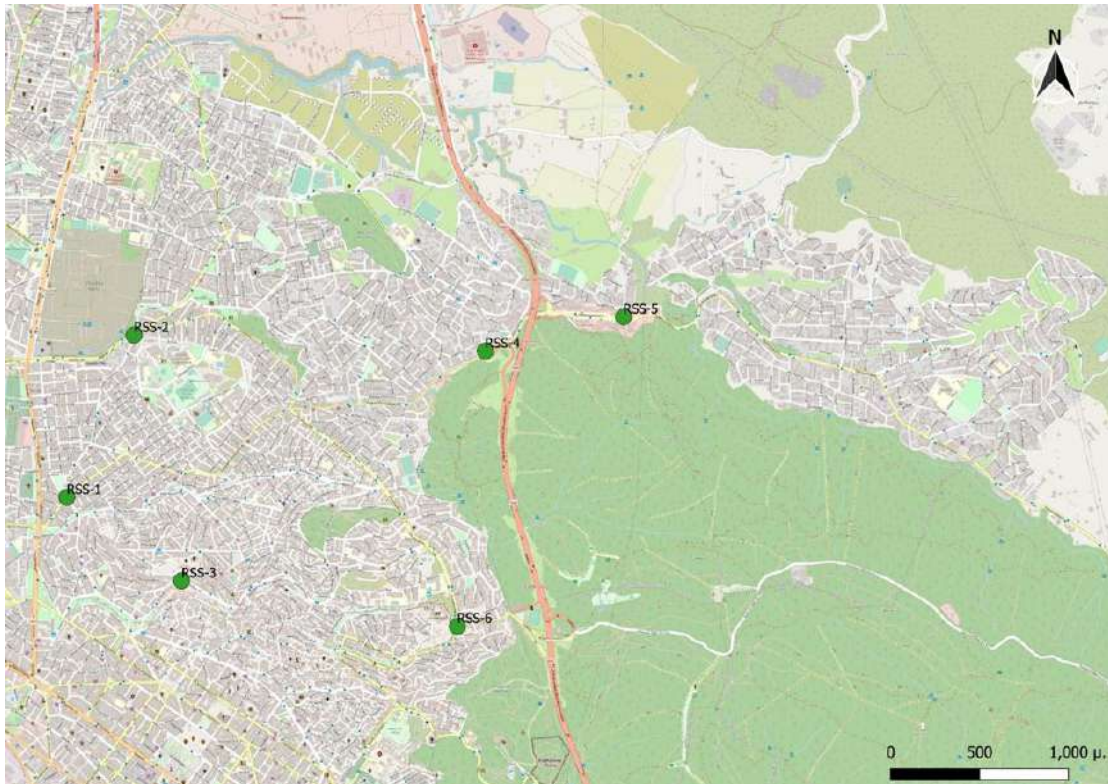
7.3.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Προκειμένου να καταγραφούν ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία του τρόπου μετακίνησης των χρηστών του οδικού δικτύου του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, πραγματοποιήθηκαν έρευνες Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό σε έξι (6) επιλεγμένους σταθμούς έρευνας διπλής κατεύθυνσης στα όρια του Δήμου. Σε κάθε σταθμό εργάζονταν δύο (2) έως τέσσερις (4) συνεντευκτές που κατέγραφαν σε ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με τη χρήση tablet που τους χορηγήθηκε τις απαντήσεις των οδηγών. Ο αρχικός προγραμματισμός υλοποίησης της έρευνας ήταν πέντε (5) ημέρες, αλλά λόγω απεργίας του ΟΑΣΘ την 01.06.2022, η έρευνα ολοκληρώθηκε σε τέσσερις (4) ημέρες, αυξάνοντας τον αριθμό των ερευνητών. Τα σημεία έρευνας ήταν σηματοδοτούμενοι κόμβοι, πλην του σταθμού RSS-3 που πραγματοποιήθηκε με τη συνδρομή της τροχαίας. Οι έρευνες πραγματοποιήθηκαν το διάστημα 30 Μαΐου – 3 Ιουνίου 2022 κατά τα χρονικά διαστήματα 07:00 – 10:00 το πρωί και 13:00 – 16:00 το μεσημέρι.

Τέλος, αναφέρεται ότι οι συνεντεύξεις έγιναν τηρουμένων όλων των μέτρων ασφαλείας (Αντανακλαστικά γιλέκα, κώνοι κυκλοφορίας, ειδική σήμανση κ.λπ.) και ότι τηρήθηκαν όλα τα μέτρα προφύλαξης από την πανδημία Covid-19 όπως Μάσκες, χρήση αντισηπτικών τήρηση αποστάσεων κ.λπ.

Πίνακας 7.1: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό

A/A	Κωδικός Σταθμού	Περιγραφή	Ημερομηνία
1	RS-1	Στο σηματοδοτούμενο κόμβο με την οδό Νεοχωρίου	30/05/2022
2	RS-2	Στο σηματοδοτούμενο κόμβο με την οδό Δαβάκη	31/05/2022
3	RS-3	Στο ύψος του Βυζαντινού Αθλητικού Συλλόγου	03/06/2022
4	RS-4	Δυτικά της Περιφερειακής Οδού	02/06/2022
5	RS-5	Ανατολικά της Περιφερειακής Οδού	03/06/2022
6	RS-6	Στο σηματοδοτούμενο κόμβο με την Ανθέων	02/06/2022



Σχήμα 7.37: Θέσεις που πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό.

Στην συνέχεια παρατίθενται φωτογραφίες από τους σταθμούς, όπου πραγματοποιήθηκαν οι έρευνες προέλευσης – προορισμού παρά την οδό.



Εικόνα 7.1: Σταθμοί RSS-1 και RSS-2



Εικόνα 7.2: Σταθμοί RSS-3 και RSS-4



Εικόνα 7.3: Σταθμοί RSS-4 και RSS-5

7.3.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων

Τα πρωτότυπα ερωτηματολόγια αφού συγκεντρώθηκαν, καταχωρήθηκαν σε ειδική φόρμα excel και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι πληρότητας καθώς και λογικοί έλεγχοι. Κατόπιν έγινε η κωδικοποίηση των σημείων προέλευσης και προορισμού με βάση το ζωνικό σύστημα που επιλέχθηκε για την περιοχή μελέτης.

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν **4.478** συνεντεύξεις σε διερχόμενα οχήματα. Ο αριθμός συνεντεύξεων ανά τύπο οχήματος παρουσιάζεται στο **Σχήμα 7.38** και είναι:

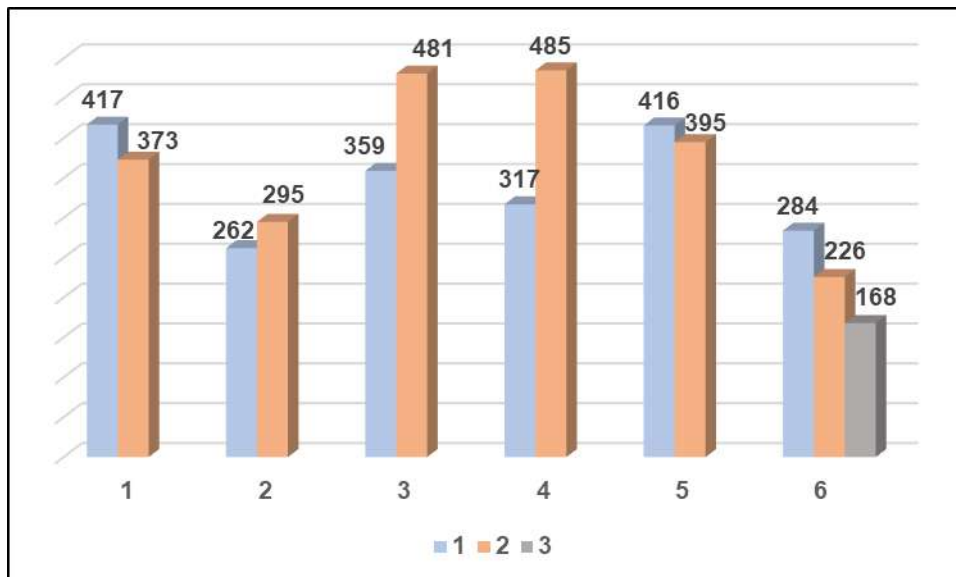
- ✓ Δίκυκλα **398**
- ✓ Επιβατικά **3.757**
- ✓ Ταξί (Με επιβάτη) **11**
- ✓ Ημιφορτηγά **238**
- ✓ Μικρά Λεωφορεία **26**
- ✓ Μεγάλα Λεωφορεία **8**
- ✓ Διαξονικά Φορτηγά **38**

✓ 3+Αξονικά Φορτηγά 2



Σχήμα 7.38: Αριθμός συνεντεύξεων ανά σταθμό έρευνας

Από το διάγραμμα του **Σχήματος 7.39**, προκύπτει ότι συνολικά οι περισσότερες συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στους σταθμούς 3, 5, και 4 με συνολικά 843, 816 και 806 ερωτηματολόγια αντίστοιχα. Τα λιγότερα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν στον σταθμό RSS-2.



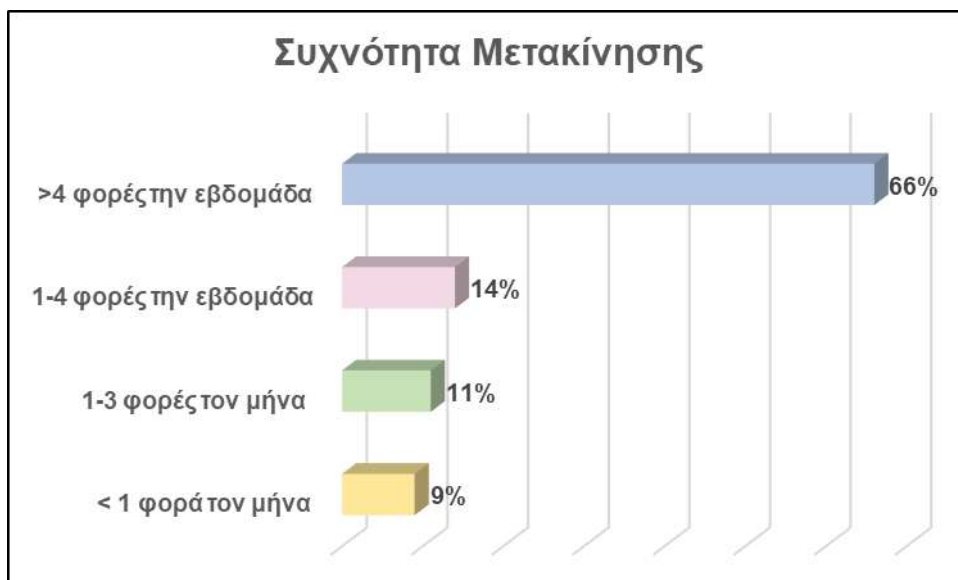
Σχήμα 7.39: Αριθμός συνεντεύξεων ανά σταθμό έρευνας

Οι συνεντευξιζόμενοι ερωτήθηκαν σχετικά με τον σκοπό πραγματοποίησης της μετακίνησης και σύμφωνα με τις απαντήσεις τους που παρουσιάζονται στο διάγραμμα του **Σχήματος 7.40**, το 70% μετακινούνται με σκοπό την εργασία ή στα πλαίσια αυτής, ένα 18% μετακινούνται για ατομικές υποθέσεις, ενώ οι υπόλοιποι σκοποί μετακίνησης συγκέντρωσαν μικρά μονοψήφια ποσοστά.



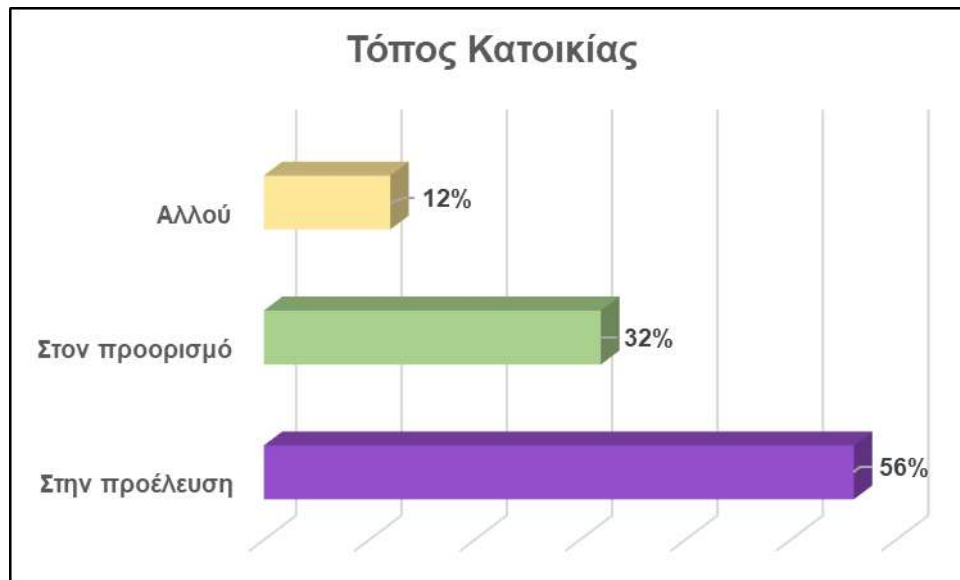
Σχήμα 7.40: Σκοπός μετακίνησης

Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν επίσης να απαντήσουν και για την συχνότητα με την οποία μετακινούνται και όπως φαίνεται και από το **Σχήμα 7.41**, το 66% μετακινείται περισσότερες από 4 φορές την εβδομάδα, το 14%, 1 έως 4 φορές την εβδομάδα, ενώ το 11% μετακινείται 1 με 3 φορές τον μήνα και το 9% λιγότερο από 1 φορά τον μήνα.



Σχήμα 7.41: Συχνότητα μετακίνησης

Τέλος, στους ερωτώμενους τέθηκε το ερώτημα σχετικά με το αν ο τόπος κατοικίας τους βρίσκεται στην προέλευση, στον προορισμό της μετακίνησής τους και όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.42**, το 56% δήλωσε ότι βρίσκεται στην αφετηρία της μετακίνησής τους και το 32% στον προορισμό.



Σχήμα 7.42: Τόπος κατοικίας

Τέλος, τα αποτελέσματα από την ανάλυση των απαντήσεων των συνεντευξαζόμενων, κατέδειξε ότι το 62% των ερωτηματολογίων αφορά σε μετακινήσεις από εξωτερική ζώνη προς τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών και αντίστροφα, το 28% αφορά σε διαμπερείς μετακινήσεις, ενώ το 10% αφορά σε μετακινήσεις εντός του Δήμου, δηλαδή από εσωτερική σε εσωτερική ζώνη.

7.4 Έρευνα προέλευσης - προορισμού στα νοικοκυριά

7.4.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

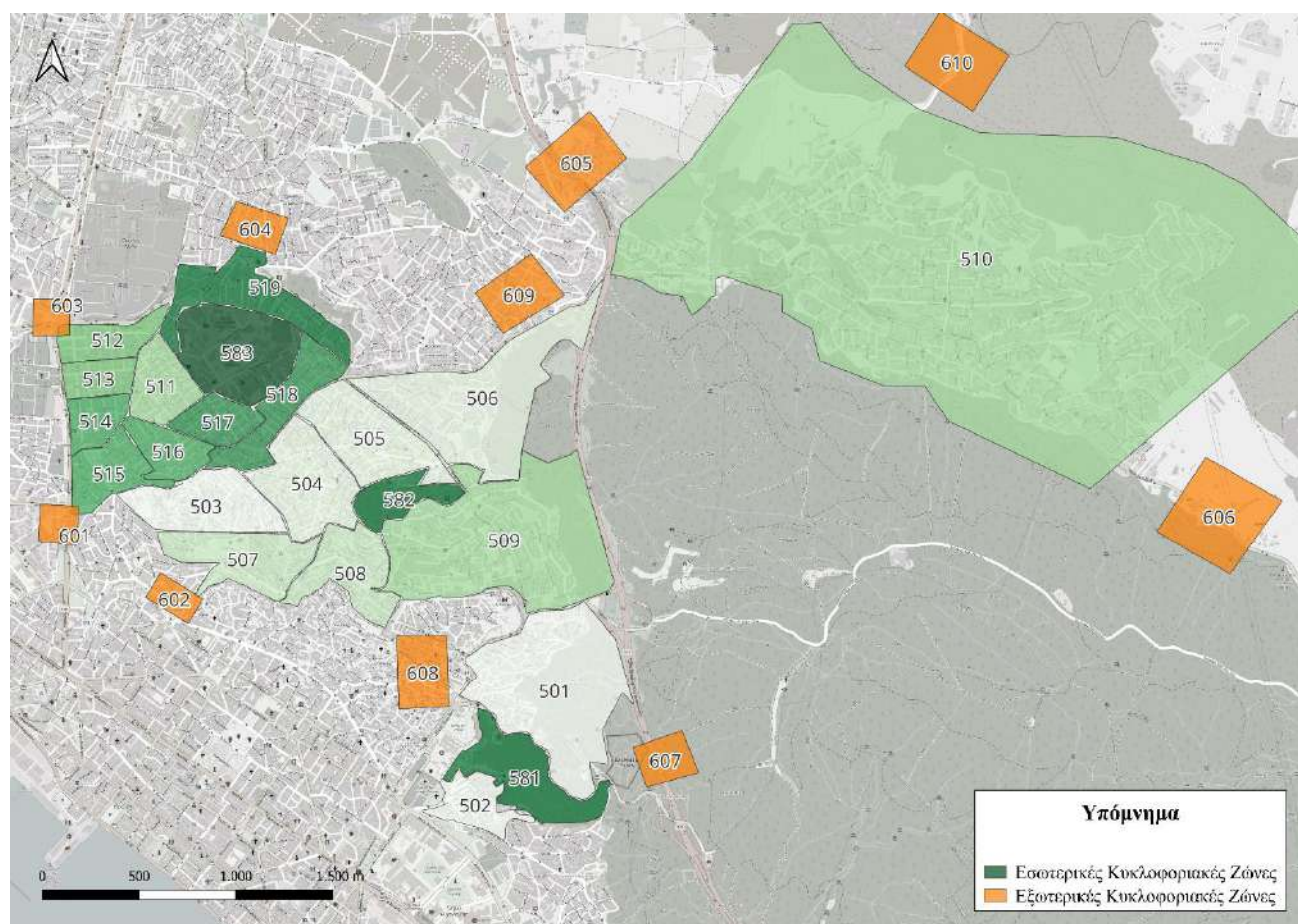
Η οργάνωση της περιοχής μελέτης σε κυκλοφοριακές ζώνες είναι μια διαδικασία που ενώ αφορά κυρίως την δόμηση ενός κυκλοφοριακού υποδείγματος (και πραγματοποιείται συνήθως κατά την κωδικοποίηση του δικτύου στο γραφικό περιβάλλον του προγράμματος όπου αναπτύσσεται το υπόδειγμα προσομοίωσης), είναι σημαντικό να διενεργείται αρκετά νωρίτερα. Στόχος αυτής της δράσης είναι η καλύτερη οργάνωση των ερευνών και των μετρήσεων πεδίου, έτσι ώστε ο μελετητής να διασφαλίσει ότι δεν θα υπάρξουν «κενά» στη συλλογή των κυκλοφοριακών δεδομένων, τα οποία ενδεχομένως θα επηρεάσουν την μετέπειτα αναπαράσταση της υφιστάμενης κατάστασης. Ωστόσο το συνολικό πλήθος των ζωνών κατά την διαδικασία ανάπτυξης του υποδείγματος δύναται να αλλάξει αφού ορισμένες ζώνες μπορεί να συμπτυχθούν.

Για την οργάνωση του ζωνικού συστήματος, αρχικά το σύνολο της περιοχής μελέτης υποδιαιρείται σε μη επικαλυπτόμενες υπο-περιοχές, κάθε μια εκ των οποίων χαρακτηρίζεται από ομοιογενή χαρακτηριστικά τόσο ως προς τις χρήσεις γης της όσο και ως προς την πληθυσμιακή κατανομή και πυκνότητά της. Τα όρια των υποπεριοχών συνήθως συμπίπτουν με μεγάλους οδικούς άξονες της περιοχής. Στην συνέχεια, η κάθε υπο-περιοχή διαιρείται εκ νέου σε ακόμα μικρότερες μονάδες που αποτελούν τις κυκλοφοριακές ζώνες. Το μέγεθος των κυκλοφοριακών ζωνών είναι ανάλογο του βαθμού της λεπτομέρειας που απαιτεί η εκάστοτε μελέτη: μικρότερες ζώνες συνεπάγονται λεπτομερέστερη αναπαράσταση του μεταφορικού έργου μιας περιοχής, αλλά για την ορθή καταγραφή του απαιτούνται περισσότερες μετρήσεις και έρευνες. Αντίστοιχα, ένα δίκτυο με μεγαλύτερες ζώνες, δεν απαιτεί μεγάλο πλήθος μετρήσεων, βαθμονομείται σχετικά εύκολα, ωστόσο τα αποτελέσματά του εμπεριέχουν μια περισσότερο γενική-μακροσκοπική οπτική.

Για την περίπτωση του Δήμου Νεάπολης – Συκεών ο διαχωρισμός των ζωνών πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής και χωρίζοντας τις αρχικές περιοχές σε μικρότερες υπό-περιοχές κατέληξε στο πλήθος των εσωτερικών ζωνών και εξωτερικών. Στο σημείο αυτό πρέπει να αποσαφηνιστούν οι έννοιες «εσωτερική» και «εξωτερική» ζώνη:

- «Εσωτερική» ονομάζεται μια ζώνη που βρίσκεται εντός της περιοχής μελέτης και είναι εφικτός ο υπολογισμός των παραγόμενων και ελκυσόμενων μετακινήσεων της μέσω των χαρακτηριστικών της.
- Αντίθετα, «εξωτερικές» ζώνες θεωρούνται αυτές που αποτελούν «πύλες» εισόδου και εξόδου των μετακινήσεων προς και από την περιοχή μελέτης σε σχέση με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο.

Εποπτικά, το ζωνικό σύστημα παρουσιάζεται στο ακόλουθο **Σχήμα 7.43**.



Σχήμα 7.43: Κυκλοφοριακές ζώνες που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών

Πίνακας 7.2: Κατανομή απαιτούμενου δείγματος και ερωτηματολογίων ανά ζώνη

Ζώνη	Πληθυσμός	Ποσοστό πληθυσμού ανά ζώνη	Πλήθος Νοικοκυριών	Πλήθος δείγματος νοικοκυριών ανά ζώνη	Πλήθος ερωτηματολογίων ανά ζώνη
501	5.240	6,3%	2.206	106	117
502	1.377	1,6%	719	20	20
503	6.458	7,7%	2.584	148	148

Ζώνη	Πληθυσμός	Ποσοστό πληθυσμού ανά ζώνη	Πλήθος Νοικοκυριών	Πλήθος δείγματος νοικοκυριών ανά ζώνη	Πλήθος ερωτηματολογίων ανά ζώνη
504	6.546	7,8%	2.516	150	150
505	6.155	7,4%	2.352	131	131
506	4.000	4,8%	1.460	49	42
507	4.276	5,1%	1.737	69	69
508	3.632	4,3%	1.472	48	48
509	5.791	6,9%	2.173	100	100
510	12.833	15,4%	3.941	343	347
511	4.012	4,8%	1.611	57	57
512	2.915	3,5%	1.143	31	31
513	2.606	3,1%	1.018	24	24
514	2.570	3,1%	1.059	26	26
515	3.681	4,4%	1.521	50	50
516	3.639	4,4%	1.444	49	44
517	3.260	3,9%	1.294	39	39
518	3.986	4,8%	1.545	54	55
519	14	0,0%	5	1	2
581	123	0,1%	58	1	0
582	173	0,2%	60	1	0
583	209	0,3%	77	1	2
ΣΥΝΟΛΟ	83.496	100,00%	31.995	1.500	1.502

Στα πλαίσια της συλλογής των στοιχείων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, πραγματοποιήθηκαν Έρευνες – Προέλευσης Προορισμού σε νοικοκυριά του Δήμου, μέσω συνεντεύξεων. Οι έρευνες αυτές έχουν σκοπό την καταγραφή των ποσοτικών, αλλά και ποιοτικών στοιχείων των μετακινήσεων για κάθε μέλος του νοικοκυριού καθώς και την καταγραφή στατιστικών στοιχείων σχετικά με το νοικοκυριό.

Οι έρευνες μετακινήσεων αναφέρονταν αποκλειστικά σε μόνιμους κατοίκους του Δήμου Νεάπολης - Συκεών και συγκεκριμένα σε άτομα ηλικίας άνω των 5 ετών.

Οι συνεντευκτές στο πρώτο μέρος των ερωτήσεων κατέγραφαν χαρακτηριστικά στοιχεία του νοικοκυριού, όπως την τοποθεσία της οικίας (Οδό και Αριθμό, Διασταύρωση ή Χαρακτηριστικό σημείο), αριθμό απόμων που ζουν μόνιμα στο νοικοκυριό, κατηγορία εισοδήματος, αριθμό οχημάτων που διαθέτει το νοικοκυριό καθώς και το ποσοστό των δαπανών για τις μετακινήσεις. Στη συνέχεια καταγράφονταν δημογραφικά στοιχεία όπως το φύλο η ηλικία και η δραστηριότητα του εκάστοτε μέλους καθώς και η δυνατότητα του η όχι στο να μετακινείται.

Τέλος καταγράφονταν οι μετακινήσεις της προηγούμενης ημέρας για κάθε μέλος του νοικοκυριού ξεχωριστά στις οποίες καταγράφονταν τα εξής:

- Ώρα αναχώρησης
- Σημείο Προέλευσης
- Χρήση γης στην Προέλευση

- Σκοπός Μετακίνησης
- Μέσο Μεταφοράς
- Αριθμός Γραμμής (Για δημόσιες συγκοινωνίες)
- Αριθμός ατόμων στο όχημα (για Ι.Χ.)
- Ώρα Άφιξης
- Σημείο προορισμού
- Χρόνος Περπατήματος (από και προς το σημείο επιβίβασης και αποβίβασης ή στάθμευσης)
- Τύπος Στάθμευσης
- Διάρκεια Στάθμευσης
- Κόστος Στάθμευσης

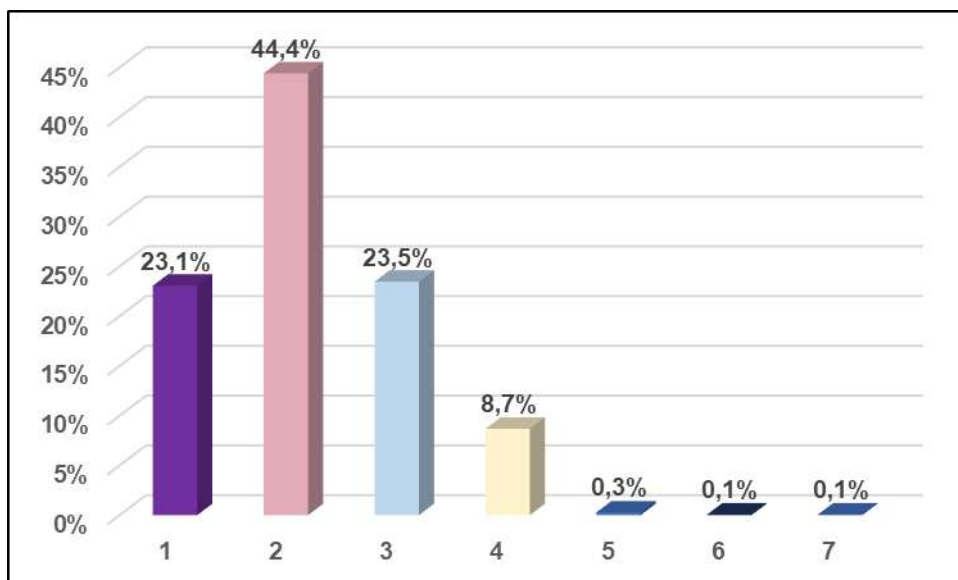
Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι καταγράφονταν οι μετακινήσεις που γίνονταν είτε με κάποιο μεταφορικό μέσο (Ι.Χ.- ΜΜΜ- Ποδήλατο κ.λ.π.) ανεξαρτήτως απόστασης καθώς και η πεζή μετακίνηση άνω των 300 μέτρων.

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις σε 1502 νοικοκυριά του Δήμου, τα οποία αφορούν στις μετακινήσεις 2713 ατόμων που κατοικούν μόνιμα στο Δήμο.

7.4.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων

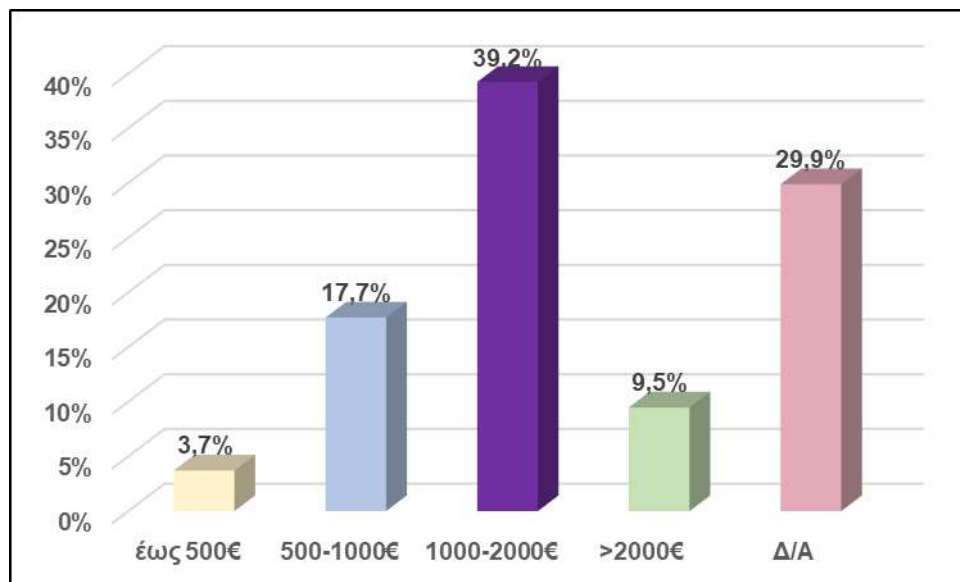
➤ Χαρακτηριστικά νοικοκυριών

Όπως φαίνεται και από το διάγραμμα του **Σχήματος 7.44**, το 44,4% των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα αποτελείται από 2 μέλη, το 23,5% από 3 μέλη, το 23,1% από ένα μέλος και το 8,7% από 4 μέλη. Τέλος, καταγράφηκαν και νοικοκυριά με 5 και περισσότερα μέλη.



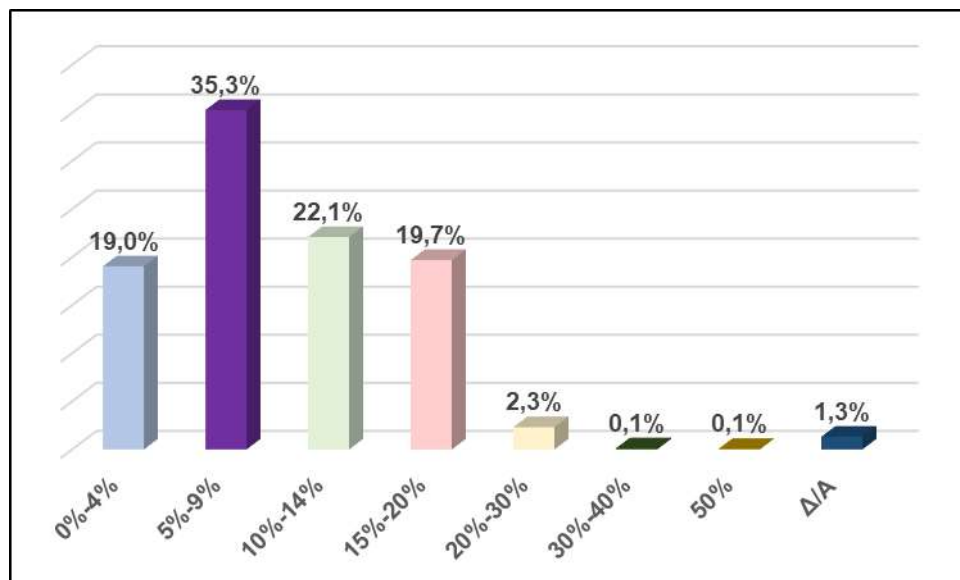
Σχήμα 7.44: Κατανομή νοικοκυριών με βάση των αριθμό των μελών

Όσον αφορά το μηνιαίο εισόδημα των νοικοκυριών, που παρουσιάζεται στο **Σχήμα 7.45**, το 39,2% δήλωσε μηνιαίο εισόδημα που κυμαίνεται από 1000 έως και 2000 ευρώ, το 17,7% 500 έως 1000 ευρώ, το 9,5% πάνω από 2000 ευρώ και το 3,7% κάτω από 500 ευρώ. Επίσης, το 1/3 των ερωτηθέντων δεν θέλησε να δηλώσει το μηνιαίο εισόδημα του νοικοκυριού του.



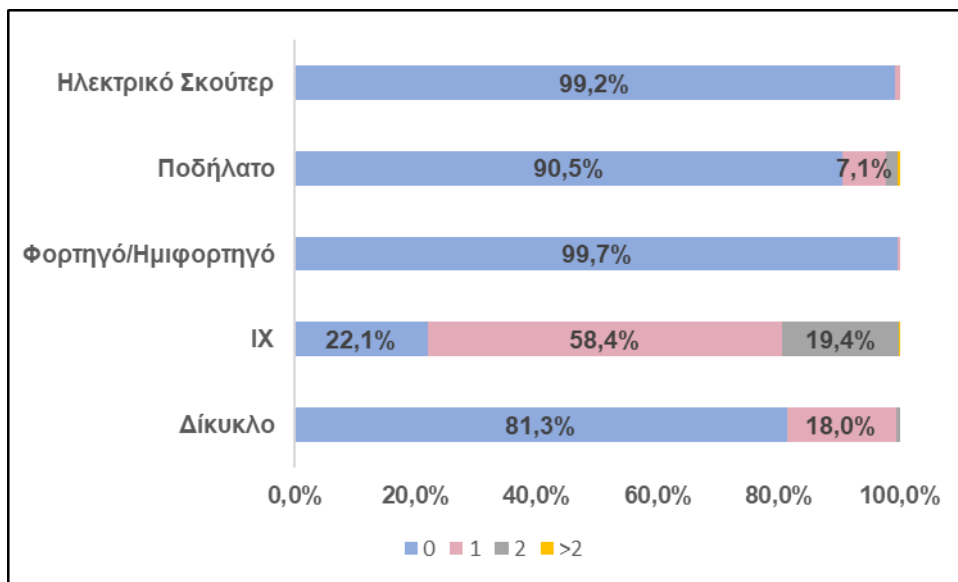
Σχήμα 7.45: Μηναίο εισόδημα νοικοκυριών

Επιπλέον, το ποσοστό του μηνιαίου εισοδήματος που δαπανάει το κάθε νοικοκυριό για μετακινήσεις παρουσιάζεται στο **Σχήμα 7.46**. Σύμφωνα λοιπόν με τις απαντήσεις που δόθηκαν διαπιστώνουμε ότι η πλειοψηφία των νοικοκυριών δαπανά λιγότερο από 20% του μηνιαίου εισοδήματος τους για μετακινήσεις. Η πλειοψηφία των νοικοκυριών και συγκεκριμένα το 35,3 ξοδεύει 5% με 9% του μηνιαίου εισοδήματος για μετακινήσεις και γύρω στο 40% ξοδεύει 10% έως 20%.



Σχήμα 7.46: Ποσοστό μηνιαίου εισοδήματος που δαπανάται ανά νοικοκυριό για μετακινήσεις

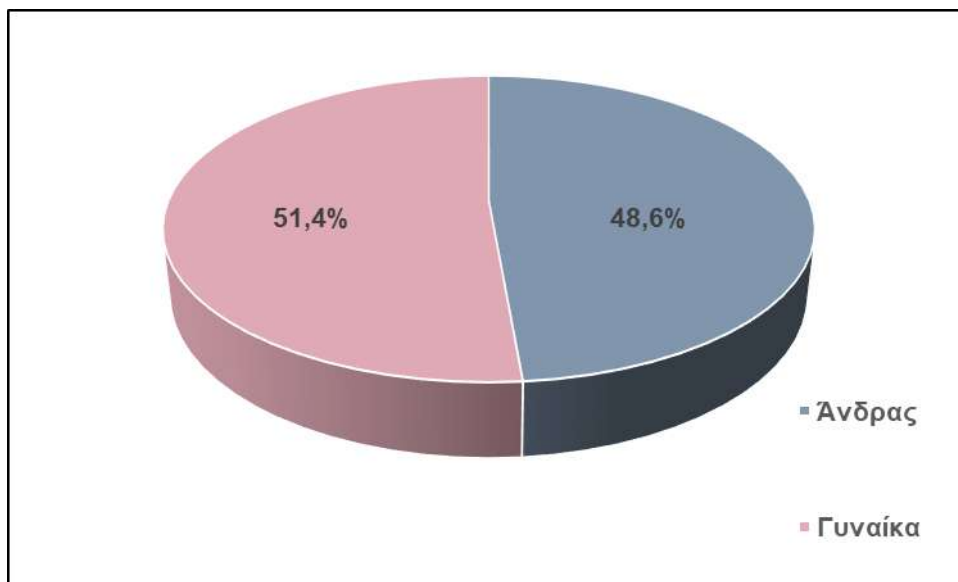
Στην συνέχεια οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν στην ερώτηση πόσα και τι είδους οχήματα διαθέτουν ανά νοικοκυριό και όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 7.47**, το 78% περίπου των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα Ι.Χ., ενώ δίκυκλα διαθέτει μόλις το 18% περίπου των νοικοκυριών. Φορτηγό – ημιφορτηγό διαθέτει μόλις το 0,3% των νοικοκυριών, ενώ ιδιαίτερα χαμηλά είναι τα ποσοστά και για τα ηλεκτρικά σκούτερ, καθώς μόλις το 0,8% διαθέτει ένα όχημα του είδους. Τέλος, ένα και πλέον ποδήλατα διαθέτει το 9,5% των νοικοκυριών.



Σχήμα 7.47: Ιδιοκτησία Οχημάτων ανά νοικοκυριό

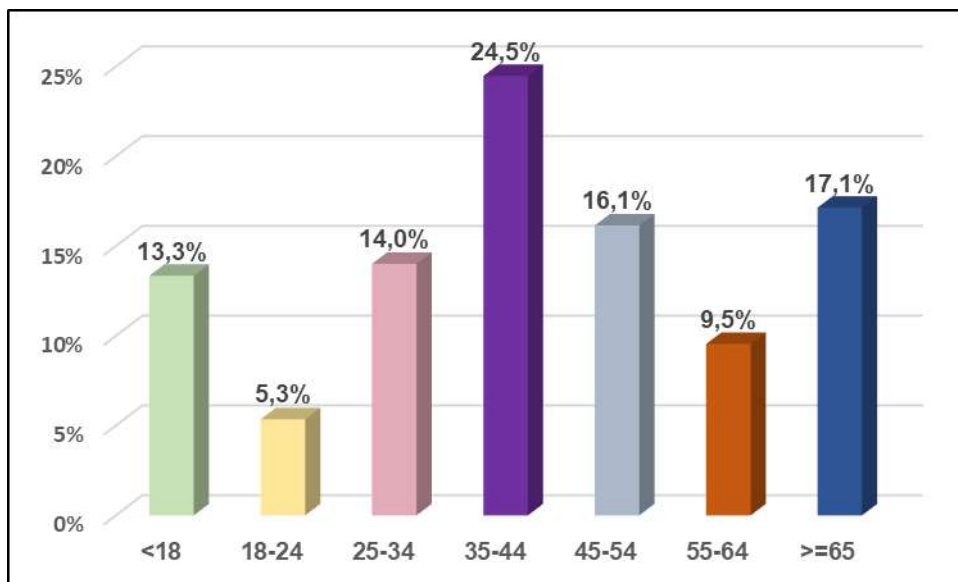
➤ Δημογραφικά Χαρακτηριστικά ερωτώμενων

Στην έρευνα συμμετείχαν 2713 ερωτώμενοι, εκ των οποίων, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.48**, το 51,4% ήταν γυναίκες και το 48,6% ήταν άνδρες.



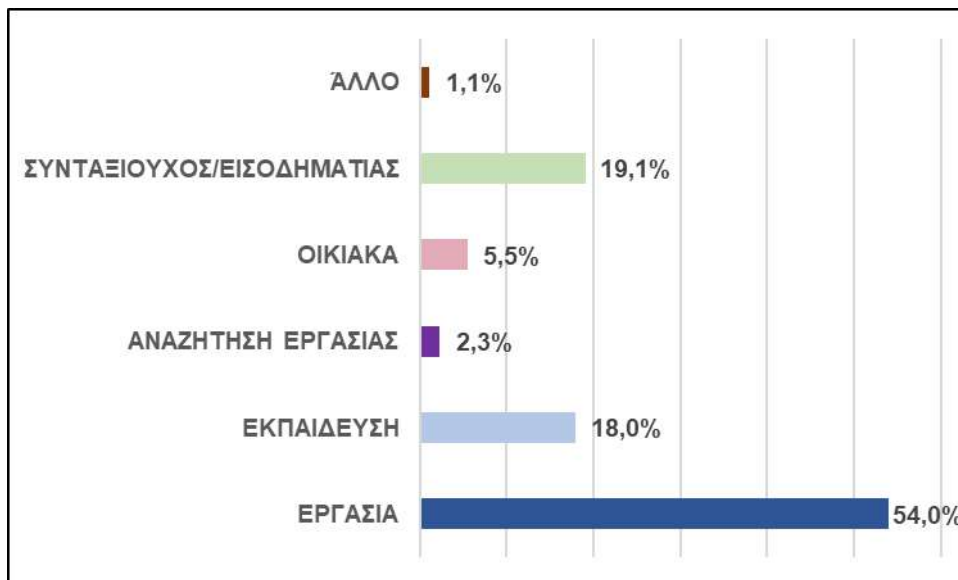
Σχήμα 7.48: Ποσοστιαία κατανομή φύλου συμμετεχόντων στην έρευνα νοικοκυριών

Οι ηλικιακές ομάδες στις οποίες ανήκουν οι συμμετέχοντες στην έρευνα, είναι κατά κύριο λόγο οι παραγωγικές ηλικίες και πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.49**, το 55% περίπου του δείγματος είναι ηλικίας 25-54 ετών, το 13,3% είναι κάτω των 18 ετών και τέλος το 17,1% είναι άνω των 65 ετών.



Σχήμα 7.49: Ηλικιακή κατανομή συμμετεχόντων στην έρευνα νοικοκυριών

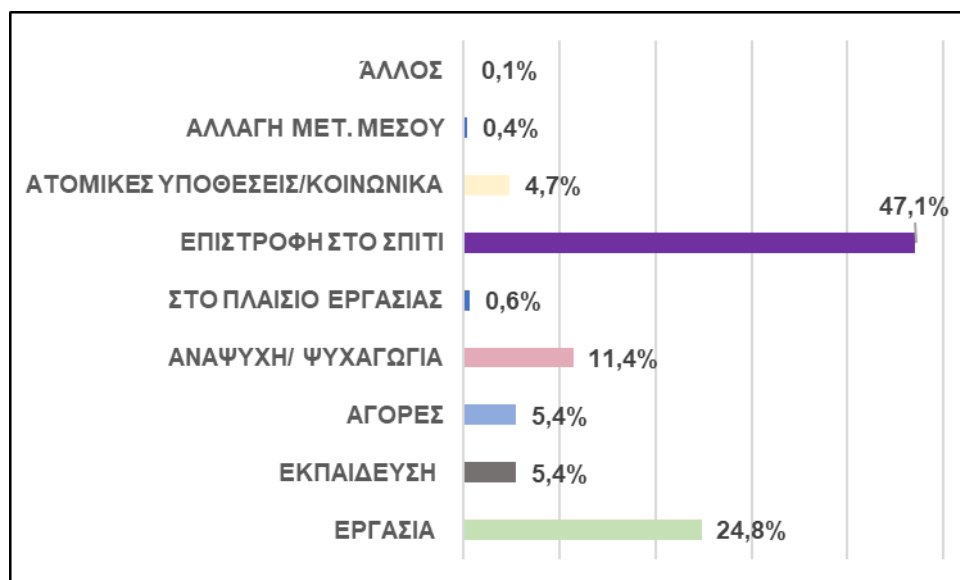
Όσον αφορά την κύρια δραστηριότητα των συμμετεχόντων (**Σχήμα 7.50**), το 54% είναι εργαζόμενοι, το 18% είναι μαθητές – φοιτητές, το 19,1% είναι συνταξιούχοι ή εισοδηματίες, το 5,5% ασχολείται με οικιακά και το 2,3% βρίσκεται σε αναζήτηση εργασίας.



Σχήμα 7.50: Κατανομή συμμετεχόντων ανάλογα με την κύρια δραστηριότητα απασχόλησης.

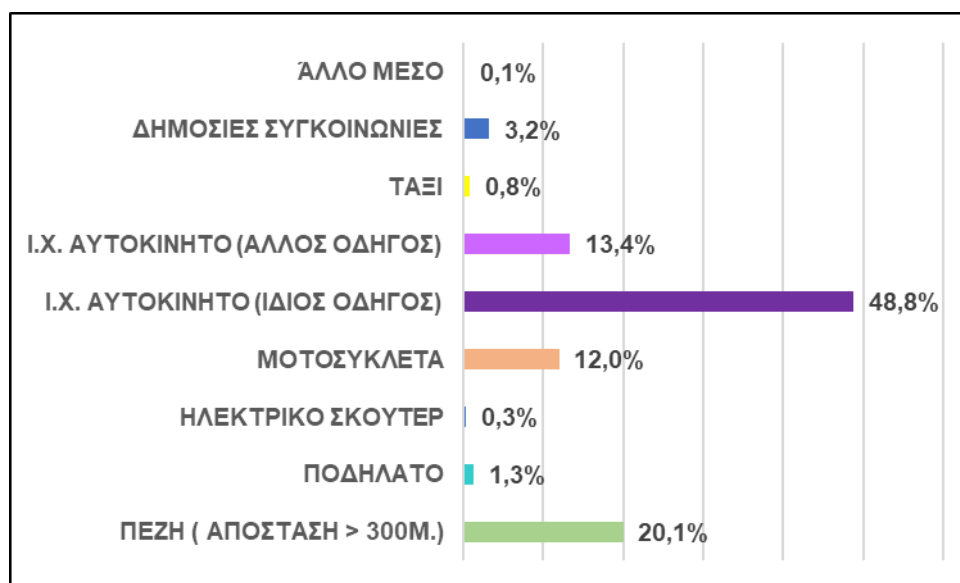
➤ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Σχετικά με τον σκοπό μετακίνησης, όπως φαίνεται και από το **Σχήμα 7.51**, ο πιο συχνός λόγος μετακίνησης είναι η επιστροφή στο σπίτι με ποσοστό 47,1% και ακολουθεί η μετάβαση στην εργασία 24,8%. Η αναψυχή αποτελεί τον τρίτο πιο συνηθισμένο σκοπό μετακίνησης ενώ για αγορές όπως και για εκπαίδευση δήλωσε ότι μετακινείται το 5,4%.



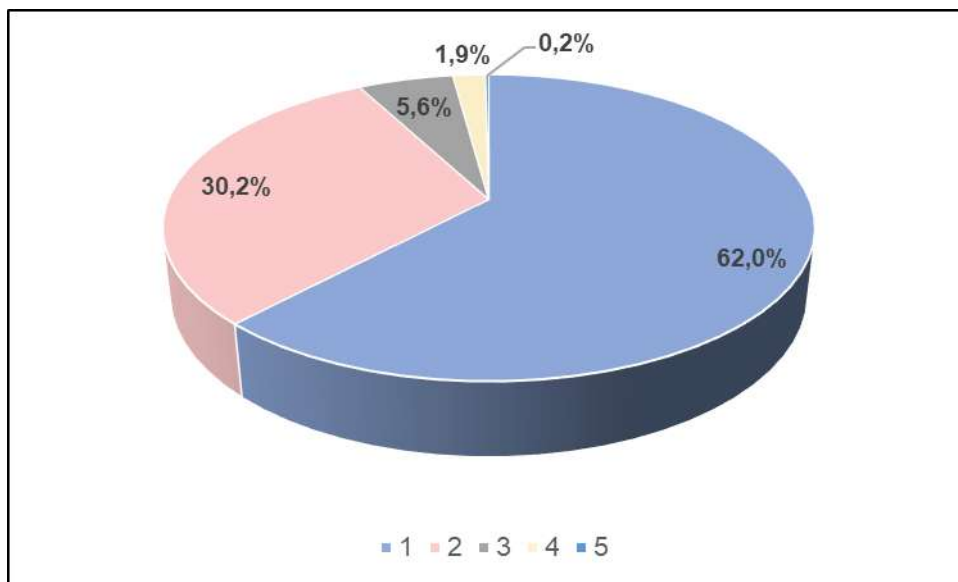
Σχήμα 7.51: Σκοπός πραγματοποίησης μετακίνησης

Τα κύρια μέσα που χρησιμοποιούνται για τις μετακινήσεις του δείγματος παρουσιάζονται στο **Σχήμα 7.52**, και είναι κατά κύριο λόγο το Ι.Χ. (είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης) σε ποσοστό 62,2%, ακολουθούν οι πεζές μετακινήσεις με ποσοστό 20,1% και τα δίκυκλα με 12%. Τέλος, ιδιαίτερα χαμηλό ποσοστό προτίμησης συγκεντρώνουν τα ΜΜΜ, καθώς μόλις το 3,2% των συμμετεχόντων δήλωσε ότι χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες για τις μετακινήσεις του.



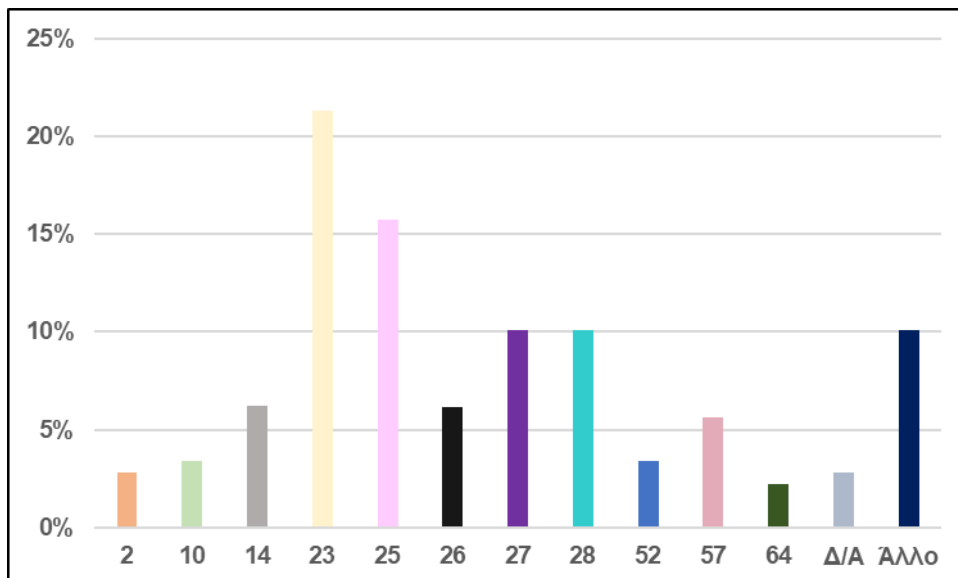
Σχήμα 7.52: Μέσο μετακίνησης

Επιπλέον, οι συμμετέχοντες στην έρευνα δήλωσαν και τον αριθμό ατόμων που μετακινούνται ανά όχημα και όπως προκύπτει από το **Σχήμα 7.53**, το 62% μετακινείται μόνο του με το όχημά του χωρίς άλλους επιβάτες, το 30,2% ταξιδεύει με έναν συνεπιβάτη και το 5,6% μαζί με άλλους δύο επιβάτες.



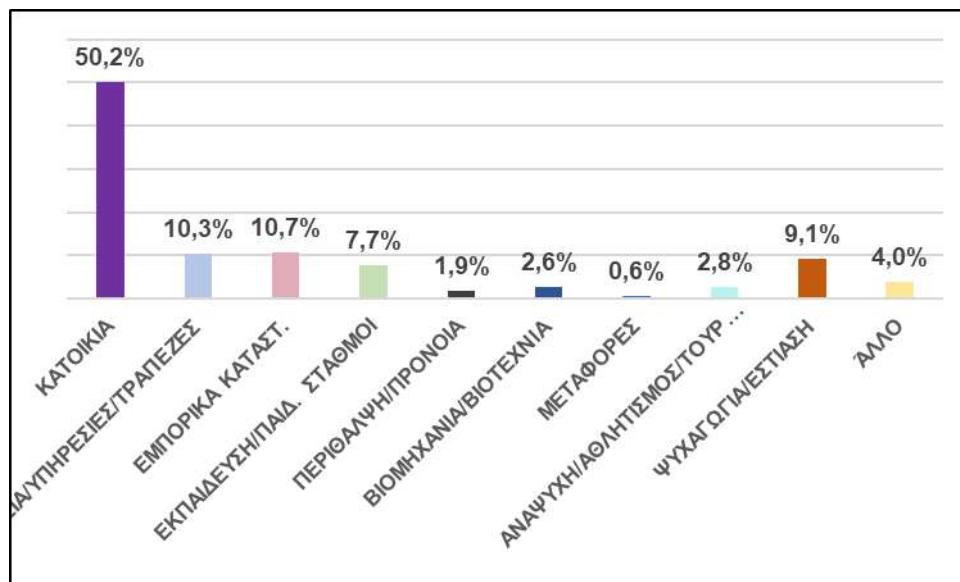
Σχήμα 7.53: Αριθμός μετακινούμενων ανά όχημα

Στην συνέχεια, στο **Σχήμα 7.54** παρουσιάζονται οι κυριότερες λεωφορειακές γραμμές που χρησιμοποιούν όσοι μετακινούνται με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Παρατηρούμε ότι οι γραμμές που συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά είναι οι γραμμές 23, 25 και 27 και 28, οι οποίες εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο της Δ.Ε. Συκεών και Νεάπολης.



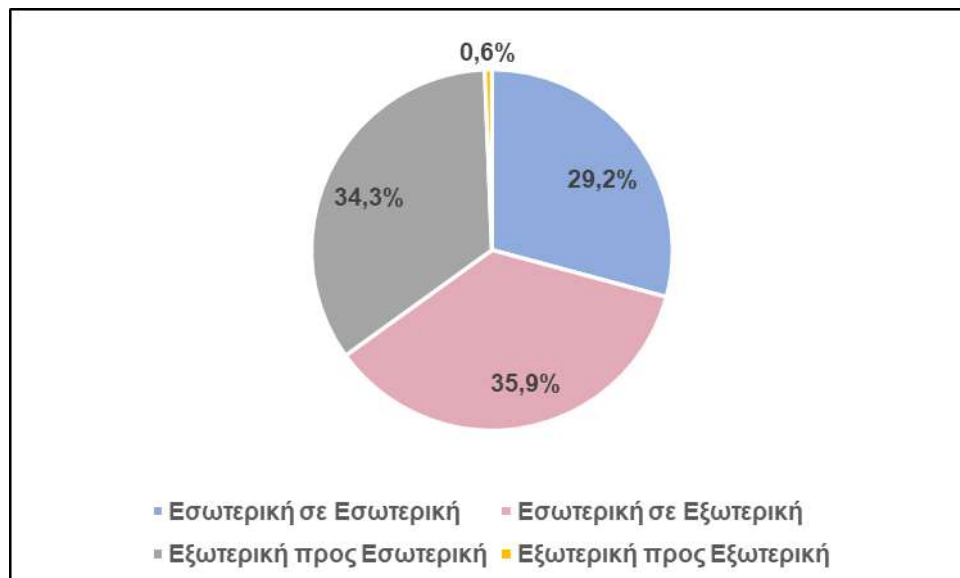
Σχήμα 7.54: Λεωφορειακές γραμμές που επιλέγουν για τη μετακίνησή τους οι συμμετέχοντες στην έρευνα

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα δήλωσαν επίσης τις χρήσεις γης, οι οποίες υπάρχουν στο σημείο εκκίνησης της μετακίνησής τους. Έτσι, σύμφωνα με το **Σχήμα 7.55**, το 50,2% των μετακινήσεων έχει ως προέλευση την κατοικία και ακολουθούν τα εμπορικά καταστήματα με 10,7%, τα γραφεία/υπηρεσίες με 10,3% και η ψυχαγωγία με 9,1%. Τέλος, η εκπαίδευση ως χρήση γης στην προέλευση της μετακίνησης συγκεντρώνει ποσοστό 9,1% στο σύνολο των μετακινήσεων.



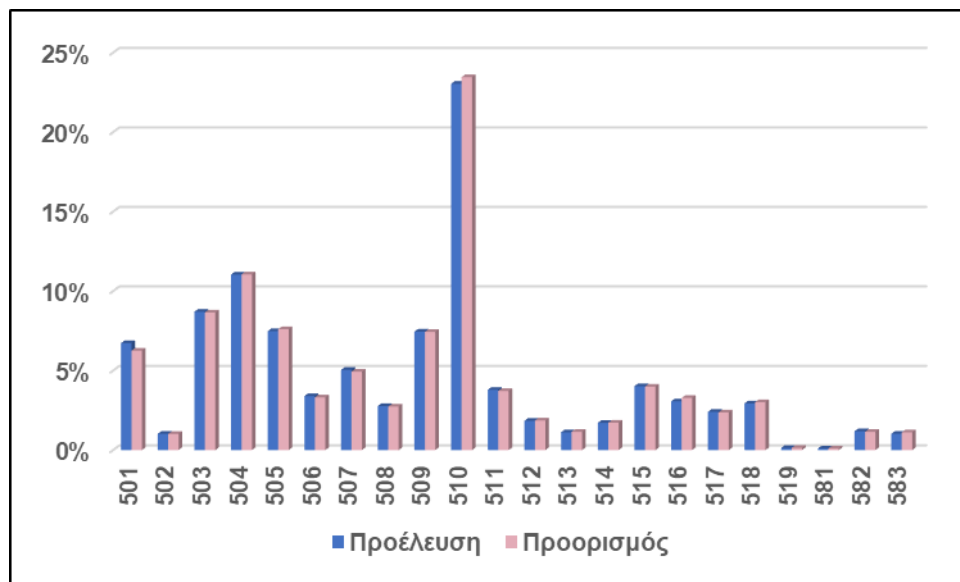
Σχήμα 7.55: Χρήσεις γης στο σημείο προέλευσης της μετακίνησης

Τέλος, όσον αφορά τις ζώνες προέλευσης και προορισμού, η ανάλυση των δεδομένων της έρευνας κατέδειξε ότι το 29,2% των μετακινήσεων πραγματοποιείται μεταξύ εσωτερικών ζωνών, το 35,9% πραγματοποιείται από εσωτερική προς εξωτερική ζώνη, το 34,3% πραγματοποιείται από εξωτερική προς εσωτερική ζώνη και τέλος ένα 0,6% των μετακινήσεων πραγματοποιείται μεταξύ εξωτερικών ζωνών.



Σχήμα 7.56: Ποσοστά μετακινήσεων ανάλογα με την ζώνη προέλευσης και προορισμού

Τέλος, στο διάγραμμα του **Σχήματος 7.57**, παρατηρούμε ότι από τις εσωτερικές ζώνες, η ζώνη 510, η οποία αντιστοιχεί στην Δημοτική Ενότητα Πεύκων (15,4% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου και της συνολικής έκτασης των εσωτερικών ζωνών), αποτελεί τόσο την προέλευση όσο και τον προορισμό για το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων.



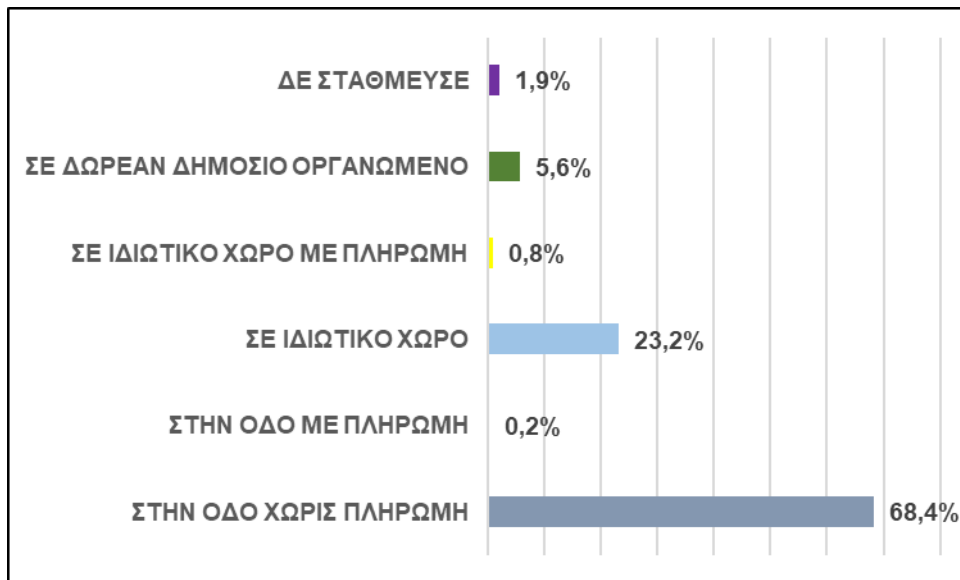
Σχήμα 7.57: Ποσοστιαία κατανομή των μετακινήσεων ανάλογα με την ζώνη προέλευσης και προορισμού

➤ Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Στην παράγραφο αυτή περιγράφονται τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με την στάθμευση και πιο συγκεκριμένα τέθηκαν ερωτήσεις στους συμμετέχοντες στην έρευνα σχετικά με:

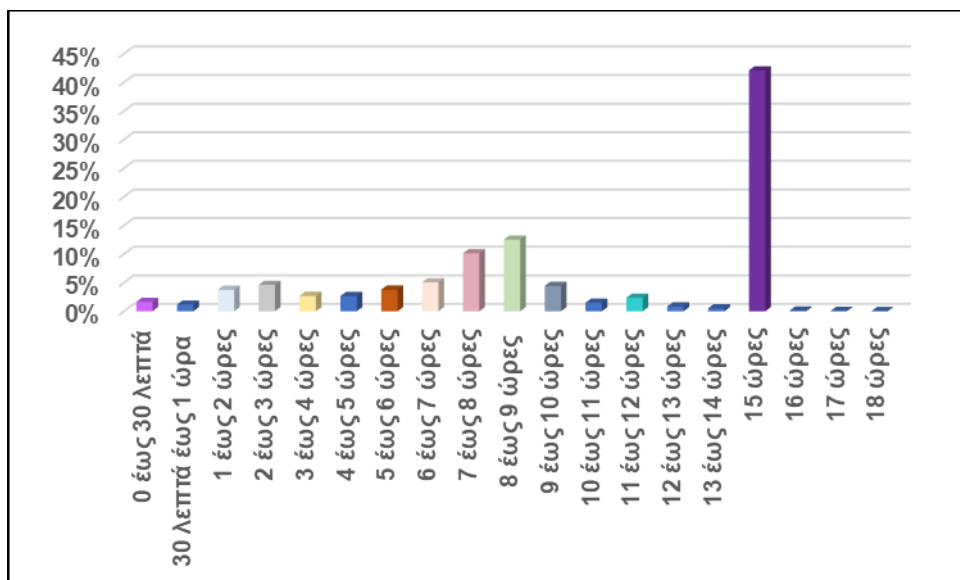
- τον χρόνο περπατήματος από και προς τον χώρο στάθμευσης
- τον τύπο της στάθμευσης (παρά την οδό, εκτός οδού κ.λπ.)
- την χρονική διάρκεια στάθμευσης
- Το κόστος στάθμευσης

Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 7.58** που ακολουθεί, η πλειοψηφία των ερωτώμενων σταθμεύει παρά την οδό χωρίς πληρωμή και το 23,2% σε ιδιωτικό χώρο. Ένα 5,6% σταθμεύει σε δωρεάν δημόσιο χώρο και μόλις το 1% σταθμεύει στην οδό ή σε ιδιωτικό χώρο με πληρωμή. Τέλος, το 2% περίπου δεν στάθμευσε κατά την μετακίνησή του.



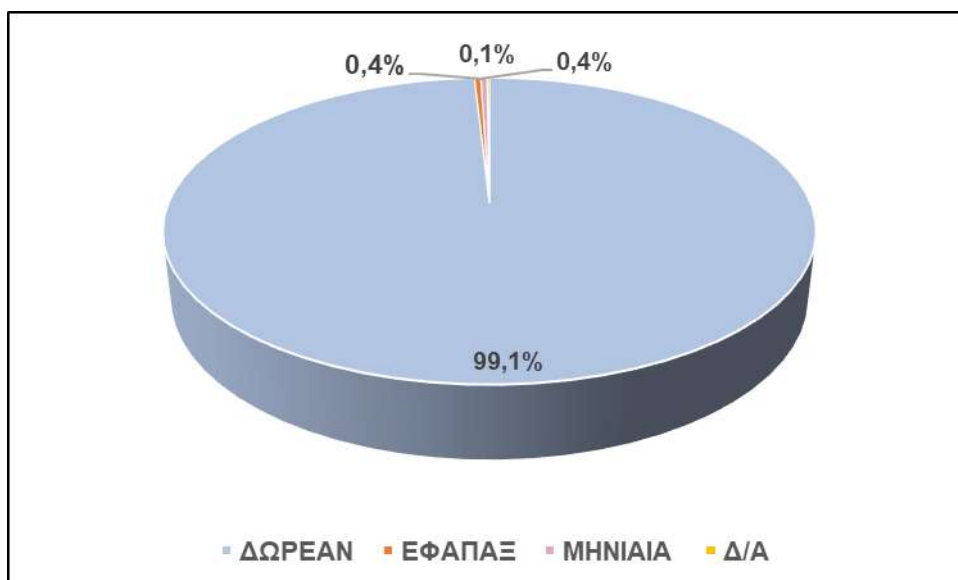
Σχήμα 7.58: Τύπος θέσης στάθμευσης

Επιπλέον, η χρονική διάρκεια στάθμευσης για την οποία σταθμεύει το όχημα του πάνω από το 40% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι οι 15 ώρες και πρόκειται για την στάθμευση του οχήματος στην περιοχή κατοικίας κατά την επιστροφή στο σπίτι. Τέλος, το 22,6% των ερωτηθέντων σταθμεύει από 7 έως 9 ώρες όταν ο σκοπός της μετακίνησης είναι η εργασία.



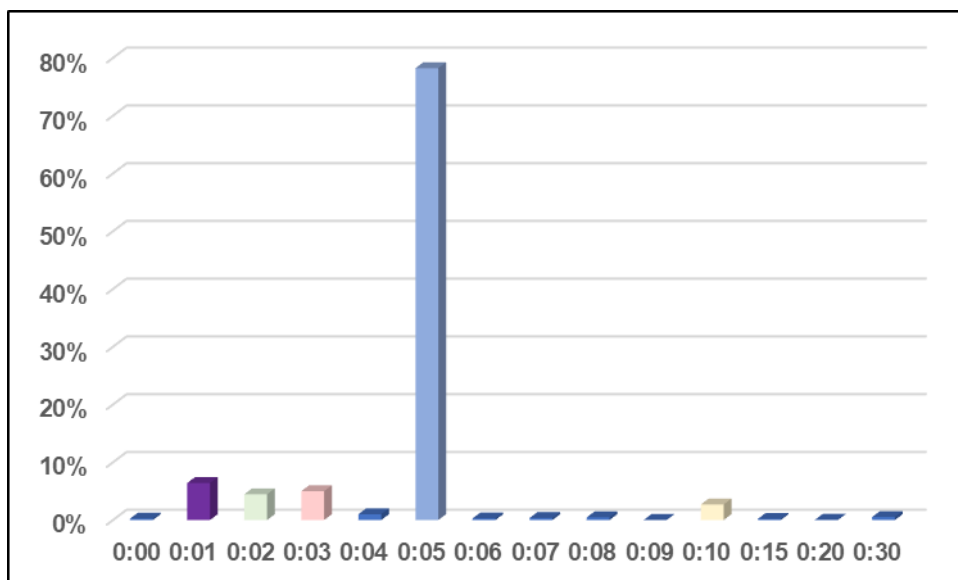
Σχήμα 7.59: Χρονική διάρκεια στάθμευσης

Σχετικά με το κόστος στάθμευσης, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, όπως προκύπτει και από το διάγραμμα του **Σχήματος 7.60**, σταθμεύει το όχημά του δωρεάν και μόνο το 0,4% πληρώνει μηνιαία συνδρομή σε κάποιο χώρο στάθμευσης, η οποία κυμαίνεται από 70 έως 150 ευρώ. Επίσης, ένα 0,4% πληρώνει εφάπαξ για στάθμευση ποσά που κυμαίνονται από 1,5 μέχρι και 40 ευρώ.

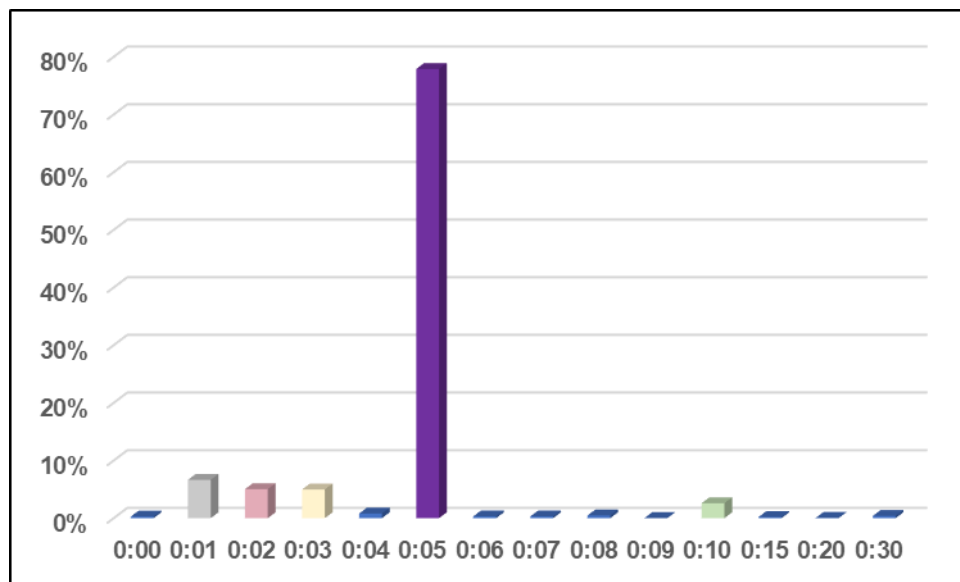


Σχήμα 7.60: Χρονική διάρκεια στάθμευσης

Όσον αφορά την απόσταση στην οποία σταθμεύουν οι ερωτώμενοι σε σχέση με τον τελικό προορισμό της μετακίνησής τους, διαπιστώνουμε ότι αυτή είναι σχετικά μικρή, καθώς όπως φαίνεται και στα **Σχήματα 7.61** και **7.62**, ο χρόνος περπατήματος που δαπανούν για την κάλυψη της είναι για την πλειοψηφία των μετακινούμενων γύρω στα 5 λεπτά.



Σχήμα 7.61: Χρόνος περπατήματος προς επιβίβαση σε άλλο μέσο ή στάθμευση



Σχήμα 7.62: Χρόνος περπατήματος από αποβίβαση σε άλλο μέσο ή στάθμευση

8. Απογραφή χαρακτηριστικών στάθμευσης

Η στάθμευση αποτελεί πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των ομάδων ενδιαφέροντος και των φορέων ενός αστικού κέντρου. Όπως συμβαίνει και στις περισσότερες πόλεις του ελληνικού χώρου, ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία και χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν. Οι ΟΤΑ των χαμηλότερων επιπέδων (Δήμοι) είναι εκείνοι που επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της στάθμευσης σε καθημερινή βάση, στοιχείο που στις Ελληνικές πόλεις αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση λόγω των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών συνθηκών. Αντικρουόμενες ανάγκες, όπως στάθμευση για κατοίκους, εργαζόμενους & επισκέπτες, σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

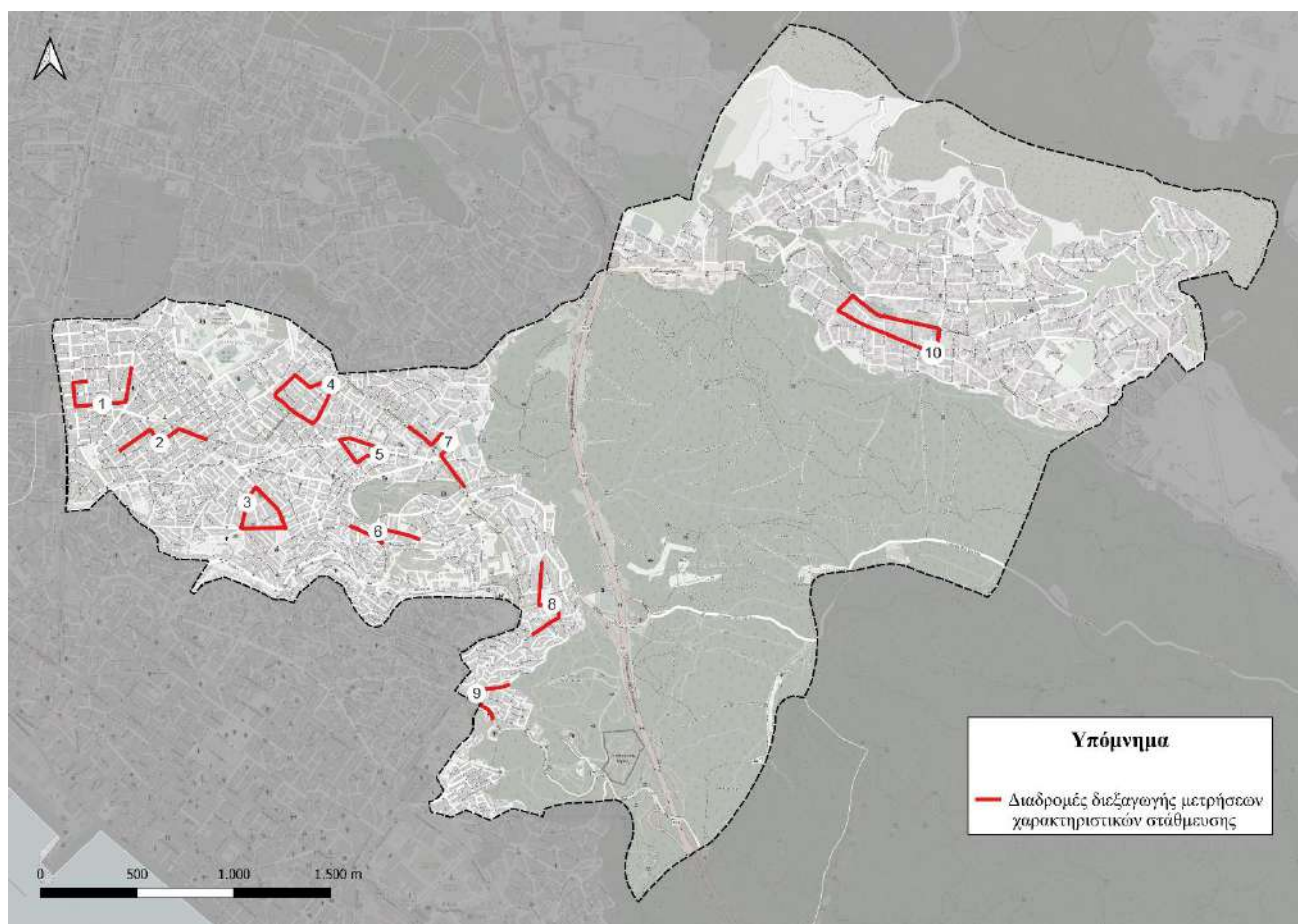
Για το λόγο αυτό και στα πλαίσια ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η ομάδα μελέτης προχώρησε στην πραγματοποίηση δειγματοληπτικών καταγραφών μεγεθών της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης σε διαδρομές, οι οποίες θεωρήθηκε ότι εμφανίζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς στάθμευσης. Οι συγκεκριμένες διαδρομές εντοπίζονται σε ποικίλα σημεία στο Δήμο (Νεάπολη, Συκιές, Αγ. Παύλος, Πεύκα) και με διαφορετικά χαρακτηριστικά ούτως ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν καλύτερη και αντιπροσωπευτικότερη κάλυψη της περιοχής μελέτης.

Οι δέκα (10) διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις απογραφής στάθμευσης παρουσιάζονται στον **Πίνακα 8.1** και απεικονίζονται στο **Σχήμα 8.1**.

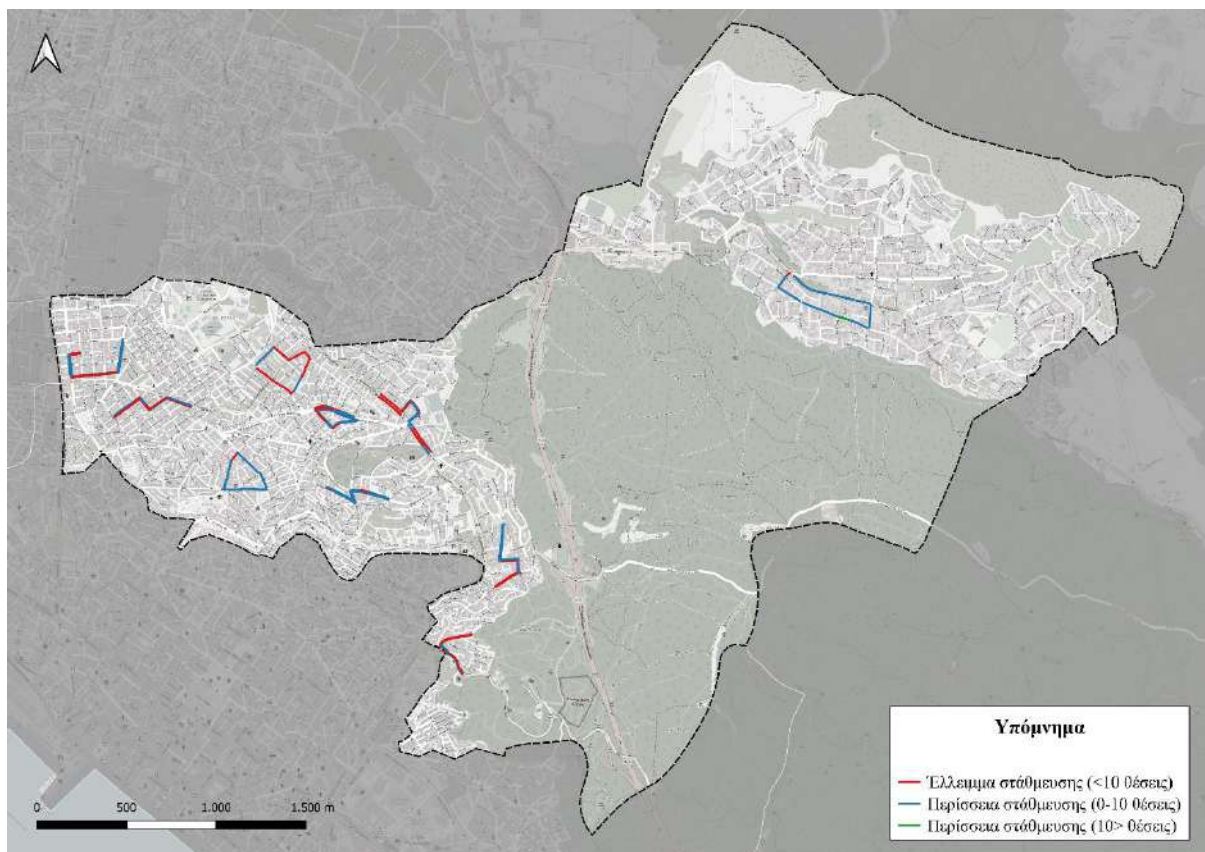
Πίνακας 8.1: Χαρακτηριστικές διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στο πλαίσιο του Δήμου Νεάπολης- Συκεών

A/A	Δημοτική Ενότητα	Διαδρομή (οδικά τμήματα)	Κατευθύνσεις	Μήκος Διαδρομής
1	Νεάπολης	Μήδειας (Μαδύτου έως Καραμανλή) Καραμανλή (Μήδειας έως Αγαθουπόλεως) Αγαθουπόλεως (Καραμανλή έως Π. Τσαλδάρη) Π. Τσαλδάρη (Αγαθουπόλεως έως Ίμβρου)	Μετάβαση & Επιστροφή	629,85 m
2	Νεάπολης	Ελ. Βενιζέλου (Ούλοφ Πάλμε έως Μ. Καραολή) Μ. Καραολή (Ελ. Βενιζέλου έως Ρούσβελτ) Ρούσβελτ (Μ. Καραολή έως Α. Παπανδρέου) Α. Παπανδρέου (Ρούσβελτ έως Μπότσαρη)	Μετάβαση & Επιστροφή	541,00 m
3	Συκεών	Παπαναστασίου (Ν. Ζαρίφη έως Ν. Παρασκευά) Παρασκευά (Παπαναστασίου έως Ν. Ζαρίφη) Ν. Ζαρίφη (Ν. Παρασκευά έως Παπαναστασίου)	Κυκλική	719,72 m
4	Νεάπολη & Συκιές	Κύπρου (Αναξαγόρα έως Γρ. Λαμπράκη) Γρ. Λαμπράκη (Κύπρου έως 25ης Μαρτίου) 25ης Μαρτίου (Γρ. Λαμπράκη έως Α. Παπανδρέου) Α. Παπανδρέου (25ης Μαρτίου έως Κομνηνών) Κομνηνών - Αθ. Διάκου (Α. Παπανδρέου έως Κύπρου)	Κυκλική	857,22 m
5	Συκεών	Ρ. Φεραίου (Κονίσης έως Αν. Δημητρίου) Αν. Δημητρίου (Ρ. Φεραίου έως Κονίσης) Κονίσης (Κονίσης έως Ρ. Φεραίου)	Μετάβαση & Επιστροφή	525,59 m

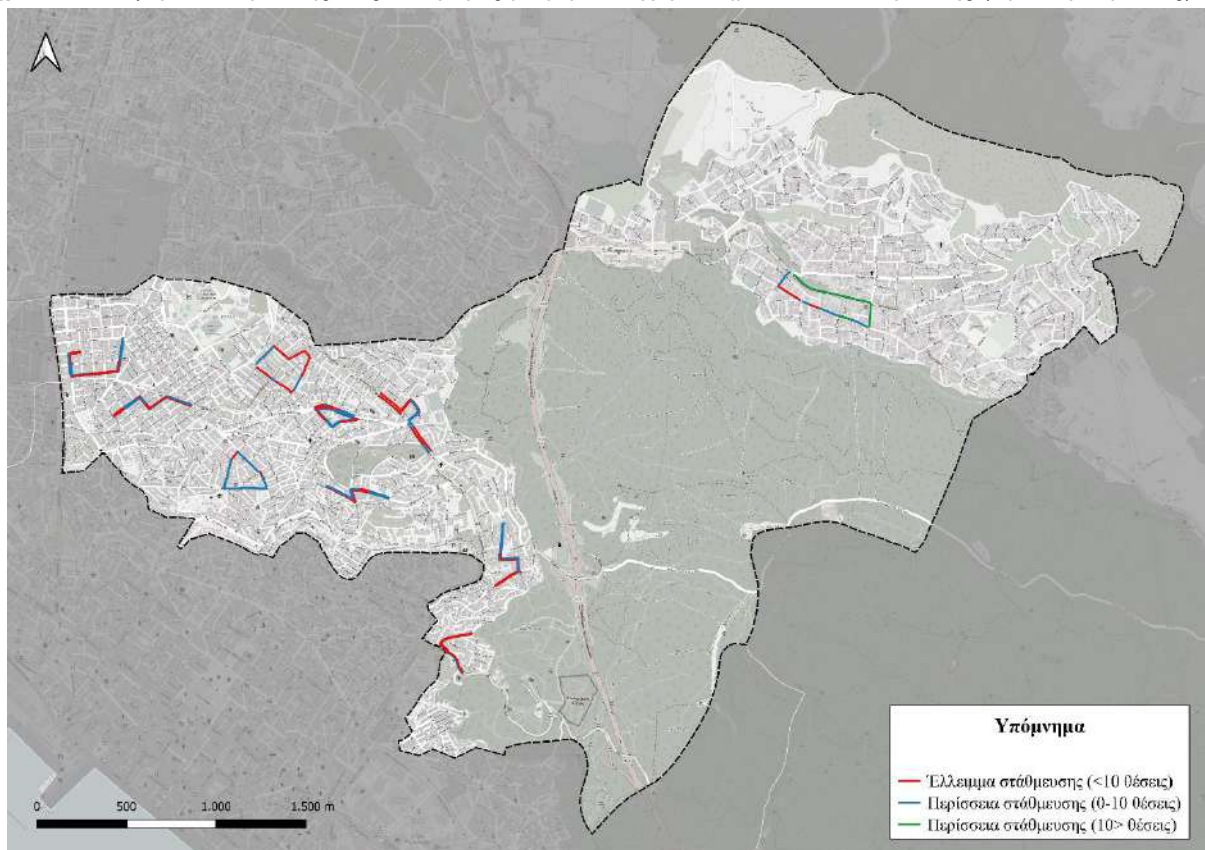
A/A	Δημοτική Ενότητα	Διαδρομή (οδικά τμήματα)	Κατευθύνσεις	Μήκος Διαδρομής
6	Συκεών	Γρ. Λαμπράκη (25ης Μαρτίου έως Μ. Μερκούρη) Μ. Μερκούρη (Γρ. Λαμπράκη έως Οδ. Φωκά) Οδ. Φωκά (Μ. Μερκούρη έως Ναούσης)	Μετάβαση & Επιστροφή	488,06 m
7	Συκεών	Επταπυργίου (Μεγάρων έως Βίτσι) Βίτσι (Επταπυργίου έως Μανδηλαρά) Μανδηλαρά (Βίτσι έως Πρεμετής) Πρεμετής (Μανδηλαρά έως Επταπυργίου) Επταπυργίου (Πρεμετής έως Αγν. Στρατιώτου)	Μετάβαση & Επιστροφή	580,27 m
8	Συκιές & Αγ. Παύλος	Ομήρου (Β. Ηπείρου έως Ανθέων) Ανθέων (Ομήρου έως Σερρών) Σερρών (Ανθέων έως Αθ. Διάκου) Αθ. Διάκου (Σερρών έως Αχιλλέα)	Μετάβαση & Επιστροφή	545,01 m
9	Αγ. Παύλου	Ελ. Ζωγράφου (Εκκλησία έως Ηπείρου) Ηπείρου (Ελ. Ζωγράφου έως Μαραθώνος)	Μετάβαση & Επιστροφή	346,70 m
10	Πεύκων	Παπανικολάου (Κοιμ. Θεοτόκου έως Σολωμού) Σολωμού (Παπανικολάου έως Δημοκρατίας) Δημοκρατίας (Σολωμού έως Κοιμ. Θεοτόκου) Κοιμ. Θεοτόκου (Δημοκρατίας έως Παπανικολάου)	Κυκλική	1294,92 m



Σχήμα 8.1: Διαδρομές Διεξαγωγής Μετρήσεων Χαρακτηριστικών Στάθμευσης



Σχήμα 8.2: Ισοζύγιο στάθμευσης στις διαδρομές μετρήσεων χαρακτηριστικών στάθμευσης (πρωινή περίοδος)



Σχήμα 8.3: Ισοζύγιο στάθμευσης στις διαδρομές μετρήσεων χαρακτηριστικών στάθμευσης (νυκτερινή περίοδος)

Στους παραπάνω χάρτες αποτυπώνεται το ισοζύγιο στάθμευσης σε επίπεδο πλευρά οικοδομικού τετραγώνου. Με διαφορετικό χρώμα παρουσιάζεται το έλλειμα ή περίσσεια στάθμευση στις πλευρές αυτών των οικοδομικών τετραγώνων.

