



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2024



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ- ΣΥΚΕΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2024

C O N S O R T I S

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 Χατζηγιάννης

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. Εισαγωγή	6
1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	6
1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου	10
2. Προσέγγιση σχεδιασμού τελικού σεναρίου για την κινητικότητα.....	12
3. Παρουσίαση τελικών εναλλακτικών χρονικών σεναρίων	17
3.1 Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	17
3.2 Οδική ασφάλεια	21
3.3 Πεζή μετακίνηση.....	24
3.4 Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών & στάθμευσης	30
3.5 Δημόσιος χώρος και εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων	33
3.6 Ποδηλατική υποδομή	35
3.7 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	37
4. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης	40
4.1 Γενικά στοιχεία	40
4.2 Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων	40
4.3 Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών χρονικών σεναρίων	41
4.3.1 Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς.....	41
4.3.2 Λειτουργικού Δείκτες Οδικού Δικτύου	42
4.3.3 Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών	49
5. Συμπεράσματα από τη 2 ^η Διαβούλευση.....	50
5.1 Προκαταρκτικές ενέργειες	50
5.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών.....	58
5.3 Διαπιστώσεις - παρατηρήσεις.....	62
6. Επίλογος – Επόμενα βήματα.....	63
Παράρτημα Ι: Ένθετο χαρτών.....	64

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών.....	14
Πίνακας 2.2: Προτεραιότητες/ επιχειρησιακοί στόχοι ανά θεματικό πεδίο, ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	15
Πίνακας 3.1: Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.....	17
Πίνακας 3.2: Διαχείριση Κυκλοφορίας/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	20
Πίνακας 3.3: Οδική ασφάλεια	21
Πίνακας 3.4: Οδική ασφάλεια/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	22
Πίνακας 3.5: Πεζή μετακίνηση	24
Πίνακας 3.6: Πεζή μετακίνηση/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	30
Πίνακας 3.7: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης	30
Πίνακας 3.8: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	32
Πίνακας 3.9: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων	33
Πίνακας 3.10: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά.....	35
Πίνακας 3.11: Ποδηλατική υποδομή.....	35
Πίνακας 3.12: Ποδηλατική υποδομή/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	36
Πίνακας 3.13: Μέσα μαζικής μεταφοράς	37
Πίνακας 3.14: Μέσα μαζικής μεταφοράς/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά	39
Πίνακας 4.1: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00	41
Πίνακας 4.2: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου	43
Πίνακας 4.3: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ.....	49

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών	11
Σχήμα 2.1: Παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμός του τελικού σεναρίου κινητικότητας	12
Σχήμα 2.2: Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών	14
Σχήμα 3.1: Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -5ετία	19
Σχήμα 3.2: Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία	20
Σχήμα 3.3: Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία.....	23
Σχήμα 3.4: Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία.....	23
Σχήμα 3.5: Παρεμβάσεις Πεζή μετακίνηση -5ετία	29
Σχήμα 3.6: Παρεμβάσεις Πεζή μετακίνηση -10ετία	29
Σχήμα 3.7: Διαχείριση στάθμευσης και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία	31
Σχήμα 3.8: Διαχείριση στάθμευσης και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία	32
Σχήμα 3.9: Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία.....	34
Σχήμα 3.10: Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία.....	34
Σχήμα 3.11: Ποδηλατική υποδομή -10ετία	36
Σχήμα 3.12: MMM -5ετία.....	38
Σχήμα 3.13: MMM -10ετία	39
Σχήμα 4.1: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00	42
Σχήμα 4.2: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	43
Σχήμα 4.3: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	44
Σχήμα 4.4: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	44
Σχήμα 4.5: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα.....	45
Σχήμα 4.6: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	45
Σχήμα 4.7: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2027).....	47
Σχήμα 4.8: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2027).....	47
Σχήμα 4.9: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2032).....	48
Σχήμα 4.10: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2032).....	48
Σχήμα 5.1: Πρόσκληση – Πρόγραμμα 2 ^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	51
Σχήμα 5.2: Έγγραφο - Πρόσκληση 2 ^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	52
Σχήμα 5.3 - 5.6: Δράσεις δημοσιότητας για την 2 ^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	54
Σχήμα 5.7: Αφίσα 2 ^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	55
Σχήματα 5.8 – 5.9: Φωτογραφικά Στιγμιότυπα 2 ^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	56

Σχήματα 5.10 – 5.11: Συμμετέχοντες στη 2 ^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών	57
Σχήματα 5.12 – 5.13: Αποσπάσματα από την πρώτη εισαγωγική παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε	59
Σχήματα 5.14 – 5.15: Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο τη διεξοδική περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων	60
Σχήμα 5.16: Απόσπασμα από την παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο την παρουσίαση των αποτελεσμάτων από την ποσοτική αξιολόγηση των μέτρων/ παρεμβάσεων μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου	60

1. Εισαγωγή

1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Λαμβανομένου υπόψη την εκτίμηση ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε πόλεις, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στην υπερβολικά μαζική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το Ι.Χ. αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα $\frac{3}{4}$ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών, ειδικά στις κεντρικές περιοχές, είναι πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Στο πλαίσιο αυτό η ευρωπαϊκή στρατηγική προωθεί ένα νέο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο είναι ικανό να διαχειριστεί τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα ΣΒΑΚ είναι ικανά να διαχειριστούν τις προκλήσεις και τα προβλήματα συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε αστικές περιοχές με αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο, ενώ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

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 κ.λπ.) 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.

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Νεάπολης - Συκεών, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής. Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών, ως αστικό κέντρο μεγάλου μεγέθους, αντιμετωπίζει μια σειρά προκλήσεων που σχετίζονται με το μοντέλο χωρικής ανάπτυξης, τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών πεζή ή με μηχανοκίνητα μέσα, τις ασυνέχειες του δικτύου, την έλλειψη ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, την εφαρμογή αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς και τέλος, στην έλλειψη χάραξης κοινής πολιτικής όσον αφορά στις αστικές μετακινήσεις. Οι βασικότερες προκλήσεις κινητικότητας του Δήμου Νεάπολης - Συκεών εντοπίζονται στα παρακάτω:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου.
- Βελτίωση προσβασιμότητας για ΑμεΑ (π.χ. πεζοδρόμια με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ).
- Οργάνωση της στάθμευσης.
- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στους βασικούς κεντρικούς άξονες κατά τις περιόδους αιχμής και οξυμένη -κατά τόπους- περιβαλλοντική υποβάθμιση σε συνδυασμό με παράνομη στάθμευση.
- Βελτίωση οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων και λειτουργικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων πεζοδρομίων.
- Πρόσθετες ανάγκες που θα προκύψουν από την κατασκευή του νέου Παιδιατρικού Νοσοκομείου στο Φίλυρο Θεσσαλονίκης.
- Απουσία καθορισμένου ωραρίου τροφοδοσίας και θέσεων φορτοεκφόρτωσης.
- Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας για την εύκολη μετακίνηση των κατοίκων του δήμου και καλή διασύνδεση των Δημοτικών Ενοτήτων.
- Περαιτέρω δημιουργία οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου και αξιοποίηση υφιστάμενων ανοικτών χώρων.
- Σχεδιασμός οργανωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και περιπατητικών διαδρομών στο περιαστικό δάσος.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών εντάχθηκε στο σχετικό Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και χρηματοδοτείται με το ποσό των 86.000,00 € 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, ενώ θα βαρύνει τον κωδικό Κ.Α. 02.30.7413.05 υποκείμενη 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 26/01/2022 σύμφωνα με την υπ' αρ. 7986/27-01-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ: 22SYMv009966222 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.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών ακολουθείται 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 ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμό 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 εκπονείται σε τρεις (3) διαδοχικές Φάσεις και οχτώ (8) Στάδια, όπως περιγράφεται ακολούθως:

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ

- **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 διατυπώνονται τρία (3) μελλοντικά σενάρια στρατηγικής λαμβάνοντας υπόψη στρατηγικές προτεραιοτήτων που θα δίνουν έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, ενώ εν συνεχεία αναπτύσσεται ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα, το οποίο και κοινοποιείται στο ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, προτεραιοποιούνται 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 επιλεχθεί από τον φορέα εκπόνησης. Με τη χρήση κυκλοφοριακού προτύπου γίνεται μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων και υποδομών στο δίκτυο μεταφορών και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στη 2^η Διαβούλευση. Με βάση τα αποτελέσματα της 2^{ης} Διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις των συμμετεχόντων πραγματοποιείται 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 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 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 βασίζεται 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 έπεται από την τμηματική παράταση της σύμβασης (Στάδιο I & II)¹ ορίζεται πλέον σε είκοσι τρεις (23) 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 εκπονείται σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 3 σύμβασης):

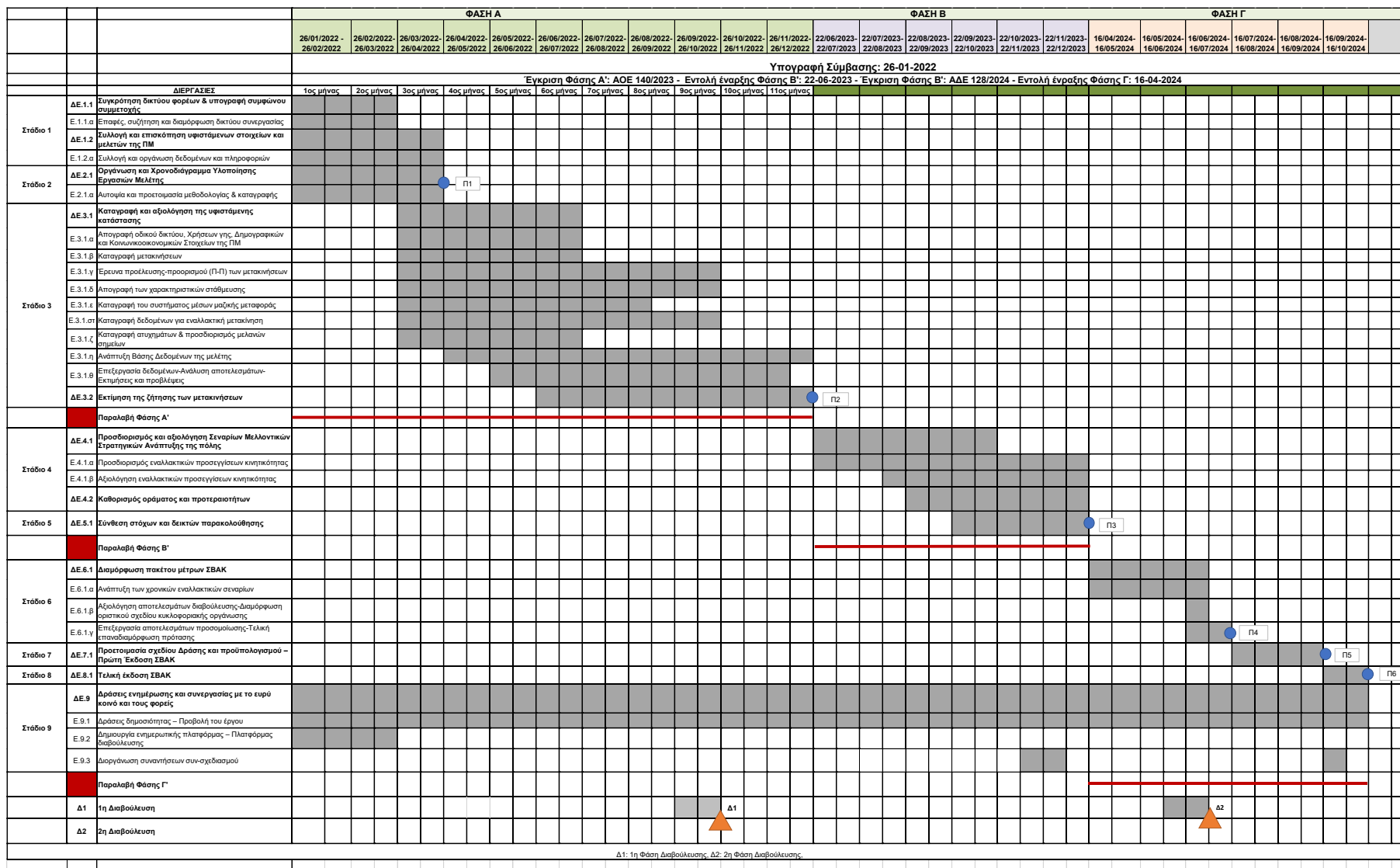
Φάση Α' – ολοκλήρωση σε έντεκα (11) μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Φάση Β' – ολοκλήρωση σε έξι (6) 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
Σχετ. 283/2023 ΑΔΣ Δήμου Νεάπολης – Συκεών



Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης- Συκεών

2. Προσέγγιση σχεδιασμού τελικού σεναρίου για την κινητικότητα

Το τελικό σενάριο για την κινητικότητα (**Σχήμα 2.1**) καλείται να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες και τα προβλήματα και να ισχυροποιήσει τα δυνατά σημεία, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες και περιορίζοντας κατά το δυνατό τις απειλές, όπως αυτές αναδεικνύονται από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία πραγματοποιήθηκε σε προηγούμενο στάδιο του έργου. Παράλληλα, οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις τόσο των ευρωπαϊκών στρατηγικών όσο και του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου (με στόχο τη διασφάλιση της συνέχειας στο σχεδιασμό) τις μελλοντικές τάσεις εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καθώς και τις κατά το δυνατό ρεαλιστικές προσδοκίες/ απόψεις των εμπλεκομένων φορέων. Τέλος, έρχεται να επικυρώσει την Στρατηγική Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, όπως αυτή οριστικοποιείται από τις συμμετοχικές διαδικασίες.



Σχήμα 2.1: Παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμό του τελικού σεναρίου κινητικότητας

Η κινητικότητα και οι μεταφορές μας αφορούν όλους. Από την καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας, τις επισκέψεις σε οικογένεια και φίλους, τον τουρισμό, έως την ορθή λειτουργία των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού τόσο των καταστημάτων μας με εμπορεύματα όσο και της βιομηχανικής παραγωγής μας, η κινητικότητα αποτελεί κινητήριο μοχλό της οικονομικής και κοινωνικής ζωής μας.

Παρόλα αυτά η «παραδοσιακή», συμβατική προσέγγιση που εφαρμόστηκε στον σχεδιασμό των μεταφορών κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, θέλοντας να ανταποκριθεί στην ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για μετακινήσεις, προχώρησε στην καθιέρωση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων ως των κυρίαρχων μέσων μετακίνησης, και για τον σκοπό αυτό προέκρινε τη συνεχή κατασκευή νέων και την επέκταση των υφιστάμενων σχετικών υποδομών, οδηγώντας σε μια ριζική αλλαγή στη δομή των αστικών περιοχών. Η σύγχρονη μορφή των πόλεων, εν πολλοίς απότοκος της παραπάνω προσέγγισης, επιφυλάσσει όχι μόνο ένα σημαντικό τμήμα του αστικού χώρου για το σύστημα μεταφορών, αλλά και την άνιση κατανομή του χώρου αυτού μεταξύ των διαφόρων μέσων, εις βάρος πάντα των μη-μηχανοκίνητων μέσων με συνέπεια πολύπλευρες πιέσεις στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής, ήτοι η υπερβολική κατανάλωση ενέργειας,

οι εκπομπές ρύπων και αερίων θερμοκηπίου, τα ατυχήματα, ο θόρυβος, η οπτική όχληση, η αποκοπή του αστικού ιστού και ο κοινωνικός αποκλεισμός κάποιων πληθυσμιακών ομάδων.

Με στόχο λοιπόν την αντιμετώπιση των πολύπλευρων εξωτερικοτήτων από την εδραίωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, διαμορφώνεται μία νέα προσέγγιση συγκοινωνιακού σχεδιασμού, η οποία λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις του μεταφορικού συστήματος με το φυσικό και δομημένο περιβάλλον.

Στο πλαίσιο αυτό, σε συνέχεια μιας σειράς κειμένων πολιτικής, η τρέχουσα ευρωπαϊκή στρατηγική (2020) επισημαίνει ότι η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος. Λαμβανομένου δε υπόψη της εκτίμησης ότι σύντομα των 80% των ευρωπαίων πολιτών θα ζουν σε αστικές περιοχές, οι πόλεις είναι και θα πρέπει να παραμείνουν στην πρώτη γραμμή της μετάβασης σε μεγαλύτερη βιωσιμότητα.

Σύμφωνα με λοιπόν με το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, η αύξηση του μεριδίου των μαζικών μεταφορών, του περπατήματος και της ποδηλασίας, καθώς και η αύξηση της αυτοματοποιημένης, συνδεδεμένης και πολυτροπικής κινητικότητας, θα μειώσουν δραστικά τη ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που οφείλονται στις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, και θα βελτιώσουν την υγεία και την ευημερία των πολιτών. Επιπλέον, το 2018 η Ε.Ε. θέτει ως στόχο τη μείωση κατά 50% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα —και, για πρώτη φορά, για μείωση και των σοβαρών τραυματισμών— έως το 2030 με απώτερο πάντα στόχο έως το 2050 να μην σημειώνεται κανένας θάνατος από τροχαία ατυχήματα («Όραμα μηδενικών απωλειών»).

Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών, είναι το αποτέλεσμα της συνένωσης τεσσάρων πρώην Καποδιστριακών Δήμων, ήτοι Νεάπολης, Συκεών, Αγ. Παύλου και Πεύκων (πρόγραμμα Καλλικράτης 2011) αποτελώντας γενικότερα μια αστική περιοχή, με εξαίρεση τη Δ.Ε. Πεύκων όπου εντοπίζονται και ημιαστικά χαρακτηριστικά.

Καταγράφεται ως ένας από τους πιο πυκνοκατοικημένους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και χαρακτηρίζεται κυρίως ως περιοχή μόνιμης αστικής κατοικίας, όπου η πλειονότητα των κατοίκων απασχολείται στον τριτογενή τομέα. Ειδικότερα, 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 γειτνίασή της με το περιαστικό Δάσος του Σείχ Σου, το οποίο καταλαμβάνει το 20% της έκτασής της.

Κύριο χαρακτηριστικό του Δήμου 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.

Επιπρόσθετα, ο Δήμος 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 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.

Στο πλαίσιο αυτό, τα πεδία κινητικότητας που αναδεικνύονται ως πρωταρχικής σημασίας από τις συμμετοχικές διαδικασίες αφορούν την οδική ασφάλεια και την αναβάθμιση των συνθηκών της, ενώ ακολουθούν η ενίσχυση των υποδομών για την πεζή μετακίνηση και η βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης και της αστικής συγκοινωνίας.

Από την αναγνώριση λοιπόν των υφιστάμενων συνθηκών και τις προσδοκίες για το μέλλον οδηγούμαστε στο όραμα (Σχήμα 2.2) και τους στόχους του ΣΒΑΚ² (Πίνακες 2.1 & 2.2), τους οποίους το επιλεχθέν σενάριο καλύπτει στο μέγιστο βαθμό.

«Δήμος Νεάπολης – Συκεών: Ένας Δήμος ανθεκτικός – πράσινος, που οι πολίτες θα περπατάνε πολύ με συνθήκες ασφάλειας, θα χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και θα έχουν μια συμβιωτική σχέση με το περιαστικό δάσος. Ένας Δήμος που θα διασφαλίζει ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση, θα ενισχύει τον συμμετοχικό διάλογο και τον πολιτισμό και θα ανοίγει τους ορίζοντες της ανάπτυξης».

Σχήμα 2.2: Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Πίνακας 2.1: Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

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, κ.λπ.), με ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιαίτερη υψηλή χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου για καθημερινές κινήσεις και στην ύπαρξη υπερτοπικών αξόνων με σημαντικά ποσοστά διαμπερής κυκλοφορίας.

² Οι στόχοι είναι στην πραγματικότητα ο απώτερος στόχος/όραμα του ΣΒΑΚ, που στην προκειμένη περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, διακρίνονται σε:

- ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου - Οικονομική Αποδοτικότητα, Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής, και
- ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των παραπάνω σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών οι εν λόγω στόχοι επιχειρησιακού επιπέδου κατανέμονται σε πέντε (5) θεματικά πεδία που καλύπτουν πλήρως τους σκοπούς ενός ΣΒΑΚ σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (άρθρο 3, Ν4784/2021).

