



ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π3 «Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, 31/10/2022

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	2
1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	2
1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου	4
1.3. Στόχος και Δομή του Παραδοτέου	4
2. Ανάπτυξη Κοινού οράματος.....	6
2.1. Εισαγωγή.....	6
2.2. Μεθοδολογία Ανάπτυξης Κοινού Οράματος.....	8
2.2. Αρχικό Κοινό όραμα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού	9
3. Στρατηγικοί Στόχοι και Προτεραιότητες	17
3.1 Εισαγωγή.....	17
3.2 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων	17
4. 2 ^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού.....	22
4.1. Προκαταρκτικές ενέργειες	22
4.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών.....	22
Παράρτημα Ι.....	32
Παράρτημα ΙΙ.....	40
Παράρτημα ΙΙΙ.....	42
Παράρτημα ΙV	44

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Πόλεων	6
Πίνακας 2.2 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Ελληνικών Πόλεων	7
Πίνακας 2.3 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Δήμων της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης	7
Πίνακας 2.4 Οράματα και Στρατηγικές από υφιστάμενα κείμενα σχεδιασμού.....	9
Πίνακας 2.5 Παρουσίαση ανάλυσης SWOT	12
Πίνακας 3.1 Στρατηγικοί Άξονες και Στόχοι.....	18
Πίνακας 3.2 Στρατηγικοί Άξονες και Στόχοι, Ποσοτικοί Στόχοι	20

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 2.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος.....	9
Σχήμα 3.1 Διαδικασία Διαμόρφωσης στρατηγικών στόχων.....	20
Σχήμα 4.1 ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό	23
Σχήμα 4.2 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.....	25
Σχήμα 4.3 Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας, Όραμα & Προτεραιότητες.....	26

Σημείωση

Τα παραδοτέα που αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ έχουν τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνονται στη μορφή και το περιεχόμενο που ορίζει ο νόμος 4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις» για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα αρχικά παραδοτέα που έχουν παραληφθεί από το Δήμο Θερμαϊκού ανταποκρίνονται στην τεχνική προσφορά της Consortis για την υπηρεσία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θερμαϊκού και αποτελούν εκτενέστερα τεύχη.

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 ότι το ποσοστό των πολιτών που ζουν σε αστικές περιοχές αυξάνεται συνεχώς, η κινητικότητα πρέπει, ως εκ τούτου, 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 κινητικότητας αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα ¾ 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 και προκαλεί πολύπλευρες πιέσεις στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής, όπως 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.

Στο πλαίσιο αυτό τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν βασική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς θεωρούνται 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 μετακινουμένων, 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 μια περιοχή, 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, το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού αφορά την υπηρεσία με φορέα χρηματοδότησης το Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016

(ΑΔΑ:7Τ354Ψ844-ΠΔΘ)» και η δαπάνη για τη εν λόγω σύμβαση βαρύνει την με Κ.Α.: 02.00.6142.0007 σχετική πίστωση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2021 του Δήμου Θερμαϊκού, η οποία εντάσσεται εκ νέου στον προϋπολογισμό του οικονομικού έτους 2022. Η εκπόνησή του ξεκίνησε στις 15/12//2021¹ έπειτα από διαγωνιστική διαδικασία από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Σύμφωνα λοιπόν με τις γενικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ΣΒΑΚ², οι οποίες επικαιροποιήθηκαν το 2019³ και θα ακολουθηθούν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού, σε ένα ΣΒΑΚ διακρίνονται 4 στάδια με τα εξής αντικείμενα: α. Προετοιμασία, συντονισμός και ανάπτυξη στρατηγικών σεναρίων, β. Θέσπιση στόχων και δεικτών ποσοτικοποίησης για τον εντοπισμό των βέλτιστων επεμβάσεων, γ. Οριστικοποίηση του Σχεδίου και ανάπτυξη του κατάλληλου μηχανισμού ελέγχου και αξιολόγησης και δ. Εφαρμογή του Σχεδίου και τακτική αξιολόγηση της προόδου και των τελικών αποτελεσμάτων. Τα στάδια αυτά πραγματοποιούνται με την εφαρμογή διαδοχικών βημάτων, όπου το κάθε βήμα περιέχει μία ομάδα ενεργειών.