Για την καταγραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης σε κάθε διαδρομή ακολουθήθηκαν τα εξής βήματα:

- Απογραφή της προσφοράς στάθμευσης για τις δέκα (10) διαδρομές της περιοχής μελέτης.
- Απογραφή της πρωινής και νυχτερινής συσσώρευσης (ζήτησης) στάθμευσης
- Προσδιορισμός των συντελεστών στάθμευσης και ωριαίας εναλλαγής στάθμευσης.
- Καταγραφή των ειδικών θέσεων στάθμευσης
- Απογραφή των χώρων στάθμευσης εκτός οδού (στεγασμένων, υπαίθριων).

Η απογραφή της προσφοράς και της ζήτησης πραγματοποιήθηκε από την ομάδα μελέτης κατά τη διάρκεια της πρωινής περιόδου αιχμής μια τυπικής καθημερινής ημέρας, ενώ η καταγραφή της νυχτερινής συσσώρευσης πραγματοποιήθηκε κατά τις βραδινές ώρες 00:30-03:00 μια τυπικής καθημερινής.

Ειδικότερα, οι απογραφείς συμπλήρωσαν το έντυπο του Σχήματος 8.2, όπου καταγράφηκε τόσο η προσφορά στάθμευσης, ήτοι οι νόμιμες, σύμφωνα με τον ΚΟΚ, θέσεις στάθμευσης και οι ειδικές θέσεις στάθμευσης (για ΑμεΑ, φορτοεκφόρτωση, ταξί, κ.ά.) που υπάρχουν παρά την οδό, όσο και η συσσώρευση στάθμευσης (ζήτηση), ήτοι ο αριθμός των νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Οι βασικές κατηγορίες/αιτίες απαγόρευσης της στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ που χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό της παράνομης στάθμευσης είναι οι εξής:

Πίνακας 8.2: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ

A/A	Αιτία απαγόρευσης
1	Ύπαρξη σήμανσης P-39, P-40
2	Είσοδος/Εξοδος σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού
3	Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων
4	Σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές
5	Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα από και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις
6	Στις νησίδες ασφαλείας και στις διαχωριστικές νησίδες
7	Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών
8	Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών
9	Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα
10	Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς και ποδηλατοδρόμους
11	Σε πλευρές οικοδομικού τετραγώνου όπου το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων

A/A	Αιτία απαγόρευσης
12	Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρία

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των καταγραφών, η συνολική προσφορά της στάθμευσης στις δέκα (10) διαδρομές, διαμορφώνεται στις 760 θέσεις στάθμευσης εκ των οποίων:

- **747** νόμιμες θέσεις στάθμευσης
- **13** ειδικές θέσεις

Αντίστοιχα, η συσσώρευση στάθμευσης (ζήτηση) περιλαμβάνει τις κατειλημμένες θέσεις στάθμευσης που καταγράφηκαν τις πρωινές και βραδινές ώρες (00:30-03:00) εκ των οποίων:

Πρωινή συσσώρευση:

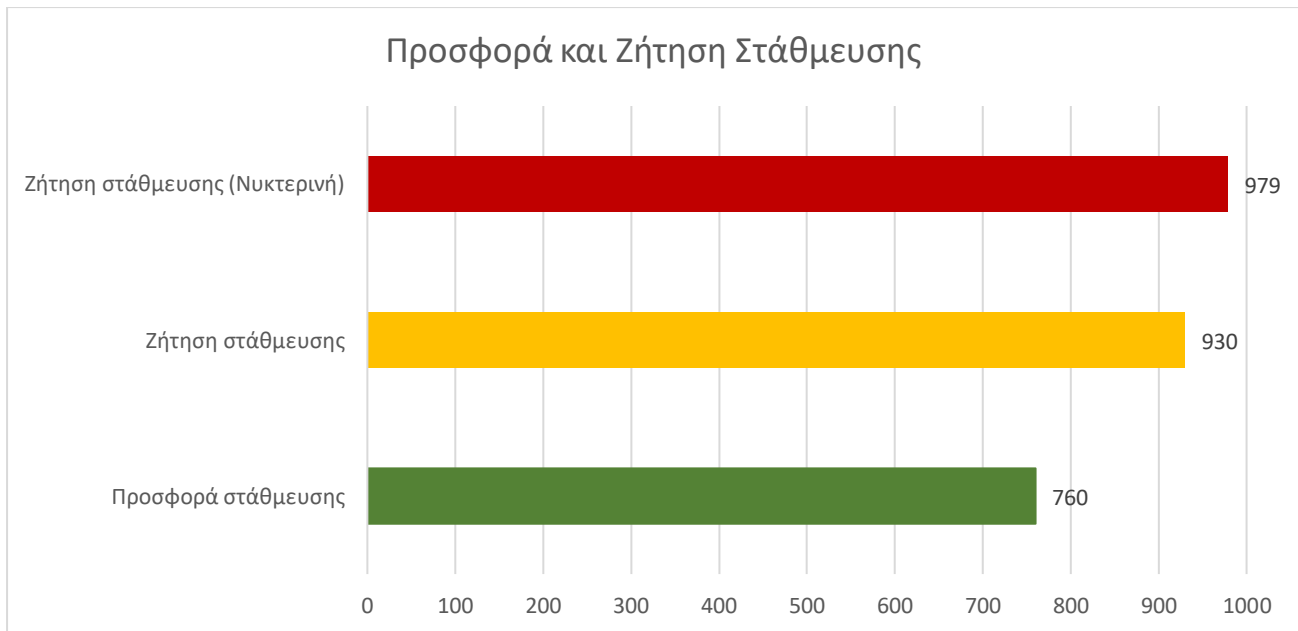
- **573** νόμιμες θέσεις στάθμευσης
- **8** ειδικές θέσεις στάθμευσης
- **349** παράνομες θέσεις στάθμευσης

Νυκτερινή συσσώρευση:

- **587** νόμιμες θέσεις στάθμευσης
- **9** ειδικές θέσεις στάθμευσης
- **383** παράνομες θέσεις στάθμευσης

Πίνακας 8.3: Χαρακτηριστικά στάθμευσης των δέκα (10) διαδρομών

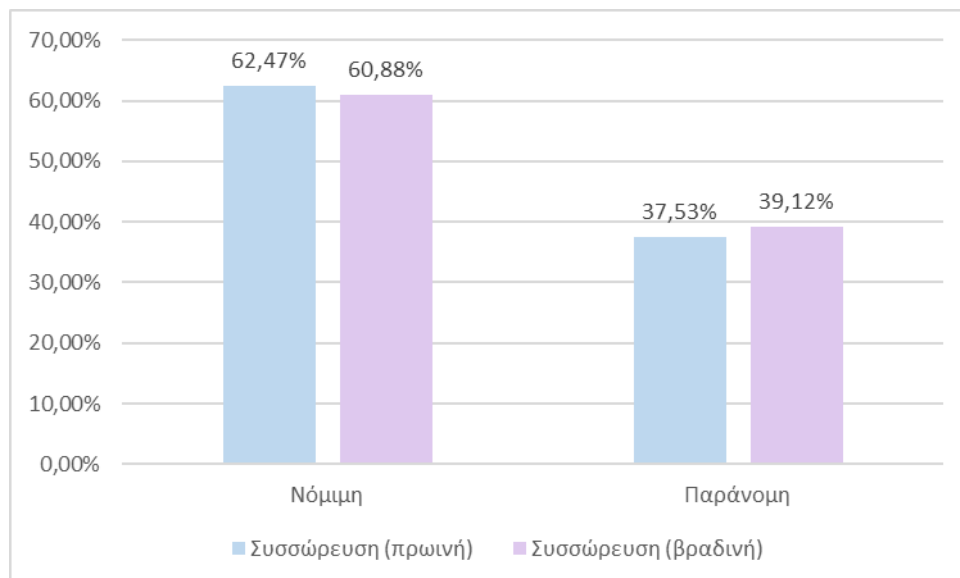
A/A	Περιφερειακή Ενότητα	Προσφορά	Συσσώρευση (πρωινή)	Συσσώρευση (νυκτερινή)	Ισοζύγιο (πρωινή)	Ισοζύγιο (νυκτερινή)
Διαδρομή 1	ΠΕ1 ΝΕΑΠΟΛΗ	116,00	131,00	137,00	-15,00	-21,00
Διαδρομή 2	ΠΕ2 ΝΕΑΠΟΛΗ	66,00	108,00	109,00	-42,00	-43,00
Διαδρομή 3	ΠΕ1 ΣΥΚΙΕΣ	85,00	71,00	85,00	14,00	0,00
Διαδρομή 4	ΠΕ2 ΣΥΚΙΕΣ ΠΕ2 ΝΕΑΠΟΛΗ	38,00	74,00	79,00	-36,00	-41,00
Διαδρομή 5	ΠΕ2 ΣΥΚΙΕΣ	41,00	66,00	78,00	-25,00	-37,00
Διαδρομή 6	ΠΕ1 ΣΥΚΙΕΣ	77,00	66,00	80,00	11,00	-3,00
Διαδρομή 7	ΠΕ2 ΣΥΚΙΕΣ	53,00	120,00	103,00	-67,00	-50,00
Διαδρομή 8	ΠΕ2 ΣΥΚΙΕΣ ΠΕ ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ-ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	74,00	78,00	95,00	-4,00	-21,00
Διαδρομή 9	ΠΕ ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ-ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	84,00	136,00	151,00	-52,00	-67,00
Διαδρομή 10	ΠΕ2 ΠΕΥΚΑ	126,00	80,00	62,00	46,00	64,00



Σχήμα 8.4: Προσφορά και Ζήτηση Στάθμευσης

Όπως διαφαίνεται από το **Σχήμα 8.4** και από τον αριθμό των θέσεων της προσφοράς και της συσσώρευσης, διαπιστώνεται αρνητικό ισοζύγιο 170 (πρωινή συσσώρευση) και 219 (νυκτερινή συσσώρευση), το οποίο ωστόσο αναφέρεται συνολικά στην περιοχή απογραφών.

Όπως διαφαίνεται και στο **Σχήμα 8.5**, η νόμιμη ζήτηση για στάθμευση αποτελεί το 62,47% της συνολικής ζήτησης και το αντίστοιχο ποσοστό της παράνομης ζήτησης ανέρχεται στο 37,53%. Σχετικά με την νυκτερινή συσσώρευση, η νόμιμη ζήτηση για στάθμευση αποτελεί το 60,88% της συνολικής ζήτησης και το αντίστοιχο ποσοστό της παράνομης ζήτησης ανέρχεται στο 39,12%.



Σχήμα 8.5: Πρωινή και βραδινή συσσώρευση στάθμευσης

Τα τμήματα οικοδομικών τετραγώνων των δέκα (10) διαδρομών ομαδοποιήθηκαν ανά πολεοδομική ενότητα (προτεινόμενες Π.Ε. από την αναθεώρηση Γ.Π.Σ.) και στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η κατανομή των προσφερόμενων θέσεων, της συσσώρευσης και του ισοζυγίου.

Πίνακας 8.4: Χαρακτηριστικά στάθμευσης ανά Π.Ε.

Πολεοδομική Ενότητα	Διαδρομή	Προσφορά	Συσσώρευση (πρωινή)	Συσσώρευση (νυκτερινή)	Ισοζύγιο (πρωινή)	Ισοζύγιο (νυκτερινή)
ΠΕ1 ΝΕΑΠΟΛΗ	Διαδρομή 1	135	153	162	-18	-27
ΠΕ2 ΝΕΑΠΟΛΗ	Διαδρομή 2 Διαδρομή 4	76	116	116	-40	-40
ΠΕ1 ΣΥΚΙΕΣ	Διαδρομή 3 Διαδρομή 6	120	100	124	20	-4
ΠΕ2 ΣΥΚΙΕΣ	Διαδρομή 4 Διαδρομή 5 Διαδρομή 7 Διαδρομή 8	198	308	315	-110	-117
ΠΕ2 ΠΕΥΚΑ	Διαδρομή 10	126	80	62	46	64
ΠΕ ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ-ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Διαδρομή 8 Διαδρομή 9	105	173	200	-68	-95

Αναλυτικότερα, στις διαδρομές που ανήκουν στην Δ.Ε. της Νεάπολης καταγράφεται έλλειμμα στην προσφορά της υφιστάμενης στάθμευσης. Η μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα της περιοχής σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων (εμπορικά καταστήματα, γραφεία, υπηρεσίες) στους κύριους οδικούς άξονες (Ελ. Βενιζέλου, Ανδρέα Παπανδρέου, Τσαλδάρη) δημιουργεί έντονα την ανάγκη για την στάθμευση οχημάτων. Στους συγκεκριμένους οδικούς άξονες παρατηρούνται διπλοσταθμευμένα οχήματα, τα οποία περιορίζουν το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής λόγω του υψηλού φόρτου.

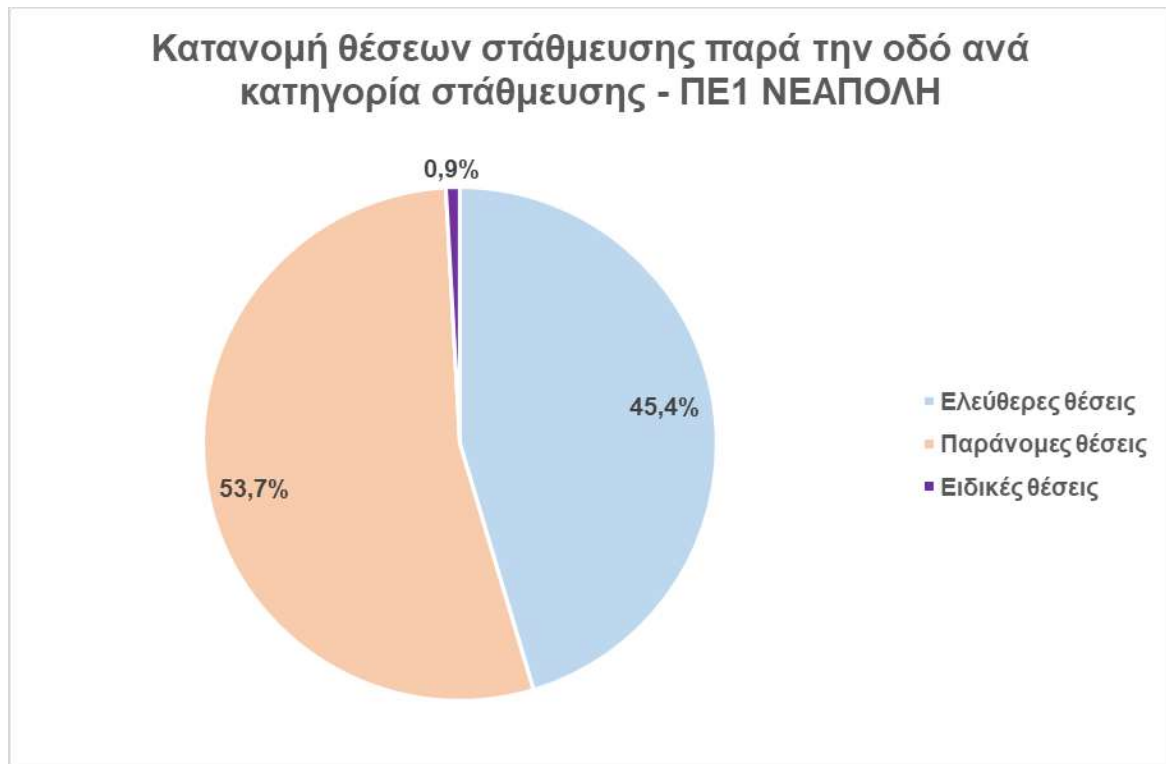
Στις διαδρομές που ανήκουν στην Δ.Ε. των Συκεών καταγράφεται επίσης έλλειμμα στη στάθμευση και διαφοροποίηση των προβλημάτων ανάλογα με τη γειτονιά. Η έλλειψη ιδιωτικών και δημόσιων χώρων στάθμευσης σε συνδυασμό με τα περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και το έντονο ανάγλυφο κυρίως στις παλαιότερες οικιστικές περιοχές (Καλλιθέα, Βάρνα, Κολοκοτρώνη) έχουν ως αποτέλεσμα την περιορισμένη προσφορά στάθμευσης. Μεγάλο ποσοστό παράνομης στάθμευσης εντοπίζεται σε κύριους οδικούς άξονες. Στην οδό Επταπυργίου, λόγω της ασάφειας των περιορισμών στάθμευσης και της απουσίας οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, η παράνομη στάθμευση περιορίζει το ελεύθερο πλάτος κίνησης των οχημάτων, με αποτέλεσμα να απομένει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Στην οδό Ρήγα Φεραίου παρατηρείται παράνομη στάθμευση οχημάτων από την πλευρά της διαχωριστικής νησίδας μεταξύ των δύο κατευθύνσεων, ιδιαίτερα τις νυκτερινές ώρες.

Στις διαδρομές που ανήκουν στην Δ.Ε. Αγίου Παύλου εντοπίζεται έντονο πρόβλημα στάθμευσης λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου (έντονο ανάγλυφο, αδιάνοικτες οδούς, περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος, απουσία πεζοδρομίων και σκαλοπάτια). Η απουσία σήμανσης οδηγεί σε στάθμευση των οχημάτων πάνω στο πεζοδρόμιο (παράλληλη ή υπό γωνία).

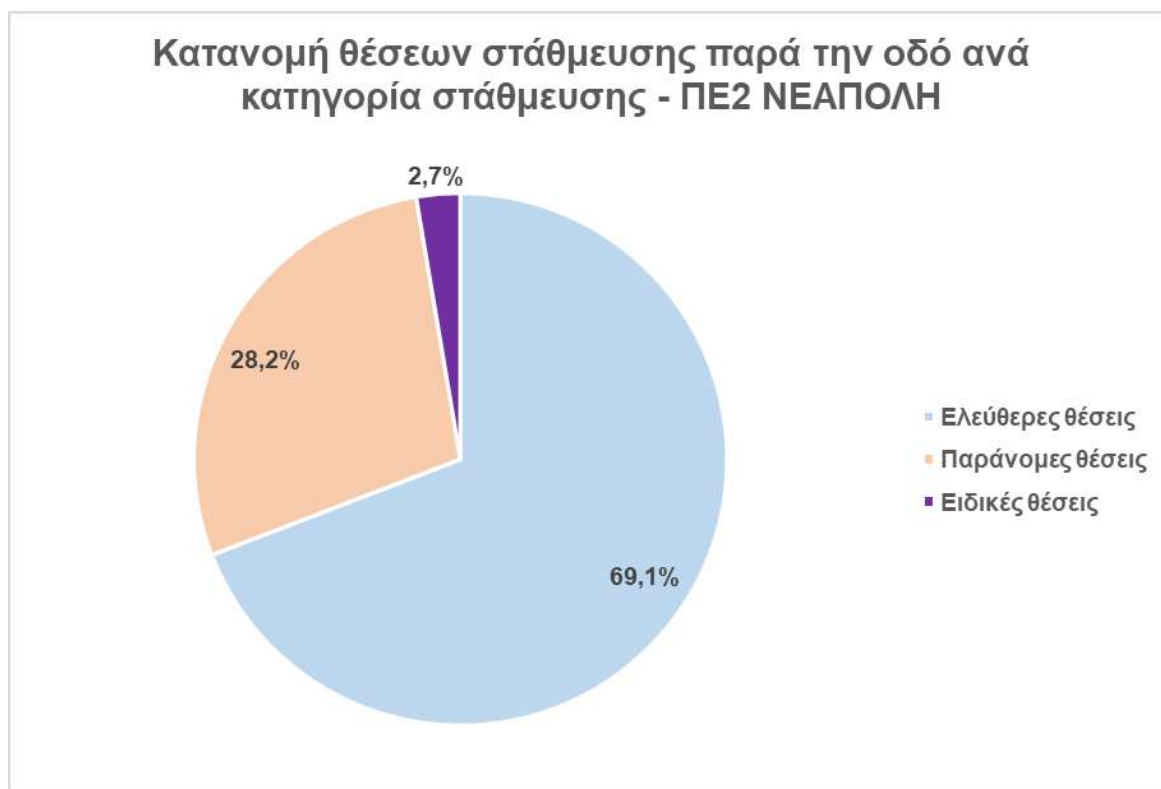
Στην διαδρομή που ανήκει στην Δ.Ε. Πεύκων καταγράφηκε θετικό ισοζύγιο στάθμευσης τόσο τις πρωινές ώρες όσο και τις νυκτερινές. Στην περιοχή δεν υπάρχουν ρυθμιστικοί περιορισμοί της παρόδιας στάθμευσης ούτε οργάνωση των θέσεων στάθμευσης, με εξαίρεση την οδό Παπανικολάου όπου έχουν οριοθετηθεί θέσεις στάθμευσης στο μεγαλύτερο μήκος της. Η έντονη ζήτηση για στάθμευση στην συγκεκριμένη οδό, λόγω των χρήσεων γης (εστίαση, εμπόριο, γραφεία), έχει ως αποτέλεσμα την αναζήτηση στάθμευσης σε οδούς κοντά σε αυτήν, στις οποίες παρατηρείται παράνομη στάθμευση.



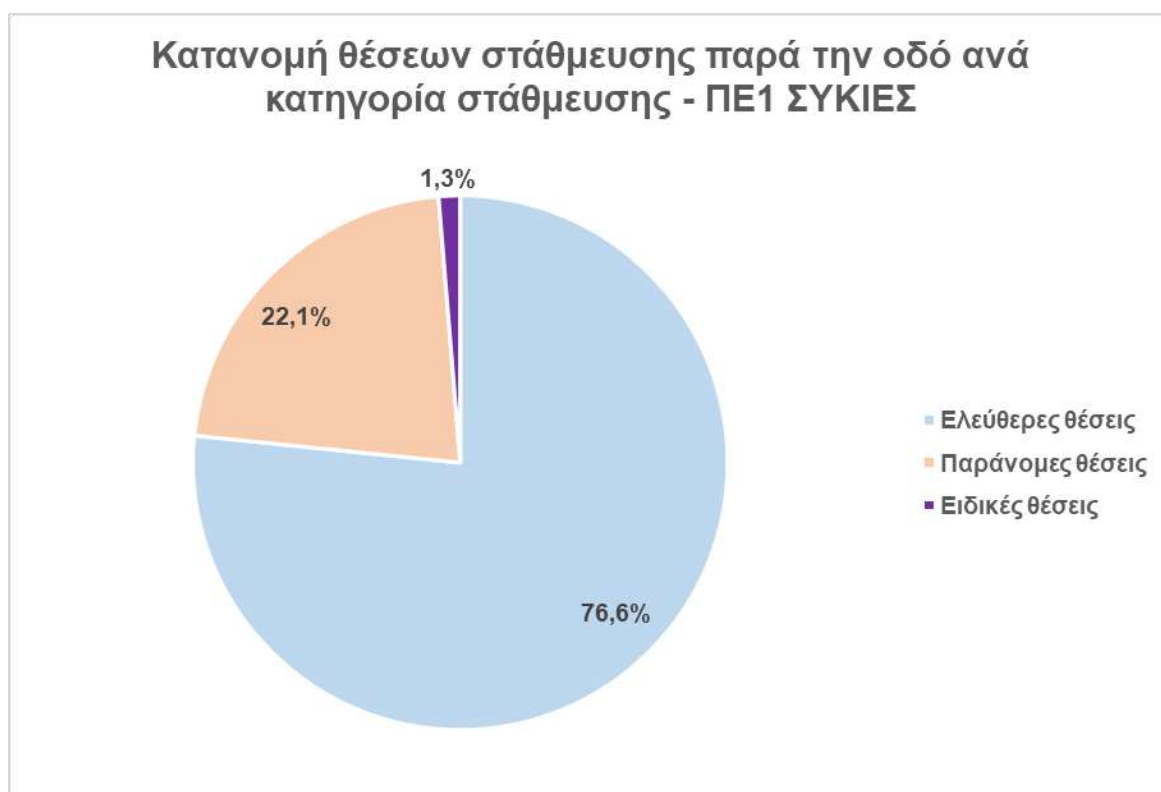
Εικόνα 8.1: Χαρακτηριστικές περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης στην Δ.Ε. Αγίου Παύλου



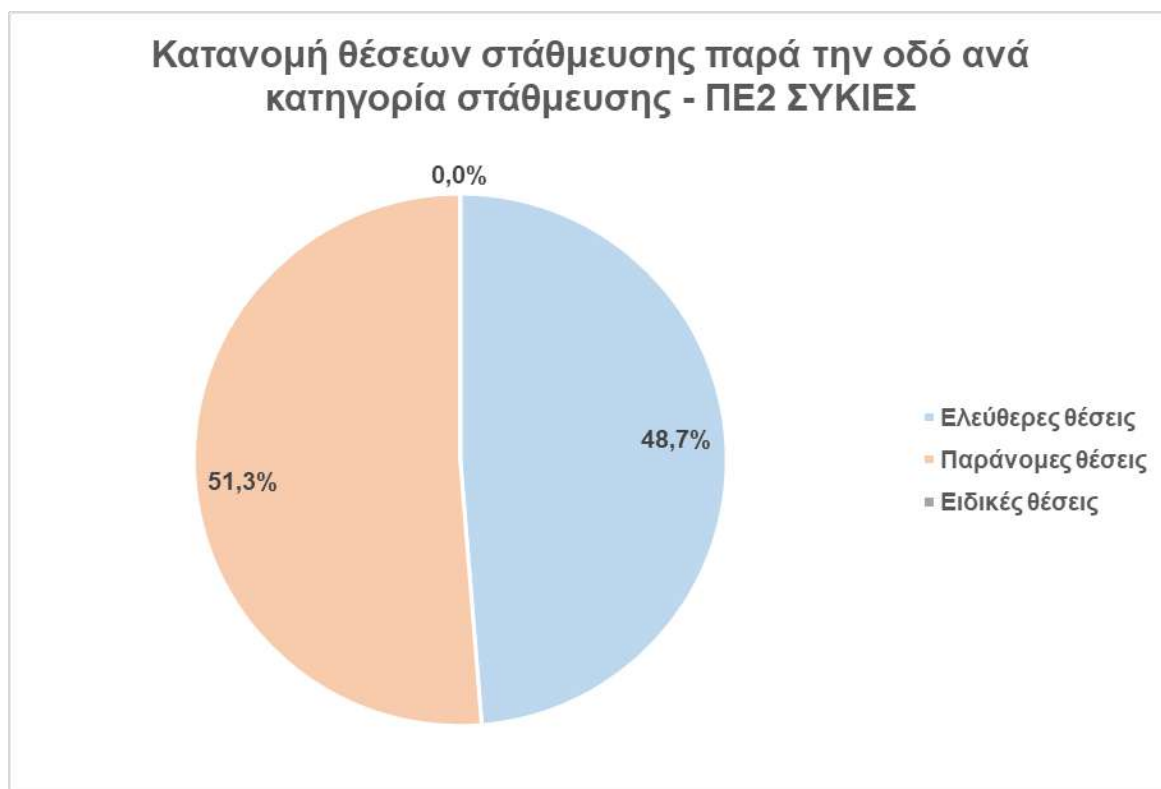
Σχήμα 8.6: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ1 Νεάπολη)



Σχήμα 8.7: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Νεάπολη)



Σχήμα 8.8: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ1 Συκίες)



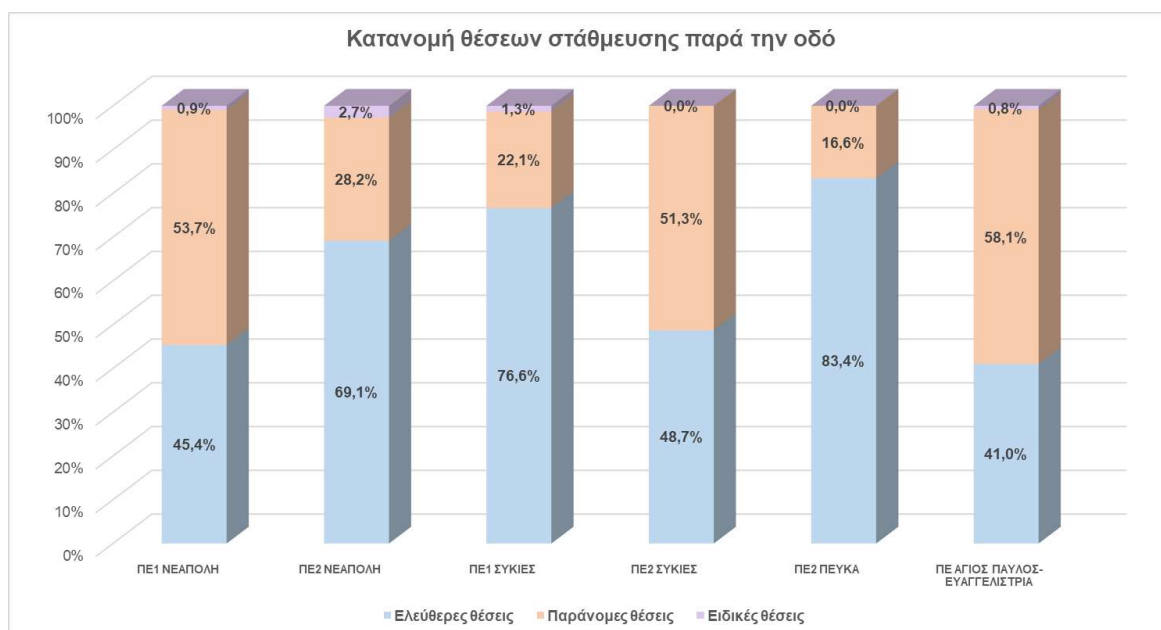
Σχήμα 8.9: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Συκιάς)



Σχήμα 8.10: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ2 Πεύκα)



Σχήμα 8.11: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης (ΠΕ Άγιος Παύλος-Ευαγγελίστρια)

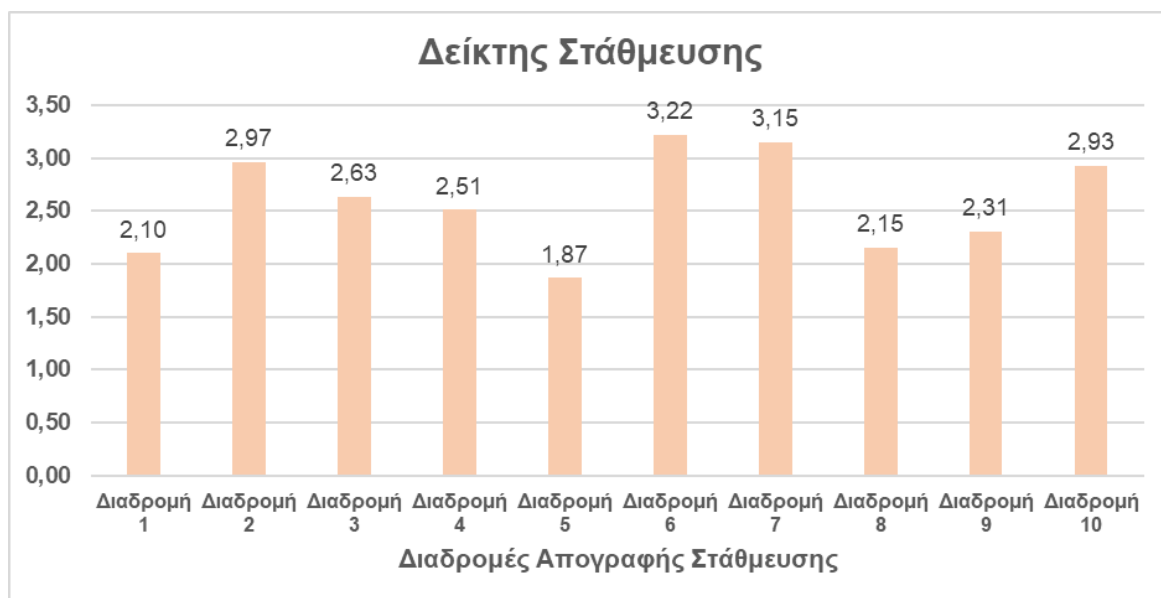


Σχήμα 8.12: Διάγραμμα κατανομής θέσεων στάθμευσης παρά την οδό ανά κατηγορία στάθμευσης

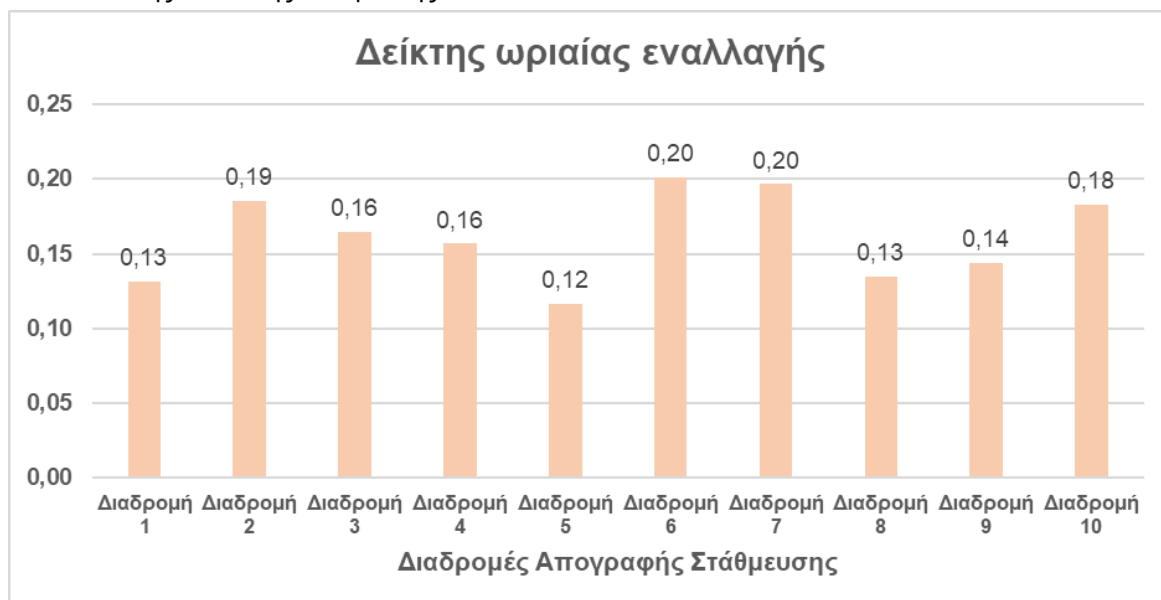
Εναλλαγή στάθμευσης

Για την έρευνα της εναλλαγής της στάθμευσης, η οποία έχει ως σκοπό την εκτίμηση του αριθμού των διαφορετικών οχημάτων που εξυπηρετεί μια θέση στάθμευσης κατά της διάρκεια μια χρονικής περιόδου

αναφοράς, η καταγραφή πραγματοποιήθηκε για 16 συνεχόμενες ώρες (06:00-22:00). Αξιοποιώντας τα στοιχεία των καταγραφών υπολογίστηκαν για κάθε μία από τις δέκα (10) διαδρομές οι δείκτες στάθμευσης (οχήματα/θέση), ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα) και η μέση διάρκεια στάθμευσης.



Σχήμα 8.13: Δείκτης Συνολικής Στάθμευσης



Σχήμα 8.14: Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής Θέσεων Στάθμευσης

Με βάση τα παραπάνω ακολουθεί η αναλυτική παρουσίαση για κάθε διαδρομή των καταγεγραμμένων θέσεων και οχημάτων, των δεικτών συνολικής στάθμευσης, ωριαίας εναλλαγής και της μέσης διάρκειας στάθμευσης για κάθε κατηγορία στάθμευσης.

➤ Διαδρομή 1

Πίνακας 8.5: Διαδρομή 1 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης

Σύνολο θέσεων	150	315	2,10	0,13	6,67
Νόμιμες θέσεις	111	223	2,01	0,13	7,49
Παράνομες θέσεις	39	92	2,36	0,15	4,67

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. Νεάπολης, στην περιοχή Πυροπαθών και ορίζεται από τις οδούς Τσαλδάρη, Αγαθουπόλεως, Κ. Καραμανλή και Μήδειας. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,10 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,13.

➤ Διαδρομή 2

Πίνακας 8.6: Διαδρομή 2 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	144	427	2,97	0,19	4,13
Νόμιμες θέσεις	66	187	2,83	0,18	5,24
Παράνομες θέσεις	78	240	3,08	0,19	3,27

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Δ.Ε. Νεάπολης, στην περιοχή Κολοκοτρώνη και ορίζεται από τις οδούς Ε. Βενιζέλου, Μ. Καραολή, Ρούσβελτ και Α. Παπανδρέου. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,97 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,19.

➤ Διαδρομή 3

Πίνακας 8.7: Διαδρομή 3 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	103	271	2,63	0,16	2,70
Νόμιμες θέσεις	83	221	2,66	0,17	4,67
Παράνομες θέσεις	20	50	2,50	0,16	3,26

Η συγκεκριμένη ορίζεται από τις οδούς Ν. Ζαρίφη, Ν. Παρασκευά και Αλ. Παπαναστασίου. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,63 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,16.

➤ Διαδρομή 4

Πίνακας 8.8: Διαδρομή 4 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	112	281	2,51	0,16	4,44
Νόμιμες θέσεις	38	81	2,13	0,13	5,72
Παράνομες θέσεις	74	200	2,70	0,17	3,93

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται μεταξύ των Δ.Ε. Νεάπολης και Συκεών, στην περιοχή Κόκκορα και ορίζεται από τις οδούς Α. Παπανδρέου, Αθ. Διάκου, Κύπρου, Καραβαγγέλη, Γρ. Λαμπράκη και 25^{ης} Μαρτίου. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,51 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,16.

➤ Διαδρομή 5

Πίνακας 8.9: Διαδρομή 5 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	112	209	1,87	0,12	5,16
Νόμιμες θέσεις	40	67	1,68	0,10	5,03
Παράνομες θέσεις	72	142	1,97	0,12	5,23

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στην Δ.Ε. Συκεών και ορίζεται από τις οδούς Ρήγα Φεραίου, Ανδρέου Δημητρίου και Κονίτσης. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 1,87 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,12.

➤ Διαδρομή 6

Πίνακας 8.10: Διαδρομή 6 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	100	322	3,22	0,20	3,79
Νόμιμες θέσεις	76	243	3,20	0,20	4,21
Παράνομες θέσεις	24	79	3,29	0,21	2,48

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στην Δ.Ε. Συκεών και ορίζεται από τις οδούς Γρ. Λαμπράκη, Μελίνας Μερκούρη και Οδ. Φωκά. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 3,22 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,20.

➤ Διαδρομή 7

Πίνακας 8.11: Διαδρομή 7 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	177	557	3,15	0,20	3,44
Νόμιμες θέσεις	52	147	2,83	0,18	4,78
Παράνομες θέσεις	125	410	3,28	0,21	2,96

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στην Δ.Ε. Συκεών και ορίζεται από τις οδούς Επταπυργίου, Βίτσι, Μανδηλαρά και Πρεμετής. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 3,15 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,20.

➤ Διαδρομή 8

Πίνακας 8.12: Διαδρομή 8 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	117	252	2,15	0,13	4,95
Νόμιμες θέσεις	73	147	2,01	0,13	5,61
Παράνομες θέσεις	44	105	2,39	0,15	4,03

Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται μεταξύ της Δ.Ε. Αγίου Παύλου και της Δ.Ε. Συκεών και ορίζεται από τις οδούς Ομήρου, Ανθέων, Σεργίων και Αθ. Διάκου. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,15 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής σε 0,13.

➤ Διαδρομή 9

Πίνακας 8.13: Διαδρομή 9 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	170	392	2,31	0,14	6,68
Νόμιμες θέσεις	82	196	2,39	0,15	7,16
Παράνομες θέσεις	88	196	2,23	0,14	6,20

Η διαδρομή αυτή βρίσκεται στην Δ.Ε. Αγίου Παύλου και ορίζεται από τις οδούς Όχι και Ηπείρου. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,31 οχήματα/θέση και ο δείκτης ωραίας εναλλαγής σε 0,14.

➤ Διαδρομή 10

Πίνακας 8.14: Διαδρομή 10 - Δείκτης εναλλαγής και μέση διάρκεια στάθμευσης

	Αριθμός καταγεγραμμένων θέσεων	Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων	Δείκτης Στάθμευσης (οχήματα/θέση)	Δείκτης ωραίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	Μέση διάρκεια στάθμευσης
Σύνολο θέσεων	151	442	2,93	0,18	2,95
Νόμιμες θέσεις	126	366	2,90	0,16	2,98
Παράνομες θέσεις	25	76	3,04	0,09	2,78

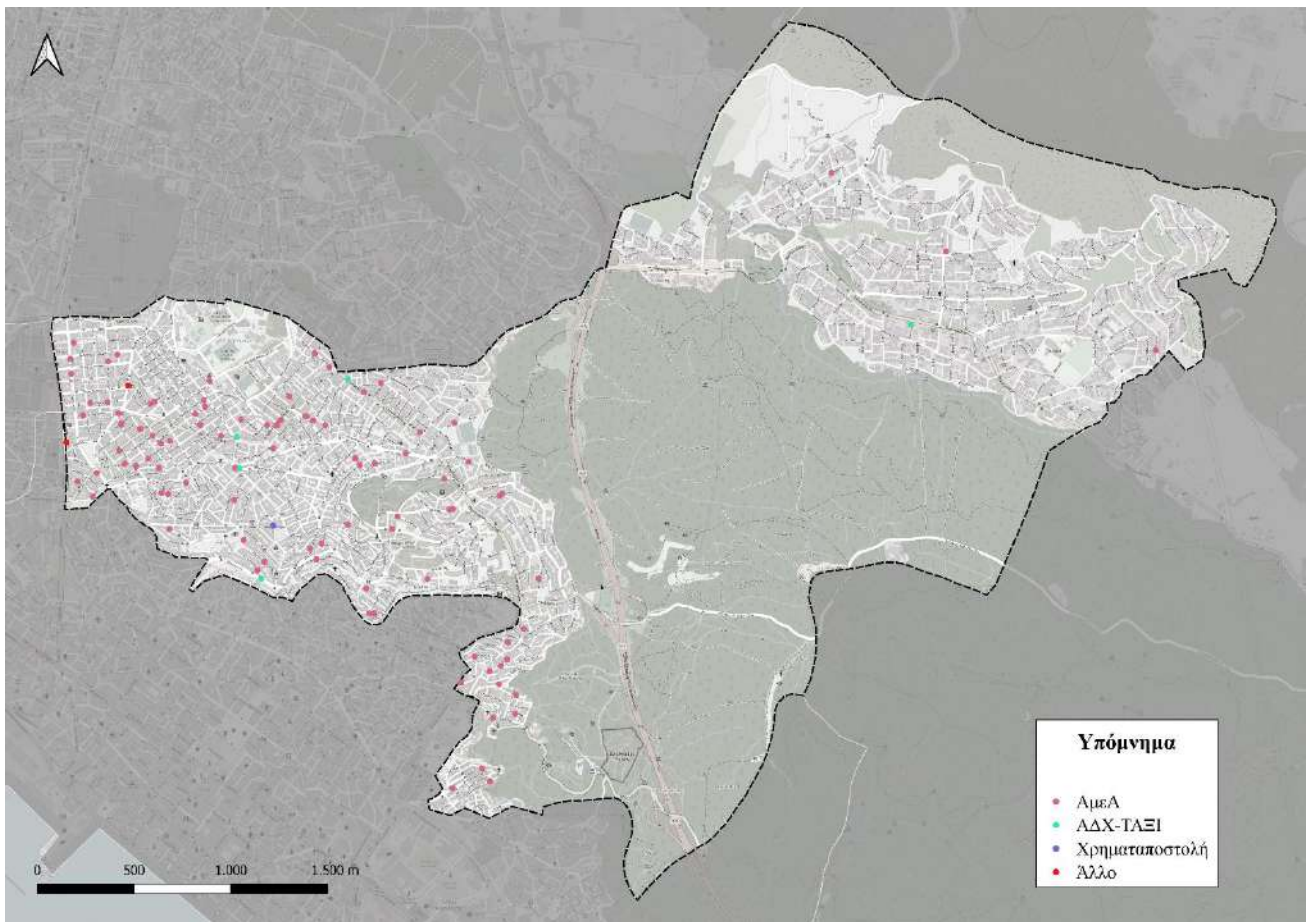
Η συγκεκριμένη διαδρομή βρίσκεται στην περιοχή των Πεύκων και ορίζεται από τις οδούς Παπανικολάου, Κοιμ. Θεοτόκου, Δημοκρατίας και Σολωμού. Ο δείκτης στάθμευσης διαμορφώνεται σε 2,93 οχήματα/θέση και ο δείκτης εναλλαγής σε 0,18.

Ειδικές θέσεις στάθμευσης

Για την καλύτερη απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος στάθμευσης πραγματοποιήθηκε απογραφή των ειδικών θέσεων στάθμευσης, αξιοποιώντας τα διαθέσιμα από την Τεχνική Υπηρεσία στοιχεία και πραγματοποιώντας επιτόπιες αυτοψίες. Στην περιοχή μελέτης έχουν καθοριστεί θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΕΔΧ-ΤΑΞΙ και ΑμεΑ, ενώ δεν εντοπίστηκαν θέσεις στάθμευσης για οχήματα τροφοδοσίας καθώς και θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και δίκυκλων.

Σε ολόκληρο τον Δήμο υπάρχουν καταγεγραμμένες θέσεις για στάθμευση ΑμεΑ, από τις οποίες η πλειοψηφία είναι ιδιωτικού χαρακτήρα (εξυπηρετούν τη στάθμευση συγκεκριμένων οχημάτων για τις οποίες έχουν δοθεί άδειες) και δεν είναι δημοσίως προσβάσιμες σε όλα τα ΑμεΑ.

Επίσης εντοπίστηκαν ειδικές θέσεις στάθμευσης σε σημεία όπως το Αστυνομικό Τμήμα, σε ΑΤΜ (θέση για χρηματοαποστολή) και το Κέντρο Υγείας (θέση για στάθμευση ασθενοφόρου).



Σχήμα 8.15: Χάρτης ειδικών θέσεων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

Χαρακτηριστικά χώρων στάθμευσης εκτός οδού

Στη Νεάπολη το σύνολο των χώρων στάθμευσης εκτός οδού εντοπίζονται στην περιοχή Στρεμπενιώτη. Οι συγκεκριμένοι χώροι στάθμευσης είναι υπαίθριοι και διαμορφωμένοι. Επίσης εντοπίζονται χώροι στάθμευσης σε οικόπεδα κοινοφελών ή άλλων χρήσεων (π.χ. θέση εβδομαδιαίας αγοράς βιολογικών προϊόντων, κλειστό γυμναστήριο κ.ά.). Τέλος, στη πλατεία Γάτσου λειτουργεί υπόγειος χώρος στάθμευσης.

Στις Συκιές οι χώροι στάθμευσης είναι στην πλειοψηφία τους αδόμητα τμήματα των οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την στάθμευση έστω και μικρού αριθμού οχημάτων και είναι διάσπαρτοι σε όλη την περιοχή. Στην περιοχή εντοπίζονται και κάποιοι διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης. Ο ένας βρίσκεται απέναντι από το Δημαρχείο Συκεών, καταλαμβάνει ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο και είναι προσωρινά διαμορφωμένος, μετά την κατεδάφιση παλιού δημοτικού σχολείου. Ο δεύτερος υπαίθριος και διαμορφωμένος χώρος στάθμευσης εντοπίζεται στην Π.Ε. Αρμενοχώρι (Πόντου – Αθ. Διάκου), και καταλαμβάνει ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο. Υπαίθριος χώρος στάθμευσης εντοπίζεται και στον πρόσφατα διαμορφωμένο χώρο πρασίνου και πάρκου αναψυχής, στην περιοχή που οριοθετείται από τις οδούς Ρήγα Φεραίου, Ανδρέα Παπανδρέου, Ναυπάκτου, Αναξαγόρα. Κοντά στον συγκεκριμένο χώρο γίνεται η λαϊκή αγορά, ο χώρος της οποίας χρησιμοποιείται από τους κατοίκους και ως χώρος στάθμευσης. Τέλος, υπαίθριος χώρος στάθμευσης εντοπίζεται επί της οδού Ανθέων. Ο συγκεκριμένος χώρος είναι μη διαμορφωμένος και εξυπηρετεί τόσο την περιοχή των Συκεών όσο και του Αγίου Παύλου. Στην Δ.Ε. των Συκεών λειτουργούν επίσης και δύο υπόγειοι χώροι στάθμευσης. Ο πρώτος είναι κάτω από τον αύλειο χώρο του Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου, ενώ ο δεύτερος κάτω από το διαμορφωμένο χώρο πρασίνου (Ελπίδος – Ακρίτα).

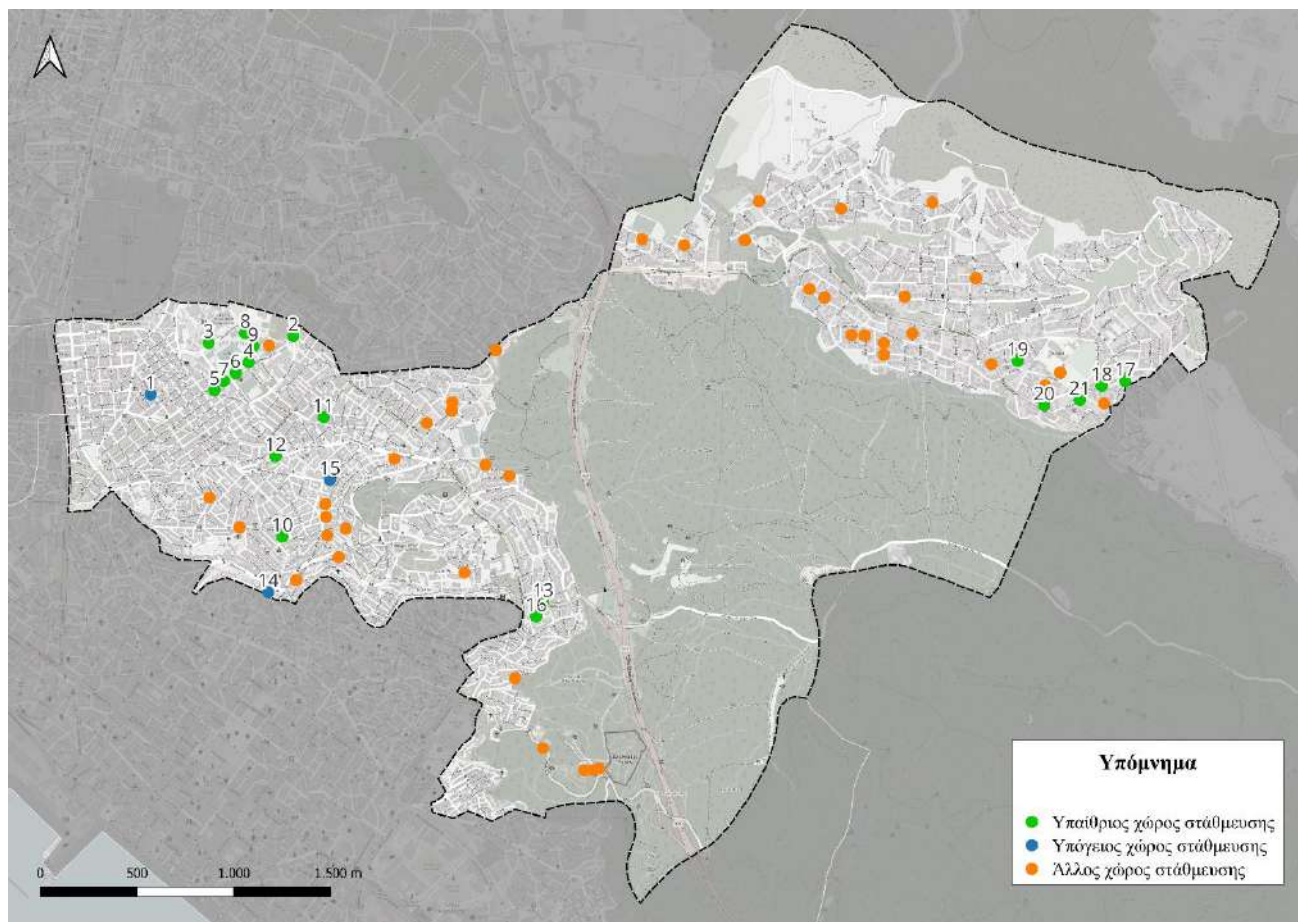
Στην Δ.Ε. Αγίου Παύλου εντοπίζεται μόνο ένας υπαίθριος χώρος στάθμευσης στην οδό Κρήτης. Στην Ευαγγελίστρια δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης εκτός οδού.

Στην Δ.Ε. Πεύκων εντοπίζονται διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης στο νοτιοδυτικό τμήμα του οικισμού. Επίσης εντοπίζονται σε διάφορα σημεία του οικισμού εσοχές των οικοδομικών τετραγώνων οι οποίες χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους.

Πίνακας 8.15: Χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης εκτός οδού

A/A	Οδός	Χωρητικότητα	Κατηγορία Χώρου Στάθμευσης		Τιμολογιακή πολιτική
1	Ίμβρου, Νεάπολη	122	Υπόγειος	Μίσθωσης	1 ^η ώρα 2,5 €, 2 ^η ώρα 1,5 €, 1 €/ώρα
2	Μητροπόλεως, Νεάπολη	40	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
3	Οδυσσέα Ελύτη 1, Νεάπολη	36	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
4	Βενιζέλου - Γληνού, Νεάπολη	48	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
5	Συριοπούλου, Νεάπολη	25	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
6	Βενιζέλου, Νεάπολη	48	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
7	Βενιζέλου – Κασταμονής, Νεάπολη	30	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
8	Ελύτη-Γληνού, Νεάπολη	50	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
9	Γληνού, Νεάπολη	30	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
10	Βελδεμίρη 3, Συκιές	95	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
11	Πόντου, Συκιές	40	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
12	Ρήγα Φεραίου- Ανδρέα Παπανδρέου-Ναυπάκτου-Αναξαγόρα, Συκιές	35	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
13	Ανθέων-Ομήρου, Συκιές	25	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
14	Ελπίδος 1, Συκιές	70	Υπόγειος	Μίσθωσης	1 ώρα 1 €, 24 ώρες 10 €, Μήνας 80 €
15	Αγίου Δημητρίου 28-30, Συκιές	81	Υπόγειος	Μίσθωσης	15' δωρεάν, 1η ώρα 1,5 €, 0,50 €/ ώρα
16	Κρήτης, Άγιος Παύλος	25	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
17	Αγίας Τριάδος-Αγίου Γεωργίου, Πεύκα	30	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-

18	Αγίας Τριάδος , Πεύκα	25	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
19	Ζάππα – Λ. Μαβίλη, Πεύκα	23	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
20	Παπανικολάου – Αγ. Τριάδος, Πεύκα	20	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-
21	Αρετής-Ελπίδας, Πεύκα	15	Υπαίθριος	Ελεύθερος	-



Σχήμα 8.16: Χάρτης χώρων στάθμευσης εκτός οδού στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

9. Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

9.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς που αναπτύσσεται στην περιοχή του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς την περιοχή μελέτης.

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών λόγω και της θέσης του στο Π.Σ.Θ., εξυπηρετείται από πλήθος λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. (εκ των οποίων κάποιες τα τελευταία χρόνια εκτελούνται από την κοινοπραξία των ΚΤΕΛ), που διέρχονται είτε μέσα από την περιοχή μελέτης είτε στα όρια αυτής.

Στις παραγράφους που ακολουθούν θα γίνει διεξοδική παρουσίαση των λειτουργικών χαρακτηριστικών των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης και πιο συγκεκριμένα αναλύονται:

- ✓ οι διαδρομές των γραμμών και η περιοχή κάλυψης
- ✓ ο τύπος των λεωφορείων και η χωρητικότητά τους
- ✓ οι στάσεις και τα χαρακτηριστικά τους (στέγαστρα, τηλεματική κ.λπ.)
- ✓ οι τερματικοί σταθμοί
- ✓ ωράρια λειτουργίας και δρομολόγια
- ✓ τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και οι πληρότητες
- ✓ τύποι κομίστρου και τιμολογιακή πολιτική

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών έχουν ως αφετηρία και τερματισμό συνήθως τερματικούς σταθμούς ή στάσεις που βρίσκονται εκτός των διοικητικών του ορίων σε άλλους Δήμους και στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Οι λεωφορειακές γραμμές μαζί με τις στάσεις τους, που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.1** και στο **Σχήμα 9.1**, που ακολουθούν:

Πίνακας 9.1: Λεωφορειακές Γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

A/A	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Λεωφορειακής Γραμμής	Δημοτική Ενότητα Εξυπηρέτησης	Πάροχος
1	1	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Νεάπολης - Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.
	1A	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – ΚΤΕΛ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ – Μέσω Αμπελοκήπων		Ο.Α.Σ.Θ.
2	16	Ευαγγελίστρια – Ιστορικό κέντρο	Αγ. Παύλου	Ο.Α.Σ.Θ.
3	18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	Νεάπολη - Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.
4	23	Ν.Σ.Σταθμός - Συκιές	Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.
5	24	Πλ. Ελευθερίας – Χίλια Δέντρα	Αγ. Παύλου - Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.

6	25 & 25A		Νεάπολη – Τέρμα Βενιζέλου	Νεάπολη - Συκιές	Ο.Α.Σ.Θ.
7	26		Καλλιθέα – Πλ. Ελευθερίας	Νεάπολη – Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.
8	27		Σταυρούπολη - Πανεπιστήμιο	Νεάπολης	Ο.Α.Σ.Θ.
9	28	28A	Νοσ. Παπαγεωργίου – 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - Πανεπιστήμια	Νεάπολης – Συκεών - Πεύκων	Ο.Α.Σ.Θ.
		28B	424 Γ.Σ.Ν.Ε. – Νοσ. Παπαγεωργίου – Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης		
10	29	29	Πολίχνη – Αριστοτέλους	Νεάπολης	Ο.Α.Σ.Θ.
		29A	Πολίχνη – Αριστοτέλους μέσω Εργατικών		Ο.Α.Σ.Θ.
11	35		Μετέωρα - Βενιζέλου	Νεάπολης	Ο.Α.Σ.Θ.
12	38		Νέα Ευκαρπία - Αριστοτέλους	Νεάπολης	Ο.Α.Σ.Θ.
13	56	56	Ν.Σ. Σταθμός – Ωραιόκαστρο	Νεάπολης	ΚΤΕΛ
		56A	Ν.Σ. Σταθμός – Ωραιόκαστρο - Γυμνάσιο		ΚΤΕΛ
14	57		Αριστοτέλους – Ασβεστοχώρι – Δ/ση Χορτιάτη	Νεάπολης - Πεύκων	Ο.Α.Σ.Θ.
15	59	59	Τοπικό Πεύκων	Πεύκων	Ο.Α.Σ.Θ.
		59A	Γυμνάσιο Πεύκων - Κυκλικό		
		59B	Γυμνάσιο Πεύκων		
		59K	Τοπικό Πεύκων - Κοιμητήρια		
16	64	64	Ν.Σ. Σταθμός - Φίλυρο	Νεάπολης - Συκεών	Ο.Α.Σ.Θ.
		64A	Ν.Σ. Σταθμός – Φίλυρο Παιδικό Χωριό		Ο.Α.Σ.Θ.
		64E	Ν.Σ. Σταθμός – Φίλυρο - Λύκειο		Ο.Α.Σ.Θ.
		64K	Ν.Σ. Σταθμός – Φίλυρο – Παιδικό Χωριό Λύκειο		Ο.Α.Σ.Θ.
17	83	83	Λαγκαδάς – Θεσσαλονίκη (ΕΞΠΡΕΣ)	Νεάπολης	ΚΤΕΛ
		83B	Λαγκαδάς – Λαγυνά - Θεσσαλονίκη		ΚΤΕΛ
		83M	Λαγκαδάς – Θεσσαλονίκη μέσω Λουτρών Λαγκαδά		ΚΤΕΛ
		83T	Λαγκαδάς – Θεσσαλονίκη μέσω Ι.Ε.Κ.		ΚΤΕΛ
18	84	84A	Λητή – Μελισσοχώρι – Δρυμός - Λητή	Νεάπολης	ΚΤΕΛ
		84B	Λητή – Δρυμός – Μελισσοχώρι - Λητή		ΚΤΕΛ

Πηγή: Εφαρμογή m.oasth.gr

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 1:

Η λεωφορειακή γραμμή 1 διέρχεται από τα όρια του Δήμου Νεάπολης – Συκεών από την οδό Λαγκαδά και Δαβάκη και συνδέει τον σταθμό των υπεραστικών ΚΤΕΛ Μακεδονία με τον τερματικό σταθμό στην Ευκαρπία-Σκλαβενίτης και με τα νοσοκομεία Παπαγεωργίου και 424 Γ.Σ.Ν.Ε. Με τον τρόπο αυτό παρέχεται η δυνατότητα μετάβασης από την περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα από την Δ.Ε. Νεάπολης προς τα ΚΤΕΛ Μακεδονία και τα νοσοκομεία που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η εναλλακτική διαδρομής της 1Α διέρχεται από την περιοχή των Αμπελοκήπων.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 16:

Η λεωφορειακή γραμμή 16 αποτελεί μια κυκλική γραμμή, η οποία έχοντας ως αφετηρία και τέρμα τον τερματικό σταθμό των 40 Εκκλησιών συνδέει το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης με την περιοχή της Ευαγγελίστριας της Δημοτικής Ενότητας του Αγ. Παύλου και με σημαντικές χρήσεις γης, όπως το νοσοκομείο Γεννηματά και τα Πανεπιστήμια. Επιπλέον, αποτελεί μία από τις ελάχιστες λεωφορειακές γραμμές στην οποία δρομολογούνται mini – bus, λόγω των ιδιαίτερων γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου στην περιοχή της Ευαγγελίστριας.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 18:

Η λεωφορειακή γραμμή 18 αποτελεί τη μοναδική διαδημοτική λεωφορειακή γραμμή, η οποία ξεκινάει από τον Δήμο Κορδελιού – Ευόσμου από τον Τ.Σ. Μενεμένης – Κορδελιού και καταλήγει στον Τ.Σ. Μποσνάκη στις Συκιές, εξυπηρετώντας επιπλέον τους Δήμους Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Παύλου Μελά και Νεάπολης – Συκεών. Διασχίζει την Δ.Ε. Νεάπολης διαμέσου των οδικών αξόνων Δαβάκη, Π. Τσαλδάρη, Ανδρ. Παπανδρέου και την Δ.Ε. Συκεών διαμέσου των οδών Ρήγα Φεραίου και Επταπυργίου.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 23:

Η λεωφορειακή γραμμή 23 ακολουθεί κυκλική διαδρομή με αφετηρία και τέρμα τον Ν.Σ.Σ. και συνδέει τις δημοτικές ενότητες των Συκεών και του Αγ. Παύλου με το κέντρο της πόλης και με τον σιδηροδρομικό σταθμό και μέσω αυτού με πλήθος άλλων περιοχών μέσω μετεπιβίβασης στο πλήθος των λεωφορειακών γραμμών που εκκινούν από εκεί.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 24:

Η λεωφορειακή γραμμή 24 εξυπηρετεί την Δημοτική Ενότητα της Ευαγγελίστριας και την συνδέει με σημαντικές χρήσεις γης, όπως τα νοσοκομεία Άγιος Δημήτριος και Γεννηματάς, αξιοθέατα όπως οι Κήποι του Πασά και το Θέατρο Δάσους, την περιοχή των Χιλίων Δέντρων κ.ά.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 25:

Η λεωφορειακή γραμμή 25 αποτελεί τη βασική γραμμή εξυπηρέτησης της Δημοτικής Ενότητας Νεάπολης, που την συνδέει με το κέντρο της πόλης και τερματίζει στην οδό Βενιζέλου. Η αφετηρία της βρίσκεται πλησίον της εξόδου προς την Περιφερειακή οδό εκτός των διοικητικών ορίων του Δήμου Νεάπολης - Συκεών και ο συγκεκριμένος τερματικός σταθμός λειτουργεί ως άτυπος σταθμός park & ride.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 26:

Η λεωφορειακή γραμμή 26 εξυπηρετεί ως επί το πλείστον την Δημοτική Ενότητα Συκεών και κατά δεύτερο λόγο και την Δημοτική Ενότητα Νεάπολης. Η αφετηρία της βρίσκεται επί της οδού Παπαναστασίου στην περιοχή Καλλιθέας και επί της ουσίας τα λεωφορεία της γραμμής σταθμεύουν παρά την οδό με αποτέλεσμα

να δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα τόσο στην κυκλοφορία όσο και γενικότερα στο περιβάλλον και τους κατοίκους της περιοχής. Επιπλέον, η γραμμή διέρχεται από ένα ιδιαίτερα δύσκολο οδικό δίκτυο με περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος και κλίσεις που δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο από την άναρχη στάθμευση που επικρατεί στην περιοχή. Οι κύριοι οδικοί άξονες που χρησιμοποιεί η συγκεκριμένη γραμμή είναι οι οδοί Παπαναστασίου, Μιχαήλ Καρασολή, Βενιζέλου, Ανδρέα Δημητρίου, Ρήγα Φεραίου, Κύπρου, Ιπποκράτους, Γεννηματά, Ρήγα Φεραίου κ.λπ.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 27:

Η λεωφορειακή γραμμή 27 διέρχεται από την οδό Λαγκαδά στο όριο του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και συνδέει τον Τ.Σ. Σταυρούπολης με το κέντρο και τα Πανεπιστήμια. Εξυπηρετεί κυρίως το νότιο τμήμα της Δημοτικής Ενότητας Νεάπολης παρέχοντας την δυνατότητα της απευθείας σύνδεσης με την ΔΕΘ και τα πανεπιστήμια.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 28:

Η λεωφορειακή γραμμή 28 αποτελεί μια γραμμή με μεγάλο μήκος διαδρομής, η οποία συνδέει τα Νοσοκομεία Παπαγεωργίου και 424 Γ.Σ.Ν.Ε. με το κέντρο της πόλης και τα Πανεπιστήμια διατρέχοντας τις Δ.Ε. Νεάπολης και Συκεών. Διέρχεται από βασικούς οδικούς άξονες όπως η Ανδρέα Παπανδρέου, η Επταπυργίου κ.λ.π. Τέλος, παρέχει σύνδεση με τα ΚΤΕΛ Μακεδονία μέσω της μετεπιβίβασης στον Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτη στην λεωφορειακή γραμμή 1.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 29:

Η λεωφορειακή γραμμή 29 εξυπηρετεί κυρίως το νότιο και δυτικό τμήμα της δημοτικής ενότητας Νεάπολης, καθώς η γραμμή διέρχεται στα διοικητικά όρια του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και συγκεκριμένα στις οδούς Λαγκαδά και Δαβάκη.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 35:

Η λεωφορειακή γραμμή 35 διέρχεται από βασικούς οδικούς άξονες της Δ.Ε. Νεάπολης, όπως η Παν. Τσαλδάρη και η Ανδρέα Παπανδρέου και την συνδέει τόσο με το κέντρο της πόλης όσο και με τον Δήμο Παύλου Μελά και συγκεκριμένα με την Πολίχνη και τα Μετέωρα.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 38:

Όπως και η λεωφορειακή γραμμή 29 έτσι και η 38, διέρχεται από την οδό Λαγκαδά και εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα της Νεάπολης παρέχοντας ακόμη μια εναλλακτική για σύνδεση με το κέντρο της πόλης, αλλά και με την περιοχή της Ευκαρπίας, όπου και βρίσκεται ο τερματικός σταθμός της γραμμής.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 56:

Ομοίως με την λεωφορειακή γραμμή 38 έτσι και η 56 διέρχεται σε τμήμα της οδού Λαγκαδά και εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα της δημοτικής ενότητας Νεάπολης τόσο με τον σιδηροδρομικό σταθμό όσο και με την περιοχή του Ωραιοκάστρου.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 57:

Η συγκεκριμένη λεωφορειακή γραμμή έχει την αφετηρία της στο κέντρο της πόλης και διατρέχει βασικούς άξονες της Δ.Ε. Νεάπολης όπως η Βενιζέλου και η Ανδρέα Παπανδρέου και της Δ.Ε. Πεύκων, όπως η Λεωφ.

Παπανικολάου. Αποτελεί την μοναδική γραμμή που εξυπηρετεί επί της ουσίας τις μετακινήσεις των κατοίκων των Πεύκων εκτός της δημοτικής τους ενότητας και παρέχει επιπλέον σύνδεση με το νοσοκομείο Παπανικολάου. Επιπλέον, προσφέρει πρόσβαση και στον Χορτιάτη μέσω μετεπιβίβασης στον Τ.Σ. Δ/ση Χορτιάτη, όπου είναι το τέρμα της γραμμής.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 59:

Πρόκειται για τοπική γραμμή, η οποία ξεκίνησε αρχικά για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των μαθητών από και προς τα σχολικά συγκροτήματα του γυμνασίου και λυκείου της περιοχής και κατόπιν εξελίχθηκε σε τοπική γραμμή κανονικής λειτουργίας. Πέρα από το γυμνάσιο και λύκειο της περιοχής ορισμένα δρομολόγια της γραμμής εξυπηρετούν και τα κοιμητήρια της Δ.Ε. Πεύκων. Επιπλέον, παρέχεται η δυνατότητα μετεπιβίβασης στην λεωφορειακή γραμμή 25, καθώς η αφετηρία της βρίσκεται στον Τ.Σ. Νεάπολης. Στο μεγαλύτερο τμήμα της αποτελεί τη μοναδική γραμμή εξυπηρέτησης και σε κάποια σημεία χρησιμοποιεί βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής, όπως η Παπανικολάου και η Κωνσταντινουπόλεως επιτρέποντας τη μετεπιβίβαση σε άλλες λεωφορειακές γραμμές, όπως η 57 και η 64. Τέλος, καλύπτει ικανοποιητικά όλη την Δ.Ε. Πεύκων, ωστόσο χαρακτηρίζεται από μικρό αριθμό δρομολογίων και μικρή συχνότητα δρομολογίων, η οποία κυμαίνεται στην 1 ώρα.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 64:

Η εν λόγω λεωφορειακή γραμμή διέρχεται από βασικούς άξονες της Δ.Ε. Νεάπολης όπως η Βενιζέλου και η Ανδρέα Παπανδρέου και της Δ.Ε. Πεύκων, όπως η Παπανικολάου και η Κωνσταντινουπόλεως και τις εξυπηρετεί παρέχοντας σύνδεση με τον Ν.Σ.Σταθμό αλλά και την περιοχή του Φιλύρου και άλλες σημαντικές χρήσεις γης όπως το Παιδικό Χωριό SOS και η Χριστιανική Ελπίδα.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 83:

Με αφετηρία τα Πανεπιστήμια και τερματικό σταθμό στον Λαγκαδά η συγκεκριμένη λεωφορειακή γραμμή παρέχει πρόσβαση στα χωριά του Λαγκαδά. Διέρχεται από την οδό Λαγκαδά και ως εκ τούτου εξυπηρετεί το νότιο και δυτικό τμήμα της Δ.Ε. Νεάπολης.

➤ Λεωφορειακή Γραμμή 84:

Η συγκεκριμένη λεωφορειακή γραμμή ξεκινάει από τα χωριά Μελισσοχώρι και Δρυμός του Δήμου Ωραιοκαστρου και καταλήγει στον Ν.Σ.Σταθμό διαμέσου της οδού Λαγκαδά εξυπηρετώντας έτσι την Δ.Ε. Νεάπολης τόσο για μετακινήσεις προς τον σιδηροδρομικό σταθμό όσο και προς περιοχές του Δήμου Ωραιοκαστρου.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι οι γραμμές 16, 18, 23, 24, 25, 26, 28, 35, 57, 59 και 64, καθώς οι υπόλοιπες λεωφορειακές γραμμές κινούνται στα όρια του προσφέροντας εξυπηρέτηση σε πού μικρό τμήμα του πληθυσμού του.

Επιπλέον, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του **Πίνακα 9.1**, η Δημοτική Ενότητα, με την καλύτερη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από πλευράς πλήθους λεωφορειακών γραμμών που την εξυπηρετούν, είναι η Δ.Ε. Νεάπολης.

Τέλος, από την παραπάνω ανάλυση διαπιστώνονται τα εξής για την περιοχή μελέτης:

- ✓ Υπάρχει απευθείας σύνδεση με σημαντικά νοσοκομεία του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα με τα νοσοκομεία:
- Γεννηματά (λεωφορειακή γραμμή 16)
- Άγ. Δημήτριος (λεωφορειακή γραμμή 16)
- Παπαγεωργίου (λεωφορειακή γραμμή 28)
- Παπανικολάου (λεωφορειακή γραμμή 57)
- Αχέππα (λεωφορειακή γραμμή 27)
- 424 Γ.Σ.Ν.Ε. (λεωφορειακή γραμμή 28)

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών συνδέεται απευθείας με τα Πανεπιστήμια Α.Π.Θ. και Μακεδονία με τις λεωφορειακές γραμμές 27 και 28.

Εξασφαλίζεται σύνδεση με σημαντικούς κόμβους μεταφορών, είτε απευθείας είτε με μετεπιβίβαση όπως ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός (γραμμές 23 και 64) και τα ΚΤΕΛ Μακεδονία (γραμμή 1).

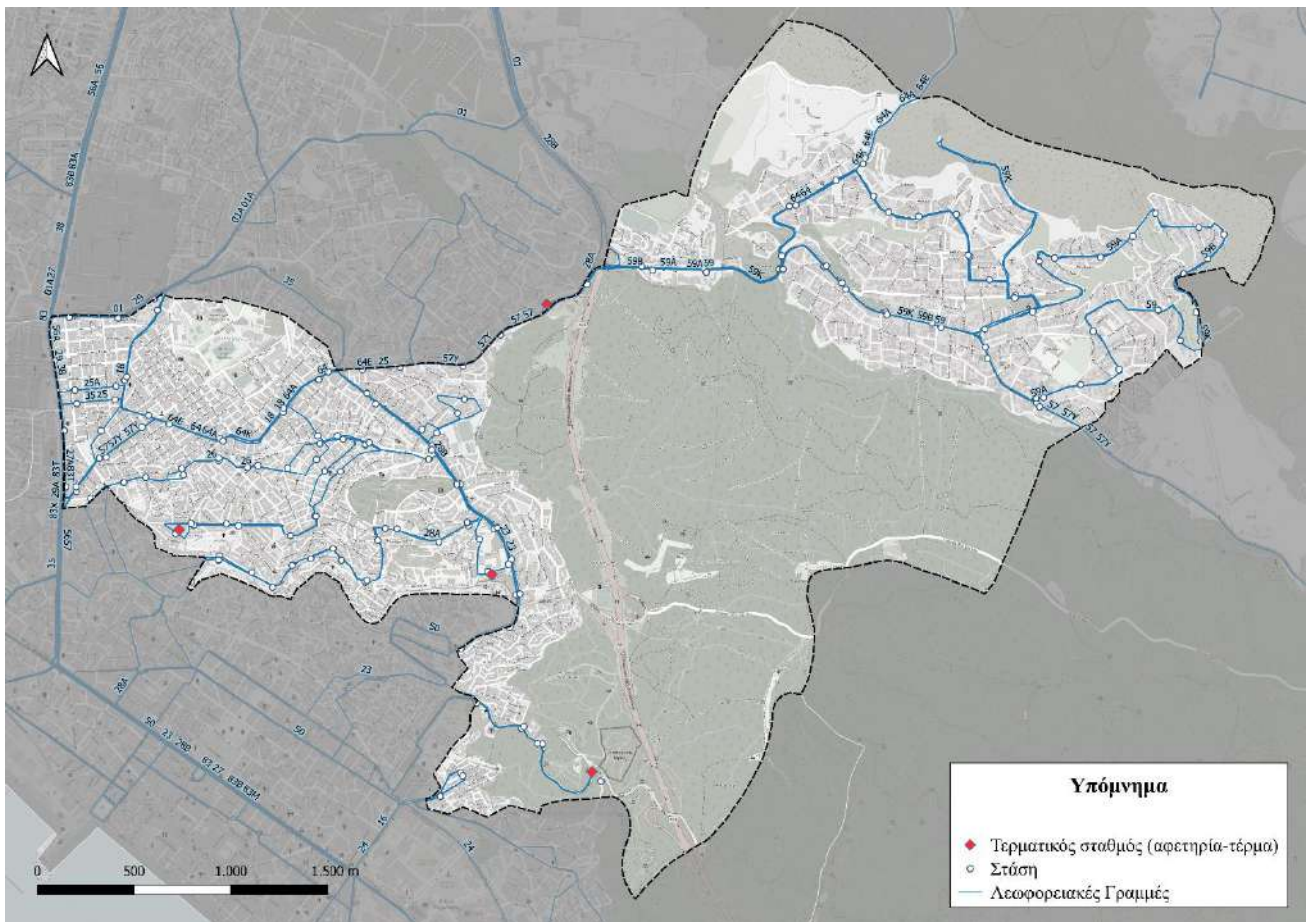
Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών εξυπηρετείται από την λεωφορειακή γραμμή 18 που αποτελεί την μοναδική διαδημοτική γραμμή που συνδέει τρεις Δήμους (Νεάπολης – Συκεών, Παύλου Μελά, Κορδελιού – Ευόσμου).

Δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση με το Αεροδρόμιο Μακεδονία και απαιτούνται μετεπιβιβάσεις και μεγάλος χρόνος διαδρομής.

Στα **Σχήματα 9.1** και **9.2** που ακολουθούν αποτυπώνονται οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών με τις στάσεις τους και με την ακτίνα εξυπηρέτησης αυτών.

Στον χάρτη του **Σχήματος 9.1**, παρουσιάζονται οι στάσεις και οι τερματικοί σταθμοί που υπάρχουν στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, ενώ δεν υπάρχουν στάσεις που να διαθέτουν εξοπλισμό Τηλεματικής για δυναμική πληροφόρηση. Όπως φαίνεται και στον χάρτη, υπάρχουν εντός των ορίων της περιοχής μελέτης τέσσερις τερματικοί σταθμοί.:

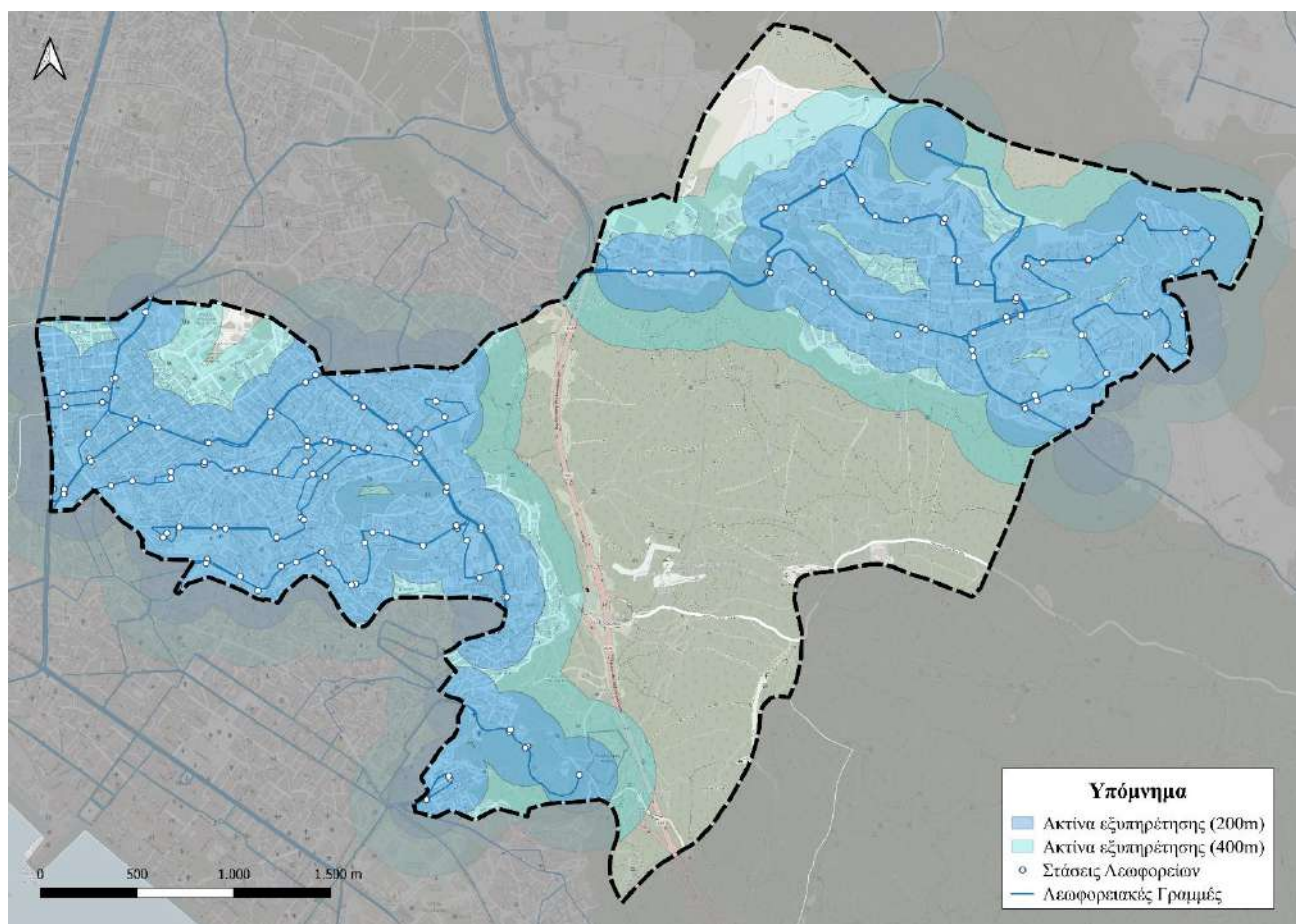
- ✓ Τ.Σ. λεωφορειακής γραμμής 18 στην οδό Μποσνάκη στις Συκιές. Δεν πρόκειται για οργανωμένο τερματικό σταθμό, απλά για ολιγόλεπτη στάση και στάθμευση των λεωφορείων.
- ✓ Τ.Σ. λεωφορειακής γραμμής 26 στην οδό Παπαναστασίου στην Καλλιθέα. Δεν πρόκειται για οργανωμένο τερματικό σταθμό, αλλά για στάθμευση των λεωφορείων παρά την οδό.
- ✓ Τ.Σ. λεωφορειακής γραμμής 24 στα Χίλια Δέντρα. Επίσης δεν πρόκειται για οργανωμένο τερματικό σταθμό λεωφορείων, αλλά για αδιαμόρφωτο χώρο, όπου τα λεωφορεία της γραμμής πραγματοποιούν ολιγόλεπτες στάση και στάθμευσης.
- ✓ Τ.Σ. στο όριο των περιοχών Νεάπολης-Πεύκων, στην περιοχή των Μετεώρων. Αφορά χώρο στάθμευσης εκτός οδου με κατάλληλα διαμορφωμένη είσοδο – έξοδο σε κόμβο με σηματοδότη. Είναι ένας τερματικός σταθμός ο οποίος εξυπηρετεί ιδιαίτερα δεδομένου των χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με τον ΣΑΣΘ.



Σχήμα 9.1: Λεωφορειακές Γραμμές και Στάσεις στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

Στον χάρτη του **Σχήματος 9.2**, που ακολουθεί παρουσιάζεται η χωρική κάλυψη των εξεταζόμενων λεωφορειακών γραμμών στην περιοχή του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη αποστάσεις βαδίσματος 200 και 400 μέτρων από τις στάσεις, (απεικονίζονται με διαφορετικά χρώματα στον χάρτη) ως πιθανές αποδεκτές αποστάσεις βαδίσματος (περίπου 3-7 λεπτά) για ομάδες πληθυσμού με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

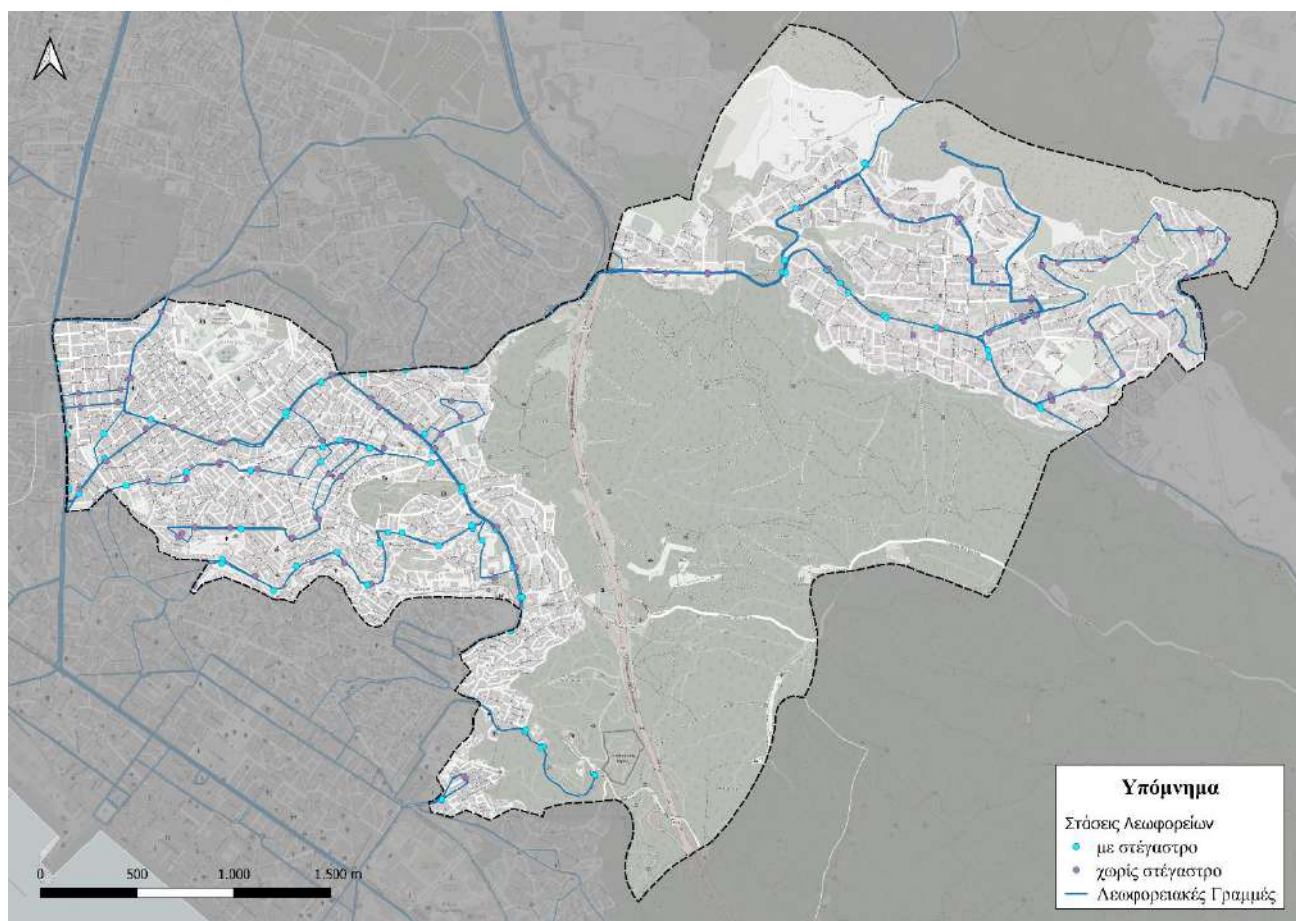
Από την απεικόνιση του χάρτη του **Σχήματος 9.2** προκύπτει ότι γενικά το επίπεδο κάλυψης είναι ικανοποιητικό σε όλη την έκταση του Δήμου. Ωστόσο, παρατηρούνται ορισμένα κενά κάλυψης ως προς την ακτίνα των 200 μέτρων, κυρίως στην περιοχή Στρεμπενιώτη στην Δ.Ε. Νεάπολης, στην περιοχή που βρίσκεται κατά μήκος της οδού Λεχόβου στις Συκιές και σε ορισμένα σημεία στην Δ.Ε. Πεύκων. Επιπλέον, αν ληφθεί υπόψη και το έντονο ανάγλυφο που επικρατεί σε μεγάλο ποσοστό της έκτασης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών προκύπτει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η απόσταση περπατήματος των 400 μέτρων ίσως δεν είναι αποδεκτή και άρα συνεπάγεται μείωση του εκτιμώμενου ποσοστού χωρικής κάλυψης.