Στάδιο 4

Προσβασιμότητα	Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας ειδικότερα όσον αφορά τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (άτομα με αναπηρία κ.λπ.).
Ασφάλεια	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας. Εξάλειψη από το οδικό δίκτυο τυχόν «μελανών σημείων».
Ποιότητα ζωής	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των πολιτών με σκοπό την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και έμφαση στην ισόρροπη ανάπτυξη των δημοτικών κοινοτήτων και κατ' επέκταση των γειτονιών.

Πίνακας 2.2: Προτεραιότητες/ επιχειρησιακοί στόχοι ανά θεματικό πεδίο, ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης – Συκεών

Θεματικά Πεδία	Προτεραιότητες/ Επιχειρησιακοί στόχοι
Διαχείριση κυκλοφορίας/ οργάνωση στάθμευσης & ενίσχυση οδικής ασφάλειας	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης Βελτίωση της αποδοτικότητας των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων Βελτίωση της οργάνωσης της στάθμευσης παρά την οδό Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού Αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού Μείωση του αριθμού των νεκρών και βαριά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα
Προώθηση ήπιων τρόπων μετακίνησης & προσβασιμότητα για όλους	Βελτίωση υποδομών περπατήματος & ανακατανομή του αστικού χώρου προς όφελος της πεζή μετακίνησης Διευκόλυνση χρήσης ποδηλάτου Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ και των υπολοίπων ευάλωτων χρηστών της οδού
Ενίσχυση δημοσίων μέσων μεταφοράς & διευθέτηση αστικών εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση της αποδοτικότητας των δημοσίων μέσων μεταφοράς Βελτίωση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών (σε χώρο & χρόνο) Ορθολογική διάρθρωση δικτύου αστικής διανομής αγαθών
Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Βελτίωση αστικού μικροκλίματος/ Αύξηση πρασίνου Βελτίωση της ποιότητας αέρα & περιορισμός της ηχορύπανσης Λειτουργική διασύνδεση χώρων πρασίνου & κοινοχρήστων χώρων μέσω αστικών αναπλάσεων και ενίσχυσης της προσβασιμότητας των χώρων Προστασία του χαρακτήρα των γειτονιών Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού Αξιοποίηση περιαστικού δάσους
Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών/ Προώθηση ηλεκτροκίνησης	Ενσωμάτωση νέων και «έξυπνων» τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα Προώθηση ηλεκτροκίνησης Αντικατάσταση στόλου με οχήματα νέας τεχνολογίας Ενίσχυση συμμετοχικότητας

Συμπερασματικά, το τελικό σενάριο για την κινητικότητα καλείται να συμβάλει στη συνέχιση της διαδικασίας αστικής αναζωογόνησης της περιοχής μελέτης με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητάς της τόσο για κατοίκους όσο και επισκέπτες μέσω της επίτευξης του οράματος για την κινητικότητα. Έτσι σε πρώτη προτεραιότητα τίθενται η αύξηση του μεριδίου μετακίνησης με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα, η ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου της περιοχής και η βελτίωση του μικροκλίματος μέσω της ενίσχυσης του πρασίνου και της αναβάθμισης των κοινοχρήστων χώρων.

Τα μέτρα και οι δράσεις που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το σενάριο έχουν σαν αφετηρία τους τις παρακάτω βασικές αρχές που υιοθετήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης:

- Δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας για τη διασύνδεση των περιοχών γειτονιάς με σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων εντός του Δήμου.
- Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων και αστικές αναπλάσεις περιοχών για την ανάδειξη και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και εξάλειψη των μελανών σημείων από το δίκτυο μέσω αναβάθμισης κρίσιμων κόμβων χαμηλής στάθμης εξυπηρέτησης - Ειδική μνεία για τη διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων περιμετρικά σχολικών συγκροτημάτων.
- Οργάνωση ενός αποτελεσματικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου, προκειμένου να διασφαλιστεί η άνετη και ασφαλής κυκλοφορία ανθρώπων και αγαθών μεταξύ των διαφόρων περιοχών της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής, με στόχο την αποτελεσματική μεταφορά της κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κύριους άξονες.
- Αύξηση του μεριδίου των ΜΜΜ μέσω της αποτελεσματικής και αποδοτικής διασύνδεσης των πολεοδομικών ενότητων του Δήμου μεταξύ τους.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης σε περιοχές με κυρίαρχη χρήση γης την κατοικία με έντονα αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης.
- Χρήση έξυπνων λύσεων ΤΠΕ για την διαχείριση της κυκλοφορίας και την οργάνωση της στάθμευσης.
- Δημιουργία υποδομής ποδηλάτου για τη διασύνδεση σημείων ενδιαφέροντος εντός του Δήμου λαμβανομένου υπόψη τις κατά τόπους πολύ έντονες κατά μήκος κλίσεις.
- Υποδομές κοινόχρηστων συστημάτων κινητικότητας.
- Προώθηση ηλεκτροκίνησης με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.
- Βελτιστοποίηση και οργάνωση της διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.

3. Παρουσίαση τελικών εναλλακτικών χρονικών σεναρίων

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα τελικά εναλλακτικά χρονικά σενάρια λαμβανομένου υπόψη τα αποτελέσματα των προηγούμενων σταδίων του έργου (βλ. Κεφάλαιο 2). Τα εν λόγω μέτρα – παρεμβάσεις τα οποία αναλύονται διεξοδικά στις επόμενες ενότητες καλύπτουν όλο το φάσμα των τομέων της κινητικότητας, ενώ πραγματοποιείται και ο καταμερισμός τους στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες της 5ετίας και 10ετίας με βάση και τις οδηγίες του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Σημειώνεται ότι για τον καταμερισμό των μέτρων – παρεμβάσεων σε κάθε χρονικό ορίζοντα λήφθηκαν υπόψη η κρισιμότητα των επεμβάσεων, η συνέχεια – συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και η δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς κ.λπ.), ενώ οφείλει να διευκρινιστεί ότι η αντιστοίχιση ενός μέτρου με τον χρονικό ορίζοντα δεκαετίας δεν σημαίνει ότι το μέτρο αυτό δεν θα ξεκινήσει να σχεδιάζεται και να υλοποιείται τμηματικώς ακριβώς μετά το πέρας της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, αλλά ότι η συνολική του ολοκλήρωση οφείλει να έχει επιτευχθεί μέχρι το συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο.

3.1 Διαχείριση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Τα μέτρα που εντάσσονται στον άξονα της διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας έγκεινται σε διανοίξεις οδικών τμημάτων με στόχο την ολοκλήρωση του οδικού δικτύου και τη βελτιστοποίηση της διοχέτευσης των ροών, στην εφαρμογή νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (μονοδρομήσεων) με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των οδών και την καλύτερη χρησιμοποίηση του δημόσιου χώρου, καθώς και στην αναβάθμιση υφιστάμενων κόμβων με απώτερο σκοπό τη μείωση των καθυστερήσεων στο δίκτυο. Σημειώνεται δε ότι το σύνολο των μέτρων της εν λόγω θεματικής συμβάλλουν στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Πίνακας 3.1: Διαχείριση μηχανοκίνητης 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 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

Στάδιο 4

▪ Οδός Γοργοποτάμου (τμήμα Οδυσσέως Φωκά – Μελίνας Μερκούρη) – 10 έτη ▪ Οδός Μεσολογγίου (τμήμα Περγάμου – Οδυσσέως Φωκά) – 10 έτη ▪ 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 Κουντουριώτου (τμήμα Κασταμόνης – Ματρόζου) – 5 έτη ○ Βιώσιμος ανασχεδιασμός αστικών οδών και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής «ΒΑΡΝΑ», στη Δ.Ε. Συκεών ▪ 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 – Αη 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
--	---

Τελικό σενάριο 5-ετία

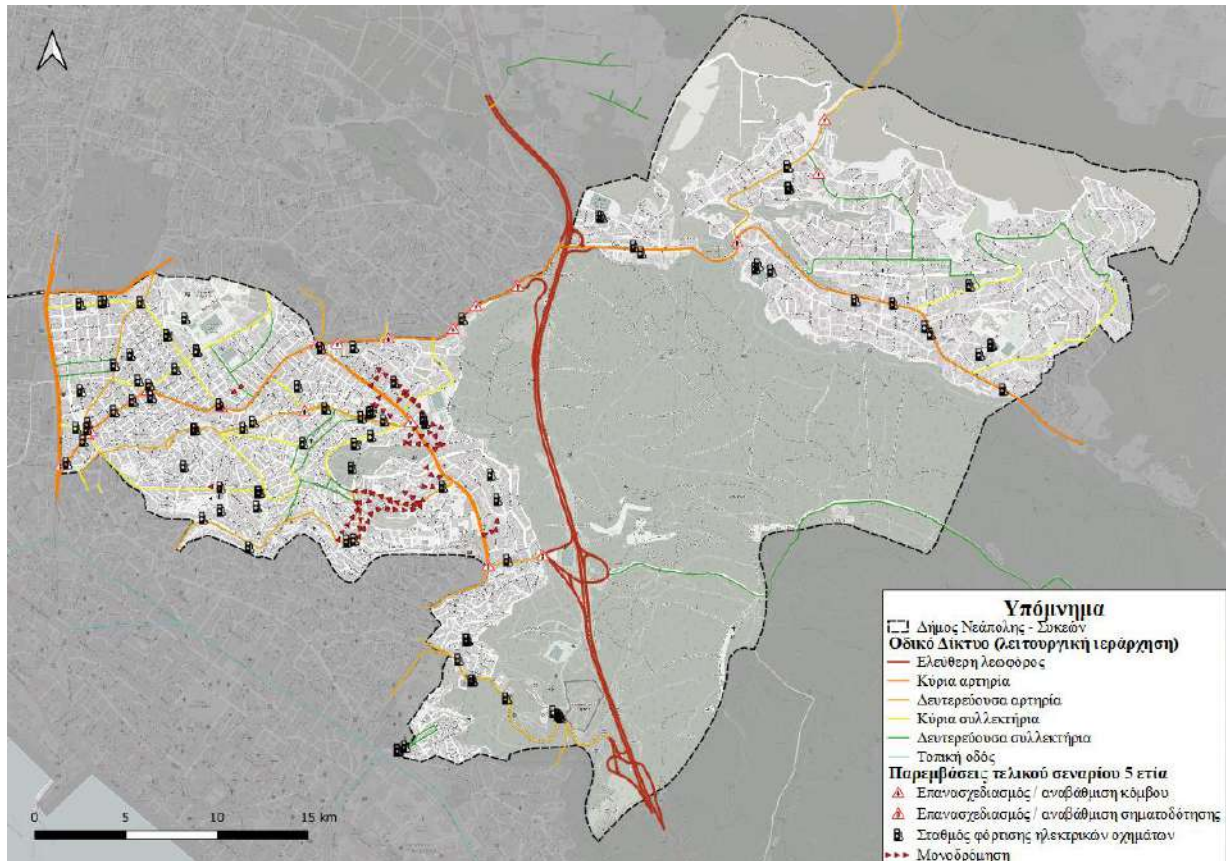
- **Αναβάθμιση κόμβων**
 - Επανασχεδιασμός κόμβου / προγράμματος σηματοδότησης (χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης)
 - Βενιζέλου – Λαγκαδά - 5 έτη
 - Βενιζέλου – Νεοχωρίου - 5 έτη
 - Περιφερειακός- Έξοδος προς Νεάπολη - 5 έτη
 - Παπανδρέου – Βενιζέλου - 5 έτη
 - Λεχόβου – Ανθέων - 5 έτη
 - Ανθέων – Επταπυργίου - 5 έτη
 - Σπάρτακου – Οδυσσέως Φωκά – 10 έτη

Τελικό σενάριο 10-ετία

- **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**
 - Δαβάκη – Τσαλδάρη – Διγενή
 - Παπανδρέου – Μπινιώρα
 - Παπανδρέου – Τσαλδάρη
 - Τσαλδάρη - Αγαθουπόλεως
 - Τσαλδάρη – Αγίου Γεωργίου
 - Τσαλδάρη – Ζάκα
 - Τσαλδάρη - Αμάσειας
 - Θάσου – Οδυσσέως Φωκά
 - Οδυσσέως Φωκά – Ναούσης

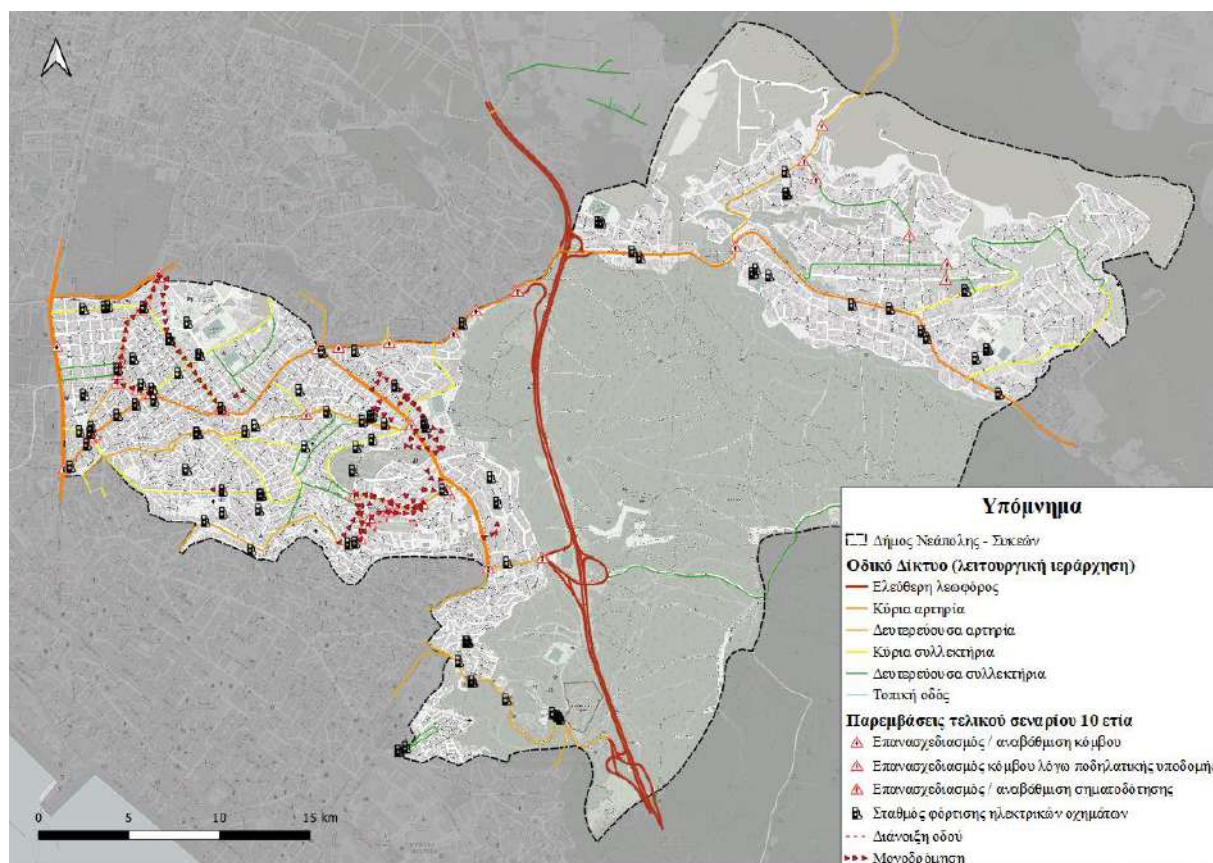
Στάδιο 4

- ο Κων/πόλεως - Ρόδων
- ο Ανθέων - Ρόδων
- ο Σωτήρος – Ακαδημίας
- ο Σωτήρος – Μικράς Ασίας
- ο Σπάρτακου – Οδυσσέως Φωκά
- ο Επταπυργίου – Ρήγα Φεραίου – Καρόλου Κουν
- **Διανοίξεις σημαντικών οδικών τμημάτων**
 - ο Υλοποίηση προβλεπόμενων διανοίξεων κάθετων συνδετήριων αξόνων στις λεωφόρους Παπανικολάου, Παπανδρέου, Επταπυργίου και Ανθέων – 10 έτη



Σχήμα 3.1: Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -5ετία

Στάδιο 4



Σχήμα 3.2: Παρεμβάσεις Διαχείρισης Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας -10ετία

Πίνακας 3.2: Διαχείριση Κυκλοφορίας/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά στοιχεία	
• Δρομολογημένες παρεμβάσεις	- Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 10
• Ορίζοντας 5ετίας	- Μονοδρομήσεις: 3,3 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 15 - Επανασχεδιασμός/ αναβάθμιση σηματοδότησης: 6
• Ορίζοντας 10ετίας	- Μονοδρομήσεις: 5 km - Διανοίξεις: 0,8 km - Υλοποίηση ΣΦΗΟ: 91 φορτιστές - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 23 - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση σηματοδότησης: 6 - Επανασχεδιασμός κόμβου λόγω ποδηλατικής υποδομής: 15

3.2 Οδική ασφάλεια

Η μετακίνηση με συνθήκες ασφάλειας για το σύνολο των χρηστών της οδού αποτελεί στρατηγικό στόχο ενός ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό, στα μέτρα που προτείνονται συμπεριλαμβάνονται μέτρα όπως η αναβάθμιση κόμβων όπου παρατηρείται υψηλή συγκέντρωση ατυχημάτων, καθώς και η δημιουργία σχολικών δακτυλίων με απώτερο σκοπό την εξάλειψη μελανών σημείων από το δίκτυο και την ασφαλή μετακίνηση ευάλωτων ομάδων όπως οι μαθητές.