Σχήμα 9.2: Χωρική κάλυψη από Λεωφορειακές Γραμμές και Στάσεις στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

Αναφορικά με τον εξοπλισμό των στάσεων και συγκεκριμένα ως προς το αν διαθέτουν στέγαστρα, σύμφωνα με τα τηρούμενα στοιχεία, προκύπτει ότι σχεδόν μία στις δύο στάσεις εντός του Δήμου, διαθέτει στέγαστρο. Συγκεκριμένα, η εικόνα είναι μικτή, καθώς τόσο σε σημαντικές αρτηρίες όσο και στο τοπικό δίκτυο, εντοπίζονται τόσο στάσεις με στέγαστρα όσο και χωρίς.

Σε ορισμένες σημαντικές αρτηρίες όπως η Λ. Παπανικολάου στα Πεύκα, η Α. Παπανδρέου σε Συκιές και Νεάπολη, η Ο. Φωκά στις Συκιές και η Λεωφόρος Όχι στον Άγιο Παύλο, οι περισσότερες στάσεις διαθέτουν στέγαστρα. Αντιθέτως, στα Πεύκα, με εξαίρεση την Λ. Παπανικολάου, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο διαθέτει ως επί το πλείστο στάσεις χωρίς στέγαστρα για τους μετακινούμενους.



Σχήμα 9.3: Στάσεις λεωφορείων με και χωρίς στέγαστρα στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών

Στην συνέχεια, στον **Πίνακα 9.2**, παρουσιάζονται οι τύποι των λεωφορείων που δρομολογούνται ανά λεωφορειακή γραμμή στις γραμμές που εξυπηρετούν κατά το μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής τους τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών.

Πίνακας 9.2: Τύπος Λεωφορείων που δρομολογούνται στις Λεωφορειακές γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Τύπος Λεωφορείου	Χωρητικότητα	Αριθμός Θυρών
1	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – Κ.Τ.Ε.Λ.	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
16	Ευαγγελίστρια – Ιστορικό Κέντρο	Μικρολεωφορείο 45	45	
18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
23	Ν.Σ. Σταθμός - Συκιές	Κανονικό 11μετρο	100	3
24	Πλ. Ελευθερίας – Χίλια Δέντρα	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3

Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Τύπος Λεωφορείου	Χωρητικότητα	Αριθμός Θυρών
25	Νεάπολη - Βενιζέλου	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
26	Καλλιθέα – Πλατεία Ελευθερίας	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
27	Σταυρούπολη - Πανεπιστήμιο	Αρθρωτό	150	3 ή 4
28	Νοσ. Παπαγεωργίου – 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - Πανεπιστήμια	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
29	Πολίχνη -Αριστοτέλους	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
35	Μετέωρα - Βενιζέλου	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
38	Νέα Ευκαρπία - Αριστοτέλους	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
57	Αριστοτέλους – Δ/ση Χορτιάτη	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
59	Τοπικό Πεύκων	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3
64	Ν.Σ. Σταθμός - Φίλυρο	Κανονικό 12μετρο	100	2 ή 3

Ακολούθως θα παρουσιαστούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης, ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης και πιο συγκεκριμένα θα αναλυθούν ανά λεωφορειακή γραμμή:

- οι διαδρομές και οι θέσεις των στάσεων.
- τα ωράρια λειτουργίας τους (ώρα έναρξης και λήξης).
- ο συνολικός αριθμός προγραμματισμένων δρομολογίων.
- η προγραμματισμένη συχνότητα δρομολογίων.

Στον **Πίνακα 9.3** που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών για τις βασικές διαδρομές τους.

Πίνακας 9.3: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά Λεωφορειακών Γραμμών εξυπηρέτησης Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Μήκος Συνολικής Διαδρομής (μετάβαση + επιστροφή) σε χλμ	Αριθμός συνολικών δρομολογίων (μετάβαση κι επιστροφή)	Ωράριο Λειτουργίας	Μέση Συχνότητα εξυπηρέτησης (Καθημερινής)
1	Τ.Σ. Ευκαρπίας – Σκλαβενίτης – Νοσ. Παπαγεωργίου – Κ.Τ.Ε.Λ.	24,86	74	05:40 – 23:10	00:28
16	Ευαγγελίστρια – Ιστορικό Κέντρο	10,24	98	05:50 – 23:40	00:11
18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	28,48	60	05:45 – 22:00	00:33
23	Ν.Σ. Σταθμός - Συκιές	14,78	102	05:15 – 00:00	00:11
24	Πλ. Ελευθερίας – Χίλια Δέντρα	11,76	78	06:20 – 23:30	00:26
25	Νεάπολη - Βενιζέλου	10,92	260	05:00 – 00:00	00:08
26	Καλλιθέα – Πλατεία Ελευθερίας	10,97	235	05:00 – 00:03	00:09
27	Σταυρούπολη - Πανεπιστήμιο	19,12	243	05:00 – 00:10	00:09
28	Νοσ. Παπαγεωργίου – 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - Πανεπιστήμια	24,44	208	05:00 – 00:00	00:10
29	Πολίχνη -Αριστοτέλους	14,63	234	04:55 – 00:00	00:09
35	Μετέωρα - Βενιζέλου	13,47	153	05:00 – 23:30	00:14
38	Νέα Ευκαρπία - Αριστοτέλους	17,54	128	05:00 – 23:30	00:17
56	Ν. Σ. Σταθμός – Ωραιόκαστρο	29,66	156	05:20 – 23:30	00:14
57	Αριστοτέλους – Δ/ση Χορτιάτη	30,06	184	05:15 – 00:00	00:12
59	Τοπικό Πεύκων	11,76	20	07:00 – 22:00	00:47
64	Ν.Σ. Σταθμός - Φίλυρο	24,75	75		00:30
83	Λαγκαδάς - Θεσσαλονίκη	49,28	139	05:20 – 23:30	00:16
84	Λητή – Μελισσοχώρι – Δρυμός - Λητή	32,75	60	04:20 – 23:20	00:37

Από την εξέταση των δεδομένων του **Πίνακα 9.2** προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- ✓ Οι περισσότερες κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, όπως οι γραμμές 16, 23, 25, 26, 28 και 57 εμφανίζουν πολύ καλές προγραμματισμένες συχνότητες, οι οποίες κυμαίνονται από 9 έως 12 λεπτά. Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν στοιχεία για το ποσοστό εκτέλεσης του προγραμματισμένου αριθμού δρομολογίων, στην πραγματικότητα η συχνότητα των δρομολογίων μπορεί να διαφέρει σημαντικά.
- ✓ Η τοπική γραμμή 59 της Δ.Ε. Ενότητας Πεύκων, παρουσιάζει προγραμματισμένη συχνότητα που φτάνει τα 50 λεπτά περίπου και έχει μικρό εύρος χρονικής λειτουργίας και μικρό αριθμό δρομολογίων, γεγονός που μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ελκυστικότητά της για το επιβατικό κοινό.
- ✓ Οι λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες διέρχονται περιμετρικά της περιοχής μελέτης, όπως η 38, η 56, η 83 και η 84 εμφανίζουν μεγάλη συχνότητα δρομολογίων που κυμαίνεται από 14 έως και 37 λεπτά.
- ✓ Τέλος, ορισμένες γραμμές που διατρέχουν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών και λειτουργούν συμπληρωματικά ως προς τις βασικές λεωφορειακές γραμμές που τον εξυπηρετούν όπως η 35 και η 64 εμφανίζουν επίσης μεγάλες συχνότητες που κυμαίνονται από 14 έως 30 λεπτά.

Πολύ κρίσιμο για την εκτίμηση του επιπέδου της παρεχόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης είναι η σύγκριση στοιχείων μεταξύ των προγραμματισμένων δρομολογίων και των πραγματοποιηθέντων, ώστε να αποτυπωθεί η πραγματική υφιστάμενη κατάσταση. Ωστόσο, δεν δόθηκαν σχετικά στοιχεία από τον αρμόδιο πάροχο του συγκοινωνιακού έργου και ως εκ τούτου η αξιολόγηση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης θα βασιστεί στην αξιολόγηση που γίνεται από τους χρήστες μέσω ερωτηματολογίων και που περιγράφεται στο Κεφάλαιο 7 του παρόντος Παραδοτέου.

9.2 Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης

Στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και δεδομένου ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία επιβατικής κίνησης από τον Ο.Α.Σ.Θ. πραγματοποιήθηκε έρευνα επιβατικής κίνησης σε επιλεγμένες λεωφορειακές γραμμές εξυπηρέτησης της περιοχής του Δήμου Νεάπολης – Συκεών. Οι γραμμές που επιλέχθηκαν ήταν δέκα (10) και αποτελούν τις κυριότερες γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης (**Πίνακας 9.4**).

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε από 30.05.2022 έως και 03.06.2022 και μεταξύ των ωρών 7:00 – 10:00 το πρωί.

Πίνακας 9.4: Λεωφορειακές Γραμμές Έρευνας Επιβατικής Κίνησης

A/A	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Ημερομηνία
1	18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	31/05/2022
2	23	Ν.Σ. Σταθμός - Συκιές	31/05/2022
3	25	Νεάπολη - Βενιζέλου	31/05/2022
4	26	Καλλιθέα – Πλατεία Ελευθερίας	30/05/2022
5	27	Σταυρούπολη - Πανεπιστήμιο	31/05/2022

A/A	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Ημερομηνία
6	28	Νοσ. Παπαγεωργίου – 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - Πανεπιστήμια	02/06/2022
7	29	Πολίχνη -Αριστοτέλους	02/06/2022
8	35	Μετέωρα - Βενιζέλου	03/06/2022
9	57	Αριστοτέλους – Δ/ση Χορτιάτη	03/06/2022
10	64	Ν.Σ. Σταθμός - Φίλυρο	06/06/2022

Σε κάθε λεωφορειακή γραμμή εργάζονταν από 2 - 4 ερευνητές δηλαδή 1 ή 2 ανά κατεύθυνση ανάλογα με την πληρότητα του λεωφορείου. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν από 2 - 8 διαδρομές ανά κατεύθυνση ανάλογα με τη συχνότητα και το μήκος διαδρομής της κάθε γραμμής. Σημειώνεται ότι το μήκος διαδρομής αναφέρεται στο μήκος που βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και όχι στο συνολικό μήκος της λεωφορειακής γραμμής και αντίστοιχα ο χρόνος διαδρομής αναφέρεται στο ίδιο μήκος. Οι ερευνητές σημείωναν σε ειδικό έντυπο που τους χορηγήθηκε τις παρακάτω πληροφορίες:

- Αριθμός Επιβατών κατά την Έναρξη της έρευνας
- Ονομασία Στάσης
- Ώρα Άφιξης στη Στάση
- Αριθμός Εισερχόμενων επιβατών
- Αριθμός Εξερχόμενων επιβατών

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.5** που ακολουθεί.

Πίνακας 9.5: Αποτελέσματα Μετρήσεων Έρευνας Επιβατικής Κίνησης

A/A	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Κατεύθυνση	Αριθμός Διαδρομών	Μέσος Χρόνος Διαδρομής	Μέσος Αριθμός Επιβατών που εξυπηρετήθηκαν / Διαδρομή	Μέση πληρότητα Επιβατών / Στάση / Διαδρομή	Ημερομηνία
1	18	Αγ. Ανάργυροι - Κορδελιό	Μετάβαση	2	00:17	17	7	31/05/2022
			Επιστροφή	2	00:19	16	6	
2	23	Ν.Σ. Σταθμός - Συκιές	Κυκλική	6	00:23	36	9	31/05/2022
3	25	Νεάπολη - Βενιζέλου	Μετάβαση	4	00:18	52	26	31/05/2022
			Επιστροφή	4	00:17	21	7	
4	26	Καλλιθέα – Πλατεία Ελευθερίας	Μετάβαση	7	00:13	32	14	30/05/2022
			Επιστροφή	8	00:12	12	5	
5	27	Σταυρούπολη - Πανεπιστήμιο	Μετάβαση	7	00:08	69	54	31/05/2022
			Επιστροφή	7	00:08	29	21	

A/A	Αριθμός Λεωφ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Κατεύθυνση	Αριθμός Διαδρομών	Μέσος Χρόνος Διαδρομής	Μέσος Αριθμός Επιβατών που εξυπηρετήθηκαν / Διαδρομή	Μέση πληρότητα Επιβατών / Στάση / Διαδρομή	Ημερομηνία
6	28	Νοσ. Παπαγεωργίου – 424 Γ.Σ.Ν.Ε. - Πανεπιστήμια	Μετάβαση	5	00:21	42	21	02/06/2022
			Επιστροφή	4	00:23	35	16	
7	29	Πολίχνη - Αριστοτέλους	Μετάβαση	7	00:12	47	30	02/06/2022
			Επιστροφή	7	00:09	18	12	
8	35	Μετέωρα - Βενιζέλου	Μετάβαση	2	00:22	36	17	03/06/2022
			Επιστροφή	2	00:21	17	4	
9	57	Αριστοτέλους – Δ/ση Χορτιάτη	Μετάβαση	3	00:34	56	32	03/06/2022
			Επιστροφή	3	00:27	69	47	
10	64	Ν.Σ. Σταθμός - Φίλυρο	Μετάβαση	3	00:21	29	16	06/06/2022
			Επιστροφή	2	00:22	44	28	

Από τα δεδομένα του **Πίνακα 9.5** προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- ✓ Οι λεωφορειακές γραμμές 18 και 23 εμφανίζουν ιδιαίτερα χαμηλή επιβατική κίνηση.
- ✓ Όλες σχεδόν οι εξεταζόμενες λεωφορειακές γραμμές παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην κατεύθυνση από τους οικισμούς προς το κέντρο της πόλης.
- ✓ Οι λεωφορειακές γραμμές 28,57 και 64 εμφανίζουν παρόμοια επιβατική κίνηση και στις δύο κατευθύνσεις τους (μετάβαση κι επιστροφή), γεγονός που οφείλεται στις σημαντικές χρήσεις γης που υπάρχουν και στα δύο άκρα των γραμμών (Νοσοκομεία Παπανικολάου, Παπαγεωργίου, 424 Γ.Σ.Ν.) και που έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων.
- ✓ Η μέση πληρότητα επιβατών ανά στάση και ανά διαδρομή σε καμία περίπτωση δεν ξεπερνάει το 50% της χωρητικότητας των οχημάτων, δεδομένου ότι στις γραμμές δρομολογούνται λεωφορεία μεταφορικής ικανότητας 100 επιβατών περίπου, καθήμενων και ορθίων, με εξαίρεση τη γραμμή 27, όπου δρομολογούνται αρθρωτά λεωφορεία διπλάσιας περίπου χωρητικότητας.

9.3 Τιμολογιακή Πολιτική

Αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική, οι επιβάτες δύναται να χρησιμοποιήσουν εισιτήρια (κανονικά και μειωμένα) ή κάρτες απειριορίστων διαδρομών για την οικονομικότερη μετακίνησή τους. Όλες οι τρέχουσες διαθέσιμες (Ιανουάριος 2023) επιλογές παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.6** που ακολουθεί.

Πίνακας 9.6: Τύποι κομίστρου

Είδη Εισιτηρίων	Ισχύς	Τύπος	Τιμή	Παρατηρήσεις	Σημεία Πώλησης
Βασικό Εισιτήριο	Μία (1) μετακίνηση	Κανονικό	0,90€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01X και 01N)	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. και 1000 καταστήματα πώλησης. -Εκδοτικά μηχανήματα εντός λεωφορείων
		Μειωμένο	0,45€		
Χρονικό Εισιτήριο	Δύο (2) μετακινήσεις εντός 70 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 70 λεπτά από την πρώτη επικύρωση.)	Κανονικό	1,10€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01X και 01N).	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. και 1000 καταστήματα πώλησης.
		Μειωμένο	0,55€		
Χρονικό Εισιτήριο	Τρεις (3) μετακινήσεις εντός 90 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 90 λεπτά από την πρώτη επικύρωση)	Κανονικό	1,30€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 01X και 01N).	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ.
		Μειωμένο	0,70€		
Χρονικό Εισιτήριο	Τέσσερις (4) μετακινήσεις εντός 120 λεπτών της ώρας. (από και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και από και προς οποιαδήποτε λεωφορειακή γραμμή μέσα σε 120 λεπτά από την πρώτη επικύρωση)	Κανονικό	1,80€	Εξαιρούνται οι λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και Κ.Τ.Ε.Λ. –	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. -Εκδοτικά μηχανήματα εντός λεωφορείων
		Μειωμένο	0,90€		
Εισιτήριο Πολιτιστικής Γραμμής και Αεροδρομίου Μακεδονία	Μία Μετακίνηση		1,80€	Ισχύουν μόνο στις λεωφορειακές γραμμές 50 Πολιτιστική Γραμμή και 01X και 01N ΚΤΕΛ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ. -Εκδοτικά Μηχανήματα εντός λεωφορείων -Συνοδοί Πολιτιστικής Γραμμής εντός του λεωφορείου

Πηγή: site Ο.Α.Σ.Θ.

Επιπλέον, για την οικονομικότερη μετακίνηση των επιβατών διατίθενται από τον Ο.Α.Σ.Θ. και κάρτες απεριορίστων διαδρομών, οι οποίες παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.7** που ακολουθεί:

Πίνακας 9.7: Τύποι απεριορίστων καρτών

Κατηγορίες	Έκδοση	Κανονική	Μειωμένη	Παρατηρήσεις	Σημεία Πώλησης
Μηνιαία	Κάθε Μήνα	27,00€	13,50€	Οι κάρτες απεριορίστων διαδρομών είναι ατομικές και ισχύουν σε όλες τις λεωφορειακές γραμμές του Ο.Α.Σ.Θ. χωρίς εξαιρέσεις για την χρονική διάρκεια ισχύος τους.	-Εκδοτήρια Ο.Α.Σ.Θ.
Τριμηνιαία	Ιανουάριο έως Οκτώβριο	75,60€	38,00€		
Εξαμηνιαία	Ιανουάριο & Ιούλιο	135,00€	67,50€		
Ετήσια	Ιανουάριο	243,00€	121,50€		

Οι κατηγορίες των δικαιούχων μειωμένου κομίστρου, αλλά και δωρεάν μετακίνησης παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.8**.

Πίνακας 9.8: Κατηγορίες δικαιούχων δωρεάν μετακίνησης και εκπτώσεων

Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης	Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης
1. Παιδιά ηλικίας 7-12 ετών	Μειωμένο Κόμιστρο	1. Παιδιά ηλικίας έως 6 ετών	Δωρεάν Μετακίνηση
2. Νέοι ηλικίας 13-18 ετών		2. Οπλίτες θητείας και Δόκιμοι Έφεδροι Αξιωματικοί των τριών κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων	
3. Μαθητές Δημόσιας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης άνω των 18ετών		3. Ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, των Συνοριακών Φυλάκων και Ειδικών Φρουρών	
4. Φοιτητές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης		4. Ένστολο προσωπικό και δόκιμοι του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής	
5. Σπουδαστές Δημόσιων Ι.Ε.Κ.		5. Ανάπηροι πολέμου και ειρηνικής περιόδου και οι συνοδοί αυτών	

Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης	Κατηγορίες Δικαιούχων	Τύπος Έκπτωσης
6. Φοιτητές – Σπουδαστές Δημόσιων Σχολών		6. Α.με.Α. με Ειδικές Ετήσιες Κάρτες Απεριορίστων Διαδρομών Ελεύθερης Μετακίνησης	
7. Πολύτεκνοι		7. Άνεργοι	
8. Πολίτες ηλικίας άνω των 65 ετών			
9. Α.με.Α. (ποσοστό αναπηρίας >65%)			

9.4 ΤΑΞΙ

Τα Ταξί συμπεριλαμβάνονται στο κεφάλαιο για τα δημόσια μέσα μεταφοράς, καθώς πρόκειται για οχήματα δημόσιας μεταφοράς, συνήθως επιβατηγά οχήματα, τα οποία μεταφέρουν επιβάτες στον ακριβή προορισμό τους σε αντίθεση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία εκτελούν προγραμματισμένα και συγκεκριμένα δρομολόγια σε προκαθορισμένες διαδρομές.

Όσον αφορά τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, υπάρχουν θεσμοθετημένες 5 πιάτσες ΤΑΞΙ στις τρεις από τις τέσσερις δημοτικές του ενότητες και συγκεκριμένα πρόκειται για τις εξής (**Πίνακας 9.9**):

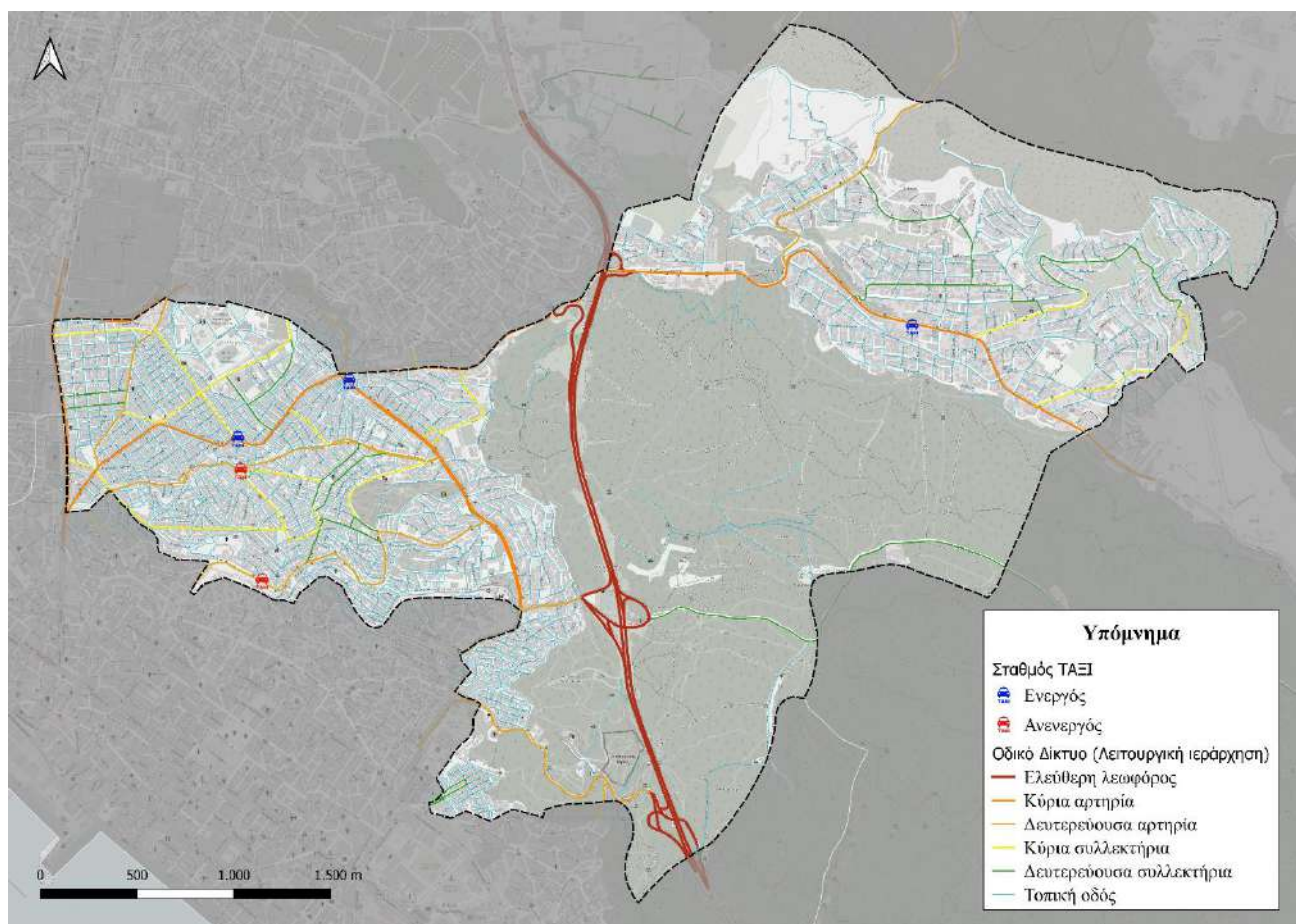
Πίνακας 9.9: Θεσμοθετημένες θέσεις στάσης και στάθμευσης ΤΑΞΙ στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

Δημοτική Ενότητα	Διεύθυνση
Συκεών	Επταπυργίου πριν τη συμβολή με Ανδρέα Παπανδρέου
	Ελπίδος σε απόσταση 10μ. μετά την Οδυσσέως
	Γεννηματά πριν τη συμβολή με Ν. Παρασκευά
Νεάπολης	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου με Κουντουριώτη
Πεύκων	Α. Σικελιανού πριν τη συμβολή με Λεωφ. Παπανικολάου

Ωστόσο σύμφωνα με τα στοιχεία του Σ.Φ.Η.Ο. Νεάπολης – Συκεών που προέκυψαν από αυτοψίες διαπιστώθηκε ότι επί της ουσίας λειτουργούν τρία (3) σημεία στάθμευσης και στάσης ΤΑΞΙ, από ένα στις τρεις Δ.Ε. Συκεών, Νεάπολης και Πεύκων, οι οποίες παρουσιάζονται στον **Πίνακα 9.10** που ακολουθεί.

Πίνακας 9.10: Υφιστάμενες θέσεις στάσης και στάθμευσης ΤΑΞΙ στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

Δημοτική Ενότητα	Διεύθυνση	Αριθμός Θέσεων
Συκεών	Επταπυργίου μεταξύ της Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου και Λασάνη Ο.Τ. 69	6
Νεάπολης	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου με Κουντουριώτη Ο.Τ. 36	3
Πεύκων	Α. Σικελιανού πριν τη συμβολή με Λεωφ. Παπανικολάου	4



Σχήμα 9.4: Σταθμοί ΤΑΞΙ στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών

Τέλος, σημειώνεται ότι οι έξι (6) θέσεις της πιάτσας στην Δ.Ε. Συκεών, αναμένονται να μειωθούν σε τρεις (3), όπως προβλέπεται και στην μελέτη περιβαλλοντικού σχεδιασμού της οδού Επταπυργίου και των παραπλεύρων οδών, ενώ σύμφωνα με το Σωματείο Ιδιοκτητών Επιβατηγών Αυτοκινήτων Ταξί Θεσσαλονίκης «ΕΡΜΗΣ», υπάρχει προοπτική δημιουργίας βραχυπρόθεσμα ενός ακόμα σημείου στάσης και στάθμευσης στην Δ.Ε. Νεάπολης και συγκεκριμένα στην οδό Αλ. Μπινιώρη (μεταξύ Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου και οδού Ίμβρου).

10. Ήπιοι τρόποι μετακίνησης

10.1 Πεζή μετακίνηση

Για την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων και πεζοδρομίων πραγματοποιήθηκε «έλεγχος βαδισιμότητας» (walkability audit) σε επιλεγμένες διαδρομές σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Νεάπολης - Συκεών. Ο έλεγχος βαδισιμότητας είναι μια τεχνική μελέτης πεδίου που βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση, καταγραφή και βαθμολόγηση, δηλαδή:

- 0: κακή κατάσταση
- 1: μέτρια κατάσταση
- 2: καλή κατάσταση

των παραγόντων που συνθέτουν την ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα τμήμα πεζοδρομίου ή πεζοδρόμου. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκε ειδική εφαρμογή, όπου καταγράφηκαν από τους ερευνητές τα ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία των υποδομών πεζών που αφορούν τις εξής θεματικές ενότητες:

- ✚ Περιβάλλον πεζοδρομίου – οδός και μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- ✚ Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζοδρομίου
- ✚ Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών

Στους **Πίνακες 10.1 έως 10.3**, που ακολουθούν παρουσιάζονται οι αναλυτικές περιγραφές των χαρακτηριστικών που καταγράφηκαν στον έλεγχο βαδισιμότητας πεζοδρομίων και των βαθμολογιών που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγησή τους.

Πίνακας 10.1: Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος πεζοδρομίου – οδού και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Απόσταση από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Περιορίζεται στο ρείθρο	≤ πλάτος ενός οχήματος	> πλάτος ενός οχήματος
Διαχωρισμός από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Κανένας	Γραμμικός με δυνατότητα διάσχισης (π.χ. δέντρα, κολωνάκια κ.λ.π.)	Γραμμικός χωρίς δυνατότητα διάσχισης (π.χ. κολωνάκια)
Ταχύτητα οχημάτων	Ταχύτητα > 60 χλμ/ώρα	60 χλμ/ώρα ≥ ταχύτητα > 30 χλμ/ώρα	Ταχύτητα ≤ 30 χλμ/ώρα
Κυκλοφοριακός Φόρτος	Συμφόρηση	Συνεχής ροή	Άνετη αλλαγή λωρίδας

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Κάθετες διελεύσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)	Συχνές (διάστημα < 100 μ)	Μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	Σπάνιες (διάστημα ≥ 200 μ)
Θόρυβος	Δυνατός	Ανεκτός	Ανεπαίσθητος

Πίνακας 10.2: Χαρακτηριστικά υποδομής πεζοδρομίου

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Μικτό Πλάτος πεζοδρομίου	Μικτό πλάτος ≤ 1,5 μ	2,05 μ > μικτό πλάτος > 1,5 μ	Μικτό πλάτος ≥ 2,05 μ
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών	Ελεύθερο ύψος ≤ 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθερο ύψος > 1,8 μ	Ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ
Οδηγός όδευσης τυφλών	Απουσία ή με σημαντικές αποκλίσεις	Ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις	Ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Δάπεδο πεζοδρομίου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	Κακή κατάσταση	Μέτρια με μικρές αστοχίες	Καλή κατάσταση
Ράμπες	Απουσία ή με σημαντικές αποκλίσεις	Ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	Ύπαρξη σύμφωνη με τις προδιαγραφές
Φυτεύσεις	Μη ύπαρξη	Ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος	Ύπαρξη που δεν δημιουργεί προβλήματα

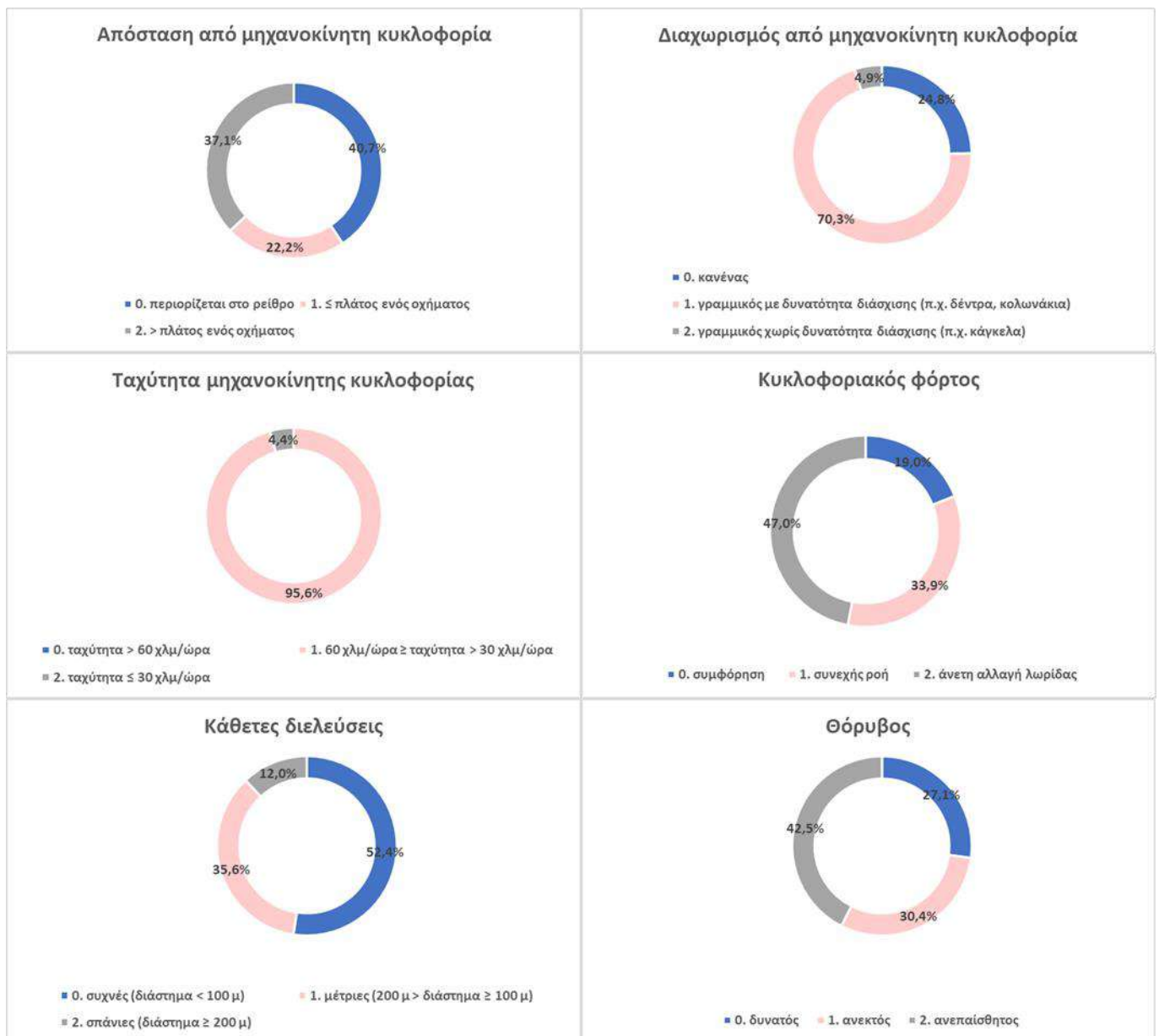
Πίνακας 10.3: Χαρακτηριστικά Κίνησης Πεζών

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Φόρτος Πεζών	Έντονος	Μέτριος	Άνετη κίνηση
Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	Ανεπάρκεια / έρημο πεζοδρόμιο	Φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	Επάρκεια φωτισμού
Ελιγμοί για την αποφυγή εμποδίων	Συχνοί	Μέτρια συχνότητα	Σπάνιοι
Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	Συχνοί	Μέτριοι	Σπάνιοι
Δημιουργία ουρών σε στάσεις / διασταυρώσεις (περίοδος αιχμής)	Συχνή	Μέτρια	Σπάνια
Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	Ανυπαρξία εγκαταστάσεων	Περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	Σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σχάρες ποδηλάτων)

Στην συνέχεια στα **Σχήματα 10.1** έως **10.3**, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης για τις διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος βαδισιμότητας και στο **Σχήμα 10.1**, το δίκτυο πεζοδρομίων που αξιολογήθηκαν και η κατάταξή του σε επίπεδο εξυπηρέτησης.

Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 10.1**:

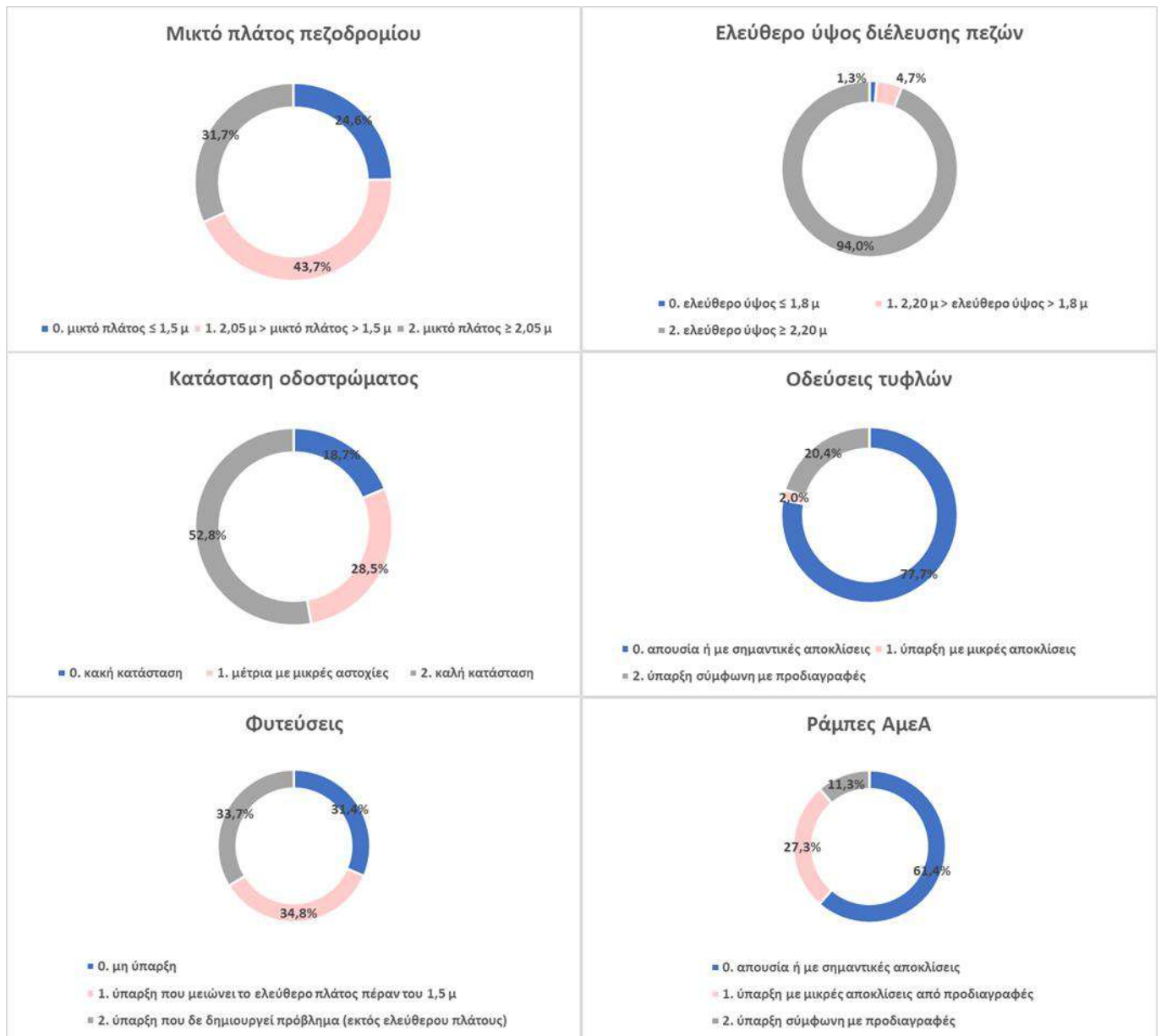
- ✓ το 40,7% των πεζοδρομίων απέχει από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία απόσταση ίση με το ρείθρο.
- ✓ το 70,3% των πεζοδρομίων διαχωρίζεται γραμμικά από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
- ✓ η ταχύτητα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κυμαίνεται κυρίως μεταξύ 30-60χλμ/ώρα στις οδούς που γειτνιάζουν με την συντριπτική πλειοψηφία των πεζοδρομίων που εξετάστηκαν και γενικά δεν παρατηρούνται φαινόμενα κυκλοφορικής συμφόρησης, ενώ και ο θόρυβος από την κυκλοφορία οχημάτων κυμαίνεται σε ανεκτά επίπεδα για το μεγαλύτερο ποσοστό μήκους των πεζοδρομίων που εξετάστηκαν.
- ✓ Το 52,4% των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται από συχνές κάθετες διελεύσεις, ενώ η πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή τόσο εμποδίων όσο και κάθετων διελεύσεων οδών ή οχημάτων είναι γενικά μέτρια.



Σχήμα 10.1: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών υποδομής πεζοδρομίου

Από τα διαγράμματα του **Σχήματος 10.2** διαπιστώνεται ότι:

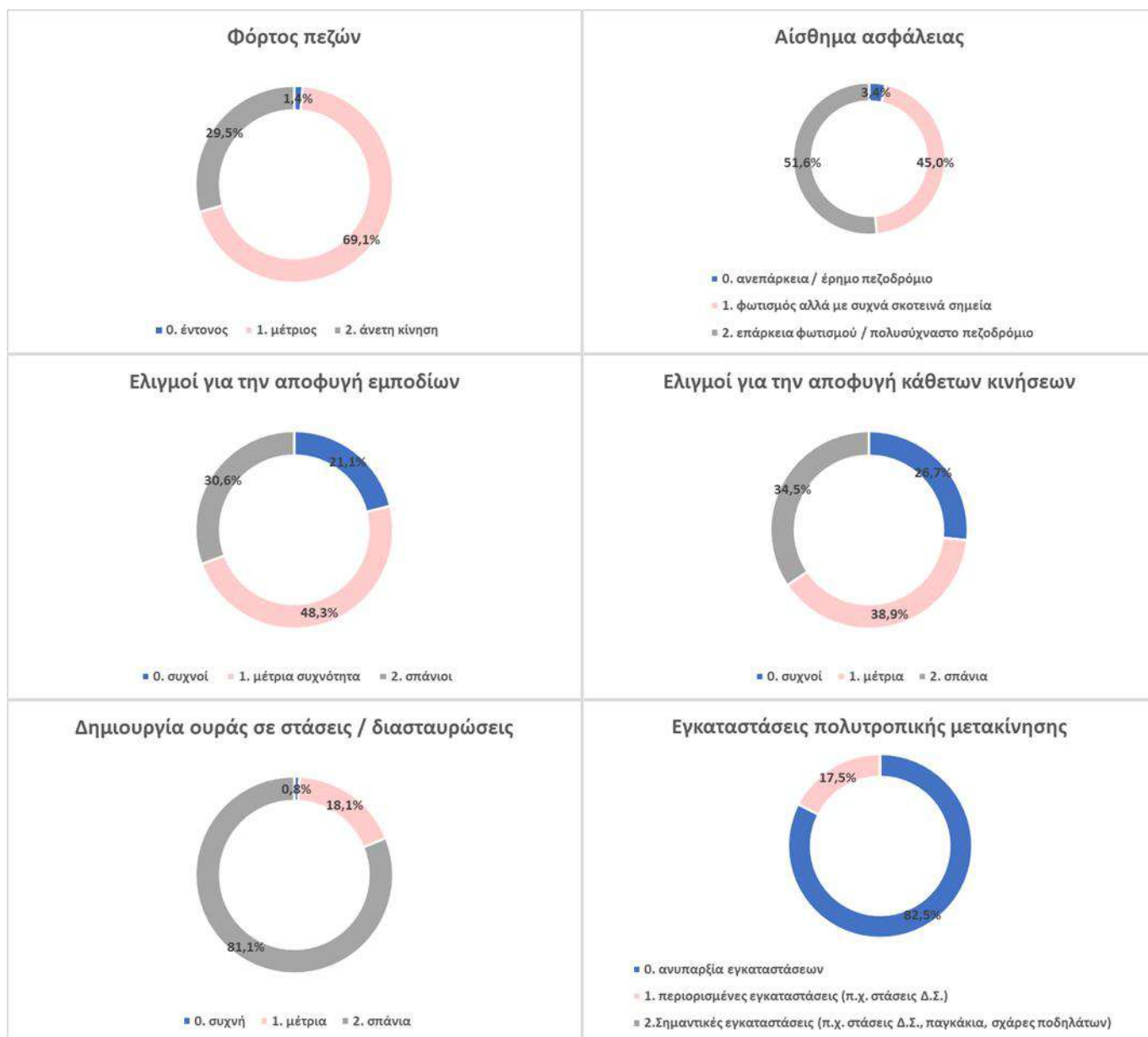
- ✓ το 75% περίπου των εξεταζόμενων πεζοδρομίων έχει μικτό πλάτος πάνω από 1,5 μέτρο και πάνω από 65% δεν διαθέτει φυτεύσεις ή οι φυτεύσεις που διαθέτει δεν μειώνουν το ελεύθερο διαθέσιμο πλάτος κίνησης των πεζών.
- ✓ το 94% των πεζοδρομίων έχει ελεύθερο ύψος διέλευσης πεζών άνω των 2,20 μέτρων.
- ✓ το 53% των πεζοδρομίων εμφανίζει καλή κατάσταση οδοστρώματος.
- ✓ όσον αφορά τις υποδομές για ΑμεΑ, το 78% των πεζοδρομίων δεν διαθέτει οδεύσεις τυφλών και το 62% δεν διαθέτει ράμπες.



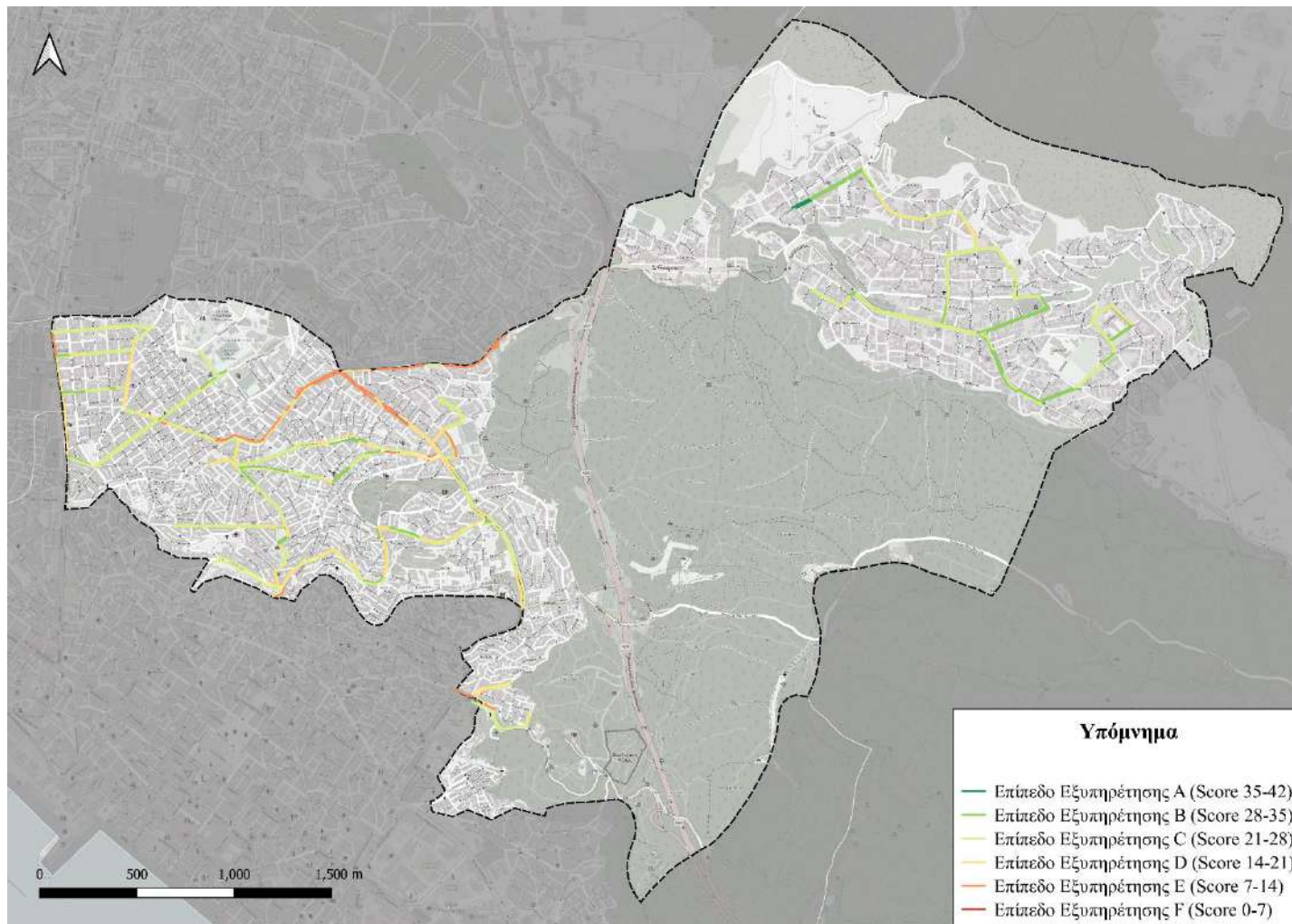
Σχήμα 10.2: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών κίνησης πεζών

Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά κίνησης πεζών, από το **Σχήμα 10.3**, συμπεραίνονται τα εξής:

- ✓ η πλειοψηφία των πεζοδρομίων 69,1% εμφανίζει μέτριο φόρτο πεζών και δεν παρατηρείται γενικά η δημιουργία ουρών σε διασταυρώσεις και στάσεις
- ✓ η πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων και κάθετων οδών και οχημάτων είναι γενικά μέτρια στην πλειονότητα των πεζοδρομίων που εξετάστηκαν
- ✓ το 52% περίπου των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται από επάρκεια φωτισμού και ικανοποιητικό αίσθημα ασφάλειας
- ✓ τέλος, το 83% περίπου των πεζοδρομίων δεν διαθέτει εγκαταστάσεις πολυτροπικής μετακίνησης.



Σχήμα 10.3: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών περιβάλλοντος πεζοδρομίου - οδού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας



Σχήμα 10.3: Δίκτυο πεζοδρομίων προς αξιολόγηση και επίπεδο εξυπηρέτησης

Αξιολόγηση πεζοδρόμων

Στους **Πίνακες 10.4 έως 10.6**, που ακολουθούν παρουσιάζονται οι αναλυτικές περιγραφές των χαρακτηριστικών που καταγράφηκαν στον έλεγχο βαδισιμότητας πεζοδρόμων και των βαθμολογιών που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγησή τους.

Πίνακας 10.4: Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Στάση/στάθμευση οχημάτων	Συχνή (απαιτούνται ελιγμοί για διέλευση)	μέτρια (αισθητή παρουσία)	σπάνια
Κατά μήκος διέλευση οχημάτων	σχετικά συχνή (επηρεάζει άνεση και προκαλεί όχληση)	μέτρια (επηρεάζει άνεση και προκαλεί όχληση)	σπάνια
Κάθετες διελεύσεις οδών/οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)	συχνές (διάστημα <100μ)	μέτριες (200μ>διάστημα>=100μ)	σπάνιες (διάστημα >=200μ)

Πίνακας 10.5: Παράγοντες πεζοδρόμου

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Μικτό πλάτος πεζόδρομου	μικτό πλάτος <=2μ	4μ>μικτό πλάτος>2μ	μικτό πλάτος >=4μ
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)	ελεύθερο ύψος<=1,8μ	2.20μ>ελεύθερο ύψος>1,8μ	ελεύθερο ύψος>=2,20μ
Οδηγός όδευσης τυφλών	μη ύπαρξη	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις	ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Δάπεδο πεζόδρομου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	Κακή κατάσταση	Μέτρια με μικρές αστοχίες	Καλή κατάσταση

Στάδιο 2

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Ράμπες	Μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	Ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	Ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Φυτεύσεις	Μη ύπαρξη	Ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5μ	Ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)
Άλλα εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ.)	Ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5μ	Ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	Μη ύπαρξη

Πίνακας 10.6: Παράγοντες κίνησης πεζών

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Φόρτος πεζών	Έντονος	Μέτριος	Άνεση κίνησης
Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	Ανεπάρκεια/έρημο πεζοδρόμιο	Φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	Επάρκεια φωτισμού/πολυσύχναστο πεζοδρόμιο
Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων	Συχνοί	Μέτρια συχνότητα	Σπάνιοι
Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	Συχνοί	Μέτριοι	Σπάνιοι
Δημιουργία ουράς σε στάσεις/διασταυρώσεις	συχνή	μέτρια	Σπάνια
Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	Ανυπαρξία εγκαταστάσεων	Περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	Σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σχάρες ποδηλάτων)

Στάδιο 2



Σχήμα 10.4: Αξιολόγηση παραγόντων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Αναφορικά λοιπόν με την αξιολόγηση παραγόντων που σχετίζονται με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ενθαρρυντικό εύρημα αποτελεί η όχι συχνή στάση/ στάθμευση και κατά μήκος διέλευση οχημάτων που να υποβαθμίζουν την εμπειρία της πεζή μετακίνησης (**Σχήμα 10.4**).

Αναφορικά με την υποδομή στα θετικά καταγράφονται η γενικότερα καλή κατάσταση των δαπέδων και το ικανοποιητικό πλάτος και ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ενώ στα αρνητικά η καθολική σχεδόν ύπαρξη υποδομών προς χρήση ΑμεΑ και η σημειακά ύπαρξη εμποδίων που μειώνουν το ελεύθερο πλάτος και έχουν σαν αποτέλεσμα να δυσχεραίνουν την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών (**Σχήμα 10.5**).

Τέλος, αναφορικά με την αξιολόγηση παραγόντων σχετικά με την κίνηση των πεζών, ο φόρτος πεζών στο οφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων δεν κρίνεται τέτοιος που να δυσχεραίνει την κίνηση, ενώ και το αίσθημα ασφαλείας κρίνεται ικανοποιητικό. Στα αρνητικά καταγράφεται η ανυπαρξία εγκαταστάσεων πολυτροπικής μετακίνησης (**Σχήμα 10.6**).

Στάδιο 2



Σχήμα 10.5: Αξιολόγηση παραγόντων πεζοδρόμου

Στάδιο 2



Σχήμα 10.6: Αξιολόγηση παραγόντων κίνησης πεζών

Σχετικά με τις ζώνες που έλκουν και παράγουν τις περισσότερες πεζές μετακινήσεις, όπως παρατηρούμε από το **Σχήμα 10.4**, οι ζώνες, που αποτελούν είτε την προέλευση είτε τον προορισμό των περισσότερων πεζή μετακινήσεων είναι οι εξής:

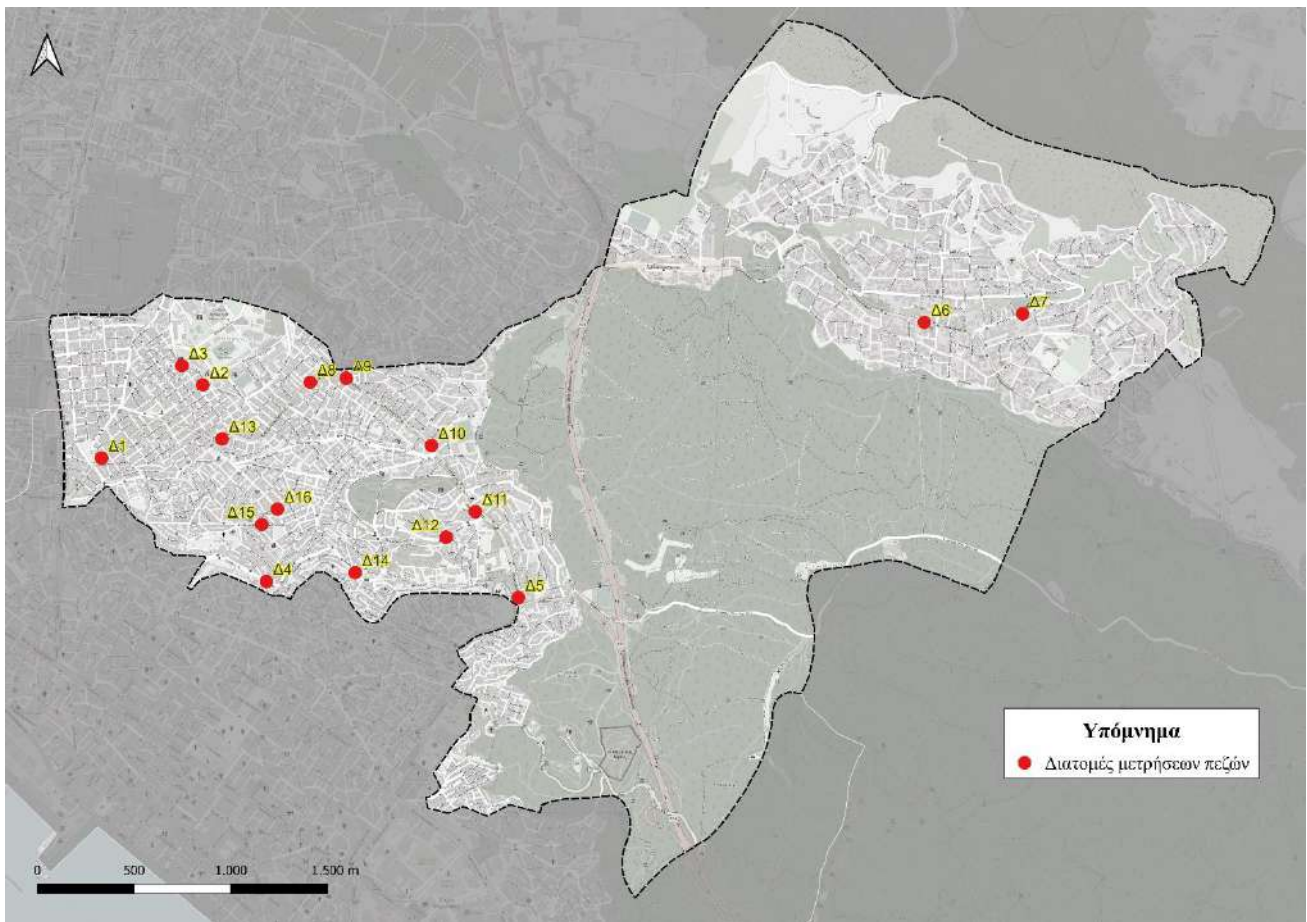
- **Ζώνη 510:** Η ζώνη αντιστοιχεί στην Δημοτική Ενότητα των Πεύκων και συγκεντρώνει το 18% περίπου του συνόλου των πεζών μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης.
- **Ζώνη 504:** Η ζώνη βρίσκεται στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και πιο συγκεκριμένα αντιστοιχεί στην περιοχή της Βάρνας και της Ρ. Φεραίου και εμφανίζει ποσοστά μετακινήσεων που κυμαίνονται γύρω στο 10% των συνολικών μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή.
- **Ζώνη 505:** Η ζώνη βρίσκεται κι αυτή στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και πιο συγκεκριμένα αντιπροσωπεύει την περιοχή Αρμενοχώρι κάτω από την οδό Επταπυργίου και οι μετακινήσεις πεζή που καταγράφηκαν σε αυτή κυμαίνονται στο 8% περίπου των συνολικών πεζή μετακινήσεων.
- **Ζώνη 503 - 509:** Και οι δύο ζώνες εντοπίζονται στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και συγκεντρώνουν η καθεμία 7% των συνολικών πεζή μετακινήσεων.



Σχήμα 10.7: Ζώνες που έλκουν και παράγουν μεγάλο αριθμό πεζών μετακινήσεων

Μετρήσεις πεζών σε διατομές

Οι μετρήσεις φόρτου πεζών πραγματοποιήθηκαν σε δεκαέξι (16) επιλεγμένα τμήματα πεζοδρομίων κατά τη διάρκεια της πρωινής και απογευματινής αιχμής. Αυτές αφορούν τον αριθμό των ατόμων που διέρχονται στη μονάδα του χρόνου από ένα σημείο του δικτύου. Μετρήθηκαν οι πεζοί που διέσχισαν μια νοητή γραμμή κάθετη προς τον άξονα του δρόμου, και στις δύο πλευρές του πεζοδρομίου.

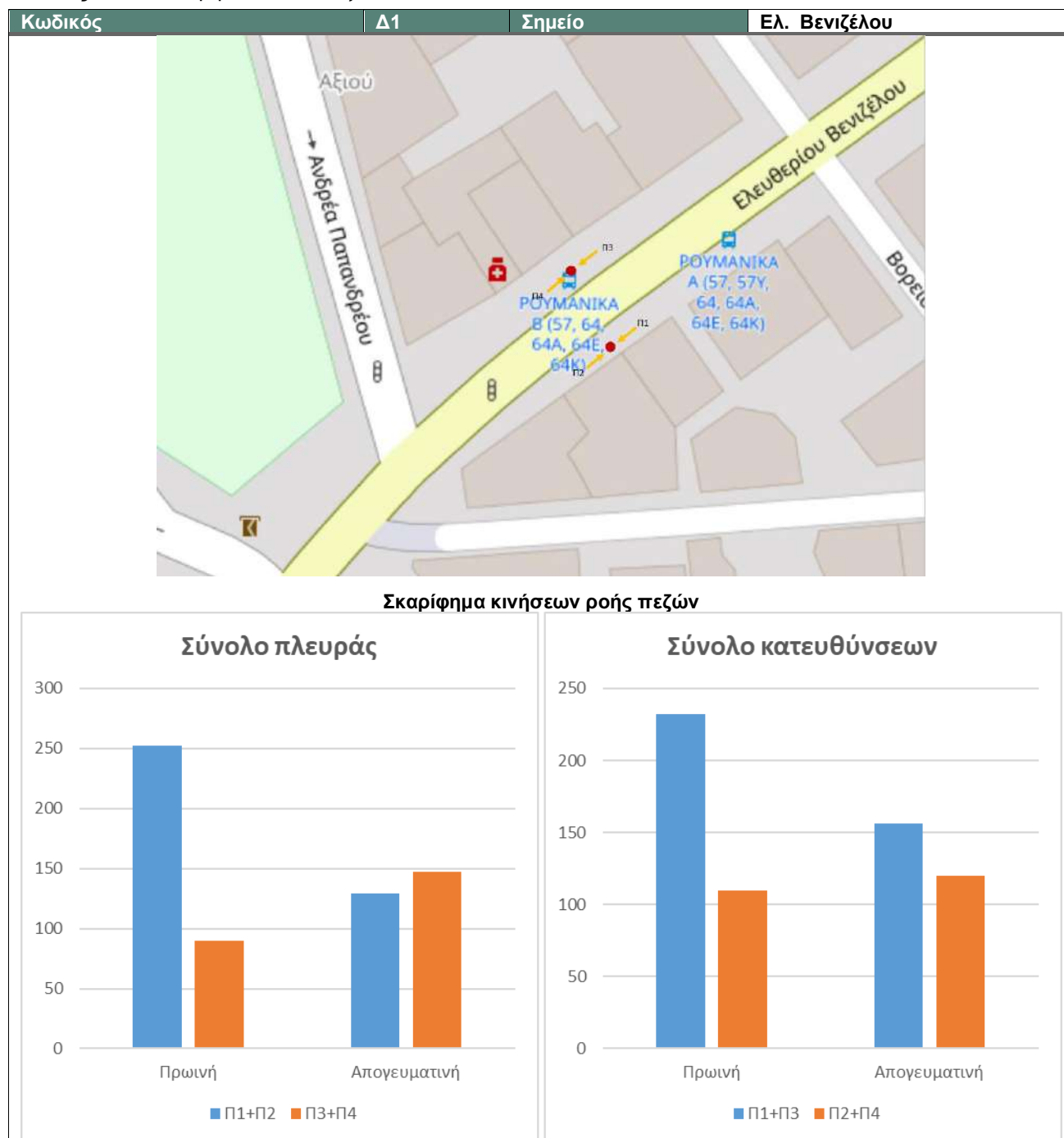


Σχήμα 10.8: Θέσεις μετρήσεων φόρτων πεζών

- Διατομή 1: Ελ. Βενιζέλου

Η διατομή 1 βρίσκεται επί της οδού Ελ. Βενιζέλου, στη συμβολή της με τις οδούς Αν. Παπανδρέου και Βορ. Ηπείρου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς το κέντρο της πόλης. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 3,7% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.7: Διατομή Δ1: Ελ. Βενιζέλου



- Διατομή 2: Ελ. Βενιζέλου

Η διατομή 2 βρίσκεται επί της οδού Ελ. Βενιζέλου, στη συμβολή της με τις οδούς Αμάσειας και Ευδοκίου. Η διατομή βρίσκεται κοντά στο Δημαρχείο Νεάπολης και στην περιοχή του Στρεμπενιώτη. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την εμπορική περιοχή της Νεάπολης. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 5,3% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.8: Διατομή Δ2: Ελ. Βενιζέλου



- Διατομή 3: Αμάσειας

Η διατομή 3 βρίσκεται επί της οδού Αμάσειας, στη συμβολή της με τις οδούς Ορεστιάδος και Δωδώνης. Η διατομή βρίσκεται κοντά στην Δημοτική Βιβλιοθήκη. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς το 1^ο και 3^ο Γυμνάσιο Νεάπολης και τον οδό Τσαλδάρη. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 6,9% ΑΜΚ.

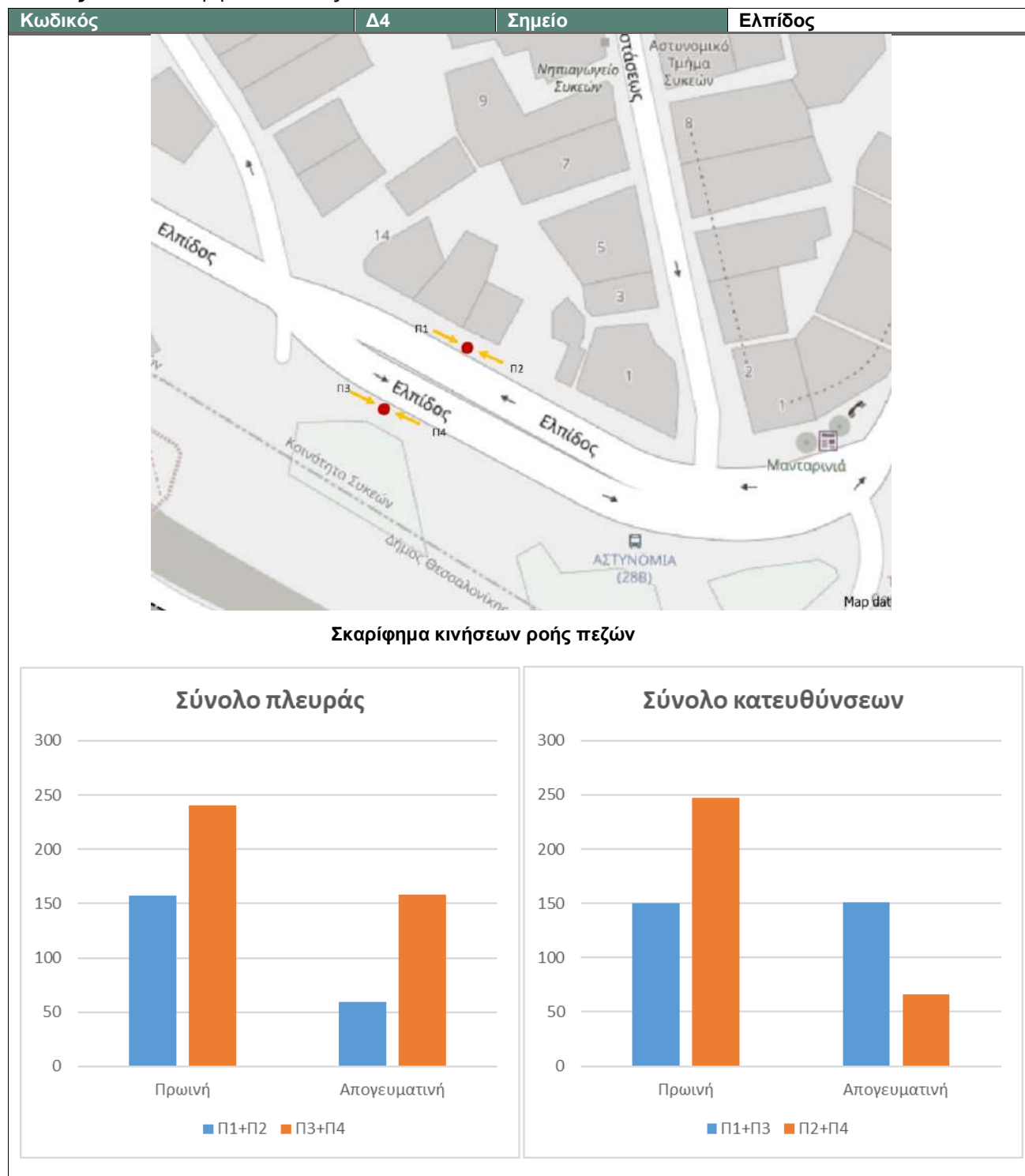
Πίνακας 10.9: Διατομή Δ3: Αμάσειας



- Διατομή 4: Ελπίδος

Η διατομή 4 βρίσκεται επί της οδού Ελπίδος, στη συμβολή της με τις οδούς Οδύσσειας και Εθνικής Αντιστάσεως. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 4,4% ΑΜΚ.

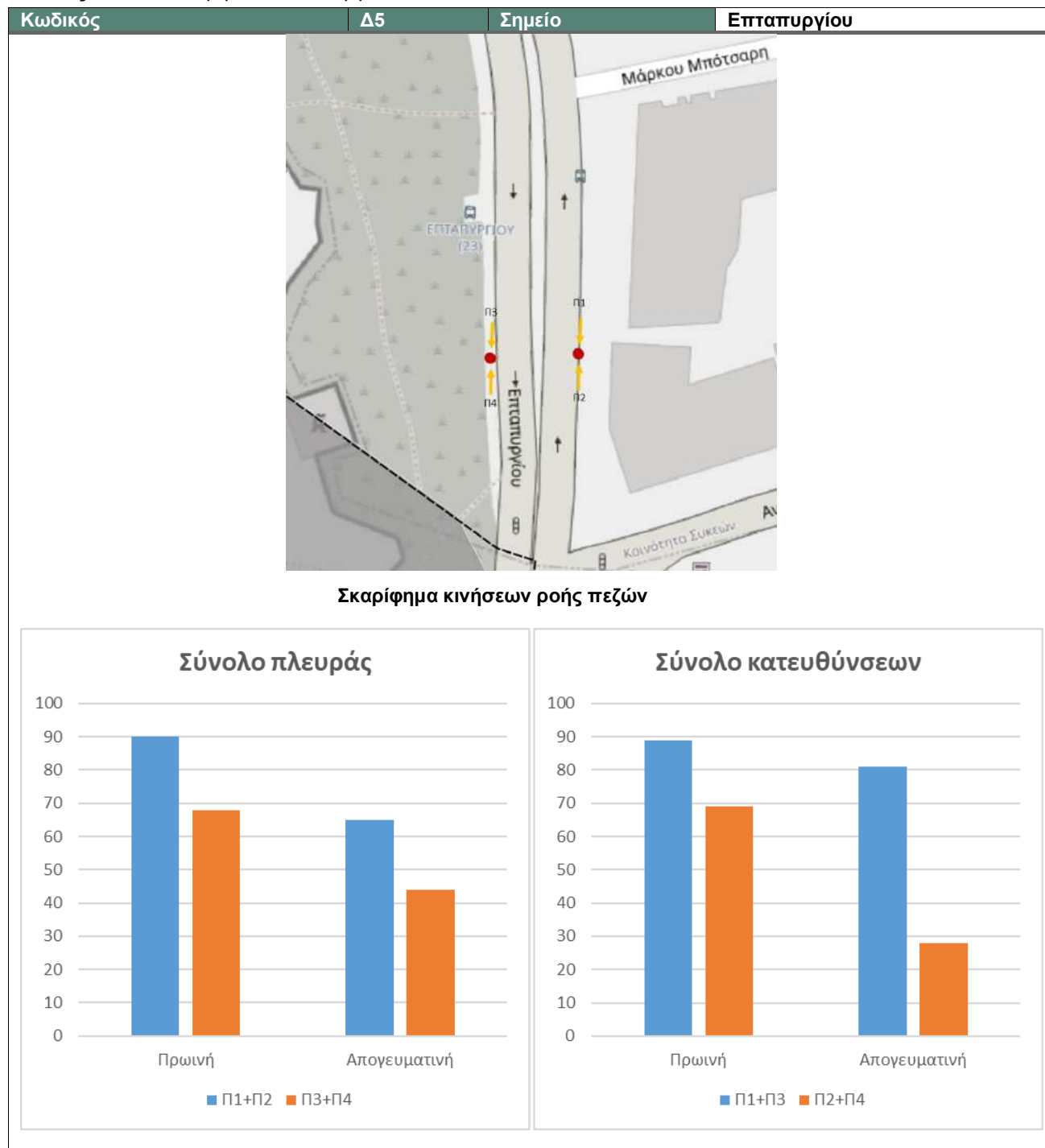
Πίνακας 10.10: Διατομή Δ4: Ελπίδος



- Διατομή 5: Επταπυργίου

Η διατομή 5 βρίσκεται επί της οδού Επταπυργίου, στη συμβολή της με τις οδούς Ανθέων και Μπότσαρη. Η διατομή βρίσκεται κοντά στα κάστρα, μεταξύ των Συκεών και της περιοχής του Αγίου Παύλου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τις περιοχές του Αγίου Παύλου και τους Αγίων Αναργύρων. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 4,4% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.11: Διατομή Δ5: Επταπυργίου

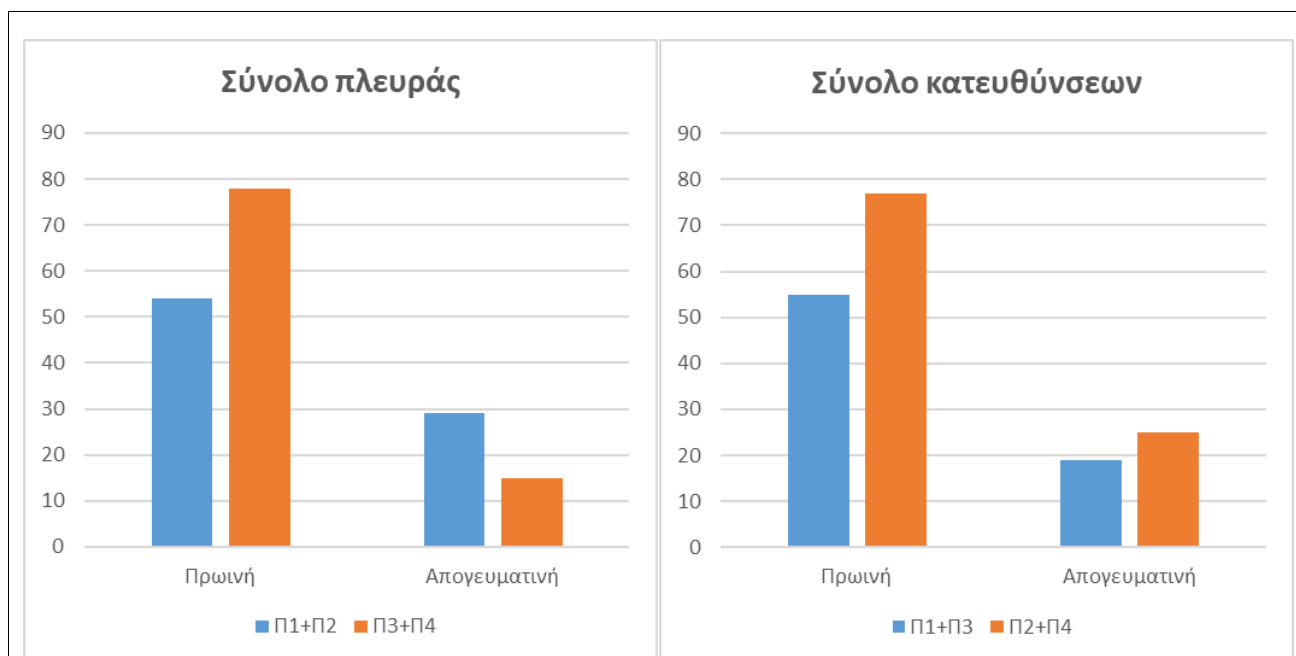


- Διατομή 6: Παπανικολάου

Η διατομή 6 βρίσκεται στην περιοχή των Πεύκων επί της οδού Παπανικολάου, στη συμβολή της με τις οδούς Κοιμήσεως Θεοτόκου και Σικελιανού. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Ειρήνης. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 10,1% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.12: Διατομή Δ6: Παπανικολάου



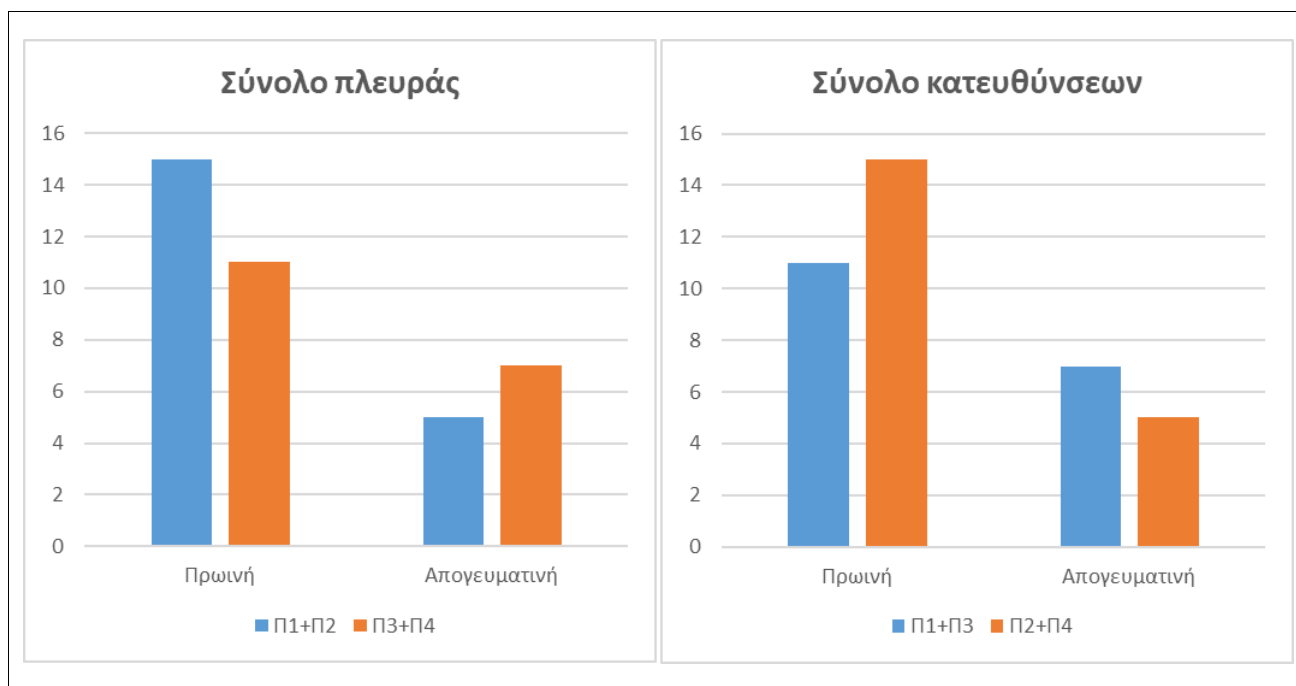


- Διατομή 7: Ειρήνης

Η διατομή 7 βρίσκεται στην περιοχή των Πεύκων, επί της οδού Ειρήνης, στη συμβολή της με τις οδούς Σωτήρος και Σουλίου. Η διατομή βρίσκεται κοντά στο πρώην Δημαρχείο Πεύκων. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Παπανικολάου. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 1,9% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.13: Διατομή Δ7: Ειρήνης

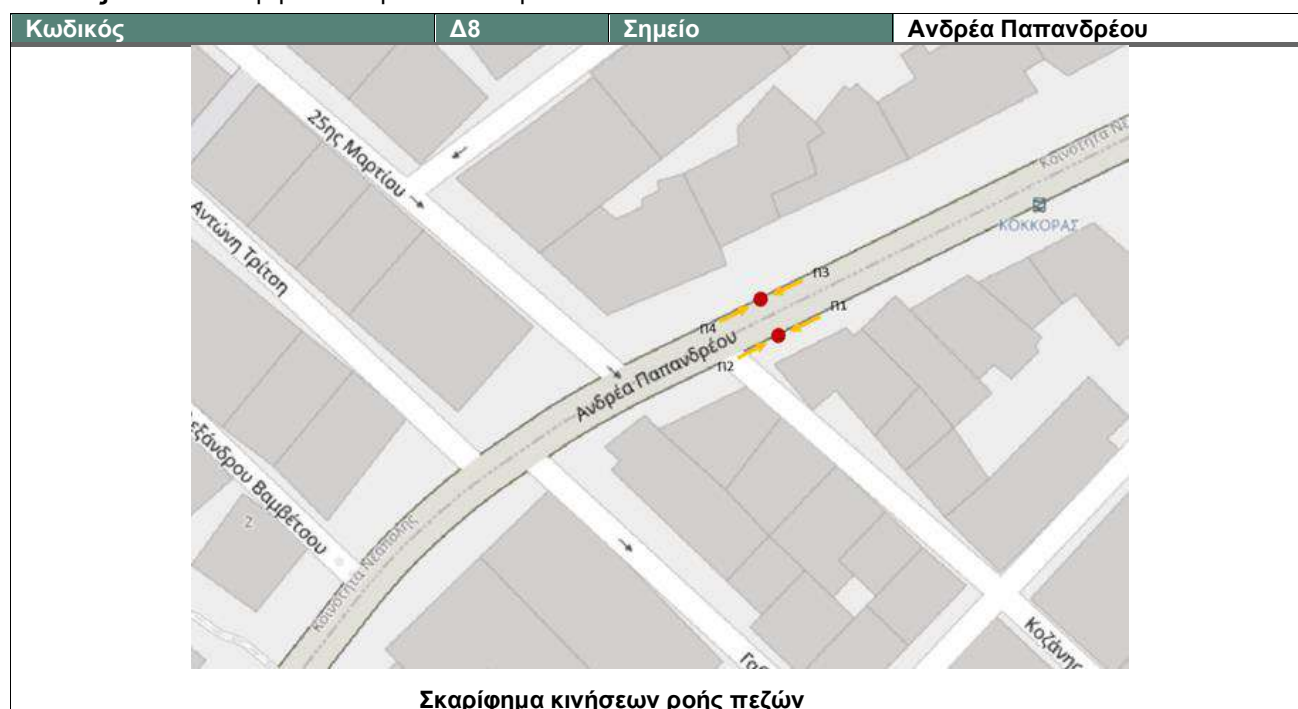


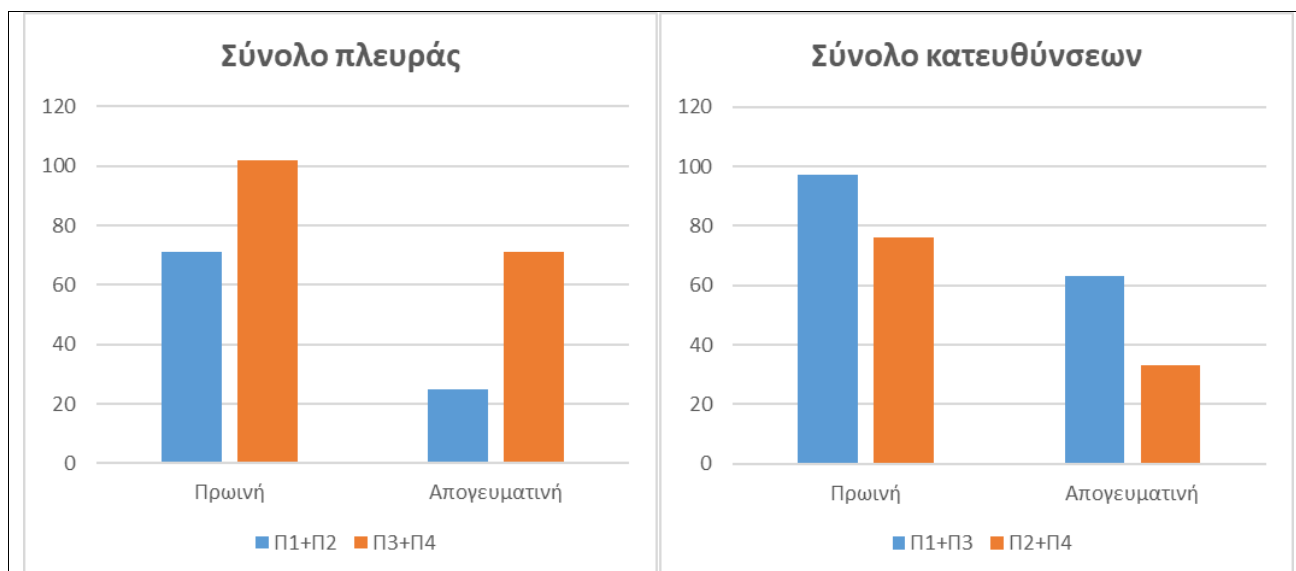


- Διατομή 8: Ανδρέα Παπανδρέου

Η διατομή 8 βρίσκεται στην περιοχή της Νεάπολης, επί της οδού Αν. Παπανδρέου, στη συμβολή της με τις οδούς Κοζάνης και Κομνηνών. Η διατομή βρίσκεται κοντά στην περιοχή του Κόκκορα. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται την οδό Ελ. Βενιζέλου. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 6,7% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.14: Διατομή Δ8: Ανδρέα Παπανδρέου

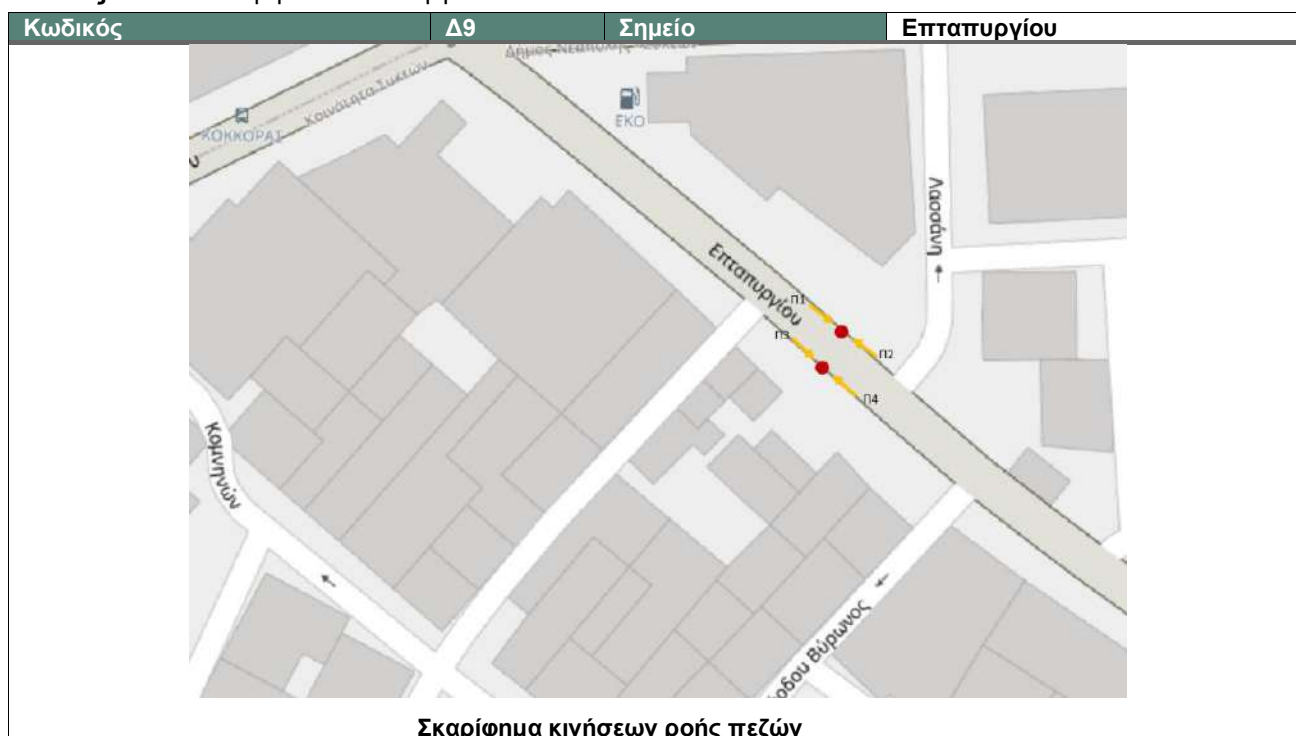


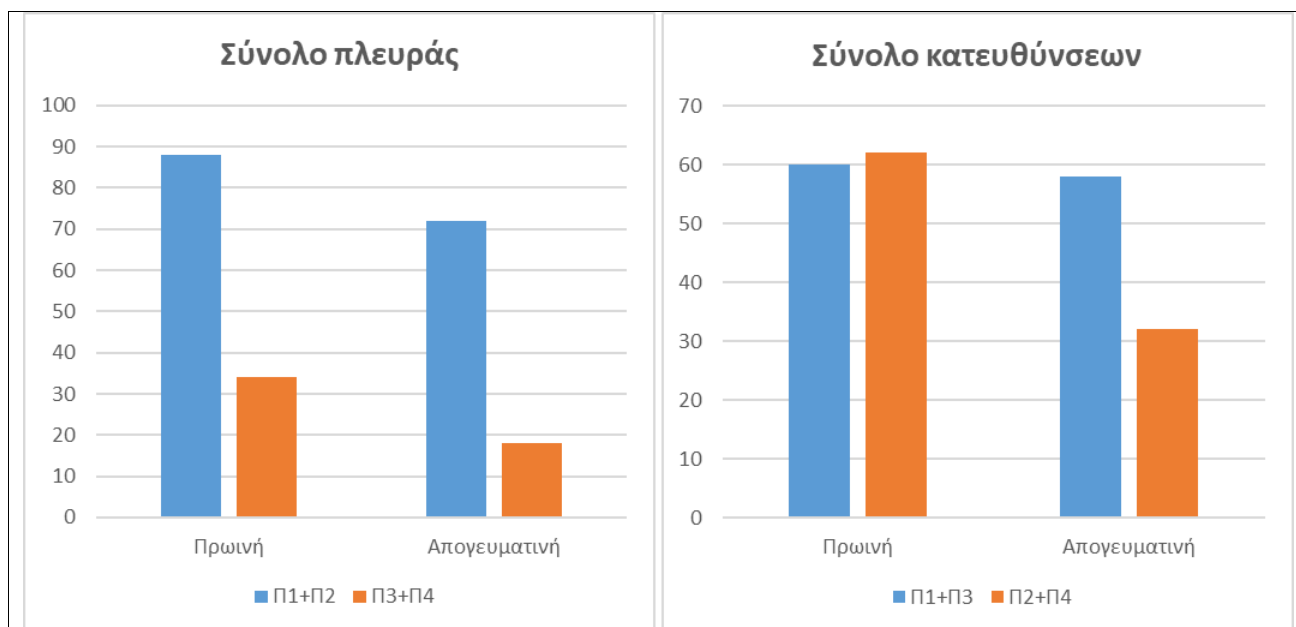


- Διατομή 9: Επταπυργίου

Η διατομή 9 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Επταπυργίου, στη συμβολή της με τις οδούς Τριπόλεως και Λασάνη. Η διατομή βρίσκεται κοντά στην περιοχή του Κόκκορα. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τις Συκιές. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 6,3% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.15: Διατομή Δ9: Επταπυργίου



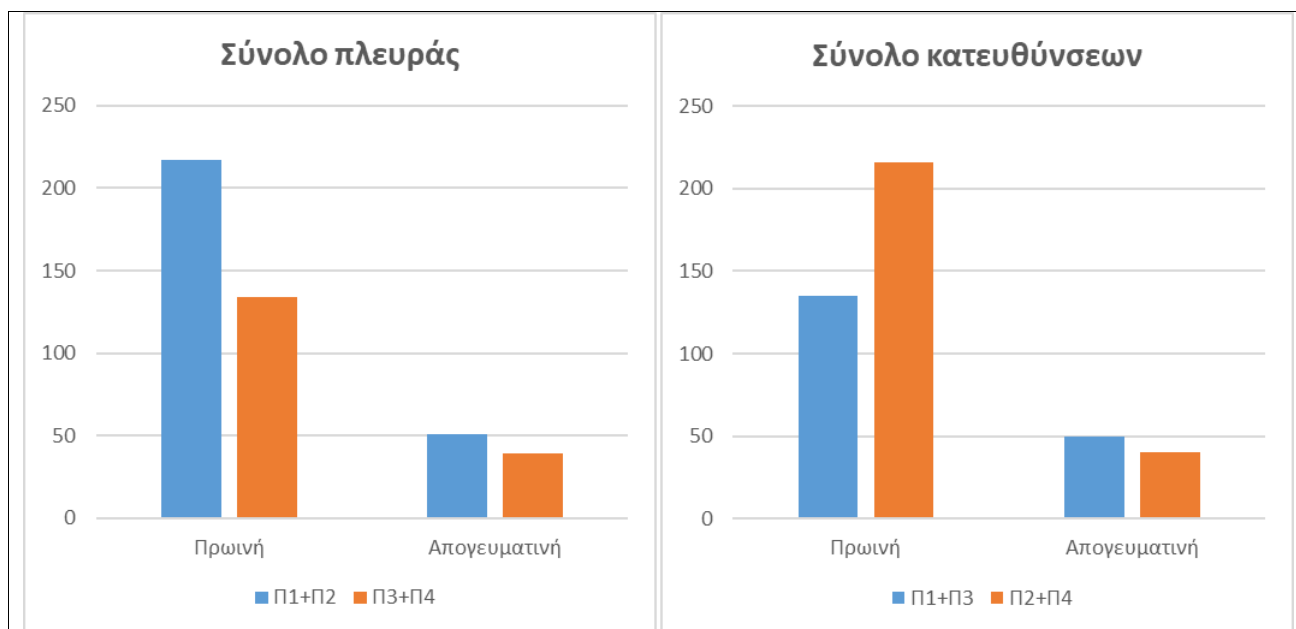


- Διατομή 10: Επταπυργίου

Η διατομή 10 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Επταπυργίου, στη συμβολή της με τις οδούς Ρήγα Φεραίου και Βίτσι. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Ρήγα Φεραίου. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 5,2% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.16: Διατομή Δ10: Επταπυργίου



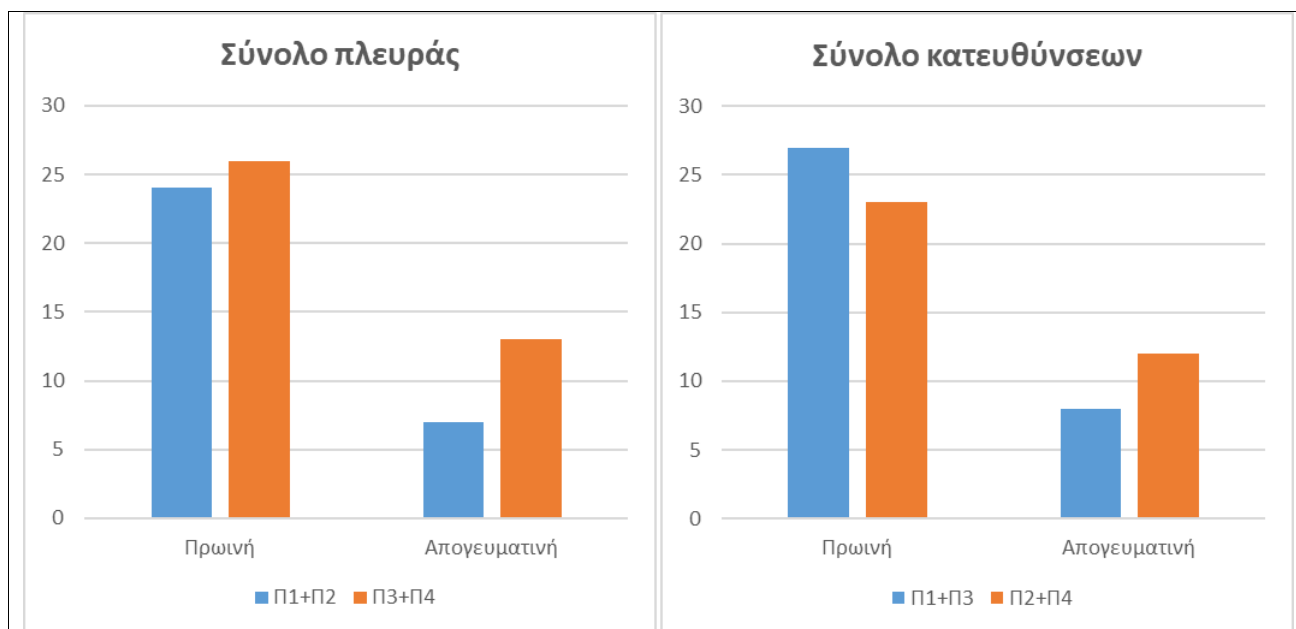


- Διατομή 11: Επταπυργίου

Η διατομή 11 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Επταπυργίου, στη συμβολή της με τις οδούς Οδ. Φωκά και Σκρα. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Οδ. Φωκά. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 4,3% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.17: Διατομή Δ11: Επταπυργίου

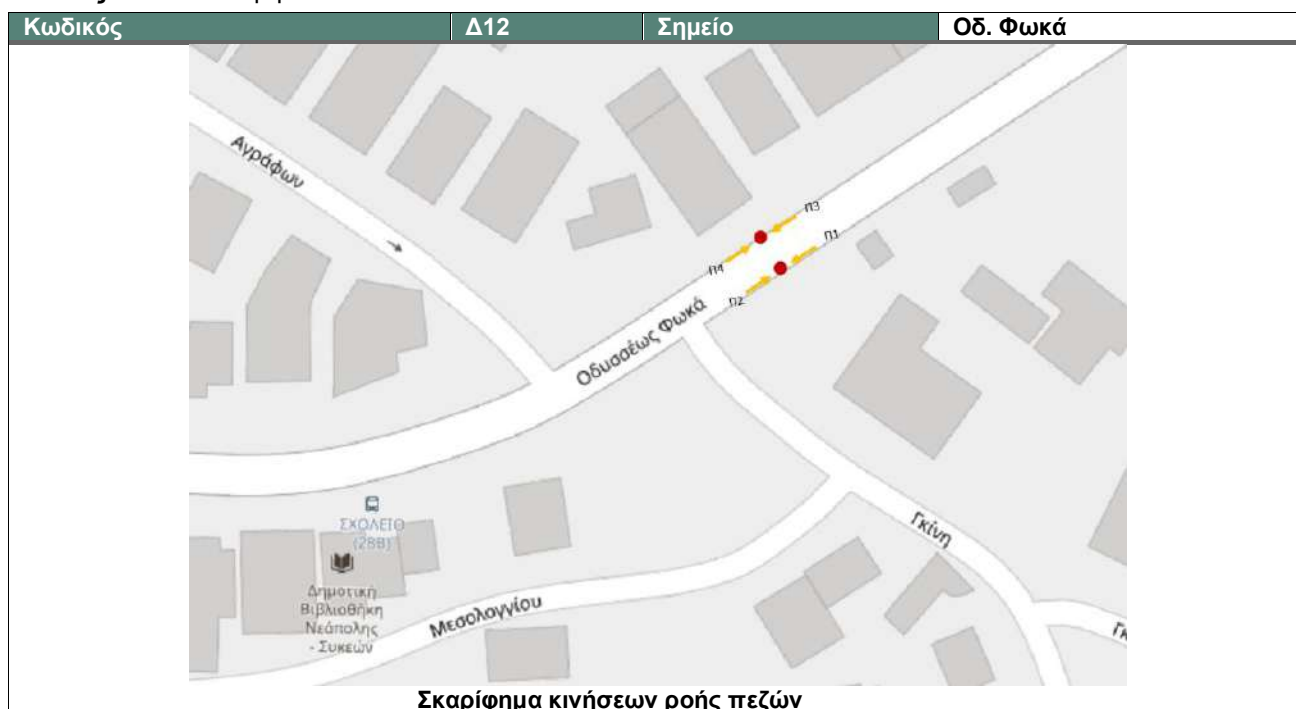
Κωδικός	Δ11	Σημείο	Επταπυργίου
Σκαρίφημα κινήσεων ροής πεζών			

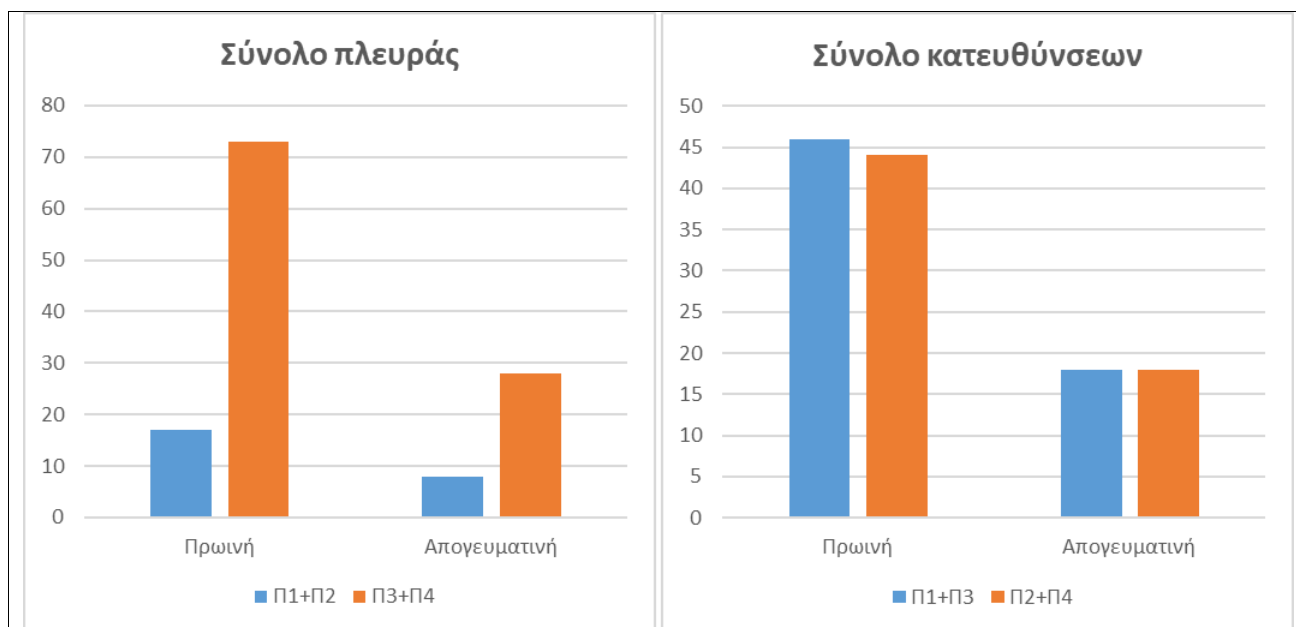


- Διατομή 12: Οδ. Φωκά

Η διατομή 12 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Οδ. Φωκά, στη συμβολή της με τις οδούς Γκίνη και Λαχανά. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την Δημοτική Βιβλιοθήκη Συκεών. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 5,4% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.18: Διατομή Δ12: Οδ. Φωκά



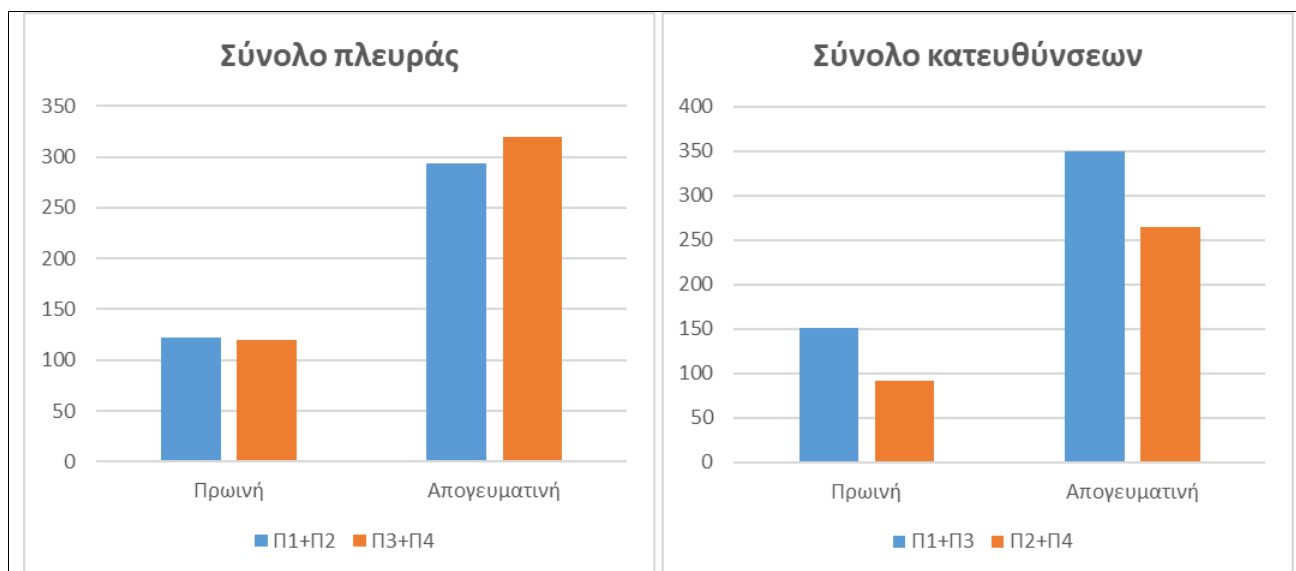


- Διατομή 13: Ανδρέα Παπανδρέου

Η διατομή 13 βρίσκεται στην περιοχή της Νεάπολης, επί της οδού Ανδρέα Παπανδρέου, στη συμβολή της με τις οδούς Αρχ. Ιατρού και Ελλησπόντου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Αμάσειας. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 3,1% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.19: Διατομή Δ13: Ανδρέα Παπανδρέου

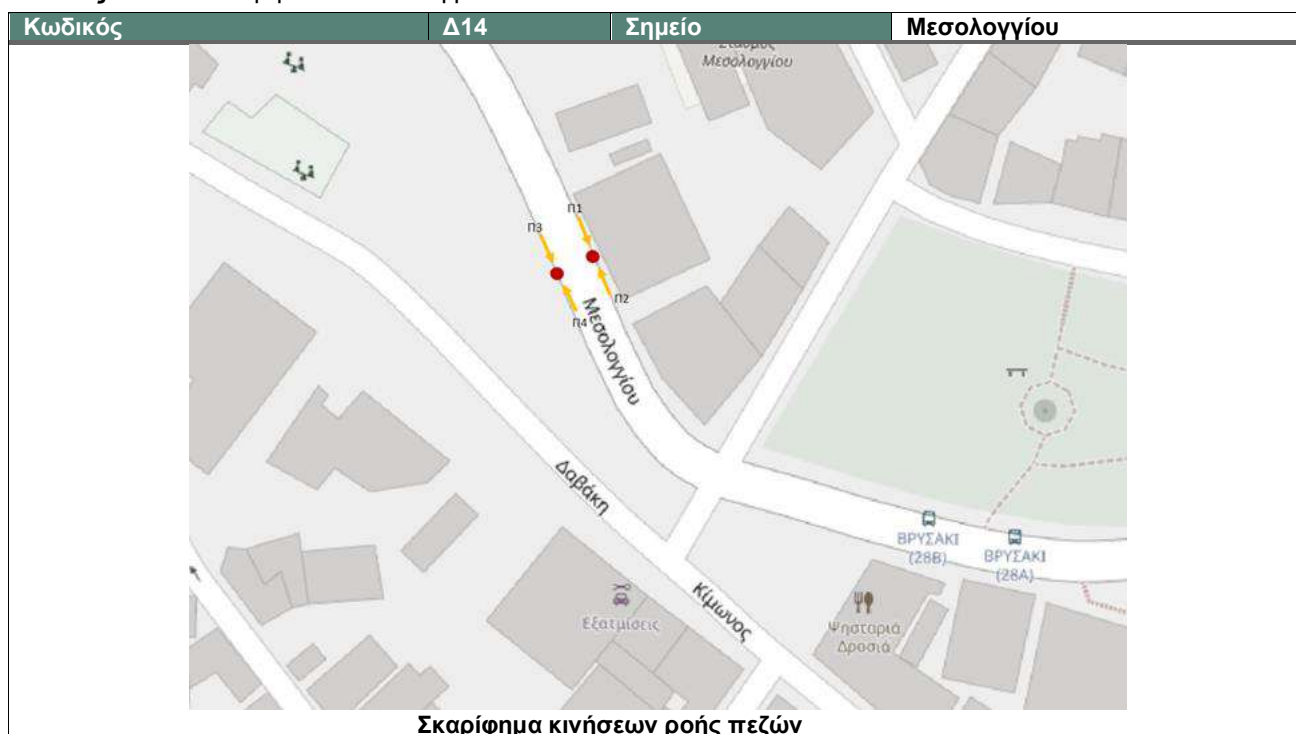




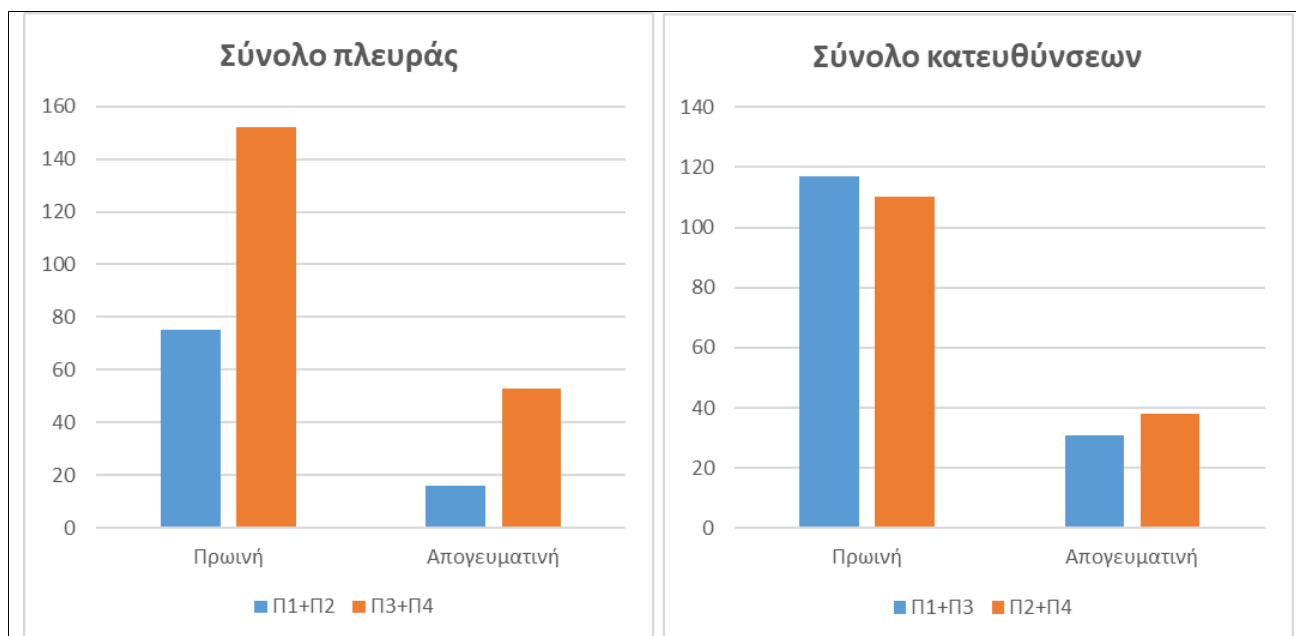
- Διατομή 14: Μεσολογγίου

Η διατομή 14 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Μεσολογγίου, στη συμβολή της με τις οδούς Νικ. Πλαστήρα και Φιλίππου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Νικ. Πλαστήρα. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 9,7% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.20: Διατομή Δ14: Μεσολογγίου



Στάδιο 2

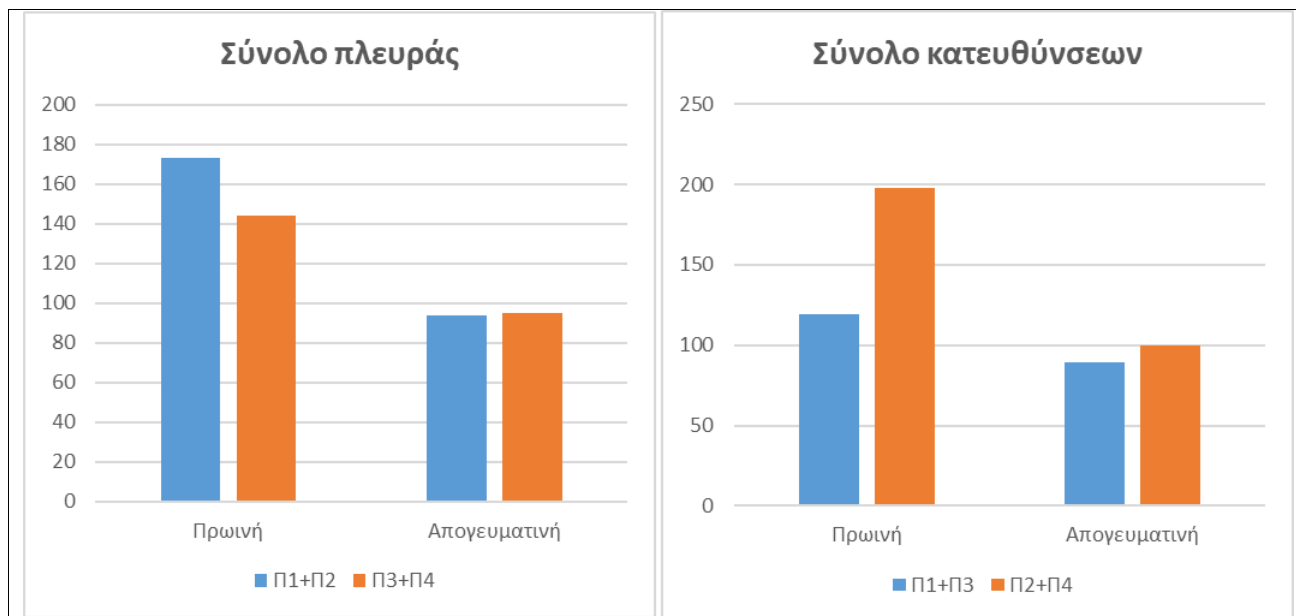


• Διατομή 15: Παπαναστασίου

Η διατομή 15 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Παπαναστασίου, στη συμβολή της με τις οδούς Στρ. Σαράφη και Βελδεμίρη. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τον Ι.Ν. Αγίων Θεοδώρων. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 5,1% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.21: Διατομή Δ15: Παπαναστασίου



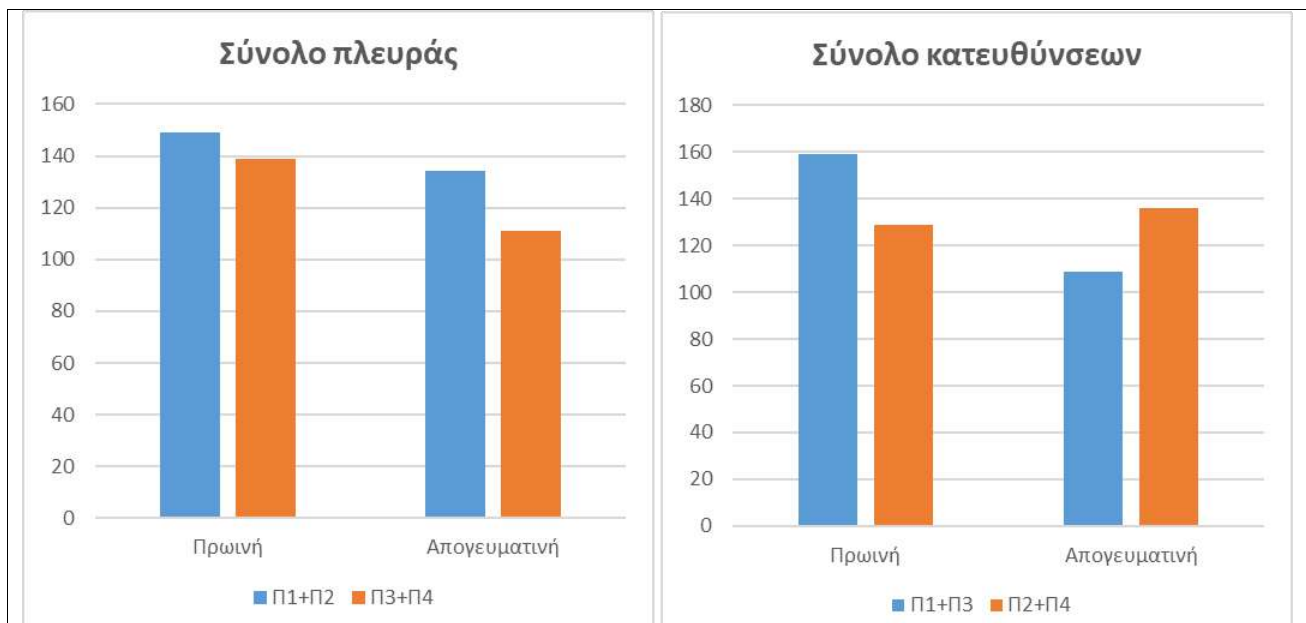


- Διατομή 16: Νικ. Παρασκευά

Η διατομή 16 βρίσκεται στην περιοχή των Συκεών, επί της οδού Νικ. Παρασκευά, στη συμβολή της με τις οδούς Δημόκριτου και Παπαδοπούλου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Παπαναστασίου. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 5,6% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.22: Διατομή Δ16: Νικ. Παρασκευά





10.2 Μετακίνηση με ποδήλατο

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών διακρίνεται για το έντονο ανάγλυφο του που χαρακτηρίζει το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασής του. Έτσι, οι έντονες εδαφικές κλίσεις σε συνδυασμό με τα λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής, καθώς και οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που καταγράφονται σε αυτό, δημιουργούν δυσμενείς συνθήκες για την πραγματοποίηση μετακινήσεων με ποδήλατο. Ως εκ τούτου στην περιοχή δεν καταγράφεται κανένας ποδηλατόδρομος και η κίνηση των ελάχιστων ποδηλάτων γίνεται επί του οδοστρώματος μαζί με την υπόλοιπη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

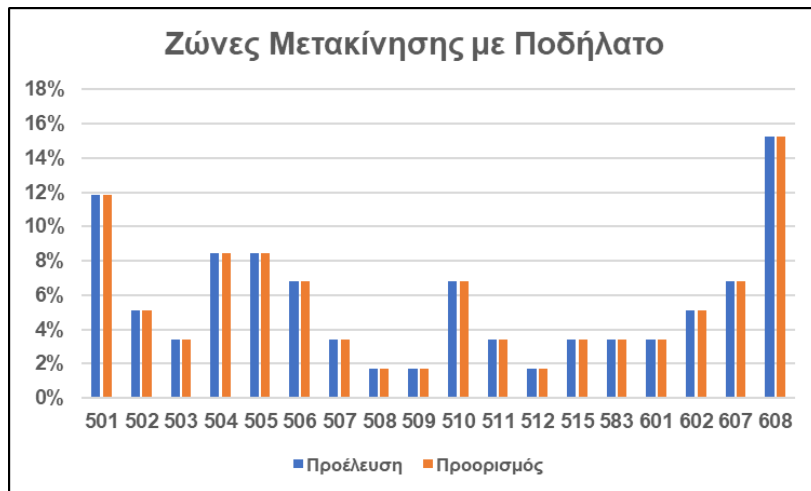
Η εικόνα αυτή αποτυπώνεται και στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου που παρουσιάστηκε στο Κεφάλαιο 7 του παρόντος τεύχους και όπου η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων θεωρεί ότι οι κλίσεις του οδικού δικτύου είναι ακατάλληλες για την κυκλοφορία με ποδήλατο και το αίσθημα ασφάλειας είναι από ανύπαρκτο έως ελάχιστο. Πιο δυσμενείς φαίνεται ότι θεωρούν τις συνθήκες για ποδηλατη μετακίνηση στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και ακολουθεί η Δημοτική Ενότητα Νεάπολης, ενώ στα Πεύκα η κατάσταση για τα ποδήλατα φαίνεται ελαφρώς βελτιωμένη.

Από την έρευνα Π.Π. στα νοικοκυριά προέκυψε πως το ποδήλατο συγκεντρώνει πολύ μικρό μερίδιο στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών. Παρ' όλα αυτά, από τις απαντήσεις των ερωτώμενων που δήλωσαν ως μέσο μεταφοράς το ποδήλατο προκύπτει πως ροές ποδηλάτου εντοπίζονται στις ζώνες που φαίνονται στο **Σχήμα 10.9** που ακολουθεί.

Όπως παρατηρούμε, οι ζώνες που εμφανίζουν τις μεγαλύτερες ροές ποδηλάτου είναι οι εξής:

- **Ζώνη 501:** Η ζώνη αντιστοιχεί στην Δημοτική Ενότητα Αγ. Παύλου
- **Ζώνη 504:** Η ζώνη βρίσκεται στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και αντιστοιχεί στην περιοχή της Βάρνας
- **Ζώνη 505:** Η ζώνη βρίσκεται στην Δημοτική Ενότητα Συκεών και αντιστοιχεί στην περιοχή του Αρμενοχωρίου.

- Ζώνη 608: Εξωτερική ζώνη



Σχήμα 10.9: Ζώνες που έλκουν και παράγουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων με ποδήλατο

11. Οδική ασφάλεια των χρηστών

11.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται αναλυτική παρουσίαση των ατυχημάτων που έλαβαν χώρα εντός των ορίων της περιοχής μελέτης του ΣΒΑΚ προκειμένου να εκτιμηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και να εντοπιστούν μελανά σημεία που εμφανίζουν μεγάλη συχνότητα ατυχημάτων και χρήζουν ιδιαίτερης μέριμνας από πλευράς λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Τα δεδομένα ατυχημάτων έχουν προκύψει από την αποδελτίωση των Δελτίων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων (Δ.Ο.Τ.Α.) από την Διεύθυνση Τροχαίας Θεσσαλονίκης.

Για τη διερεύνηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο του Δήμου Νεάπολης Συκεών, ο ανάδοχος συνέταξε σχετικό αίτημα προς το αρμόδιο τμήμα της τροχαίας, το οποίο και απεστάλη από την Αναθέτουσα αρχή. Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν αφορούν τροχαία ατυχήματα της περιόδου 2019-2021.

Στο αίτημα του αναδόχου, η αρμόδια διεύθυνση τροχαίας, ανταποκρίθηκε παρέχοντας τα σχετικά στοιχεία για τις Δημοτικές Ενότητες Συκεών και Νεάπολης. Κατά συνέπεια, στην ανάλυση που ακολουθεί στο παρόν κεφάλαιο, δεν υπάρχουν συγκεκριμένα δεδομένα ατυχημάτων για τις περιοχές των Πεύκων, του Αγίου Παύλου και της Ευαγγελίστριας. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η συγκεκριμένη έλλειψη δεδομένων η ομάδα του αναδόχου πραγματοποίησε σχετικές επικοινωνίες με στελέχη της τροχαίας και του Δήμου Νεάπολης – Συκεών προκειμένου να αξιοποιηθεί η εμπειρία τους στην ανάδειξη των μελανών σημείων στις προαναφερόμενες περιοχές.

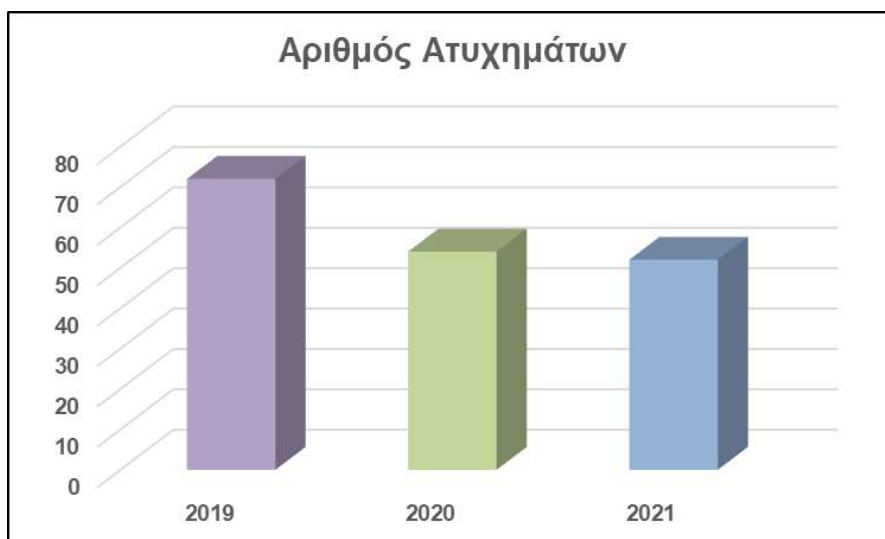
Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι βάσει των συμβατικών υποχρεώσεων τα δεδομένα που παρουσιάζονται αφορούν την περίοδο των τριών (3) τελευταίων ετών. Ενώ τα στοιχεία για το 2019 αντιστοιχούν σε κανονικές συνθήκες μετακίνησης, τα στοιχεία του 2020 και του 2021 αφορούν σε συνθήκες μετακινήσεων με εν δυνάμει μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας του Covid 19. Αν και οι συγκεκριμένες συνθήκες ευνόησαν τη χρήση των Ι.Χ., οι περιορισμοί των μετακινήσεων ενδέχεται να επηρεάζουν το συνολικό πλήθος ή το είδος των ατυχημάτων που παρατηρήθηκαν.

11.2 Χρονική και χωρική κατανομή οδικών ατυχημάτων

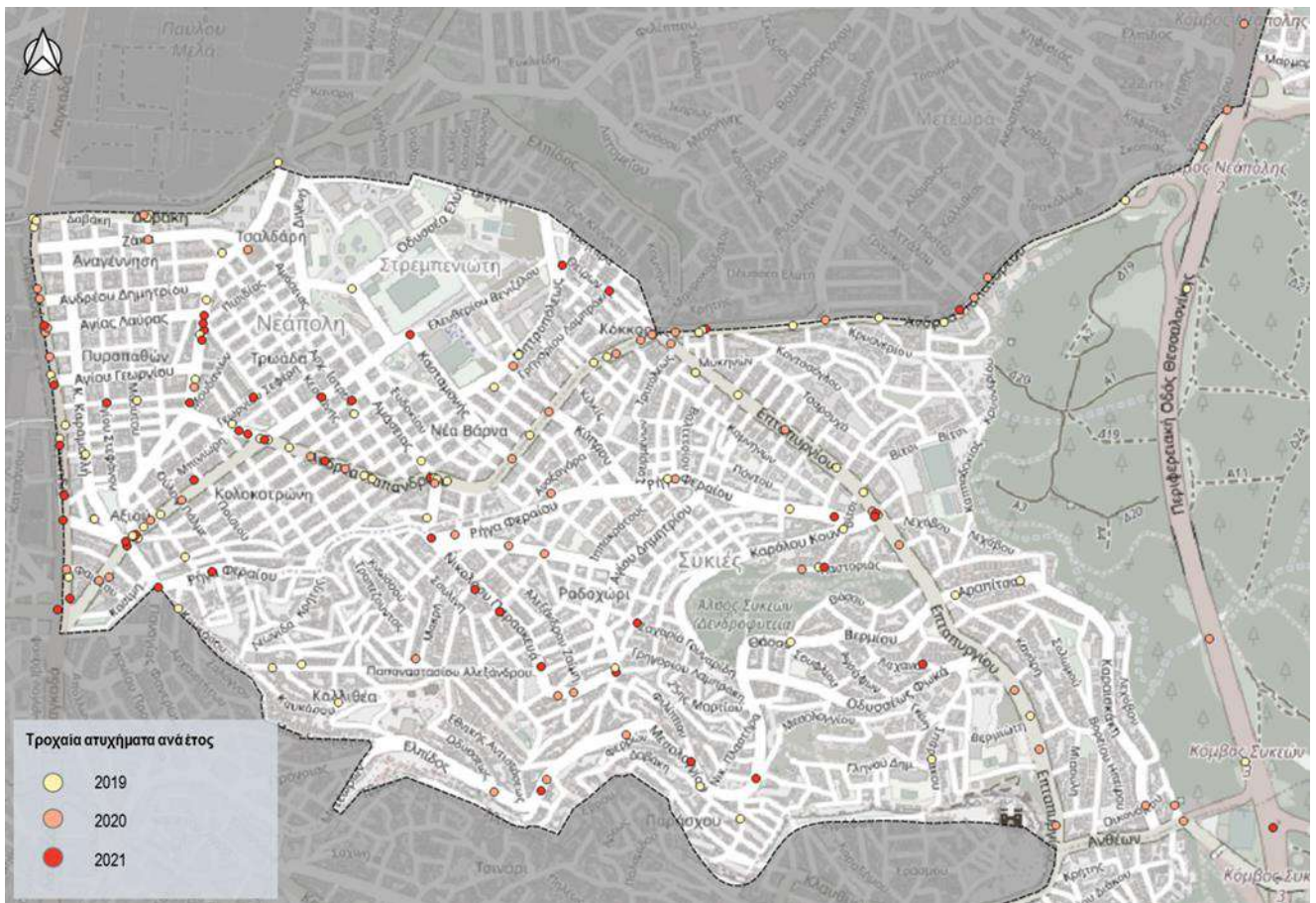
Η απογραφή των τροχαίων ατυχημάτων αναφέρεται στην τελευταία 3ετία (2019 - 2021). Τα αναλυτικά αποτελέσματα ανά:

- Σημείο ατυχήματος (θέση, οδός)
- Ημερομηνία, ημέρα και ώρα ατυχήματος
- Αριθμός νεκρών και βαριά-σοβαρά τραυματισμένων.
- Τύπος εμπλεκόμενων οχημάτων (Ι.Χ. αυτοκίνητο, Ι.Χ. φορτηγό, Δ.Χ. φορτηγό, λεωφορείο, ταξί, δίκυκλο, ποδήλατο, πεζός, κ.λπ.)
- Αιτία ατυχήματος (πρόσκρουση, σύγκρουση, εκτροπή, κ.λπ.)

Στο **Σχήμα 11.1** παρουσιάζεται το σύνολο των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης σε κάθε έτος. Συνολικά σημειώθηκαν 178 οδικά τροχαία ατυχήματα με παθόντες στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης κατά την περίοδο 2019 – 2021. Κατά το έτος 2019 τα οδικά ατυχήματα που καταγράφηκαν ήταν 72, το 2020 ήταν 54 και 52 το 2021. Παρατηρείται μια πτώση του αριθμού των ατυχημάτων, όχι ωστόσο στο βαθμό που θα αναμενόταν, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι κατά τα έτη 2020-2021 στην περιοχή μελέτης όπως και σε όλη την Ελλάδα ίσχυαν περιορισμοί της κυκλοφορίας κατά το μεγαλύτερο διάστημα του έτους.

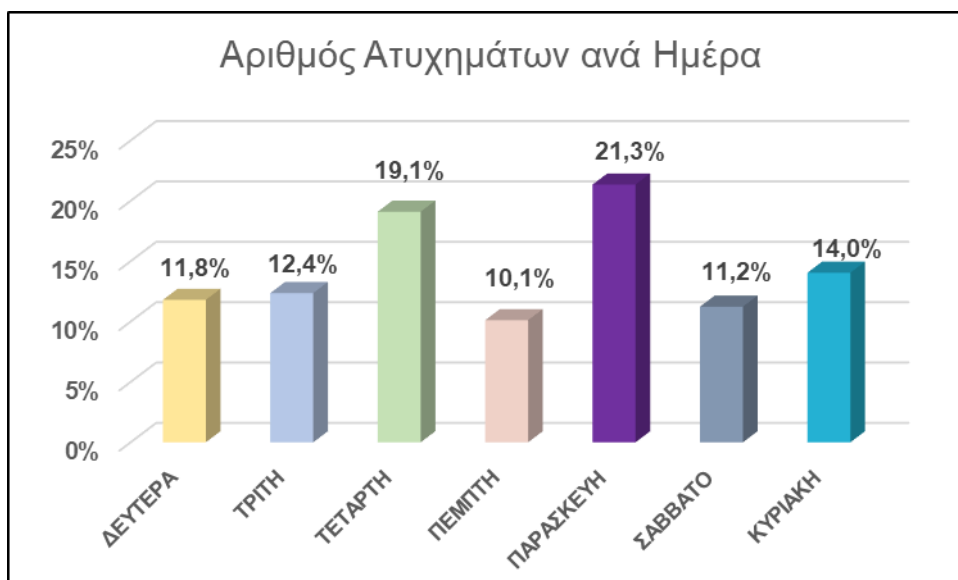


Σχήμα 11.1: Ετήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021

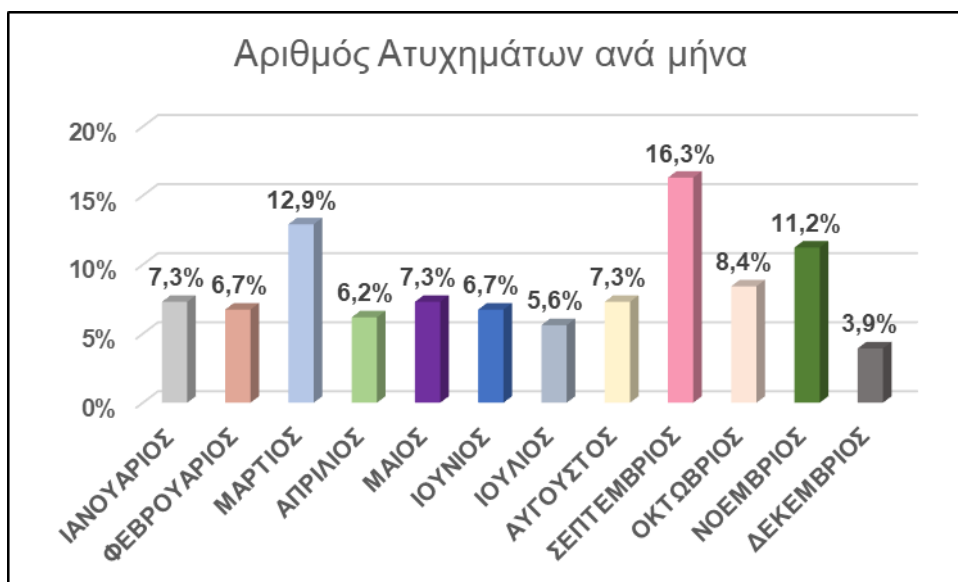


Σχήμα 11.2: Ατυχήματα ανά έτος στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021

Στα **Σχήματα 11.3** και **11.4** παρουσιάζεται ο αριθμός των ατυχημάτων ανάλογα με την ημέρα και τον μήνα που έλαβαν χώρα. Παρατηρούμε ότι η ημέρα κατά την οποία συνέβησαν τα περισσότερα ατυχήματα είναι η Παρασκευή και ακολουθεί η Τετάρτη, ενώ ο μήνας κατά τον οποίο σημειώθηκαν τα περισσότερα ατυχήματα είναι ο Σεπτέμβριος.

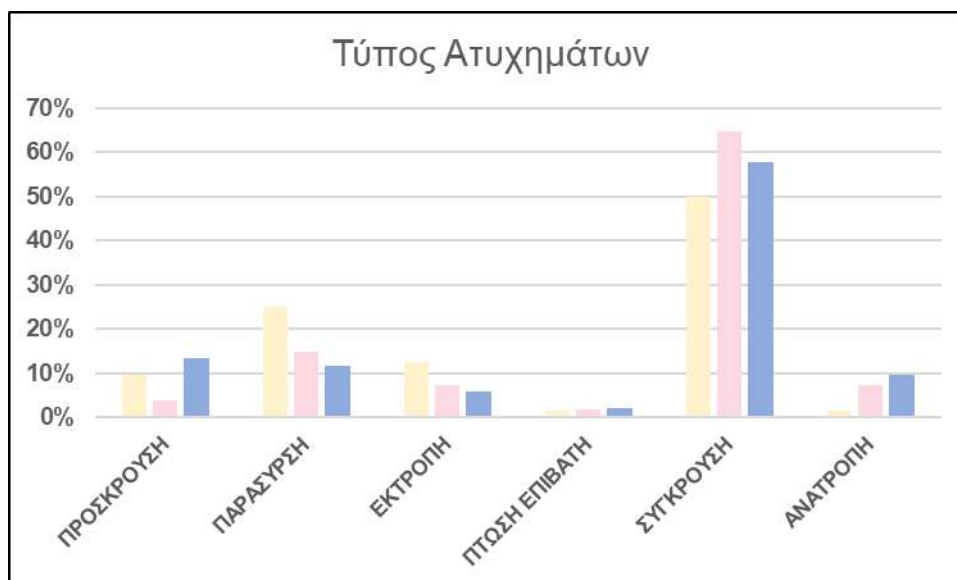


Σχήμα 11.3: Ημερήσια διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021



Σχήμα 11.4: Μηνιαία διακύμανση οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021

Στο Σχήμα 11.5 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι τύποι ατυχημάτων που καταγράφηκαν κατά την τριετία 2019-2021. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, η σύγκρουση οχημάτων είναι ο πιο συχνός τύπος ατυχήματος, ενώ στην δεύτερη θέση με ποσοστά που το 2019 έφτασαν και το 25% είναι η παράσυρση πεζών.

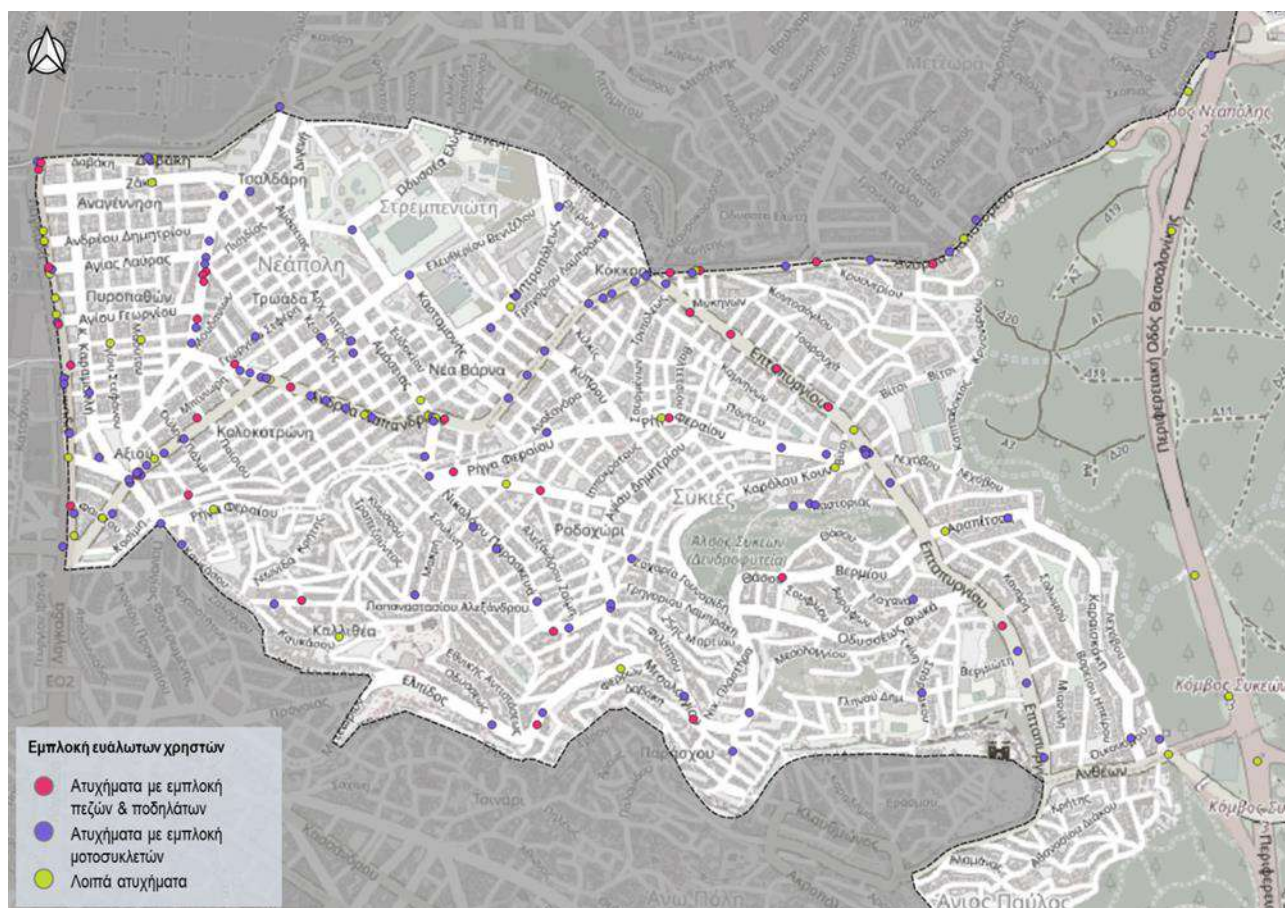


Σχήμα 11.5: Τύποι οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021

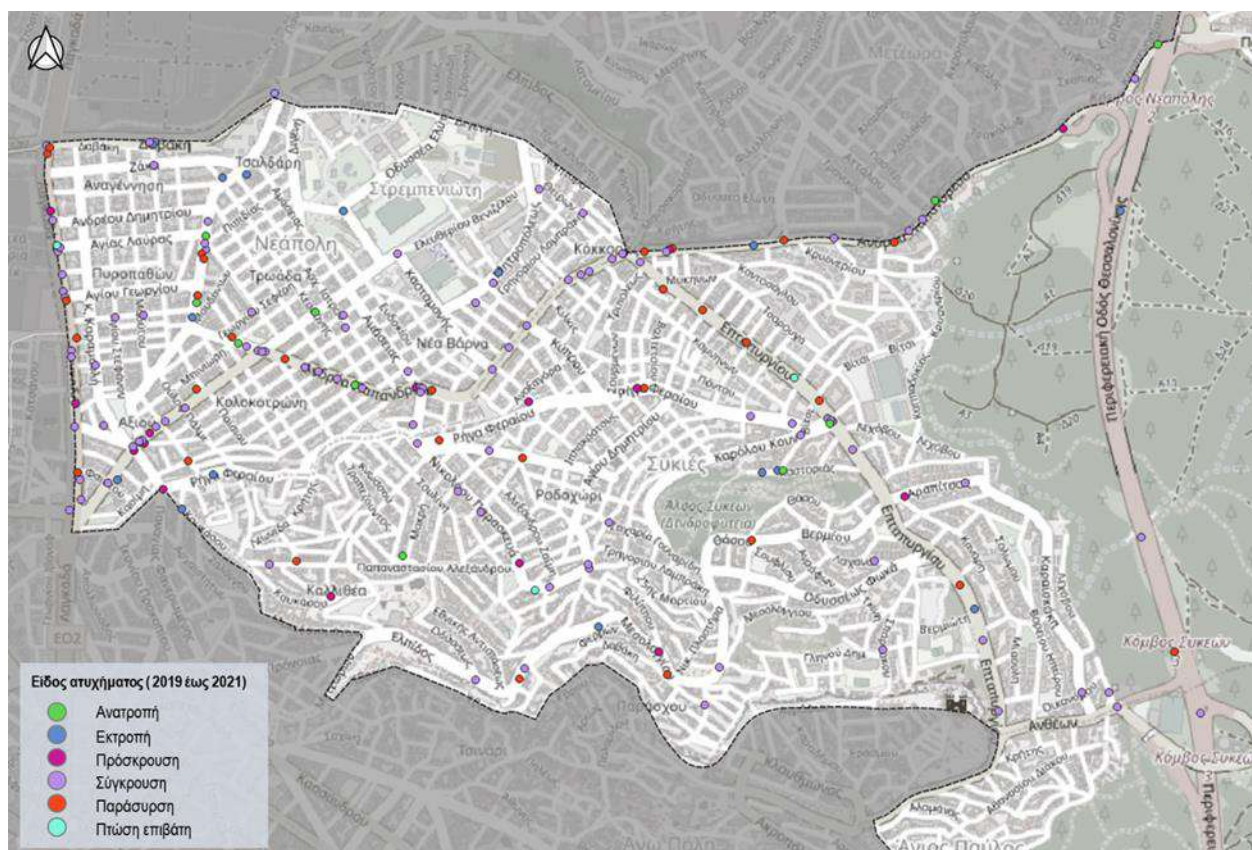
Το μεγαλύτερο πλήθος συγκρούσεων μεταξύ οχημάτων εντοπίζεται σε κύριες αρτηρίες όπως η οδός Λαγκαδά, η οδός Βενιζέλου και η οδός Παπανδρέου. Επίσης, τα ατυχήματα στο τοπικό δίκτυο είναι στην πλειοψηφία τους συγκρούσεις οχημάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η δεύτερη συχνότερη μορφή ατυχήματος είναι η παράσυρση πεζών. Το 18% των ατυχημάτων των τελευταίων 3 ετών περιλαμβάνει την συμμετοχή πεζού. Ένα τμήμα των συγκεκριμένων ατυχημάτων εντοπίζεται στην οδό Λαγκαδά (η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά), ωστόσο πλήθος συμβάντων εντοπίζονται επιπλέον στην οδό Επταπυργίου και την οδό Α. Παπανδρέου (με έμφαση στο τμήμα από Επταπυργίου έως την έξοδο του περιφερειακού).

Σε μια προσπάθεια να γίνει καλύτερα κατανοητό το είδος των ατυχημάτων που παρατηρούνται στην περιοχή του Δήμου Νεάπολης Συκεών, διαμορφώθηκαν μετά από σχετική επεξεργασία τρεις (3) νέες κατηγορίες ατυχημάτων. Στόχος, να διερευνηθούν εκτενέστερα τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες χρήστες ηλ. πατινιών κ.ά.) καθώς και τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μοτοσυκλέτες.

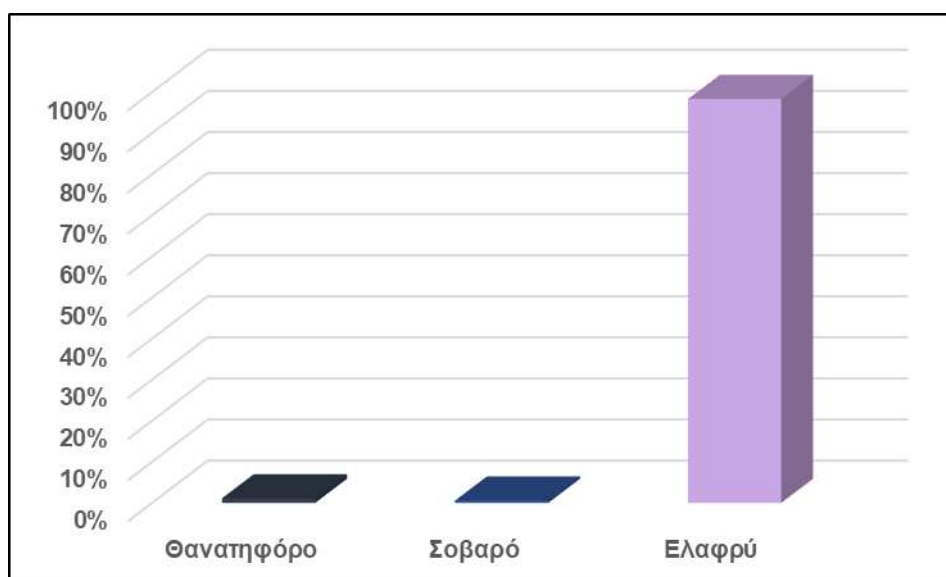


Σχήμα 11.6: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στο Δήμο Νεάπολης Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021



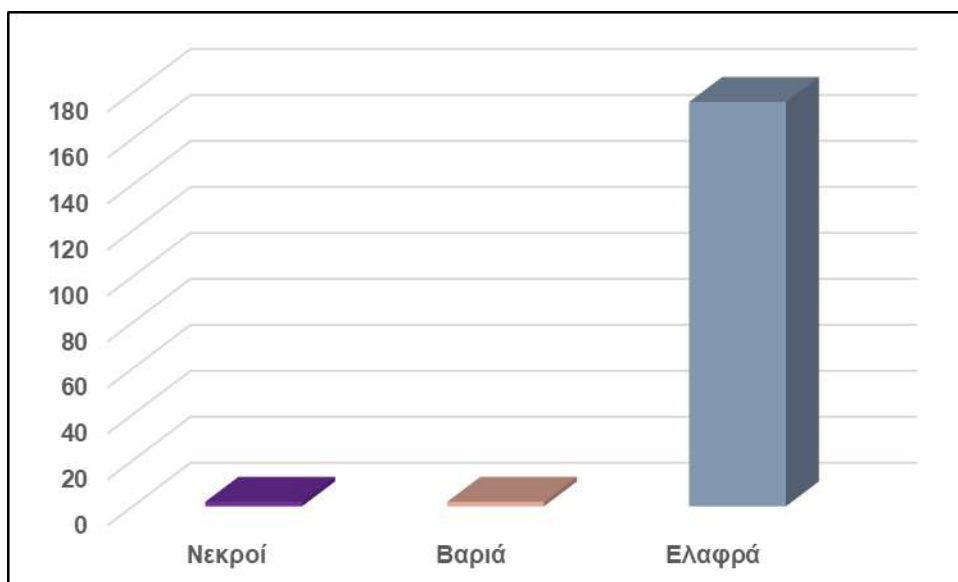
Σχήμα 11.7: Ατυχήματα ανά είδος στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021

Στα **Σχήματα 11.8** και **11.9** παρουσιάζονται τα ατυχήματα που σημειώθηκαν την τριετία 2019-2021 και οι παθόντες που αντιστοιχούν σε αυτά. Όπως προκύπτει από τα σχετικά διαγράμματα η συντριπτική πλειοψηφία των τροχαίων ατυχημάτων ήταν ελαφρά και είχαν ως αποτέλεσμα τον ελαφρύ τραυματισμό 176 απόμων. Τέλος, σημειώθηκαν δύο (2) θανατηφόρα και ένα (1) σοβαρό ατύχημα και υπήρξαν δύο (2) θανόντες και δύο (2) βαριά τραυματίες.

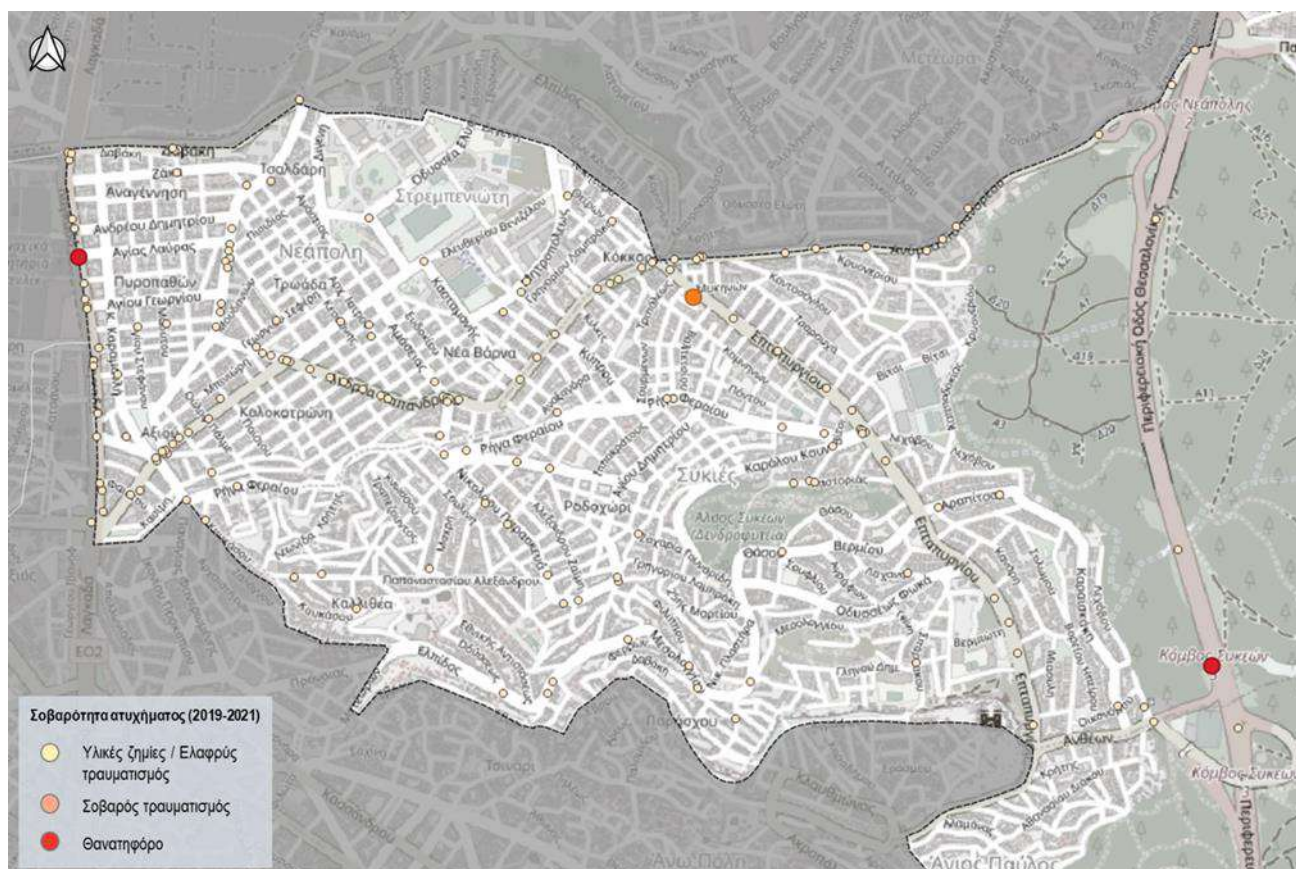


Σχήμα 11.8: Σοβαρότητα οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021

Στάδιο 2



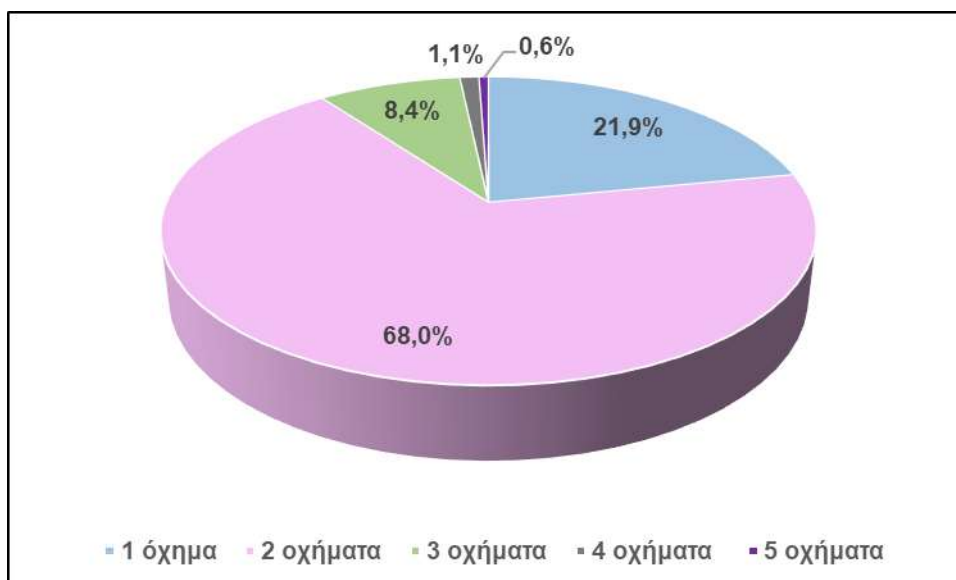
Σχήμα 11.9: Παθόντες οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά τα έτη 2019-2021



Σχήμα 11.10: Σοβαρότητα ατυχημάτων στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών για τα έτη 2019 έως 2021

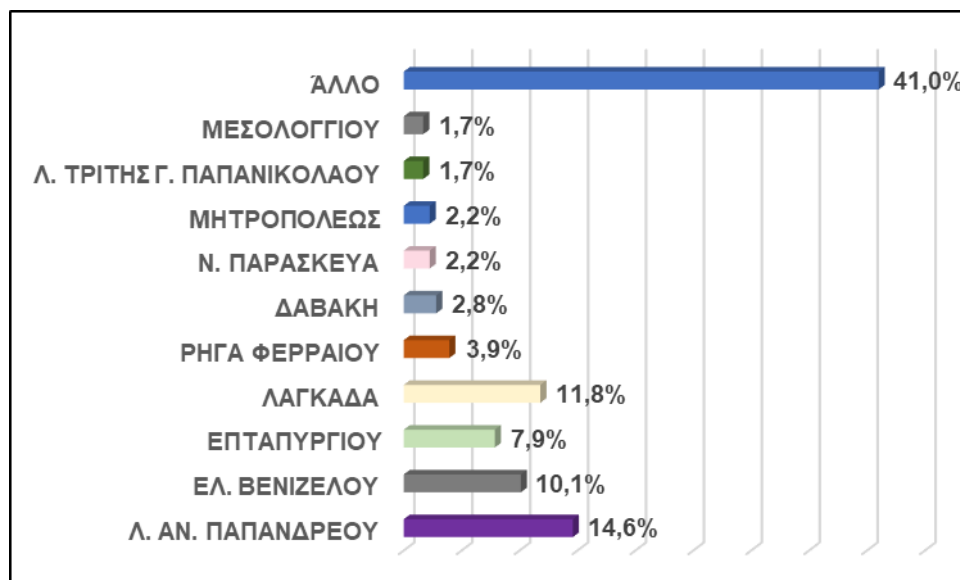
Επιπλέον, σύμφωνα με το διάγραμμα του Σχήματος 11.11 στο 68% των καταγεγραμμένων τροχαίων ατυχημάτων, το 68% αφορούσε την εμπλοκή δύο οχημάτων, ενώ 8,4% των ατυχημάτων είχε τρία εμπλεκόμενα οχήματα. Τέλος, υπήρξαν και περιπτώσεις ατυχημάτων με εμπλοκή έως και πέντε οχημάτων.

Στάδιο 2



Σχήμα 11.11: Αριθμός οχημάτων που εμπλέκονται σε ατύχημα

Αναφορικά με την χωρική κατανομή των τροχαίων ατυχημάτων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, από τα δεδομένα του **Σχήματος 11.12** διαπιστώνεται ότι οι οδικοί άξονες στους οποίους εντοπίζεται ο μεγαλύτερος όγκος ατυχημάτων είναι οι βασικοί άξονες του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και πιο συγκεκριμένα η Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου, η Λαγκαδά και η Ελ. Βενιζέλου.



Σχήμα 11.12: Οδικοί Άξονες όπου σημειώθηκαν οδικά τροχαία ατυχήματα.

11.3 Μελανά σημεία

Όπως παρουσιάστηκε στην προηγούμενη υποενότητα, ο μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων κατά την τριετία 2019-2021 σημειώθηκε στους εξής οδικούς άξονες του Δήμου Νεάπολης – Συκεών:

- Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου
- Βενιζέλου

- Λαγκαδά
- Επταπυργίου

Όπως προκύπτει από τα δεδομένα του στον **Πίνακα 11.1** που ακολουθεί και παρουσιάζει τα σημεία, όπου σημειώθηκαν τα περισσότερα και σοβαρότερα ατυχήματα, τα μελανά σημεία του Δήμου Νεάπολης – Συκεών εντοπίζονται κυρίως στους βασικούς κόμβους, όπου συμβάλουν οι βασικοί οδικοί άξονες που διατρέχουν την περιοχή μελέτης. Οι κόμβοι που αποτελούν τα πιο επικίνδυνα σημεία από πλευράς οδικής ασφάλειας είναι ο κόμβος στη συμβολή των οδών Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου και Επταπυργίου (“Κόκκορας”) και η συμβολή των οδών Λαγκαδά με την Αγ. Λαύρας, όπου σημειώθηκε και θανατηφόρο ατύχημα με ένα νεκρό.

Έπειτα από σχετικές επικοινωνίες με στελέχη της τροχαίας και του Δήμου Νεάπολης – Συκεών προκειμένου να αξιοποιηθεί η εμπειρίας τους στην ανάδειξη των μελανών σημείων στις περιοχές των Πεύκων και του Αγίου Παύλου, τα σημαντικότερα μελανά σημεία εντοπίζονται στην οδό Παπανικολάου στα Πεύκα και στην οδό Λεωφ. Όχι στην περιοχή του Αγίου Παύλου.

Πίνακας 11.1: Μελανά σημεία στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

Σημείο	Αριθμός Ατυχημάτων	Είδος Ατυχήματος	Σοβαρότητα Ατυχήματος
Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου με Επταπυργίου	3	Σύγκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός
Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου 39-41	2	Παράσυρση Σύγκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός
Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου 191 και 200 πλησίον διασταύρωσης Κόκκορας	2	Παράσυρση	Ελαφρύς τραυματισμός
Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου με Φλογητών	2	Παράσυρση Σύγκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός
Βενιζέλου με Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου	2	Παράσυρση Σύγκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός
Βενιζέλου στο τμήμα από τον αριθμό 20 μέχρι 29	5	Σύγκρουση Παράσυρση Πρόσκρουση Εκτροπή	Ελαφρύς Τραυματισμός
Λαγκαδά – Αγίας Λαύρας	3	Παράσυρση Σύγκρουση Πτώση Επιβάτη	Θανατηφόρο Σοβαρός Τραυματισμός Ελαφρύς Τραυματισμός
Λαγκαδά 88	2	Σύγκρουση Παράσυρση	Ελαφρύς Τραυματισμός

Σημείο	Αριθμός Ατυχημάτων	Είδος Ατυχήματος	Σοβαρότητα Ατυχήματος
Λαγκαδά 146,148		Σύγκρουση Πρόσκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός
Λαγκαδά με Αγ. Γεωργίου	2	Σύγκρουση Παράσυρση	Ελαφρύς τραυματισμός
Λαγκαδά με Δαβάκη	2	Σύγκρουση Παράσυρση	Ελαφρύς τραυματισμός
Επταπυργίου με Ρήγα Φεραίου	2	Σύγκρουση	Ελαφρύς Τραυματισμός

11.4 Συμπεράσματα σχετικά με τα ατυχήματα

Από το σύνολο των διαδικασιών ανάλυσης των ατυχημάτων προέκυψαν ορισμένα βασικά συμπεράσματα για την εξεταζόμενη περιοχή. Ειδικότερα:

- Οι θέσεις που συγκεντρώνουν μεγάλο πλήθος ατυχημάτων και θα πρέπει να βελτιωθεί το επίπεδο οδικής τους ασφάλειας είναι :
 - Κόμβος: Ελ. Βενιζέλου – Στρ. Σαράφη – Νεοχωρίου
 - Κόμβος: Α. Παπανδρέου - Φλογητών
 - Κόμβος: Επταπυργίου - Ρ. Φεραίου
 - Οδικό τμήμα Α. Παπανδρέου από Επταπυργίου έως έξοδος περιφερειακού

Η ανάλυση για τις κατηγορίες των ατυχημάτων ανέδειξε ένα αισθητά μεγάλο πλήθος ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μοτοσικλέτες. Λαμβάνοντας υπόψη και τις πληροφορίες για τη σοβαρότητα των ατυχημάτων προκύπτει ότι αν και εκτεθειμένοι οι οδηγοί μοτοσικλέτας δεν εμπλέκονται σε σοβαρά ατυχήματα. Η ερμηνεία στο συγκεκριμένο φαινόμενο θα μπορούσε να σχετίζεται με τη μειωμένη ταχύτητα κίνησης των οχημάτων, η οποία διατηρείται χαμηλή λόγω των έντονων κλίσεων και των ιδιομορφιών στη ρυμοτομία της περιοχής. Παράλληλα, τα περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου δημιουργούν δυσκολίες στους ελιγμούς των μοτοσυκλετών, στοιχεία τα οποία οδηγούν ευκολότερα σε συγκρούσεις / υλικές ζημιές με τα υπόλοιπα οχήματα.

12. Κατανάλωση Ενέργειας και εκπομπές CO₂ στο σύστημα μεταφορών

Αναφορικά με τις καταναλώσεις ενέργειας και τις εκπομπές CO₂ στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών στον τομέα των μεταφορών, αντλήθηκαν στοιχεία από το «Τοπικό Ενεργειακό Σχέδιο Δράσης Δήμου Νεάπολης - Συκεών», που έχει λάβει ως έτος αναφοράς για τα δεδομένα το 2010.

Σύμφωνα με αυτά η συνολική κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές από τα οχήματα του δημοτικού στόλου, τις δημόσιες και ιδιωτικές και εμπορευματικές μεταφορές ανέρχεται σε 76.222 MWh ενέργειας και 18.993 τόνους CO₂.

Αναλυτικότερα, στους **Πίνακες 12.1** και **12.2** που ακολουθούν παρουσιάζονται η κατανάλωση ενέργειας ανάλογα με την κατηγορία μεταφορών και οι αντίστοιχες εκπομπές CO₂.

Πίνακας 12.1: Κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Κατανάλωση Ενέργειας (MWh)			
	Πετρέλαιο	Βενζίνη	Βιοκαύσιμα	Υγραέριο
Δημοτικός Στόλος	2.147	347	138	-
Δημόσιες μεταφορές	1.684	-	108	-
Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές	2.774	68.802	179	42
ΣΥΝΟΛΟ	6.605	69.149	425	42

Πίνακας 12.2: Εκπομπές CO₂ στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO ₂ (ton)				
	Πετρέλαιο	Βενζίνη	Βιοκαύσιμα	Υγραέριο	Σύνολο
Δημοτικός Στόλος	573	86	-	-	662
Δημόσιες Μεταφορές	450	-	-	-	450
Ιδιωτικές και Εμπορικές Μεταφορές	741	17.132	-	10	17.883
ΣΥΝΟΛΟ	1.764	17.218	-	10	18.982

Επίσης, στην κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές λαμβάνεται υπόψη και η κατανάλωση ενέργειας για οδοφωτισμό, η οποία σύμφωνα με το ΣΔΑΕ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών ανέρχεται σε **4.726 (MWh)** και αντιστοιχεί σε **5.430 (ton)** CO₂.

Σε επίπεδο Δήμου η κατανάλωση ενέργειας που σχετίζεται με τις μεταφορές και τον οδοφωτισμό αποτελεί το 10% περίπου της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, και το 9% περίπου των εκπεμπόμενων CO₂.

Όπως φαίνεται και στα στοιχεία του **Πίνακα 12.3** με τη λήψη μέτρων, η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών και του δημοτικού οδοφωτισμού για το 2020, αναμενόταν να είναι 13.148 MWh και η αντίστοιχη μείωση εκπομπών CO₂, 5.191 (ton).

Πίνακας 12.3: Εξοικονόμηση ενέργειας και μείωση εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Εξοικονόμηση Ενέργειας (MWh)	Μείωση Εκπομπών CO ₂ (ton)
Δημοτικός Στόλος	1.196,28	321
Δημόσιες Μεταφορές	0	16
Ιδιωτικές και Εμπορικές Μεταφορές	11.995	3.529
Δημοτικός Φωτισμός	1.153	1.325
ΣΥΝΟΛΟ	13.148	5.191

Τα κυριότερα μέτρα για την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών και την αντίστοιχη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων έγκειται κυρίως στα εξής μέτρα:

- αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων, αλλά και των οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών με νέα «καθαρότερα» οχήματα με χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου ή με χρήση εναλλακτικών καυσίμων (υγραερίου, φυσικού αερίου, βιοκαυσίμων, υδρογόνου)
- επανασχεδιασμός δρομολογίων συλλογής απορριμμάτων κ.λπ.
- κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της χρήσης του Ι.Χ. και σε προωθητικές ενέργειες εφαρμογής ήπιων μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση)
- δράσεις εκπαιδευτικού χαρακτήρα και ευαισθητοποίησης (εκπαίδευση οδηγών δημοτικού στόλου στην οικολογική οδήγηση)
- συνεργασία με τον Ο.Α.Σ.Θ. για τον επανασχεδιασμό δρομολογίων, νέες λεωφορειακές γραμμές, αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων τις ώρες αιχμής, ευρύτερη χρήση των στάσεων με τηλεματική για την πληροφόρηση των χρηστών

Πάντως σε κάθε περίπτωση δεν υπάρχουν σαφή δεδομένα σχετικά με τις καταναλώσεις και τις εκπομπές ρύπων στην παρούσα κατάσταση ούτε και για την έκταση στην οποία υλοποιήθηκαν τα μέτρα και οι δράσεις του ΣΔΑΕ του 2012.

Σχετικά με την υλοποίηση των δράσεων δεν υπάρχουν σαφή δεδομένα σχετικά με τις καταναλώσεις ενέργειας και τις εκπομπές ρύπων στην παρούσα κατάσταση ούτε και για την έκταση στην οποία υλοποιήθηκαν τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις.

Ωστόσο σύμφωνα με τα δεδομένα του ΣΔΑΕ, το 38% των επιβατικών οχημάτων είχε ηλικία μεγαλύτερη από 10 έτη το 2010 και άρα εκτιμάται ότι μεγάλο ποσοστό τους θα έχει αντικατασταθεί, καθώς θα έχουν ξεπεράσει τα 20 έτη κυκλοφορίας και άρα θα παρουσιάζουν σοβαρά λειτουργικά προβλήματα.

Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες δεν υπήρξε καμία αντικατάσταση λεωφορείων την τελευταία δεκαετία, με αποτέλεσμα εξαιτίας και της επιπλέον επιβάρυνσης των οχημάτων λόγω παλαιότητας, να έχουμε αύξηση των εκπεμπόμενων ρύπων. Πάρα ταύτα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και το γεγονός, ότι εξαιτίας της απαξίωσης του στόλου του Ο.Α.Σ.Θ. μεγάλος αριθμός δρομολογίων και άρα και χιλιομέτρων δεν πραγματοποιήθηκε τα τελευταία χρόνια με αποτέλεσμα αντίστοιχη μείωση στην κατανάλωση ενέργειας και στην εκπομπή ρύπων.

Επιπλέον, με εξαίρεση την ίδρυση της λεωφορειακής γραμμής 59 «ΤΟΠΙΚΟ ΠΕΥΚΩΝ», δεν αναπτύχθηκε καμία ιδιαίτερη συνεργασία με τον Ο.Α.Σ.Θ. για την βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, ενώ όσον αφορά την ευρύτερη χρήση στάσεων τηλεματικής, όχι μόνο δεν αυξήθηκε ο αριθμός των εν λόγω στάσεων, αλλά αποξηλώθηκαν και οι ήδη υπάρχουσες με αποτέλεσμα να μην υπάρχει καμία στάση τηλεματικής εντός των ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών.