Πίνακας 3.3: Οδική ασφάλεια

Οδική ασφάλεια	
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας οδικών αξόνων - ο Αξονας Παπανικολάου – Κωνσταντινουπόλεως – 5 έτη - ο Αξονας 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: ▪ Επί της οδού Παπαναστασίου μεταξύ των οδών Σοφοκλέους-Αριστάρχου, Επιδαύρου-Περικλέους και στο ύψος της Ζαρίφη – 5 έτη	- 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 ▪ Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης σχολικού δακτυλίου (K16-P32) στις οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων ▪ Τοποθέτηση κινητών και σταθερών μεταλλικών

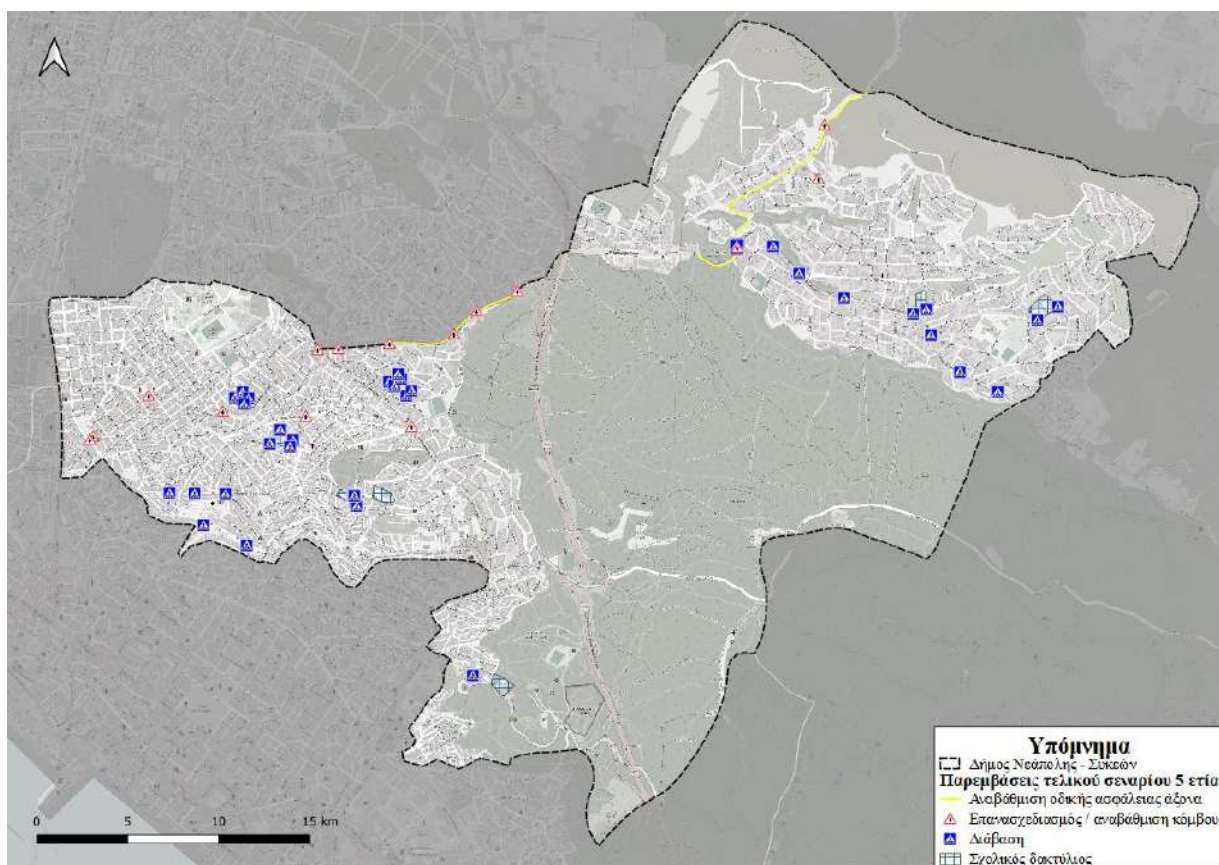
Στάδιο 4

Επί της οδού Ελπίδος στο ύψος της Αυγεροπούλου και στο ύψος της Οδυσσέως – 5 έτη	εμποδίων, καθώς επίσης και μεταλλικών κολωνακίων, σε σημεία περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων Δημιουργία διαβάσεων
Τελικό σενάριο 5 ετία	
Αναβάθμιση κόμβων - Βενιζέλου – Νεοχωρίου – Καραμανλή – Υποσημναγού Χατζούδη – 5 έτη (στοιχεία ατυχημάτων) - Βενιζέλου – Παπανδρέου – Σαράφη, Βενιζέλου – Παπανδρέου, Φλογητών – Παπανδρέου, Ρήγα Φεραίου – Επταπυργίου, Παπανδρέου – Επταπυργίου, Παπανδρέου – Φιλικής εταιρείας 5 έτη (στοιχεία ατυχημάτων)	
Τελικό σενάριο 10 ετία	
Δημιουργία σχολικών δακτυλίων - Προοδευτική εφαρμογή του μέτρου στο σύνολο των σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου – 10 έτη Αναβάθμιση κόμβων - Λαγκαδά – Αγίας Λαύρας – 10έτη (στοιχεία ατυχημάτων)	

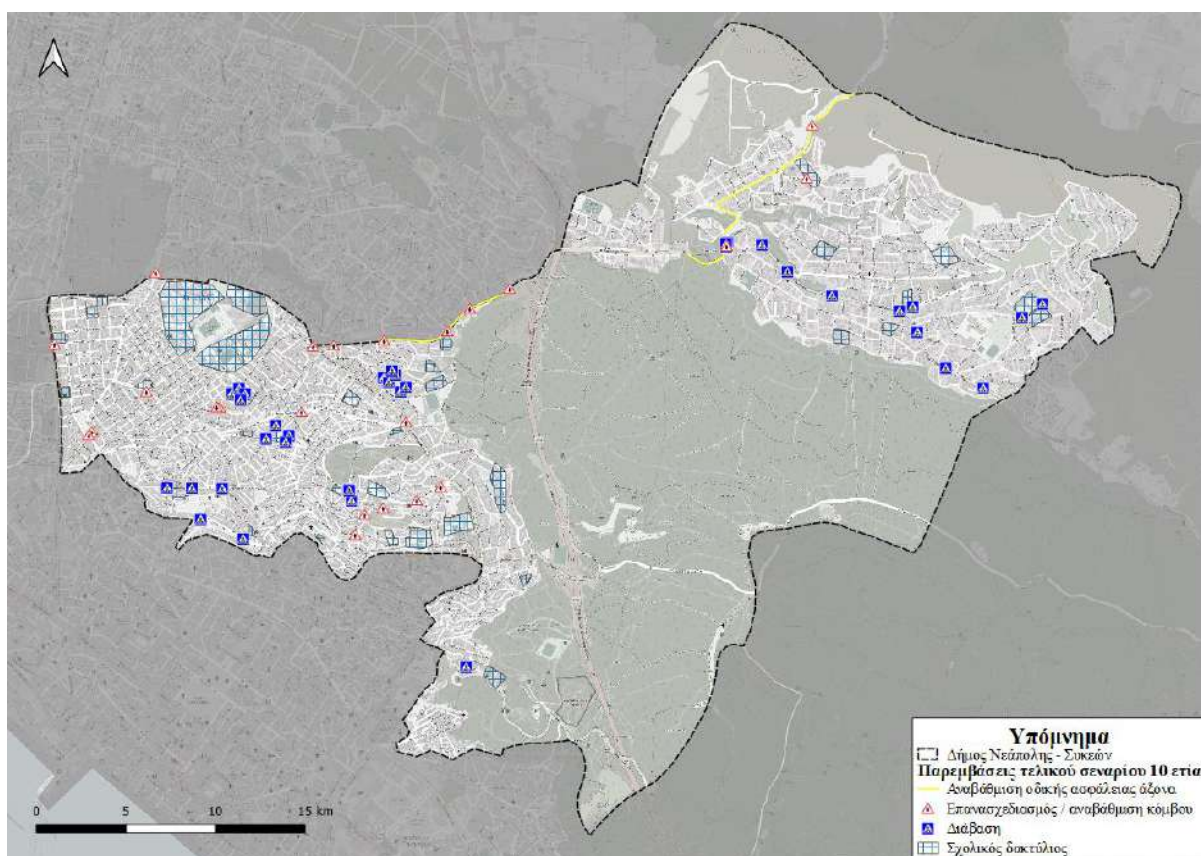
Πίνακας 3.4: Οδική ασφάλεια/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά στοιχεία
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

Στάδιο 4



Σχήμα 3.3: Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -5ετία



Σχήμα 3.4: Παρεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας -10ετία

3.3 Πεζή μετακίνηση

Η παροχή υψηλής ποιότητας –τόσο από άποψη κατασκευής και ελκυστικότητας, όσο και από την σκοπιά της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας– υποδομών πεζών αποτελεί ζήτημα ύψιστης σημασίας για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Προς αυτήν την κατεύθυνση στα προτεινόμενα μέτρα περιλαμβάνεται η διεύρυνση του δικτύου προσβάσιμων διαδρομών μέσα από τη βελτίωση των υφιστάμενων διαδρόμων πεζών, καθώς και την επέκταση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρομήσεων.

Πίνακας 3.5: Πεζή μετακίνηση

Πεζή μετακίνηση	
Σενάριο X: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
Δίκτυο προσβασιμότητας / ανάπλαση πεζοδρομίων 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 Ούλωφ 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)	

Στάδιο 4

- 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).
- 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).
- 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)

Στάδιο 4

- 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 Σαλαμίνος (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 Σαλαμίνος (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).

Στάδιο 4

- 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 Ούλφ 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)
- 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.
- 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 Περαίας - 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 Μπουμπουλινάς (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).

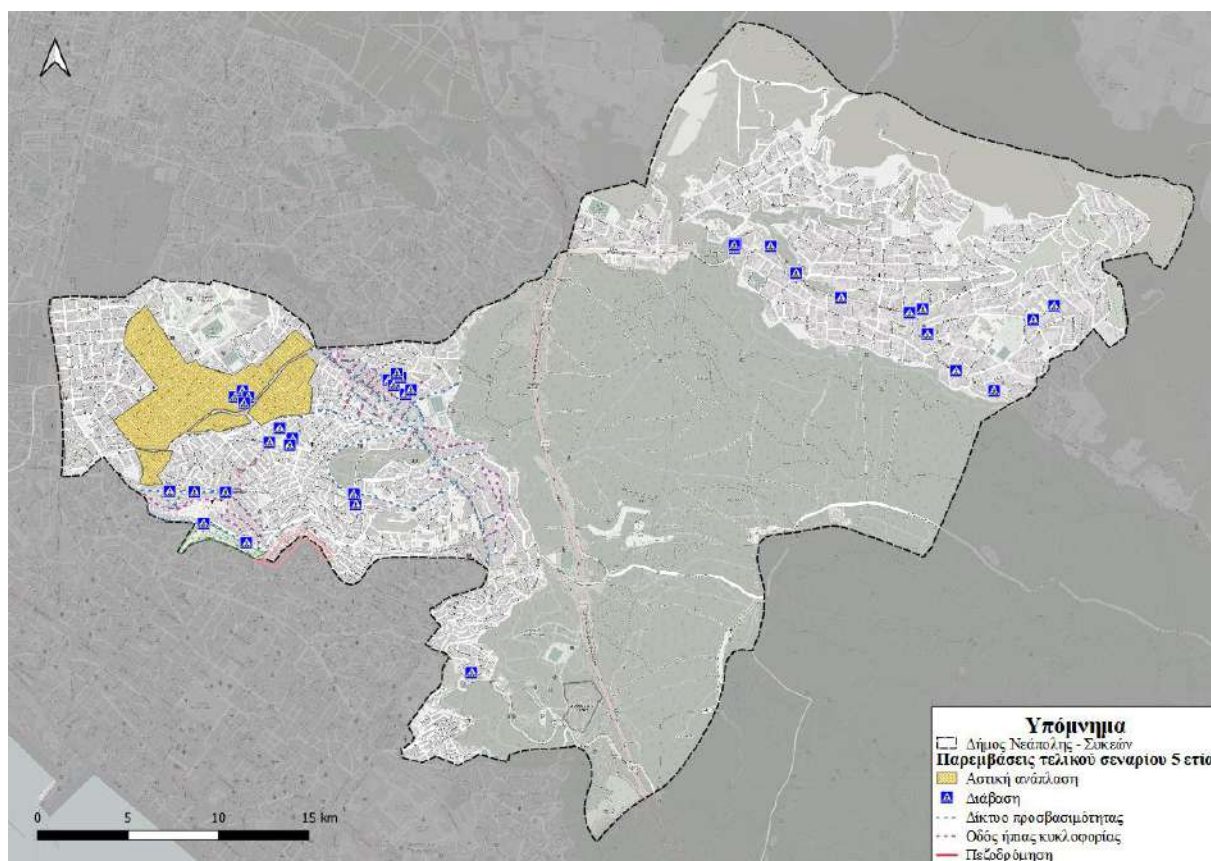
Στάδιο 4

- 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 Καπακίου (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 Σαλαμίνας (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).

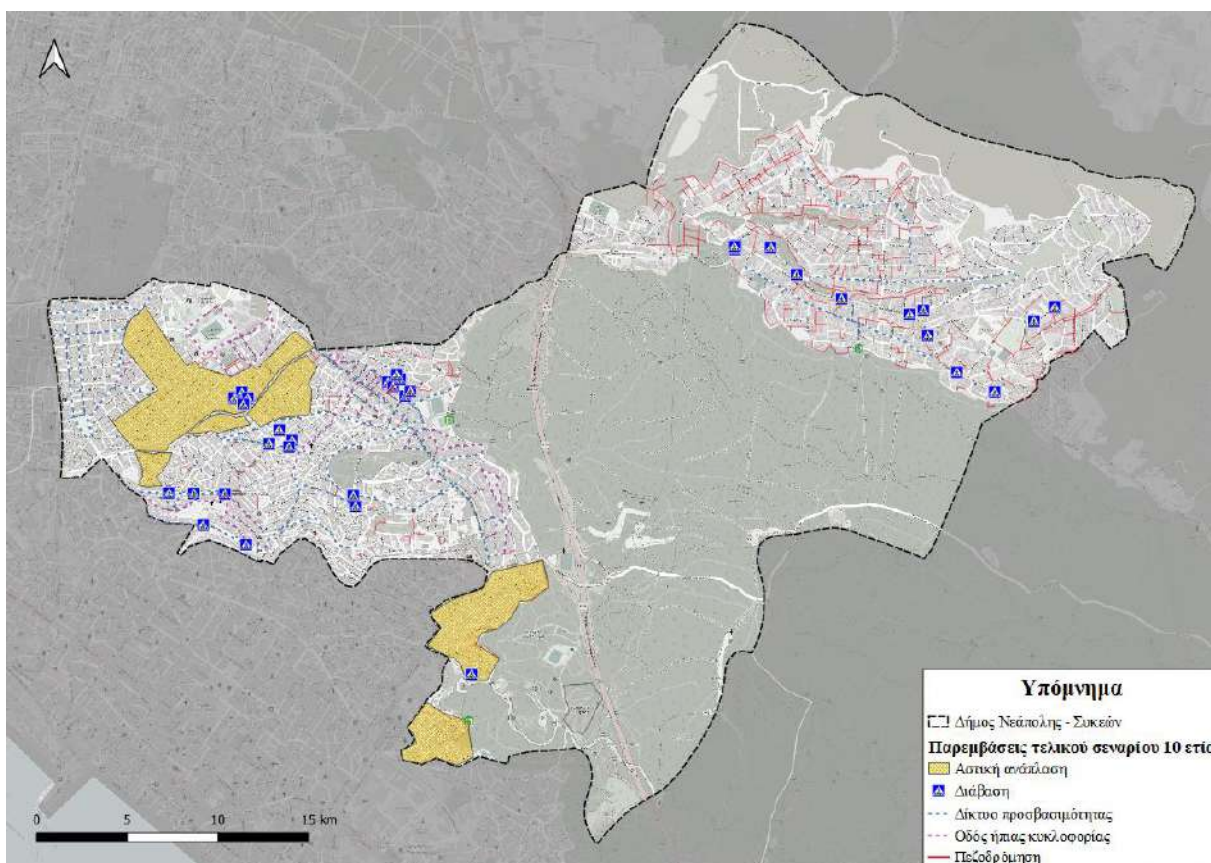
Τελικό σενάριο 10 ετία

- **Δίκτυο προσβασιμότητας / ανάπλαση πεζοδρομίων**
 - ο Αξονας Ανδ. Παπανδρέου (από. Ελ. Βενιζέλου) – Παναγή Τσαλδάρη (μέχρι Δαβάκη) – 10 έτη
 - ο Αξονας Ανδ. Παπανδρέου (τμήμα Τσαλδάρη – Ελ. Βενιζέλου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Ζάκα (τμήμα Τσαλδάρη – Λαγκαδά) – 10 έτη
 - ο Αξονας Ανδρέου Δημητρίου (τμήμα Τσαλδάρη – Λαγκαδά) – 10 έτη
 - ο Αξονας Κ. Καραμανλή (τμήμα Δαβάκη – Ελ. Βενιζέλου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Αγ. Στεφάνου (τμήμα Δαβάκη – Ιασονίδου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Μεσολογγίου (τμήμα Ελπίδος – Μελ. Μερκούρη) – 10 έτη
 - ο Αξονας Ρήγα Φεραίου (τμήμα Παρασκευά – Κύπρου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Γιώργου Γεννηματά (τμήμα Ρήγα Φεραίου – Ανδ. Δημητρίου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Αγ. Δημητρίου (τμήμα 28^{ης} Οκτωβρίου– Ρήγα Φεραίου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Γρ. Λαμπράκη (τμήμα Ελ. Βενιζέλου – Μελ. Μερκούρη) – 10 έτη
 - ο Αξονας Ελ. Βενιζέλου (τμήμα Μεσολογγίου – Αγ. Δημητρίου) – 10 έτη
 - ο Αξονας Μικράς Ασίας (τμήμα Ειρήνης – Παπανικολάου) – 10 έτη
 - ο Αξονας 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 Αξονας Μουδανιών (τμήμα Τσαλδάρη – 1μβρου) – 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

Στάδιο 4



Σχήμα 3.5: Παρεμβάσεις Πεζή μετακίνηση -5ετία



Σχήμα 3.6: Παρεμβάσεις Πεζή μετακίνηση -10ετία

Πίνακας 3.6: Πεζή μετακίνηση/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά χαρακτηριστικά	
• 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

3.4 Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών & στάθμευσης

Σημαντικό στοιχείο στην ομαλοποίηση της κυκλοφορίας, αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος αποτελεί το ζήτημα της διευθέτησης των αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Για το λόγο προτείνεται η εκπόνηση ενός εξειδικευμένου Σχεδίου που θα εξετάσει τα επιμέρους ζητήματα.

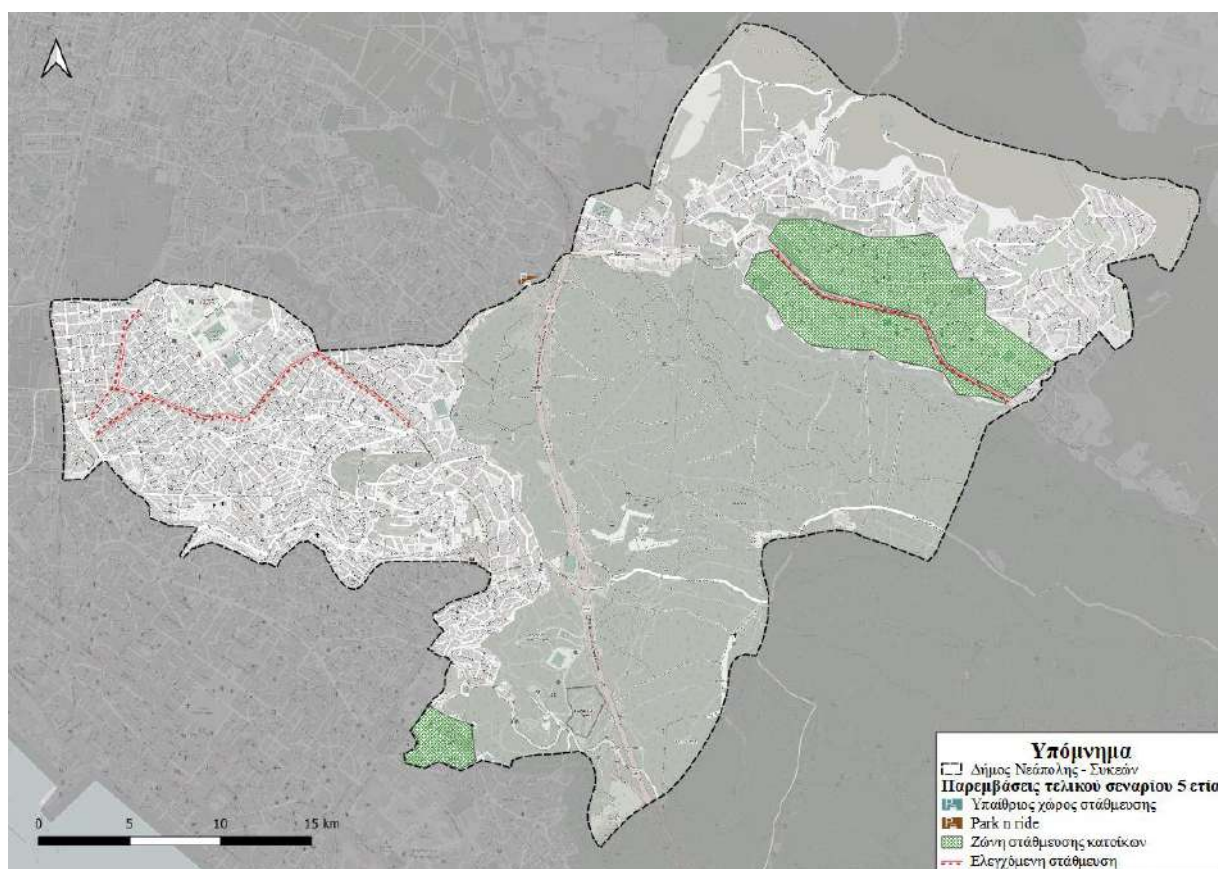
Επιπλέον, σημαντικό πρόβλημα για τις σύγχρονες πόλεις αποτελεί η οργάνωση και η διαχείριση της στάθμευσης καθώς ο αριθμός των Ι.Χ. οχημάτων που κυκλοφορούν αυξάνεται διαρκώς με αποτέλεσμα να αυξάνεται και η ζήτηση για στάθμευση, ενώ οι θέσεις παραμένουν πεπερασμένες. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η εξέταση εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με στόχο την κατά το δυνατό καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης, καθώς και η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Πίνακας 3.7: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης

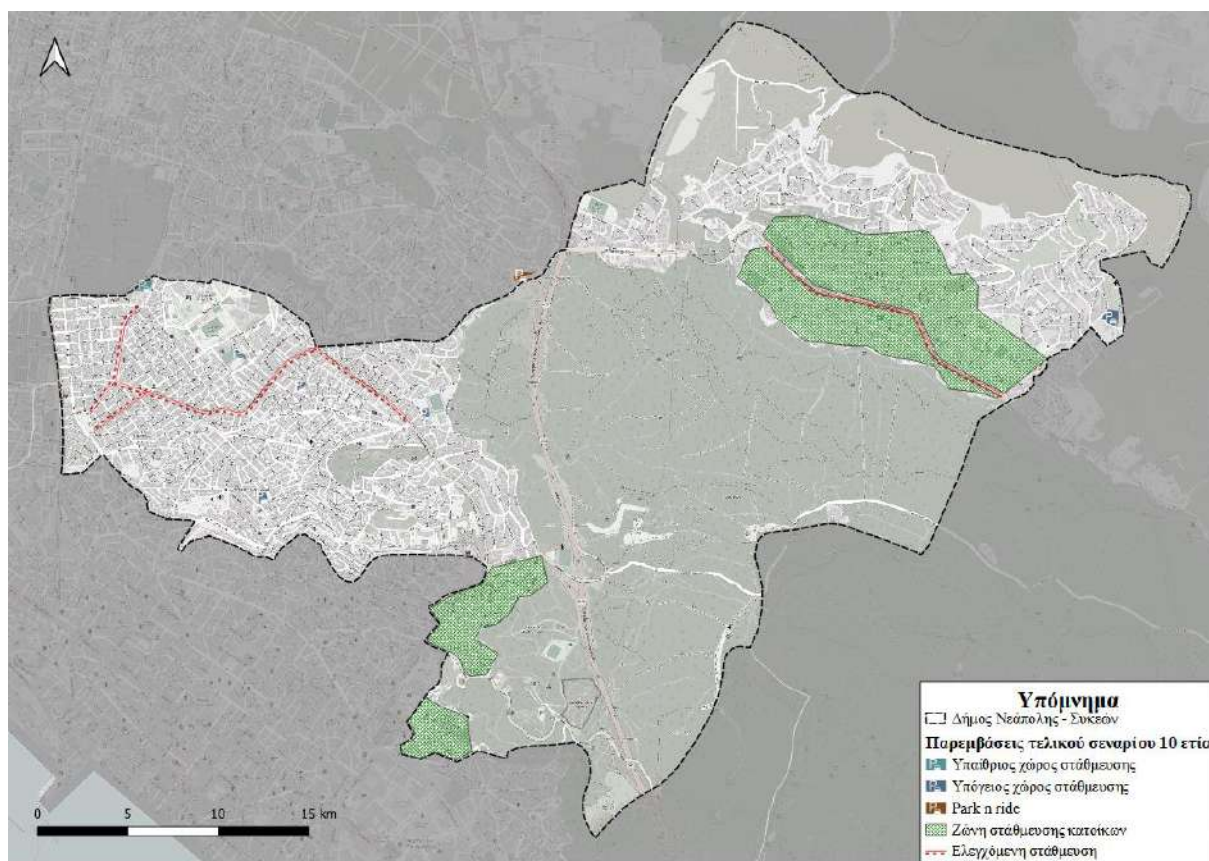
Εμπορευματικές μεταφορές και διαχείριση στάθμευσης	
Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Δημιουργία ζώνης αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στην περιοχή της Ευαγγελίστριας – 5 έτη	
• Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	○ Υπόγειος Χώρος στάθμευσης ΔΑΚ Τριγώνου Συκεών – 10 έτη ○ Υπόγειος Χώρος στάθμευσης Δημαρχείο Συκεών – 10 έτη
Τελικό σενάριο 5 ετία	
• 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 εκατέρωθεν Παπανικολάου (Πεύκα) – 5 έτη	
• Δημιουργία χώρου park n ride στο Τερματικό Σταθμό Λεωφορείων Νεάπολης – 5 έτη	
• Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	○ Υπαίθριος χώρος στάθμευσης ▪ Κοιμήσεως Θεοτόκου (πρόταση ΓΠΣ) – 5 έτη (κάτοικοι)
• 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
Τελικό σενάριο 10 ετία	

Στάδιο 4

- **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)
- **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)



Σχήμα 3.7: Διαχείριση στάθμευσης και εμπορευματικές μεταφορές -5ετία



Σχήμα 3.8: Διαχείριση στάθμευσης και εμπορευματικές μεταφορές -10ετία

Πίνακας 3.8: Εμπορευματικές μεταφορές & Διαχείριση στάθμευσης/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά χαρακτηριστικά	
• Δρομολογημένες παρεμβάσεις	○ Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 89.000 m² ○ Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 2
• Ορίζοντας 5ετίας	○ Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 950.000 m² ○ Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης: 1 ○ Χώρος park n ride: 1 ○ Μήκος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης: 4,6 km
• Ορίζοντας 10ετίας	○ Ζώνη στάθμευσης κατοίκων: 1,14 km² ○ Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης: 3 ○ Υπόγειοι χώροι στάθμευσης: 4 ○ Χώρος park n ride: 1
Μήκος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης: 4,6 km	

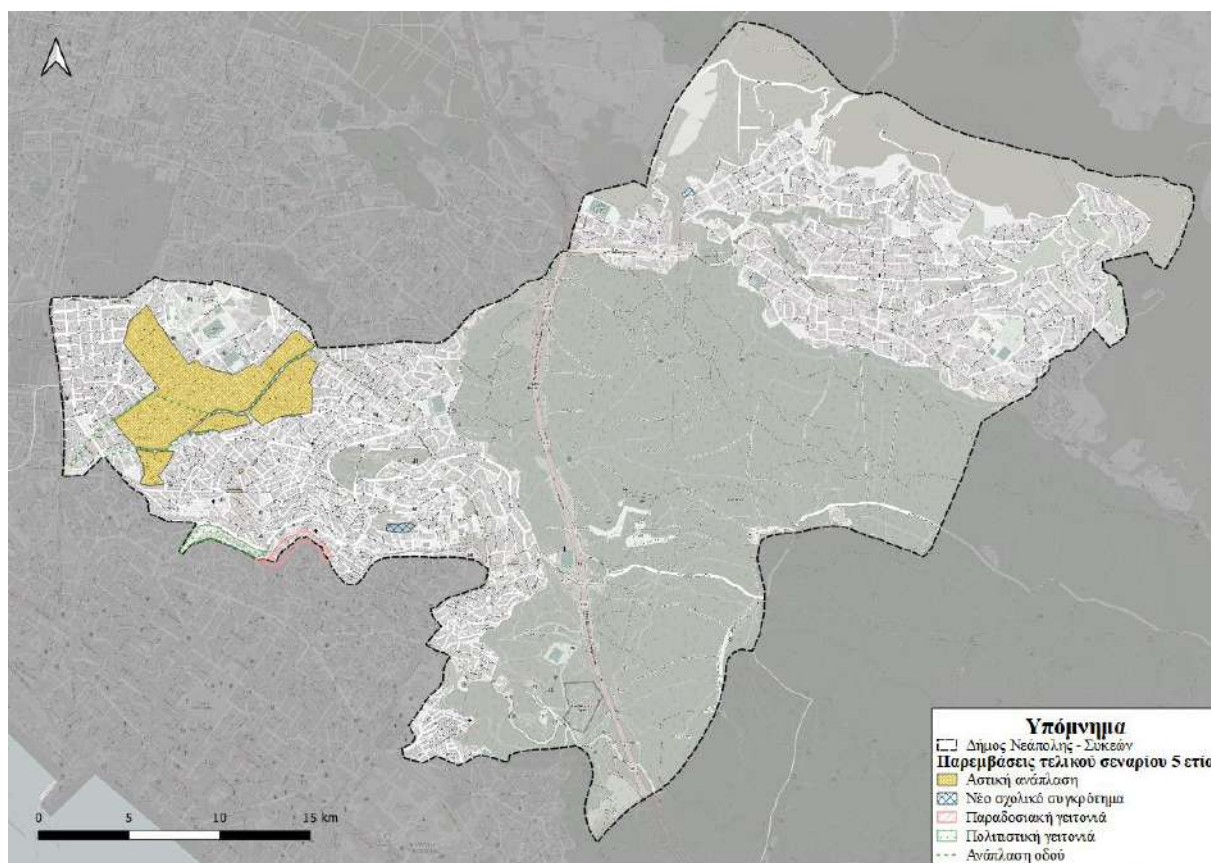
3.5 Δημόσιος χώρος και εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων

Στην επόμενη πενταετία ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών προγραμματίζει μια σειρά εκτεταμένων παρεμβάσεων με στόχο την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, ήτοι ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων, κατασκευή νέων κοινοφελών χώρων, ανάπτυξη βασικών οδικών αξόνων με όρους βιώσιμης κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό το ΣΒΑΚ προτείνει σε ορίζοντα δεκαετίας τη συνέχιση των εν λόγω επεμβάσεων με στόχο την ανάδειξη της ταυτότητας περιοχών με ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, σε περιοχές με κοινά αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.

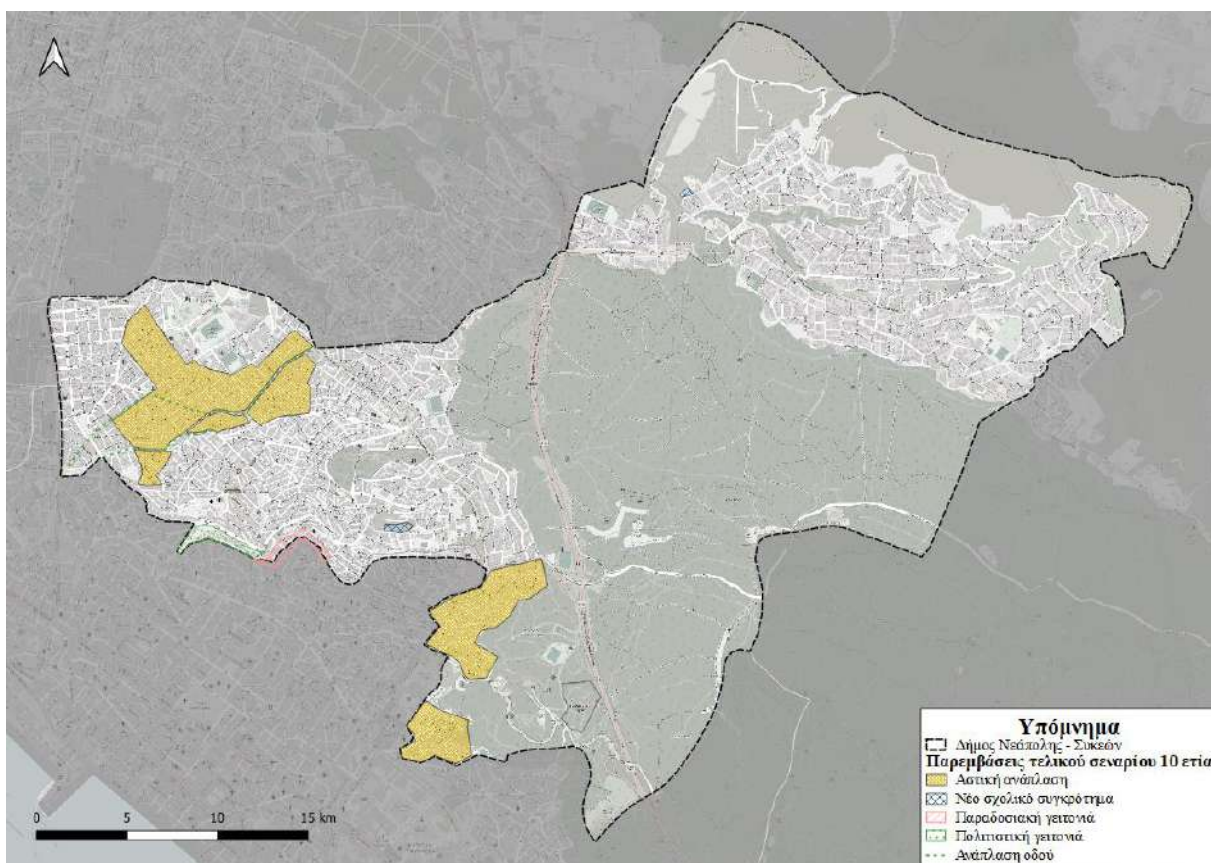
Πίνακας 3.9: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων

Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων	
Σενάριο Χ: 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 ανάπτυξη) • 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	
Τελικό σενάριο 10 ετία	
• Αστική Αναζωογόνηση περιοχών Αγίου Παύλου και Ευαγγελίστριας – 10 έτη • Ανάδειξη Βυζαντινού Περιπάτου εντός του Δήμου Νεάπολης Συκεών – 10 έτη • Ανάδειξη / ανάπτυξη περιοχών Πολιτιστικής και Παραδοσιακής Γειτονιάς του Δήμου Νεάπολης - Συκεών	

Στάδιο 4



Σχήμα 3.9: Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -5ετία



Σχήμα 3.10: Δημόσιος Χώρος και Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων -10ετία

Πίνακας 3.10: Δημόσιος χώρος & Εμβληματικές παρεμβάσεις οδικών αξόνων/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά χαρακτηριστικά	
• Δρομολογημένες παρεμβάσεις - ο Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - ο Αστική αναζωογόνηση: 0,54 km² - ο Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2 • Ορίζοντας 10ετίας - ο Ανάπλαση οδικών αξόνων: 2,3 km - ο Αστική αναζωογόνηση: 0,74 km² - ο Πολεοδομικές παρεμβάσεις: 2	

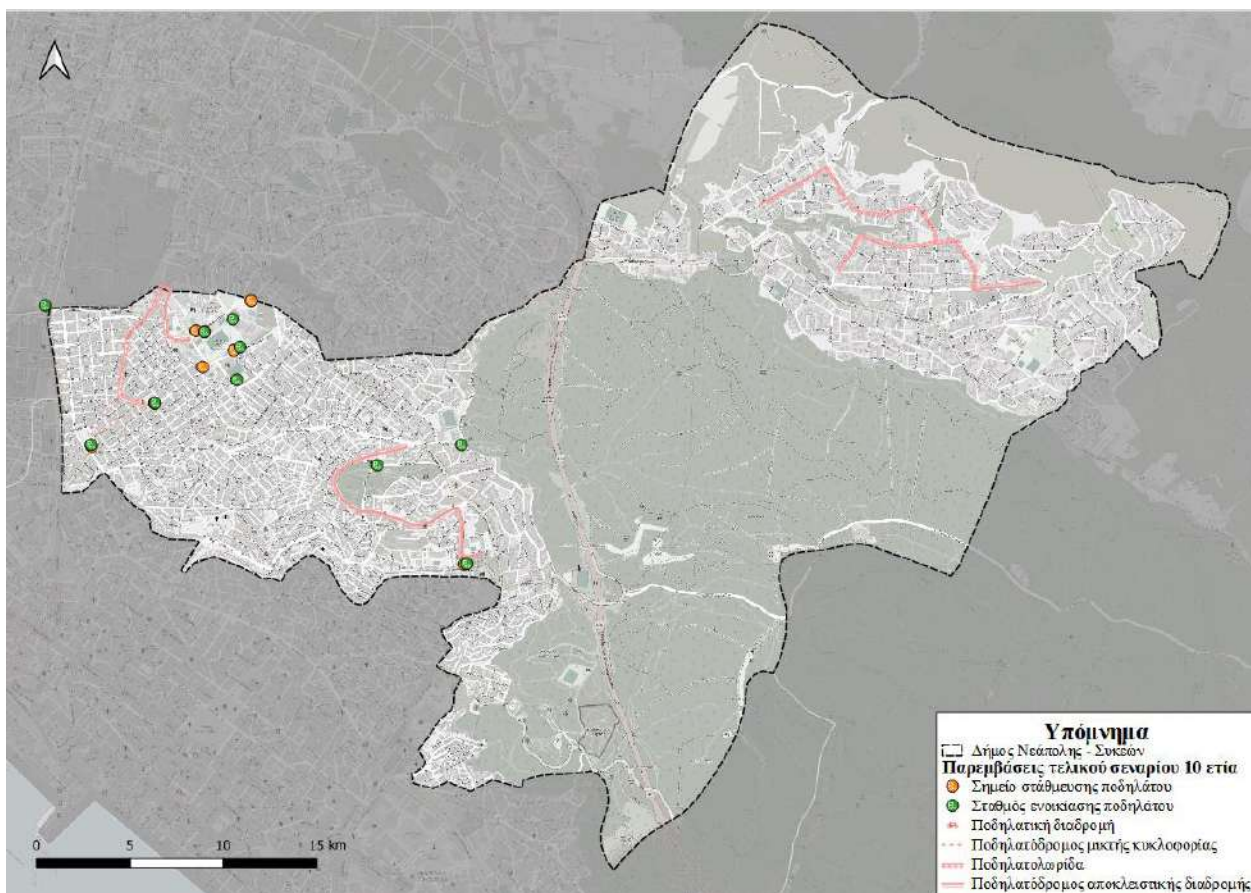
3.6 Ποδηλατική υποδομή

Οι παρεμβάσεις που αφορούν την ποδηλατική υποδομή είναι περιορισμένες λόγω του ιδιαίτερου ανάγλυφου της περιοχής μελέτης και στοχεύουν στη δημιουργία διαδρομών αναψυχής που θα συνδέουν χρήσεις αθλητισμού και πολιτισμού, ενώ συνοδεύονται από υποδομές που αφορούν σταθμούς στάθμευσης και κοινόχρηστα συστήματα μετακίνησης.

Πίνακας 3.11: Ποδηλατική υποδομή

Ποδήλατο	
Σενάριο X: 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	
Τελικό σενάριο 10 ετία	
• 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: ▪ Μπινιώρα (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 Βίση – Οδυσσέως Φωκά), Οδυσσέως Φωκά (τμήμα Μερκούρη – Σπαρτάκου), Μικράς Ασίας (τμήμα Ειρήνης – Σωτήρος), Κωνσταντινουπόλεως (τμήμα Λέοντος Σοφού – Παλαιολόγων) • Εγκατάσταση 8 σταθμών μακροχρόνιας στάθμευσης ποδηλάτων – 10 έτη • Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων - ο Τοποθέτηση 10 σταθμών ενοικίασης κοινόχρηστων (ηλεκτρικών) ποδηλάτων – 10 έτη	

Στάδιο 4



Σχήμα 3.11: Ποδηλατική υποδομή -10ετία

Πίνακας 3.12: Ποδηλατική υποδομή/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά χαρακτηριστικά	
• Ορίζοντας 5ετίας	○ Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου: 9
• 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

3.7 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η αναβάθμιση των υπηρεσιών των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των Ι.Χ. οχημάτων, χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες ή να περιορίζει συγκεκριμένες ομάδες από την χρήση του (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης).

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται μια σειρά παρεμβάσεων που σαν στόχο έχουν τόσο τη βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ των επιμέρους Δημοτικών Ενοτήτων όσο και με το ΠΣΘ και ειδικές χρήσεις στην ευρύτερη περιοχή της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, καθώς και την αναβάθμιση της εμπειρίας μετακίνησης του χρήστη.