13. Νέες Τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών, σύμφωνα με το Σ.Φ.Η.Ο. που εκπονήθηκε το 2022 υπάρχουν, εντός των διοικητικών ορίων του, 4 δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο είτε σε υφιστάμενα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας είτε σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών κτιρίων. Όλα βρίσκονται στα Πεύκα. Αναλυτικότερα, πρόκειται για:

- 1 σημείο ισχύος 22kW με 1 ρευματοδότη, σε πρατήριο παροχής καυσίμων και ενέργειας επί της Λ. Παπανικολάου
- 1 σημείο ισχύος 22kW με 2 ρευματοδότες, σε χώρο στάθμευσης υπεραγοράς επί της Λ. Παπανικολάου
- 1 σημείο με 3 ρευματοδότες: CCS / CHAdeMO ισχύος DC 50kW & τύπου 2 AC 43kW, σε πρατήριο παροχής καυσίμων και ενέργειας επί της Λ. Παπανικολάου
- 1 σημείο ισχύος 22kW με 1 ρευματοδότη, σε χώρο στάθμευσης υπεραγοράς επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως.
- 1 σταθμό επαναφόρτισης δημοτικού στόλου και 2 Η/Ο. Ο σταθμός επαναφόρτισης έχει εγκατασταθεί στο χώρο στάθμευσης του δημοτικού κτιρίου επί της οδού Λεχόβου (Κτίριο Τεχνικών Υπηρεσιών) στις Συκιές, με τα εξής βασικά χαρακτηριστικά: ισχύς εξόδου 11kW, μέθοδος 3, τριφασική παροχή, 1 ρευματοδότης.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών και όπως φαίνεται και στον **Πίνακα 13.1**, όπου παρουσιάζονται οι θέσεις φόρτισης, σύμφωνα με το τελικό σενάριο θέσεων φόρτισης που επιλέχθηκε, προτείνονται συνολικά:

- 85 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο Ι.Χ.
- 22 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ΑμεΑ
- 6 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ΕΔΧ/ΤΑΧΙ
- 10 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο τροφοδοσίας
- 1 θέση επαναφόρτισης Η/Ο για τουριστικά λεωφορεία

Πίνακας 13.1: Αριθμός θέσεων στάθμευσης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Επαναφόρτισης ανά Δ.Ε. και κατηγορία θέσεις στάθμευσης				
	Ι.Χ.	Ε.Δ.Χ. - TAXI	ΑμεΑ	Τροφοδοσίας	Τουριστικών Λεωφορείων
Συκιές	28	1	8	3	-
Νεάπολη	27	3	6	4	-
Αγ. Παύλος	13	-	3	1	1
Πεύκα	17	2	5	2	-
Σύνολο	85	6	22	10	1

Αναλυτικότερα, όπως φαίνεται και στον **Πίνακα 13.2**, οι σταθμοί προτείνεται να τοποθετηθούν στα εξής σημεία:

Πίνακας 13.2: Θέσεις φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
1	Συκεών	1	I.X.	Αγίων Θεοδώρων (μεταξύ Οδυσσέως και Εθν., Αντίστασης Ο.Τ. 27)
2	Συκεών	1	I.X.	Αλ. Παπαναστασίου (μεταξύ Μακρή και Ζαρίφη Ο.Τ. - Γ)
3	Συκεών	1	I.X.	Βελδεμίρη 1 (μεταξύ Αλεξ. Παπαναστασίου – Στ. Βελδεμίρη – Ι. Μιχαήλ και Νικ. Παρασκευά – Ο.Τ. 32-Υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
4	Συκεών	1	I.X.	Βελδεμίρη 2 (μεταξύ Αλεξ. Παπαναστασίου – Στ. Βελδεμίρη – Ι. Μιχαήλ και Νικ. Παρασκευά – Ο.Τ. 32-Υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
5	Συκεών	1	I.X.	Ελπίδος (ειδικός στεγασμένος χώρος)
6	Συκεών	1	I.X.	Μεσολογγίου (μεταξύ Νικ. Πλαστήρα και Μελίνας Μερκούρη Ο.Τ. 21)
7	Συκεών	1	I.X.	Αγ. Δημητρίου (στεγασμένος χώρος)
8	Συκεών	1	I.X.	Πόντου (μεταξύ Αθ. Διάκου – Πόντου – Τριπόλεως και Πηλίου – Ο.Τ. 48 – Υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
9	Συκεών	2	I.X.	Ρήγα Φεραίου 3 (μεταξύ Κορυτσάς και Ανώνυμης οδού – Ο.Τ. 10)
10	Συκεών	1	I.X.	Ρήγα Φεραίου 4 (μεταξύ Κονίτσης και Καλπακίου – Ο.Τ. 10)
11	Συκεών	2	I.X.	Ρήγα Φεραίου 5 (μεταξύ Σαλαμίνας και Δοξάτου – Ο.Τ. 95)
12	Συκεών	2	I.X.	Ρήγα Φεραίου 6 (μεταξύ Ελευσίνος και Μεγάρων -Ο.Τ. 93)
13	Συκεών	1	I.X.	Μεγάρων (μεταξύ Ρήγα Φεραίου και Πόντου – Ο.Τ. 95 – έμπροσθεν κλειστού Θεάτρου Συκεών)
14	Συκεών	2	I.X.	Καρόλου Κούν (μεταξύ Γ. Παπανδρέου και ανοιχτού θεάτρου ‘‘ΜΑΝΟΣ ΚΑΤΡΑΚΗΣ’’ - Ο.Τ. 1)
15	Συκεών	1	I.X.	Γ. Τσαρουχά (μεταξύ Μεγάρων και Μουστακλή – Ο.Τ. 85Α)
16	Συκεών	1	I.X.	Μανδηλαρά (μεταξύ Πρεμετής και Λεχόβου – Γ100 – έμπροσθεν κλειστού γυμναστηρίου)
17	Συκεών	2	I.X.	Οδυσσέως και Αποστόλου Φωκά (μεταξύ Επταπυργίου και Λαχανά – Ο.Τ. 16)
18	Συκεών	2	I.X.	Σολωμού (μεταξύ Ο. Ελύτη και Κανάρη Ο.Τ. 35)

Στάδιο 2

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
19	Συκεών	2	I.X.	Ομήρου (μεταξύ Ανθέων, Ομήρου και Οικονόμου, υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
20	Συκεών	1	I.X.	A. Παπανδρέου 2 (μεταξύ Καρκαβίτσα και Τσιτσάνη – Ο.Τ. Γ415Α – Υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
21	Συκεών	1	I.X.	Κοντόσογλου (μεταξύ Μουργκάνας και Μυκηνών – Ο.Τ. 71)
22	Συκεών	1	ΕΔΧ - TAXI	Επταπυργίου (μεταξύ Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου και Λασάνη)
23	Συκεών	1	ΑμεΑ	Αγίων Θεοδώρων (μεταξύ Οδυσσέως και Εθν. Αντίστασης)
24	Συκεών	1	ΑμεΑ	Χώρος στάθμευσης Δημαρχείου 1 (μεταξύ των οδών Αλεξ. Παπαναστασίου – Βελδεμίρη – Ι. Μιχαήλ και Νικ. Παρασκευά – Ο.Τ. 32)
25	Συκεών	1	ΑμεΑ	Βελδεμίρη 1 (χώρος στάθμευσης μεταξύ Αλεξ. Παπαναστασίου – Στ. Βελδεμίρη – Ι. Μιχαήλ και Νικ. Παρασκευά – Ο.Τ. 32)
26	Συκεών	1	ΑμεΑ	Ελπίδος (στεγασμένος χώρος στάθμευσης)
27	Συκεών	1	ΑμεΑ	Αγίου Δημητρίου (στεγασμένος χώρος στάθμευσης)
28	Συκεών	1	ΑμεΑ	Πόντου (υπαίθριος χώρος στάθμευσης μεταξύ Αθ. Διάκου- Πόντου – Τριπόλεως – Πηλίου Ο.Τ. 48)
29	Συκεών	1	ΑμεΑ	Γ. Τσαρουχά (μεταξύ Μουστακλή και Μεγάρων – έμπροσθεν Ο.Τ. 85Α)
30	Συκεών	1	ΑμεΑ	Μανδηλαρά (μεταξύ Πρεμετής και Λεχόβου – Γ 100 έμπροσθεν κλειστού γυμναστηρίου)
31	Συκεών	1	Τροφοδοσίας	Ρήγα Φεραίου 4 (μεταξύ Κονίτσης και Καλπακίου – Ο.Τ. 41α)
32	Συκεών	1	Τροφοδοσίας	Ανδρέα Παπανδρέου 2 (μεταξύ Καρκαβίτσα και Τσιτσάνη – Ο.Τ. Γ415Α υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
33	Συκεών	1	Τροφοδοσίας	Αλ. Παπαναστασίου (Μακρή και Ζαρίφη – Ο.Τ. Γ)
34	Νεάπολης	2	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 1 (μεταξύ Κασίμη και Φαιστού – Ο.Τ. Ζ)
35	Νεάπολης	2	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 2 (μεταξύ Κέκρωπος και Ο. Χατζούδη – Ο.Τ. Β)
36	Νεάπολης	1	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 3 (μεταξύ Ούλφωφ Πάλμε και Παΐσιου – Ο.Τ. 6)
37	Νεάπολης	1	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 4 (μεταξύ Λ. Βύρωνος και Μιχαήλ Καραολή – Ο.Τ. 1)
38	Νεάπολης	2	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 5 (μεταξύ Κεσσάνης και Αρχαγγέλου Ιατρού – Ο.Τ. 3)

Στάδιο 2

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
39	Νεάπολης	1	I.X.	Ελ. Βενιζέλου 6 (μεταξύ Συριοπούλου και Μ. Τριανταφυλλίδη έμπροσθεν Δημοτικού καταστήματος Νεάπολης)
40	Νεάπολης	2	I.X.	Υδροφόρου Παπαγεωργίου (μεταξύ Μ. Καραολή και Αλεξ. Παπάγου – Ο.Τ. 2)
41	Νεάπολης	1	I.X.	Οδυσσέα Ελύτη (μεταξύ Μ. Τριανταφυλλίδη και Δη. Γληνού – Ο.Τ. 104)
42	Νεάπολης	1	I.X.	Αμασείας (μεταξύ Μουδανίων και Δωδώνης – Ο.Τ. 65 έμπροσθεν Δημοτικής Βιβλιοθήκης)
43	Νεάπολης	1	I.X.	Ζάκκα 1 (μεταξύ Διδυμοτείχου και Πατριάρχου Γρηγορίου Ε' έμπροσθεν Πολυδύναμου Κέντρου Νεότητας)
44	Νεάπολης	2	I.X.	Ζάκκα 2 (μεταξύ Αγ. Στεφάνου και Μαδύτου)
45	Νεάπολης	1	I.X.	Π. Τσαλδάρη 1 (μεταξύ Αγαθουπόλεως και Αγ. Γεωργίου)
46	Νεάπολης	1	I.X.	Π. Τσαλδάρη 2 (μεταξύ Αρχαγγέλου Ιατρού και Αμασείας – Ο.Τ. 77)
47	Νεάπολης	1	I.X.	Πλατεία Γάσιου (Ίμβου με Μουδανίων στργασμένος χώρος στάθμευσης)
48	Νεάπολης	2	I.X.	Αγ. Στεφάνου (μεταξύ Διοδήμη Κορνηνού και Νυμφαίου – Ο.Τ. 38)
49	Νεάπολης	1	I.X.	Ανδρέα Παπανδρέου 1 (μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Αλ. Μπινιώρη – Ο.Τ. 11)
50	Νεάπολης	1	I.X.	Κων. Καραμανλή (μεταξύ Νεοχωρίου και Λ. Ιασωνίδου – Ο.Τ. 8)
51	Νεάπολης	1	I.X.	Ρήγα Φεραίου 1 (έμπροσθεν Δημοτικού γυμναστηρίου)
52	Νεάπολης	2	I.X.	Ρήγα Φεραίου 2 (έμπροσθεν Δημοτικού γυμναστηρίου)
53	Νεάπολης	2	ΕΔΧ-TAXI	Αλ. Μπινιώρη (μεταξύ Λεωφ. Παπανδρέου και Ίμβρου)
54	Νεάπολης	1	ΕΔΧ-TAXI	Λεωφ. Ανδρέα Παπανδρέου (Κουντουριώτη και Κολοκοτρώνης – Ο.Τ. 36)
55	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Ελ. Βενιζέλου 6 (μεταξύ Συριοπούλου και Μ. τριανταφυλλίδη έμπροσθεν Δημοτικού Καταστήματος Νεάπολης)
56	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Οδυσσέα Ελύτη (μεταξύ Μ. Τριανταφυλλίδη και Δημ. Γληνού – Ο.Τ. 104)
57	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Ανδρέα Παπανδρέου 1 (μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Αλ. Μπινιώρη – Ο.Τ. 11)
58	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Ζάκκα 1 (μεταξύ Διδυμότειχου και Πατριάρχου Γρηγορίου Ε' – έμπροσθεν δημοτικού γυμναστηρίου)

Στάδιο 2

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
59	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Πλατεία Γάτσιου (Ιμβρου με Μουδανίων – στεγασμένος χώρος στάθμευσης)
60	Νεάπολης	1	ΑμεΑ	Ρήγα Φεραίου 1 (έμπροσθεν δημοτικού γυμναστηρίου)
61	Νεάπολης	1	Τροφοδοσίας	Ελ. Βενιζέλου 3 (μεταξύ Ούλφω Πάλμε και Παϊσίου – Ο.Τ. 6)
62	Νεάπολης	1	Τροφοδοσίας	Ελ. Βενιζέλου 4 (μεταξύ Α. Παπανδρέου και Μιχαήλ Καραολή – Ο.Τ. 45)
63	Νεάπολης	1	Τροφοδοσίας	Π. Τσαλδάρη 1 (μεταξύ Αγαθουπόλεως και Αγ. Γεωργίου)
64	Νεάπολης	1	Τροφοδοσίας	Π. Τσαλδάρη 2 (μεταξύ Αρχαγγέλου Ιατρού και Αμασειάς – Ο.Τ. 77)
65	Αγ. Παύλος	1	Ι.Χ.	Ηπείρου 1 (έναντι Ο.Τ. 15 Δημοτικού Καταστήματος Αγ. Παύλου)
66	Αγ. Παύλος	1	Ι.Χ.	Ηπείρου 2 (Ο.Τ. 15 – Δημοτικού Καταστήματος Αγ. Παύλου)
67	Αγ. Παύλος	2	Ι.Χ.	Λεωφόρος Όχι 1 (έμπροσθεν Ι.Ν. Αποστόλου Παύλου – έναντι Ο.Τ. 70)
68	Αγ. Παύλος	1	Ι.Χ.	Λεωφόρος Όχι 2 (έμπροσθεν Ι.Ν. Αποστόλου Παύλου – έναντι Ο.Τ. 70)
69	Αγ. Παύλος	2	Ι.Χ.	Κέδρινος Λόφος
70	Αγ. Παύλος	2	Ι.Χ.	Θέατρο Δάσους 1
71	Αγ. Παύλος	1	Ι.Χ.	Θέατρο Δάσους 2
72	Αγ. Παύλος	1	Ι.Χ.	Πανεπιστημίου 1 (μεταξύ Γ. Βιζυηνού και Τριγώνου – Ο.Τ. 75)
73	Αγ. Παύλος	2	Ι.Χ.	Πανεπιστημίου 2 (έναντι Ο.Τ. 75)
74	Αγ. Παύλος	1	ΑμεΑ	Ηπείρου 2 (έναντι Ο.Τ. 15 Δημοτικού Καταστήματος Αγίου Παύλου)
75	Αγ. Παύλος	1	ΑμεΑ	Θέατρο Δάσους 1
76	Αγ. Παύλος	1	ΑμεΑ	Πανεπιστημίου 1 (μεταξύ Βιζυηνού και Τριγώνου – Ο.Τ. 75)
77	Αγ. Παύλος	1	Τροφοδοσίας	Ηπείρου 1 (έναντι Ο.Τ. 15 Δημοτικού Καταστήματος Αγ. Παύλου)
78	Αγ. Παύλος	1	Τουριστικών Λεωφορείων	Θέατρο Δάσους 3

Στάδιο 2

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
79	Πεύκα	1	I.X.	Βόρεια Πάροδος Λεωφόρου Παπανικολάου (έμπροσθεν Ο.Τ. Γ9)
80	Πεύκα	1	I.X.	Νότια Πάροδος Λεωφόρου Παπανικολάου (έμπροσθεν Ο.Τ. Γ20)
81	Πεύκα	1	I.X.	Ιπποδρομίου (μεταξύ Αλικαρνασσού και Καππαδοκίας – Ο.Τ. Γ7 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
82	Πεύκα	2	I.X.	Δημοκρατίας (μεταξύ Ελευθερίας και Ζ. Καρέλλη – Ο.Τ. Γ22 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
83	Πεύκα	2	I.X.	Κ. Βάρναλη (μεταξύ Δημοκρατίας και Αναγεννήσεως – Ο.Τ. Γ25 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
84	Πεύκα	1	I.X.	Λεωφ. Παπανικολάου 1 (μεταξύ Μαβίλη και Κρυστάλλη – Ο.Τ. Γ127 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
85	Πεύκα	1	I.X.	Λεωφ. Παπανικολάου 2 (μεταξύ Θησέως και Αρχιμήδη – Ο.Τ. Γ119)
86	Πεύκα	1	I.X.	Λεωφ. Παπανικολάου 3 (μεταξύ Αρετής και Ευτυχίας Ο.Τ. Γ162)
87	Πεύκα	2	I.X.	Δελασάλ 1 (μεταξύ Σινά και Παπάφη – Ο.Τ. 133 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
88	Πεύκα	2	I.X.	Δελασάλ 2 (Ο.Τ. Γ139B έμπροσθεν του χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων)
89	Πεύκα	1	I.X.	Αρτέμιδος (μεταξύ Ερμού και Αφροδίτης – Ο.Τ. Γ487 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
90	Πεύκα	2	I.X.	Κωνσταντινουπόλεως (μεταξύ Ερμού και Αφροδίτης – Ο.Τ. Γ479)
91	Πεύκα	2	ΕΔΧ-TAXI	Α. Σικελιανού (μεταξύ Δημοκρατίας και Λεωφ. Παπανικολάου) – Ο.Τ. Γ85
92	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Βόρεια Πάροδος Λεωφ. Παπανικολάου (Ο.Τ. Γ9)
93	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Ιπποδρομίου (μεταξύ Αλικαρνασσού και Καππαδοκίας – Ο.Τ. Γ7 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
94	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Δημοκρατίας (μεταξύ Ελευθερίας και Ζ. Καρέλλη – Ο.Τ. Γ22 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
95	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Δελασάλ 2 (Ο.Τ. Γ139B έμπροσθεν του χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων)
96	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Αρτέμιδος (μεταξύ Ερμού και Αφροδίτης – Ο.Τ. Γ487 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)
97	Πεύκα	1	Τροφοδοσίας	Λεωφ. Παπανικολάου (μεταξύ Μαβίλη και Κρυστάλλη – Ο.Τ. Γ127 υπαίθριος χώρος στάθμευσης)

Στάδιο 2

A/A	Δημοτική Ενότητα	Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης	Είδος Θέσης Στάθμευσης	Διεύθυνση
98	Πεύκα	1	ΑμεΑ	Νότια Πάροδος Λεωφόρου Παπανικολάου (έμπροσθεν Ο.Τ. Γ20)

Από τους 66 σταθμούς επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, οι 39 σταθμοί προβλέπεται να είναι κανονικής ισχύος έως 22kW, οι 26 σταθμοί να είναι υψηλής ισχύος (50-100kW), και 1 σταθμός πολύ υψηλής ισχύος 100-150kW.

Όσον αφορά τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης του Σ.Φ.Η.Ο. οι 27 σταθμοί προτείνεται να τοποθετηθούν τον πρώτο χρόνο, οι 21 τον δεύτερο και οι 18 τον τρίτο χρόνο υλοποίησης του προγράμματος.

14. Αποτίμηση αποτελεσμάτων υφιστάμενης κατάστασης – Ανάλυση SWOT

Συνοπτικά τα αποτελέσματα των παραπάνω διεργασιών φαίνονται παρακάτω, αρχικά ως συμπεράσματα και μετά οργανωμένα σε πίνακα ανάλυσης SWOT που αποτελεί το τελικό προϊόν της αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας για τον Δήμο Νεάπολης-Συκεών.

14.1 Γενικά συμπεράσματα

➤ Πολεοδομική οργάνωση

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί το προϊόν της συνένωσης τεσσάρων αυτοτελών Δήμων και ως εκ τούτου δεν μπορούμε να ορίσουμε ένα μεμονωμένο πολεοδομικό κέντρο δεδομένου ότι παρουσιάζεται διασπορά των κεντρικών λειτουργιών πόλης στις τέσσερις δημοτικές ενότητες. Οι περιοχές των Πεύκων και της Ευαγγελίστριας είναι απομονωμένες από τον υπόλοιπο αστικό ιστό.

Κάθε δημοτική ενότητα εμφανίζει κεντρικές λειτουργίες πόλης κατά κύριο λόγο κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων της, οι οποίες εξυπηρετούν τους κατοίκους της σε τοπικό επίπεδο.

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών έχει πλούσια πολιτιστική δράση καθώς διοργανώνει πολιτιστικές δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας όπως η Βαλκανική Πλατεία, τα Μερκούρεια και άλλα. Διαθέτει ποικίλες πολιτιστικές εγκαταστάσεις, υπαίθριες και στεγασμένες που φιλοξενούν πληθώρα εκδηλώσεων και δρώμενων και προάγουν την καλλιτεχνική και πολιτιστική δράση. Οι εγκαταστάσεις αυτές εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στις δημοτικές ενότητες Νεάπολης και Συκεών.

➤ Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων

Ως κύριες αρτηρίες χαρακτηρίζονται οι σημαντικότερες αρτηρίες εντός αστικού ιστού και συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Ελ. Βενιζέλου, Α. Παπανδρέου, Παπανικολάου, Επταπυργίου και οι οδοί Λαγκαδά και Δαβάκη οι οποίες βρίσκονται στα όρια του Δήμου. Από το σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, το 70,4% εντάσσεται στο τοπικό δίκτυο, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζονται με μοιρασμένα ποσοστά από 4% έως 7%. Η πλειοψηφία του οδικού δικτύου έχει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, τόσο το τοπικό δίκτυο όσο και το ιεραρχημένο. Σχετικά με τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας, καταλαμβάνουν το 6,27% του συνολικού δικτύου του Δήμου. Εντοπίζονται κυρίως στις Συκιές (περιοχή Κολοκοτρώνη και Κάστρα) και διαθέτουν διαμορφωμένο δάπεδο (κυβόλιθοι, σταμπωτό δάπεδο). Διάσπαρτα τμήματα οδών ήπιας κυκλοφορίας εντοπίζονται και πέριξ σχολείων, όπου η διαμόρφωση τους περιορίζεται κυρίως στην κατακόρυφη σήμανση (σήμανση σχολικού δακτυλίου, όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα).

➤ Απογραφές μετακινήσεων

Οι ώρες αιχμής, όπου καταγράφηκαν οι μέγιστες τιμές κυκλοφοριακών φόρτων για ένα μεγάλο αριθμό των κόμβων, εντοπίζονται κατά τις πρωινές ώρες μεταξύ 08:00 και 09:00. Όσον αφορά τις διατομές, οι μεγαλύτεροι ημερήσιοι φόρτοι εντοπίζονται επί της οδού Λεωφ. Παπανικολάου, στην οδό Ανδρέα Παπανδρέου και στην οδό Ανθέων.

Στη σύνθεση της κυκλοφορίας το Ι.Χ. κατέχει μέσο ποσοστό 80%, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις κόμβων ξεπερνάει το 90%. Η βαριά κυκλοφορία και ειδικότερα τα φορτηγά εμφανίζουν σε όλους τους κόμβους μονοψήφια ποσοστά γύρω στο 1%.

➤ Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Ο συνηθέστερος τόπος προορισμού για εργασία είναι το κέντρο της πόλης και ακολουθούν οι περιοχές των Συκεών και των Πεύκων.

Το βασικό μέσο μετακίνησης για όλους τους σκοπούς είναι το Ι.Χ. με ποσοστά που κυμαίνονται γύρω στο 70% κατά μέσο όρο. Το δεύτερο δημοφιλέστερο μέσο μετακίνησης, με πολύ χαμηλότερα ποσοστά, για όλους τους σκοπούς μετακίνησης είναι το λεωφορείο και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Η πλειοψηφία των ερωτώμενων σταθμεύει παρά την οδό χωρίς πληρωμή και το 23,2% σε ιδιωτικό χώρο.

Όσον αφορά την έρευνα ερωτηματολογίων παρά την οδό, το 62% των ερωτηματολογίων αφορά σε μετακινήσεις από εξωτερική ζώνη προς τον Δήμο Νεάπολης-Συκεών και αντίστροφα, το 28% αφορά σε διαμπερείς μετακινήσεις και το 10% αφορά σε μετακινήσεις εντός Δήμου.

➤ Στάθμευση

Στην περιοχή της Νεάπολης καταγράφεται έλλειμμα στην προσφορά της υφιστάμενης στάθμευσης. Η έντονη την ανάγκη για την στάθμευση οχημάτων δημιουργείται λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής πυκνότητας της περιοχής και του μεγάλου αριθμού δραστηριοτήτων. Σε εμπορικούς άξονες όπως η οδός Ελ. Βενιζέλου, Ανδρέα Παπανδρέου και Τσαλδάρη παρατηρούνται διπλοσταθμευμένα οχήματα, τα οποία περιορίζουν το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας και οδηγούν σε κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής.

Η έλλειψη ιδιωτικών και δημόσιων χώρων στάθμευσης στις Συκιές σε συνδυασμό με τα περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και το έντονο ανάγλυφο κυρίως στις παλαιότερες οικιστικές περιοχές (Καλλιθέα, Βάρνα, Κολοκοτρώνη) έχουν ως αποτέλεσμα την περιορισμένη προσφορά στάθμευσης.

Στην περιοχή του Αγίου Παύλου εντοπίζεται έντονο πρόβλημα στάθμευσης λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου (έντονο ανάγλυφο, αδιάνοικτες οδούς, περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος, απουσία πεζοδρομίων και σκαλοπάτια). Η απουσία σήμανσης οδηγεί σε στάθμευση των οχημάτων πάνω στο πεζοδρόμιο.

Στην περιοχή της Ευαγγελίστριας η περιορισμένη προσφορά στάθμευσης σε συνδυασμό με την αυξημένη ζήτηση τόσο από τους κατοίκους της Ευαγγελίστριας όσο και από την ευρύτερη περιοχή (Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΓΝΘ "Γ. Γεννηματάς", ΓΝΘ "Άγιος Δημήτριος", κάτοικοι Δήμου Θεσσαλονίκης) οδηγεί σε έλλειμμα θέσεων στάθμευσης.

Στην περιοχή των Πεύκων δεν υπάρχουν ρυθμιστικοί περιορισμοί της παρόδιας στάθμευσης ούτε οργάνωση των θέσεων στάθμευσης, με εξαίρεση την οδό Παπανικολάου όπου έχουν οριοθετηθεί θέσεις στάθμευσης στο μεγαλύτερο μήκος της. Η έντονη ζήτηση για στάθμευση στην συγκεκριμένη οδό, λόγω των χρήσεων γης (εστίαση, εμπόριο, γραφεία), έχει ως αποτέλεσμα την αναζήτηση στάθμευσης σε οδούς κοντά σε αυτήν, στις οποίες παρατηρείται παράνομη στάθμευση.

➤ Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών έχουν ως αφετηρία και τερματισμό συνήθως τερματικούς σταθμούς ή στάσεις που βρίσκονται εκτός των διοικητικών του ορίων σε άλλους Δήμους και στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η Δημοτική Ενότητα, με την καλύτερη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από πλευράς πλήθους λεωφορειακών γραμμών που την εξυπηρετούν, είναι

η Δ.Ε. Νεάπολης. Η μοναδική διαδημοτική γραμμή που λειτουργεί στον Δήμο είναι η λεωφορειακή γραμμή 18, η οποία συνδέει τρεις Δήμους (Νεάπολης-Συκεών, Παύλου Μελά, Κορδελιού-Ευόσμου). Το επίπεδο κάλυψης είναι ικανοποιητικό σε όλη την έκταση του Δήμου. Οι περισσότερες κύριες γραμμές εξυπηρέτησης του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, όπως οι γραμμές 16, 23, 25, 26, 28 και 57 εμφανίζουν πολύ καλές προγραμματισμένες συχνότητες, οι οποίες κυμαίνονται από 9 έως 12 λεπτά. Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν στοιχεία για το ποσοστό εκτέλεσης του προγραμματισμένου αριθμού δρομολογίων, στην πραγματικότητα η συχνότητα των δρομολογίων μπορεί να διαφέρει σημαντικά.

➤ Ήπιοι τρόποι μετακίνησης

Πεζή μετακίνηση

Σε αρκετά σημεία του δήμου εντοπίζονται ράμπες πεζών οι οποίες δεν συνοδεύονται από διαβάσεις, ακόμα και σε σημαντικές αρτηρίες όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες. Στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων απουσιάζουν οι οδεύσεις τυφλών.

Αμιγείς πεζόδρομοι δεν λειτουργούν, εκτός από ένα ποσοστό στο οποίο υπάρχει αστικός εξοπλισμός και απαγορεύει την είσοδο σε μηχανοκίνητα οχήματα, και από εκείνους που έχουν διαμορφωθεί ως σκάλες, λόγω των έντονων κλίσεων. Πεζόδρομοι με σκάλες εντοπίζονται κυρίως στην περιοχή των Συκεών και του Αγίου Παύλου. Η πλειοψηφία των υφιστάμενων πεζοδρομίων λειτουργούν ως δίκτυο πρόσβασης σε κατοικίες ή συνδέουν οδούς και δεν αποτελούν ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων.

Έντονες κατά τόπους κλίσεις εντοπίζονται κυρίως στο ανατολικό τμήμα των Συκεών (Περιοχή Κολοκοτρώνη, Καλλιθέα, Κάστρα) καθώς και στην περιοχή του Αγίου Παύλου, όπου και εντοπίζεται το μεγαλύτερο πλήθος σκαλοπατιών.

Μετακίνηση με ποδήλατο

Στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών δεν εντοπίζεται δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Η περιοχή διακρίνεται από έντονο ανάγλυφο, και οδικό δίκτυο με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλούς κυκλοφορικούς φόρτους.

➤ Οδική ασφάλεια

Σε μεγάλο πλήθος ατυχημάτων εμπλέκονται μοτοσικλέτες. Οι θέσεις που συγκεντρώνουν μεγάλο πλήθος ατυχημάτων είναι οι κόμβοι Ελ. Βενιζέλου-Σαράφη-Νεοχωρίου, Παπανδρέου-Φλογητών και Επταπυργίου-Ρ.Φεραίου.

➤ Νέες Τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Εντός των διοικητικών ορίων του, 4 δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών κτιρίων και στο κτίριο τεχνικών υπηρεσιών για την φόρτιση και του δημοτικού στόλου. Σύμφωνα με το τελικό σενάριο του ΣΦΗΟ, προτείνονται συνολικά 85 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο Ι.Χ., 22 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ΑμεΑ, 6 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ΕΔΧ/ΤΑΧΙ, 10 θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο τροφοδοσίας και 1 θέση επαναφόρτισης Η/Ο για τουριστικά λεωφορεία.

14.2 Ανάλυση SWOT

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται μια ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω της συνθετικής ανάλυσης SWOT.

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με το οποίο οργανώνονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης σε δυνατά (Strengths) και αδύναμα (Weaknesses) σημεία, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που προκύπτουν από την ανάλυση πλαισίου και τις έρευνες απόψεων/στάσεων σε φορείς και κατοίκους.

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Πολεοδομική Οργάνωση	- Αυτόνομος χαρακτήρας στις επιμέρους περιοχές - Γεινίαση, λειτουργία ως είσοδος σε υπερτοπικής σημασίας και μεγάλης ελκυστικότητας πολιτισμικούς (Επταπύργιο) και φυσικούς (Σείχ-Σου) πόρους - Ικανοποιητικό επίπεδο κοινωνικών εξυπηρετήσεων, ιδιαίτερα σε τομείς αθλητισμού και πολιτισμού - Απουσία προβλημάτων σύγκρουσης χρήσεων γης και δραστηριοτήτων υπερτοπικού χαρακτήρα	- Πολεοδομικά αδιάρθρωτη - Απουσία χώρων ελεύθερων χώρων/ πρασίνου - Ανολοκλήρωτος υφιστάμενος σχεδιασμός (διανοίξεις οδών, θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι, αλλά μη υλοποιημένοι)	Υλοποίηση και προγραμματισμός αστικών αναπλάσεων σε τοπικό επίπεδο (Μελέτη Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, μελέτη ανάπλασης Νεάπολης)	- Ισχυρή αλληλεπίδραση με όμορους Δήμους - Απομόνωση Ευαγγελίστριας και Πεύκων από τον υπόλοιπο αστικό ιστό - Μέγιστος βαθμός δόμησης στην προσφερόμενη έκταση - Δημιουργία κατά τόπους πλημμυρικών φαινομένων
Οδικό δίκτυο & μηχανοκίνητη κυκλοφορία	- Χαμηλό μέσο ημερήσιο ποσοστό (%) βαρέων οχημάτων στο κεντρικό οδικό δίκτυο επί του συνόλου της κυκλοφορίας - Λειτουργία μεγάλου ποσοστού του οδικού δικτύου ως ήπιας κυκλοφορίας (σήμανση, διαμορφωμένο δάπεδο)	- Έντονες κλίσεις - Υψηλός φόρτος και διαμπερής κίνηση στις αρτηρίες που διασχίζουν τον αστικό ιστό - Περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου - Μεγάλη καθυστέρηση στην κίνηση οχημάτων σε κόμβους λόγω της παράνομης στάθμευσης	Κατασκευή Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου (Flyover)	- Ισχυρή αλληλεπίδραση με όμορους Δήμους - Ισχυρή συνεργασία μεταξύ φορέων - Υψηλός δείκτης ιδιοκτησία Ι.Χ.

Στάδιο 2

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Στάθμευση	Υπαρξη χώρων στάθμευσης εκτός οδού κοντά σε χώρους διοίκησης και αθλητισμού	- Έλλειψη διαμορφωμένων χώρων στάθμευσης - Αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης - Στάθμευση οχημάτων σε θεσμοθετημένους πεζόδρομους - Παράνομη στάθμευση οχημάτων επί των πεζοδρομίων - Διπλοσταθμευμένα οχήματα, τα οποία περιορίζουν το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή - Απουσία θεσμοθετημένων ειδικών θέσεων στάθμευσης - Πολύ χαμηλός δείκτης εναλλαγής στάθμευσης	- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών - Εκπόνηση μελετών στάθμευσης	Μικρός αριθμός ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης στις κατοικίες αναλογικά με το πλήθος των Ι.Χ. αυτοκινήτων
Αστικές Συγκοινωνίες	Ικανοποιητική χωρική κάλυψη των στάσεων και των δρομολογίων των ΜΜΜ	- Παλιός στόλος οχημάτων - Μικρή συχνότητα δρομολογίων - Απομόνωση Ευαγγελίστριας και Πεύκων από τον υπόλοιπο αστικό ιστό και απουσία άμεσης σύνδεσης των Δ.Ε. μέσω ΜΜΜ	- Μικρή απόσταση των περισσότερων Δ.Ε. με το κέντρο της πόλης - Αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της γραμμής του μετρό	- Μη εξυπηρέτηση του Δήμου από τις νέες υποδομές ΜΜΜ - Έλλειψη κουλτούρας μετακινήσεων με ΜΜΜ
Πεζή μετακίνηση	- Λειτουργία μεγάλου ποσοστού του οδικού δικτύου ως ήπιας κυκλοφορίας (σήμανση, διαμορφωμένο δάπεδο) - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	- Μικρό πλάτος πεζοδρομίων σε μεγάλο τμήμα του οδικού δικτύου - Μεγάλες κατά μήκος κλίσεις οδών - Μεγάλος αριθμός σκαλοπατιών στις περιοχές των Συκεών και του Αγίου Παύλου - Μικρός αριθμός διαβάσεων και ραμπών πεζών στις Δ.Ε. Συκεών και Αγίου Παύλου - Απουσία όδευσης τυφλών στο μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου	- Θεσμοθετημένοι και μη υλοποιημένοι πεζόδρομοι - Υλοποίηση και προγραμματισμός αστικών αναπλάσεων σε τοπικό επίπεδο (Μελέτη Περιβαλλοντικού ανασχεδιασμού οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, μελέτη ανάπλασης Νεάπολης)	- Λειτουργία πεζοδρόμων ως δίκτυο πρόσβασης σε κατοικίες. - Απουσία σήμανσης σε θεσμοθετημένους και υλοποιημένους πεζοδρόμους - Στάθμευση οχημάτων σε θεσμοθετημένους πεζοδρόμους

Στάδιο 2

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Ποδήλατο	Λειτουργία μεγάλου ποσοστού του οδικού δικτύου ως ήπιας κυκλοφορίας (σήμανση, διαμορφωμένο δάπεδο)	- Μηδενικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων - Μη ασφαλείς συνθήκες κυκλοφορίας ποδηλάτου	- Ανάγκη αλλαγής κουλτούρας μετακινήσεων - Διείσδυση μικροκινητικότητας	- Έλλειψη ποδηλατικής κουλτούρας - Δύσκολο ανάγλυφο
Τροχαία ατυχήματα	- Πλειοψηφία ατυχημάτων μόνο με υλικές ζημιές - Μικρός αριθμός θανατηφόρων	- Ύπαρξη μελανών σημείων στο δίκτυο - Σημαντικός αριθμός ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	- Ευαισθητοποίηση κατοίκων - Στροφή σε ήπια μέσα μεταφοράς	- Έλλειψη σωστής οδηγικής συμπεριφοράς - Υψηλός φόρτος και διαμπερής κίνηση στις αρτηρίες που διασχίζουν τον αστικό ιστό
Νέες τεχνολογίες	Εμπειρία Δήμου στην εφαρμογή τεχνολογιών για την εξυπηρέτηση του πολίτη	Υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης	- Πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις για τεχνολογικές υποδομές και καινοτομίες - Διείσδυση ηλεκτροκίνησης	- Χαμηλός βαθμός υιοθέτησης από την τοπική κοινωνία - Ανάγκη μακροπρόθεσμης προσπάθειας

15. Αποτελέσματα 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης

15.1 Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 1^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών έλαβε χώρα στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης, 3ος όροφος, Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη), την Δευτέρα 12 Δεκεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας τόσο στην περιοχή παρέμβασης, ήτοι εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, όσο και στην ευρύτερη περιοχή και τα οποία έχουν άμεσες επιπτώσεις στην περιοχή του Δήμου.

Στην εκδήλωση πέραν της διατμηματικής και διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία συστάθηκε από υπηρεσιακούς παράγοντες, αλλά και αιρετούς στο πλαίσιο εκπόνησης του εν λόγω έργου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, Ν. 4784/2021 προσκλήθηκαν επίσης οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων που θα δημιουργηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (άρθρο 6, Ν. 4784/2021), εκπρόσωποι συλλόγων, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (**Παράρτημα Ι**) στάλθηκαν εγκαίρως προς τους αποδέκτες έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προετοιμάσουν σκέψεις και προτάσεις σχετικά με το αντικείμενο της εκδήλωσης. Παράλληλα σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολόενα και περισσότερων πολιτών και απόψεων η ανακοίνωση για την εκδήλωση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στην επίσημη ιστοσελίδα καθώς και στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Παράρτημα ΙΙ**). Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε η αφίσα της εκδήλωσης καθώς και ειδικό ενημερωτικό έντυπο, το οποίο πέραν της ανάρτησής του στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ διανεμήθηκε στους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση (**Παράρτημα ΙΙΙ**).

Σημειώνεται ότι οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων είχαν ενημερωθεί εκ των προτέρων σχετικά με τη δημιουργία του εν λόγω Δικτύου, το σκοπό και το ρόλο του, καθώς και την επικείμενη 1^η Δημόσια Διαβούλευση. Στο πλαίσιο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν. 4784/21 αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών «*Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νεάπολης - Συκεών*», ενώ στάλθηκε και έγγραφη πρόσκληση. Στόχος η ενημέρωση τους σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ από το Δήμο Νεάπολης - Συκεών και τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων. Τόσο η δημόσια όσο και η έγγραφη πρόσκληση συνοδεύονταν από ένα εργαλείο τοποθέτησης φορέων, το οποίο σαν σκοπό είχε τόσο τη συμμετοχή στο Δίκτυο μέσω του ορισμού εκπροσώπου και την υποστήριξη της τοποθέτησής τους όσο και μια πρώτη καταγραφή των απόψεών τους σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας που εντοπίζονται στο Δήμο Νεάπολης - Συκεών, καθώς το προς υπογραφή Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού (**Παράρτημα ΙV**).

Αναφορικά με τη διαμόρφωση του Δικτύου Φορέων είχε προηγηθεί από την ομάδα μελέτης η χαρτογράφηση των φορέων² που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης καθόσον ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί κομμάτι αυτού.

² Αναλυτικά η «Στρατηγική Διαβούλευσης» Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ» εμπεριέχεται στο σχετικό Παραδοτέο: Π1.

Έτσι καταρτίστηκε η σχετική λίστα, η οποία περιελάμβανε φορείς, οι οποίοι δραστηριοποιούνται τόσο σε εθνικό όσο και περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και, η οποία κοινοποιήθηκε προς την Αναθέτουσα αρχή. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στο Δίκτυο Φορέων, εκπρόσωποι φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο (θεσμικοί και μη) με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας.

Από αυτούς κάποιοι έχουν θεσμικό ρόλο στον σχεδιασμό των μεταφορών και άπτονται ζητημάτων που αφορούν τους τέσσερις (4) υφιστάμενους διαφορετικούς τρόπους αστικής μετακίνησης (Ι.Χ. αυτοκίνητο, πεζή, ποδήλατο, λεωφορείο) όπως για παράδειγμα η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης μέσω της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού και ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), ενώ κάποιοι δεν έχουν μεν θεσμικό ρόλο στο σχεδιασμό των μεταφορών οι ρόλοι τους όμως θεωρούνται κρίσιμοι σε θέματα ρύθμισης κυκλοφορίας όπως για παράδειγμα η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης.

Επιπλέον, στη λίστα κρίθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθούν και επαγγελματικά σωματεία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή με σκοπό την καταγραφή του αισθήματος της τοπικής κοινωνίας αναφορικά με τα προβλήματα κινητικότητας.

Τέλος, η λίστα εμπλουτίστηκε με εκπροσώπους του τεχνικού κόσμου, επιστημονικούς φορείς, αθλητικούς και πολιτιστικούς συλλόγους που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, ενώσεις πολιτών κ.λπ., ενώ στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκαν να συμμετάσχουν και οι όμοροι Δήμοι Θεσσαλονίκης, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων – Μενεμένης και Πυλαίας – Χορτιάτη κατά τα το οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν.4784/21.

15.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξε» ο Δήμαρχος κ. Σίμος Δανιηλίδης, ο οποίος αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση επεσήμανε ότι για την Δημοτική Αρχή η διαβούλευση δεν είναι απλά μια τυπική διαδικασία που προκύπτει από τις θεσμικές υποχρεώσεις ενός εκπνοούμενου ΣΒΑΚ, αλλά αποτελεί μια αντίληψη πολιτικής που την έχει ενστερνιστεί εδώ και δεκαετίες αφού έχει ατύπως θεσμοθετηθεί από το σύνολο των δημοτικών παρατάξεων, με αποτέλεσμα στον δήμο να δρομολογούνται διαδικασίες διαβούλευσης ακόμη και για πολύ μικρότερης βαρύτητας ζητήματα. Έτσι και στην περίπτωση του ΣΒΑΚ τόνισε ο κ. Δανιηλίδης ότι στόχος μας είναι να κοινωνήσουμε σε όλους τους φορείς και τους πολίτες του δήμου τα μεγάλα και σοβαρά που μελετούμε, και περνούν μέσα από το ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ υπογράμμισε ο κ. Δανιηλίδης είναι ένα από τα πιο σοβαρά θέματα καθώς αντιπροσωπεύει το όραμα και την κατεύθυνση την οποία θέλουμε να ακολουθήσουμε στο μέλλον, ένα «ευαγγέλιο» ουσιαστικά βάσει του οποίου θα σχεδιαστεί το μέλλον του Δήμου Νεάπολης – Συκεών για το 2030. Ένα τέτοιο θέμα, η πορεία προς το μέλλον δηλαδή, δεν μπορεί και δεν θέλουμε να είναι η απόφαση μιας διοίκησης και ενός δημοτικού συμβουλίου σημείωσε ο κ. Δανιηλίδης, αλλά πρέπει να είναι μια κοινωνική συμφωνία που ακόμα και αν δεν είναι ομόφωνη πρέπει να είναι προϊόν μιας συζήτησης με τους φορείς που δραστηριοποιούνται εντός του δήμου, αλλά και τους όμορους δήμους καθώς συνυπάρχουμε σε ένα αστικό περιβάλλον που δεν διαχωρίζεται με σύνορα.

Στη συνέχεια στην εναρκτήρια τοποθέτησή του ο κ. Δανιηλίδης σημείωσε πως η νυν Δημοτική Αρχή ως διοίκηση έχει συγκεκριμένο όραμα για την ανάπτυξη της περιοχής. Ονειρευόμαστε έναν δήμο πιο ανθρώπινο,

πιο κοινωνικό, με περισσότερες ευκαιρίες για όλους τους πολίτες, τους μεγαλύτερους, αλλά και τη νέα γενιά σημείωσε. Θέλουμε έναν δήμο που οι πολίτες του θα περιπατάνε πολύ, θα χρησιμοποιούν το δάσος για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους και θα χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Θέλουμε έναν δήμο στον οποίο θα μπορούμε να προβούμε σε εκτεταμένες πεζοδρομήσεις χωρίς όμως αυτό να δυσκολεύει την καθημερινότητα των πολιτών. Όλα αυτά δεν έχουν σχέση μόνο με την ποιότητα ζωής, αλλά με την ίδια τη ζωή μας τόνισε. Μην ξεχνάτε ανέφερε ο κ. Δανιηλίδης πως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, με στοιχεία που έχει δεχθεί και η Ε.Ε., έχει καταλήξει στο ότι το πράσινο συνδέεται άμεσα με την ζωή των πολιτών κι έχει ορίσει πως σε κάθε πόλη πρέπει να υπάρχουν 9 τμ πρασίνου ανά κάτοικο. Στην Ε.Ε. ο μέσος όρος είναι 9,5, ενώ στην Θεσσαλονίκη, έχουμε μόλις 1,7 τ.μ., όταν στην πρωτεύουσα της Βουλγαρίας Σόφια, ο μέσος όρος είναι στα 21 τ.μ. ανά κάτοικο. Η μόνη λύση είναι η κατεδάφιση μεγάλων εγκαταστάσεων και η επαναχρησιμοποίηση χώρων βιομηχανικής, στρατιωτικής, εκθεσιακής χρήσης όπως η ΔΕΘ. Η περιοχή μας είναι τέτοιο παράδειγμα καθώς δυο στρατόπεδα, το Στρεμπενιώτη και το Παύλου Μελά, έδωσαν μια ανάσα. Ειδικότερα το πρώτο, έσωσε τη Νεάπολη από το να είναι μια πεθαμένη, εσαεί υποβαθμισμένη πόλη.

Όμως δεν μπορούμε να περιμένουμε ότι από μόνο του το ΣΒΑΚ θα λύσει τα προβλήματα της πόλης κατέληξε ο κ. Δανιηλίδης. Για το λόγο αυτό σημείωσε ότι η παρούσα Δημοτική Αρχή αξιοποιεί με διαφάνεια όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα και έτσι έχει δρομολογήσει την εκπόνηση του ΣΦΗΟ (Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων), τις αναπλάσεις στα ρουμάνικα, το πάρκο των ήχων, την μεγάλη ανάπλαση της οδού Επταπυργίου, το οποίο αποτελεί και το μεγαλύτερο σε προϋπολογισμό έργο που θα υλοποιηθεί στον δήμο.

Στη συνέχεια ο κ. Γιώργος Δημαρέλος, Σύμβουλος Δημάρχου, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, ο οποίος είχε την ευθύνη του συντονισμού της εκδήλωσης αφού έκανε μια σύντομη αναφορά στο σκοπό της εκδήλωσης τόνισε πως αυτή είναι μια πρώτη επαφή με τους φορείς και τους πολίτες για να γνωρίσουν την έννοια του ΣΒΑΚ έδωσε το λόγο στα μέλη της ομάδας μελέτης της αναδόχου εταιρείας.

Ακολούθησαν οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης, οι οποίοι αφού ανέλυσαν διεξοδικά τις βασικές έννοιες των ΣΒΑΚ, τους στόχους και τα οφέλη, παρουσίασαν τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης - Συκεών, καθώς και τις προκλήσεις που αυτό καλείται να αντιμετωπίσει λαμβανομένου υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής.

Αναλυτικότερα, κ. κα. Κατερίνα Σίσκου, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος (**Σχήμα 15.1**) ανέφερε τις σύγχρονες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο τομέας των μεταφορών τόνισε τη στροφή πλέον του σχεδιασμού σε πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, ενώ υπογραμμίστηκε ότι ο βιώσιμος σχεδιασμός, ο οποίος εμπεριέχει το τρίπτυχο της βιωσιμότητας (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον) θέτει πια στο επίκεντρό του τον άνθρωπο.



ΣΒΑΚ ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ



Σίσκου Αικατερίνη - Μαρία
Πολιτικός Μηχανικός MSc. Συγκοινωνιολόγος



Δεκέμβριος 2022
Θεσσαλονίκη



CONSORTIS

Σχήμα 15.1: ΣΒΑΚ: Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Έτσι, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ενώ λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης. Το ΣΒΑΚ επιδιώκει:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους αποτελεσματικότητας των μεταφορών (ανθρώπων και εμπορευμάτων).
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε η εξέλιξη της ιδέας των ΣΒΑΚ μέσα από τα σχετικά ευρωπαϊκά κείμενα, ενώ παρουσιάστηκε αναλυτικά το μεθοδολογικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών οδηγιών³ που θα ακολουθηθεί και κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών. Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ λοιπόν εξελίσσεται σε τέσσερις (4) φάσεις και δώδεκα (12) βήματα, ενώ σε κάθε φάση του «κύκλου του ΣΒΑΚ» (Σχήμα 15.2) προβλέπονται εκτενής διαβουλευτικές διαδικασίες με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών

³ GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd edition), Eltis, 2019

Η παρουσίαση έκλεισε με την περιγραφή των προκλήσεων ενός ΣΒΑΚ που έγκεινται στα ακόλουθα:

- Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στην κα. Βεράνη Ελένη, Πολεοδόμο Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο της οποίας η παρουσίαση εστίασε στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών (**Σχήμα 15.3**).



ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ

Ελένη Βεράνη

Διπλ. Χωροτάκτης - Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υποψ. Διδάκτωρ ΑΠΘ

12/12/2022 • 1^η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών

CONSORTIS

Σχήμα 15.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Αρχικά λοιπόν σημειώθηκε ότι οι προκλήσεις των σύγχρονων πόλεων είναι να είναι έξυπνες και βιώσιμες, ενεργειακά αποδοτικές και τεχνολογικά ανεπτυγμένες. Σε αυτό το πλαίσιο κρίσιμο σημείο αποτελεί ο επανασχεδιασμός της πολιτικής των μεταφορών αντιμετωπίζοντας σφαιρικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη και το υπάρχον σύστημα μεταφορών, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες και μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις. Έχοντας λοιπόν ως δεδομένο ότι μια αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών εκπονείται το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών.

Στη συνέχεια η κα. Βεράνη αναφέρθηκε στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Νεάπολης τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό. Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών αποτελεί έναν από τους πιο πυκνοκατοικημένους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, με έντονο ανάγλυφο, το οποίο προσδίδει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ανάγκες. Παράλληλα, έντονο είναι το φαινόμενο στο μεγαλύτερο τμήμα του της μόνιμης αστικής κατοικίας, χωρίς την ύπαρξη μεγάλων βιομηχανικών ζωνών. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου η ύπαρξη του περιαστικού δάσους Σείχ – Σου, το οποίο αποτελεί ένα δυνητικό πόλο έλξης δραστηριοτήτων, η συγκέντρωση αθλητικών εγκαταστάσεων στο βόρειο τμήμα της δημοτικής ενότητας Νεάπολης, η οποία λειτουργεί ως σημαντικός πόλος δημιουργίας μετακινήσεων, αλλά και η ύπαρξη σημαντικών σημείων υγειονομικού ενδιαφέροντος, στα οποία έρχεται να προστεθεί στο προσεχές μέλλον και το Παιδιατρικό Νοσοκομείο στο Φίλυρο, και έχουν ως αποτέλεσμα την χρήση μέρους του οδικού δικτύου που εντάσσεται στα όρια του Δήμου ως διαδρόμου πρόσβασης σε αυτά, δημιουργούν πολλαπλές και διαφορετικές ανάγκες και ως εκ τούτου πολλαπλές και διαφορετικές λύσεις.

Η περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, ενώ το μελετητικό αντικείμενο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 19 μήνες, με ημερομηνία έναρξης να αποτελεί η 26/01/2022.

Εν συνεχεία ακολούθησε η αναλυτική περιγραφή του αντικείμενου του ΣΒΑΚ Νεάπολης - Συκεών, το οποίο θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις δίνοντας έμφαση στο αντικείμενο της Φάσης Α' που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη. Ειδική αναφορά έγινε στις καταγραφές και έρευνες πεδίου που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της υπό εκπόνησης Φάσης Α' σε μια προσπάθεια ολοκληρωμένης θεώρησης των προβλημάτων και αναγκών σε ότι αφορά την κινητικότητα. Τέλος, έγινε συνοπτική αναφορά στις προκαταρκτικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα έως τώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν στα εξής:

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.
- Σύσταση Δικτύου Φορέων.
- Δημιουργία Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ.
- Δράσεις δημοσιότητας.

Ειδική δε μνεία έγινε στη δυνατότητα που έχει ο κόσμος μέσω των ψηφιακών εργαλείων να αλληλεπιδρά με την ομάδα μελέτης και την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ με στόχο την κατάθεση προτάσεων, προβλημάτων κ.λπ.

Πριν δοθεί ο λόγος στους παρευρισκόμενους, το λόγο πήρε ο κ. Δημαρέλος, Σύμβουλος Δημάρχου, ο οποίος και αναφέρθηκε στην κομβική συνεργασία του δήμου με το Ινστιτούτο Μεταφορών, το οποίο παρέχει συμβουλευτική υποστήριξη στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και έδωσε το λόγο στην κα. Γεωργία Αύφαντοπούλου, Διευθύντρια Ερευνών IMET/ ΕΚΕΤΑ.

Η κα. Αύφαντοπούλου στην τοποθέτηση της αφού ευχαρίστησε την Δημοτική Αρχή για την εμπιστοσύνη και την αγαστή συνεργασία σημείωσε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα Σχέδιο που θα πάει τον δήμο στην επόμενη μέρα και το μεγάλο στοίχημα για να επιτευχθεί αυτό είναι να πεισθούν οι πολίτες να σκεφτούν διαφορετικά. Για να συμβεί αυτό τόνισε απαιτείται ένα οργανωμένο σχέδιο επικοινωνίας από τους μελετητές. Αναφορικά με τα μέτρα που θα προταθούν η κα. Αύφαντοπούλου επεσήμανε ότι πρέπει να προταθεί ένα σχέδιο για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, να σχεδιαστούν οι υποδομές για τη νέα γενιά και να ενσωματωθεί η καινοτομία στις δράσεις. «Η πόλη πρέπει να σχεδιάσει τις υποδομές της νέας γενιάς, διότι θα είναι μια έξυπνη πόλη, εκμεταλλευόμενη την τεχνολογία. Αυτή όμως από μόνη της δεν αρκεί, χρειάζεται καινοτομία. Άλλο πράγμα είναι η τεχνολογία που δίνει λύση, άλλο η καινοτομία που είναι πιο σύνθετη, αλλά και πιο αποδοτική. Η καινοτομία έρχεται εύκολα και γρήγορα από τον ιδιωτικό τομέα, αλλά οι δημόσιοι φορείς πολύ πιο αργά, με αποτέλεσμα η καινοτομία του ιδιωτικού φορέα να φρενάρει και να σταματάει» είπε η κα. Αύφαντοπούλου. Παράλληλα σημείωσε ότι λόγω των νέων μέσων μεταφοράς, όπως τα πατίνια προκύπτουν συνεχώς ζητήματα οδικής ασφάλειας που πρέπει να αντιμετωπιστούν και τέλος ανέφερε την ανάγκη για ένταξη των ΣΒΑΚ εμβληματικών μέτρων που θα πείσουν τους πολίτες για την προσπάθεια αλλαγής.

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους, οι οποίοι κατέθεσαν τις προτάσεις και τους προβληματισμούς σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών.

Η κα. Ειρήνη Παπαδάκη, Πρόεδρος του Σωματίου Κοινωνικής Δράσης και Αλληλεγγύης στην τοποθέτηση της επεσήμανε την ιδιαίτερη μορφολογία του Δήμου, η οποία δημιουργεί ζητήματα προσπελασιμότητας ιδιαίτερα στα άτομα με κινητικά προβλήματα. Επιπλέον, υπογράμμισε το πρόβλημα της μη συνδεσιμότητας μεταξύ των Δ.Ε. με ΜΜΜ, ενώ κατέληξε λέγοντας ότι απαιτείται κινητοποίηση της κοινωνίας των πολιτών για να επιτύχει το Σχέδιο.

Η κα. Τερζίδου Αλεξάνδρα, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Γονέων Δήμου Νεάπολης-Συκεών, σημείωσε στην τοποθέτηση της το πρόβλημα των «τυφλών» ραμπών ΑμεΑ, αυτές δηλαδή που δεν υπάρχουν και στις δύο πλευρές ενός πεζοδρομίου, καθώς και την έλλειψη σύνδεσης με ΜΜΜ όχι μόνο μεταξύ των Δ.Ε., αλλά και μεταξύ Άνω και Κάτω Συκεών. Επιπλέον, στάθηκε στο κομμάτι των σχολικών μετακινήσεων τονίζοντας τις μεγάλες αποστάσεις βαδίσματος για μετάβαση στα σχολεία και επεσήμανε την ανάγκη δημιουργίας σχολικών δακτυλίων όχι μόνο πέριξ των σχολικών μονάδων, αλλά και πέριξ παιδικών χαρών, πάρκων και αθλητικών εγκαταστάσεων. «Η ασφάλεια των παιδιών πρέπει να τεθεί σε προτεραιότητα από τους μελετητές του ΣΒΑΚ κι ως χρησιμοποιηθεί ως παράδειγμα, καθώς ο δήμος ανταποκρίνεται πολύ γρήγορα σε ανάγκες, όπως αυτές προέκυψαν –και τακτοποιήθηκαν- από δράσεις όπως ένας απλός περίπατος παιδιών δημοτικού σχολείου» τόνισε η κα. Τερζίδου.

Στη συνέχεια πήρε το λόγο ο Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών κ. Δανιηλίδης, ο οποίος σε μια μακροσκελής τοποθέτηση ανέλυσε τα βασικά σημεία που πρέπει να τύχουν λύσης για να μπορέσει η περιοχή να «ανασάνει» κυκλοφοριακά. Ειδικότερα, ο κ. Δανιηλίδης υπογράμμισε ότι «η γραμμή της δυτικής Θεσσαλονίκης έχει καθυστερήσει εγκληματικά». Ο Δήμος εμμένει στην πρότασή του για στάση μετά την πλατεία Δημοκρατίας (πλατεία Κασσίμη απέναντι από τις πολυώροφες εργατικές κατοικίες), έτσι ώστε να εξυπηρετείται ένα σημαντικό τμήμα της κάτω Νεάπολης, η περιοχή της Παναγίας Φανερωμένης και ένα τμήμα των Συκεών, γύρω από την συνοικία Πέτρου Λεβαντή και στάση εντός του πρώην στρατοπέδου Στρεμπενιώτη, η οποία και θα εξυπηρετεί την Άνω Νεάπολη, ένα μέρος των Συκεών πέριξ της λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου, αλλά και το κάτω μέρος της Πολίχνης. Παράλληλα θα πρέπει να δημιουργηθούν υποστήριξε υπόγειοι χώροι στάθμευσης έτσι ώστε να υπάρξει μείωση χρήσης των Ι.Χ., που είναι τελικά και το ζητούμενο. «Σε αυτό, θα βοηθήσει πάρα πολύ και η πρόταση που έχω κάνει για ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, που θα ξεκινούν από την πλατεία Δημοκρατίας και θα φτάνουν έως τα Πεύκα» είπε ο κ. Δανιηλίδης.

«Ο αρχικός σχεδιασμός για την κατάληξη του ΜΕΤΡΟ της δυτικής Θεσσαλονίκης στην περιοχή των νοσοκομείων, επιμένω πως είναι λάθος», συνέχισε ο κ. Δανιηλίδης. «Θα πρέπει να επεκταθεί έτσι ώστε να δημιουργήσει έναν δακτύλιο γύρω από ολόκληρη την πόλη. Από εκείνο το σημείο, έστω σαν υπέργεια κατασκευή που κοστίζει λιγότερο, θα πρέπει να καλύπτει την περιοχή των Πεύκων και να επεκτείνεται ως το νοσοκομείο Παπανικολάου –ακόμα καλύτερα, να τερματίζει στη διασταύρωση που τώρα οδηγεί στον Χορτιάτη και στο Πανόραμα. Θα ελευθερώσει έτσι τον άξονα Ρετζικίου (δέκα ώρες την ημέρα λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης η Λεωφόρος Παπανικολάου είναι «νεκρή»), η επέκταση θα περιλαμβάνει το Ασβεστοχώρι, την Εξοχή, ακόμη και τον Χορτιάτη, αλλά και την επάνω πλευρά του Πανοράματος. Έτσι, θα δημιουργηθεί ένας δακτύλιος γύρω από την πόλη, που θα εξυπηρετεί όσο το δυνατόν περισσότερους πολίτες».

Στη συνέχεια αναφέρθηκε στο εγκατελειφθέν σχέδιο της νέας εξωτερικής περιφερειακής που «πριν από περίπου 10 χρόνια, και με πολιτικό κόστος είχαμε ταχθεί υπέρ» είπε ο κ. Δανιηλίδης. «Οι μελέτες είχαν προχωρήσει πολύ. Σήμερα, η κυβέρνηση αποφάσισε να δημιουργήσει την υπερυψωμένη οδό (flyover) δίνοντας 500.000.000 ευρώ –και μάλιστα κολοβή, καθώς δεν περιλαμβάνει την ανάπλαση των ανισόπεδων κόμβων και την διάνοιξη των κάθετων συνδετήριων αξόνων. Δηλαδή, η Λεωφόρος Παπανικολάου θα συνεχίσει να έχει τη στρεβλή και κολοβή χάραξη στη στροφή Φιλύρου. Η Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου θα συνεχίσει να έχει τον στενό λαιμό με το γεφυράκι από την εποχή της Τουρκοκρατίας, που γίνονται συνεχώς ατυχήματα. Η Επταπυργίου και η Ανθέων θα παραμείνουν αδιάνοικτες» τόνισε emphatic ο κ. Δανιηλίδης.

Ακολούθως, αναφέρθηκε στον επιπρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο που θα επωμιστούν η Λεωφόρος Παπανικολάου και η οδός Κωνσταντινουπόλεως έπειτα από την έναρξη λειτουργίας του Παιδιατρικού

Νοσοκομείου στο Φίλυρο, ενώ επεσήμανε τα προβλήματα που δημιουργήσει στον κόμβο της στροφής Φιλύρου η μη δημιουργία ανισόπεδου κόμβου, αλλά η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη. Επιπλέον, υπογράμμισε ότι ο οικισμός των Πεύκων θα ξεπεράσει τα επόμενα χρόνια πληθυσμιακά τους 25.000 κατοίκους και ως εκ τούτου απαιτείται μια κυκλοφοριακή «ανάσα» για τους ανθρώπους αυτούς. Έτσι πρότεινε την διαπλάτυνση της οδού που οδηγεί στο ψυχολογικό κέντρο και για την οποία δεν θα απαιτηθούν πολλές απαλλοτριώσεις καθώς πολλά οικοπέδα είναι ιδιοκτησίες του δημοσίου, καθώς και τη δημιουργία συνδετήριας οδού πίσω από την Ευκαρπία για απευθείας σύνδεση του κόμβου του Δερβενίου με το Παιδιατρικό Νοσοκομείο στο Φίλυρο.

Τέλος, επεσήμανε την ανάγκη για διάνοιξη της οδού Ανθέων και της κατάργησης των φωτεινών σηματοδοτών επ' αυτής και την τροποποίηση της διαδρομής της λεωφορειακής γραμμής 18 έτσι ώστε να καταλήγει στα πανεπιστήμια.

Μετά την τοποθέτηση του Δημάρχου τον λόγο πήρε εκ νέου η κα. Αυφαντοπούλου, η οποία σημείωσε ότι δεδομένου ότι το ΣΒΑΚ σχεδιάζει με ορίζοντα δεκαετίας θα πρέπει να γίνει μια προτεραιοποίηση των σχεδιαζόμενων υποδομών καθώς είναι αδύνατο να μελετηθούν όλες αναλυτικά.

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η κα. Ειρήνη Καγιαμπίνη, Αντιπρόεδρος της ΚΕΥΝΣ, η οποία στην τοποθέτηση της έθεσε και αυτή το ζήτημα της ασφαλούς μετακίνησης από/ προς τις σχολικές μονάδες τονίζοντας την ανάγκη για δημιουργία ασφαλών διαδρομών που θα ενθαρρύνουν τα παιδιά να μετακινούνται πεζή από/ προς το σχολείο. «Παρατηρώντας τα αποτελέσματα πολλών δράσεων, θεωρώ πως οι μελετητές θα είναι καλό να προσέξουν συγκεκριμένα στοιχεία όπως η αυξημένη προσβασιμότητα των παιδιών στο δάσος, στα άλση, στους περιπάτους εντός κι εκτός πόλης. Τα παιδιά επιθυμούν περισσότερο δημόσιο χώρο και ίσως ή δημιουργία ενός χώρου για τους εφήβους, να περιορίσει τις φθορές σε πάρκα και παιδικές χαρές. Ευελιξία στην παραχώρηση ελεύθερου δημόσιου χώρου, όσο αυτό είναι δυνατόν. Πολύ σημαντικό, για τα παιδιά και για όλους, η αναρχία που προκαλείται στους δρόμους, κυρίως από τα διπλοπαρκαρισμένα φορτηγά φορτοεκφόρτωσης αγαθών» υπογράμμισε η κα. Καγιαμπίνη.

Η κα. Ανθή Τσακιροπούλου, εκπρόσωπος της Μητροπολιτικής Αναπτυξιακής Θεσσαλονίκης ΑΑΕ/ΟΤΑ, επεσήμανε ότι το ΣΒΑΚ πρέπει να συνδράμει καθοριστικά στην τεκμηρίωση της ανάγκης για την αναβάθμιση των ΜΜΜ και πως πρέπει να εστιάσουμε στη συνδεσιμότητα μεταξύ των σημείων ειδικού ενδιαφέροντος. «Πρέπει επίσης να τονιστεί πως ο αυτός ο Δήμος έχει τρομερές ιδιαιτερότητες και θα χρειαστεί προσπάθεια προκειμένου να υπάρχει ικανοποιητική προσβασιμότητα σε όλα ανεξαιρέτως τα σημεία ενδιαφέροντος» τόνισε η κα. Τσακιροπούλου.

Ο κ. Στέλιος Γκατζές, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, στην τοποθέτησή του αρχικά επεσήμανε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα πολύτιμο εργαλείο για την τεχνική υπηρεσία του δήμου και στη συνέχεια αναφέρθηκε στα έργα που έχει ο δήμος στα σκαριά. Ειδικότερα, αναφέρθηκε στα έργα 'Καλή Θέα' και 'Νέα-Πόλη', οι παρεμβάσεις των οποίων μπορούν να συμπεριληφθούν στο ΣΒΑΚ. Παράλληλα, τόνισε πως για την Δημοτική Αρχή πρώτη προτεραιότητα αποτελεί η δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών, ενώ υπογράμμισε ότι εξαιτίας του ιδιαίτερου ανάγλυφου της περιοχής ο Δήμος προχωρεί όπου είναι δυνατόν σε αποσπασματικές παρεμβάσεις με στόχο την ασφαλή προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα. Για την οποία ασφαλή προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα σημαντική προϋπόθεση αποτελεί και η υπογειοποίηση των δικτύων.

Οι πόλεις αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1960 και του 1970 επεσήμανε ο κ. Γκατζές και είναι πολύ δύσκολο να ξεπεραστεί η υφιστάμενη πολεοδόμηση. Επίσης μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η διάσπαση αρμοδιοτήτων

μεταξύ των διαφόρων φορέων πρόσθεσε. Ο Δήμος ανέφερε επίσης ότι βρίσκεται σε συζητήσεις για την εκπόνηση μελέτης με σκοπό την δημιουργία 26 «έξυπνων» διαβάσεων.

Επιπλέον, αναφέρθηκε στην έλλειψη εξυπηρέτησης του περιαστικού δάσους από τα ΜΜΜ, στην έλλειψη ελεύθερων χώρων, οι οποίοι πρέπει να διεκδικηθούν, στην ανάγκη να επιτραπεί η δημιουργία «κάθετων» χώρων στάθμευσης λόγω της πυκνής πολεοδόμησης στην περιοχή.

Έπειτα, αναφέρθηκε στην κοινωνική μετακίνηση που τα επόμενα χρόνια θα έρθει στο προσκήνιο και στην ανάγκη να διευρύνουμε την συζήτηση για το ΣΒΑΚ με την σχολική κοινότητα και την κοινωνία των πολιτών εν γένει.

Τέλος, ο κ. Γιώργος Δημαρέλος αφού επεσήμανε ξανά την αξία της συμμετοχής στις διαβουλευτικές διαδικασίες, σημείωσε πως θα ακολουθήσουν πολλές συναντήσεις με στόχο το συν-σχεδιασμό των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Σημειώνεται ότι οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης μετά το πέρας της διαβουλευτικής διαδικασίας θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ προς ενημέρωση κάθε ενδιαφερόμενου, ενώ στάλθηκε και απολογιστικό δελτίο τύπου (**Παράρτημα V**).

Στην εκδήλωση συμμετείχαν ο Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών, οι αντιδήμαρχοι Μιχάλης Βουλγαρίδης (Παιδείας), Στέλιος Γκατζές (Τεχνικών έργων), Τάσος Τσακίριδης (Πολιτικής προστασίας), ο ειδικός σύμβουλος του δήμου Γιώργος Δημαρέλος, η αντιπρόεδρος της ΚΕΥΝΣ Ειρήνη Καγιαμπίνη, η πρόεδρος της σχολικής επιτροπής πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Αλεξάνδρα Τερζίδου, η πρόεδρος της δημοτικής ενότητας Νεάπολης Χριστίνα Τερζή, ο τοπικός σύμβουλος Πεύκων Βασίλης Πολυτσίνος, η διευθύντρια της υπηρεσίας πρασίνου Ειρήνη Καλάκου, ο αναπληρωτής προϊστάμενος της διεύθυνσης τεχνικών υπηρεσιών Παναγιώτης Αγγελοχωρίτης και λοιπά στελέχη της διεύθυνσης, η διευθύντρια ερευνών IMET/ ΕΚΕΤΑ Γεωργία Αυφαντοπούλου και λοιπά στελέχη αυτού, εκπρόσωποι του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης και της Μητροπολιτικής Αναπτυξιακής Θεσσαλονίκης ΑΑΕ/ΟΤΑ και πολίτες. Αναλυτικά, η λίστα των συμμετεχόντων επισυνάπτεται στο **Παράρτημα VI** και σχετικό φωτογραφικό υλικό στο **Παράρτημα VII**.

15.3 Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

Σημαντική παράμετρος για την επιτυχή εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί η ουσιαστική εμπλοκή πολιτών και φορέων, καθώς και ο συνδυασμός μεταξύ διαφορετικών τομεακών πολιτικών.

Προς την κατεύθυνση αυτή προβληματισμό καταδεικνύει η μη ικανοποιητική συμμετοχή εκπροσώπων φορέων τόσο της κεντρικής διοίκησης όσο και τοπικών, αλλά και πολιτών στη 1^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας.

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αξία των συμμετοχικών διαδικασιών καθώς και η ανάγκη για διαμόρφωση κουλτούρας συνεργασίας μεταξύ των φορέων. Ιδιαίτερα δε στην περίπτωση της δυτικής Θεσσαλονίκης, στην οποία ανήκει και ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών είναι επιτακτική η ανάγκη για ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των όμορων δήμων, καθώς τα προβλήματα είναι κοινά.

Έτσι τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν από τη διαδικασία συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Κατά την φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών στην ευρύτερη περιοχή βρίσκονται σε φάση είτε σχεδιασμού είτε κατασκευής, έργα που άπτονται του σχεδιασμού των μεταφορών (π.χ. flyover) και των χρήσεων γης (π.χ. Παιδιατρικό Νοσοκομείο στο Φίλυρο) και οι επιπτώσεις των οποίων θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό.
- Στον σχεδιασμό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του δήμου (π.χ. ιδιαίτερο ανάγλυφο, περιοχές αποκομμένες από τις υπόλοιπες, μεγάλη έκταση, πυκνή πολεοδόμηση, ύπαρξη υπερτοπικών χρήσεων γης).
- Ανάληψη πρωτοβουλιών για ανάπτυξη μέσων σταθερής τροχιάς στη δυτική Θεσσαλονίκη και βελτιστοποίηση της λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών, το επίπεδο εξυπηρέτησης του οποίου στην περιοχή παρέμβασης είναι ιδιαίτερα χαμηλό.
- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης σε βασικές οδικές αρτηρίες για μεγάλο χρονικό διάστημα του 24ωρου.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους.
- Ειδική μνεία για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/ προς τις σχολικές μονάδες. / Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης.
- Ολιστικός σχεδιασμός για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές.
- Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών.
- Εκτενής διαβουλευτικές διαδικασίες που θα δώσουν την ευκαιρία στους πολίτες να εκφράσουν τις απόψεις τους έτσι ώστε να επιτευχθεί στο τέλος μια όσον το δυνατόν μεγαλύτερη αποδοχή του Σχεδίου.

16. Μελλοντικές στρατηγικές ανάπτυξης για τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών

Λαμβανομένου υπόψη παραμέτρους όπως οι υφιστάμενες τάσεις στο σύστημα κινητικότητα, οι τάσεις εξέλιξης του ευρύτερου οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος, οι προσδοκίες φορέων και πολιτών για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών η ομάδα έργου επέλεξε την ανάπτυξη **στρατηγικών έμφασης**. Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν τρεις (3) στρατηγικές για την περιοχή μελέτης. Η μία στρατηγική αποτυπώνει κατ' ουσία το μέλλον της περιοχής παρέμβασης χωρίς ειδικές παρεμβάσεις από τη διαδικασία ΣΒΑΚ, ενώ στη δεύτερη και τρίτη στρατηγική αποτυπώνονται πιθανά σενάρια εξέλιξης, τα οποία βασίζονται στην ανάπτυξη υποδομών και πολιτικών προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Σημειώνεται πως η κάθε στρατηγική συνοδεύεται από ενδεικτικές παρεμβάσεις και μέτρα αστικής κινητικότητας, που ενδεικτικά μπορεί να περιλαμβάνουν:

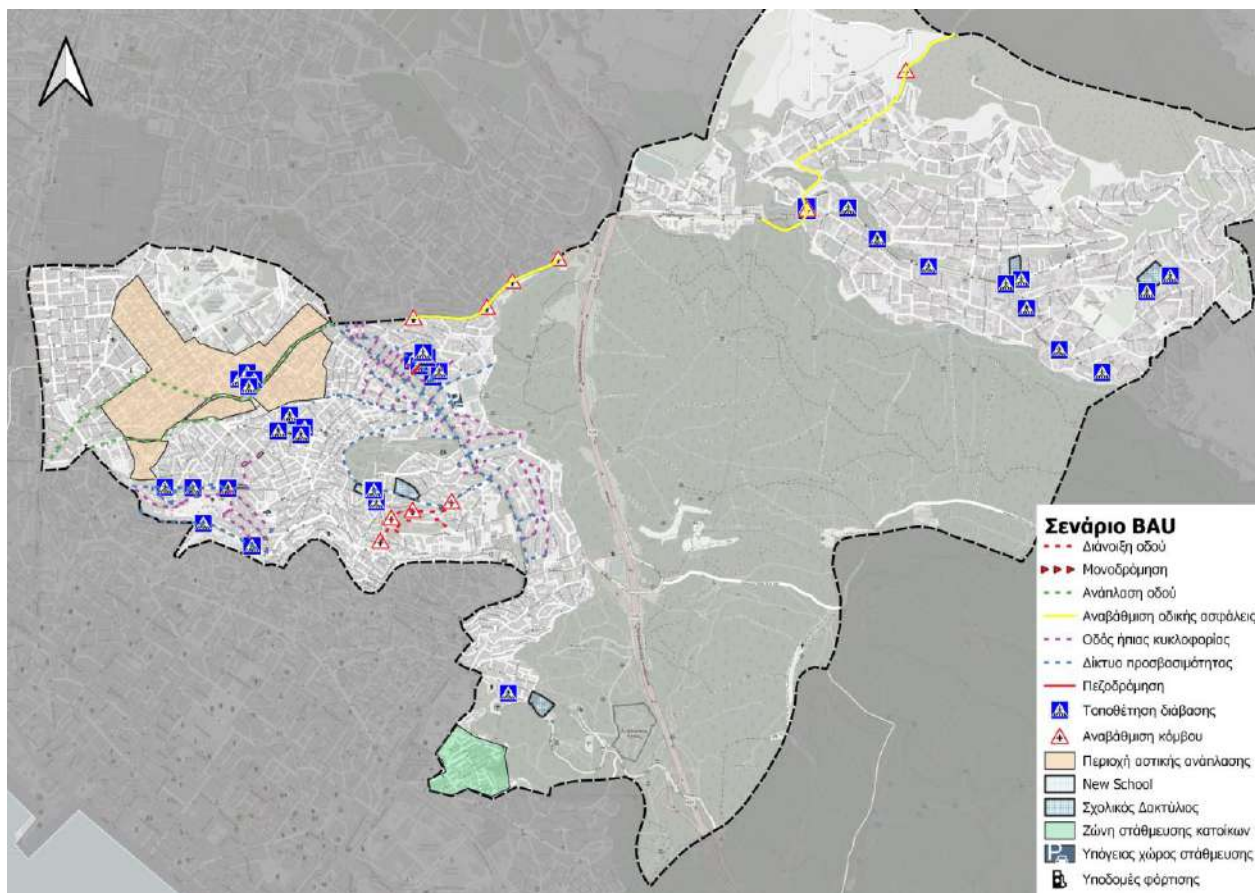
- Παρεμβάσεις στην υποδομή (Μείωση λωρίδων, πεζοδρομήσεις, διάνοιξη οδών κ.ά.)
- Ρυθμίσεις στην λειτουργία του δικτύου (Μονοδρομήσεις, περιορισμοί ταχύτητας κ.ά.)
- Στοιχεία που αφορούν την ζήτηση για μετακινήσεις (Δημιουργία χώρου στάθμευσης κ.ά.)
- Στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μετακίνησης (Τιμολόγηση ΜΜΜ & Στάθμευση, δράσεις ευαισθητοποίησης, κίνητρα κ.ά.)

Εκτός των προαναφερθέντων, υπάρχουν και κατηγορίες παρεμβάσεων οι οποίες δεν εντάσσονται εύκολα χωρικά σε κάποια περιοχή του δικτύου ή σε κάποια γειτονιά (π.χ. προώθηση της ηλεκτροκίνησης, δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης). Αυτού του είδους οι παρεμβάσεις δεν απουσιάζουν, ωστόσο πρόκειται να καθοριστούν στο στάδιο εξειδίκευσης του τελικού σεναρίου αστικής κινητικότητας που θα αναδειχθεί από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού.

16.1 Προσδιορισμός εναλλακτικών στρατηγικών

Οι εναλλακτικές στρατηγικές που διαμορφώθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών είναι οι ακόλουθες:

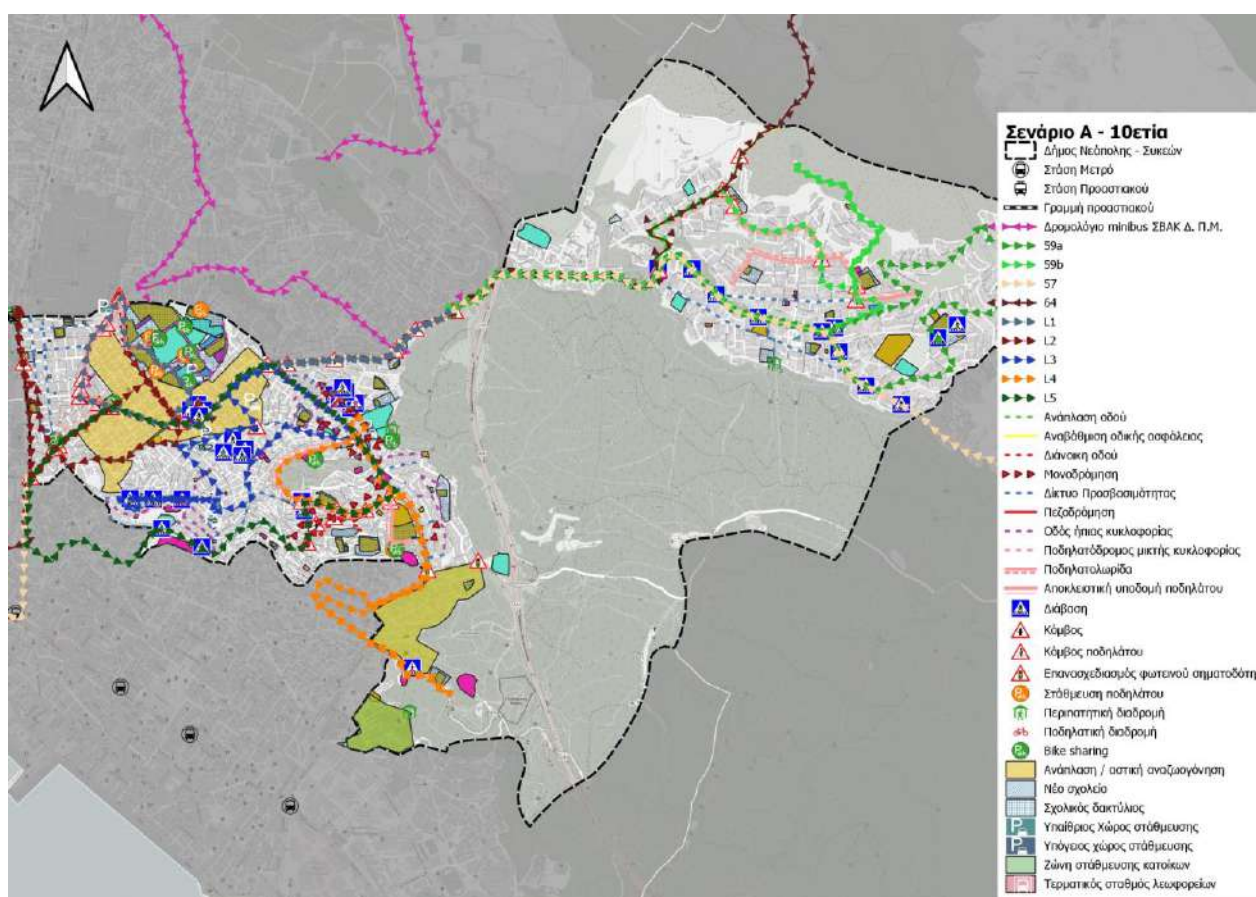
- **Στρατηγική X Business as Usual- Δρομολογημένες παρεμβάσεις:** Στη συγκεκριμένη στρατηγική εξετάζονται οι λειτουργίες του δικτύου, όταν σε αυτό εφαρμοστούν οι δρομολογημένες και οι μελετητικά ώριμες παρεμβάσεις του Δήμου και των λοιπών φορέων υπερκείμενου σχεδιασμού με αρμοδιότητες που άπτονται του τομέα των μεταφορών και των χρήσεων γης (**Σχήμα 16.1**).



Σχήμα 16.1: Στρατηγική BAU

- **Εναλλακτική Στρατηγική Α:** Εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας - Έμφαση στη σύνδεση των κέντρων των πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου εστιάζοντας στις συνδέσεις μεταξύ των γειτονιών του Δήμου αξιοποιώντας (Σχήμα 16.2):
 - ο Δίκτυο διαδρομών προσβασιμότητας (πεζή μετακίνηση) για τη διασύνδεση των περιοχών γειτονίας με σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων εντός του Δήμου.
 - ο Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την ευκολότερη ένταξη των υποδομών βιώσιμης κινητικότητας στον κοινόχρηστο χώρο όπως μονοδρομήσεις και διανοίξεις οδών.
 - ο Δρομολόγια αστικής (ή/και δημοτικής) συγκοινωνίας για την αποτελεσματική και αποδοτική διασύνδεση των πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου μεταξύ τους.
 - ο Υποδομή ποδηλάτου για τη διασύνδεση σημείων ενδιαφέροντος εντός του Δήμου λαμβανομένου υπόψη τις κατά τόπους πολύ έντονες κατά μήκος κλίσεις.
 - ο Υποδομές κοινόχρηστων συστημάτων κινητικότητας για την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων προς τα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου και των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων.
 - ο Υποστηρικτικές υποδομές στη χρήση του ποδηλάτου όπως χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση τοπικών μετακινήσεων.
 - ο Διερεύνηση δημιουργίας χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης σε περιοχές με κυρίαρχη χρήση γης την κατοικία με έντονα αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης.

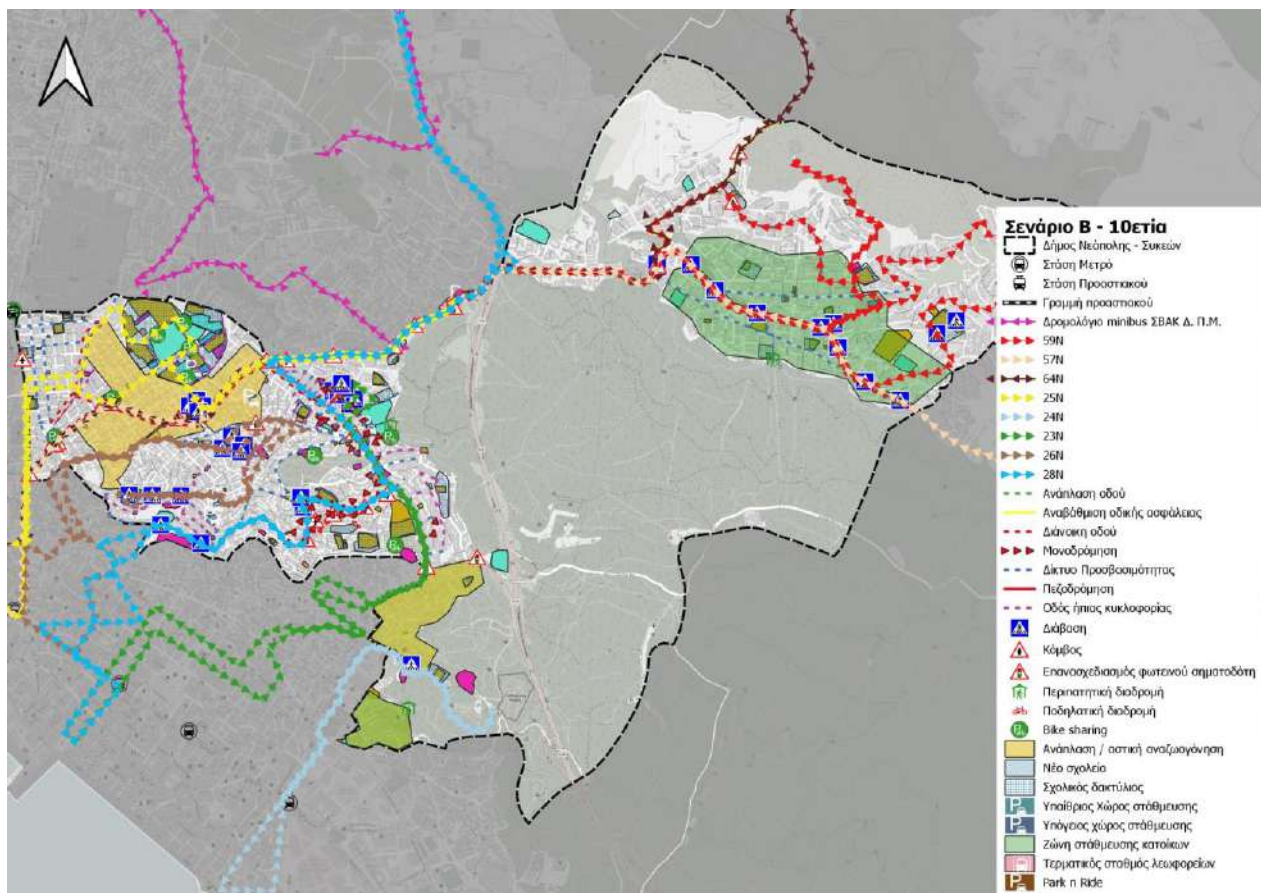
- Αναδιαμόρφωση κόμβων για την ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όλων των εμπλεκόμενων χρηστών της οδού.
- Διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων για την ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις μετακινήσεις μαθητών/τριών περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων.
- Αναδιαμόρφωση κόμβων για την καλύτερη διεπαφή μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς (π.χ. εμπλοκή ποδηλατοδρόμου με μηχανοκίνητη κυκλοφορία).
- Επανασχεδιασμός προγράμματος σηματοδότησης σε κόμβους με χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης.
- Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων και αστικές αναπλάσεις περιοχών για την ανάδειξη και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



Σχήμα 16.2: Εναλλακτική Στρατηγική Α

Βασικός πυλώνας της Στρατηγικής Α συνοψίζοντας είναι η προσφορά προς τους δημότες των απαραίτητων υποδομών βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την αποτελεσματική και αποδοτική τους μετακίνηση μεταξύ των τοπικών κέντρων και των τοπικών πόλων έλξης μετακινήσεων.