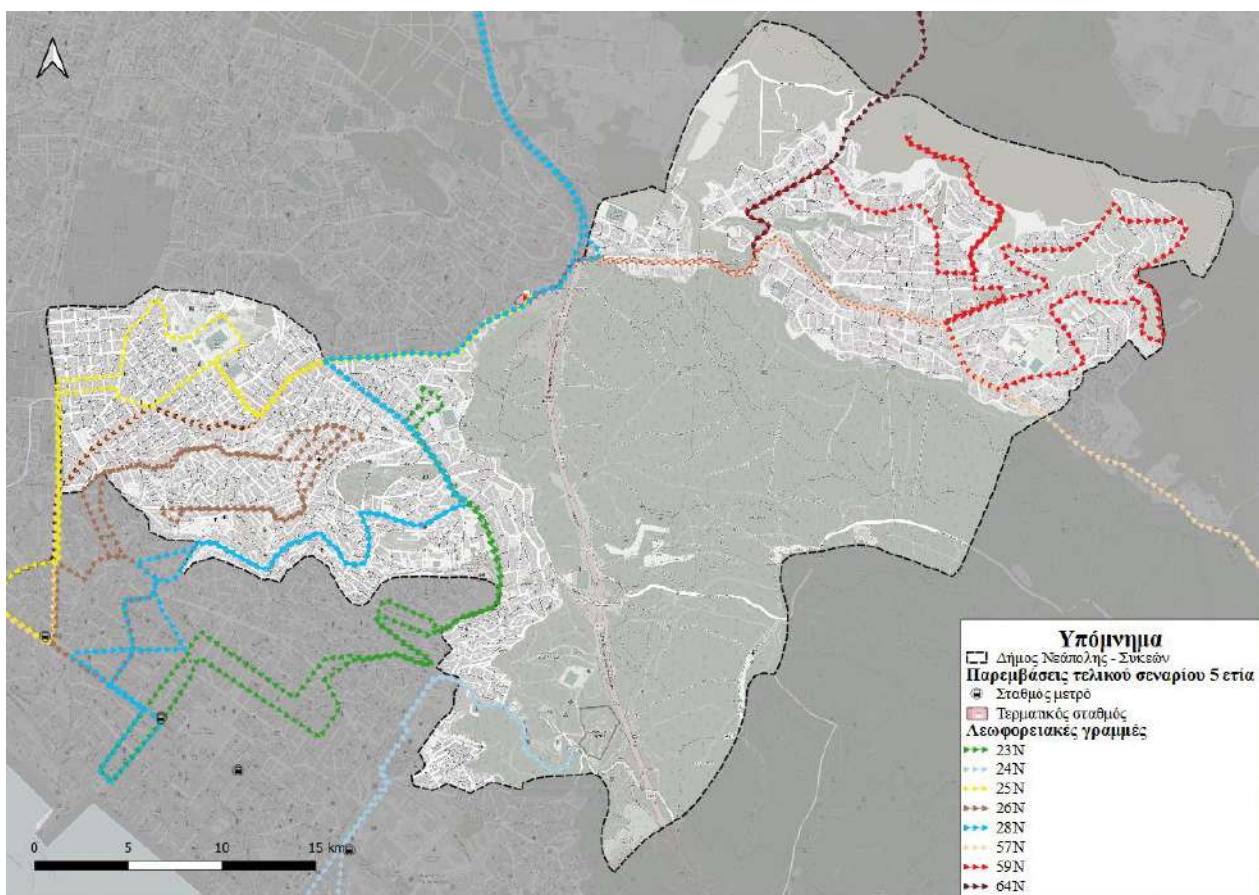
Πίνακας 3.13: Μέσα μαζικής μεταφοράς

Δημόσια Συγκοινωνία και Κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	
Σενάριο Χ: Business as Usual– Δρομολογημένες παρεμβάσεις	
• Αναβάθμιση στάσεων – 5 έτη • Διερεύνηση για την επέκταση του Μετρό προς τα Δυτικά – 10 έτη • Λειτουργία προαστιακού (κλάδος προς Δυτικές Συνοικίες) – 10 έτη	
Τελικό σενάριο 5 ετία	
• 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 • Αναβάθμιση τερματικού σταθμού Λεωφορείων Νεάπολης – 5 έτη • Πρόταση αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 5 έτη ○ 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 ○ 24N: Τ.Σ. Χιλίων Δένδρων -Λεωφ. Όχι- Ε. Ζωγράφου - Εθν. Αμύνης - Ν. Γερμανού - Αγγελάκη - Εθν. Αμύνης - Ε. Ζωγράφου - Λεωφ. Όχι - Τ.Σ. Χιλίων Δένδρων ○ 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 ○ 26N: ΤΣ Καλλιθέας - Παπαναστασίου - Παρασκευά - Καραολή - Βενιζέλου - Α. Δημητρίου - Ρ. Φεραίου - Κύπρου - Ιπποκράτους - Γεννηματά - Ρ. Φεραίου - 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 ○ 28N: Τ.Σ. Νεάπολης – Ανδ. Παπανδρέου – Επταπυργίου – Οδυσσέως Φωκά – Μελίνας Μερκούρη – Μεσολογγίου – 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 – Μελίνας Μερκούρη – Οδυσσέως Φωκά – Επταπυργίου – Ανδ. Παπανδρέου Τ.Σ. Νεάπολης ○ 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 ○ 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 ○ 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	

Στάδιο 4

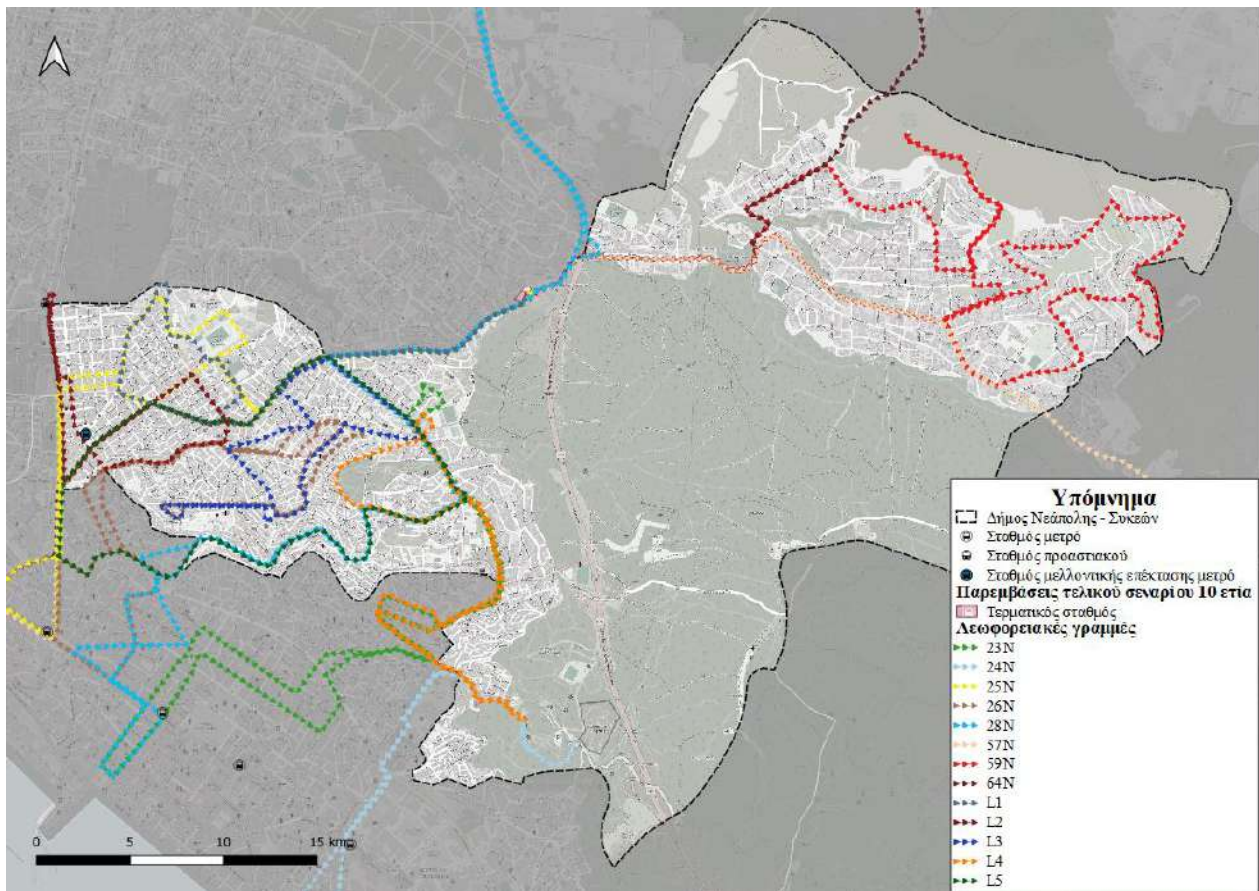
Τελικό σενάριο 10 ετία

- **Πρόταση δημιουργίας τοπικών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 10 έτη**
 - ο L1: Τ.Σ. Νεάπολης – Παπανδρέου – Τσαλδάρη – Διγενή – Ελύτη – 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 – Κλαυθμύνος – 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.
- **Πρόταση αναδιάρθρωσης λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν το Δήμο Νεάπολης Συκεών – 10 έτη**
 - 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 – Οδυσσέως Φωκά – Επταπυργίου – Ανδ. Παπανδρέου Τ.Σ. Νεάπολης
- **Δημιουργία σταθμού διατροπικών μεταφορών στον τερματικό σταθμό του Προαστιακού (κλάδος προς Δυτικές Συνοικίες) στο ύψος των Κοιμητηρίων Ζέιτενλικ – 10 έτη**



Σχήμα 3.12: MMM -5ετία

Στάδιο 4



Σχήμα 3.13: MMM -10ετία

Πίνακας 3.14: Μέσα μαζικής μεταφοράς/ Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Λειτουργικά χαρακτηριστικά	
• 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)
• Ορίζοντας 10ετίας	- Γραμμή L1: 6 km - Γραμμή L2: 4 km - Γραμμή L3: 4,6 km - Γραμμή L4: 6,8 km - Γραμμή L5: 6,2 km

4. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης

4.1 Γενικά στοιχεία

Η ανάπτυξη μαθηματικού υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα της μεθοδολογίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς η ύπαρξή του αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο επιχειρησιακής άσκησης πολιτικής των μεταφορών και επιτρέπει την άμεση εξαγωγή ποσοτικών, αλλά και ποιοτικών δεικτών και παραμέτρων αξιολόγησης ανάμεσα σε πιθανά εναλλακτικά σενάρια αναδιάρθρωσης του μεταφορικού συστήματος μιας περιοχής. Έτσι, αποτυπώνοντας τις διαφορετικές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία να αξιολογηθούν χωριστά, αλλά και συνδυασμένα οι συνέπειες των υφιστάμενων τάσεων, τα μέτρα που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και νέες επιλογές πολιτικών κινητικότητας

Στο πλαίσιο αυτό η δημιουργία ενός υποδείγματος προσομοίωσης της κυκλοφορίας, όπως αυτό 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. Στο πλαίσιο αυτό στο παρόν κεφάλαιο δίδονται τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου αναφορικά με την συνολική υλοποίηση του επιλεχθέντος σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης όπως αυτό παρουσιάζεται σε προηγούμενη ενότητα.

4.2 Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτείνονται τόσο για το σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις» όσο και για το βέλτιστο σενάριο για την περιοχή μελέτης διαχωρίζονται, όπως αναλύεται σε προηγούμενη ενότητα, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε δύο (2) επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια - συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης, κ.λπ.). Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται 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.

Έτσι, 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 2032. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ., ΑΕΠ, πληθυσμός). Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_0». Για παράδειγμα, το σενάριο BAU του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_0.
- Το Σενάριο των παρεμβάσεων, όπου κατ' ουσία είναι αυτό στο οποίο υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_1». Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2027, θα έχει την κωδικοποίηση 2027_1.

4.3 Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών χρονικών σεναρίων

Για τη συγκριτική αξιολόγηση του οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης - Συκεών με το σενάριο BAU 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.

4.3.1 Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο **Πίνακας 4.1**, 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.

Πίνακας 4.1: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

Σενάριο	Ι.Χ.	ΔΑΣ	Πεζή	Ποδήλατο	Σύνολο
2022	43,011	4,508	6,701	700	54,920
2027_Χ	43,196	4,526	7,345	770	55,837
2027_1	40,244	5,105	9,371	1,117	55,837
2032_Χ	43,274	4,562	8,345	924	57,105
2032_1	37,053	7,105	11,247	1,700	57,105

Προκειμένου λοιπόν 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 4.1**, από το οποίο παρατηρείται γενικότερα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων της τάξης του 11% περίπου, από το Ι.Χ. όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 3%), με ποδήλατο (2%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 6% περίπου) για το έτος 2032.

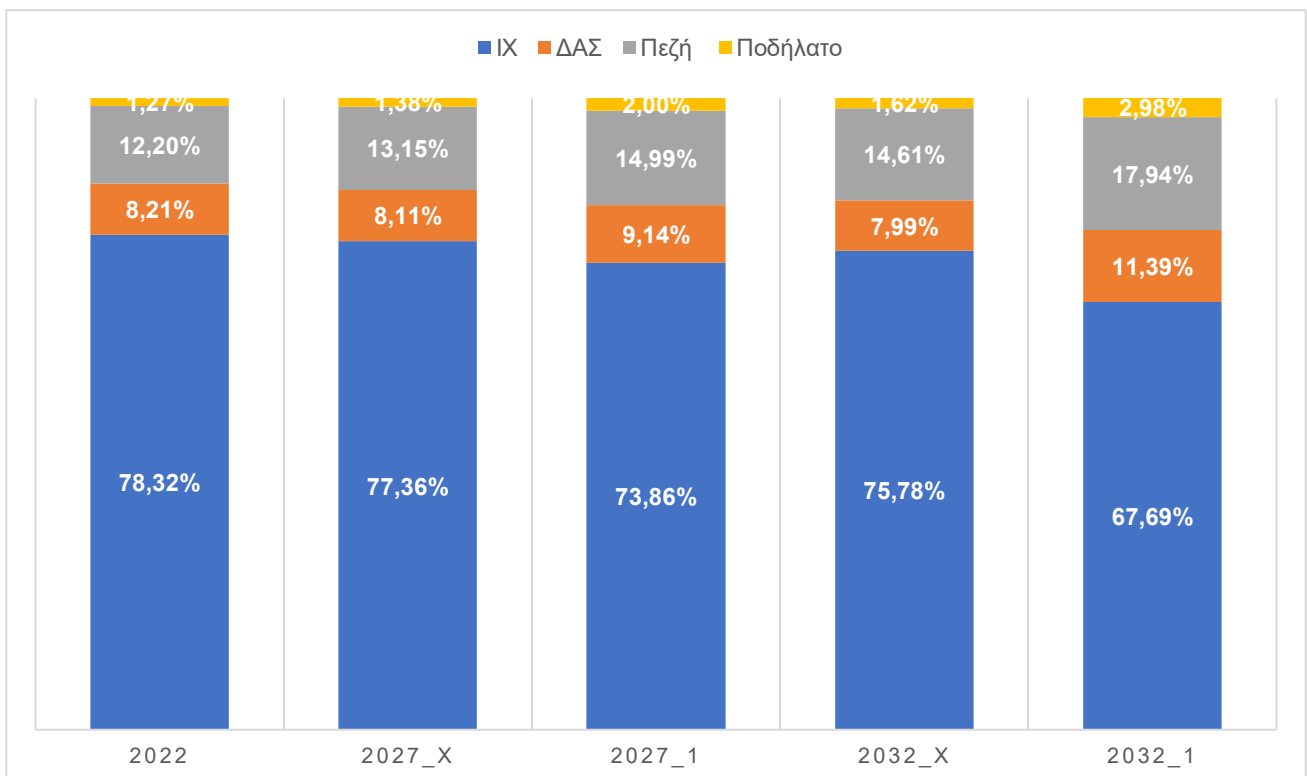
Ειδικότερα, μπορούν να επισημανθούν τα εξής:

- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. οχήματα την πρωινή ώρα αιχμής 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 στο σενάριο των παρεμβάσεων. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, την πεζή μετακίνηση, αλλά και το ποδήλατο, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα καταδεικνύουν ότι μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το μερίδιο του Ι.Χ. σε ποσοστό άνω του 11% για το έτος 2032. Επιπλέον, τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν μελλοντικά από την απόδοση χώρου που μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε πιο ενεργά μέσα μετακίνησης είναι πολλαπλάσια και αναμένεται να επηρεάσουν σε σημαντικό βαθμό την αύξηση της χρήσης των εναλλακτικών μέσων. Σε πολλές περιπτώσεις, η αύξηση της χρήσης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης μπορεί να ακολουθήσει εκθετική πορεία μελλοντικά καθώς οι πολίτες αναγνωρίζουν ολοένα και περισσότερο τη χρησιμότητα και την άνεση που μπορούν να προσφέρουν αυτά τα μέσα και εγκαταλείπουν την

Στάδιο 4

χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Σε κάθε περίπτωση, η μεταστροφή από την ιδιοκτησία και την χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου σε άλλα πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσο είναι κάτι πραγματοποιείται με σταδιακό τρόπο.

- Η αύξηση της πεζής μετακίνησης επιτυγχάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό από την αύξηση χρήσης του ποδηλάτου λόγω της έντασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων, οι οποίες για το ποδήλατο είναι περιορισμένες και στοχεύουν κατά κύριο λόγο στη δημιουργία διαδρομών αναψυχής λόγω του δύσκολου ανάγλυφου της περιοχής μελέτης. Σημειώνεται δε ότι σημαντικό ρόλο στην αύξηση της πεζής μετακίνησης διαδραματίζουν και οι εκτεταμένες αναπλάσεις που θα υλοποιηθούν τα επόμενα χρόνια στην περιοχή του Δήμου.
- Η αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ επιτυγχάνεται κυρίως με την ίδρυση των προτεινόμενων τοπικών λεωφορειακών γραμμών που σκοπό έχουν να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών εντός του Δήμου.



Σχήμα 4.1: Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 08:00 – 09:00

4.3.2 Λειτουργικού 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

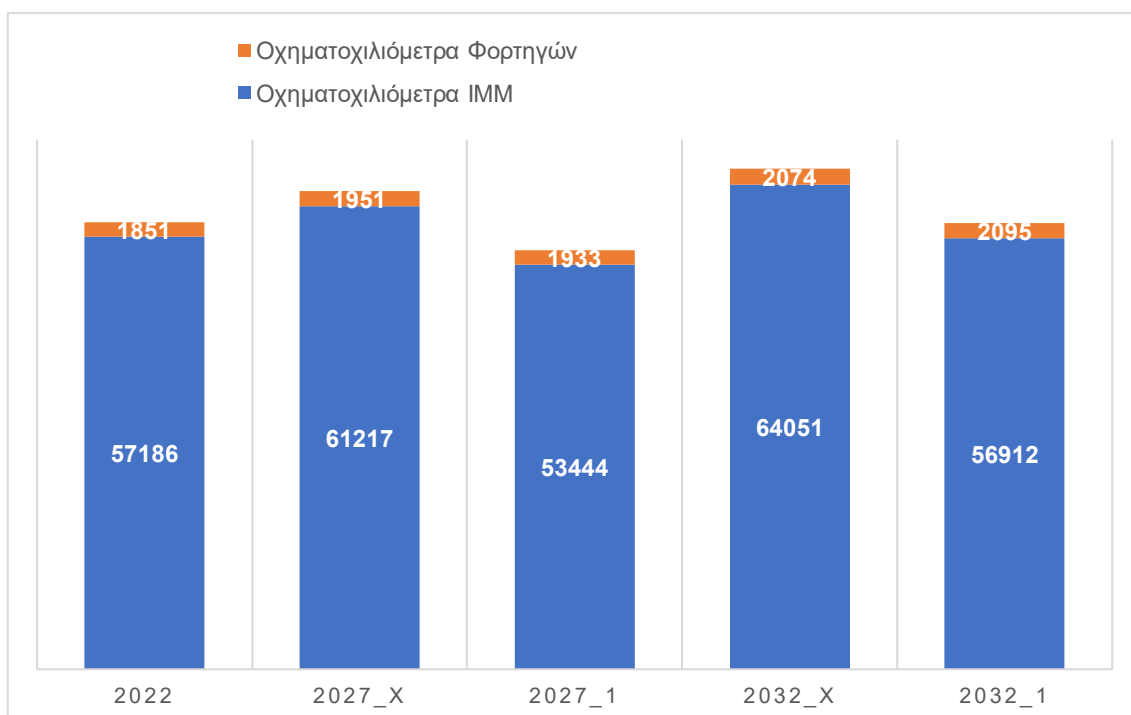
Στάδιο 4

- Μέση ταχύτητα δικτύου για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσος χρόνος ταξιδιού σε λεπτά για Ι.Χ. οχήματα

Στη συνέχεια ακολουθεί ο **Πίνακας 4.2** όπου παρουσιάζεται μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα **Σχήματα 4.2 – 4.6** που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών, για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 4.2: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

		2022	2027_X	2027_1	2032_X	2032_1
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	57,186	61,217	53,444	64,051	56,912
	Οχηματοώρες IMM	2,180	2,434	1,980	2,616	2,208
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Ι.Χ.	3.97	4.06	4.23	4.10	4.31
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ι.Χ. σε km/h	26.24	25.15	26.99	24.48	25.78
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Ι.Χ.	9.07	9.68	9.40	10.04	10.04
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	1,851	1,951	1,933	2,074	2,095
	Οχηματοώρες Φορτηγών	96	104	98	114	112
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	3.42	3.42	3.41	3.43	3.44
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	19.28	18.76	19.73	18.20	18.71
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	10.64	10.95	10.37	11.30	11.04