- **Εναλλακτική Στρατηγική Β:** Ενίσχυση της συνδεσιμότητας του Δήμου με την ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης εστιάζοντας στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεταξύ των γειτονιών του Δήμου και παράλληλο σχεδιασμό για την εξασφάλιση των μετακινήσεων από και προς την ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Θ. Κατά συνέπεια η Εναλλακτική Στρατηγική Β περιλαμβάνει αντίστοιχες υποδομές με την Στρατηγική Α με τη διαφορά ότι αξιοποιεί περαιτέρω (**Σχήμα 16.3**):
 - ο Υποδομές βιώσιμης κινητικότητας προς σημαντικούς σταθμούς μεταφορών και μητροπολιτικούς πόλους έλξης μετακινήσεων προσφέροντας στους πολίτες τις απαραίτητες υποδομές βιώσιμης αστικής κινητικότητας για αποτελεσματικές και αποδοτικές διαδημοτικές μετακινήσεις. Ειδικότερα, οι υποδομές αυτές σχετίζονται με το σχεδιασμό των δρομολογίων μέσων μαζικής μεταφοράς και τη δημιουργία χώρων park n ride.
 - ο Την εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης κατά μήκος εμπορικών οδικών αξόνων για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και από επισκέπτες από άλλες περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος.
 - ο Τη διαμόρφωση ζωνών αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων για την προστασία από την ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης για στάθμευσης στις περιοχές γειννίας με το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.



Σχήμα 16.3: Εναλλακτική Στρατηγική Β

Βασικός πυλώνας της Στρατηγικής Β συνοψίζοντας είναι η προσφορά προς τους δημότες των απαραίτητων υποδομών βιώσιμης αστικής κινητικότητας με περαιτέρω έμφαση στη διασύνδεση του Δήμου με την ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος μέσω κατάλληλων και ρεαλιστικών συστημάτων μαζικής μεταφοράς.

16.2 Μεθοδολογία και Αποτελέσματα Αξιολόγησης Προκαταρκτικών Προσεγγίσεων για την Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Για την ποιοτική αξιολόγηση των εναλλακτικών στρατηγικών, επιλέχθηκε η μέθοδος της σύγκρισης του βαθμού έντασης της κάθε κατηγορίας παρεμβάσεων, σύμφωνα με τα περιεχόμενα του Ν. 4784/21, στο κάθε σενάριο όσο και των επί μέρους κατηγοριών της κάθε ενότητας.

Ο βαθμός έντασης συσχετίζεται με το δυνητικό εύρος εφαρμογής της κάθε παρέμβασης (μήκος/έκταση/πλήθος) και ακολουθεί την παρακάτω χρωματική βαθμίδα:



Πίνακας 16.1: Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με χρήση χρωματικής βαθμίδας

	Σενάριο BAU	Σενάριο A	Σενάριο B
Υποδομές ποδηλάτου			
Αποκλειστική υποδομή (m)	Πράσινο	Κόκκινο	Πράσινο
Ποδηλατολωρίδα (m)	Πράσινο	Κόκκινο	Πράσινο
Μικτής κυκλοφορίας (m)	Πράσινο	Κίτρινο	Πράσινο
Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων	Πράσινο	Κίτρινο	Πράσινο
Σταθμοί ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων	Πράσινο	Κίτρινο	Κίτρινο
Πεζή μετακίνηση			
Δίκτυο Προσβασιμότητας (m)	Κίτρινο	Κόκκινο	Κόκκινο
Πεζόδρομος (m)	Πράσινο	Κόκκινο	Κόκκινο
Ήπιας κυκλοφορίας (m)	Κίτρινο	Κίτρινο	Κίτρινο
Ανάπλαση οδικών τμημάτων (m)	Πράσινο	Πράσινο	Πράσινο
Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (m2)	Πράσινο	Κόκκινο	Κόκκινο
Οδική ασφάλεια			
Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας (m)	Κόκκινο	Κόκκινο	Κόκκινο
Κόμβοι	Πράσινο	Κίτρινο	Κίτρινο
Κόμβοι (λόγω ποδηλατικής υποδομής)	Πράσινο	Πράσινο	Πράσινο

	Σενάριο BAU	Σενάριο A	Σενάριο B
Διαβάσεις			
Διαχείριση Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας			
Μονοδρομήσεις (m)			
Διανοίξεις (m)			
Διαχείριση στάθμευσης			
Ελεγχόμενη στάθμευση (m)			
Ζώνη στάθμευσης κατοίκων (m2)			
Χώροι στάθμευσης κατοίκων			
Χώροι στάθμευση επισκεπτών			
Park n ride			
Ηλεκτροκίνηση			
Δημόσιοι Φορτιστές			
Νέες τεχνολογίες			
Βελτιστοποίηση σηματοδότησης			
Δημόσιες συγκοινωνίες			
Αναδιάρθρωση αστικών συγκοινωνιών (km)			
Αναβάθμιση τερματικών σταθμών			

Αναλυτικότερα, η Στρατηγική Α παρουσιάζει υψηλότερης έντασης παρεμβάσεις που αφορούν την ποδηλατική υποδομή, μιας και στην εν λόγω στρατηγική προτείνεται τόσο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, το οποίο στοχεύει στην εξυπηρέτηση σημαντικών πόλων έλξης του Δήμου όσο και εγκατάσταση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων. Όσον αφορά τους σταθμούς ενοικίασης κοινόχρηστων το μέτρο εντοπίζεται σε αμφότερα τις στρατηγικές.

Σχετικά με τις προτάσεις υποδομών που αφορούν την πεζή μετακίνηση, οι οποίες αποτελούν και το θεμέλιο ενός αποτελεσματικού συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, η ένταση των παρεμβάσεων είναι παραπλήσια σε όλες τις εξεταζόμενες υποκατηγορίες.

Αντίστοιχα με την πεζή μετακίνηση, στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας τόσο όσον αφορά τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία όσο και τους ευάλωτους χρήστες της οδού, η ένταση των παρεμβάσεων είναι παρόμοια, καθώς το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών εναρμονίζεται πλήρως με τη στόχευση του Εθνικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας και του Οράματος «μηδέν νεκροί από τροχαία ατυχήματα». Διαφοροποίηση παρατηρείται στην ένταση των κόμβων που προτείνονται για αναβάθμιση / επανασχεδιασμό, καθώς στη Στρατηγική Α υπάρχουν κόμβοι που χρήζουν αναβάθμισης λόγω της μελλοντικής ποδηλατικής υποδομής.

Στην ενότητα της διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η ένταση των παρεμβάσεων είναι παραπλήσια σε όλες τις υποκατηγορίες παρεμβάσεων, με εξαίρεση τις μονοδρομήσεις, όπου εντοπίζονται μόνο στην Στρατηγική Α για την καλύτερη ένταση της υποδομής ποδηλάτου στο οδικό δίκτυο του Δήμου.

Σχετικά με τη διαχείριση της στάθμευσης, η Στρατηγική Β παρουσιάζει υψηλότερης έντασης παρεμβάσεις, καθώς στη συγκεκριμένη στρατηγική εντάσσεται τόσο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης κατά μήκος εμπορικών οδικών αξόνων όσο και μεγαλύτερης έκτασης ζώνη στάθμευσης κατοίκων.

Παρόμοιες έντασης παρεμβάσεις εντοπίζονται για το σύνολο των τομέων των εμπορευματικών μεταφορών, της ηλεκτροκίνησης και της εισαγωγής νέων τεχνολογιών, μιας και οι συγκεκριμένες κατηγορίες συνεργάζονται το ίδιο αποτελεσματικό με κάθε εξεταζόμενη στρατηγική.

Τέλος όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, η υψηλότερη ένταση που αποτυπώνεται στη Στρατηγική Β οφείλεται στην πρόταση για αναβάθμιση του τερματικού σταθμού Νεάπολης και τη δημιουργία χώρου park n ride πλησίον του, μιας και οι προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές της κάθε στρατηγικής, το μήκος και η κάλυψη είναι παρόμοιες και διαφοροποιούνται ως προς τη φιλοσοφία χάραξης των γραμμών:

- Στρατηγική Α: Εξυπηρέτηση τοπικής κινητικότητας
- Στρατηγική Β: Ενίσχυση της συνδεσιμότητας του Δήμου με την ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος

Συμπερασματικά, και οι δύο (2) εναλλακτικές στρατηγικές εκπορεύονται και εδράζονται στη φιλοσοφία και τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι διαφορές τους έγκεινται στις επιμέρους στοχεύσεις, όπου στη μεν Στρατηγική Α απώτερη φιλοδοξία είναι η ένταξη στην καθημερινότητα των κατοίκων της χρήσης του ποδηλάτου για σκοπούς μετακίνησης όπως η αναψυχή και η άθληση και η μείωση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων με Ι.Χ. και αντικατάστασής τους από τις ΔΑΣ, ενώ στη Στρατηγική Β προωθείται η πεζή μετακίνηση για μικρού μήκους μετακινήσεις και η μείωση των διαδημοτικών μετακινήσεων με Ι.Χ. και αντικατάστασής τους από τις ΔΑΣ.

17. Προκαταρκτική διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

17.1 Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Στο πλαίσιο του παρόντος τεύχους και λαμβανομένου υπόψη τα αποτελέσματα των προηγούμενων σταδίων επιχειρείται μια προσπάθεια προκαταρκτικής διαμόρφωσης εναλλακτικών μέτρων και υποδομών εκπορευόμενων από το περιεχόμενο και τη φιλοσοφία σχεδιασμού της κάθε εναλλακτικής στρατηγικής έτσι όπως αυτές αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα.

Σημειώνεται πως τα συγκεκριμένα μέτρα και παρεμβάσεις θα εξειδικευτούν και θα ενοποιηθούν σε ένα τελικό πακέτο μέτρων με συγκεκριμένους χρονικούς ορίζοντες κατά το επόμενο Στάδιο του έργου.

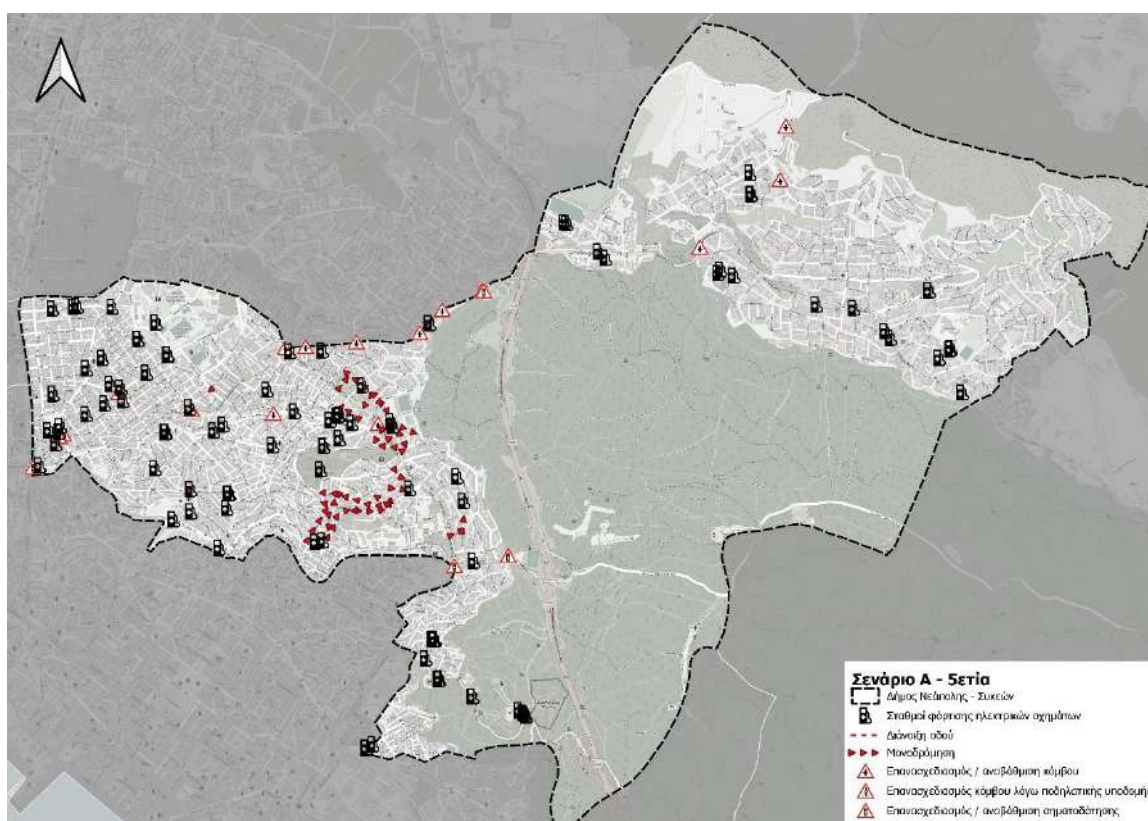
Η παρουσίαση των εναλλακτικών μέτρων και υποδομών γίνεται μέσω εναλλακτικών χρονικών σεναρίων, ενώ η παρουσίαση τους πραγματοποιείται με τη χρήση ενός συγκριτικού πίνακα με αναλυτικά δεδομένα για κάθε εναλλακτικό σενάριο (Σενάριο Χ, Κοινές παρεμβάσεις - Σενάριο Α&Β, Σενάριο Α, Σενάριο Β). Κάθε τομέας αστικής κινητικότητας αναλύεται με έναν ξεχωριστό συγκριτικό πίνακα.

Πίνακας 17.1: Διαχείριση Κυκλοφορίας

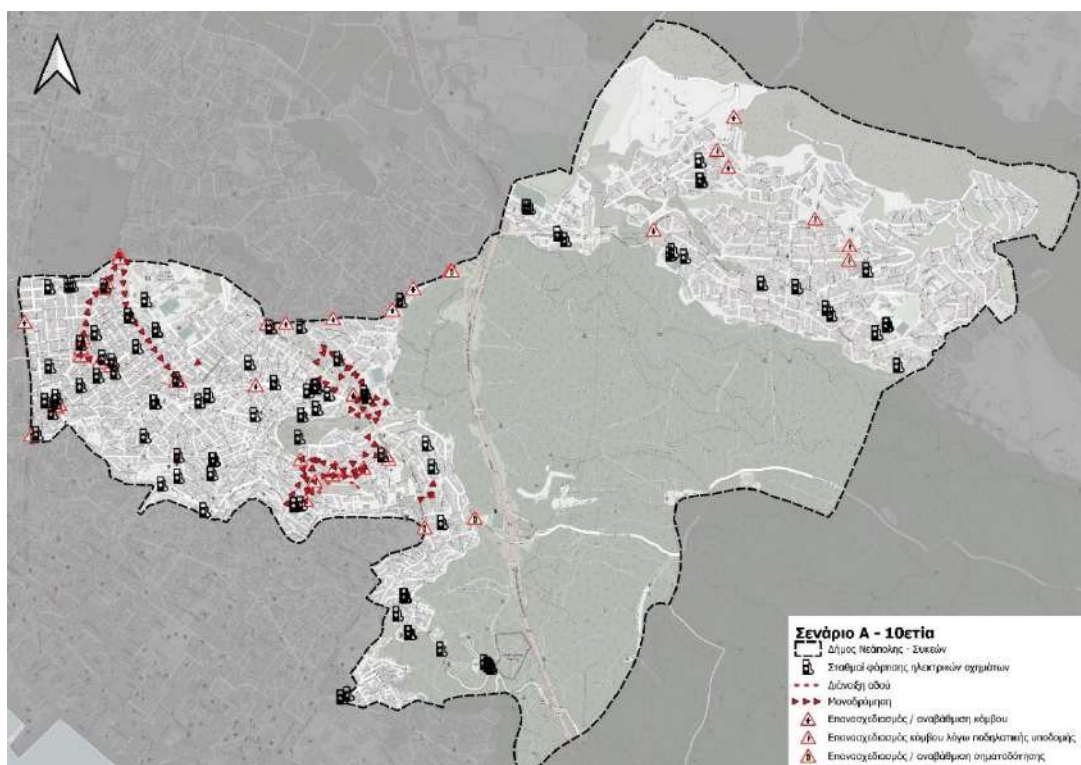
Διαχείριση κυκλοφορίας	
Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Διανοίξεις σημαντικών οδικών τμημάτων - ο Κυκλοφοριακή Μελέτη «Διάνοιξη, κατασκευή, ανάπλαση και ηλεκτροφωτισμός οδού Μεσολογγίου» ▪ Οδός Μεσολογγίου – 10 έτη ▪ Οδός Γληνού - 10 έτη ▪ Οδός Μανώλη Αναγνωστάκη - 10 έτη ▪ Οδός Αναστασιάδη - 10 έτη • Υλοποίηση Σ.Φ.Η.Ο. - ο 91 σταθμοί φόρτισης – 5 έτη • Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο πλαίσιο των αναπλάσεων (μονοδρομήσεις) - ο Κυκλοφοριακή Μελέτη «Διάνοιξη, κατασκευή, ανάπλαση και ηλεκτροφωτισμός οδού Μεσολογγίου» - 10 έτη ▪ Οδός Νικ. Πλαστήρα (τμήμα Μεσολογγίου – Μελίνας Μερκούρη) - 10 έτη ▪ Οδός Μελίνας Μερκούρη (τμήμα Λαμπράκη – Μεσολογγίου) - 10 έτη ▪ Οδός Γοργοποτάμου (τμήμα Οδυσσέως Φωκά – Μελίνας Μερκούρη) – 10 έτη ▪ Οδός Μεσολογγίου (τμήμα Περγάμου – Οδυσσέως Φωκά) – 10 έτη	▪ Οδός Καστοριάς (τμήμα Επταπυργίου – Βασίλη Ρώτα) – 5 έτη ▪ Οδός Λεχόβου (τμήμα Επταπυργίου – Ολυμπιάδος) – 5 έτη ▪ Οδός Μανδηλαρά (τμήμα Βίτσι – Λεχόβου) – 5 έτη ▪ Οδός Μανδηλαρά (τμήμα Βίτσι – Αργυροκάστρου) – 5 έτη ▪ Οδός Αργυροκάστρου (τμήμα Μανδηλαρά – Επταπυργίου) – 5 έτη ▪ Οδός Τσαρουχά (τμήμα Αργυροκάστρου – Έλλης) – 5 έτη ▪ Οδός Παπανικολή (τμήμα Επταπυργίου – Τσαρουχά) – 5 έτη ▪ Οδός Κομνηνών (τμήμα Σαλαμίνας – Μεγάρων) – 5 έτη ▪ Οδός Μεγάρων (τμήμα Κομνηνών – Επταπυργίου) – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 2ου Δημοτικού Σχολείου Νεάπολης ▪ Οδός Κουντουριώτου (τμήμα Κασταμόνης – Ματρόζου) – 5 έτη - ο Βιώσιμος ανασχεδιασμός αστικών οδών και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής «ΒΑΡΝΑ», στη Δ.Ε. Συκεών

▪ Οδός Ναούσης (τμήμα Μεσολογγίου – Οδυσσέως Φωκά) – 10 έτη ▪ Οδός Οδυσσέως Φωκά (τμήμα Γκίνη – Θάσου) – 10 έτη ▪ Οδός Αγράφων (τμήμα Οδυσσέως Φωκά – Ναούσης) – 10 έτη ▪ Οδός Λαχανά (τμήμα Μπιζανίου – Οδυσσέως Φωκά) – 10 έτη ○ Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δημοτικής Ενότητας Συκεών, του Δήμου Νεάπολης-Συκεών ▪ Οδός Σπάρτης (τμήμα Επταπυργίου – Μιαούλη) – 5 έτη ▪ Οδός Μιαούλη (τμήμα Σπάρτης – Κανάρη) – 5 έτη ▪ Οδός Σκρα (τμήμα Βερμίου – Επταπυργίου) – 5 έτη ▪ Οδός Αγνώστου Στρατιώτη (τμήμα Μαραθώνος – Ολυμπιάδος) – 5 έτη ▪ Οδός Μαραθώνος (τμήμα Επταπυργίου – Αγνώστου Στρατιώτη) – 5 έτη ▪ Οδός Βασίλη Ρώτα (τμήμα Επταπυργίου – Καστοριάς) – 5 έτη	▪ Οδός Αδ. Κοραή (τμήμα Παπαναστασίου - Θουκιδίδη) – 5 έτη • Αναβάθμιση κόμβων ○ Κυκλοφοριακή Μελέτη «Διάνοιξη, κατασκευή, ανάπλαση και ηλεκτροφωτισμός οδού Μεσολογγίου» - 10 έτη ▪ Λευκάδος – Περγάμου – Μεσολογγίου ▪ Μεσολογγίου – Θράκης ▪ Μεσολογγίου – Ναούσης ▪ Οδυσσέως Φωκά – Γκίνη – Μεσολογγίου ○ «Σήμανση – ασφάλιση Φιλύρου» - 5 έτη ▪ Παπανικολάου – Κων/πόλεως ▪ Κων/πόλεως – Άη Γιώργη ○ Μελέτη Αναβάθμισης οδικής ασφάλειας και περιβαλλοντικού σχεδιασμού της Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου – 5 έτη ▪ Ανδ. Παπανδρέου – Καρπενησίου ▪ Ανδ. Παπανδρέου – Ακροπόλεως ▪ Ανδ. Παπανδρέου – Αττάλου ▪ Ανδ. Παπανδρέου – Μεγ. Αλεξάνδρου
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
• Αναβάθμιση κόμβων ○ Επανασχεδιασμός κόμβου / προγράμματος σηματοδότησης (χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης) ▪ Βενιζέλου – Λαγκαδά - 5 έτη ▪ Βενιζέλου – Νεοχωρίου - 5 έτη ▪ Περιφερειακός- Έξοδος προς Νεάπολη - 5 έτη ▪ Παπανδρέου – Βενιζέλου - 5 έτη ▪ Λεχόβου – Ανθέων - 5 έτη ▪ Ανθέων – Επταπυργίου - 5 έτη ▪ Σπάρτακου – Οδυσσέως Φωκά – 10 έτη • Διανοίξεις σημαντικών οδικών τμημάτων ○ Υλοποίηση προβλεπόμενων διανοίξεων κάθετων συνδετήριων αξόνων στις λεωφόρους Παπανικολάου, Παπανδρέου, Επταπυργίου και Ανθέων – 10 έτη	
Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
• Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ○ Μονοδρόμηση οδού Ανδ. Παπανδρέου (τμήμα Βενιζέλου-Τσαλδάρη) - 10 έτη ○ Μονοδρόμηση οδού Τσαλδάρη (τμήμα Παπανδρέου – Δαβάκη) – 10 έτη ○ Μονοδρόμηση οδού Διγενή – Αμάσειας (τμήμα Δαβάκη – Παπανδρέου) – 10 έτη • Επανασχεδιασμός κόμβων (λόγω μελλοντικής ποδηλατικής υποδομής) – 10 έτη	

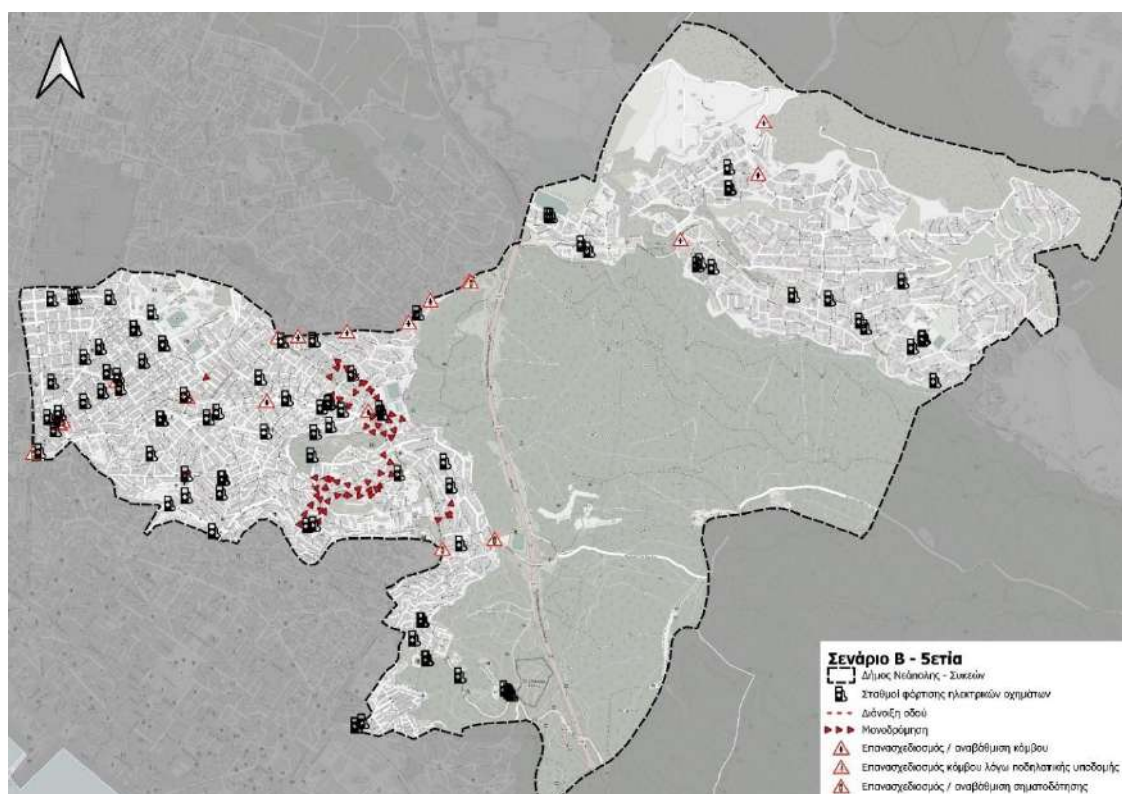
- ο Δαβάκη – Τσαλδάρη – Διγενή
- ο Παπανδρέου – Μπινιώρα
- ο Παπανδρέου – Τσαλδάρη
- ο Τσαλδάρη - Αγαθουπόλεως
- ο Τσαλδάρη – Αγίου Γεωργίου
- ο Τσαλδάρη – Ζάκα
- ο Τσαλδάρη - Αμάσειας
- ο Θάσου – Οδυσσέως Φωκά
- ο Οδυσσέως Φωκά – Ναούσης
- ο Κων/πόλεως - Ρόδων
- ο Ανθέων - Ρόδων
- ο Σωτήρος – Ακαδημίας
- ο Σωτήρος – Μικράς Ασίας
- ο Σπάρτακου – Οδυσσέως Φωκά



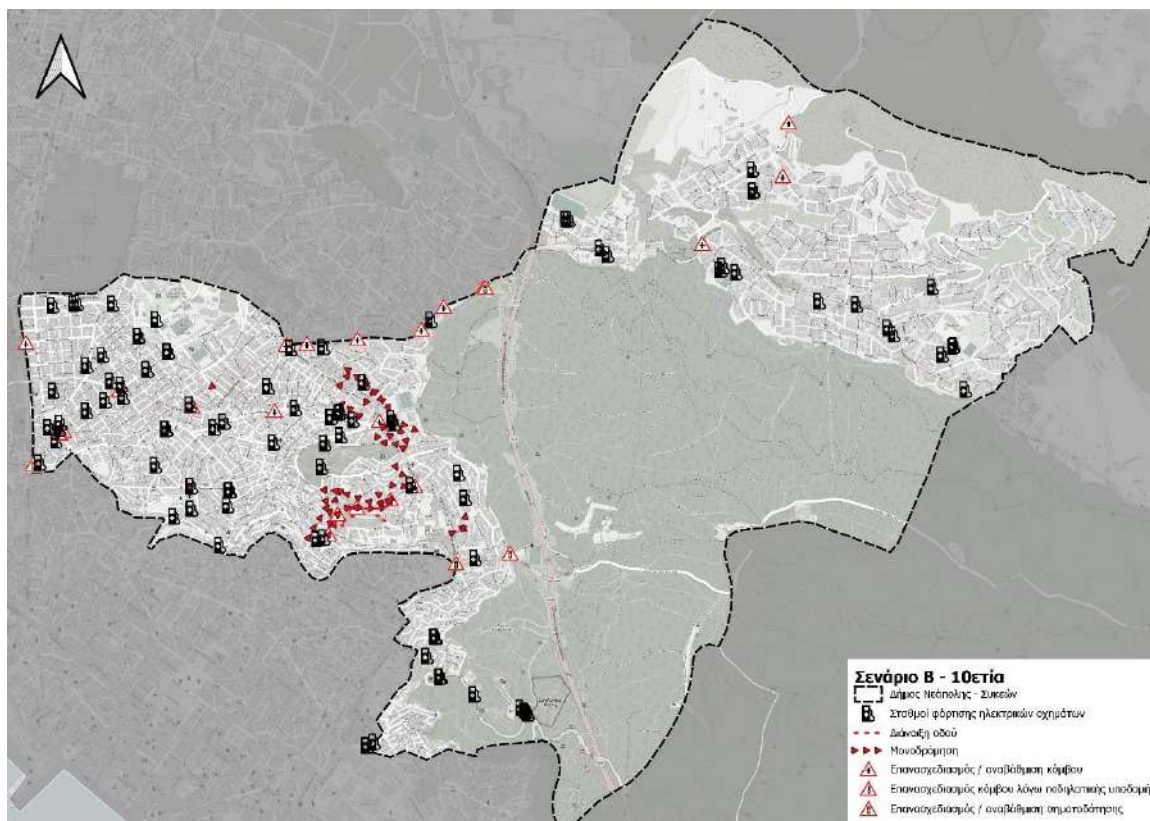
Σχήμα 17.1: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -Σητία



Σχήμα 17.2: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία



Σχήμα 17.3: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -5ετία



Σχήμα 17.4: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία

Πίνακας 17.2: Διαχείριση Κυκλοφορίας/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

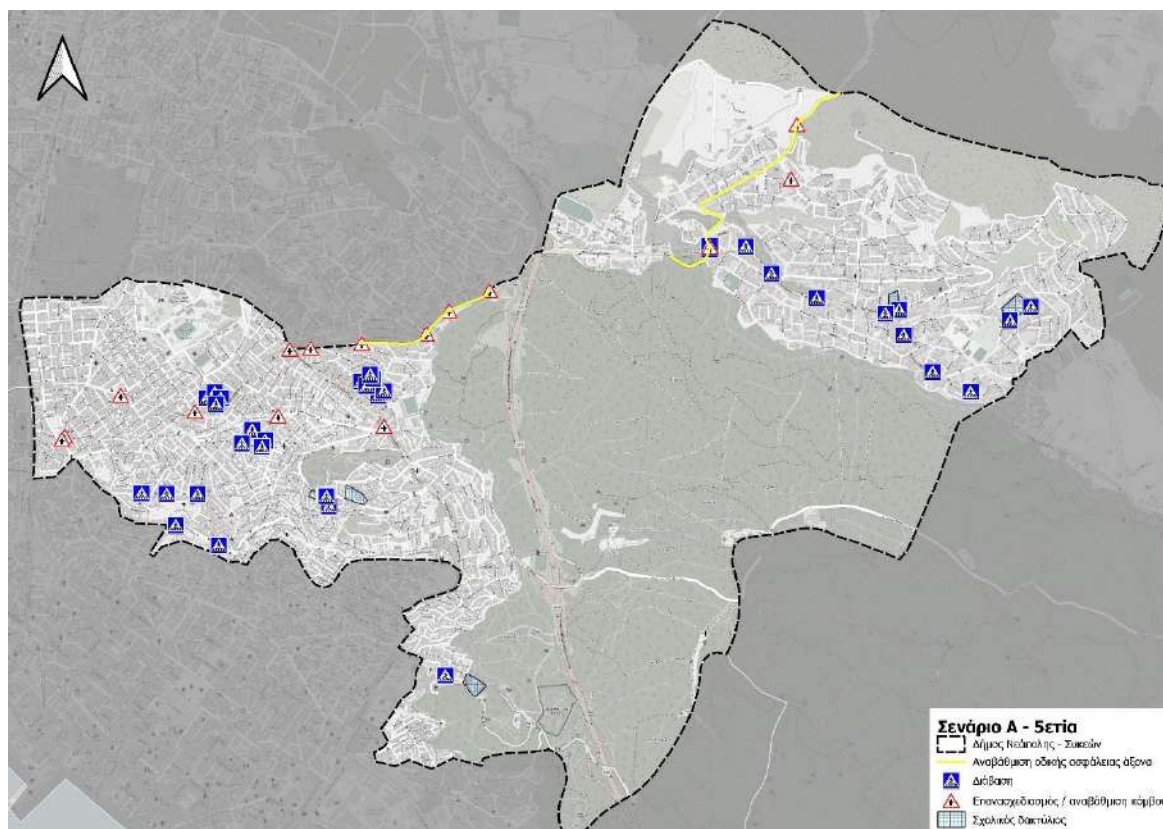
Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 10 Ορίζοντας 5ετίας - Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 15 - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση σηματοδότησης: 6 Ορίζοντας 10ετίας - Μονοδρομήσεις: 5 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 23 - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση σηματοδότησης: 6	Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 10 Ορίζοντας 5ετίας - Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 15 - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση σηματοδότησης: 6 - Επανάσχεδιασμός κόμβου λόγω ποδηλατικής υποδομής: 0 Ορίζοντας 10ετίας - Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανάσχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 21

ο Επανασχεδιασμός κόμβου λόγω ποδηλατικής υποδομής: 14	ο Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση σηματοδότησης: 6

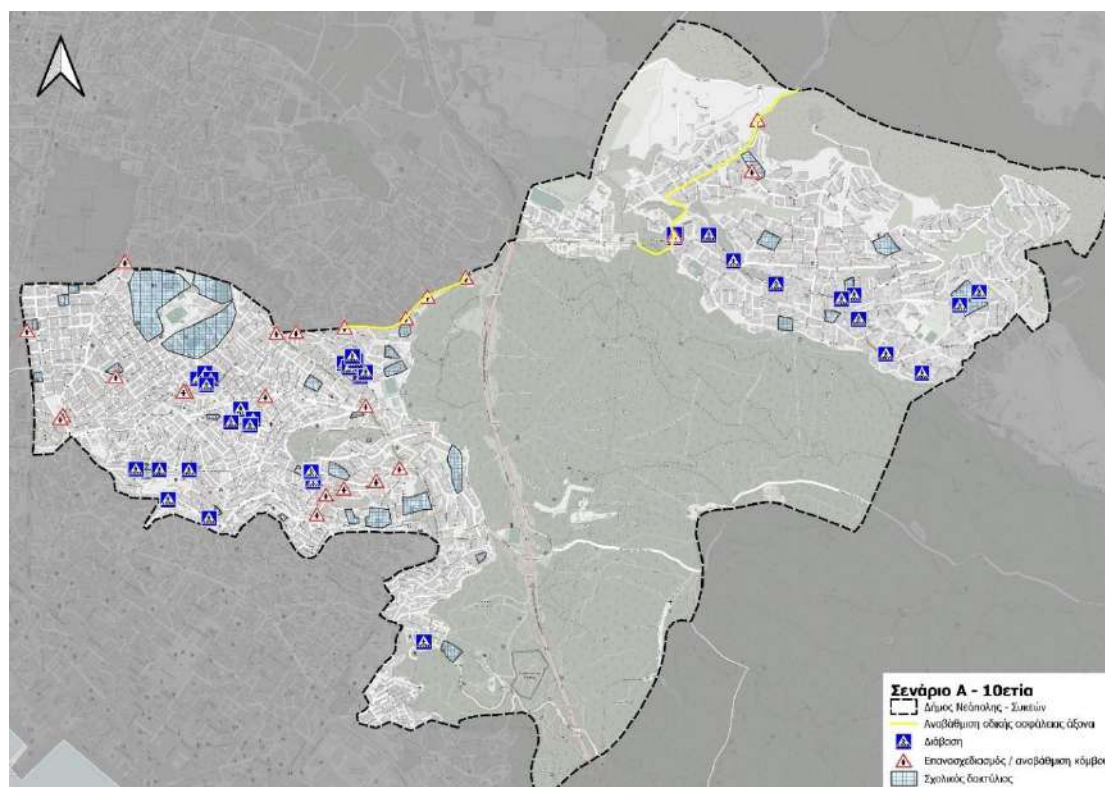
Πίνακας 17.3: Οδική ασφάλεια

Οδική ασφάλεια	
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας οδικών αξόνων - ο Άξονας Παπανικολάου – Κωνσταντινουπόλεως – 5 έτη - ο Άξονας Παπανδρέου (τμήμα Καρπενησίου – Μεγ. Αλεξάνδρου) – 5 έτη: Διαμόρφωση πεζοδρομίων και πεζοδρόμων για τη συνεχή και ομαλή κίνηση των πεζών (πράσινο, αστικός εξοπλισμός και υποδομές ΑμεΑ). • Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς - ο Υπερύψωση διασταύρωσης Κασταμονής με Κουντουριώτου - 5 έτη (στο πλαίσιο σχολικού δακτυλίου) - ο Εγκατάσταση διαβάσεων στο πλαίσιο σχολικών δακτυλίων: ▪ συμβολή των οδών Τριών Ιεραρχών – Ευαγγελισμού, Τριών Ιεραρχών – Αγίου Γεωργίου και Αγίου Γεωργίου – Πεζόδρομος (οδός Σχολείων) – 5 έτη ▪ επί της οδού Ειρήνης στη συμβολή της με την οδό Σόλωνος. ▪ συμβολή των οδών Μακεδονομάχων με Πρεβέζης ▪ συμβολή των οδών Λαμπράκη με Μελίνας Μερκούρη (και στις 2 οδούς), Μελίνας Μερκούρη με Φωκά, Θάσου με Γουναρίδη, Γουναρίδη με Μερκούρη ▪ συμβολή των οδών Τρανού με Έλλης Αλεξίου (και στις 2 οδούς), Έλλης Αλεξίου με Ιπποκράτους (και στις 2 οδούς), Ιπποκράτους με Γεννηματά (και στις 2 οδούς), Γεννηματά με Τρανού ▪ συμβολή των οδών Αργυροκάστρου – Τσαρουχά, Τσαρουχά – Τεπελενίου, Τσαρουχά – Μεγάρων, Κοντοσόγλου – Αργυροκάστρου, Κοντοσόγλου – Σωτηρίου Πέτρουλα, Κοντοσόγλου – Πεζόδρομο ▪ συμβολή των οδών Ματρόζου – Κουντουριώτου, Κουντουριώτου – Κασταμονής, Κασταμονής – Κολοκοτρώνη, Ματρόζου – Κολοκοτρώνη - ο Εγκατάσταση διαβάσεων στο πλαίσιο της ανάπλασης της περιοχής Καλλιθέας:	- ο Εγκατάσταση διαβάσεων στο πλαίσιο του έργου «Σήμανση – ασφάλιση Φιλύρου» ▪ Συμβολή οδών Παπανικολάου – Κων/πόλεως – Αναγεννήσεως – 5 έτη - ο Εγκατάσταση διαβάσεων επί της οδού Παπανικολάου – 5 έτη ▪ Μεταξύ των οδών Κατίνας Παξινοῦ - Ελευθερίας ▪ Στο ύψος της Σολωμού ▪ Μεταξύ των οδών Ελύτη - Σικελιανού ▪ Μεταξύ των οδών Αρχιμήδη - Ειρήνης ▪ Μεταξύ των οδών Ειρήνης - Μαβίλη ▪ Μεταξύ των οδών Αβέρωφ Τοσίτσα – Δελασάλ ▪ Μεταξύ των οδών Αρετής – Ευτυχίας • Δημιουργία σχολικών δακτυλίων - ο Σχολικός δακτύλιος 4ου Νηπιαγωγείου, 2ου και 4ου Δημοτικού Σχολείου και Γυμνασίου Πεύκων – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 3ου και 5ου Δημοτικού Σχολείου Πεύκων – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 10ου Δημοτικού Σχολείου Συκεών – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 2ου Δημοτικού Σχολείου Νεάπολης – 5 έτη: Σχολικός δακτύλιος 3ου και 6ου Νηπιαγωγείου και Δημοτικού Σχολείου Συκεών – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 1ου και 5ου Δημοτικού Σχολείου Συκεών – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 2ου Δημοτικού Σχολείου και 3ου Γυμνασίου Συκεών – 5 έτη - ο Σχολικός δακτύλιος 1ου Δημοτικού Σχολείου Αγίου Παύλου – 5 έτη

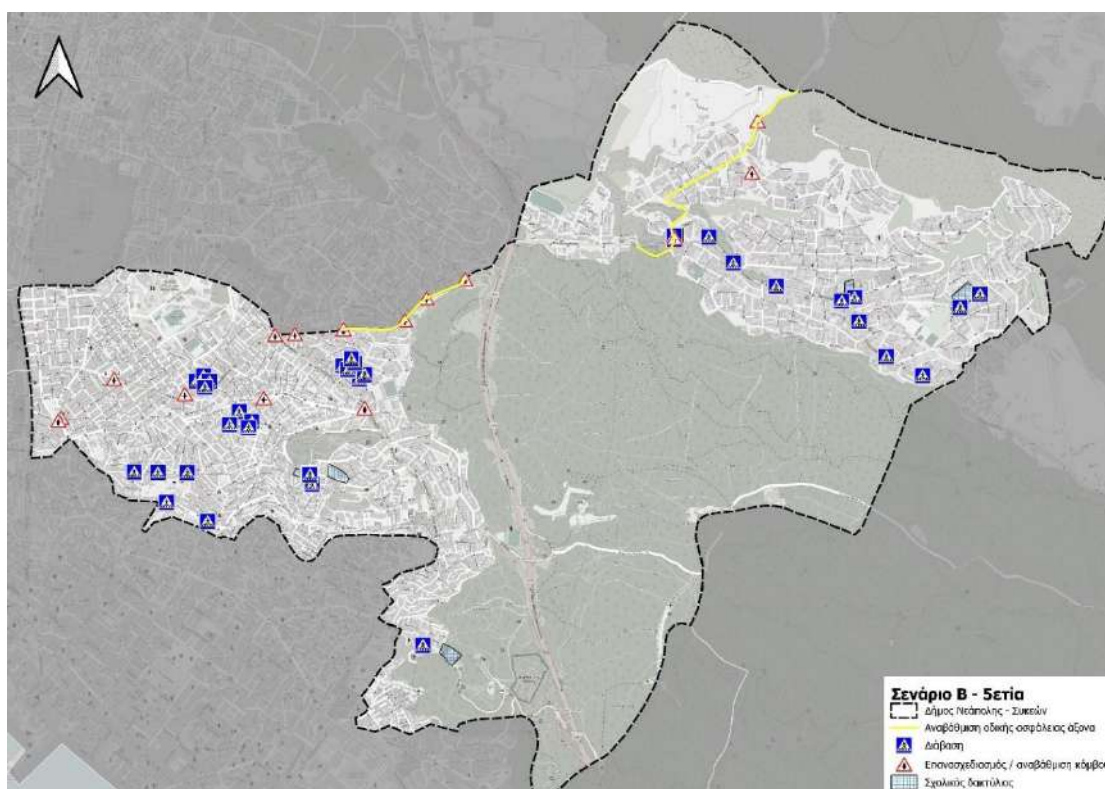
▪ Επί της οδού Παπαναστασίου μεταξύ των οδών Σοφοκλέους-Αριστάρχου, Επιδαύρου-Περικλέους και στο ύψος της Ζαρίφη – 5 έτη ▪ Επί της οδού Ελπίδος στο ύψος της Αυγεροπούλου και στο ύψος της Οδυσσέως – 5 έτη	▪ Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης σχολικού δακτυλίου (Κ16-Ρ32) στις οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων ▪ Τοποθέτηση κινητών και σταθερών μεταλλικών εμποδίων, καθώς επίσης και μεταλλικών κολωνακίων, σε σημεία περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων ▪ Δημιουργία διαβάσεων
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
• Δημιουργία σχολικών δακτυλίων - ο Προοδευτική εφαρμογή του μέτρου στο σύνολο των σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου – 10 έτη • Αναβάθμιση κόμβων - ο Βενιζέλου – Νεοχωρίου – Καραμανλή – Υποσμηναγού Χατζούδη – 5 έτη (στοιχεία ατυχημάτων)	- ο Βενιζέλου – Παπανδρέου – Σαράφη, Βενιζέλου – Παπανδρέου, Φλογητών – Παπανδρέου, Ρήγα Φεραίου – Επταπυργίου, Παπανδρέου – Επταπυργίου, Παπανδρέου – Φιλικής εταιρείας 5 έτη (στοιχεία ατυχημάτων) - ο Λαγκαδά – Αγίας Λαύρας – 10έτη (στοιχεία ατυχημάτων)



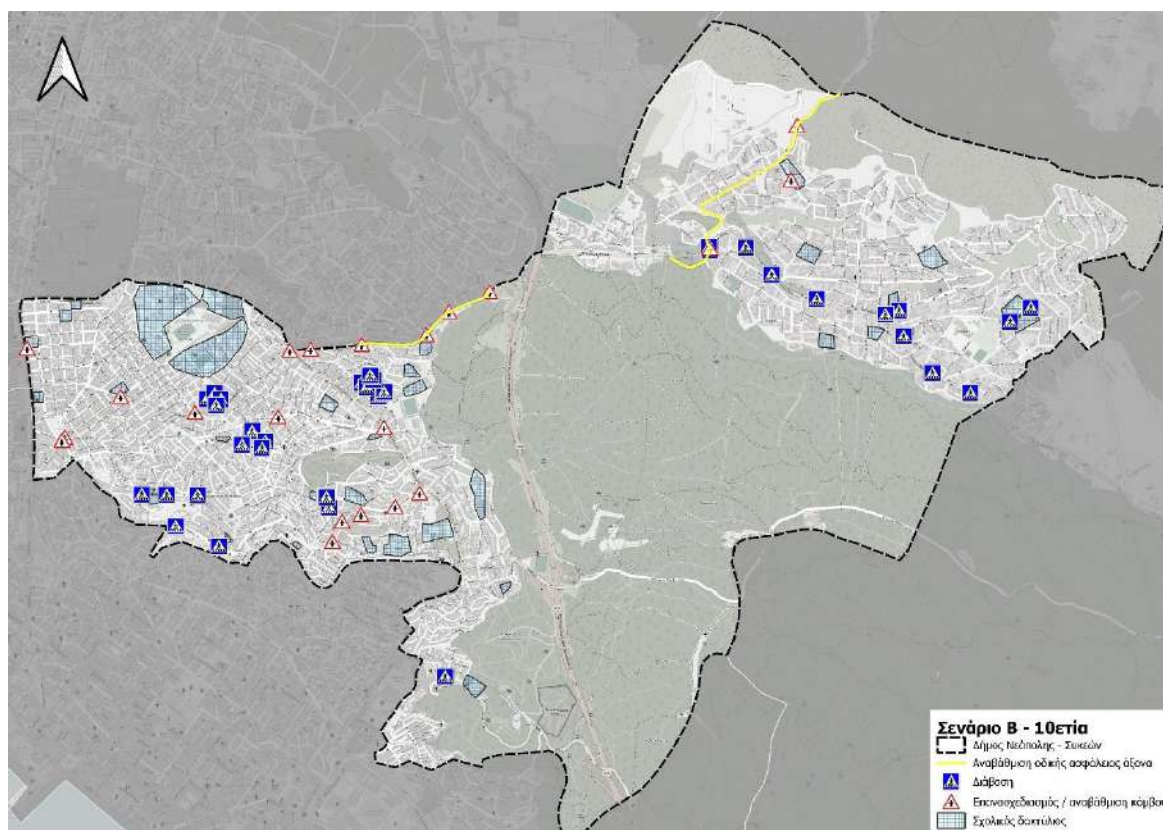
Σχήμα 17.5: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία



Σχήμα 17.6: Σενάριο Α - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία



Σχήμα 17.7: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία



Σχήμα 17.8: Σενάριο Β - Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία

Πίνακας 17.4: Οδική ασφάλεια/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,05 km² Ορίζοντας 5ετίας - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: 7 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,05 km² Ορίζοντας 10ετίας - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: 8 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,384 km²	Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,05 km² Ορίζοντας 5ετίας - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: 7 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,05 km² Ορίζοντας 10ετίας - Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας αξόνων: 2,5 km - Αναβάθμιση κόμβων για πεζούς: 37 - Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: 8 - Δημιουργία σχολικών δακτυλίων: 0,384 km²

Πίνακας 17.5: Πεζή μετακίνηση

Πεζή μετακίνηση	
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
•	Δίκτυο προσβασιμότητας / ανάπλαση πεζοδρομίων
	- ο Αστική αναζωογόνηση της περιοχής «ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ» Δ.Ε. Συκεών ▪ Οδός Ναυαρίνου (τμήμα από Παπαναστασίου μέχρι Αριστάρχου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ.,. Πλάτη πεζοδρομίων από την αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,30-3,70μ., (εδώ τοποθετείται και όδευση τυφλών) ενώ από την δεξιά πλευρά θα παραμείνουν σχεδόν αμετάβλητα. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 13 θέσεις) ▪ Οδός Αριστάρχου (τμήμα από Παπαναστασίου μέχρι Ναυαρίνου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 4,10μ.,. Πλάτη πεζοδρομίων από την αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 1,95μ., (εδώ τοποθετείται και όδευση τυφλών) ενώ από την δεξιά πλευρά στα 1,55μ. Απαγόρευση στάθμευσης ▪ Οδός Ευρυπίδου (τμήμα από Παπαναστασίου μέχρι Καυκάσου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,30-3,45μ. Πλάτη πεζοδρομίων από την αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 1,75μ–1,85., (εδώ τοποθετείται και όδευση τυφλών) ενώ από την δεξιά πλευρά στα 1,70-4,10μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 5 θέσεις) ▪ Οδός Ρομανίδου (τμήμα από Εθν. Αντίστασης μέχρι Ούλφ Πάλμε) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Πλάτη πεζοδρομίων από την δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,0μ–2,25., (εδώ τοποθετείται και όδευση τυφλών) ενώ από την αριστερή υπάρχουν σκαλοπάτια. Απαγόρευση στάθμευσης ▪ Οδός Παπαναστασίου (τμήμα από Ναυαρίνου μέχρι Σαράφη) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 7,0μ (3,50μ/κατεύθυνση.,. Πλάτη πεζοδρομίων στη βόρεια πλευρά, από Κοραή μέχρι Περικλέους 1,50-1,75μ., από Περικλέους μέχρι Ευριπίδου 2,44μ., από Ευριπίδου μέχρι Αριστάρχου 1,04μ. και από Αριστάρχου μέχρι Σοφοκλέους από 3,24-3,38μ. Στη νότια πλευρά από Στρ. Σαράφη μέχρι Καυκάσου 1,96-4,17μ., από Καυκάσου μέχρι Ευρυπίδου 2,44-4,40μ., από Ευρυπίδου μέχρι Αριστάρχου 2,57μ. και από Αριστάρχου μέχρι Ναυαρίνου 2,20-2,47μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην νότια πλευρά στο τμήμα Σαράφη – Ευρυπίδου (περίπου 11 θέσεις), τμήμα από Ευριπίδου μέχρι Αριστάρχου δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης πλάτους 3,25μ. και μήκους 32,00μ. για την χωροθέτηση 2 νομίμων θέσεων στάθμευσης λεωφορείων του ΟΑΣΘ, στο τμήμα από Αριστάρχου μέχρι Ναυαρίνου δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. . εκατέρωθεν με μέγιστο αριθμό τις 24 νόμιμες θέσεις στάθμευσης. ▪ Οδός Παπαναστασίου (τμήμα από Ναυαρίνου μέχρι Καυκάσου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Πλάτη πεζοδρομίων στη βόρεια πλευρά θα κυμαίνονται από 1,50-2,80μ ενώ από τη νότια από 1,80-6,20μ. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 45ο (4 θέσεις) και μία λωρίδα παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 6 θέσεις). ▪ Οδός Παναγιώτη Αφαλή (τμήμα από Βενιζέλου μέχρι Οδυσσέως) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 7,0μ (3,50μ/κατεύθυνση). Πλάτη πεζοδρομίων στη βόρεια θα κυμαίνονται από 1,80-3,50μ. Στη νότια πλευρά πάνω από 3,60μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην νότια πλευρά (περίπου 7 θέσεις) και στη βόρεια πλευρά περίπου 2 θέσεις. ▪ Οδός Παναγιώτη Αφαλή (τμήμα από Μακεδονομάχων μέχρι Οδυσσέως) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 7,0μ (3,50μ/κατεύθυνση). Πλάτη πεζοδρομίων στη βόρεια πλευρά θα κυμαίνονται από 2,50-3,85μ. Στη νότια πλευρά θα κυμαίνονται από 1,60-4,30μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην νότια πλευρά (περίπου 38 θέσεις) και μίας λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 30ο (περίπου 4 θέσεις) και στη βόρεια πλευρά δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. (περίπου 3 θέσεις) και μίας λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 60ο (περίπου 4 θέσεις) ▪ Οδός Μακεδονομάχων (τμήμα από Παναγιώτη Αφαλή μέχρι Αμαλιάδος) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,10-3,20μ. Πλάτη πεζοδρομίων στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης θα κυμαίνονται από 3,10-3,20μ ενώ από την αριστερή παραμένει αμετάβλητο.

- Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 29 θέσεις).
- Οδός Αμαλιάδος (τμήμα από Καυκάσου μέχρι Μακεδονομάχων) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 5,50μ. Πλάτη πεζοδρομίων στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης θα κυμαίνονται από 3,40-5,10μ ενώ από την αριστερή παραμένει αμετάβλητο. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 3 θέσεις).
 - ο Βιώσιμος ανασχεδιασμός αστικών οδών και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής «ΒΑΡΝΑ», στη Δ.Ε. Συκεών
 - Οδός Αδ. Κοραή (τμήμα από Παπαναστασίου μέχρι Θουκιδίδη) – 5 έτη: Πλάτη πεζοδρομίων στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά της προτεινόμενης μονοδρόμησης θα κυμαίνονται από 1,92-2,55μ ενώ από την αριστερή θα κυμαίνονται από 1,97-5,01μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 7 θέσεις).
 - ο Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δημοτικής Ενότητας Συκεών, του Δήμου Νεάπολης-Συκεών
 - Οδός Επταπυργίου (τμήμα Ανθέων – Ανδ. Παπανδρέου) - 5 έτη
 - Οδός Λασσάνη (τμήμα Επταπυργίου – Ανδ. Παπανδρέου) – 5 έτη: Δημιουργία πεζοδρομίων στη δεξιά πλευρά πλάτους περίπου 2,0μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Μυκηνών (τμήμα Μουργκάνας – Ανδ. Παπανδρέου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,00μ. Πλάτη πεζοδρομίων από την αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,05μ., ενώ από την δεξιά πλευρά θα παραμείνουν σχεδόν αμετάβλητα. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στο τμήμα Μουργκάνας - Επιδαύρου(περίπου 8 θέσεις)
 - Οδός Χορτιάτη (τμήμα Τσαρουχά – Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,00μ. Πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,88μ., ενώ από την αριστερή πλευρά θα παραμείνουν σχεδόν αμετάβλητα. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ (περίπου 11 θέσεις)
 - Οδός Αργυροκάστρου (τμήμα Επταπυργίου – Μανδηλαρά) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,60-3.70μ. Πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 4,21μ., ενώ από την αριστερή πλευρά 4,19μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Βίτσι (τμήμα Επταπυργίου – Κρουονερίου) – 5 έτη: Στο τμήμα Επταπυργίου – Μανδηλαρά, το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας είναι στα 3,50μ και τα πεζοδρόμια θα είναι 2,16 και 2,39μ. Στο τμήμα από Μανδηλαρά μέχρι Καππαδοκίας το πλάτος του οδοστρώματος διαμορφώνεται στα 6,25-7,0μ και τα πεζοδρόμια θα είναι 3,2 και 2,5μ. Στην οδό δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Μανδηλαρά (τμήμα Αργυροκάστρου – Λεχόβου) – 5 έτη: Στο τμήμα Λεχόβου – Πρεμέτης, το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας είναι στα 3,09μ και τα πεζοδρόμια θα είναι 2,05 και 4,75μ από την άλλη με εσοχή στάθμευσης πλάτους 2,0μ (περίπου 13 θέσεις). Στο τμήμα από Πρεμέτης μέχρι Βίτσι το πλάτος του οδοστρώματος διαμορφώνεται στα 5,10μ και τα πεζοδρόμια θα είναι 2,35 και 1,70μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 10 θέσεις) . Τέλος στο τμήμα από Βίτσι μέχρι Αργυροκάστρου η λωρίδα κυκλοφορίας διαμορφώνεται στα 3,50μ και τα πλάτη των πεζοδρομίων στα 2,50μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Αραπίτσας – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 5,58-6.24μ. Τα πλάτη των πεζοδρομίων θα κυμαίνονται από 2,73-3,85μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Κανάρη (τμήμα Στάντζου – Ομήρου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 5,50μ. Τα πλάτη των πεζοδρομίων θα κυμαίνονται από 2,90-2,48μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση.
 - Οδός Λεχόβου (τμήμα Μανδηλαρά - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,10-5,10μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων στα 2,58μ και 2,37μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 6 θέσεις)
 - Οδός Πρεμετής (τμήμα Μανδηλαρά - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,06μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων στα 2,05μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 9 θέσεις) από τη μία πλευρά και από την άλλη λωρίδα στάθμευσης υπό γωνία 450 (περίπου 16 θέσεις)
 - Οδός Τσαρουχά (τμήμα Κωστή Παλαμά – Αργυροκάστρου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,10-3,44μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων μπροστά από το σχολείο στα 4,05-4,19μ και βορειότερα στα 3,60 ενώ στο κλείσιμο με την Παλαμά στα 1,70μ. Στην απέναντι πλευρά θα

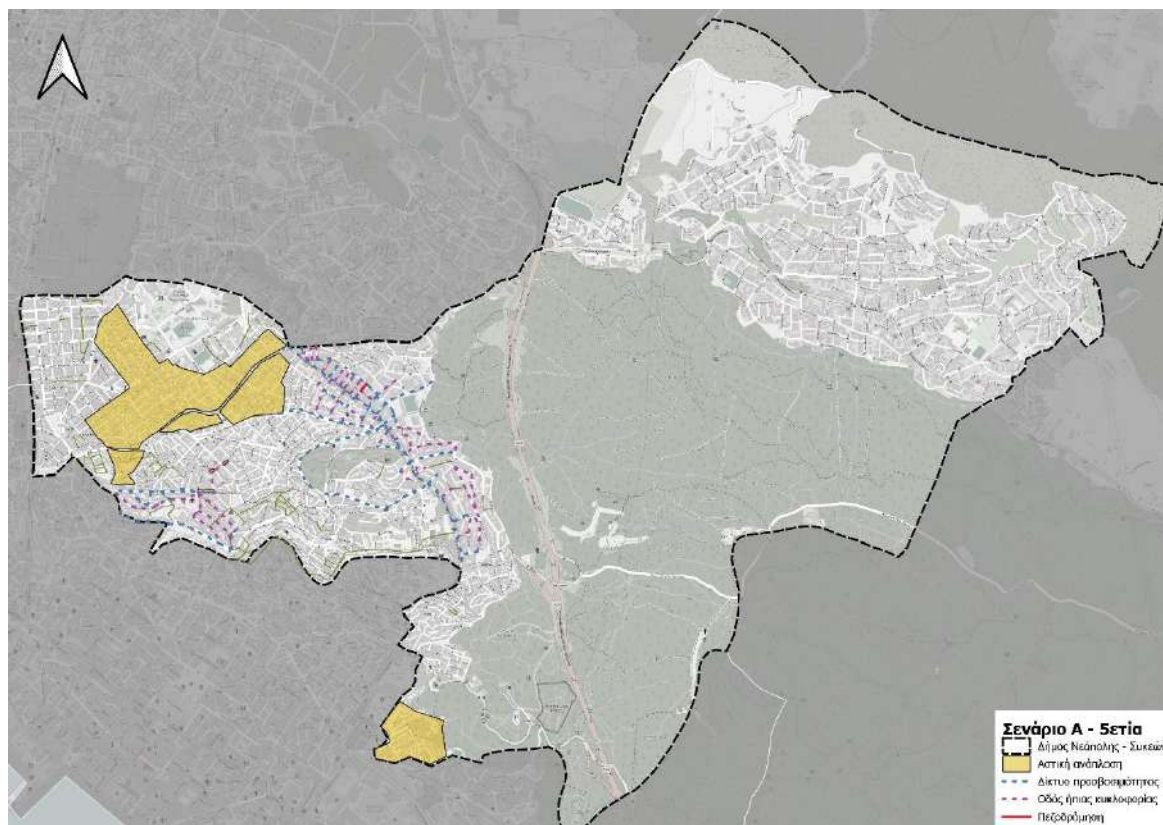
- μείνουν ως έχουν με εξαίρεση το τμήμα Περαίας – Έλλης όπου το πλάτος διαμορφώνεται στα 1,21μ. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 450 στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στο τμήμα Περαίας - Αργυροκάστρου (περίπου 42 θέσεις)
- Οδός Μάρκου Μπότσαρη (Ομήρου - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων ίδια με της υφιστάμενης από την μία πλευρά και από την άλλη διαμορφώνεται στα 2,06μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 10 θέσεις)
 - Οδός Στάντζου (τμήμα Επταπυργίου – Κανάρη) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από την μία πλευρά στα 2,05μ και από την άλλη στα 0,95μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 7 θέσεις)
 - Οδός Οδυσσέως Φωκά (τμήμα Επταπυργίου - Κανάρη) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από την μία πλευρά στα 2,05μ και από την άλλη στα 0,95μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ
 - Οδός Καστοριάς (τμήμα Βασίλη Ρώτα - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,05μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 21 θέσεις)
 - Οδός Κομνηνών (τμήμα Παπαφλέσσα – Μεγάρων) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0-3,2μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,52-3,08μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 15 θέσεις)
 - Οδός Σαλαμίνας (τμήμα Επταπυργίου – Κομνηνών) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη μία πλευρά στα 2,63μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 8 θέσεις)
 - Οδός Λεχόβου (τμήμα Μανδηλαρά - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,10-5,10μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων στα 2,58μ και 2,37μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 6 θέσεις)
 - Οδός Πρεμετής (τμήμα Μανδηλαρά - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,06μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων στα 2,05μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 9 θέσεις) από τη μία πλευρά και από την άλλη λωρίδα στάθμευσης υπό γωνία 450 (περίπου 16 θέσεις)
 - Οδός Τσαρουχά (τμήμα Κωστή Παλαμά – Αργυροκάστρου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,10-3,44μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων μπροστά από το σχολείο στα 4,05-4,19μ και βορειότερα στα 3,60 ενώ στο κλείσιμο με την Παλαμά στα 1,70μ. Στην απέναντι πλευρά θα μείνουν ως έχουν με εξαίρεση το τμήμα Περαίας – Έλλης όπου το πλάτος διαμορφώνεται στα 1,21μ. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 450 στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης στο τμήμα Περαίας - Αργυροκάστρου (περίπου 42 θέσεις)
 - Οδός Μάρκου Μπότσαρη (Ομήρου - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων ίδια με της υφιστάμενης από την μία πλευρά και από την άλλη διαμορφώνεται στα 2,06μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 10 θέσεις)
 - Οδός Στάντζου (τμήμα Επταπυργίου – Κανάρη) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από την μία πλευρά στα 2,05μ και από την άλλη στα 0,95μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 7 θέσεις)
 - Οδός Οδυσσέως Φωκά (τμήμα Επταπυργίου - Κανάρη) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από την μία πλευρά στα 2,05μ και από την άλλη στα 0,95μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ
 - Οδός Καστοριάς (τμήμα Βασίλη Ρώτα - Επταπυργίου) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,05μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 21 θέσεις)
 - Οδός Κομνηνών (τμήμα Παπαφλέσσα – Μεγάρων) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0-3,2μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης στα 2,52-3,08μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 15 θέσεις)

- Οδός Σαλαμίνας (τμήμα Επταπυργίου – Κομνηνών) – 5 έτη: Νέο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Νέα πλάτη πεζοδρομίων από τη μία πλευρά στα 2,63μ και από την άλλη παραμένουν στο ίδιο πλάτος με την υφιστάμενη. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ (περίπου 8 θέσεις)
- **Πεζοδρομήσεις**
 - ο Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δημοτικής Ενότητας Συκεών, του Δήμου Νεάπολης-Συκεών
 - Οδός Μεγάρων (τμήμα Τσαρουχά – Παναγούλη) – 5 έτη:
- **Οδοί ήπιας κυκλοφορίας**
 - ο Αστική αναζωογόνηση της περιοχής «ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ» Δ.Ε. Συκεών
 - Οδός Καυκάσου (τμήμα από Αμαλιάδος μέχρι Ευρυπίδου) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 39 θέσεις).
 - Οδός Καυκάσου (τμήμα από Αγ. Θεοδώρων μέχρι Ευρυπίδου) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ.. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 30 θέσεις).
 - Οδός Ναυαρίνου (τμήμα από Αριστάρχου μέχρι Καυκάσου) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 3 θέσεις).
 - Οδός Αγίων Θεοδώρων (τμήμα από Καυκάσου μέχρι Οδυσσέως) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 16 θέσεις) στο τμήμα Καυκάσου – Εθν. Αντίστασης. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 60° στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 11 θέσεις).
 - Οδός Ούλωφ Πάλμε – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 63 θέσεις)
 - Οδός Οδυσσέως – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 45 θέσεις)
 - Οδός Εθν. Αντίστασης – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 39 θέσεις)
 - ο Βιώσιμος ανασχεδιασμός αστικών οδών και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής «ΒΑΡΝΑ», στη Δ.Ε. Συκεών
 - Οδός Αντωνίου Τρανού (τμήμα από Νίγδης μέχρι Βελδεμίρη) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 8 θέσεις).
 - Οδός Σουλίνη (τμήμα από Παπαναστασίου μέχρι Πάρκο Σουλίνη) – 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,50μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ εκατέρωθεν κατά τμήματα (περίπου 19 θέσεις) και θέσεις στάθμευσης υπό γωνία 45ο στο Πάρκο Σουλίνη.
 - ο Περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός οδού Επταπυργίου και παράπλευρων οδών, της Δημοτικής Ενότητας Συκεών, του Δήμου Νεάπολης-Συκεών
 - Οδός Δραγατσάνιου - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 5 θέσεις).
 - Οδός Ιερολοχιτών - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
 - Οδός Φιλικής Εταιρείας - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 5 θέσεις).
 - Οδός Μυκηνών (τμήμα από Επταπυργίου μέχρι Μουργκάνας) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
 - Οδός Μουργκάνας - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
 - Οδός Επιδαύρου - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
 - Οδός Έλλης - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 12 θέσεις).
 - Οδός Περαιάς - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 12 θέσεις).
 - Οδός Παπανικολή - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. αριστερά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 15 θέσεις).

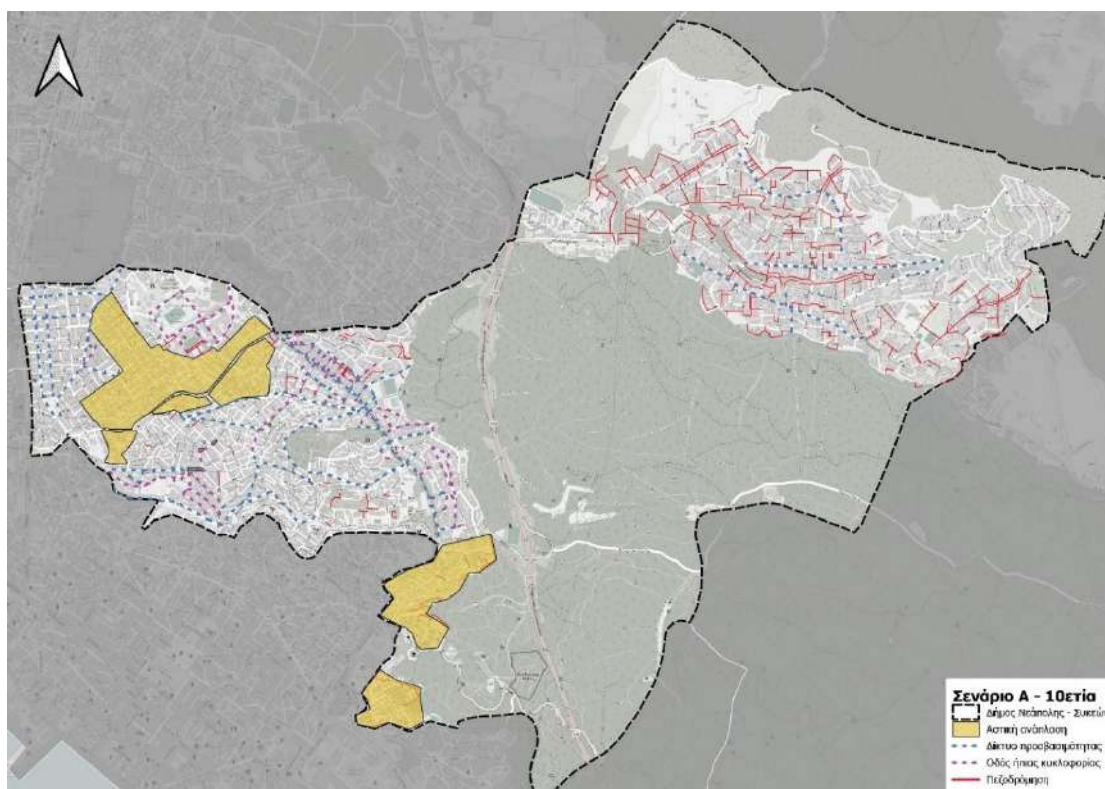
- Οδός Τεπελενίου - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
- Οδός Μεγάρων (τμήμα από Επταπυργίου μέχρι Παναγούλη) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
- Οδός Παναγούλη- 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 27 θέσεις).
- Οδός Λεχόβου (τμήμα από Μανδηλαρά μέχρι Καππαδοκίας) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 12 θέσεις).
- Οδός Μαραθώνος - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 17 θέσεις).
- Οδός Αγνώστου Στρατιώτη - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν (περίπου 3 θέσεις).
- Οδός Μπουμπουλίνας (τμήμα από Επταπυργίου μέχρι Κανάρη) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 7 θέσεις).
- Οδός Καποδιστρίου (τμήμα από Β. Ηπείρου μέχρι Σολωμού) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 7 θέσεις).
- Οδός Βορείου Ηπείρου - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν κατά τμήματα (περίπου 24 θέσεις).
- Οδός Σολωμού - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. εκατέρωθεν κατά τμήματα (περίπου 28 θέσεις).
- Οδός Ομήρου (τμήμα πάρκου) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
- Οδός Σπάρτης - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
- Οδός Μιαούλη (τμήμα από Σπάρτης μέχρι Κανάρη) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 12 θέσεις).
- Οδός Ελύτη - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
- Οδός Καλπακίου (τμήμα από Σπάρτης μέχρι Κανάρη) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 6 θέσεις).
- Οδός Παπαφλέσσα - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δεν επιτρέπεται η στάθμευση
- Οδός Ελευσίνος - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 7 θέσεις).
- Οδός Μεγάρων (τμήμα από Ρήγα Φεραίου μέχρι Πόντου) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στην αριστερή πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 2 θέσεις).
- Οδός Δοξάτου - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 4 θέσεις).
- Οδός Βασ. Ρώτα - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2 μ. στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
- Οδός Αργυροκάστρου (τμήμα από Αποστόλου Ηλέκτρας μέχρι Δημητσάνας) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας στάθμευσης υπό γωνία 30° στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 9 θέσεις).
- Οδός Μπιζανίου (τμήμα από Επταπυργίου μέχρι Βερμίου) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 10 θέσεις).
- Οδός Σαλαμίνος (τμήμα από Κομνηνών μέχρι Ρήγα Φεραίου) - 5 έτη: πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,25μ. Δημιουργία λωρίδας παράλληλης στάθμευσης 2μ στη δεξιά πλευρά κατά τη φορά κίνησης (περίπου 18 θέσεις).

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

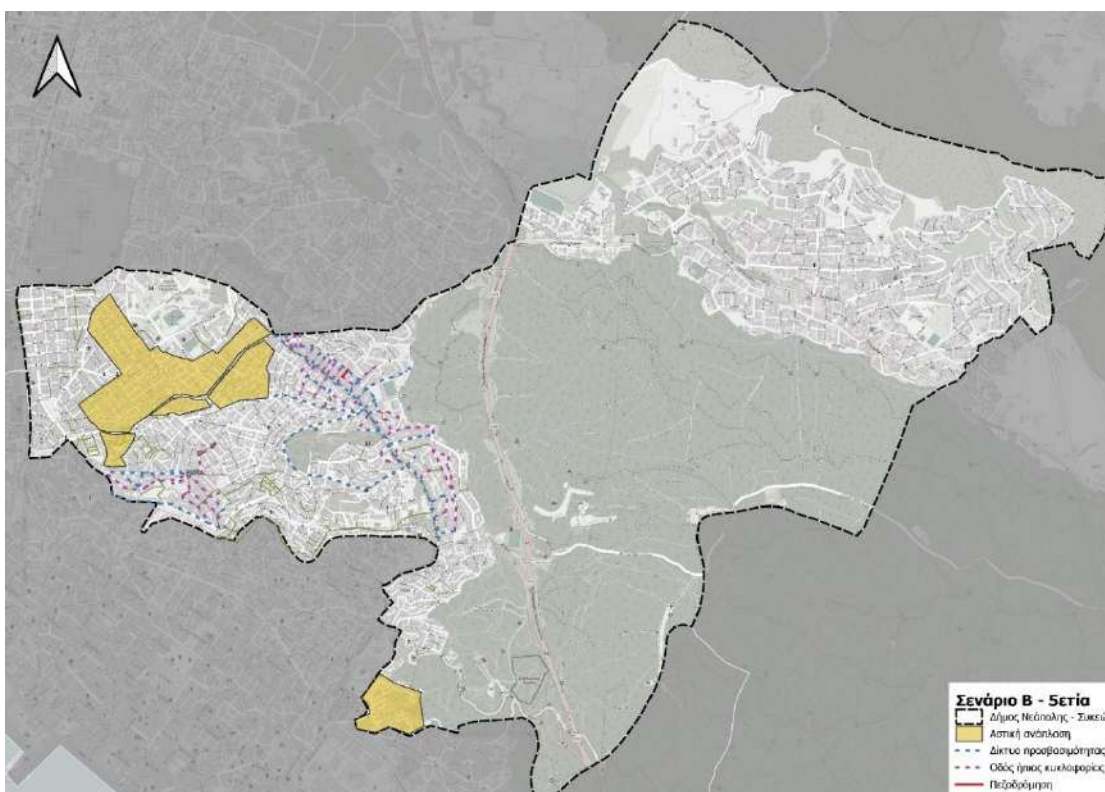
- **Δίκτυο προσβασιμότητας / ανάπλαση πεζοδρομίων**
 - ο Άξονας Ανδ. Παπανδρέου (από. Ελ. Βενιζέλου) – Παναγή Τσαλδάρη (μέχρι Δαβάκη) – 10 έτη
 - ο Άξονας Ανδ. Παπανδρέου (τμήμα Τσαλδάρη – Ελ. Βενιζέλου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Ζάκα (τμήμα Τσαλδάρη – Λαγκαδά) – 10 έτη
 - ο Άξονας Ανδρέου Δημητρίου (τμήμα Τσαλδάρη – Λαγκαδά) – 10 έτη
 - ο Άξονας Κ. Καραμανλή (τμήμα Δαβάκη – Ελ. Βενιζέλου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Αγ. Στεφάνου (τμήμα Δαβάκη – Ιασονίδου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Μεσολογγίου (τμήμα Ελπίδος – Μελ. Μερκούρη) – 10 έτη
 - ο Άξονας Ρήγα Φεραίου (τμήμα Παρασκευά – Κύπρου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Γιώργου Γεννηματά (τμήμα Ρήγα Φεραίου – Ανδ. Δημητρίου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Αγ. Δημητρίου (τμήμα 28^{ης} Οκτωβρίου – Ρήγα Φεραίου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Γρ. Λαμπράκη (τμήμα Ελ. Βενιζέλου – Μελ. Μερκούρη) – 10 έτη
 - ο Άξονας Ελ. Βενιζέλου (τμήμα Μεσολογγίου – Αγ. Δημητρίου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Μικράς Ασίας (τμήμα Ειρήνης – Παπανικολάου) – 10 έτη
 - ο Άξονας Καβάφη – Σικελιανού (σύνδεση Παπανικολάου με σημείο έναρξης περιπατητικής διαδρομής Πεύκων) – 10 έτη
- **Οδοί ήπιας κυκλοφορίας - ενιαίο κατάστρωμα με προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο**
 - ο Άξονας Μουδανιών (τμήμα Τσαλδάρη – Ίμβρου) – 10 έτη
 - ο Περιοχή Στρεμπενιώτη (οδοί περιμετρικά του Δημοτικού Σταδίου Νεάπολης, Ανοικτού Θεάτρου, Σχολικών Συγκροτημάτων και λοιπών σημείων ενδιαφέροντος) – 10 έτη
- **Πεζοδρομήσεις**
 - ο Εφαρμογή/υλοποίηση προτεινόμενων θεσμοθετημένων (μη υλοποιημένων) πεζοδρομήσεων του Γ.Π.Σ. στο σύνολο του Δήμου (με έμφαση στην περιοχή των Πεύκων) – 10 έτη



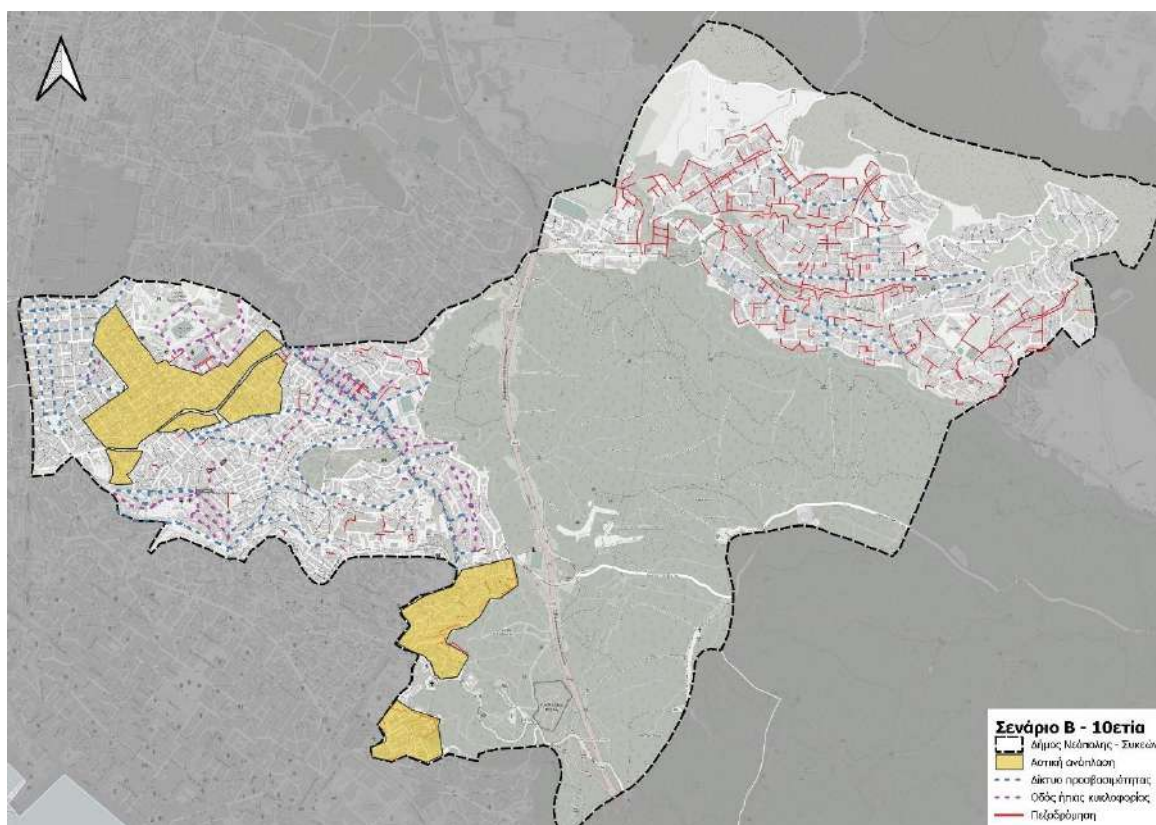
Σχήμα 17.9: Σενάριο Α – Πεζή μετακίνηση -5ετία



Σχήμα 17.10: Σενάριο A - Πεζή μετακίνηση -10ετία



Σχήμα 17.11: Σενάριο B - Πεζή μετακίνηση -5ετία



Σχήμα 17.12: Σενάριο Β - Πεζή μετακίνηση -10ετία

Πίνακας 17.6: Πεζή μετακίνηση/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Δίκτυο προσβασιμότητας: 7,3 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 5,3 km - Πεζοδρόμηση: 50 m Ορίζοντας 5ετίας - Δίκτυο προσβασιμότητας: 7,3 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 5,3 km - Πεζοδρόμηση: 50 m Ορίζοντας 10ετίας - Δίκτυο προσβασιμότητας: 17,1 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 8,1 km - Πεζοδρόμηση: 20 km	Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Δίκτυο προσβασιμότητας: 7,3 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 5,3 km - Πεζοδρόμηση: 50 m Ορίζοντας 5ετίας - Δίκτυο προσβασιμότητας: 7,3 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 5,3 km - Πεζοδρόμηση: 50 m Ορίζοντας 10ετίας - Δίκτυο προσβασιμότητας: 17,1 km - Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 8,1 km - Πεζοδρόμηση: 20 km

Πίνακας 17.7: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης

Εμπορευματικές μεταφορές και διαχείριση στάθμευσης
Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις
- Δημιουργία ζώνης αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στην περιοχή της Ευαγγελίστριας – 5 έτη - Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Υπόγειος Χώρος στάθμευσης ΔΑΚ Τριγώνου Συκεών – 10 έτη

- Υπόγειος Χώρος στάθμευσης Δημαρχείο Συκεών – 10 έτη

Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια

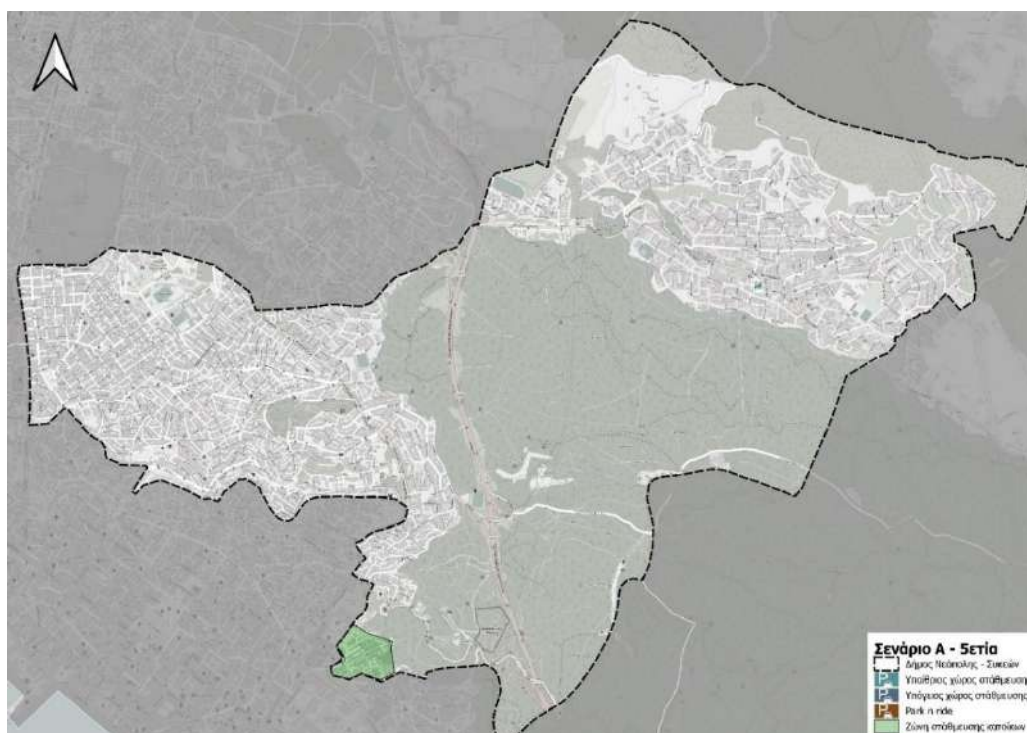
- **Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών μεταφορών – 5 έτη**
 - Θέσπιση ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων
 - Εγκατάσταση τηλεματικής στις θέσεις φορτοεκφορτώσεων
 - Κίνητρα για ηλεκτρικούς επαγγελματικούς στόλους
- **Δημιουργία ζώνης αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στην περιοχή του Αγίου Παύλου – 10 έτη**
- **Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού**
 - Υπόγειος χώρος στάθμευσης
 - Περιοχή Στρεμπενιώτη (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (επισκέπτες)

Σενάριο Α.