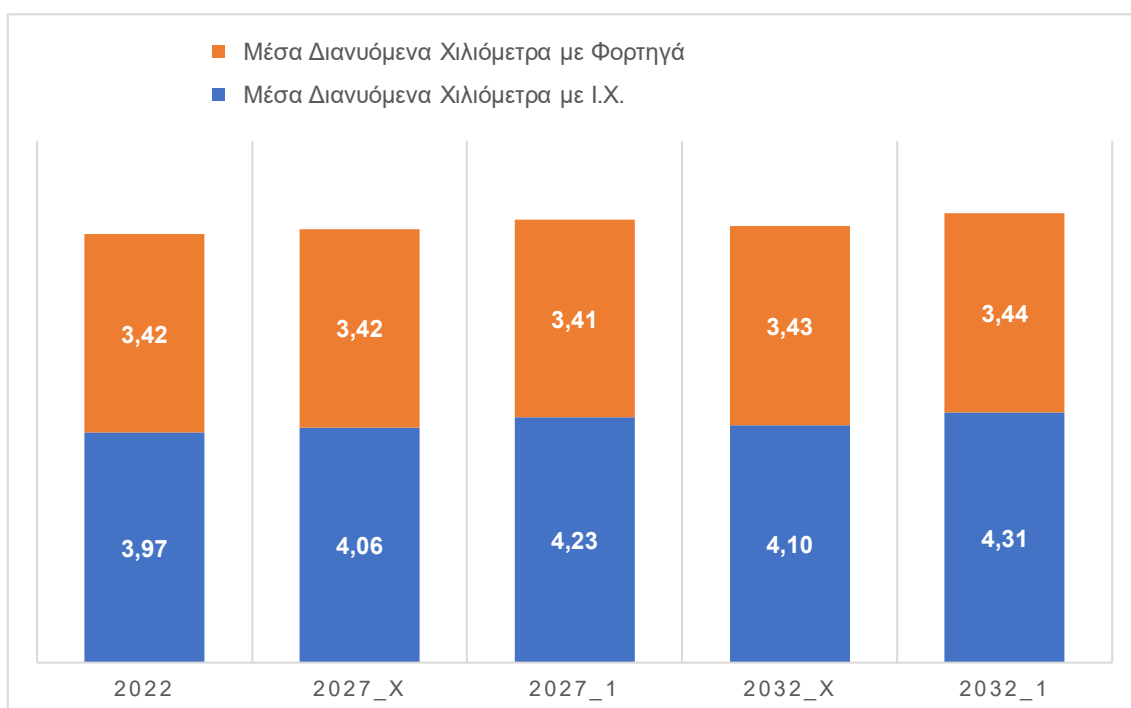


Σχήμα 4.2: Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Στάδιο 4

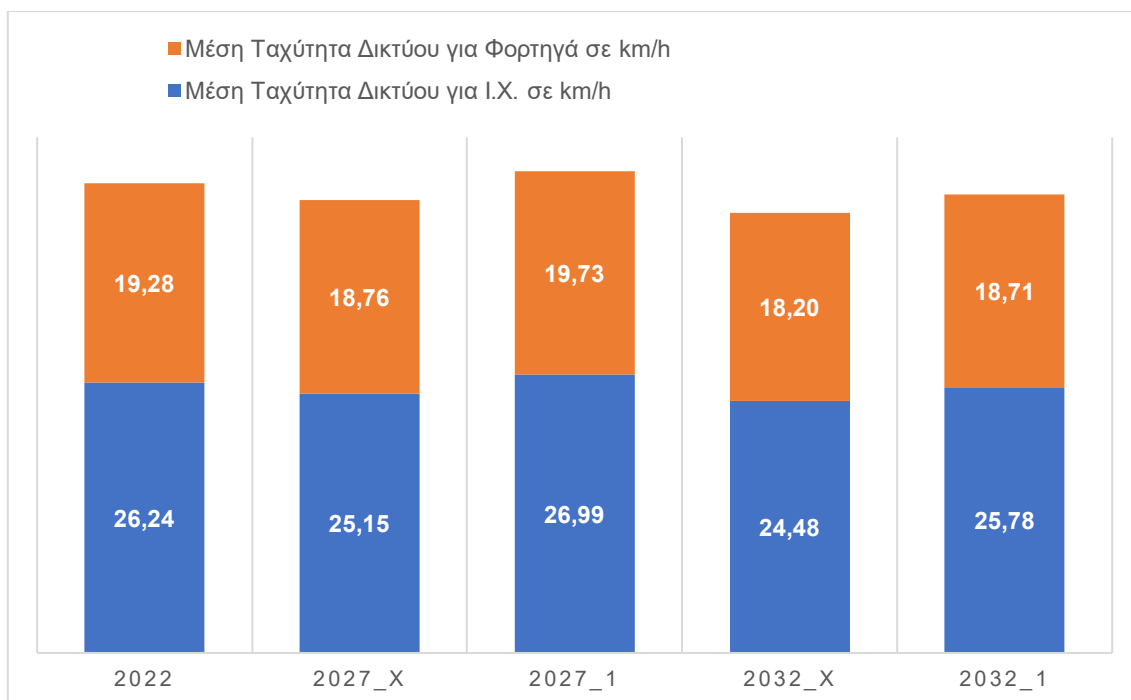


Σχήμα 4.3: Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

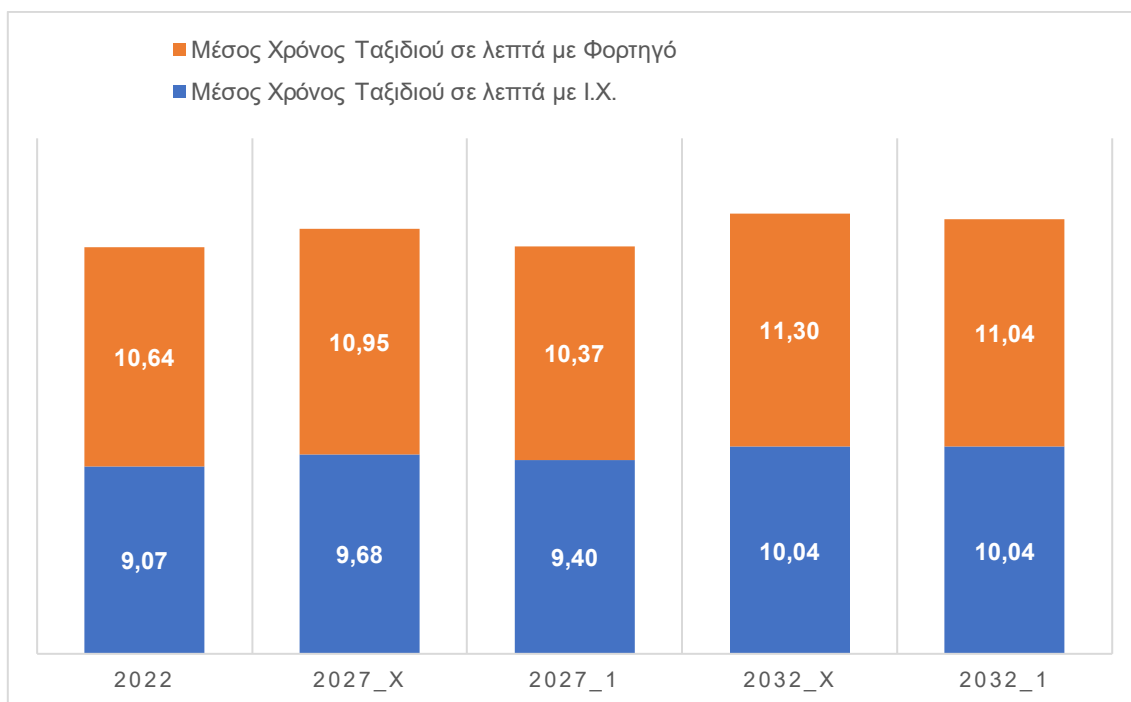


Σχήμα 4.4: Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Στάδιο 4



Σχήμα 4.5: Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα



Σχήμα 4.6: Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

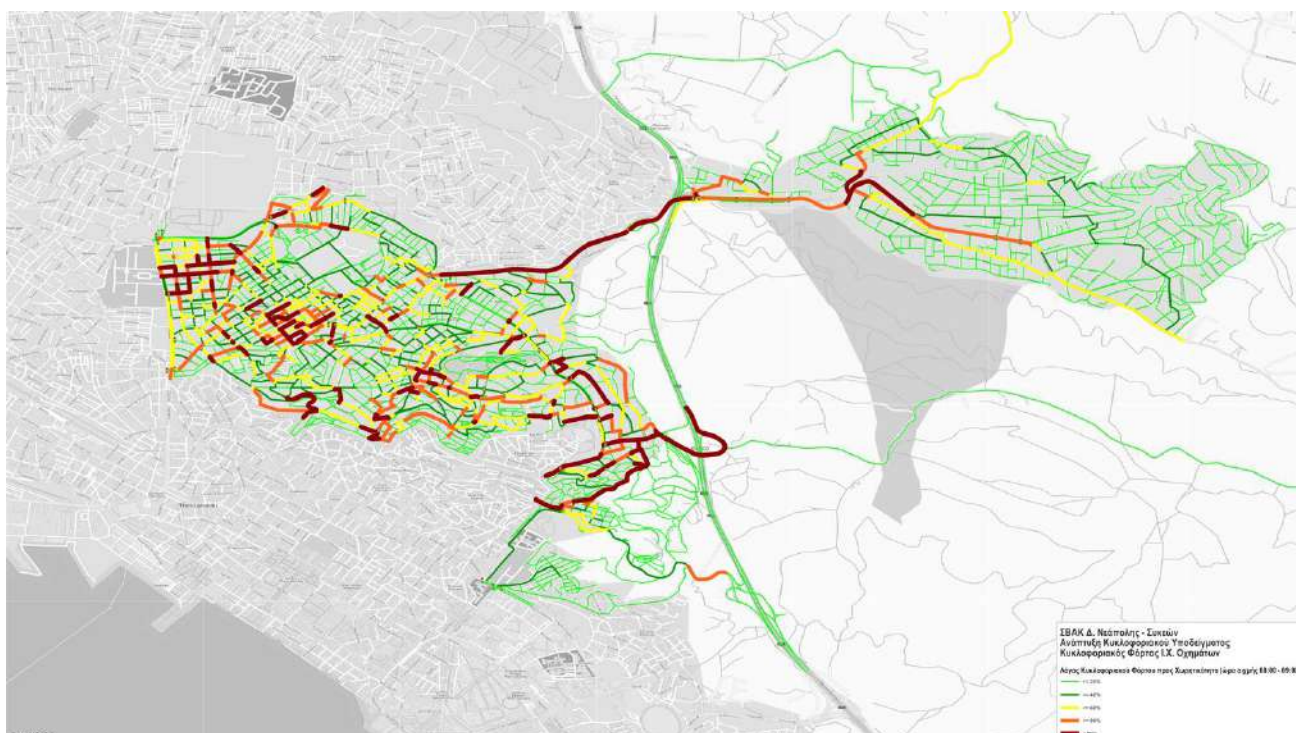
Από την παρουσίαση των λειτουργικών δεικτών του οδικού δικτύου για κάθε σενάριο παρέμβασης προκύπτουν τα κάτωθι συμπεράσματα:

- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας, δείχνουν ότι παρότι το μερίδιο των μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητο θα μειωθεί σε κάποιο 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 9.07 λεπτά για ελαφρά

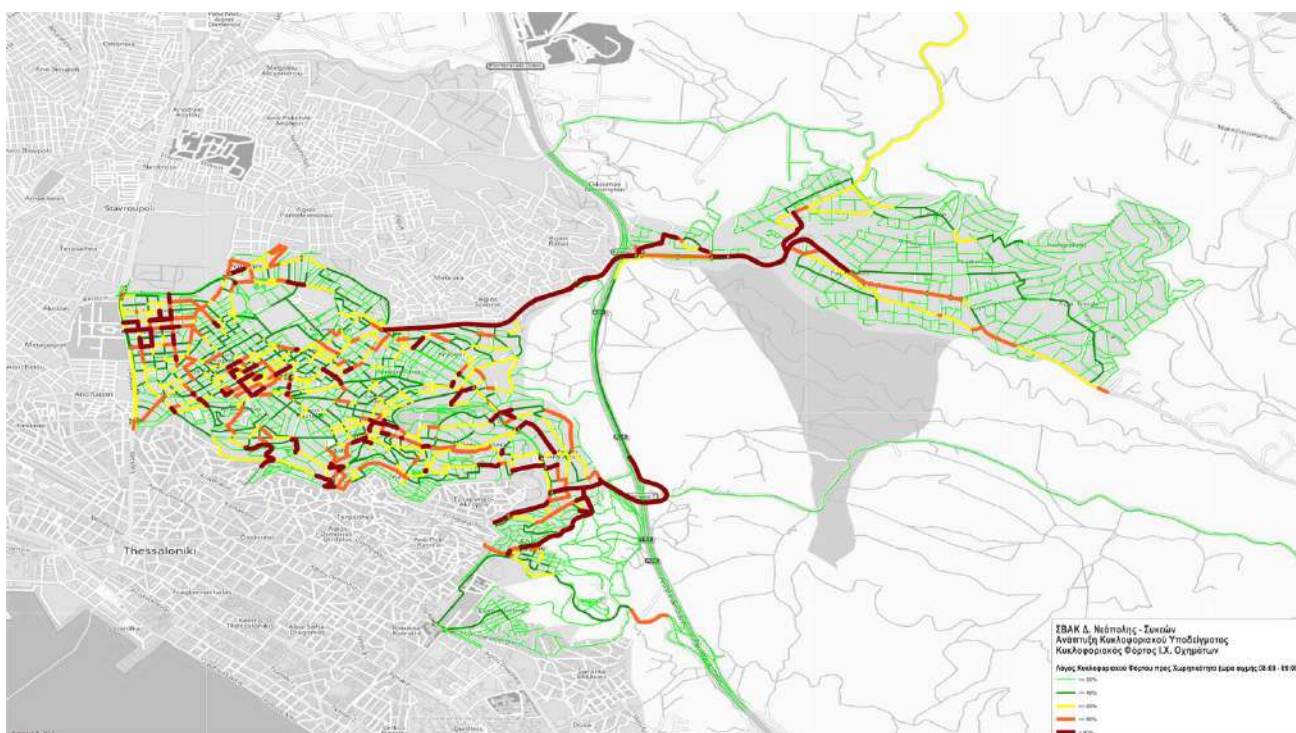
οχήματα το 2022 στα 10.04 λεπτά το 2032) ή η μέση ταχύτητα δικτύου (από 26.24 χλμ/ώρα για τα ελαφρά σήμερα στα 24.48 χλμ/ώρα το 2032)

- 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, κυκλικοί κόμβοι κ.λπ.) καταφέρνουν να βελτιώσουν σε κάποιο βαθμό τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά. Για παράδειγμα, το έτος 2032 στο σενάριο των παρεμβάσεων τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με Ι.Χ. αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο απραξίας μια πτώση της τάξης του 11%. Κάτι ανάλογο παρατηρείται και στις οχηματοώρες, οι οποίες παρουσιάζουν αύξηση για τα σενάρια BAU και μείωση στα σενάρια των παρεμβάσεων.
- Η μέση ταχύτητα του δικτύου για Ι.Χ. οχήματα παρουσιάζεται μειωμένη στα διάφορα χρονικά σενάρια των προτεινόμενων παρεμβάσεων γεγονός επιθυμητό καθώς ένα από τα βασικότερα μέτρα για μία αστική περιοχή αποτελεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες της οδού. Επιπλέον, σε σημαντικό τμήμα της περιοχής μελέτης εφαρμόζονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με σκοπό την μείωση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μέτρων ήπιας κυκλοφορίας και αναπλάσεων που αποσκοπούν στην μείωση των ταχυτήτων και της χωρητικότητας των τοπικών οδών αν και προκαλούν μία μικρή αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων σε παρακείμενες οδούς σε καμία περίπτωση δεν παρατηρούνται εκτεταμένες συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Επιπλέον, λόγω της μείωσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου μελλοντικά, επιτυγχάνεται βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε σύγκριση με το Σενάριο BAU. Σε ορισμένες περιοχές, όπως για παράδειγμα περιοχές του Δήμου όπου συγκεντρώνονται βασικές λειτουργίες και άρα αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης μετακινήσεων, ακόμα και στο σενάριο των παρεμβάσεων παρουσιάζουν σχετική κυκλοφοριακή επιβάρυνση, η οποία όμως σε κάθε περίπτωση είναι χαμηλότερη από ότι στην περίπτωση που δεν υλοποιούνται μέτρα προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

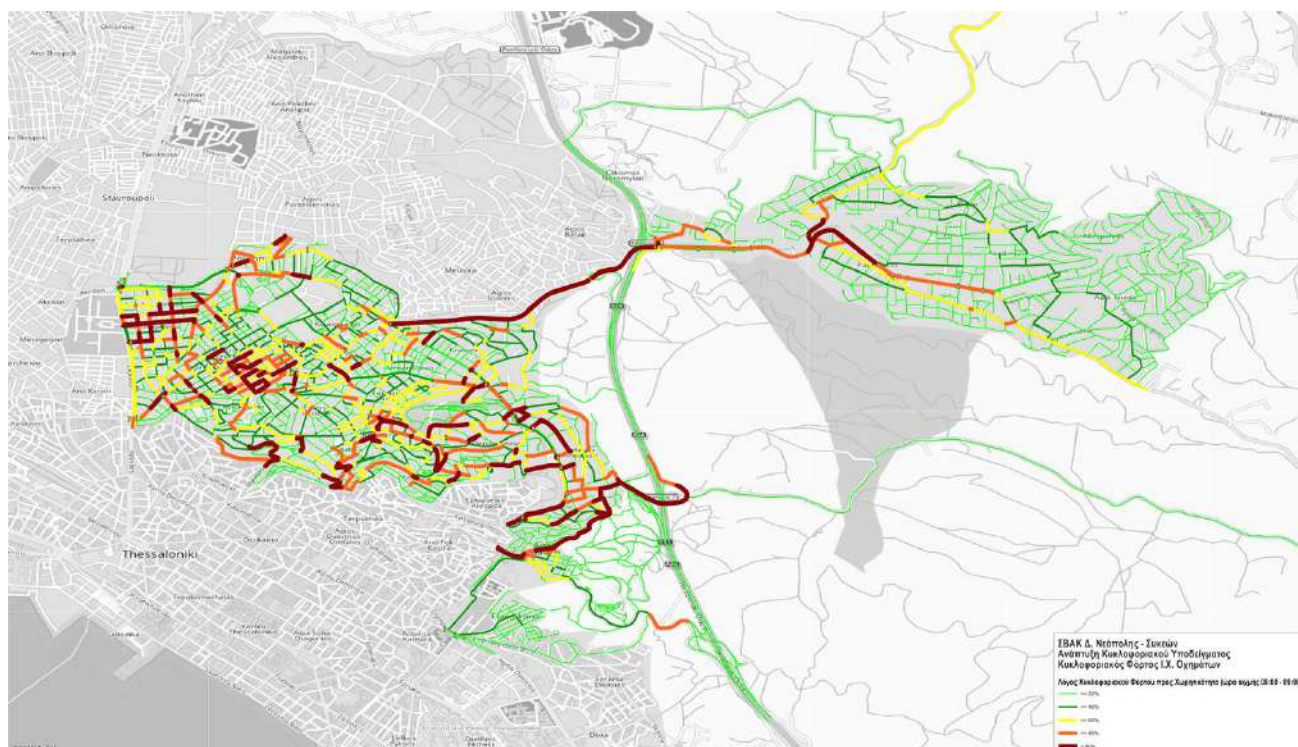
Στα ακόλουθα **Σχήματα 4.7 – 4.10** απεικονίζεται ο λόγος κυκλοφοριακού φόρτου προς χωρητικότητα κατά την ώρα αιχμής (08.00-09.00) στο δίκτυο της περιοχής μελέτης τόσο κατά στο Σενάριο BAU όσο και κατά το Σενάριο Παρεμβάσεων σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας.



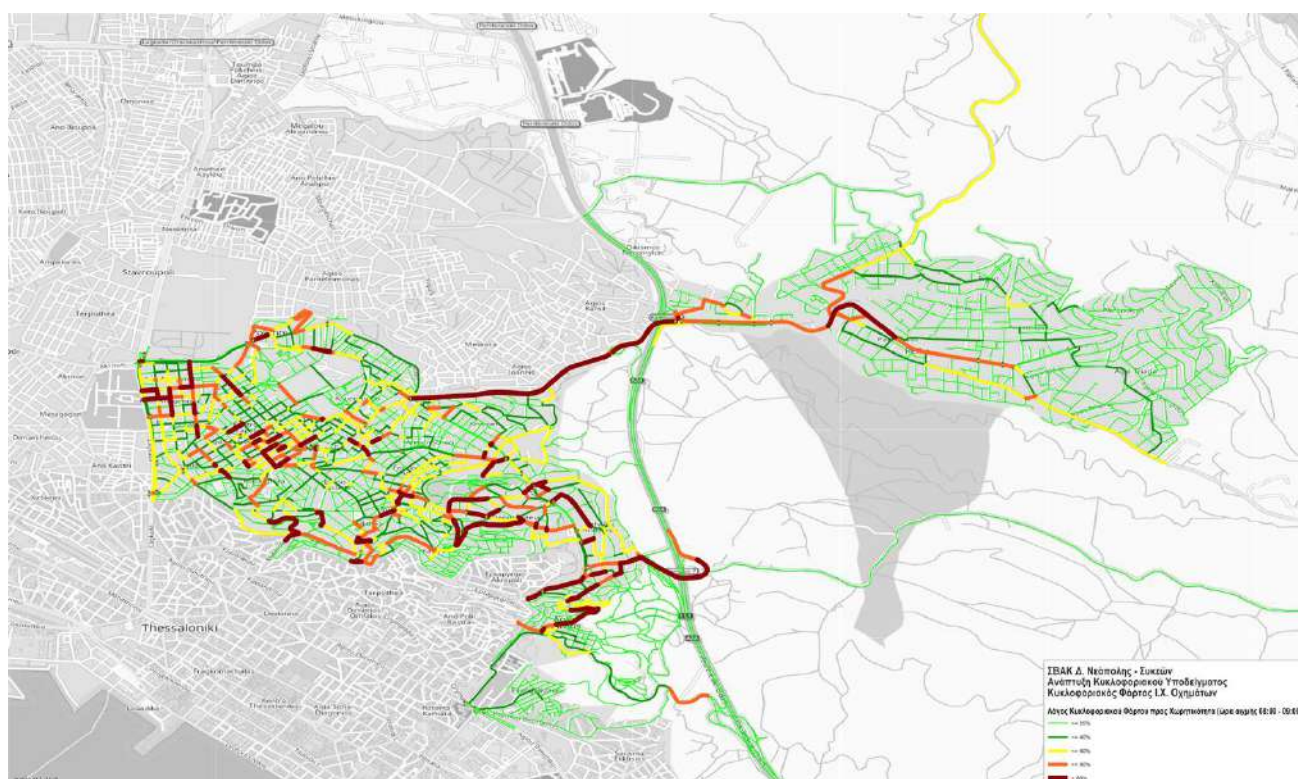
Σχήμα 4.7: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2027)



Σχήμα 4.8: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2027)



Σχήμα 4.9: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο BAU (2032)



Σχήμα 4.10: Γραφική απεικόνιση λόγου φόρτου προς χωρητικότητα την ώρα αιχμής (08.00-09.00) – Σενάριο Παρεμβάσεων (2032)

4.3.3 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.

Στο πλαίσιο αυτό, στην παρούσα υποενότητα, παρουσιάζονται ορισμένα αποτελέσματα από τον καταμερισμό των δημοσίων συγκοινωνιών, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την ποιότητα και αποδοτικότητα λειτουργίας με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν την ίδρυση και λειτουργία νέων λεωφορειακών γραμμών στην εξεταζόμενη περιοχή.

Στον επόμενο **Πίνακα 4.3**, παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 4.3: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2027_X	2027_1	2032_X	2032_1
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	15.37	15.48	14.15	15.67	16.57
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	8.82	8.87	8.63	8.88	8.90
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	8.17	8.15	7.20	8.23	6.77
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	3.70	3.75	3.99	3.78	4.78
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος (σε χλμ.)	2.73	2.78	3.07	2.80	3.92
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ/ώρα)	15.50	15.90	17.65	15.32	18.99
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	4,508	4,526	5,105	4,562	6,505
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	6,701	7,345	8,371	8,345	10,247

Έτσι, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν το σύστημα ΔΑΣ της περιοχής μελέτης δεν επιφέρουν μείωση του μέσου χρόνου μετακίνησης καθώς αυξάνεται η κάλυψη της περιοχής μελέτης με αποτέλεσμα περισσότερες και μεγαλύτερες μήκους διαδρομές να πραγματοποιούνται με λεωφορείο. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι περισσότερες μεγάλοι μήκους μετακινήσεις που προηγουμένως πραγματοποιούνταν με την χρήση άλλου μέσου, κυρίως Ι.Χ. αυτοκινήτου, πλέον πραγματοποιούνται με τη χρήση ΔΑΣ αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τον μέσο χρόνο μετακίνησης.

Αναφορικά με τον μέσο χρόνο βαδίσματος, αυτός μελλοντικά μειώνεται λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης (προτεινόμενες διαδρομές δημοτικής συγκοινωνίας), ενώ σχετικά με τις ταχύτητες κίνησης των λεωφορείων αυτές ακολουθούν αυξητική πορεία λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων και της βελτίωσης των γενικότερων κυκλοφοριακών συνθηκών.

5. Συμπεράσματα από τη 2^η Διαβούλευση

5.1 Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 2^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 Τετάρτη 10 Ιουλίου 2024 και ώρα έναρξης 07.00 μ.μ. Σκοπός της εκδήλωσης, η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα τελικά πακέτα μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας.

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 εκπρόσωποι θεσμικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας, όπως η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης/ Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) κ.ά. Επιπλέον, προσκλήθηκαν οι εκλεγμένοι δημοτικοί και τοπικοί σύμβουλοι, επαγγελματικά σωματεία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Δήμου, αλλά και την ευρύτερη περιοχή, επιστημονικοί φορείς, εκπρόσωποι αθλητικών και πολιτιστικών συλλόγων, οι σύλλογοι γονέων και κηδεμόνων, ενώσεις πολιτών, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (**Σχήμα 5.1**) συνοδευόμενα από σχετικό έγγραφο (**Σχήμα 5.2**) 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 ολοένα 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 (**Σχήματα 5.3 - 5.6**). Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε και η αφίσα της εκδήλωσης (**Σχήμα 5.7**).

Παρόλο όμως τη σημαντική προσπάθεια διάχυσης της εκδήλωσης και την αυξημένη δημοσιότητα που δόθηκε, η εκδήλωση δεν έτυχε της ανάλογης ανταπόκρισης από τους φορείς (**Σχήματα 5.8 – 5.11**), με το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης να είναι ο μοναδικός συμμετέχων φορέας. Στην εκδήλωση έδωσαν το παρόν κυρίως μέλη της Διοίκησης του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, εν ενεργεία Δημοτικοί Σύμβουλοι και λιγοστοί πολίτες.



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην 2η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την **Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων - παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών** η οποία θα πραγματοποιηθεί την

Τετάρτη 10-07-2024, ώρα έναρξης 19:00

στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη

Πρόγραμμα

- 19:00 – 19:15 Προσέλευση
- 19:15 – 19:20 Έναρξη εκδήλωσης
Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών / Σίμος Δανιηλίδης
- 19:20 – 19:30 Χαιρετισμοί
- 19:30 – 19:40 ΣΒΑΚ: Δήμου Νεάπολης – Συκεών /
Ανασκόπηση δράσεων του έργου
Εκπρόσωπος αναδόχου
- 19:40 – 20:15 Προσχέδιο μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ
Εκπρόσωπος αναδόχου
- 20:15 – 21:00 Τοποθετήσεις – Ανοιχτή Συζήτηση



Σχήμα 5.1: Πρόσκληση – Πρόγραμμα 2^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ – ΣΥΚΕΩΝ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 4



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση : Λαζάρου 4
Ταχ. Κωδικός : 56226
Τηλ : 2313 313 311-344-330
E-mail: ty.neapoli-sykes@n3.syrifin.gov.gr

ΓΡΟΣ
ΠΙΝΑΚΑ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

Θέμα : «Πρόσκληση Συμμετοχής στην 2^η Δημόσια Διαβούλευση που διενεργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νεάπολης – Συκεών»

Αξιότιμες Κυρίες / Αξιότιμοι Κύριοι,

Με το παρόν θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι όπως γνωρίζετε ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στρατηγικό στόχο την εφαρμογή μιας πολιτικής για τα ελληνικά δεδομένα, που θα εγγράφεται στη γενικότερη ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει την περιοχή του Δήμου Νεάπολης - Συκεών σε μια περιοχή όμορφη, βιώσιμη, υγιή οικονομικά, ανθρώπινη για τους κατοίκους και ελκυστική για τους επισκέπτες.

Η ολοκλήρωση της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών με όρους βιωσιμότητας σε οριζόντια δεκαετία και αποτελεί «συμμόρφωση» στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο. Βασικό αντικείμενο του έργου αποτελεί 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.

Στην παρούσα φάση έχουν ολοκληρωθεί οι Φάσεις Α' & Β' του έργου, ήτοι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η ανάπτυξη του κοινού οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ και η διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Παράλληλα, έχουν ολοκληρωθεί και οι διαδικασίες της Φάσης Α' Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Στο πλαίσιο αυτό και αξιοποιώντας τα παραπάνω στοιχεία η ομάδα μελέτης σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ προχώρησε στη δόμηση του τελικού σεναρίου οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας στον Δήμο Νεάπολης - Συκεών με επιμέρους ομάδες παρεμβάσεων για κάθε τομέα της κινητικότητας.

Καθόσον λοιπόν, η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επίδωξη, διενεργείται η 2^η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την «Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων/ παρεμβάσεων, Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών».

Παρακαλούμε λοιπόν όπως προσέλθετε στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος), Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμεινιώτη, την Τετάρτη 10 Ιουλίου 2024 και ώρα έναρξης 19.00.



➤ triant1@yahoo.gr
➤ anastasiou2@hotmail.com
➤ mouridistasos@hotmail.com
➤ panai-pekka-sk@hotmail.gr
➤ tasos.mouridis@taxydrimiki.gr
➤ info@oko-crama.gr
➤ adampanarakis@yahoo.com
➤ alchankak64@yahoo.gr
➤ ahazopetla@gmail.com
➤ amiridou1@gmail.com
➤ frontzof@gmail.com
➤ asp.pelkon@yahoo.gr
➤ menelinos@yahoo.gr
➤ 16pelkon@seer.org.gr
➤ koufepouloum@pelkon@gmail.com
➤ metriky4@gmail.com
➤ lechnisse1@gmail.com
➤ monourpetla@gmail.com
➤ monourpetla@seer.org.gr
➤ cmader16@yahoo.gr
➤ kotsura@yahoo.gr
➤ sykeschess@gmail.com
➤ info@bio.gr
➤ giorgospsf@gmail.com



Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης - Συκεών στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://svakneapoli-sykeson.gr/>

Ο επικεφαλής Συντονστής της Ομάδας Εργασίας

Αναθέμαρχος
Τεχνικών Έργων, Υποδομών, Δικτύων
και Μελετών & Ηλεκτρομηχανισμός

Γεώργιος Τελέιος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης – Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού
- Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών)
- Απικό Μιστρό info@amistro.gr
- Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) info@oseth.com.gr
- Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) osath@osath.gr
- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών) info@civil.auth.gr
- πρώην Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ) info@masl.gr
- Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης gdth@hellenicpolice.gr
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας tee_thess@tee.gr
- Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων – ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ ecm@ecm.gr
- Πανελλήνιος Σύλλογος Παρapiληκτών – Παράρτημα Μακεδονίας – Θράκης
- Ευρωπαϊκό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης peu@eueb.gr
- Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης mail@diptpe-v-thess.thess.sch.gr

Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης

- mail@diptpe-v-thess.sch.gr
- Σωματεία Ταξ/ Φορτοταξί vageliganannk@hotmail.com
- Αθλητικοί & Πολιτιστικοί Σύλλογοι
- doxaretzkiou@gmail.com
- papaghi1965@hotmail.com
- info@machtesbc.gr
- asteraspefon@gmail.com
- p.mouratidis@hotmail.com
- info@seretziou.gr
- johnm16@yahoo.gr
- qzaggel@gmail.com
- tsakoueleni@hotmail.gr
- bottomwellersdivingteam@gmail.com

Σχήμα 5.2: Έγγραφο - Πρόσκληση 2^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

← → ↻ dimosneapolis-sykeon.gr/ενημερωση/nea/6267/τεταρτη-2η-δημοσια-διαβουλευση-το-σβακ-δημου-νεαπολης-συκεων-ανοιχτη-προσκληση-συμμετοχη-δημοτων

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΣΥΚΕΩΝ Ο ΔΗΜΟΣ e-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ Η ΠΟΛΗ ΜΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

ΜΕΘΑΥΡΙΟ ΤΕΤΑΡΤΗ Η 2Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ – ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΩΝ

← Πίσω στα Νέα

ΑΡΧΙΚΗ / ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ / ΝΕΑ /

ΜΕΘΑΥΡΙΟ ΤΕΤΑΡΤΗ Η 2Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ – ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΤΩΝ



← → ↻ facebook.com/dimosneapolis-sykeon

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ
ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΠΕΥΚΑ, ΝΕΑΠΟΛΗ, ΣΥ?

- Σελίδα · Δημαρχείο
- Στρατηγού Σαράφη 1
- 231 332 9501
- dimos.neapolis-sykeon@n3.syzefxis.gov.gr
- dimosneapolis-sykeon.gr
- Κλειστά τώρα

Φωτογραφίες Δείτε όλες τις φωτογραφίες



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ
Βιομέτρο στις 7.28 μ.μ.

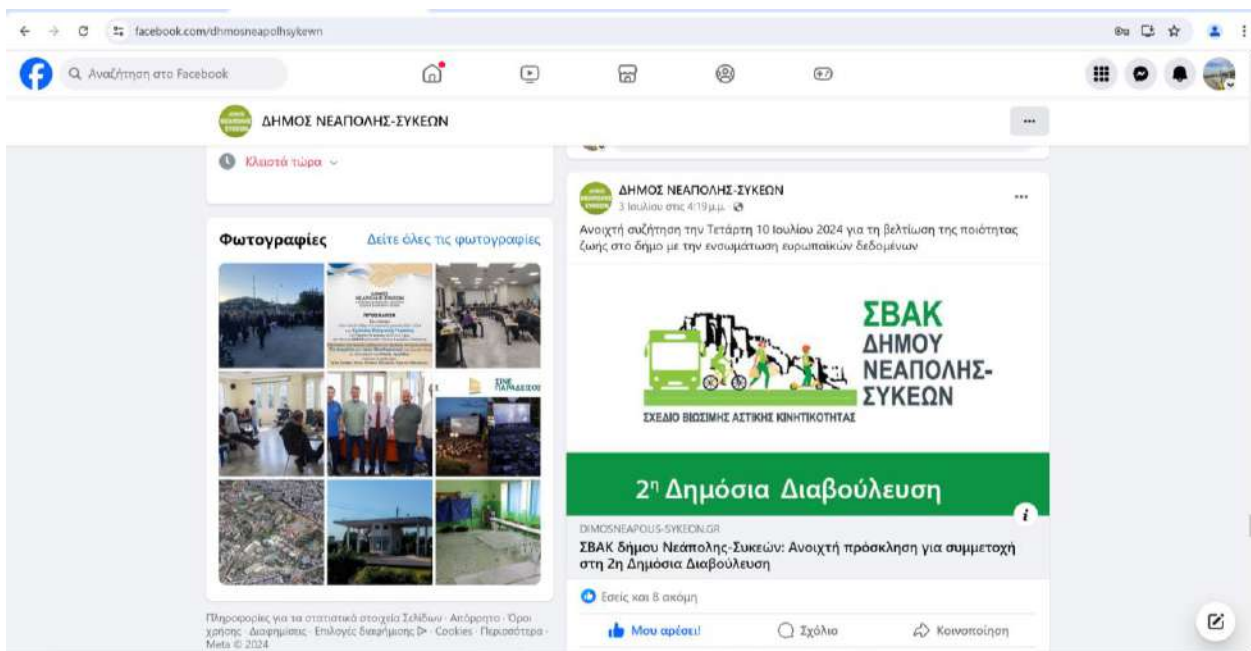
Κάτοικοι και φορείς καλούνται να καταθέσουν τις απόψεις τους για τις υφιστάμενες και τις μελλοντικές ανάγκες μετακίνησης



DIMOSNEAPOLIS-SYKEON.GR
Μεθαύριο Τετάρτη η 2η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του δήμου Νεάπολης-Συκεών – Ανοιχτή πρόσκληση για συμμετοχή τω...

10 1 σχόλιο 2 κοινοποιήσεις

Μου αρέσει! Σχόλιο Κοινοποίηση



Σχήμα 5.3 - 5.6: Δράσεις δημοσιότητας για την 2^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών



2^η Δημόσια Διαβούλευση

Παρουσίαση προσχεδίου
μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

Καταγραφή απόψεων
φορέων και πολιτών



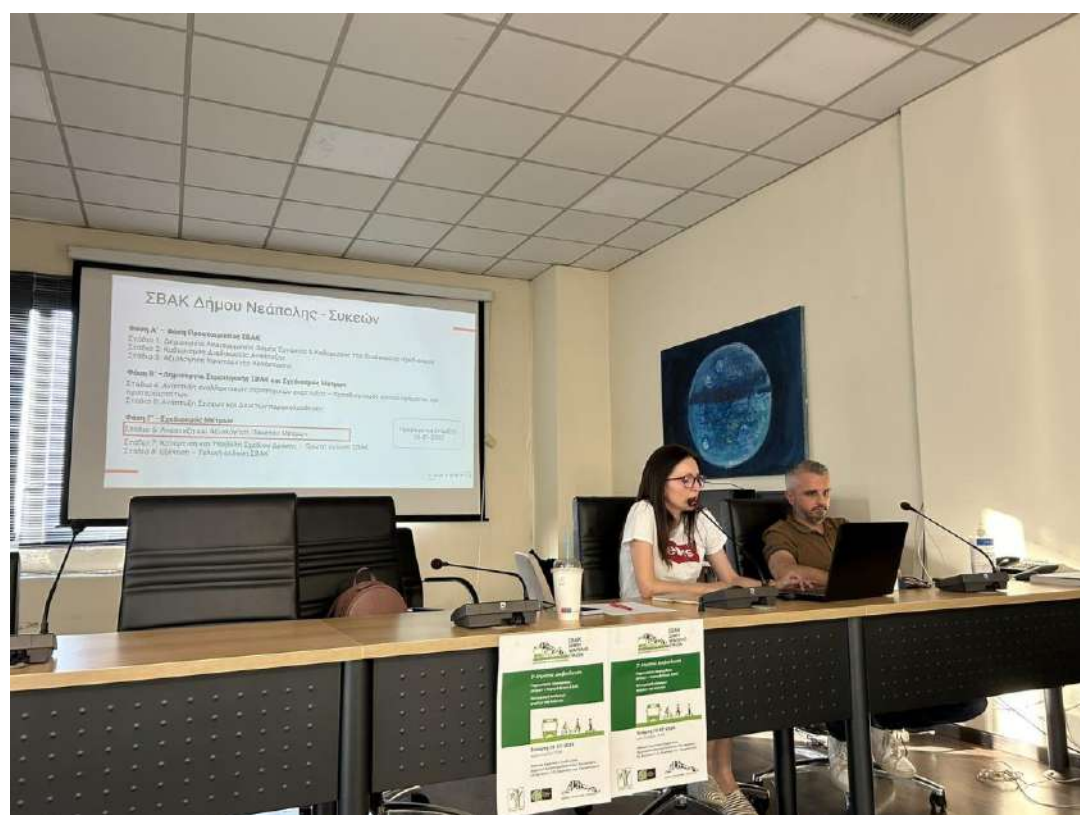
Τετάρτη 10-07-2024

ώρα έναρξης 19:00

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου,
Δημοτικό Κατάστημα Νεάπολης (3ος όροφος),
Ελ. Βενιζέλου 125, Νεάπολη, περ. Στρεμπενιώτη