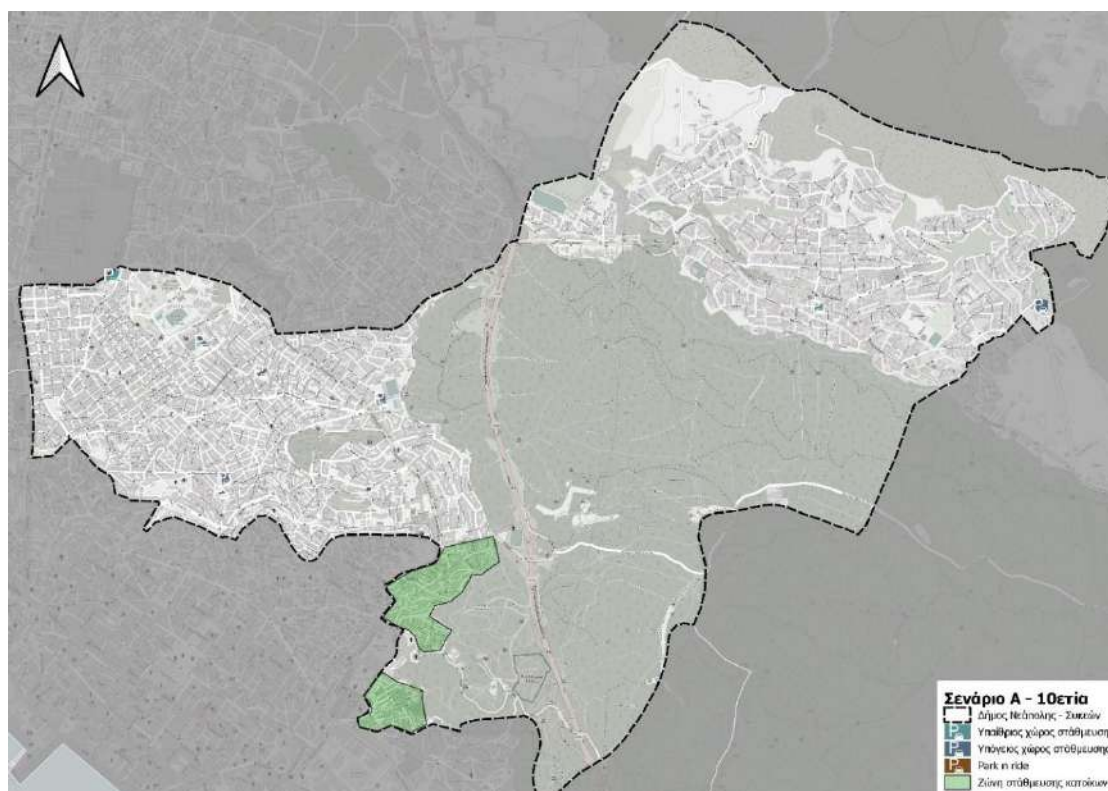
- **Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού**
 - Υπαίθριος χώρος στάθμευσης
 - Κοιμήσεως Θεοτόκου (πρόταση ΓΠΣ) – 5 ετία (κάτοικοι)
 - Δαβάκη - Τσαλδάρη (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (επισκέπτες)
 - Υπόγειος χώρος στάθμευσης
 - Παπαναστασίου – Παρασκευά (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (κάτοικοι)
 - Αθανασίου Διάκου (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (κάτοικοι)
 - Πεντηκοστής – Αγ. Τριάδος (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (επισκέπτες)

Σενάριο Β.

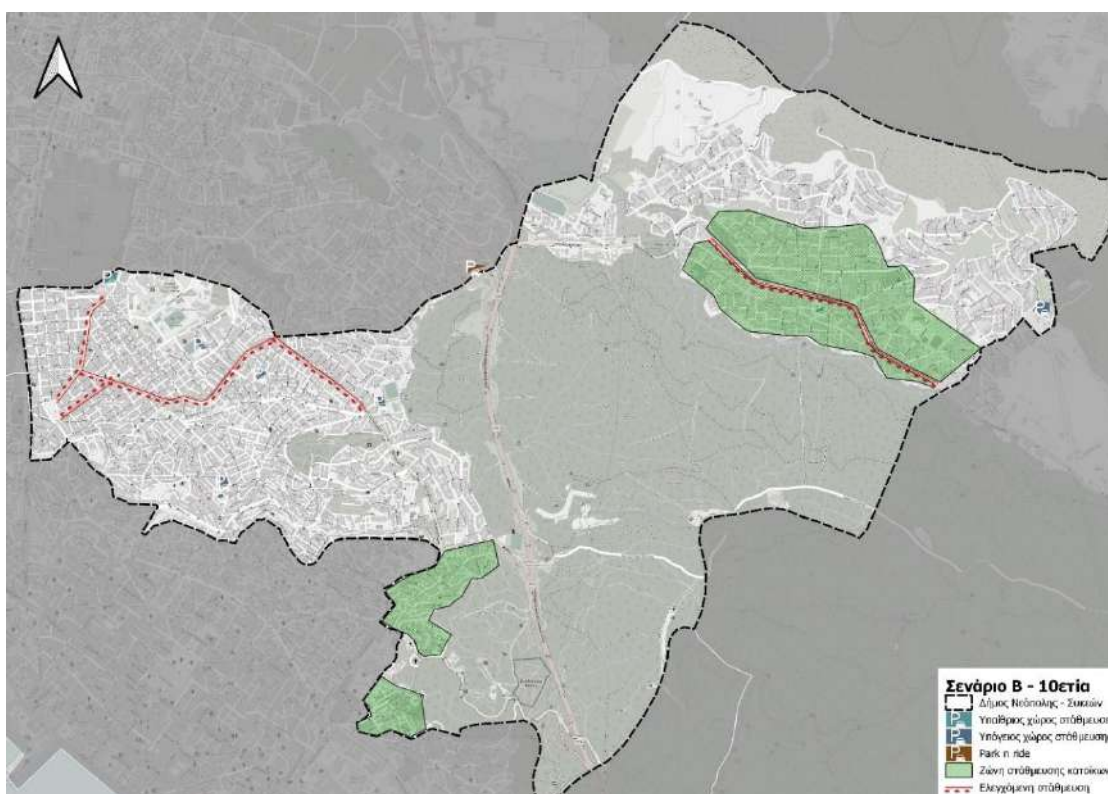
- **Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης (βραχυχρόνιας) στάθμευσης για την ενίσχυση της εναλλαγής κατά μήκος των εμπορικών οδικών αξόνων – 5 έτη**
 - Ελ. Βενιζέλου – Παπανδρέου – Επταπυργίου – 5 έτη
 - Παπανδρέου – Τσαλδάρη – 5 έτη
 - Παπανικολάου – 5 έτη
- **Δημιουργία ζώνης αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στην περιοχή εκατέρωθεν Παπανικολάου (Πεύκα) – 5 έτη**
- **Δημιουργία χώρου park n ride στο Τερματικό Σταθμό Λεωφορείων Νεάπολης – 5 ετία**



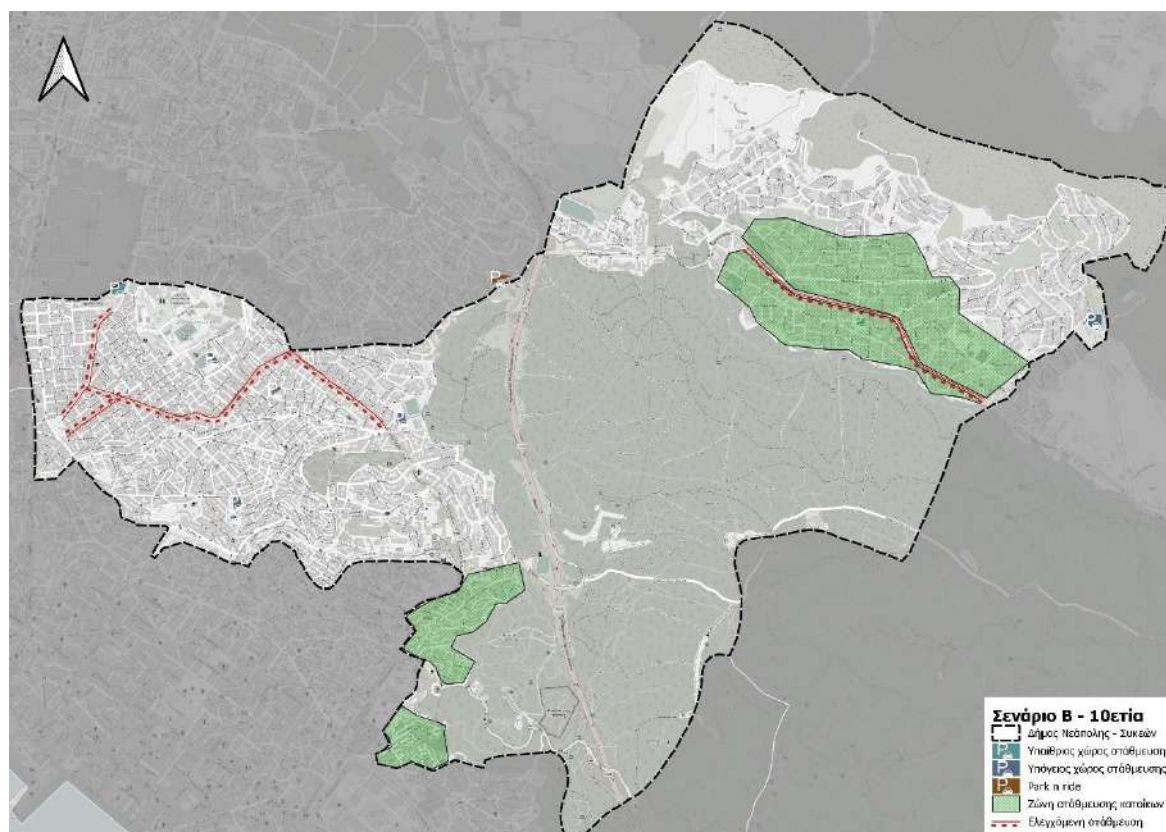
Σχήμα 17.13: Σενάριο Α – Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία



Σχήμα 17.14: Σενάριο Α - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία



Σχήμα 17.15: Σενάριο Β - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία



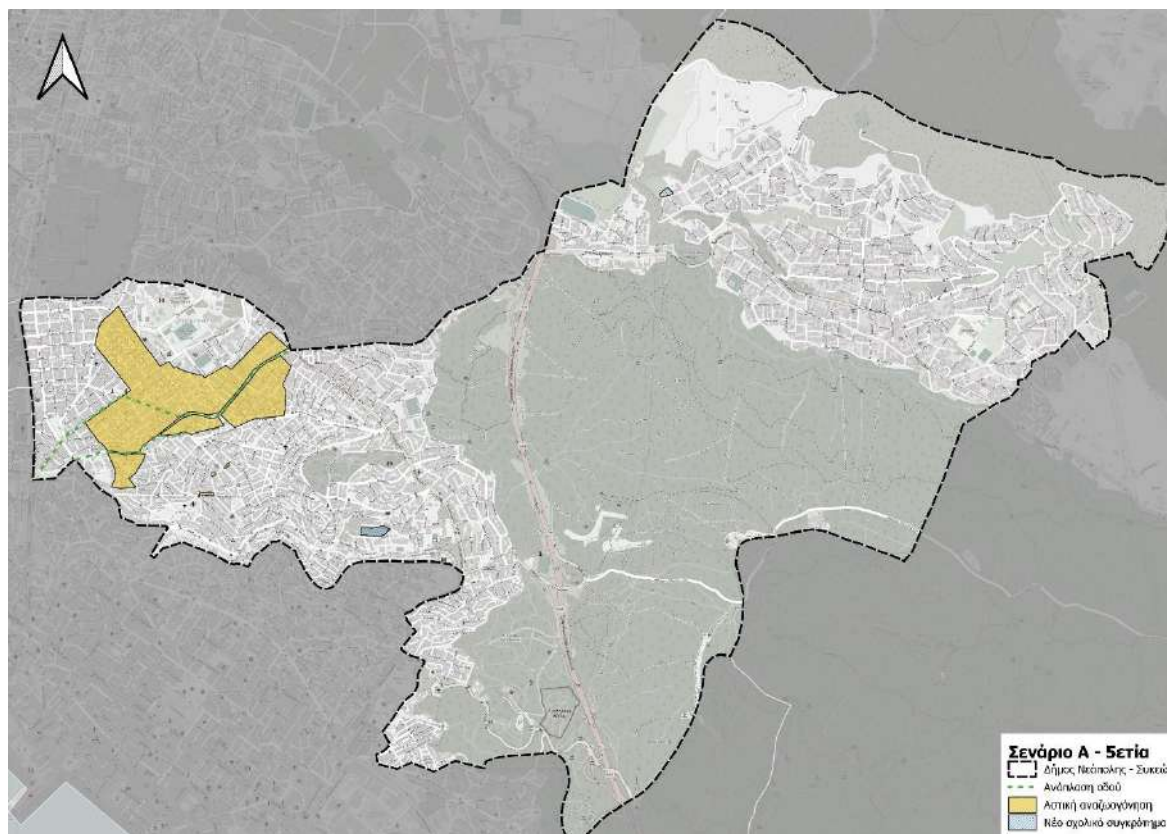
Σχήμα 17.16: Σενάριο Β - Στάθμευση και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία

Πίνακας 17.8: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

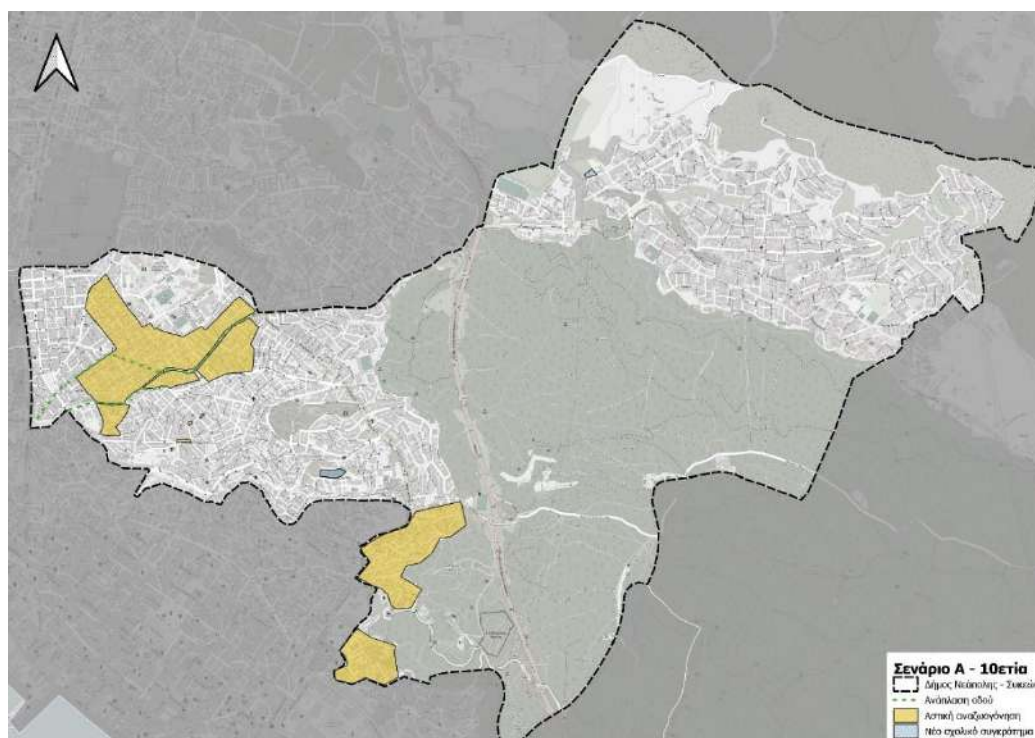
Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
• Δρομολογημένες παρεμβάσεις - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 89.000 m² - ο Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 2 • Ορίζοντας 5ετίας - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 89.000 m² - ο Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης: 1 - ο Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 2 • Ορίζοντας 10ετίας - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 289.000 m² - ο Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης: 2 - ο Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 6	• Δρομολογημένες παρεμβάσεις - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 89.000 m² - ο Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 2 • Ορίζοντας 5ετίας - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 950.000 m² - ο Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης: 1 - ο Χώρος park n ride: 1 - ο Μήκος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης: 4,6 km • Ορίζοντας 10ετίας - ο Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 1,14 km² - ο Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 3 - ο Χώρος park n ride: 1 - ο Μήκος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης: 4,6 km

Πίνακας 17.9: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων

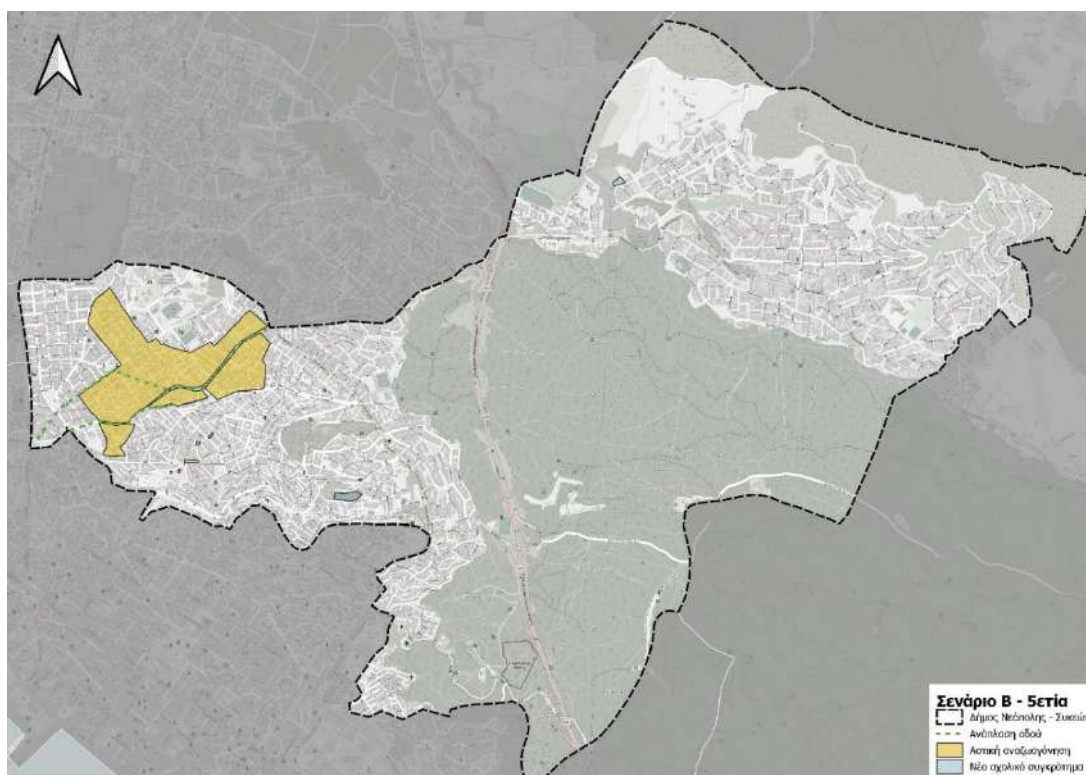
Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων	
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Ανάπλαση οδικού άξονα Ανδρέα Παπανδρέου (τμήμα Επταπυργίου – Ελ. Βενιζέλου) – 5 έτη • Ανάπλαση οδικού άξονα Ελ. Βενιζέλου (τμήμα Ανδ. Παπανδρέου – Λαγκαδά) – 5 έτη • Ανάπλαση οδικού άξονα Ρήγα Φεραίου (τμήμα Καυκάσου – Νικ. Παρασκευά) – 5 έτη • Ανάπλαση πλατείας Βάρνας – 5 έτη (πάρκο γειτονιάς) • Ανάπλαση πάρκου Σουλίνη – 5 έτη (πάρκο γειτονιάς) • Ανάπλαση πλατείας Ειρήνης – 5 έτη (αστική ανάπλαση) • Νέα Πόλη – Αστική Αναζωογόνηση περιοχών των Δημοτικών Ενοτήτων Νεάπολης και Συκεών – 5 έτη • 1ο ΕΠΑ.Λ. Συκεών – 5 έτη • 4ο Δημοτικό Πεύκων / 7ο νηπιαγωγείο – 5 έτη	
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια	
• Αστική Αναζωογόνηση περιοχών Αγίου Παύλου και Ευαγγελίστριας – 10 έτη • Ανάδειξη Βυζαντινού Περιπάτου εντός του Δήμου Νεάπολης Συκεών – 10 έτη • Ανάδειξη / ανάπλαση περιοχών Πολιτιστικής και Παραδοσιακής Γειτονιάς του Δήμου Νεάπολης - Συκεών	



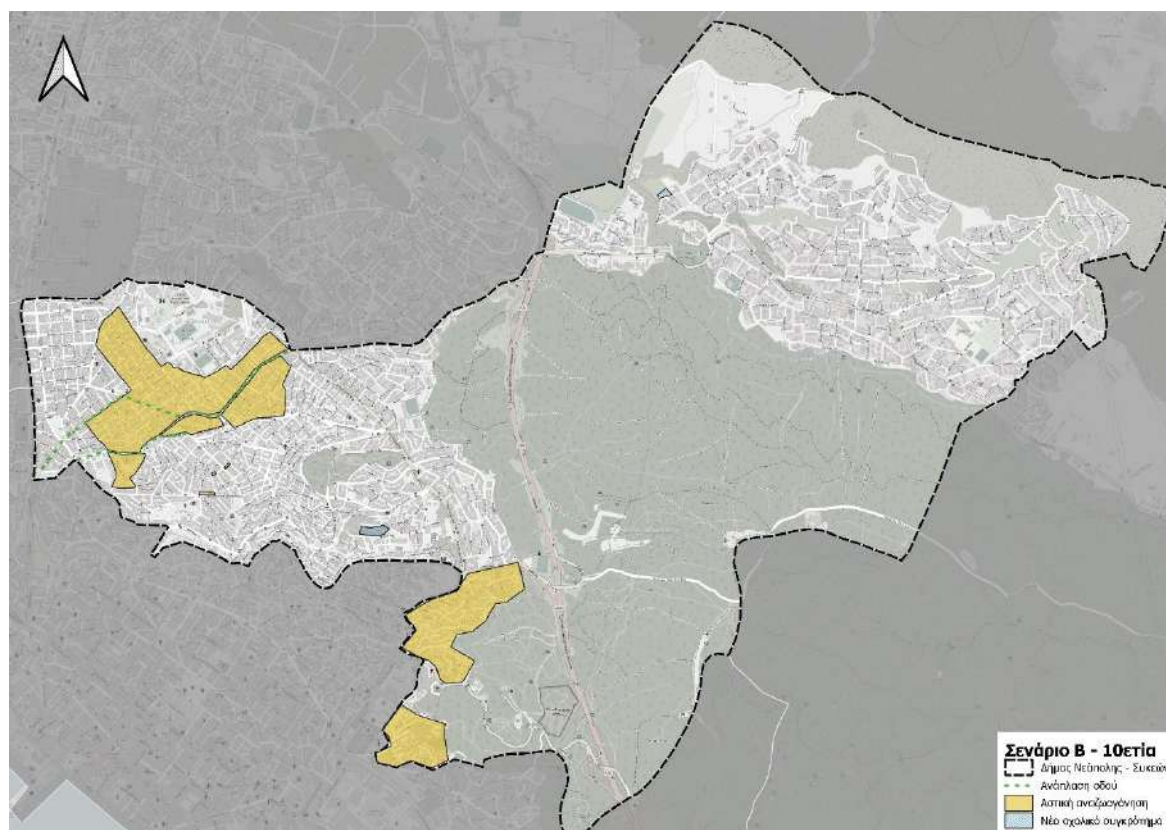
Σχήμα 17.17: Σενάριο Α – Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία



Σχήμα 17.18: Σενάριο Α - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία



Σχήμα 17.19: Σενάριο Β - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία



Σχήμα 17.20: Σενάριο Β - Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία

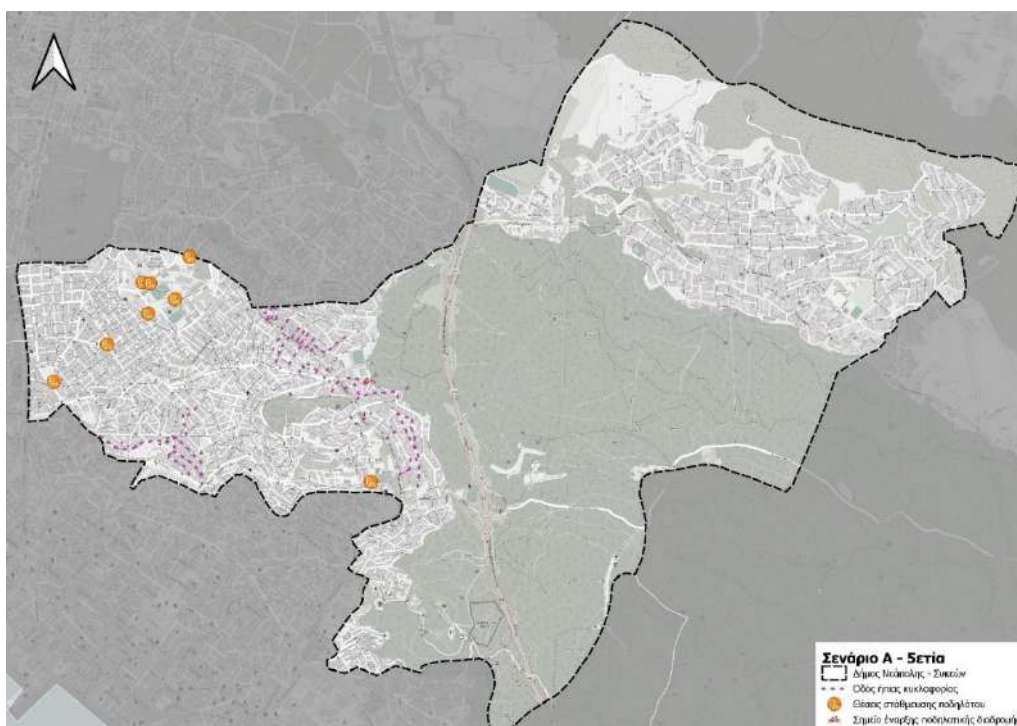
Πίνακας 17.10: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - Αστική αναζωογόνηση: 0,54 km² - Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2 Ορίζοντας 10ετίας - Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - Αστική αναζωογόνηση: 0,74 km² - Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2	Δρομολογημένες παρεμβάσεις - Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - Αστική αναζωογόνηση: 0,54 km² - Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2 Ορίζοντας 10ετίας - Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - Αστική αναζωογόνηση: 0,74 km² - Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2

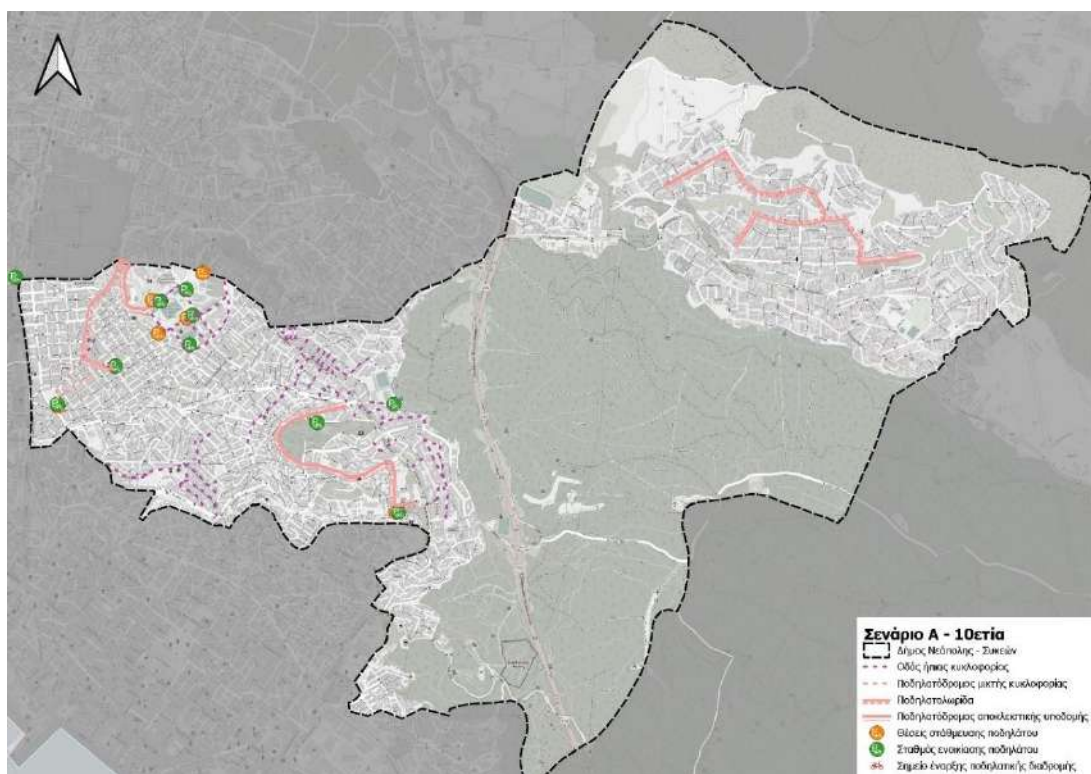
Πίνακας 17.11: Ποδηλατική υποδομή

Ποδήλατο	
Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
Δε σημειώνεται / εντοπίζεται πρόταση για ποδήλατο. Υπάρχει μόνο αναφορά ότι το ποδήλατο μπορεί να κινηθεί κατά προτεραιότητα στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας	
Σενάριο Α.	Σενάριο Β.

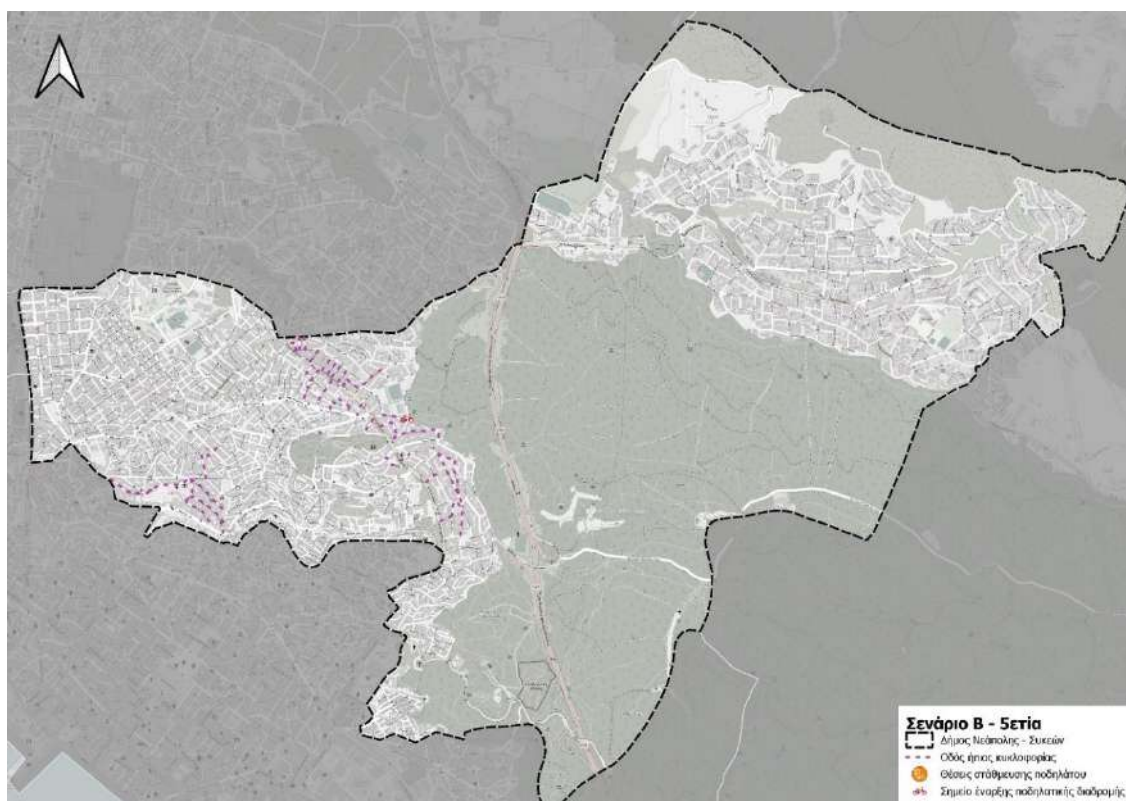
• Ποδηλατική υποδομή – 10ετία - ο Αμφίδρομη ποδηλατολωρίδα (αμφίδρομη κυκλοφορία): ▪ Τσαλδάρη (τμήμα Παπανδρέου – Δαβάκη), Ρόδων (τμήμα Ανθέων – Κωνσταντινουπόλεως), Αριστοτέλους (τμήμα Ακαδημίας – Ανθέων), Ανθέων (τμήμα Ακαδημίας – Σωτήρος), Σωτήρος (τμήμα Ανθέων – Μικράς Ασίας) - ο Μικτής κυκλοφορίας: ▪ Μπινιώρη (μεταξύ των οδών Παπανδρέου) και Παπανδρέου (τμήμα Τσαλδάρη – Πάρκο Ρουμανικών), Σπαρτάκου – Βοσνάκη (μέχρι Επταπύργιο) - ο Αποκλειστική διατομή (αμφίδρομη κυκλοφορία): ▪ Διγενή (τμήμα Δαβάκη – Οδυσσέα Ελύτη), Οδυσσέα Ελύτη (τμήμα Διγενή – Μανώλη Τριανταφυλλίδη), Καρόλλου Κουν (τμήμα Βίτση – Οδυσσέως Φωκά), Οδυσσέως Φωκά (τμήμα Μερκούρη – Σπαρτάκου), Μικράς Ασίας (τμήμα Ειρήνης – Σωτήρος), Κωνσταντινουπόλεως (τμήμα Λέοντος Σοφού – Παλαιολόγων) • Εγκατάσταση 8 σταθμών μακροχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων – 5 έτη	• Δεν προτείνεται συγκεκριμένη υποδομή. Το ποδήλατο κινείται κατά προτεραιότητα στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας



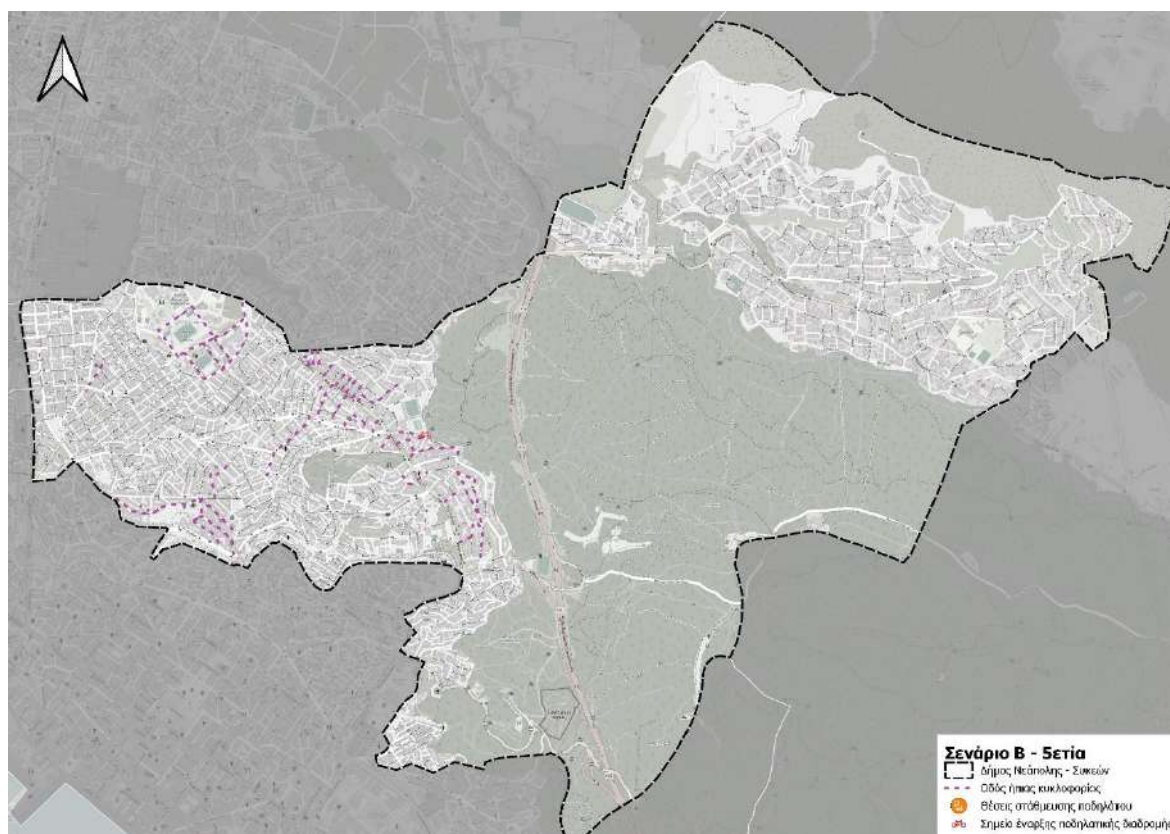
Σχήμα 17.21: Σενάριο Α – Ποδηλατική υποδομή -5ετία



Σχήμα 17.22: Σενάριο A - Ποδηλατική υποδομή -10ετία



Σχήμα 17.23: Σενάριο B - Ποδηλατική υποδομή -5ετία



Σχήμα 17.24: Σενάριο B - Ποδηλατική υποδομή -10ετία

Πίνακας 17.12: Ποδηλατική υποδομή/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

Σενάριο A.	Σενάριο B.
- Ορίζοντας 10ετίας - Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου: 9 - Σταθμοί ενοικίασης ποδηλάτου: 11 - Ποδηλατόδρομος - Μικτής κυκλοφορίας: 0,5 km - Ποδηλατολωρίδα: 2,7 km - Ποδηλατόδρομος αποκλειστικής υποδομής: 2,8 km	

Πίνακας 17.13: Μέσα μαζικής μεταφοράς

Δημόσια Συγκοινωνία και Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις
Αναβάθμιση στάσεων 5 ετία
Κοινές παρεμβάσεις στα εναλλακτικά σενάρια
Δημιουργία υπηρεσίας 2-3 μικρών λεωφορείων αντίστοιχης του ΑΙΝΕΙΑ στον Δήμο Θεσσαλονίκης και του ΠΟΡΤΑ ΠΟΡΤΑ στον ΟΑΣΘ, που θα δίνουν την δυνατότητα μετακίνησης των ΑμεΑ του Δήμου κατόπιν

ραντεβού, ατομικά ή με συνοδό, για να εξυπηρετηθούν προσωπικές ανάγκες μετακίνησης όπως ιατρείο, αγορά, διασκέδαση – 5 έτη

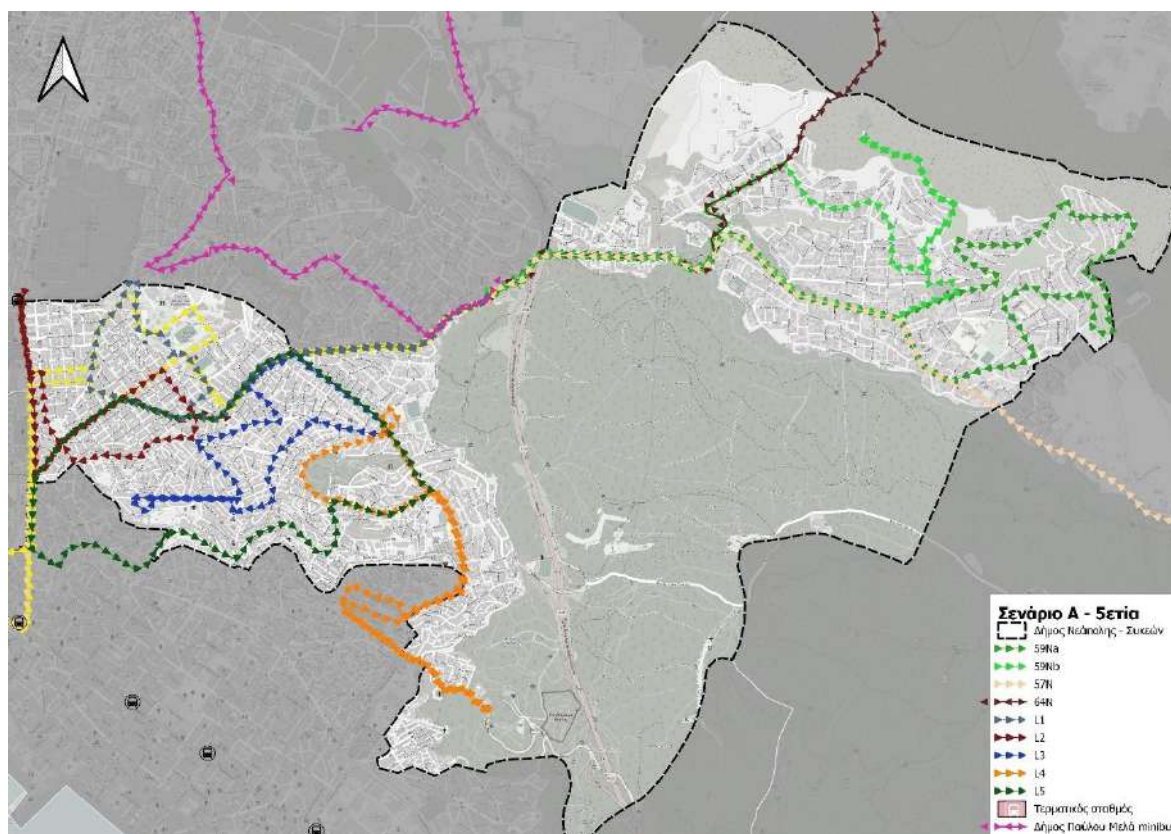
- **Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων**
 - ο Τοποθέτηση 10 σταθμών ενοικίασης κοινόχρηστων (ηλεκτρικών) ποδηλάτων – 10 έτη
- **Διερεύνηση για την επέκταση του Μετρό προς τα Δυτικά – 10 έτη**
- **Λειτουργία προαστιακού (κλάδος προς Δυτικές Συνοικίες) – 10 έτη**

Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
• Προτεινόμενη λεωφορειακή γραμμή minibus από ΣΒΑΚ Παύλου – Μελά – 5 ετία - ο ΤΣ ΟΑΣΘ Νεαπόλεως-Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου-Αττάλου-Μεσσήνης-Δερβενακίων-Φιλίππου-Ελπίδος-Αγν.Στρατιώτου-Μαυρομιχάλη-Λεωφ.Στρατού-25ης Μαρτίου-Ηφαίστου-Θεμ. Σοφούλη-Χαλκιδικής-Καρυωτάκη-οδός υπόγειας διέλευσης Εξωτ. Περιφερειακής Θεσσαλονίκης-Καρατάσου (διέλευση από είσοδο-έξοδο Νοσ. Παπαγεωργίου-Ευγ. Τραπεζούντος-ΤΣ στο ύψος των Γηπέδων Τένις Πολίχνης, ΔΑΚ Πολίχνης «Αλέξανδρος Νικολαΐδης» • Πρόταση αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 5 ετία - ο 64N: Φίλυρο – Πεύκων – Φιλύρου – Κων/πόλεως – Παπανικολάου – Ανδ. Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου – Λαγκαδά – Δραγουμάνου – Μοναστηρίου – Ν.Σ. Σταθμός – Μοναστηρίου – Δραγουμάνου – Λαγκαδά – Ελ. Βενιζέλου – Ανδ. Παπανδρέου – Παπανικολάου – Κων/πόλεως – Πεύκων – Φιλύρου – Φίλυρο - ο 57N: ΝΣΣ – Μοναστηρίου – Λαγκαδά – Ελ. Βενιζέλου – Α. Παπανδρέου – Λεωφ. Παπανικολάου – Πεύκα – Ασβεστοχώρι – Εξοχή – Δ/ση Χορτιάτη – Εξοχή – Ασβεστοχώρι – Πεύκα – Λεωφ. Παπανικολάου – Α. Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου – Λαγκαδά – Μοναστηρίου – ΝΣΣΣ - ο 59Nα: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Παπανικολάου – Ειρήνης – Ακροπόλεως – Ζωοδόχου Πηγής – Αναλήψεως – Ζωοδόχου Πηγής – Αγ. Γεωργίου – Αγ. Τριάδος – Παπανικολάου – Παπανδρέου – Τ.Σ. Νεάπολης - ο 59Nβ: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Παπανικολάου – Ειρήνης – Μικράς Ασίας – Σωτήρος – Γαλήνης – Νεκροταφεία – Γαλήνης – Ακαδημίας – Ρόδων – Κων/πόλεως – Παπανικολάου – Παπανδρέου – Τ.Σ. Νεάπολης - ο L1: Τ.Σ. Νεάπολης – Παπανδρέου – Τσαλδάρη – Διγενή – Ελύτη –	• Δημιουργία σταθμού διατροφικών μεταφορών στον τερματικό σταθμό του Προαστιακού (κλάδος προς Δυτικές Συνοικίες) στο ύψος των Κοιμητηρίων Ζέιτενλικ – 10 έτη • Αναβάθμιση τερματικού σταθμού Λεωφορείων Νεάπολης – 5 έτη • Προτεινόμενη λεωφορειακή γραμμή minibus από ΣΒΑΚ Παύλου – Μελά – 5 ετία - ο ΤΣ ΟΑΣΘ Νεαπόλεως-Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου-Αττάλου-Μεσσήνης-Δερβενακίων-Φιλίππου-Ελπίδος-Αγν.Στρατιώτου-Μαυρομιχάλη-Λεωφ.Στρατού-25ης Μαρτίου-Ηφαίστου-Θεμ. Σοφούλη-Χαλκιδικής-Καρυωτάκη-οδός υπόγειας διέλευσης Εξωτ. Περιφερειακής Θεσσαλονίκης-Καρατάσου (διέλευση από είσοδο-έξοδο Νοσ. Παπαγεωργίου-Ευγ. Τραπεζούντος-ΤΣ στο ύψος των Γηπέδων Τένις Πολίχνης, ΔΑΚ Πολίχνης «Αλέξανδρος Νικολαΐδης» • Πρόταση αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 5 ετία - ο 23N: Πλ. Ελευθερίας- Ελευθερίου Βενιζέλου – Αγ. Δημήτριου – Ιουλιανού – Ολυμπιάδος – Θεοτοκοπούλου – Ακροπόλεως – Επταπυργίου – Βίτσι – Δημητσάνας – Βίτσι – Αργυρόκαστρου – Επταπυργίου – Ελ. Βενιζέλου – Κλαυθμώνος – Ακροπόλεως – Αγ. Σοφίας – Κασσάνδρου – Προξένων – Στρ. Δουμπιώτη – Ίωνος Δραγούμη – Πλ. Ελευθερίας - ο 24N: Τ.Σ. Χιλίων Δένδρων -Λεωφ. Όχι- Ε. Ζωγράφου – Εθν. Αμύνης – Ν. Γερμανού – Αγγελάκη – Εθν. Αμύνης – Ε. Ζωγράφου – Λεωφ. Όχι – Τ.Σ. Χιλίων Δένδρων - ο 25N: ΤΣ Νεάπολης – Α. Παπανδρέου – Κασταμόνης – Ελ. Βενιζέλου – Γλήνου – Ελύτη – Διγενή – Τσαλδάρη – Αγ. Γεωργίου – Λαγκαδά – Δραγουμάνου – Καλού – Λαγκαδά – Αγαθουπόλεως – Α. Παπανδρέου – Βενιζέλου – Κασταμόνης – Α. Παπανδρέου – ΤΣ Νεάπολης - ο 26N: ΤΣ Καλλιθέας – Παπαναστασίου – Παρασκευά – Καραολή – Βενιζέλου – Α. Δημητρίου – Ρ. Φεραίου – Κύπρου – Ιπποκράτους – Γεννηματά – Ρ. Φεραίου –

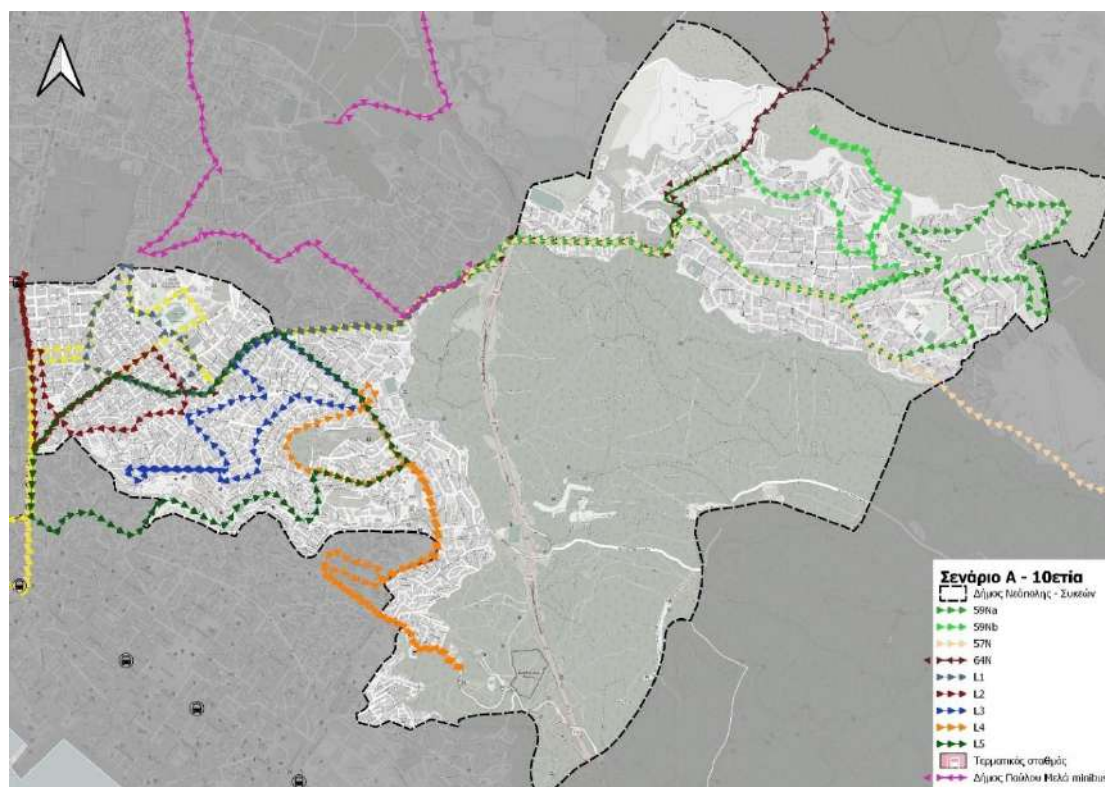
Στάδιο 2

Τριανταφυλλίδη – Ρωμυλίας – Αμάσειας – Παπανδρέου – Τ.Σ. Νεάπολης - ο L2: Ζέιτενλικ – Λαγκαδά – Βενιζέλου – Αμάσειας – Φλογητών – Ρήγα Φεραίου – Χατζούδη – Καραμανλή – Αγ. Γεωργίου – Λαγκαδά – Ζέιτενλικ - ο L3: Τ.Σ. Καλλιθέας – Παπαναστασίου – Παρασκευά – Ρήγα Φεραίου – Κύπρου – Παπανδρέου – Επταπυργίου – Ρήγα Φεραίου – Αγ. Δημητρίου – Βενιζέλου – Καραολή – Ιωάννη Μιχαήλ – Βελδεμίρη – Παπαναστασίου – Ναυαρίνου – Αρίσταρχου – Τ.Σ. Καλλιθέας - ο L4: Τ.Σ. Χιλίων Δέντρων – Λεωφ. Όχι – Ακροπόλεως – Επταπυργίου – Οδυσσέως Φωκά – Γουναρίδη – Καρόλου Κουν – Επταπυργίου – Βίτσι – Μανδηλαρά – Πρεμετής – Επταπυργίου – Κλαυθμώνος – Ακροπόλεως – Λεωφ. Όχι – Τ.Σ. Χιλίων Δέντρων - ο L5: Β.Α.Ο. – Ελπίδος – Μεσολογίου – Μελίνας Μερκούρη – Οδυσσέως Φωκά – Επταπυργίου – Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου – Λαγκαδά – Αγ. Δημητρίου – Κων/πόλεως – Κλαυδιανού – Μετεώρων – Β.Α.Ο.	Καρπενησιώτη – Προκοπίου – Κλαυδιανού – Αυρηλιανής – Ηφαιστίωνος – Παπαζώλη – Αντιγονιδών – Εγνατία – Λαγκαδά – Αγ. Δημητρίου – Κλαυδιανού – Π. Φανερωμένης – Ρ. Φεραίου – Γεννηματά – Τ. Αντωνίου – Ρ. Φεραίου – Αγ. Δημητρίου – Καραολή – Παρασκευά – Παπαναστασίου – Ναυαρίνου – Αρίσταρχου – ΤΣ Καλλιθέας - ο 28N: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Επταπυργίου – Οδυσσέως Φωκά – Μελίνας Μερκούρη – Μεσολογίου – Ελπίδος – Πρόνοιας – Κλαυδιανού – Αυρηλιανής – Ηφαιστίωνος – Παπαζώλη – Αντιγονιδών – Εγνατία – Ίωνος Δραγούμη – Πλ. Ελευθερίας – Ελ. Βενιζέλου – Εγνατία – Καραολή & Δημητρίου – Στρ. Δουμπιώτη – Ολυμπιάδος – Αυρηλιανής – Κλαυδιανού – Μετεώρων – Ελπίδος – Ελ. Βενιζέλου – Μεσολογίου – Μελίνας Μερκούρη – Οδυσσέως Φωκά – Επταπυργίου – Ανδ. Παπανδρέου Τ.Σ. Νεάπολης - ο 64N: Φίλυρο – Πεύκων – Φιλύρου – Κων/πόλεως – Παπανικολάου – Ανδ. Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου – Λαγκαδά – Δραγουμάνου – Μοναστηρίου – Ν.Σ. Σταθμός – Μοναστηρίου – Δραγουμάνου – Λαγκαδά – Ελ. Βενιζέλου – Ανδ. Παπανδρέου – Παπανικολάου – Κων/πόλεως – Πεύκων – Φιλύρου – Φίλυρο - ο 57N: ΝΣΣ – Μοναστηρίου – Λαγκαδά – Ελ. Βενιζέλου – Α. Παπανδρέου – Λεωφ. Παπανικολάου – Πεύκα – Ασβεστοχώρι – Εξοχή – Δ/ση Χορτιάτη – Εξοχή – Ασβεστοχώρι – Πεύκα – Λεωφ. Παπανικολάου – Α. Παπανδρέου – Ελ. Βενιζέλου – Λαγκαδά – Μοναστηρίου – ΝΣΣΣ - ο 59N: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Παπανικολάου – Ειρήνης – Ακροπόλεως – Αγίας Τριάδας – Πεντηκοστής – Ζωοδόχου Πηγής – Αναλήψεως – Ζωοδόχου Πηγής – Αγ. Γεωργίου – Αγ. Τριάδος – Παπανικολάου – Σωτήρος – Γαλήνης – Νεκροταφεία – Γαλήνης – Σωτήρος – Ακαδημίας – Ρόδων – Κων/πόλεως – Παπανικολάου – Παπανδρέου – Τ.Σ. Νεάπολης • Πρόταση αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 10 ετία - ο 28N: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Επταπυργίου – Οδυσσέως Φωκά – Μελίνας Μερκούρη – Μεσολογίου – Ελπίδος – Πρόνοιας – Κλαυδιανού – Αυρηλιανής – Ηφαιστίωνος – Παπαζώλη – Αντιγονιδών – Εγνατία – Ίωνος Δραγούμη – Πλ.

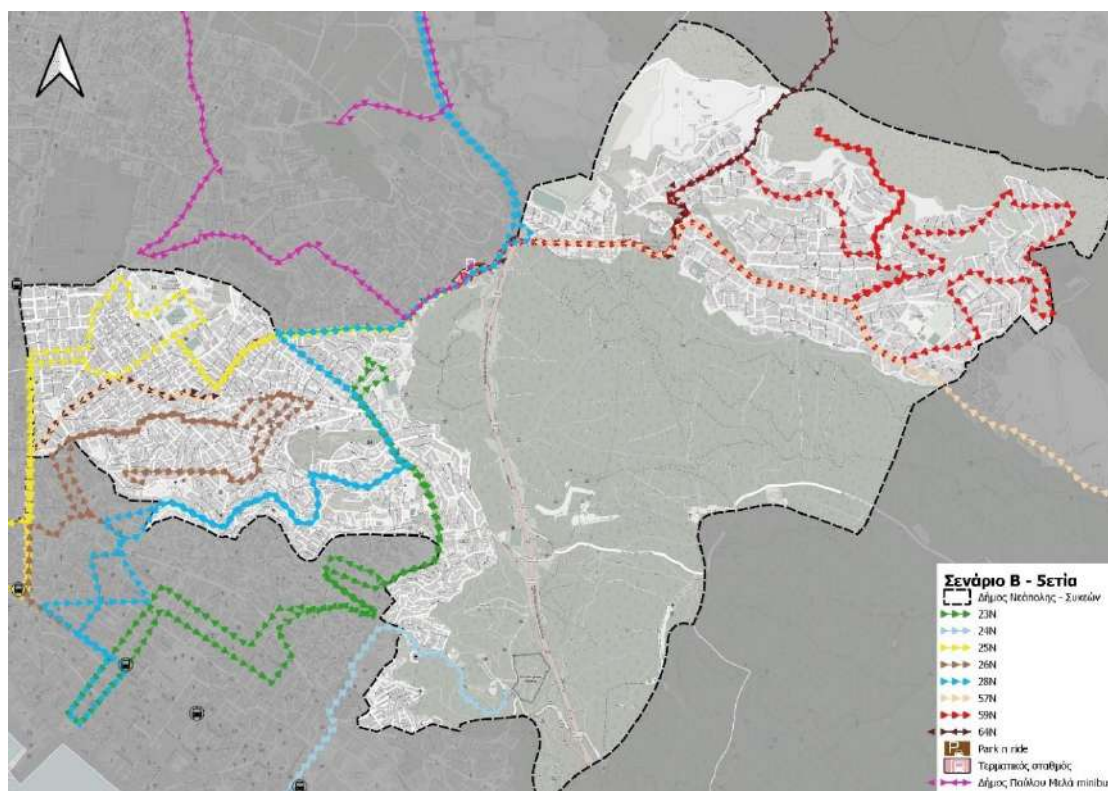
	Ελευθερίας – Ελ. Βενιζέλου – Εγνατία – Καραολή & Δημητρίου – Στρ. Δουμπιώτη – Ολυμπιάδος – Αυρηλιανής – Κλαυδιανού – Μετεώρων – Ελπίδος – Ελ. Βενιζέλου – Μεσολογγίου – Οδυσσέως Φωκά – Επταπυργίου – Ανδ. Παπανδρέου Τ.Σ. Νεάπολης



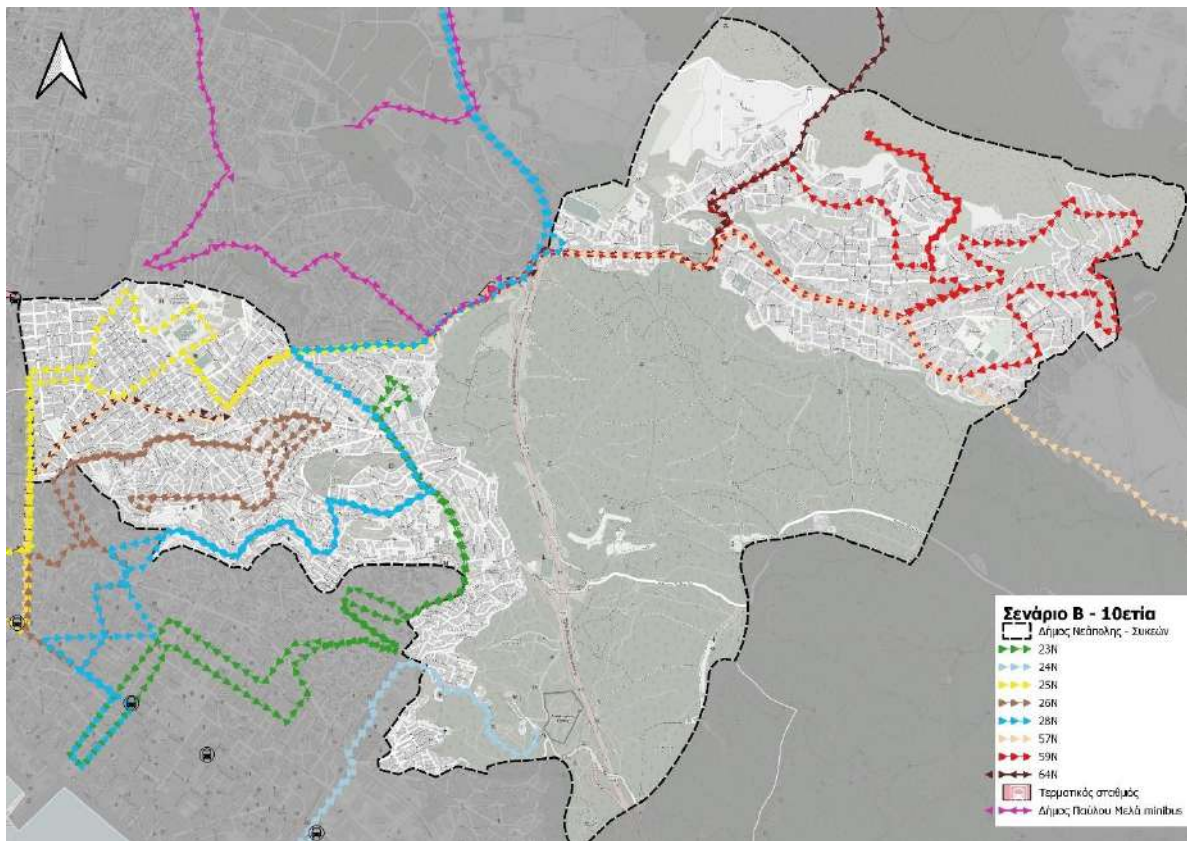
Σχήμα 17.25: Σενάριο A – MMM -5ετία



Σχήμα 17.26: Σενάριο Α - MMM -10ετία



Σχήμα 17.27: Σενάριο Β - MMM -5ετία



Σχήμα 17.28: Σενάριο Β - ΜΜΜ -10ετία

Πίνακας 17.14: Μέσα μαζικής μεταφοράς/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά σεναρίων

Σενάριο Α.	Σενάριο Β.
- Ορίζοντας 5ετίας - Γραμμή 64N: 12,5 km (συνολικά) - Γραμμή 57N: 14,7 km (συνολικά) - Γραμμή 59^α: 10 km - Γραμμή 59^β: 8,8 km - Γραμμή L1: 6 km - Γραμμή L2: 4 km - Γραμμή L3: 4,6 km - Γραμμή L4: 6,8 km - Γραμμή L5: 6,2 km	- Ορίζοντας 5ετίας - Γραμμή 23N: 10 km (συνολικά) - Γραμμή 24N: 5,8 km (συνολικά) - Γραμμή 25N: 10 km (συνολικά) - Γραμμή 26N: 9,1 km (συνολικά) - Γραμμή 28N: 20 km (συνολικά) - Γραμμή 64N: 12,5 km (συνολικά) - Γραμμή 57N: 14,7 km (συνολικά) - Γραμμή 59N: 14 km (συνολικά)

18. Ανάπτυξη μελλοντικών σεναρίων με τη χρήση του μαθηματικού υποδείγματος προσομοίωσης

18.1.1 Γενικά στοιχεία

Η δημιουργία ενός πολυτροπικού υποδείγματος τεσσάρων σταδίων, όπως αυτό που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, επιτρέπει την αναλυτική αξιολόγηση μιας πληθώρας κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία του μεταφορικού συστήματος της περιοχής μελέτης.

Έτσι στην παρούσα ενότητα, αναπτύσσονται αναλυτικά οι μεθοδολογίες προβολής των μητρώων ζήτησης στους μελλοντικούς ορίζοντες και η ποσοτική αξιολόγηση των πρόδρομων εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, ενώ στο τέλος, πραγματοποιείται μια αναλυτική συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων με παράθεση μιας σειράς δεικτών και παραμέτρων που εξάγονται από το λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτάθηκαν τόσο για το σενάριο Χ «Business as Usual» όσο και για τα δύο (2) εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την περιοχή μελέτης διαχωρίζονται ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε δύο (2) επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης (μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος ορίζοντας) με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια - συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης κ.λπ.). Έτσι, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν σενάρια σε δύο (2) μελλοντικούς ορίζοντες: το μεσοπρόθεσμο διάστημα της πενταετίας από το έτος αναφοράς (2027), και το μακροπρόθεσμο διάστημα της δεκαετίας από το έτος αναφοράς (2032). Ως έτος αναφοράς ορίζεται το 2022.

Για κάθε έναν χρονικό ορίζοντα, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν δύο (2) διαφορετικά σενάρια:

- το Σενάριο Business as Usual (BAU) στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα έως το 2022. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας, ΑΕΠ, πληθυσμός), όπως θα παρουσιαστεί αναλυτικά σε επόμενη ενότητα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_X». Για παράδειγμα, το Σενάριο BAU του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_X.
- τα σενάρια των παρεμβάσεων, όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα και για κάθε εναλλακτικό σενάριο κινητικότητας. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_A» ή «έτος_B» για κάθε εναλλακτικό σενάριο. Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_A για το Σενάριο Α και 2027_B και για το Σενάριο Β.

18.1.2 Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση σεναρίων σε μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες αποτελεί η προβολή μιας σειράς βασικών οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών που σχετίζονται με την μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις. Στην περίπτωση του υποδείγματος που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούν τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων, το ΑΕΠ και τον πληθυσμό.

Αναλυτικότερα, ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων είναι το πλήθος των επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους. Η προβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες απαιτήσε μια πιο σύνθετη προσέγγιση σε σχέση με τις προσεγγίσεις που ακολουθήθηκαν για τον προσδιορισμό των υπολοίπων απαιτούμενων μεγεθών. Ειδικότερα, ο προσδιορισμός του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων για την Περιφερειακή Ενότητα της εξεταζόμενης περιοχής για τους δύο μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες που ορίστηκαν προηγουμένως, έγινε με τη χρήση συγκεκριμένου μαθηματικού προτύπου που βασίζεται σε ιστορικά στατιστικά στοιχεία και συσχετίζει μέσω μιας εκθετικής σχέσης τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το πρότυπο περιγράφεται από τη γενική σχέση που ακολουθεί:

$$V_t = s / (1 + b_0 * e^{b_1 * X_t})$$

Όπου:

V_t : Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στο χρόνο t

s : Επίπεδο κορεσμού

b_0, b_1 : Συντελεστές που υπολογίζονται κατά την προσαρμογή του προτύπου

X_t : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε χρόνο t

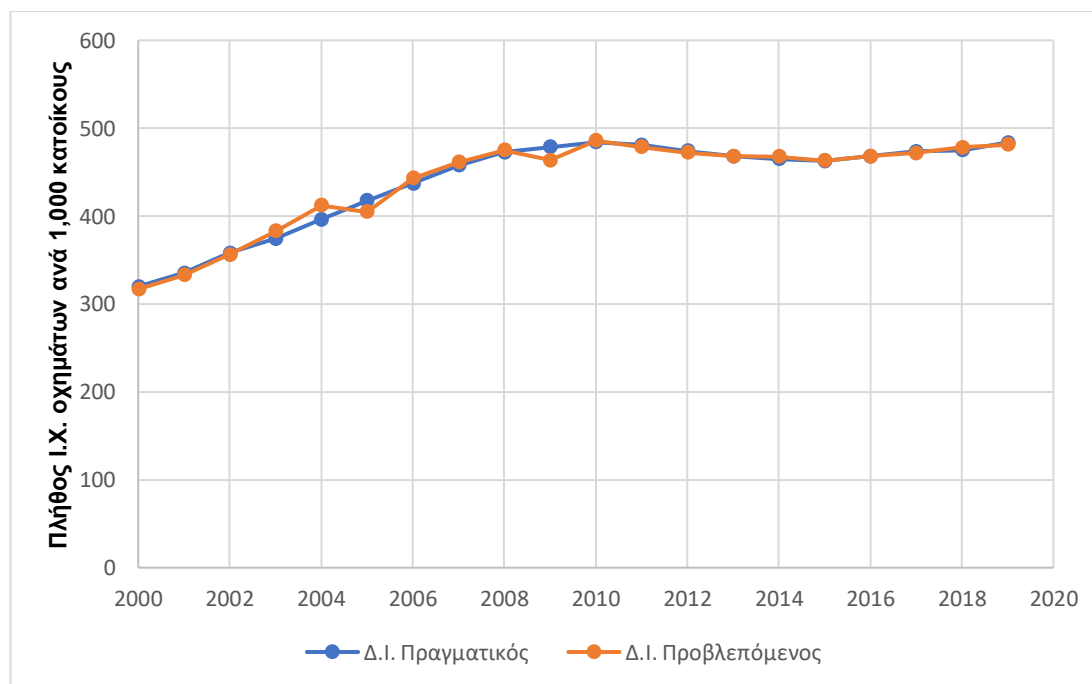
Για την εφαρμογή του προτύπου, χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές του ΑΕΠ, του πληθυσμού και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων κατά την περίοδο 2000-2019. Η επιλογή της περιόδου μέχρι το 2019 και όχι μέχρι το 2022 για το οποίο υπήρχαν δεδομένα έγινε προκειμένου στη δόμηση του προτύπου να μη χρησιμοποιηθούν στοιχεία από την περίοδο της πανδημίας 2020 – 2022 και τα οποία χαρακτηρίζονται ως μη αντιπροσωπευτικά όσον αφορά την εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων. Οι τιμές του ΑΕΠ και του πληθυσμού προήλθαν από τη βάση δεδομένων της Eurostat^{4,5} και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων από την ΕΛ.ΣΤΑΤ⁶. Όσον αφορά στο επίπεδο κορεσμού, με βάση την προηγούμενη ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία, επιλέχθηκε η τιμή 650 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους για την εξεταζόμενη περιοχή μελέτης.

Το **Σχήμα 18.1** που ακολουθεί, παρουσιάζεται η προσαρμογή του υποδείγματος για την περίοδο 2000 - 2019.

⁴ Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 3 regions, Eurostat

⁵ Population on 1 January by broad age group, sex and NUTS 3 region, Eurostat

⁶ Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες που βρίσκονται στην κυκλοφορία κατά κατηγορία, χρήση και νομό στην Ελλάδα (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)



Σχήμα 18.1: Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ.

Η εφαρμογή της προαναφερθείσας μεθοδολογίας, οδήγησε σε μελλοντικές προβολές του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. για τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα όπως παρουσιάζονται στον **Πίνακα 18.3**.

Σχετικά με τις μεταβολές του ΑΕΠ, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούν το σύνολο της χώρας καθώς δεν ήτο δυνατόν να προσδιοριστούν μελλοντικές προβολές σε επίπεδο 5-ετίας και 10-ετίας που να αφορούσαν τουλάχιστον την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Οι εκτιμήσεις των μεταβολών, προέρχονται από τους πλέον αξιόπιστους οίκους που ασχολούνται με αντίστοιχες έρευνες, όπως είναι ο ΟΟΣΑ⁷. Στον **Πίνακα 18.3**, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιήθηκαν στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Όσον αφορά την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Νεάπολης – Συκεών λήφθηκαν υπόψη στοιχεία των απογραφών πληθυσμού της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για τις απογραφικές περιόδους 1991-2001-2011-2021. Επιπλέον λαμβάνονται υπόψη τα προγραμματικά μεγέθη στα οποία βασίζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός της υπό μελέτη περιοχής. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη «Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νεάπολης – Συκεών πλην Δ.Ε. Πεύκων» (B2 Στάδιο: Πρόταση) και το «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Πεύκων Δήμου Νεάπολης – Συκεών» (B2 Στάδιο: Πρόταση, 2η Αναθεώρηση), ο πληθυσμός χωρητικότητας του Δήμου ανέρχεται συνολικά στους 99.646 κατοίκους (Δ.Ε. Νεάπολης 28,725 κατ., Δ.Ε. Συκεών 41,499 κατ., Δ.Ε. Αγ. Παύλου 7,277 κατ., Δ.Ε. Πεύκων 22,145 κατ.).

Αναλυτικότερα, κατά την εικοσαετία 1991 – 2011, παρατηρήθηκε σημαντική πληθυσμιακή αύξηση σε επίπεδο Δήμου, η οποία όμως οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις της δεκαετίας 1991-2001, καθώς και στην εκθετική πληθυσμιακή αύξηση που σημειώθηκε την εν λόγω εικοσαετία στη Δ.Ε. Πεύκων.

⁷ GDP long-term forecast, OECD

Ωστόσο, την επόμενη χρονική περίοδο έως το 2021 παρατηρείται σταθεροποίηση του πληθυσμού με τάσεις μείωσης στο σύνολο των Δ.Ε. πλην Πεύκων.

Στο πλαίσιο αυτό, ακολούθως, παρουσιάζονται αρχικά δύο βασικά σενάρια εξέλιξης του πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη 2027 και 2032, ήτοι χρονικοί ορίζοντες 5ετίας και 10ετίας. Συγκεκριμένα, προκειμένου να εκτιμηθεί ο μελλοντικός πληθυσμός για τα έτη-στόχο, λαμβάνεται υπόψη η δυναμική του παρελθόντος, δηλαδή η εξέλιξη των τελευταίων «απογραφικών» δεκαετιών και των τελευταίων «απογραφικών» εικοσαετιών του πληθυσμού του Δήμου Νεάπολης - Συκεών.

Για την κατάρτιση του πρώτου σεναρίου γίνεται η παραδοχή ότι ο πληθυσμός θα ακολουθήσει την τάση που διαμορφώθηκε στις τελευταίες «απογραφικές» δεκαετίες 1991 έως 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.). Πιο ειδικά, καταρτίζονται δύο διαφορετικά υποσενάρια, 1α και 1β, κατά τα οποία λαμβάνονται υπόψη οι πληθυσμιακές μεταβολές ανά δεκαετία και εικοσαετία αντίστοιχα (Πίνακας 4.1). Κατά το σενάριο 1α, τη χρονική περίοδο 2001-2011, ο πληθυσμός Δήμου Νεάπολης - Συκεών μειώθηκε με Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (MEPM) 0.0052. Για το σενάριο 1β χρησιμοποιείται ο MEPM της ευρύτερη χρονικής περιόδου 20 ετών 1991-2011, κατά τον οποίο ο MEPM του πληθυσμού του Δήμου Νεάπολης – Συκεών κατέγραψε θετική τιμή της τάξεως του 0.0054.

Για την κατάρτιση του δεύτερου σεναρίου, το οποίο αφορά τις πληθυσμιακές εξελίξεις σε διάστημα των «απογραφικών» δεκαετιών 2001 έως 2021, διακρίνονται αντίστοιχα δύο (2) υποσενάρια. Έτσι, κατά το σενάριο 2α, τη χρονική περίοδο 2011-2021, ο πληθυσμός Δήμου Νεάπολης - Συκεών μειώθηκε με Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (MEPM) 0.0046, ενώ κατά το σενάριο 2β όπου χρησιμοποιείται ο MEPM της ευρύτερη χρονικής περιόδου 20 ετών 2011-2021, ο MEPM του πληθυσμού του Δήμου Νεάπολης – Συκεών κατέγραψε μειούμενη τιμή της τάξεως του 0.0049 (Πίνακας 18.1).

Με βάση λοιπόν τις παραδοχές των δύο σεναρίων, οι εκτιμήσεις πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη στόχο στο μεσο-μακροπρόθεσμο διάστημα παρουσιάζονται στον Πίνακα 18.2. Έτσι, στο πρώτο σενάριο, ο πληθυσμός σε επίπεδο Δήμου αναμένεται το 2027 να κυμανθεί από 77,962 έως 92,416 άτομα και το 2032 από 75,957 έως 94,955 άτομα, ενώ στο δεύτερο σενάριο ο πληθυσμός σε επίπεδο Δήμου αναμένεται το 2027 να κυμανθεί από 78,529 έως 78,661 άτομα και το 2032 από 76,616 έως 76,852 άτομα.

Πίνακας 18.1: Μέσοι Ετήσιοι Ρυθμοί Μεταβολής (MEPM) του πληθυσμού

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός				Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής			
	2021	2011	2001	1991	MEPM	MEPM	MEPM	MEPM
					'01-'11	'91-'11	'11-'21	'01-'21
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	80,888	84,741	89,274	76,037	-0.0052	0.0054	-0.0046	-0.0049
Δ.Ε. Νεάπολης	25,822	27,084	31,830	31,727	-0.0160	-0.0079	-0.0048	-0.0104
Δ.Ε. Συκεών	35,545	37,753	42,787	34,667	-0.0124	0.0043	-0.0060	-0.0092
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	6,086	6,852	8,192	7,440	-0.0177	-0.0041	-0.0118	-0.0147
Δ.Ε. Πεύκων	13,435	13,052	6,465	2,203	0.0728	0.0930	0.0029	0.0373

Πίνακας 18.2: Τα αποτελέσματα των δύο Σεναρίων για την εξέλιξη του πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη-στόχο

Περιγραφή	Προβλέψεις πληθυσμού		Μεταβολή πληθυσμού	
	2027	2032	2022-2027	2027-2032
Σενάριο 1α: Βάσει ΜΕΡΜ '01-'11				
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	77,962	75,957	-2.57%	-2.57%
Δ.Ε. Νεάπολης	20,918	19,295	-7.76%	-7.76%
Δ.Ε. Συκεών	30,901	29,027	-6.07%	-6.07%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	5,149	4,709	-8.54%	-8.54%
Δ.Ε. Πεύκων	40,165	57,070	42.09%	42.09%
Σενάριο 1β: Βάσει ΜΕΡΜ '91-'11				
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	92,416	94,955	2.75%	2.75%
Δ.Ε. Νεάπολης	23,864	22,938	-3.88%	-3.88%
Δ.Ε. Συκεών	40,418	41,289	2.15%	2.15%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	6,415	6,285	-2.04%	-2.04%
Δ.Ε. Πεύκων	54,176	84,523	56.01%	56.01%
Σενάριο 2α: Βάσει ΜΕΡΜ '11-'21				
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	78,661	76,852	-2.30%	-2.30%
Δ.Ε. Νεάπολης	25,093	24,502	-2.36%	-2.36%
Δ.Ε. Συκεών	34,283	33,265	-2.97%	-2.97%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	5,668	5,342	-5.76%	-5.76%
Δ.Ε. Πεύκων	13,670	13,869	1.46%	1.46%
Σενάριο 2β: Βάσει ΜΕΡΜ '01-'21				
Δήμος Νεάπολης - Συκεών	78,529	76,616	-2.44%	-2.44%
Δ.Ε. Νεάπολης	24,251	23,016	-5.10%	-5.10%
Δ.Ε. Συκεών	33,622	32,099	-4.53%	-4.53%
Δ.Ε. Αγ. Παύλου	5,567	5,168	-7.16%	-7.16%
Δ.Ε. Πεύκων	16,732	20,089	20.07%	20.07%

Εν συνεχεία, επιχειρώντας μια αξιολόγηση της ρεαλιστικότητας των δύο σεναρίων, σημειώνονται τα εξής:

- Όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω σύμφωνα με τις μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού τα μεγέθη του σεναρίου 1 κρίνονται μη ρεαλιστικά για τη Δ.Ε. Πεύκων, καθώς δεν δύνανται να υποστηριχθούν χωρικά, τουλάχιστον στην παρούσα φάση.
- Η Μελέτη αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΑΣΗ Β' - ΣΤΑΔΙΟ Β.1 v4, Μάιος 2014) ενσωματώνει προβολές για την εξέλιξη του πληθυσμού της Κεντρικής Μακεδονίας, αλλά και των επιμέρους Περιφερειακών Ενοτήτων και Δήμων, με χρονικό ορίζοντα τα έτη 2021 και 2029, το δεύτερο εκ των οποίων τοποθετείται αρκετά κοντά στο έτος – στόχο που υιοθετεί το ΣΒΑΚ για τον χρονικό ορίζοντα της 10ετίας. Για τις δε εκτιμήσεις λήφθηκε υπόψη ο μέσος όρος των τάσεων (γραμμικών προβολών της περιόδου 1991-2011 και 2001-2011). Σύμφωνα λοιπόν με την εν λόγω μελέτη ο πληθυσμός του Δήμου Νεάπολης – Συκεών εκτιμάται για το έτος 2021 σε 84,471 άτομα και για το έτος 2029 σε 87,244 άτομα. Ωστόσο, οι εν λόγω προβλέψεις έχοντας ως δεδομένο πλέον τα επίσημα στοιχεία της Απογραφής 2021 κρίνονται ως αισιόδοξες καθόσον η εικόνα του Δήμου Νεάπολης – Συκεών παρουσιάζει πλέον αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής στο σύνολο των Δ.Ε. πλην Πεύκων.
- Βασικό χαρακτηριστικό του προτεινόμενου μοντέλου χωρικής οργάνωσης και επέκτασης της συνολικής επέκτασης του Δήμου (πλην Δ.Ε. Πεύκων) είναι η απουσία χώρου για νέες οικιστικές επεκτάσεις. Επιπλέον, το ποσοστό κατοικίας σε οικοδομήσιμους χώρους ανέρχεται περίπου στο 90%.
- Αναφορικά με τη Δ.Ε Πεύκων, η μικτή της πυκνότητα διαμορφώνεται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα από αυτήν του υπόλοιπου Δήμου, στοιχείο που αποδεικνύει τη σχέση δομημένου περιβάλλοντος – εξωαστικού τοπίου. Επιπλέον, ο οικισμός έχει πεπερασμένη φέρουσα ικανότητα ως οικιστικός υποδοχέας, λόγω της μη δυνατότητας σημαντικής επέκτασής του – ο οικισμός γεινιάζει άμεσα με δασικές και αναδασωτέες εκτάσεις, αλλά και με εκτάσεις με έντονες κλίσεις και η δυνατότητα οικιστικής επέκτασης περιορίζεται στα βόρεια και δυτικά του οικισμού. Παράλληλα, το ποσοστό της κατοικίας στη συνολική δομημένη επιφάνεια εκτιμάται σε 90-95%.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω καθώς και τις εθνικές τάσεις όπως αυτές αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, θεωρήθηκαν ανά Δ.Ε. (σε κάθε κυκλοφοριακή ζώνη) οι μελλοντικές προβολές για τον πληθυσμό όπως παρουσιάζονται στον **Πίνακα 18.3**.

Πίνακας 18.3: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές

Διάστημα Προβολής	ΑΕΠ	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	Πληθυσμός
2022 – 2027	21.01%	7.06%	Δ.Ε. Νεάπολης: -2.36% Δ.Ε. Συκεών: -2.97% Δ.Ε. Αγ. Παύλου: -5.76% Δ.Ε. Πεύκων: 9.00%
2027 - 2032	11.50%	3.21%	Δ.Ε. Νεάπολης: -2.36% Δ.Ε. Συκεών: -2.97% Δ.Ε. Αγ. Παύλου: -5.76% Δ.Ε. Πεύκων: 9.00%

Επιπλέον, λήφθηκαν υπόψη και μεταβολές που αφορούν συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ζώνες, οι οποίες αναμένονται λόγω των προβλεπόμενων μελλοντικών αλλαγών στον χάρτη χρήσεων γης της περιοχής και αφορούν τις κάτωθι ειδικές χρήσεις γης που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων⁸:

Χρονικό διάστημα 2022 – 2027

- ο Πρότυπο Κέντρο Πρόληψης Alzheimer & Συγγενών Διαταραχών (Δ.Ε. Πεύκων)
- ο 4ο Δημοτικό Πεύκων
- ο 7ο Νηπιαγωγείο Πεύκων
- ο 1ο ΕΠΑΛ Συκεών
- ο Παιδικός – Βρεφονηπιακός Σταθμός Πεύκων

Χρονικό διάστημα 2027 – 2032

- ο Υπόγειος Χώρος στάθμευσης ΔΑΚ Τριγώνου Συκεών
- ο Υπόγειος Χώρος στάθμευσης Δημαρχείο Συκεών
- ο Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος

Για τον υπολογισμό των γενόμενων και ελκόμενων μετακινήσεων από και προς τους παραπάνω πόλους έλξης μετακινήσεων χρησιμοποιήθηκαν οι κατάλληλοι συντελεστές ρυθμού γένεσης των μετακινήσεων. Οι συντελεστές αυτοί προέκυψαν από τη διεθνή βιβλιογραφία, και πιο συγκεκριμένα από το εγχειρίδιο ITE Trip Generation Manual, με βάση τις χρήσεις γης στις εξεταζόμενες ζώνες όπου θα αναπτυχθούν οι παραπάνω υποδομές.

18.1.3 Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Οι συντελεστές ανάπτυξης ή προβολής για τα ελαφρά οχήματα που εισήχθησαν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα προκύπτουν από το γινόμενο των δύο συντελεστών που εκφράζουν τη μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων και τη μεταβολή του πληθυσμού αντίστοιχα (σχετίζονται δηλαδή με τη μεταβολή του αριθμού των οχημάτων). Η γενική μαθηματική σχέση που περιγράφει τους συντελεστές ανάπτυξης από το έτος του σεναρίου βάσης (2022) στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx για τα ελαφρά οχήματα (GFL20xx-2023) ορίζεται μαθηματικά ως εξής:

$$GFL_{20xx-2022} = \nabla PO_{20xx-2022} * \nabla CI_{20xx-2022}$$

Όπου:

$GFL_{20xx-2022}$: Ο συντελεστής ανάπτυξης για κάθε ζώνη για τα ελαφρά οχήματα

$PO_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του πληθυσμού για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

$CI_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις των βαρέων οχημάτων, θεωρήθηκε ότι θα ακολουθήσουν τη μεταβολή του ΑΕΠ. Στον επόμενο **Πίνακα 18.4** παρουσιάζονται οι μέσοι συντελεστές ανάπτυξης, έτσι όπως υπολογίζονται και εφαρμόζονται στα αντίστοιχα μητρώα του εκάστοτε μελλοντικού χρονικού ορίζοντα. Οι συντελεστές ανάπτυξης για τα ελαφρά οχήματα διαφοροποιήθηκαν για τις κυκλοφοριακές ζώνες της περιοχής μελέτης με

⁸ Οι μεταβολές αυτές εντάσσονται στο Σενάριο Υφιστάμενων Τάσεων / BAU.

βάση και τις μεταβολές που υπολογίστηκαν για συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ζώνες λόγω προβλεπόμενων μελλοντικών αλλαγών στον χάρτη χρήσεων γης της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 18.4: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Διάστημα Προβολής	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα
2022 – 2027	1.06	1.05
2027 - 2032	1.04	1.06

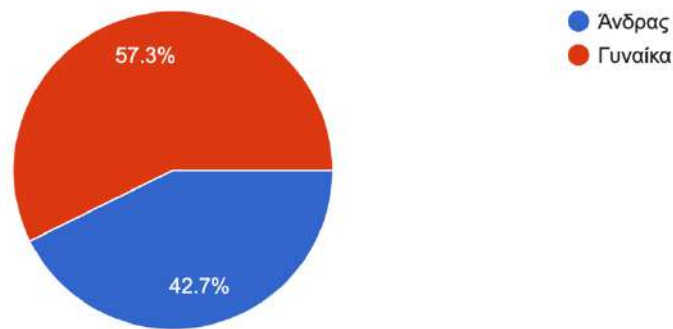
18.1.4 Διερεύνηση δηλωμένων προτιμήσεων χρηστών

Η διερεύνηση της εναλλαγής των προτιμήσεων των χρηστών σε διαφορετικές συνθήκες και χαρακτηριστικά μετακίνησης μετά τις παρεμβάσεις που προβλέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, δύναται να πραγματοποιηθεί μέσα από τη δόμηση μαθηματικών υποδειγμάτων που προέρχονται από έρευνες Δηλωμένων Προτιμήσεων (Stated Preference Surveys).