Σχήμα 5.7: Αφίσα 2^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών



Σχήματα 5.8 – 5.9: Φωτογραφικά Στιγμιότυπα 2^{ης} Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ



ΓΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΤΕΧΝΙΚΕΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
& ΕΡΕΥΝΕΣ

2η Δημόσια Διαβούλευση / 10 – 07-2024

Α/Α	Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Εξειδίκευση	Υπογραφή
1	Αντώνιος Μπούκουρας	Εμπορική και Βιομηχανική Επιχειρηματικότητα	Διευθυντής	
2	Βασιλειάδης Μιχαήλ	Αντιδήμαρχος Παιδείας	Εκπαιδευτική Μελέτη	
3	Ειρήνη Καγιαρνίου	Αντιδήμαρχος Καν. Πολιτικής Συντάξιμος	Εκπαιδευτική Μελέτη	
4	Πορφύριος Βασιλάκης	Αν. Πρόεδρος Οικ. και Κοιν. Υπηρεσιών	Εκπαιδευτική Μελέτη	
5	Σταυρούλα Αδωνίου	Αντιδήμαρχος Μικρομεσαίων Επιχειρηματιών	Εκπαιδευτική Μελέτη	
6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΡΙΦΗΣ	ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	Εκπαιδευτική Μελέτη	
7	Γεώργιος Σπύλιος	- II -	ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	
8	ΡΟΜΕΛΙΣΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ	Εκπαιδευτική Μελέτη	
9	ΣΤΙΝΤΣΙΟΥΔΗΣ ΜΗΝΑΣ	- II -	Εκπαιδευτική Μελέτη	
10	ΔΕΝΤΣΙΟΥΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	II	Εκπαιδευτική Μελέτη	
11	ΓΑΛΑΝΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	II	Εκπαιδευτική Μελέτη	
12	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΙΜΟΣ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜ. ΚΟΙΝ. ΣΥΚΕΩΝ	Εκπαιδευτική Μελέτη	



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ-
ΣΥΚΕΩΝ



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ



ΓΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΤΕΧΝΙΚΕΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
& ΕΡΕΥΝΕΣ

Α/Α	Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Εξειδίκευση	Υπογραφή
13	Ιταράδης Γεώργιος	Δήμος Νεάπολης-Συκεών	Αντιπρόεδρος Περιφέρειας	
14	ΑΠΑΤΣΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	- II -	ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΕΦΕΣ	
15	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΚΑΛΕΠΙΔΑΝ	"	Εκπαιδευτικός Γρ. Υπ. Υπ.	
16	ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ	"	Αντιδήμαρχος Οικιστικών Υπηρεσιών	
17	ΕΛΕΝΗ ΜΠΟΥΤΣΙΟΥΚΗ	ΠΟΛΙΤΗΣ	Εκπαιδευτική Μελέτη	
18	ΑΝΔΡΙΑΝΙΔΟΥ ΣΟΦΙΑ	ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ	Εκπαιδευτική Μελέτη	
19	ΣΠΙΛΙΩΤΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΣΥΚΕΩΝ	Εκπαιδευτική Μελέτη	
20	ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ	Ομάδα μελέτης	Εκπαιδευτική Μελέτη	
21	ΒΕΡΑΝΤΑ ΕΛΕΝΗ	Ομάδα μελέτης	Εκπαιδευτική Μελέτη	
22	ΡΑΦΑΗΛ ΚΑΤΣΑΡΔΙΔΗΣ	"	Εκπαιδευτική Μελέτη	
23				
24				

Σχήματα 5.10 – 5.11: Συμμετέχοντες στη 2^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών

5.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξε» ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων, Υποδομών, Δικτύων και Μελετών και Ηλεκτροφωτισμού κ. Στέλιος Γκατζές, ο οποίος αρχικά σχολίασε το γεγονός της μειωμένης συμμετοχής στην εκδήλωση, εικάζοντας ότι οι ασυνήθιστα υψηλές θερμοκρασίες των τελευταίων ημερών αποθάρρυναν τους πολίτες από μία ακόμα μετακίνηση, ενώ παράλληλα υπογράμμισε πως ο Δήμος έκανε ότι ήτο δυνατό για τη διάχυση της εκδήλωσης. Εν συνεχεία, αναφέρθηκε στον σκοπό της σημερινής εκδήλωσης, στη σημασία του ΣΒΑΚ ως ένα Στρατηγικό Σχέδιο που έχει σαν στόχο να βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης του συστήματος μεταφορών στην περιοχή, ενώ τόνισε την ανάγκη για εκπόνηση ενός Μητροπολιτικού ΣΒΑΚ στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, το οποίο θα συνθέσει τις προτάσεις των επί μέρους ΣΒΑΚ και θα κατευθύνει έναν συνολικό σχεδιασμό για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης εν όψει και των αλλαγών που θα προκύψουν στην κατανομή των μετακινήσεων από την επικείμενη λειτουργία του μετρό και την αναδιάρθρωση του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών σε αυτό εν γένει.

Ακολούθως, ο λόγος δόθηκε στα μέλη της ομάδας μελέτης του Αναδόχου, τα οποία προχώρησαν σε μια σειρά παρουσιάσεων σχετικά με το έργο.

Πρώτη στη σειρά των παρουσιάσεων ήταν αυτή της κα. Ελένης Βεράνη, Πολεοδόμου – Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, η οποία παρουσίασε εν συντομία τις δράσεις που έχουν λάβει χώρα έως τώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ με έμφαση στις δράσεις ευαισθητοποίησης & ενημέρωσης του κοινού, καθώς και στη Στρατηγική του ΣΒΑΚ (όραμα, προτεραιότητες) και τις ειδικότερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νεάπολης – Συκεών λαμβανομένου υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης (**Σχήματα 5.12 – 5.13**). Στόχος της παρουσίασης η ενημέρωση των παρευρισκομένων που έρχονται για πρώτη φορά σε επαφή με την έννοια του ΣΒΑΚ, αλλά και η σύνδεση με τις επόμενες δράσεις του έργου.



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΕΡΓΟΥ

Ελένη Βεράνη

Διπλ. Χωροτάκτης - Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υποψ. Διδάκτωρ ΑΠΘ

10/07/2024 • 2^η Δημόσια Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης - Συκεών

CONSORTIS

ΣΒΑΚ Δήμου Νεάπολης - Συκεών

Φάση Α' – Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ

Στάδιο 1: Δημιουργία Απαιτούμενης Δομής Εργασίας & Καθορισμός της Διαδικασίας σχεδιασμού

Στάδιο 2: Καθορισμός Διαδικασίας Ανάπτυξης

Στάδιο 3: Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης

Φάση Β' – Δημιουργία Στρατηγικής ΣΒΑΚ και Σχεδιασμός Μέτρων

Στάδιο 4: Ανάπτυξη εναλλακτικών στρατηγικών ανάπτυξης – προσδιορισμός κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Στάδιο 5: Ανάπτυξη Στόχων και Δεικτών παρακολούθησης

Φάση Γ' – Σχεδιασμός Μέτρων

Στάδιο 6: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Στάδιο 7: Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης – Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ

Στάδιο 8: Εξέταση – Τελική έκδοση ΣΒΑΚ

Ημερομηνία έναρξης:
26-01-2022

CONSORTIS

Σχήματα 5.12 – 5.13: Αποσπάσματα από την πρώτη εισαγωγική παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στον κ. Ραφαήλ Κατκαδίσκα, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, ο οποίος αφού παρουσίασε κάποια βασικά ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ανέπτυξε διεξοδικά τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που συμπεριλήφθηκαν στην τελική στρατηγική/ σενάριο διαχείρισης της κινητικότητας (**Σχήματα 5.14 – 5.15**). Τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις καλύπτουν όλο το φάσμα των τομέων κινητικότητας και είναι σε απόλυτη συνάφεια και σύνδεση τόσο με τους στόχους του υπερκείμενου σχεδιασμού όσο και με τους στόχους και το όραμα του ΣΒΑΚ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νεάπολης - Συκεών

ΣΒΑΚ: Μία νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων

Ραφαήλ Κατκαδίσκας, Πολιτικός Μηχανικός,
MSc Συγκοινωνιολόγος

Ιούλιος 2024

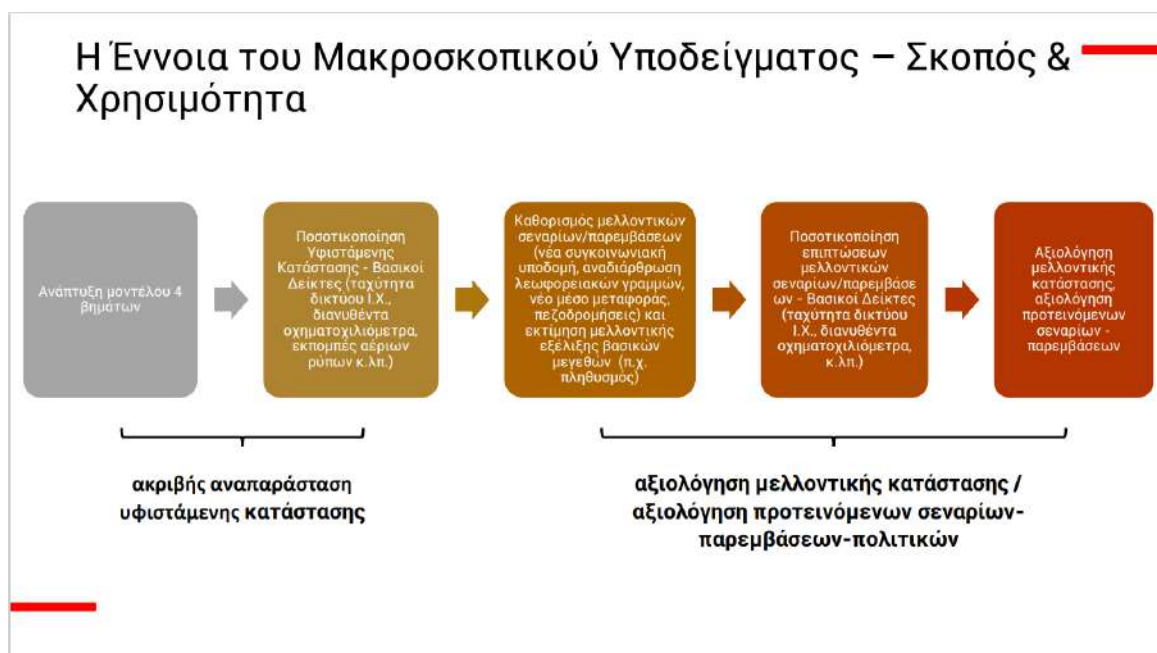
CONSORTIS



 Προσχέδιο μέτρων   ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ	
Εμπορευματικές μεταφορές και διαχείριση στάθμευσης	
Σενάριο X: 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	
Τελικό σενάριο 5-ετία	
- Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών μεταφορών – 5 έτη - Θεσπίση ωραρίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεων - Εγκατάσταση τηλεματικής στις θέσεις φορτοεκφορτώσεων - Κίνητρα για ηλεκτρικούς επαγγελματικούς στόλους - Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Υποίγειος χώρος στάθμευσης - Κοιμήσεις Θεοτόκου (πρόταση ΓΠΣ) – 5 ετία (κάτοικοι) - Εφορμογή 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 - Διερεύνηση για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε οδόμητα / ανοιχτά οικόπεδα – 5 έτη	
Τελικό σενάριο 10-ετία	
- Δημιουργία ζώνης αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων στην περιοχή του Αγίου Παύλου – 10 έτη - Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Υποίγειος χώρος στάθμευσης - Δαβόκη - 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) - Περιοχή Στρεμπενιώτη (πρόταση ΓΠΣ) – 10 ετία (επισκέπτες)	

Σχήματα 5.14 – 5.15: Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο τη διεξοδική περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων

Ακολούθως, ο λόγος δόθηκε στην κα. Αναστασία Νικολαΐδου, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την προσομοίωση του τελικού σεναρίου διαχείρισης κινητικότητας μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (Σχήμα 5.16).



Σχήμα 5.16: Αποσπάσμα από την παρουσίαση που πραγματοποιήθηκε και η οποία είχε ως στόχο την παρουσίαση των αποτελεσμάτων από την ποσοτική αξιολόγηση των μέτρων/ παρεμβάσεων μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους, οι οποίοι κατέθεσαν τις προτάσεις και τους προβληματισμούς τους σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα – παρεμβάσεις.

Αρχικά τον λόγο πήρε η κα. Παρή Γενίτσαρη, Αντιδήμαρχος Δημοτικής Ενότητας Πεύκων / Περιβάλλοντος-Πρασίνου και Κλιματικής Κρίσης Δήμου Νεάπολης – Συκεών, η οποία στην τοποθέτησή της πρότεινε να εξεταστεί η δημιουργία ποδηλατοδρόμων επί των οδών Λαγκαδά και Τσαλδάρη, ενώ ρώτησε αν υπάρχει πρόταση για δημιουργία ποδηλατόδρομου στην οδό Αγ. Δημητρίου στο ΣΒΑΚ Δήμου Θεσσαλονίκης, γεγονός που θα επηρέαζε σημαντικά και τις γεινιάζουσες περιοχές του Δήμου Νεάπολης – Συκεών. Επίσης πρότεινε την μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή της Ευαγγελίστριας, την εξέταση δημιουργίας πεζοδρόμων στην περιοχή Στρεμπενιώτη, καθώς και τη δημιουργία πράσινων διαδρομών που θα διατρέχουν την περιοχή παρέμβασης καθώς και η κλιματική κρίση σε συνδυασμό με το δύσκολο ανάγλυφο αποτελούν αποτρεπτικούς παράγοντες για την πεζή μετακίνηση στην περιοχή.

Ο κ. Απόστολος Συμεωνίδης, Αντιδήμαρχος Δόμησης & Πολεοδομικών Εφαρμογών, Αστικού Σχεδιασμού και Μικροέργων Δήμου Νεάπολης – Συκεών, στην τοποθέτησή του σχολίασε το ποσοστό των νοικοκυριών που δε διαθέτουν ιδιόκτητη θέση στάθμευσης υπογραμμίζοντας ότι ο υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. θα είναι πάντα ένα πρόβλημα που θα βρίσκουμε μπροστά μας σε κάθε παρέμβαση που θα ανακαταλάβει τον δημόσιο χώρο προς όφελος της ήπιας μετακίνησης. Επίσης, σημείωσε πως το πιο σημαντικό είναι μέσα από το ΣΒΑΚ να μπορέσουν να προταθούν αξιόπιστες και ρεαλιστικές παρεμβάσεις, οι οποίες θα μειώσουν δραστικά τη μείωση του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Ο κ. Αντώνιος Μπούμπουλας, εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, στην τοποθέτησή του σημείωσε τη σημαντικότητα του ΣΒΑΚ για τις επιχειρήσεις, υπογραμμίζοντας πως το Επιμελητήριο προσβλέπει μέσα από το ΣΒΑΚ στην αναβάθμιση του συστήματος των αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, λόγω της αύξησης του ηλεκτρονικού εμπορίου πρότεινε να διερευνηθεί το καθεστώς των χρήσεων γης στα όρια της περιοχής παρέμβασης με απώτερο σκοπό τη δημιουργία αποθηκών για τη διανομή των εμπορευμάτων εντός του Δήμου με μικρότερα οχήματα.

Επίσης, επί των ΔΑΣ, εν ενεργεία δημοτικοί σύμβουλοι πρότειναν την εξέταση επέκτασης της προτεινόμενης δημοτικής συγκοινωνίας και εντός της συνοικίας του Αγ. Παύλου με mini-bus, στην οποία η πεζή μετακίνηση δεν προκρίνεται εξαιτίας των έντονων κλίσεων.

Στην αποφώνησή του, ο κ. Γκατζές, τόνισε πως ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών έχει όραμα και αυτό έχει ξεκινήσει να υλοποιείται με την ανάπτυξη της οδού Επταπυργίου και των παραπλευρών οδών, ενώ θα ακολουθήσει η ανάπτυξη στην περιοχή της Νεάπολης με ορίζοντα ολοκλήρωσης των εν λόγω έργων την 5ετία. Επίσης, δρομολογείται η αναβάθμιση όλων των σηματοδοτών εντός των ορίων της περιοχής παρέμβασης που είναι στην ευθύνη του Δήμου. Επόμενος στόχος αποτελεί η αναμόρφωση του λεγόμενου ιστορικού κέντρου των Συκεών, όπου μπορεί να χρειαστεί και η εκπόνηση κάποιου Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, και ο σχεδιασμός παρεμβάσεων σε Αγ. Παύλο και Ευαγγελίστρια. Ειδικότερα, για τον Αγ. Παύλο όραμα του Δήμου είναι να αναδειχθεί ο παραδοσιακός του χαρακτήρας και να αποτελέσει μια όαση για όλο το ΠΣΘ. Επίσης, σημείωσε την ανάγκη για λύσεις σε μητροπολιτικό επίπεδο αναφορικά με το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών. «Τα νέα για την επέκταση του μετρό στις δυτικές περιοχές της Θεσσαλονίκης δεν είναι ευχάριστα» υπογράμμισε. Αναφορικά με το πράσινο τόνισε πως είναι βασική προτεραιότητα για τον Δήμο, ενώ κλείνοντας τόνισε πως αξιόπιστες λύσεις θα κάνουν και τους πολίτες πιο δεκτικούς σε μεγαλύτερες και ριζοσπαστικότερες αλλαγές αναφορικά με την κινητικότητα. Τέλος, ευχαρίστησε τους

παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους και την επικοινωνητική συζήτηση και ανανέωσε το ραντεβού για μια επόμενη συνάντηση το φθινόπωρο.

5.3 Διαπιστώσεις - παρατηρήσεις

Σημαντική παράμετρος για την επιτυχή εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί η ουσιαστική εμπλοκή φορέων και πολιτών, καθώς και ο συνδυασμός μεταξύ διαφορετικών τομεακών πολιτικών.

Προς την κατεύθυνση αυτή η εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης δεν μπορεί να θεωρηθεί επιτυχής και ως εκ τούτου θα αναζητηθούν εκ νέου τρόποι ανάδρασης με τους εμπλεκόμενους φορείς και την κοινωνία των πολιτών έως τη λήξη του έργου.

Παρόλα αυτά, 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.

Αναφορικά δε με την περιοχή μελέτης τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν από τη διαδικασία συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Βελτίωση των υποδομών πεζής μετακίνησης.
- Μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους.
- Αύξηση του πρασίνου και βελτίωση του αστικού μικροκλίματος.
- Μητροπολιτικός σχεδιασμός στο κομμάτι των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Ανάγκη για δράσεις που θα στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινούμενων προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Τέλος, όλοι συμφώνησαν στην ανάγκη για ολιστικό σχεδιασμό μέσα από ιεράρχηση των προβλημάτων/αναγκών και όχι μεμονωμένες παρεμβάσεις, καθώς και σε έναν κυκλοφοριακό σχεδιασμό που λαμβάνει υπόψη τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον αναπτυξιακό προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής.

6. Επίλογος – Επόμενα βήματα

Στο παρόν τεύχος αναλύονται διεξοδικά τα τελικά πακέτα μέτρων όπως αυτά καθορίστηκαν λαμβανομένου υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας, τις προσδοκίες των εμπλεκομένων φορέων, τις τάσεις εξέλιξης της περιοχής μελέτης, καθώς και τις κατευθύνσεις τόσο των ευρωπαϊκών στρατηγικών όσο και του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου. Σημειώνεται δε πως το επιλεχθέν σενάριο καλύπτει στο μέγιστο βαθμό την Στρατηγική του ΣΒΑΚ, ήτοι όραμα και στόχους.

Τα εν λόγω μέτρα και δράσεις τύγχανε ποσοτικής αξιολόγησης μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου και τέθηκαν προς γνώση φορέων και πολιτών στη 2^η Δημόσια Διαβούλευση που έλαβε χώρα μέσω διά ζώσης εκδήλωσης στις 10-07-2024.

Έτσι, τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις λαμβάνοντας υπόψη την ανατροφοδότηση από τις συμμετοχικές διαδικασίες θα βελτιωθούν, θα εμπλουτιστούν και θα συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω στο επόμενο τεύχος, Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ.

Παράρτημα Ι: Ένθετο χαρτών