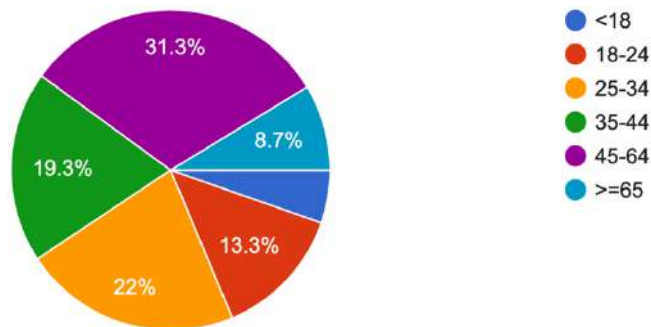
Για το λόγο αυτό, δομήθηκε ερωτηματολόγιο έρευνας Δηλωμένων Προτιμήσεων για κατοίκους κι επισκέπτες του Δήμου Νεάπολης – Συκεών. Αντικείμενο του συγκεκριμένου ερωτηματολογίου ήταν η διερεύνηση των προτιμήσεων, της συμπεριφοράς και των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου. Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από δύο τμήματα: το Μέρος Α' περιείχε ερωτήσεις κοινωνικό-οικονομικών χαρακτηριστικών και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων, ενώ το Μέρος Β' περιείχε μια σειρά από υποθετικά σενάρια μέσω των οποίων επιχειρείται η διερεύνηση της εναλλαγής των προτιμήσεων των ερωτώμενων σε διαφορετικές συνθήκες και χαρακτηριστικά μετακίνησης.

Η έρευνα ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα Οκτώβριος 2023 – Ιανουάριος 2024 μέσω προσωπικών συνεντεύξεων, αλλά και ερωτηματολογίων τα οποία συμπληρώνουν μόνοι τους οι συμμετέχοντες διαδικτυακά μέσω της πλατφόρμας Google Forms. Για το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο δόθηκαν όσο το δυνατόν πιο λεπτομερείς οδηγίες προκειμένου να συμπληρωθεί ορθά. Επιπλέον έγινε ενημερωτική διαδικτυακή καμπάνια με αναρτήσεις στην ιστοσελίδα του Δήμου, στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ενώ στάλθηκε και σχετικό δελτίο τύπου. Ο τελικός αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ανέρχεται σε 300 έγκυρα ερωτηματολόγια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Σχήματος 18.2**, το 57% περίπου των συμμετεχόντων είναι γυναίκες. Όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή των ερωτώμενων σε ποσοστό περίπου 55% καλύπτει τις ηλικιακές ομάδες 18-44, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό πάνω από 8% ανήκει στις ηλικιακές κλάσεις άνω των 65 ετών (**Σχήμα 18.3**), εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο μια ομοιόμορφη κατανομή τους δείγματος.

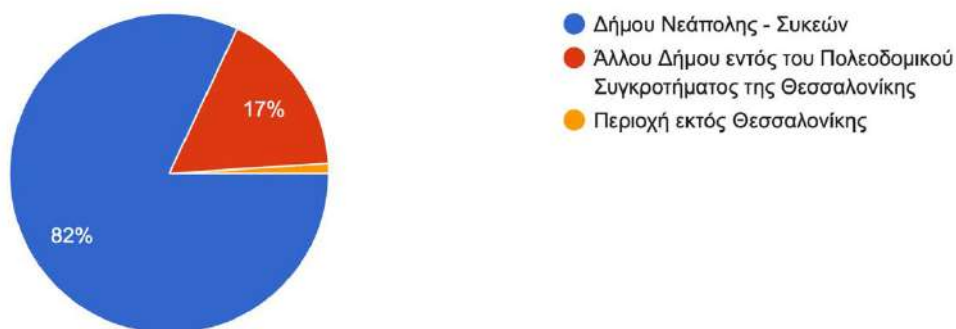


Σχήμα 18.2: Φύλο ερωτώμενων

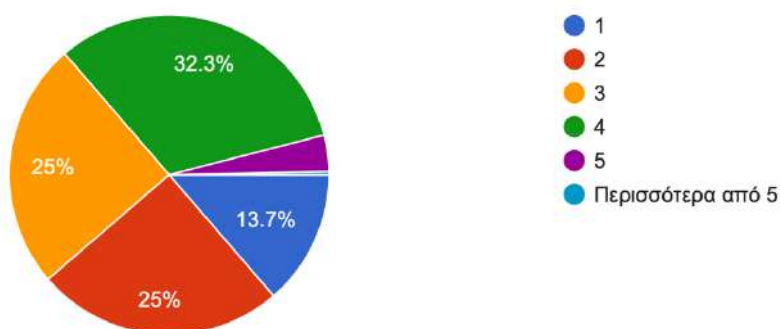


Σχήμα 18.3: Ηλικιακή κατανομή ερωτώμενων

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Σχήματος 18.4**, το 82% των συμμετεχόντων δηλώνουν κάτοικοι του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, ενώ το 10% κατοικεί σε κάποιο άλλο Δήμο εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Το 57% περίπου των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα έχουν 3 ή 4 μέλη, ενώ το ποσοστό των νοικοκυριών με έως 2 μέλη είναι γύρω στο 38% (**Σχήμα 18.5**).

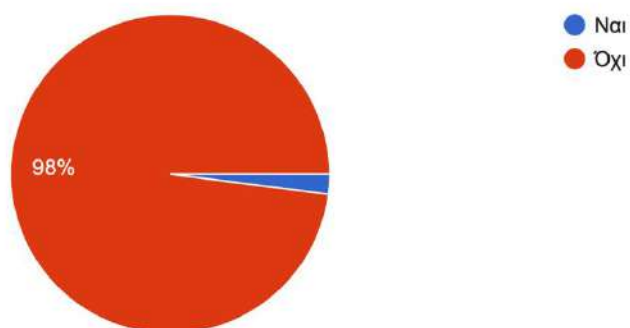


Σχήμα 18.4: Τόπος κατοικίας ερωτώμενων



Σχήμα 18.5: Αριθμός μελών νοικοκυριού

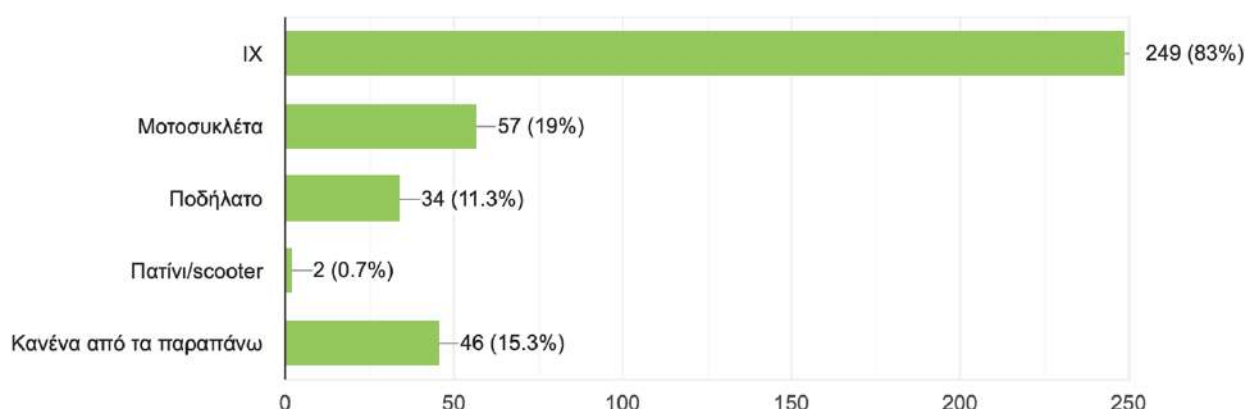
Από το **Σχήμα 18.6** προκύπτει ότι ένα ποσοστό σχεδόν 2% των ερωτώμενων δηλώνουν ότι έχουν κάποια αναπηρία ή κάποια ειδική ανάγκη που παρεμποδίζουν τον τρόπο μετακίνησής τους.



Σχήμα 18.6: ΑμεΑ ή άτομο εμποδιζόμενο στη μετακίνηση

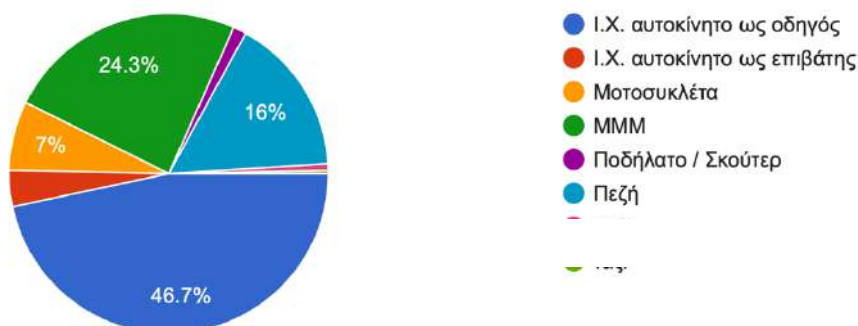
Στο **Σχήμα 18.7** παρατίθενται τα διαθέσιμα οχήματα ανά νοικοκυριό, μηχανοκίνητα και μη. Σύμφωνα με τα στοιχεία, άνω του 83% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο. Επιπλέον ποσοστό άνω του 11% του δείγματος δηλώνει ότι έχει στην κατοχή του τουλάχιστον ένα ποδήλατο που σημαίνει ότι είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου. Σε ποσοστό άνω του 80% οι ερωτώμενοι διαθέτουν δίπλωμα οδήγησης Ι.Χ.

Στάδιο 2



Σχήμα 18.7: Οχήματα ανά νοικοκυριό

Σύμφωνα με το **Σχήμα 18.8**, για μία τυπική/συχνή μετακίνηση που πραγματοποιούν εντός των ορίων του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, άνω του 53% των μετακινουμένων χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους το Ι.Χ. είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, το 24% χρησιμοποιούν ΔΑΣ, ενώ το 16% μετακινούνται πεζή. Αναφορικά με το σκοπό μετακίνησης των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων, το 53% των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με σκοπό την εργασία, το 20% με σκοπό την αναψυχή/ψυχαγωγία, ενώ το 11% περίπου έχουν ως σκοπό μετακίνησης την εκπαίδευση.



Σχήμα 18.8: Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς

Σε ότι αφορά τις απαντήσεις των ερωτώμενων στα υποθετικά εναλλακτικά σενάρια χαρακτηριστικών μετακινήσεων, προέκυψε ότι σε αρκετά υψηλό ποσοστό της τάξεως του 48% επιλέγουν οι ερωτώμενοι μελλοντικά το Ι.Χ. για τις μελλοντικές τους μετακινήσεις, σε ποσοστό 35% επιλέγουν τη χρήση ΔΑΣ, ενώ σε ποσοστό 17% επιλέγουν το ποδήλατο για μία τυπική μετακίνησή τους στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών. Αν συγκρίνει κανείς την επιλογή μεταφορικού μέσου στα εναλλακτικά σενάρια σε σχέση με το υφιστάμενο μεταφορικό μέσο, προκύπτει ότι κάτω από διαφορετικές συνθήκες χρόνου και κόστους διαδρομής καθώς και χαρακτηριστικών άνεσης, οι ερωτώμενοι κατά 50% περίπου εμφανίζονται διατεθειμένοι να αλλάξουν μεταφορικό μέσο.

Με βάση τις απαντήσεις των ερωτώμενων δομήθηκε πολυωνυμικό μαθηματικό πρότυπο επιλογής μέσου (multinomial logistic regression) τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάζονται στη συνέχεια. Το εν λόγω μοντέλο επιλογής μέσου εξετάζει το μέσο μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, ΔΑΣ, πεζή, ποδήλατο) που χρησιμοποιούν οι μετακινούμενοι για τις καθημερινές τους μετακινήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση και κατά πόσο είναι πρόθυμοι να μεταπηδήσουν σε άλλο μέσο με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Τα μέσα μεταφοράς που μπορούσαν να επιλέξουν οι ερωτώμενοι για μια μελλοντική μετακίνηση τους με βάση συγκεκριμένα χαρακτηριστικά χρόνου, κόστους, άνεσης και ασφάλειας ήταν το αυτοκίνητο/μοτοσυκλέτα, λεωφορείο και ποδήλατο/πατίνι.

Στη συνέχεια ακολουθεί η μαθηματική περιγραφή του πολυωνυμικού υποδείγματος επιλογής μέσου όπως διαμορφώθηκε με βάση τις απαντήσεις των χρηστών.

Πίνακας 18.5: Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος

		Προβλεπόμενες			
		1: Car	2: PuT	3: Bike	Ποσοστό Επιτυχούς Πρόβλεψης
Παρατηρούμενες	1: Car	1,405	315	0	81.69%
	2: PuT	390	874	0	69.15%
	3: Bike	195	0	421	68.34%
Συνολικό Ποσοστό					75.00%

Πίνακας 18.6: Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου

	B	Std. error	Sig.	Exp(B)
intercept:PuT	-0.02	0.22	0.07	0.98
intercept:BIKE	-2.69	0.24	0.00	0.07
COST	-0.07	0.05	0.00	0.93
TIME	-0.06	0.01	0.00	0.94
Δείκτες σύγκλισης μαθηματικού υποδείγματος	-2 Log likelihood: -3592.8 McFadden R ² : 0.22 Likelihood ratio test: chisq = 176.1 (p.value = < 2.22e-16)			

Από τους παραπάνω **Πίνακες 18.5 & 18.6** μπορούν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι δείκτες σύγκλισης Cox and Snell R Square και Nagelkerke R Square εμφανίζουν ικανοποιητικές τιμές, γεγονός που αποδεικνύει την σχετική ικανότητα του υποδείγματος για την αξιοποίησή του για ποσοτικά και ποιοτικά συμπεράσματα.
- Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από την προβλεπτική ικανότητα του υποδείγματος, η οποία εξασφαλίζεται σε ποσοστό περίπου 75%.
- Οι παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την στροφή των μετακινουμένων, είναι ο χρόνος και το κόστος διαδρομής. Μάλιστα, από το μέγεθος των συντελεστών φαίνεται ότι τόσο ο χρόνος όσο και το κόστος διαδρομής επηρεάζουν στον ίδιο βαθμό την επιλογή των χρηστών.

18.1.5 Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM

Στην συγκεκριμένη ενότητα περιγράφεται η διαδικασία ανάπτυξης των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας ανά χρονικό ορίζοντα στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM. Ουσιαστικά περιγράφεται η διαδικασία και η μεθοδολογία ανάπτυξης των μητρώων Προέλευσης – Προορισμού για τους μελλοντικούς ορίζοντες, από το σενάριο βάσης 2022 στα μελλοντικά σενάρια.

Η λογική ανάπτυξης των μελλοντικών μητρώων που ακολουθείται έχει ως εξής:

- Αρχικά οι μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ. για το έτος βάσης 2022, όπως αυτά προέκυψαν από το στάδιο του καταμερισμού των μετακινήσεων στο δίκτυο, μετατρέπονται μέσω του δείκτη πλήρωσης οχημάτων όπως αυτός έχει προσδιοριστεί στις έρευνες παρά την οδό (1.48 άτομα/Ι.Χ.) σε μετακινήσεις ανθρώπων.
- Στη συνέχεια τα μητρώα πολλαπλασιάζονται με τους αντίστοιχους συντελεστές αναγωγής (Growth Factors – G.F.) όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί στην προηγούμενη ενότητα. Τα μητρώα αυτά στη συνέχεια, αφού πρώτα γίνει πάλι η μετατροπή σε μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ., φορτίζουν το δίκτυο και έτσι λαμβάνεται το σενάριο BAU 2027_X
- Στη συνέχεια, το σενάριο 2027_X αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη του σεναρίου παρέμβασης 2027_A και 2027_B.
- Η ίδια λογική ακολουθείται και για την ανάπτυξη του σεναρίου BAU 2032_X και των αντίστοιχων σεναρίων παρεμβάσεων των εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακής οργάνωσης 2032_A, και 2032_B.

Τα αποτελέσματα φόρτισης του δικτύου για τα εναλλακτικά σενάρια παρεμβάσεων δίδονται στην επόμενη ενότητα με τη χρήση δεικτών, όπως αυτά προκύπτουν από το λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.

18.1.6 Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

Για τη συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών χρησιμοποιούνται μία σειρά κυκλοφοριακών, λειτουργικών και άλλων ποσοτικών δεικτών που μπορούν να εξαχθούν από το λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης VISUM και δίνουν μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων που θα υπάρξουν από την εφαρμογή των παρεμβάσεων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ.

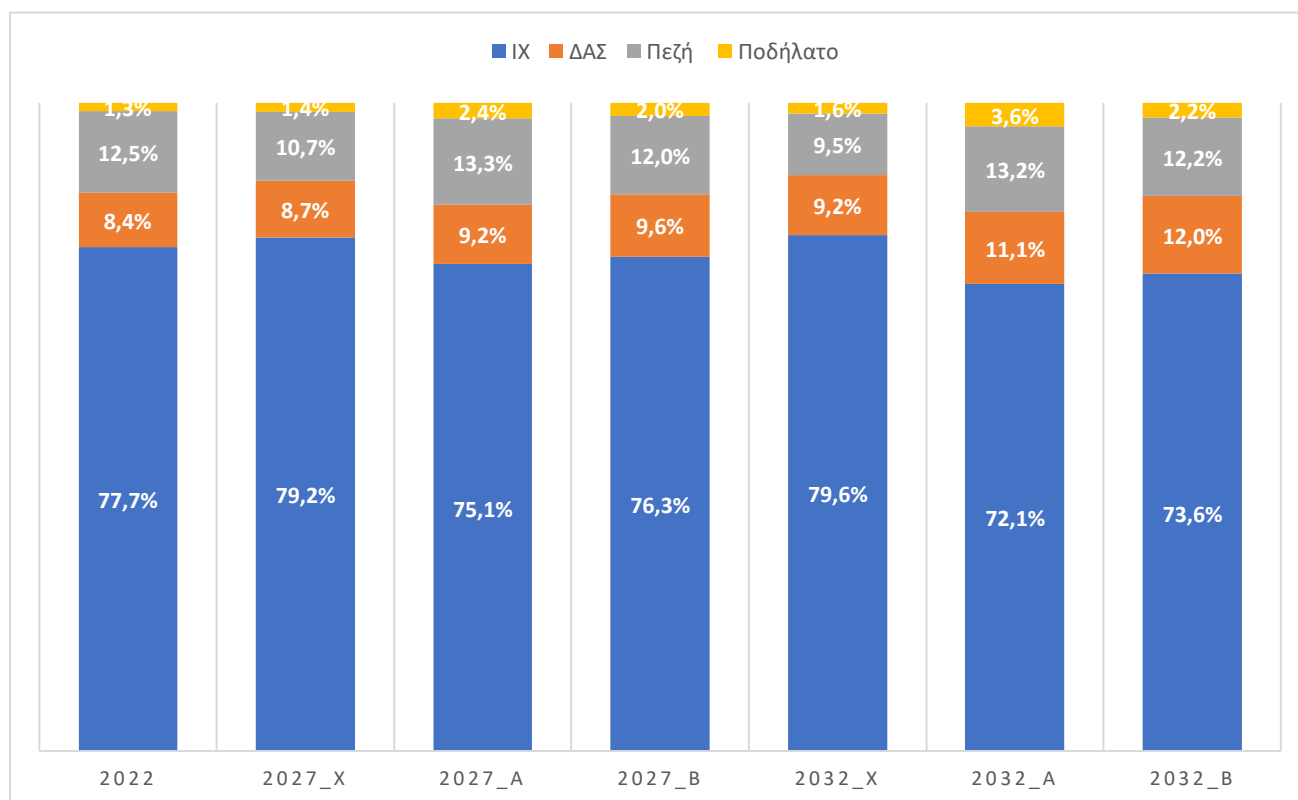
Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο Πίνακας 18.7, παρουσιάζει το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται την πρωινή ώρα αιχμής 08:00 – 09:00, την ώρα δηλαδή εφαρμογής του υποδείγματος. Στον εν λόγω Πίνακα δεν εμφανίζονται οι μετακινήσεις με Βαρέα Οχήματα (φορτηγά), καθώς αυτές δεν συμμετέχουν στην διαδικασία επιλογής μέσου, παρά μόνο – ως πλήθος – επηρεάζονται από την ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα.

Πίνακας 18.7: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

Σενάριο	Ι.Χ.	ΔΑΣ	Πεζή	Ποδήλατο	Σύνολο
2022	40,987	4,449	6,613	691	52,740
2027_X	43,621	4,810	5,876	759	55,067
2027_A	41,364	5,051	7,342	1,310	55,067
2027_B	42,024	5,291	6,635	1,116	55,067
2032_X	44,729	5,189	5,355	909	56,181
2032_A	40,515	6,226	7,407	2,033	56,181
2032_B	41,358	6,745	6,829	1,249	56,181

Προκειμένου να υπάρχει μια σχηματική απεικόνιση της εκτροπής των μετακινήσεων από τα Ι.Χ. οχήματα στα εξεταζόμενα εναλλακτικά μέσα (λεωφορείο, ποδήλατο και πεζή μετακίνηση), ακολουθεί το **Σχήμα 18.9**, από το οποίο εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων της τάξης του 4-6% περίπου, ανάλογα με το εξεταζόμενο σενάριο, από το Ι.Χ. όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 2-4%), με ποδήλατο (1-2%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 0.5% περίπου).



Σχήμα 18.9: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

Έτσι, από το παραπάνω Σχήμα μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάση, είναι αρκετά υψηλό, της τάξης του 78%. Το ποσοστό αυτό, στα σενάρια απραξίας μεταβάλλεται σε μικρό βαθμό καθώς δεν υλοποιούνται σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. μειώνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο εναλλακτικά σενάρια. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, το ποδήλατο, αλλά και την πεζή μετακίνηση, τόσο σε μεσοπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα καταδεικνύουν ότι μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το μερίδιο του Ι.Χ. σε ποσοστό έως 6% περίπου για το έτος 2032. Η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. επιτυγχάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Α λόγω της προώθησης της χρήσης του ποδηλάτου αλλά και την αύξηση της κάλυψης των αναγκών για ενδοδημοτικές μετακινήσεις με τη χρήση ΔΑΣ.
- Η αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό και στα δύο σενάρια, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό στο Σενάριο Β. Στο Σενάριο Α η αύξηση της χρήσης ΔΑΣ σχετίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό με την αύξηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων λόγω της λειτουργίας των νέων προτεινόμενων κυκλικών διαδρομών ενώ στο Σενάριο Β η αύξηση συνδέεται με την εκτεταμένη αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών προκειμένου να επιτευχθεί ενίσχυση της διασύνδεσης της περιοχής μελέτης με τους όμορους Δήμους και το ευρύτερο ΠΣΘ.
- Η αύξηση της μετακίνησης πεζή αυξάνεται και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια σε σχέση με το Σενάριο 2032_X. Και στα δύο εξεταζόμενα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας η ένταση των παρεμβάσεων που σχετίζονται με την προώθηση της πεζής μετακίνησης είναι παραπλήσια. Ωστόσο, στο σενάριο Α η αύξηση της μετακίνησης πεζής πραγματοποιείται σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι στο το Σενάριο Β γεγονός το οποίο μπορεί να οφείλεται στην αυξημένη χρήση των ΔΑΣ για την κάλυψη των ενδοδημοτικών μετακινήσεων στο συγκεκριμένο Σενάριο καθώς οι ΔΑΣ λειτουργούν πολλές φορές συμπληρωματικά με την πεζή μετακίνηση.
- Σε ότι αφορά το ποδήλατο, και στα δύο εναλλακτικά σενάρια επιτυγχάνεται αύξηση της χρήσης του σε σύγκριση με το σενάριο βάσης. Μεγαλύτερη αύξηση καταγράφεται στο Σενάριο Α καθώς στο συγκεκριμένο σενάριο παρουσιάζονται υψηλότερης έντασης παρεμβάσεις που αφορούν την ποδηλατική υποδομή. Στο Σενάριο Β υπάρχει μία μικρή αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου η οποία οφείλεται στην υλοποίηση μέτρων που σχετίζονται με την υλοποίηση οδών και περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου η κυκλοφορία του ποδηλάτου μπορεί να πραγματοποιείται με μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια.

Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου

Προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας του οδικού δικτύου, χρησιμοποιούνται ορισμένοι δείκτες λειτουργίας, που αποσαφηνίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που αναμένεται να προκύψουν στο σύνολο του δικτύου στα μελλοντικά σενάρια των παρεμβάσεων. Οι εν λόγω δείκτες που εξήχθησαν από το κυκλοφοριακό υπόδειγμα για τα ελαφρά οχήματα ή υπολογίστηκαν μετέπειτα, είναι οι εξής:

- Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα
- Οχηματοώρες για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα με Ι.Χ. οχήματα
- Μέση ταχύτητα δικτύου για Ι.Χ. οχήματα

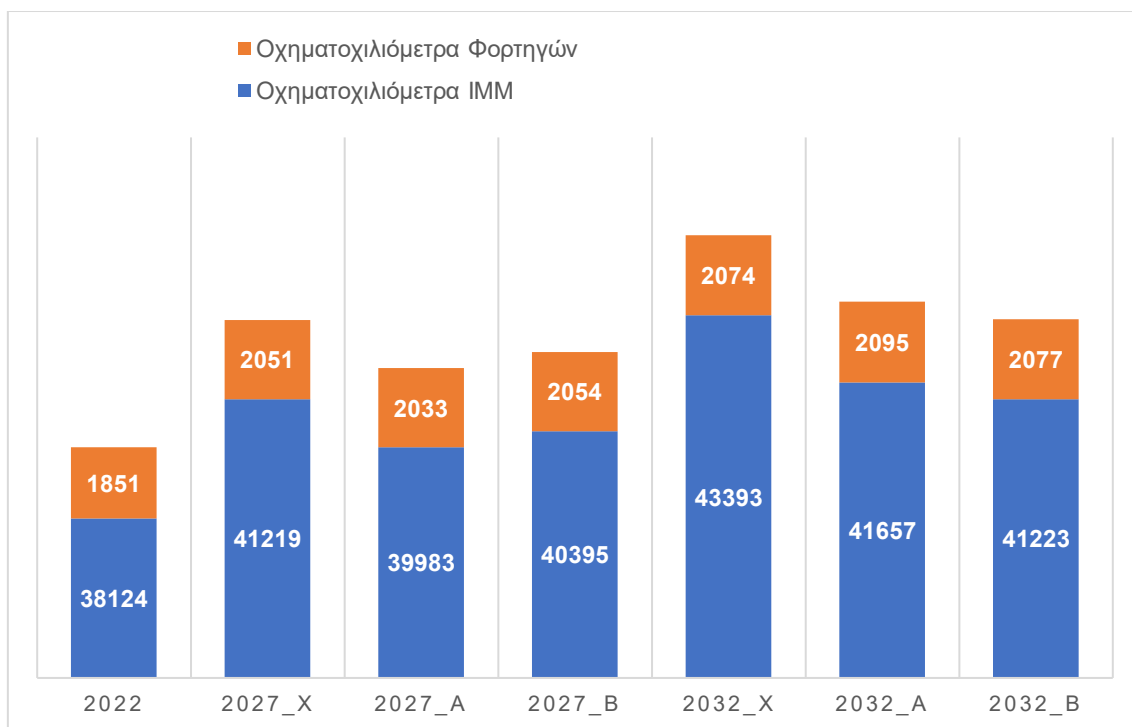
- Μέσος χρόνος ταξιδιού σε λεπτά για Ι.Χ. οχήματα

Στη συνέχεια ακολουθεί ο **Πίνακας 18.8** που παρουσιάζει μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα **Σχήματα 18.10 – 18.14** που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών, για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 18.8: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

		2022	2027_X	2027_A	2027_B	2032_X	2032_A	2032_B
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	38,124	41,219	39,983	40,395	43,393	41,657	41,223
	Οχηματοώρες IMM	1,090	1,237	1,273	1,323	1,368	1,293	1,342
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Ι.Χ.	4.38	4.40	4.43	4.42	4.44	4.52	4.48
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ι.Χ. σε km/h	34.98	33.31	31.40	30.53	31.72	32.23	30.71
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Ι.Χ.	7.51	7.92	8.47	8.69	8.39	8.42	8.74
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	1,851	2,051	2,033	2,054	2,074	2,095	2,077
	Οχηματοώρες Φορτηγών	48	53	54	57	59	58	61
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	4.92	5.00	4.98	5.00	4.93	4.94	4.93
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	38.57	38.77	37.35	36.31	35.22	35.86	34.24
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	7.65	7.73	8.01	8.26	8.39	8.27	8.64

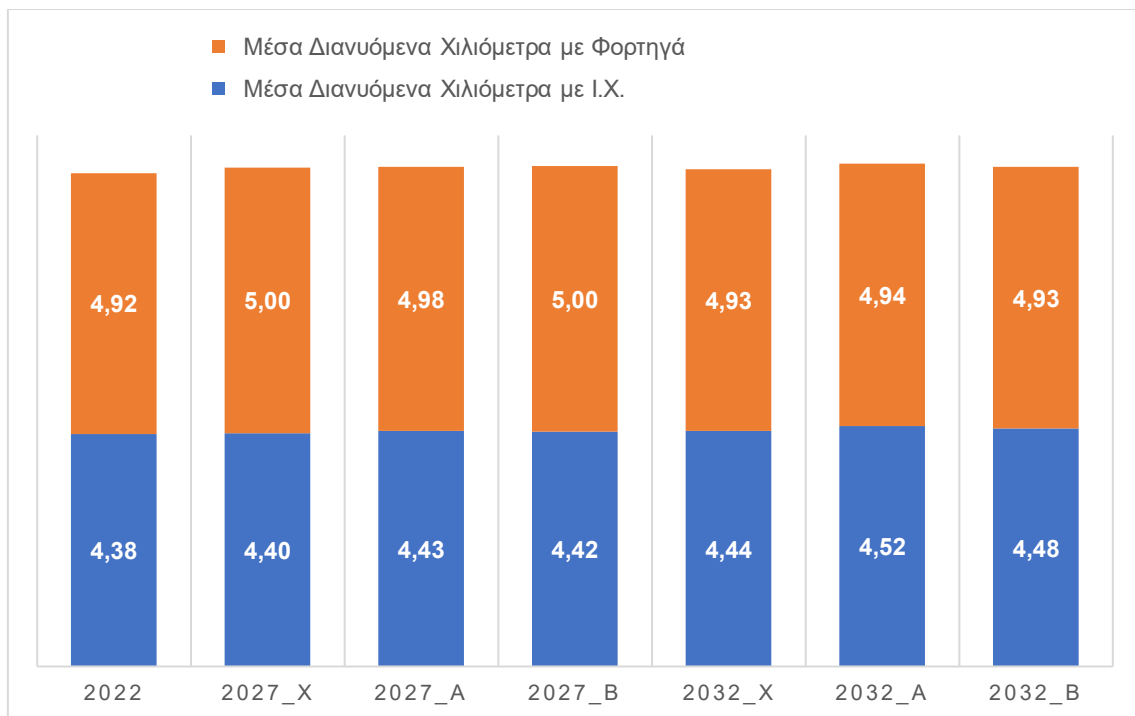
Στάδιο 2



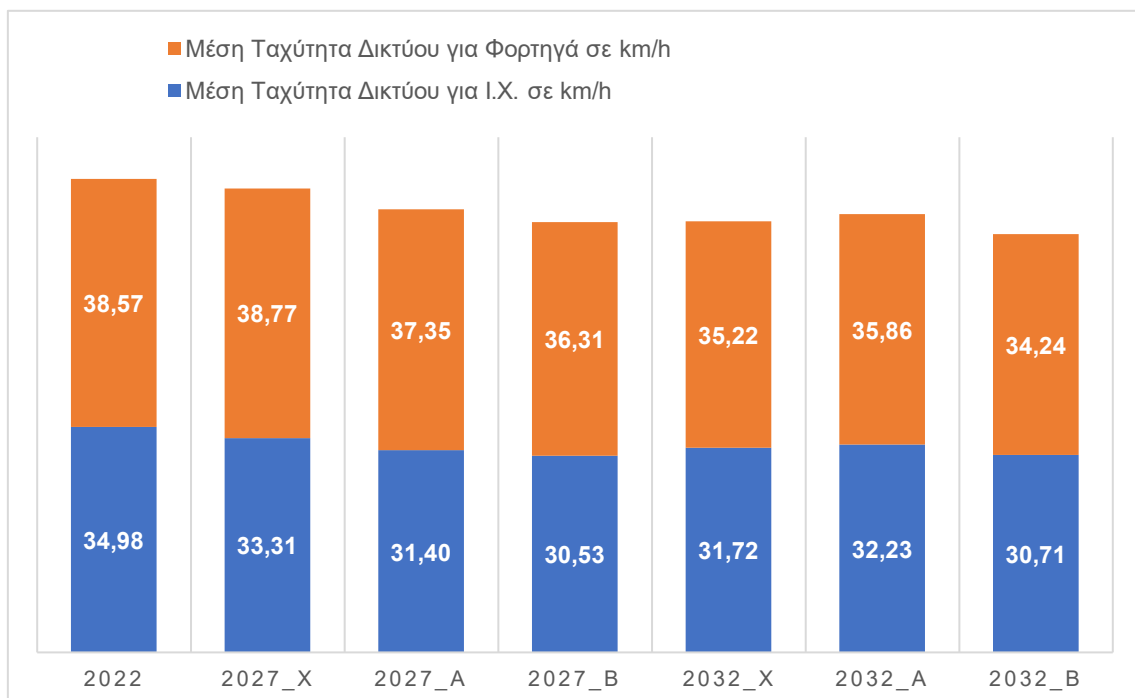
Σχήμα 18.10: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



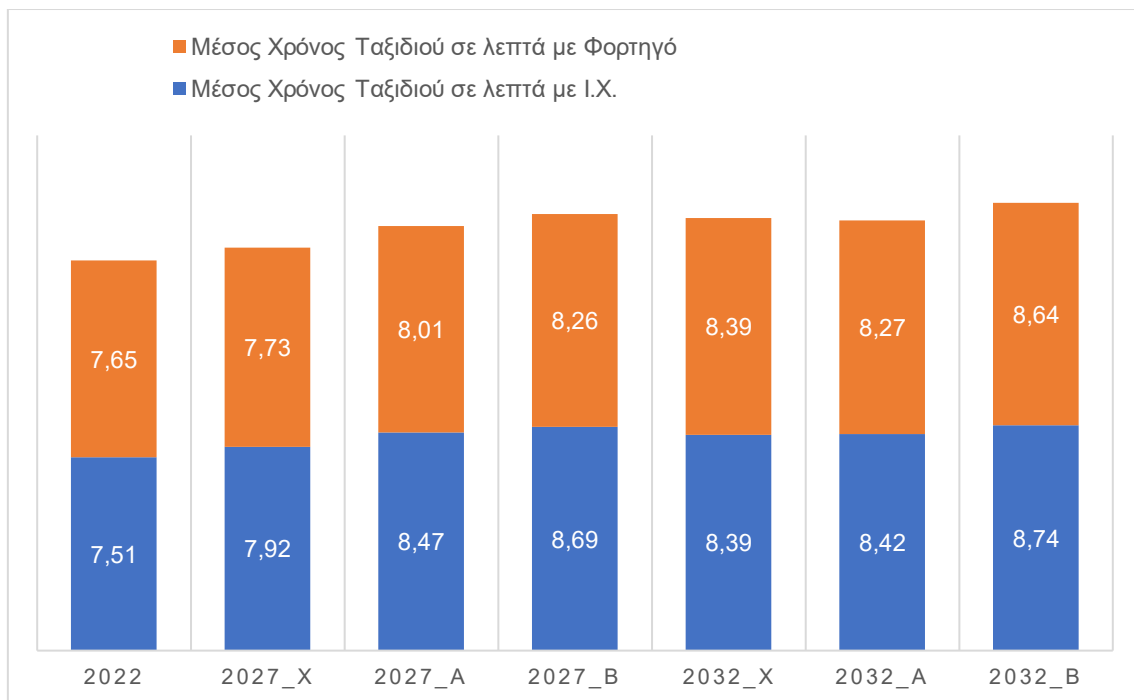
Σχήμα 18.11: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 18.12: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 18.13: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα



Σχήμα 18.14: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Από την παρουσίαση των λειτουργικών δεικτών του οδικού δικτύου για κάθε σενάριο παρέμβασης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας, δείχνουν ότι παρότι το μερίδιο των μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητο θα αυξηθεί σε μικρό βαθμό στα επόμενα χρόνια, οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν αισθητά. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση όπως για παράδειγμα είναι ο μέσος χρόνος ταξιδιού (από 7.51 λεπτά για ελαφρά οχήματα το 2022 στα 8.39 λεπτά το 2032) ή η μέση ταχύτητα δικτύου (από 34.98 χλμ/ώρα για τα ελαφρά σήμερα στα 31.72 χλμ/ώρα το 2032)
- Σε ό,τι αφορά τα σενάρια των παρεμβάσεων, φαίνεται ότι η προώθηση των ΔΑΣ και των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης όπως είναι το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή (σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις (αλλαγή κατεύθυνσης οδών, ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.) καταφέρνουν να βελτιώσουν σε κάποιο βαθμό τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά. Για παράδειγμα, το έτος 2032 τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με Ι.Χ. αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο απραξίας μια πτώση της τάξης του 4-5% περίπου και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια. Η μέση ταχύτητα δικτύου τόσο για τα ελαφρά όσο και για τα βαρέα οχήματα παρουσιάζει πτώση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση η οποία ωστόσο στην συγκεκριμένη περίπτωση κρίνεται αποδεκτή σε μία προσπάθεια μείωσης της ελκυστικότητας του Ι.Χ. αυτοκινήτου και προώθησης των πιο ήπιων μέσων μετακίνησης.

Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών

Η αξιολόγηση ενός συστήματος μεταφορών, ως προς την λειτουργική του αποδοτικότητα, θα πρέπει απαραίτητως να περιλαμβάνει και την διερεύνηση των συνθηκών κίνησης των μέσων δημοσίων μεταφορών. Στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 18.9: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2027_X	2027_A	2027_B	2032_X	2032_A	2032_B
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	15.37	16.67	15.97	14.15	17.67	16.57	14.25
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	10.82	10.87	10.30	9.73	11.88	9.90	9.15
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	8.17	8.33	7.66	7.75	8.43	6.87	6.93
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	2.20	2.25	2.15	1.60	2.28	2.30	2.01
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος (σε χλμ.)	1.70	1.65	1.75	1.80	1.68	1.80	1.81
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ/ώρα)	15.50	15.90	17.65	18.24	16.32	18.99	19.38
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	4449	4810	5051	5291	5189	6226	6745
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	6613	5876	7342	6635	5355	7407	6829

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία του **Πίνακα 18.9**, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν το σύστημα ΔΑΣ της περιοχής μελέτης επιτυγχάνουν σε σημαντικό βαθμό να μειώσουν το μέσο χρόνο μετακίνησης με ΔΑΣ και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.
- Ο μέσος χρόνος βαδίσματος μελλοντικά μειώνεται σε όλα τα εναλλακτικά σενάρια λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης.
- Σε ότι αφορά τις ταχύτητες κίνησης των λεωφορείων και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει βελτίωση της ταχύτητας κίνησης και για τα δύο εναλλακτικά σενάρια.

Παράρτημα Ι



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην 1η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την **Καταγραφή απόψεων Φορέων και Πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας** η οποία θα πραγματοποιηθεί την

Δευτέρα 12-12-2022, ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη

Πρόγραμμα

11.00 - 11.15	Προσέλευση
11.15 - 11.20	Έναρξη εκδήλωσης Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών / Σίμος Δανιηλίδης
11.20 - 11.30	Χαιρετισμοί
11.30 - 11.45	ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό Εκπρόσωπος αναδόχου
11.45 - 12.00	Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών Εκπρόσωπος αναδόχου
12.00 - 14.00	Ανοιχτή Συζήτηση





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Πληροφορίες : Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών
Ταχ. Δ/νση : Λεχόβου 4, Συκιές
Ταχ. Κώδικας : 56 626
Τηλέφωνο : 2313 313 311-348-343-330
E – mail: ty.neapoli-sykies@n3.syzefxis.gov.gr



Προς:
Πίνακα Αποδεκτών

Θέμα : «Πρόσκληση Συμμετοχής στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση που διενεργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νεάπολης – Συκεών »

Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών σας **προσκαλεί** στη **1^η Δημόσια Διαβούλευση** στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) με σκοπό **την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας** στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα στην **Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος), Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη, την Δευτέρα 12 Δεκεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 11.00 π.μ.**

Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το ΣΒΑΚ είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας και αποτελεί «συμμόρφωση» στις

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 638de6d5eb32ff008dd29549 στις 05/12/22 14:52

ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο, ενώ βασικό αντικείμενο του έργου είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου με επίκεντρο την κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών που θα υποδεικνύει με σαφήνεια τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος κατά την επόμενη δεκαετία.

Η συμμετοχή και η διαρκής ενημέρωση των πολιτών και φορέων αποτελούν βασική επιδίωξη σε όλα τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ, από τη φάση ανάπτυξης μέχρι τη διαδικασία υλοποίησης.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης - Συκεών στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://svakneapolis-sykeon.gr/>.

Με εκτίμηση
Ο Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών

Σίμος Θ. Δανιηλίδης

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 638de6d5eb32ff008dd29549 στις 05/12/22 14:52

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

1. Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης – Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Κεντρικής Μακεδονίας / Τμήμα Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού
2. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας/ Γενική Διεύθυνση Προγραμματισμού και Υποδομών, Δ/νση Τεχνικών Έργων
3. Δήμος Θεσσαλονίκης
4. Δήμος Παύλου - Μελά
5. Δήμος Πυλαίας – Χορτιάτη
6. Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης
7. Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης
8. Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης
9. Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης
10. Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης
11. Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)
12. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)
13. Αττικό Μετρό
14. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών)
15. πρώην Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ)
16. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας
17. Πανελλήνιος Σύλλογος Παραπληγικών – Παράρτημα Μακεδονίας –Θράκης
18. Επιτροπή Διαβούλευσης Δήμου Νεάπολης - Συκεών
19. Πολιτιστικοί και Αθλητικοί Σύλλογοι Νεάπολης-Συκεών
20. Σωματεία Ταξί / Φορτοταξί

Παράρτημα II

Τι είναι SBAC

SBAC Δήμου

Διαβουλεύσεις

Συμμετέχω ενεργά

Ενημερωτικό Υλικό

Ανακοινώσεις

Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

Επικοινωνία

Πρόσκληση 1ης Διαβούλευσης

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών διοργανώνει την 1^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας. Η εκδήλωση θα λάβει χώρα στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος), Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στραμπενιώτη, την Δευτέρα 12 Δεκεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στρατηγικό στόχο την εφαρμογή μιας πολιτικής για τα αλληλικά δεδομένα, που θα εγγράφεται στη γενικότερη χωρική και στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει το Δήμο Νεάπολης – Συκεών σε μια περιοχή άοφρη, βιώσιμη, υγιή οικονομικά, ανθρώπινη για τους κατοίκους και ελκυστική για τους επισκέπτες.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Σας Ακούμε

Email *

Τηλέφωνο

Όνοματεπώνυμο *

Μήνυμα *

0 / 300

☐ Δεν είμαι ρομπότ

Τι είναι SBAC

SBAC Δήμου

Διαβουλεύσεις

Συμμετέχω ενεργά

Ενημερωτικό Υλικό

Ανακοινώσεις

Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

Επικοινωνία

όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

1^η Δημόσια Διαβούλευση

Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας

Δευτέρα 12-12-2022
ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στραμπενιώτη

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

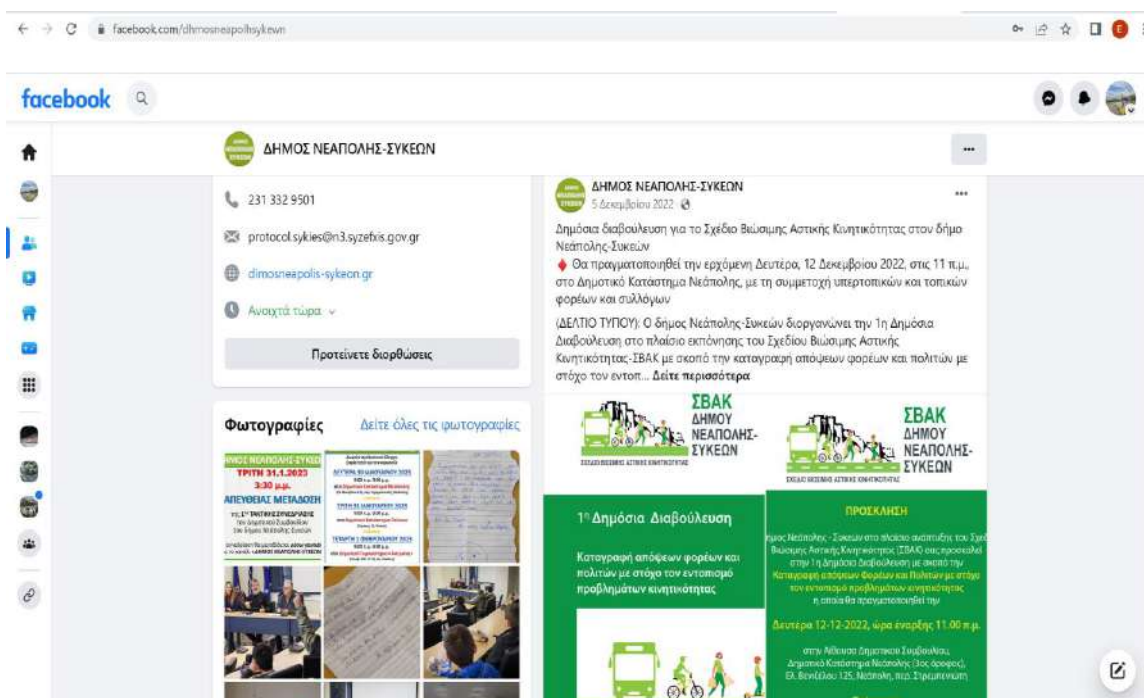
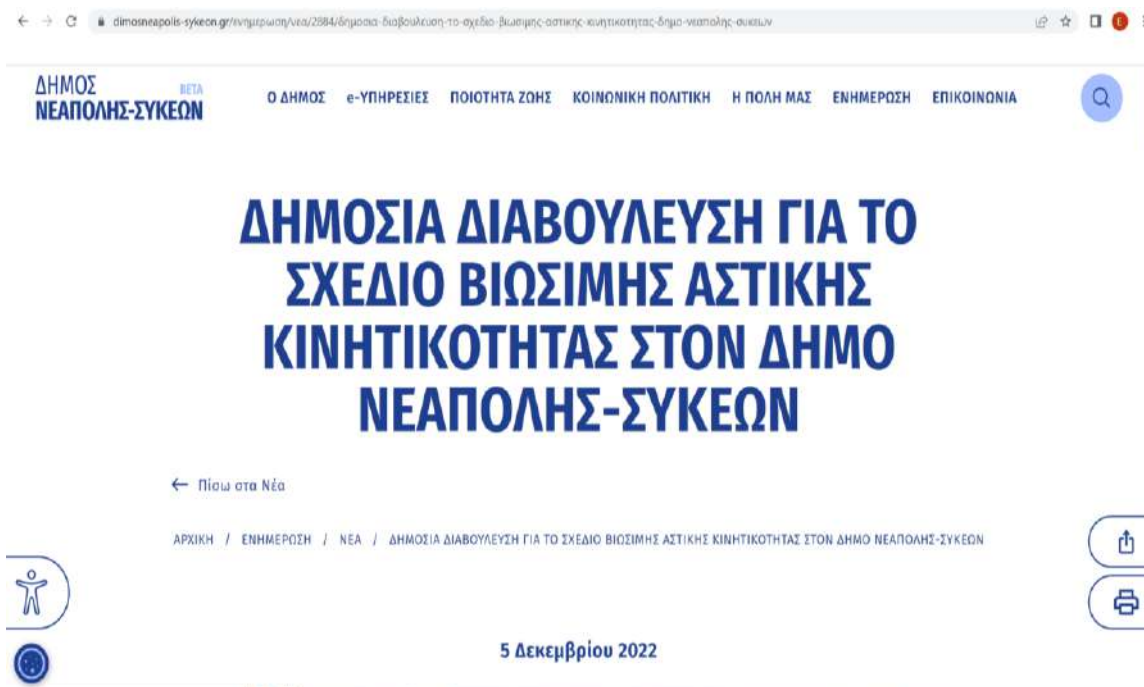
Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας, η οποία θα πραγματοποιηθεί την

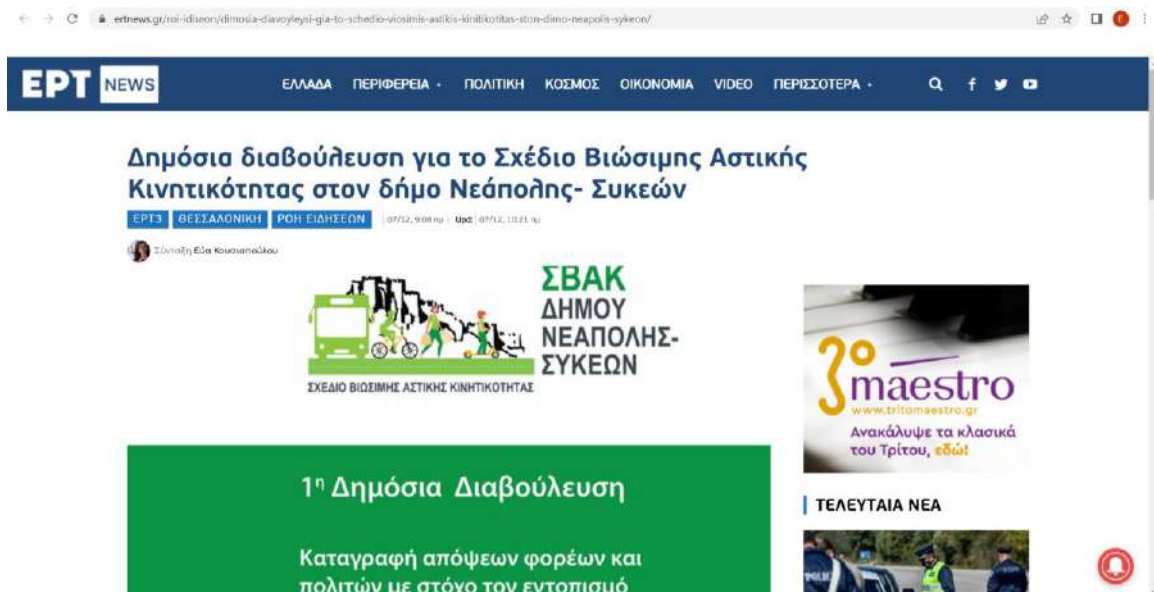
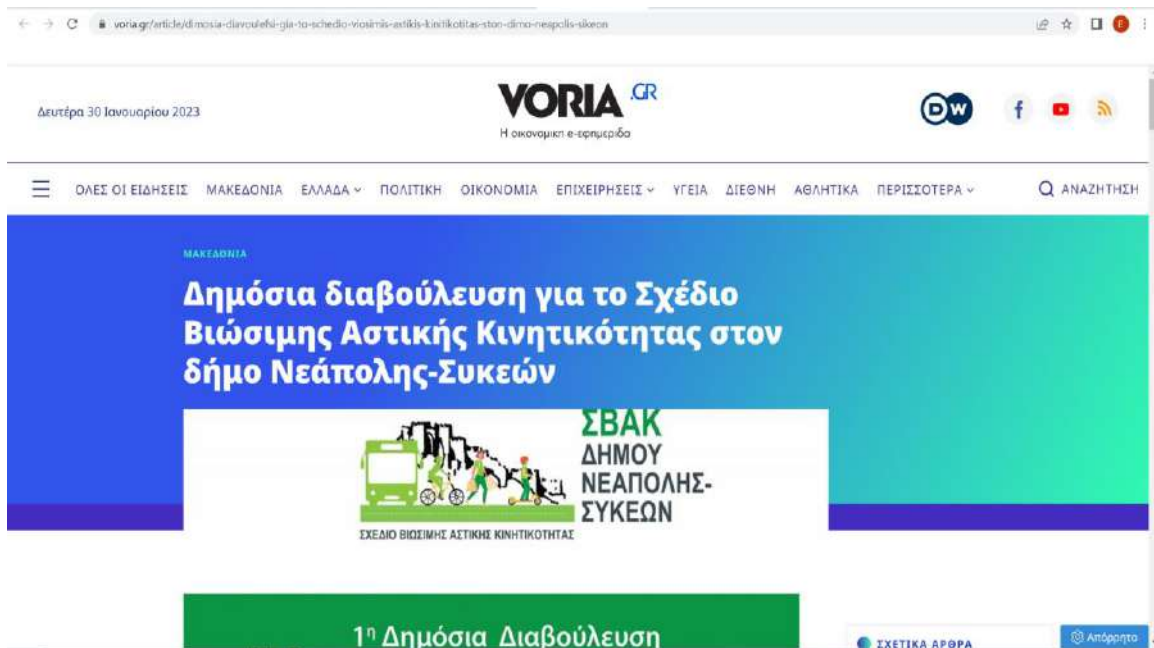
Δευτέρα 12-12-2022, ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στραμπενιώτη

Προγραμμα

11.00 - 11.15: Προσέλευση
11.15 - 11.20: Εγγραφή/ενημέρωση
Μικτός Νηπύργος - Συκεών - Τρεις Δυναμίδες
11.20 - 11.30: Αποφάσεις
11.30 - 11.45: ΣΒΑΚ, μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό
Ενημερωτικό υλικό
11.45 - 12.00: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών
Ευχαριστήρια λόγια
12.00 - 14.00: Ανοχή Στήθους





Παράρτημα III



1^η Δημόσια Διαβούλευση

Καταγραφή απόψεων φορέων και
πολιτών με στόχο τον εντοπισμό
προβλημάτων κινητικότητας



Δευτέρα 12-12-2022

ώρα έναρξης 11.00 π.μ.

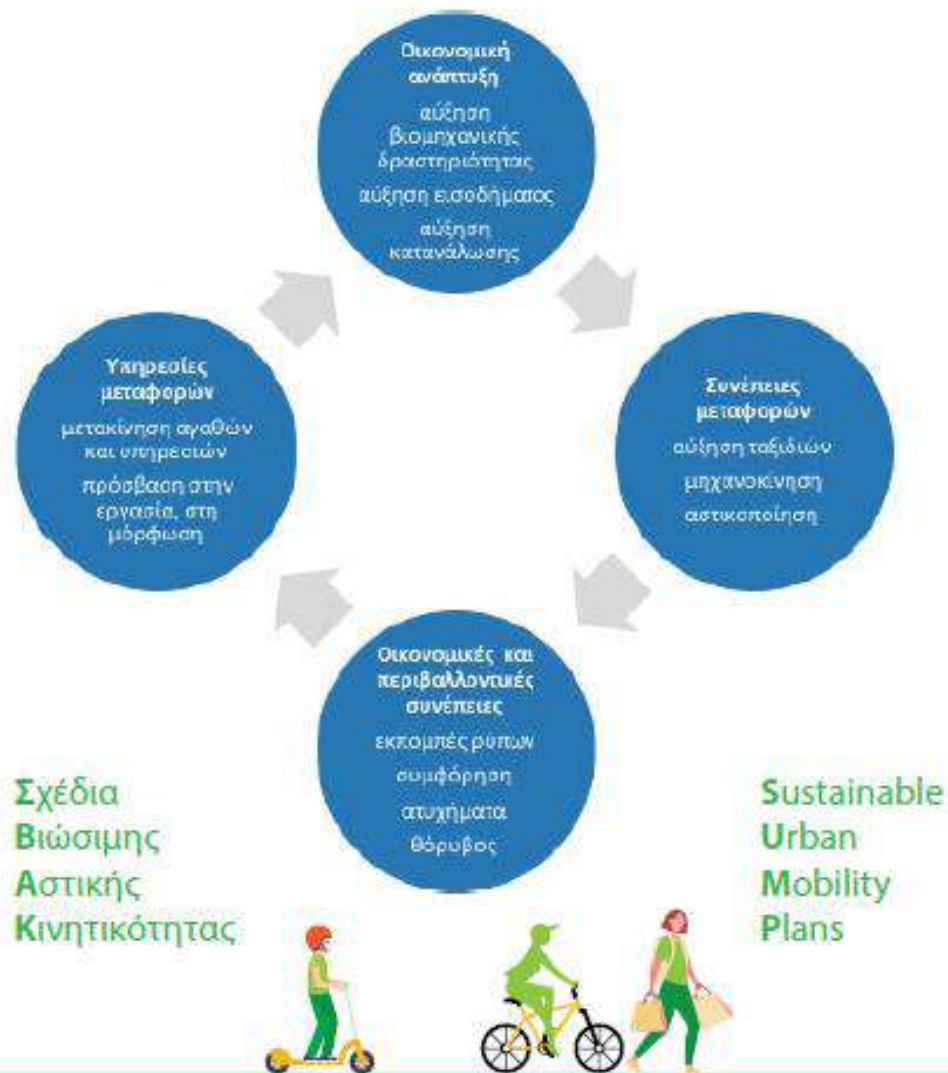
Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νεάπολης-Συκέων





Τα Σ.Β.Α.Κ. είναι "στρατηγικά σχέδια που βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνουν υπόψη τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους".

Στόχοι

- ▶ Εξασφάλιση προσβασιμότητας των αστικών περιοχών, των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.
- ▶ Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.
- ▶ Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- ▶ Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- ▶ Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.
- ▶ Ισορροπη ανάπτυξη και καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών

Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.

Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες.

Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.

Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

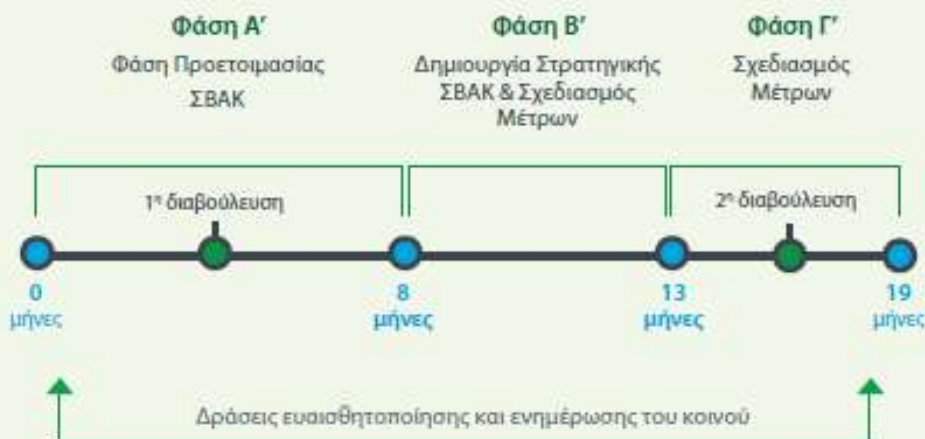
Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών θέλει να πετύχει.

Προσδιορισμός των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.

Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).

Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νεάπολης - Συκεών



Περισσότερες πληροφορίες στο: <https://svakneapolis-sykeon.gr/>

Στοιχεία επικοινωνίας:

Αναθέτουσα Αρχή:

Δήμος Νεάπολης - Συκεών
Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
Λεχόβου 4, 56625, Συκιές
Τηλ: 2313 313 311
E-mail: ty.neapoli-sykies@n3.syzefxis.gov.gr

Ανάδοχο σχήμα:

CONSORTIS
Λεωφ. Γεωργικής Σχολής 27
Κτίριο PHOENIX CENTRE, Τ.Θ. 4316
Τ.Κ. 57001, Θεσσαλονίκη
Τηλ: 2310 889336
E-mail: info@consortis.gr



<https://svakneapolis-sykeon.gr/>

Παράρτημα IV

← → svakneapoli-sykeon.gr/δημόσια-πρόσκληση-για-συμμετοχή/



Τι είναι ΣΒΑΚ ΣΒΑΚ Δήμου Διαβουλευσεις Συμμετέχω ενεργά Ενημερωτικό Υλικό Ανακοινώσεις Χρήσιμοι Σύνδεσμοι Επικοινωνία

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην αύξηση ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας και αποτελεί "συμμόρφωση" στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες προοπτικές σχεδίασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η υλοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στο αστικό κέντρο.

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νεάπολης-Συκεών.

Η διαδικασία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με εξωτερικό ανάδοχο (Τεχνική Εταιρεία Μελετών: CONSORTIS).

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του

Σας Ακούμε

Email *

Τηλέφωνο

Ονοματεπώνυμο *

Μήνυμα *

0 / 300

☐ Δεν είμαι ρομπότ 

← → svakneapoli-sykeon.gr/δημόσια-πρόσκληση-για-συμμετοχή/



Τι είναι ΣΒΑΚ ΣΒΑΚ Δήμου Διαβουλευσεις Συμμετέχω ενεργά Ενημερωτικό Υλικό Ανακοινώσεις Χρήσιμοι Σύνδεσμοι Επικοινωνία

ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του Σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου και σύμφωνα και με το Ν. 4784/21 (Άρθρο 6) δημιουργείται δίκτυο φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και χρήσεων γης καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται, άμεσα από τα υλοποιούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. ά βαθμού και β βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής κοινωνικοπολιτικού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και συλλογικά της κοινωνίας των πολιτών.

Το **Δίκτυο φορέων** αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιφερική παρέμβαση.
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης ΣΒΑΚ.
3. υποστηρίζει, το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός **Συμφώνου Συμμετοχής**, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Μπορείτε να υπογράψετε το **Σύμφωνο Συμμετοχής ΕΔΩ**.

Μπορείτε να δηλώσετε τα στοιχεία του φορέα **ΕΔΩ**.

Με το παρόν, **απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση**, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα συμβατικά, σε πιστάς εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό άμεση ανσφύ με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να αποστείλουν το **συμμετοχικό τους στο Δίκτυο Φορέων** με επιστολή που θα υποβληθεί στο Δ.Α.Α.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση : Λεχόβου 4
Ταχ. Κώδικας : 56226 Συκιές
Τηλ : 2313 313 311-351
E – mail: ty.neapoli-sykies@n3.syzefxis.gov.gr

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υιοθετώντας πλήρως τους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συστήματος κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νεάπολης- Συκεών.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών συν-υπογράφουν το παρακάτω κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 6307452b70128e28a8303072 στις 25/08/22 13:38

Εμείς, οι κάτωθι φορείς, τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας, θεσμικοί (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικοί (ενώσεις πολιτών κλπ), που σχετιζόμαστε που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων στην περιοχή παρέμβασης, συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών ώστε οι παραπάνω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
- Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
- Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα εξής:

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

Το κάθε μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης- Συκεών συμφωνεί να:

- Ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- Συμμετέχει στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- Παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- Υποστηρίζει τον Δήμο Νεάπολης- Συκεών, στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών μέσω του εκπροσώπου του, του Αντιδημάρχου Νεάπολης- Συκεών.

Το παρόν Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6.

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΜΙΚΡΟΕΡΓΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΙΚΡΟΕΡΓΩΝ
& ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ

Όνομα Φορέα

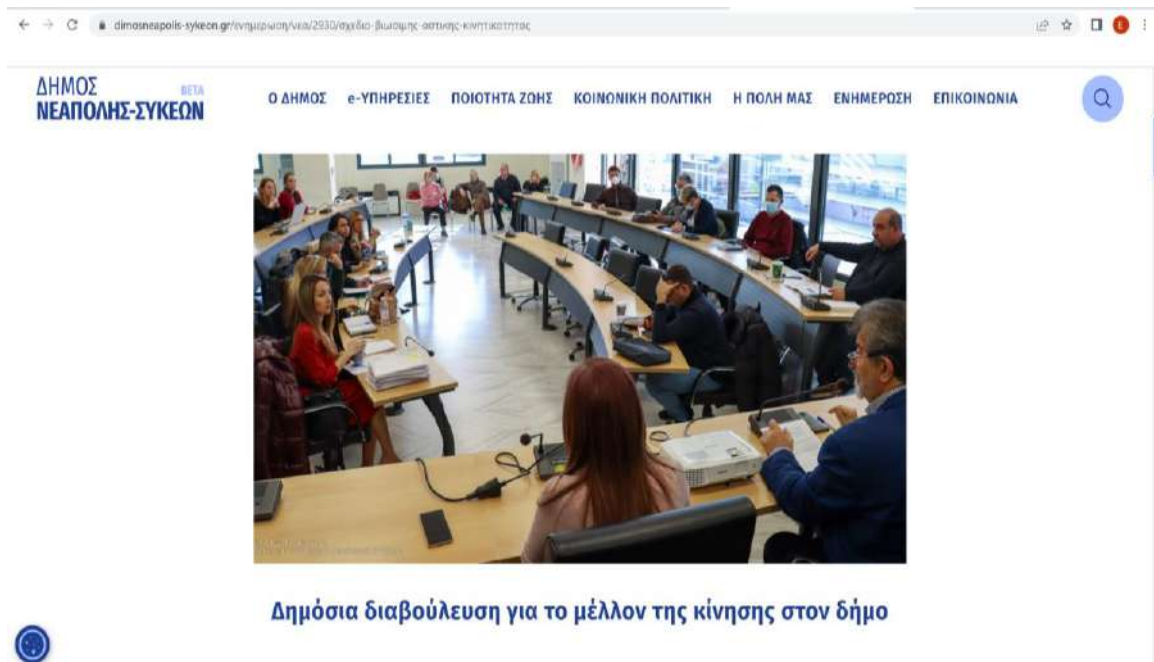
ΣΤΕΛΙΟΣ ΓΚΑΤΖΕΣ

Εκπρόσωπος

MARIGO MAKROPOULOU
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΣΥΚΕΩΝ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
25.08.2022 13:47

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 6307452b70128e28a8303072 στις 25/08/22 13:38

Παράρτημα V



facebook.com/dimosneapolissykeon

facebook

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ

Εισαγωγική κάρτα

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ

ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΠΕΥΚΑ, ΝΕΑΠΟΛΗ, ΣΥ?

📍 **Σελίδα** - Δημαρχείο

📍 Στρατηγού Σοράκη 1

☎ 231 332 9501

✉ protocol.sykies@n3.syzefias.gov.gr

🌐 dimosneapolis-sykeon.gr

🕒 **Ανοικτά τώρα** ~

Προτείνετε διορθώσεις

Φωτογραφίες [Δείτε όλες τις φωτογραφίες](#)

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ
16 Δεκεμβρίου 2022 · 🌐

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- ♦ Δημόσια διαβούλευση για το μέλλον της κίνησης στον δήμο
- ♦ Συγκοινωνία, μετακινήσεις, ποιότητα ζωής για τους πολίτες
- ♦ Σχεδιασμός σε βάθος 20ετίας για μια πόλη ασφαλή και λειτουργική
- ♦ Προσαρμογή στα νέα δεδομένα με τη βοήθεια της τεχνολογίας και της καινοτομίας

(ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ). Πόσο γρήγορα, πόσο εύκολα και με ποιον τρόπο θα μετακινούνται στο μέλλον οι πολίτες του δήμου? Τι μπορεί και τι πρέπει να αλλάξει στην κινητικότητα της πόλης, έτσι ώστε να γίνει φιλική προς τον κάτοικο ή δημότη? Οι απαντήσεις σε αυτά, αλλά και οι πολλά περισσότερα, θα δοθεί από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που ήδη έχει τεθεί σε δημόσια συζήτηση.

«Αυτή η διαβούλευση δεν είναι για εμάς μια τυπική, επιβεβλημένη, διαδικασία που προκύπτει από τις θεσμικές και νομικές υποχρεώσεις μας. Είναι μια αντιληπτή πολιτικής που έχουμε και έχουμε εδώ και δεκαετίες, και θα συνεχίσουμε να την έχουμε στον δήμο μας, για πολύ μακρότερης διάρκειας ζητήματα. Δραματοποιούμε διαδικασίες διαβούλευσης. Στόχος μας είναι να κοινωνήσουμε σε όλους τους φορείς και τους πολίτες του δήμου τα μεγάλα και σοβαρά που μελετούμε, και περνούν μέσα από το ΣΒΑΚ.

Ου περνάμε από ένα δήμο πιο ανθρώπινο, πιο κοινωνικό, με περισσότερες ευκαιρίες για όλους τους πολίτες, τους μεγαλύτερους αλλά και τη νέα γενιά. Όλα αυτά δεν έχουν σχέση μόνο με την ποιότητα ζωής αλλά με την ίδια τη ζωή μας. Μην ξεχνάτε πως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας με στοιχεία που έχει δεχθεί και η ΕΕ, έχει καταλήξει στο ότι το πρόσωπο συνδέεται άμεσα με την ζωή των πολιτών κι έχει ορίσει πως σε κάθε πόλη πρέπει να υπάρχουν 9 τμ πρασίνου ανά κάτοικο. Στην ΕΕ ο μέσος όρος είναι 9,5 ενώ στην Θεσσαλονίκη, έχουμε μόλις 1,7

Παράρτημα VI



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

1η Δημόσια Διαβούλευση

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ (12/12/2022)

A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
1	Πετσί	Αλέξανδρος	Consortis	Πολίτης Μηχανικός	petisi@consortis.gr	
2	Τσακροπούλου	Ασπί	ΜΑΘ ΑΕ ΑΣΤΑ	Εργαστηριακός	tsakiropolou@mbd.gr	
3	Κατσίλας	Παναγιώτης	ΜΑΘ ΑΕ ΑΣΤΑ	Εργαστηριακός	Katsilaspanos@gmail.com	
4	Καγιαμάνη	Ειρήνη	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Δημοτική Σύμβουλος	evrini.kayamani@gmail.com	
5	Καταρίδης	Ανδρέας	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Αντιδήμαρχος	Katridisandreas33@gmail.com	
6	Πολιτσίνος	Βασίλειος	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Τοπικός Σύμβουλος	bpolitsinos@gmail.com	
7	Καλάκου	Ευφροσύνη	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Γραφίστρια	kenetokalaku@gmail.com	
8	Κοτούλα	Νυφίση	ΙΜΕΤ/ΕΡΕΤΑ	Συγκοινωνιολόγος	nikia@certh.gr	
9	Γουρζαλάκης	Γεώργιος	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πολ. Μηχ.	gouzzalakis@gmail.com	
10	Μακροπούλου	Μαργαρίτα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Γραφίστρια	maria.makropoulou23@gmail.com	
11	Αγγελόχωρης	Παναγιώτης	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Αν. Προϊστάμενος Δ.Τ.Κ.	angelochontis.panagiotis@ns.syzefis.gov.gr	
12	Γαζής	Στέφανος	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Αν. Μηχ. Τεχνικών	gatzes@xuthos.gr	



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

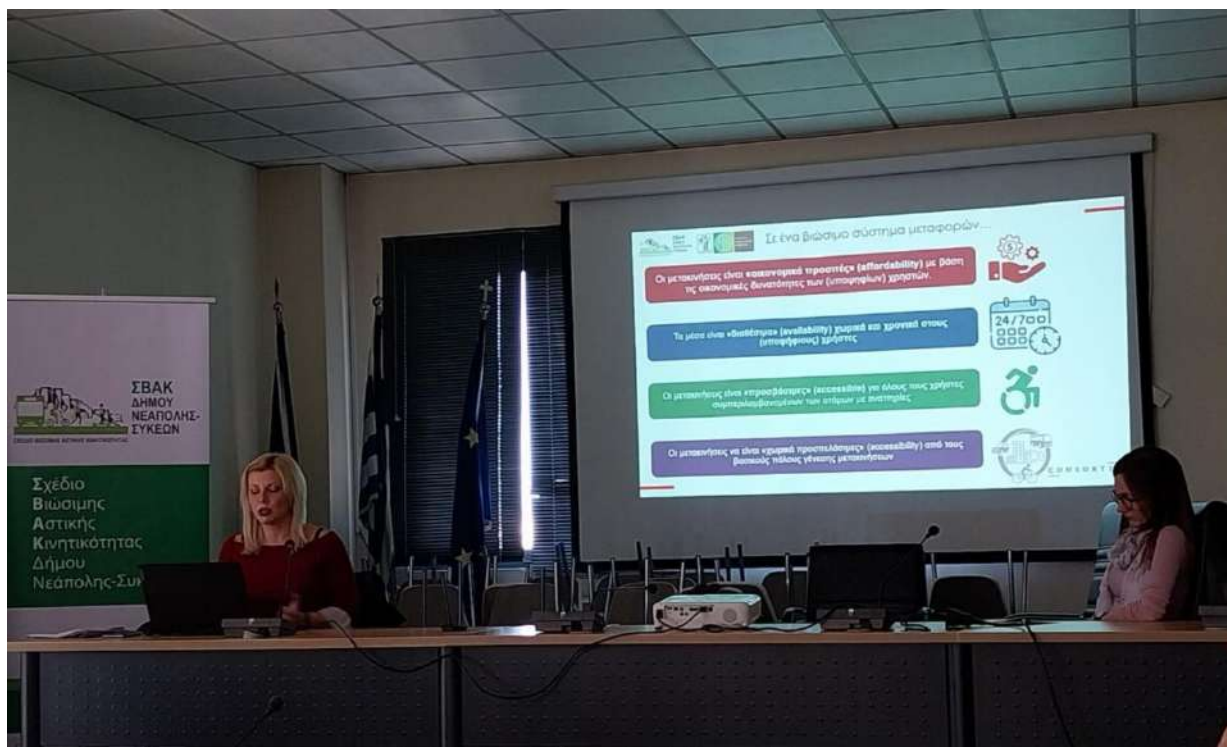


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

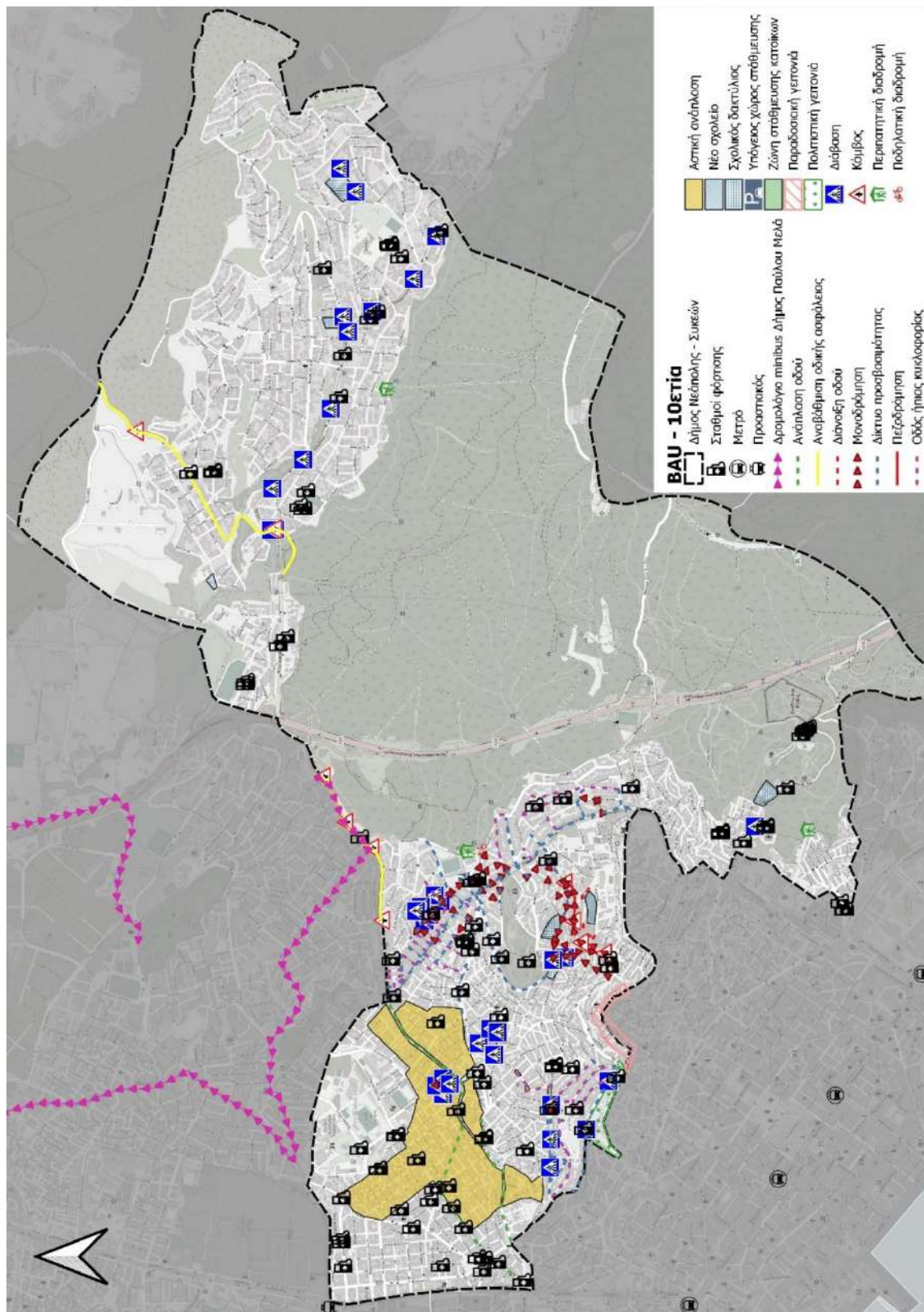
A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
13	Στριντζιάνης	Μανώλης	ΟΣΕΟ	ΑΕΚ/ΕΛ.Α.Σ.Ε.Α	stirnikianis@gmail.com	
14	Καραμάνης	Μιχαήλ	ΟΣΕΟ	Πολίτης Μηχανικός	mkaramanis@certh.gr	
15	Σακελλαρίου	Αγγελική	ΟΣΕΟ	Συγκοινωνιολόγος	asakellariou@osdu.org.gr	
16	Μικελιδάκης	Μιχαήλ	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Δημοτική Σύμβουλος	mikelidakisalexander@gmail.com	
17	Τερζί	Χριστίνα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	xristina-terzi10@hotmail.com	
18	Σίγκος	Θανάσης	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		
19	Κυριακίδης	Ραφαήλ	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		
20	Σίβου	Κατερίνα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		
21	Κυριακίδης	Κατερίνα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	nikolaoskiriakidis@gmail.com	
22	Διμερέλος	Γεώργιος	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	dimarelos@gmail.com	
23	Σακελλαρίου	Σταυρούλα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	sidolichari.fidou@gmail.com	
24	Πολιτάκη	Παυλίνα	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	linapolitaki@yahoo.gr	
25	Παραδάκης	Ιρίνη	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας	irinimariaparakakis@gmail.com	
26	Βερζή	Ελένη	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		
27	Αυφάντου	Γεωργία	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		
28	Δανιηλίδης	Σίμος	Δηλός Νεοπλ. Συκ.	Πρόεδρος Κοινότητας		

Παράρτημα VII

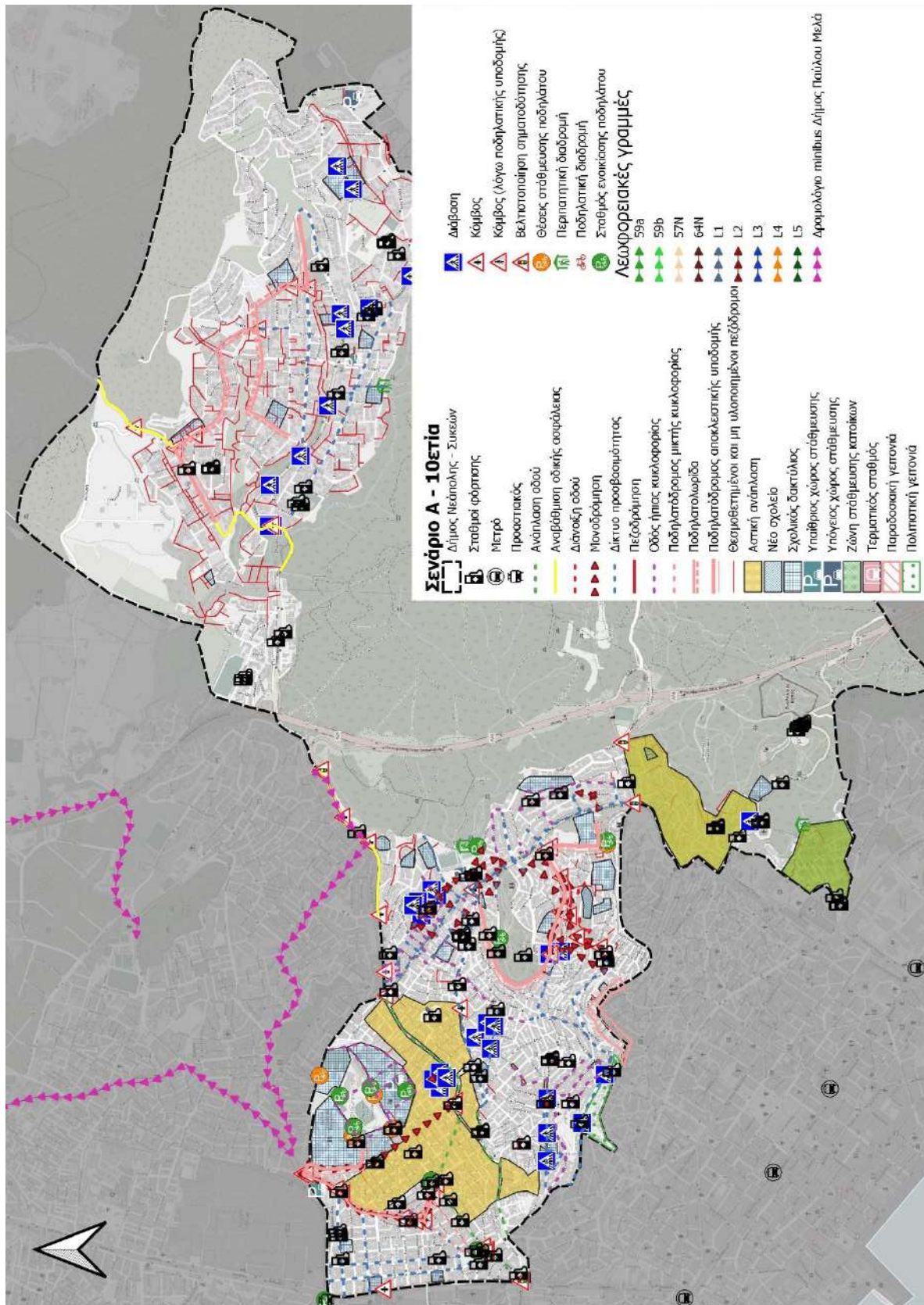




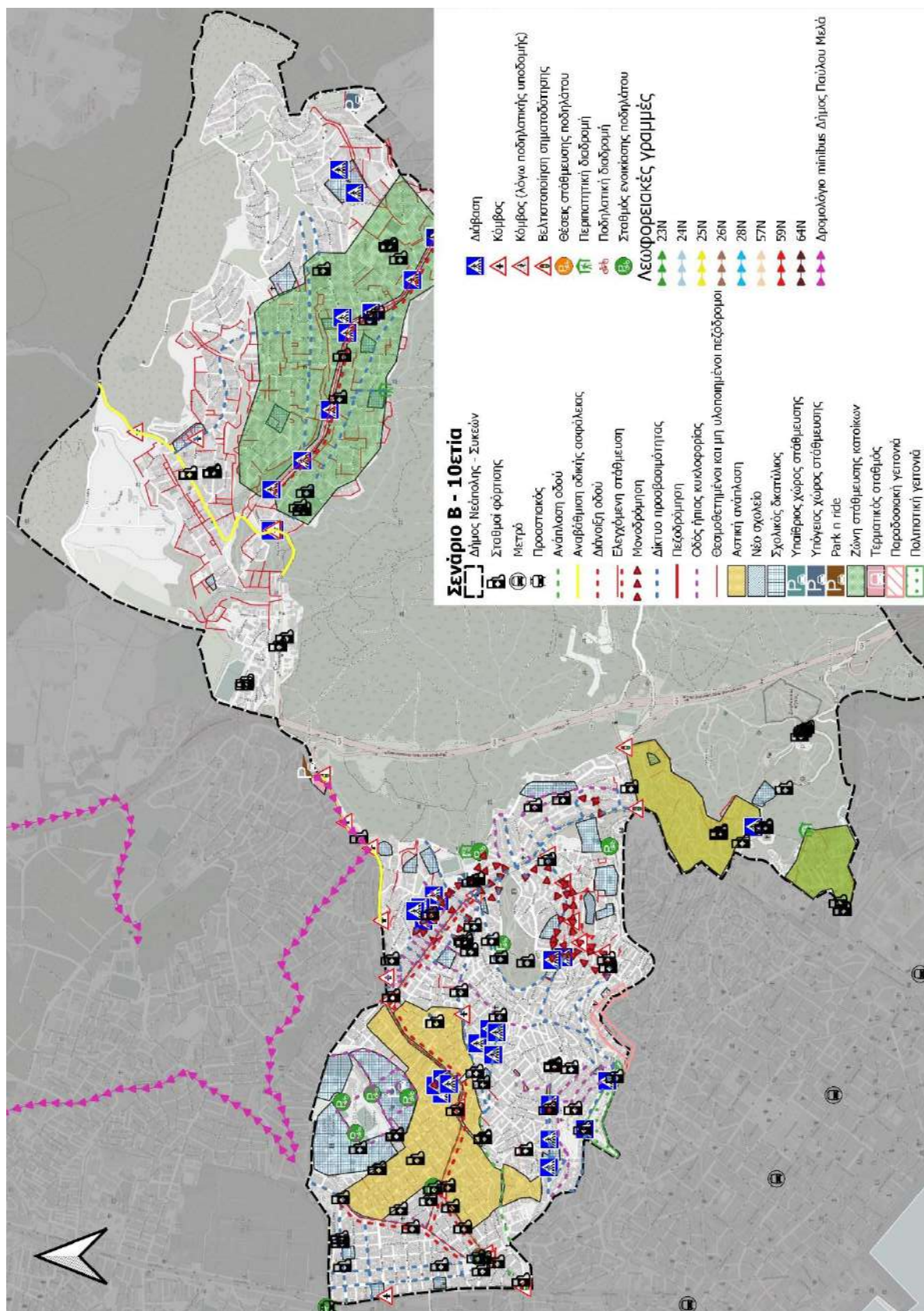
Παράρτημα VIII – Ένθετο Χαρτών



Σχήμα 0.1 Στρατηγική BAU – 10ετία



Σχήμα 0.2 Στρατηγική Α – 10ετία



Σχήμα 0.3 Στρατηγική Β – 10ετία