Οι βασικότερες προκλήσεις κινητικότητας του Δήμου Θερμαϊκού εντοπίζονται στα παρακάτω:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου.
- Έλεγχος της αστικής επέκτασης.
- Ενίσχυση της δικτύωσης των αστικών κέντρων και τη συγκρότηση ενός πολυκεντρικού δικτύου, συμπληρωματικά προς το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα και με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης.
- Ορθολογικότερη ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την εξυπηρέτηση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στόχων.
- Καλύτερη διαχείριση των κάθετων στον παραλιακό μέτωπο οδών, η οποία συνδέεται άμεσα με την εικόνα του Δήμου, την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων και την οδική ασφάλεια στην παραλιακή ζώνη του Δήμου.
- Βελτίωση προσβασιμότητας για ΑμεΑ.
- Οργάνωση της στάθμευσης τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες της περιοχής.
- 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. Προστασία και ποιοτική αναβάθμιση της λειτουργίας των παραλιακών πεζοδρόμων του Δήμου.
- Ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, με παράλληλη προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού με προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος.
- Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας για την εύκολη μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και χαμηλή διασύνδεση των Δημοτικών Ενοτήτων από το υφιστάμενο σύστημα ΔΣ.

¹ Η με αρ. πρωτοκόλλου 20918 / 15-12-2021 σύμβαση

² GUIDELINES – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, ELtis, 2013

³ GUIDELINES for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition), 2019

- Περαιτέρω δημιουργία οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου και αξιοποίηση υφιστάμενων ανοικτών χώρων.

Το έργο θα εκπονηθεί σε τρία διαδοχικά στάδια:

Το **1^ο Στάδιο** έχει σκοπό την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών για τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σχεδίων κυκλοφοριακής διαχείρισης βάσει του κοινού οράματος που θα αναπτυχθεί και την αξιολόγησή τους βάσει μετρήσιμων στόχων. Επιπλέον, στο 1^ο Στάδιο εντάσσονται η 1^η & η 2^η Φάση Διαβούλευσης με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών αναφορικά με τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας στην εξεταζόμενη περιοχή και την ανάπτυξη του κοινού οράματος, καθώς και για την αξιολόγηση των προκαταρκτικών εναλλακτικών σεναρίων αντίστοιχα, ενώ κατά την εκπόνηση του Σταδίου θα υπάρξουν και δράσεις που αφορούν την ενεργή ενημέρωση του κοινού για το κοινό όραμα και την αναγκαιότητα εκπόνησης του Σχεδίου.

Το **2^ο Στάδιο** έχει σκοπό τη διαμόρφωση του οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης μέσα από την επιλογή των καταλληλότερων πακέτων μέτρων που θα επιτρέψουν την υλοποίηση του επικρατέστερου σεναρίου βάσει καλών πρακτικών από άλλες χώρες προσαρμοσμένων στις ειδικές συνθήκες της περιοχής μελέτης και των διαθέσιμων χρηματικών πόρων.

Το **3^ο Στάδιο** έχει ως σκοπό την προετοιμασία του Σχεδίου δράσης, την ενδεικτική κοστολόγηση των προτεινόμενων μέτρων και τη σύνταξη της τελικής έκδοσης του ΣΒΑΚ.

1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου

Ως ημερομηνία έναρξης των προθεσμιών της σύμβασης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (15/12/2021).

Το έργο εκπονείται σε τρία (3) στάδια τα οποία έχουν τις ακόλουθες τμηματικές προθεσμίες⁴:

- Πρώτο Στάδιο (1^ο) – ολοκλήρωση στις 31-10-2022.
- Δεύτερο Στάδιο (2^ο) – ολοκλήρωση στις 30-11-2022.
- Τρίτο Στάδιο (3^ο) – ολοκλήρωση στις 15-01-2023.

1.3. Στόχος και Δομή του Παραδοτέου

Το εν λόγω Παραδοτέο (Π3) εντάσσεται στο πλαίσιο του Σταδίου Ι του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού και έχει ως στόχο την ανάλυση της μεθοδολογίας για τη διαμόρφωση του αρχικού κοινού οράματος, των προτεραιοτήτων και των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού.

Αναλυτικότερα, στο δεύτερο (2^ο) κεφάλαιο του Π3 παρουσιάζεται η μεθοδολογία ανάπτυξης του αρχικού κοινού οράματος και η διατύπωση αυτού, ενώ στο τρίτο (3^ο) κεφάλαιο παρουσιάζονται οι άξονες προτεραιότητας, οι στρατηγικοί στόχοι του ΣΒΑΚ καθώς και μια πρώιμη προσπάθεια ποσοτικοποίησης αυτών, όπως και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τον καθορισμό τους, Τέλος, στο τέταρτο (4^ο) και

⁴ Σύμφωνα με το έγγραφο της εταιρείας μας με εσωτερικό αρ. πρωτοκόλλου 6373/23-05-2022 και Θέμα: «Αίτημα επικαιροποίησης χρονοδιαγράμματος εργασιών εκπόνησης στο πλαίσιο εκπόνησης της υπηρεσίας με τίτλο: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Θερμαϊκού και παράταση σύμβασης».

τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζεται η διαδικασία που ακολουθήθηκε σχετικά με την οργάνωση της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης και καταγράφονται αναλυτικά οι απόψεις φορέων και πολιτών σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, το αρχικό κοινό όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ όπως αυτές παρατέθηκαν κατά τη διάρκεια της διαβουλευτικής διαδικασίας.

2. Ανάπτυξη Κοινού οράματος

2.1. Εισαγωγή

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα, αποτελεί ένα από τα βασικά στάδια στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ και συνιστά ορόσημο για την όλη διαδικασία, καθώς σηματοδοτεί τη μετάβαση από τη συλλογή δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στην σύνθεση των αποτελεσμάτων και στην χάραξη μιας στρατηγικής.

Το όραμα εκφράζει μια κουλτούρα κινητικότητας, στην οποία έχουν συμφωνήσει όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και η οποία αποτυπώνει την διάθεση και την φιλοσοφία του φορέα εκπόνησης, του δικτύου φορέων και της κοινωνίας των πολιτών ευρύτερα ως προς την υιοθέτηση και εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στο σύνολο του συστήματος μεταφορών.

Στη βιβλιογραφία δεν απαντάται ορισμένη μεθοδολογία ή κατευθύνσεις στην ανάπτυξη ενός οράματος. Παρόλο αυτά για να είναι επιτυχημένο ένα όραμα θα πρέπει να έχει τουλάχιστον τα εξής χαρακτηριστικά:

- i. Να είναι σύντομο, ευσύνοπτο, κατανοητό και ισχυρό, ώστε να γίνεται εύκολα αντιληπτό και αποδεκτό από όλους.
- ii. Να θέτει στόχους, οι οποίοι θα είναι εμπνευσμένοι, αλλά και ρεαλιστικοί ως προς την πραγματοποίησή τους.
- iii. Να αποτυπώνει ένα οραματικό μέλλον που θα εκφράζει τις ανάγκες και τις επιδιώξεις όλων και θα επιφέρει τα βέλτιστα αποτελέσματα για την περιοχή μελέτης και όλους τους εμπλεκόμενους.

Βέλτιστη πρακτική δεν υπάρχει όσον αφορά στην ανάπτυξη ενός κοινού οράματος, στο θέμα, την έκταση και την πληρότητα αυτού. Έτσι σε κάθε περίπτωση σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση του κοινού οράματος παίζουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ανάγκες κάθε φορέα εκπόνησης, το μοντέλο ανάπτυξης που θέλει να ακολουθήσει όσον αφορά την αστική κινητικότητα και τις προτεραιότητες που θέτει στον τομέα αυτό.

Στην συνέχεια ακολουθούν παραδείγματα κοινών οραμάτων για την κινητικότητα που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο ανάπτυξης ΣΒΑΚ σε Ευρώπη (Πίνακας 2.1) και Ελλάδα (Πίνακας 2.2).

Πίνακας 2.1 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Ευρωπαϊκών Πόλεων

Μάλμε, Σουηδία
MALMÖ 2030, «Το βάδισμα, η ποδηλασία και η δημόσια συγκοινωνία είναι η πρώτη επιλογή μετακίνησης για όλους όσους εργάζονται, ζουν και επισκέπτονται την πόλη Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις αυτοκινήτων & εμπορευματικές μετακινήσεις, είναι η βάση του συστήματος κινητικότητας για μια συνεκτική (πυκνή) και βιώσιμη πόλη – ένα σύστημα κινητικότητας σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της.»
Λεμεσός, Κύπρος
«Η Λεμεσός να γίνει μια προσβάσιμη, ασφαλής, λειτουργική και φιλική πόλη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, με ελκυστικές, πράσινες και ήσυχες γειτονίες, ζωντανό αστικό κέντρο, πολυάριθμους, ευρύχωρους και θαυμάσιους ανοικτούς δημόσιους χώρους και υπόδειγμα βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, δημιουργώντας μια πληθώρα οικονομικών επιχειρηματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών ευκαιριών.»
Βουδαπέστη, Ουγγαρία
«Η Βουδαπέστη είναι μια ζωντανή ελκυστική πρωτεύουσα με ένα μοναδικό χαρακτήρα και είναι ένα σεβαστό μέλος του Ευρωπαϊκού δικτύου πόλεων, ως ένα καινοτόμο οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας.»
Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο

«Συνδέσεις παγκόσμιας εμβέλειας που υποστηρίζουν μακροπρόθεσμα και βιώσιμα την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους.»
Βαρκελώνη, Ισπανία
«Μια πόλη με γειτονιές παραγωγικές, με ανθρώπινη ταχύτητα εντός μιας διασυνδεδεμένης μητροπολιτικής περιοχής υψηλής ταχύτητας. Μια πόλη διασυνδεδεμένη, οικολογική, αναδιαμορφωμένη, ενεργειακά αυτόνομη που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές αερίων.»

Πίνακας 2.2 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Ελληνικών Πόλεων

Τρίκαλα
«Τα Τρίκαλα να αναδειχθούν σε πόλη πρότυπο προσβασιμότητας, ασφάλειας και άνεσης για όλους τους μετακινούμενους πολίτες και επισκέπτες. Η ανάγκη διαμόρφωσης μια τέτοιας πόλης, απαιτεί την καθιέρωση νέων προτύπων, επενδύοντας στην παιδεία, την ευαισθητοποίηση και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις του εργατικού δυναμικού στον τομέα των νέων τεχνολογιών.»
Καβάλα
«Για μια πόλη που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα, ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα, σέβεται το περιβάλλον και αναδεικνύει τον έντονο πολιτισμικό της χαρακτήρα: Σχεδιάζουμε με προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες, τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Αναπτύσσουμε βιώσιμες και έξυπνες λύσεις για το σύστημα αστικής κινητικότητας και τις εποχιακές ανάγκες της πόλης μας. Πρωθυμώμε την απεξάρτηση από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και τα ορυκτά καύσιμα. Αξιοποιούμε σαν κοινωνία τις δυνατότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού.»
Πειραιάς
«Πειραιάς, μια πόλη ανθρωποκεντρική που σέβεται και πράττει για τον πεζό, επενδύει στην βιώσιμη ήπια πολυτροπική κινητικότητα και την οδική ασφάλεια, με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον και υποστήριξη στην ταυτότητα της πόλης ως ένα επιχειρηματικό, ναυτιλιακό και τουριστικό κέντρο διεθνούς εμβέλειας»
Κατερίνη
«Δήμος Κατερίνης: Λειτουργική πόλη με πρωταγωνιστή τον άνθρωπο». Μια πόλη που αξίζει και θέλεις να ζεις. Μια σύγχρονη πόλη που σέβεται το περιβάλλον τους δημότες και τους επισκέπτες. Μια πόλη με βλέμμα στο μέλλον.»
Λάρισα
<ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση του δημόσιου χώρου έτσι ώστε να γίνει η Λάρισα μια αξιοβίωτη για τον πολίτη και τις επιχειρήσεις πόλη. Επίσης, μιλάμε για μια ανθεκτική πόλη στα θέματα της Κλιματικής Αλλαγής, της ενεργειακής φτώχειας και της βιώσιμης ανάπτυξης. • Ανάδειξη της μακραίωνης ιστορίας της Λάρισας και του σημαντικού πολιτιστικού πλούτου που παράγεται στην πόλη. • Ανάδειξη της βιοποικιλότητας και του φυσικού πλούτου και ομορφιάς του Πηνειού και του Θεσσαλικού κάμπου.»

Τέλος, δεδομένου ότι η περιοχή μελέτης βρίσκεται εντός των ορίων της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστούν ειδικότερα ορισμένα κοινά οράματα που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης ΣΒΑΚ Δήμων αυτής (Πίνακας 2.3).

Πίνακας 2.3 Παραδείγματα Οραμάτων ΣΒΑΚ Δήμων της Μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης

Δήμος Θεσσαλονίκης
«Η επιχειρηματικότητα και η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης υποστηρίζονται και προβάλλονται μέσα σε ένα ζωντανό, ανθεκτικό και λειτουργικό στους κατοίκους και τους επισκέπτες αστικό περιβάλλον, στο οποίο όλοι μπορούν εύκολα και άνετα να μετακινηθούν με συνδυασμένα ήπια μεταφορικά μέσα και να απολαύσουν το ανοιχτό θαλάσσιο μέτωπο και άλλους ελεύθερους και πράσινους δημόσιους χώρους»

Δήμος Θέρμης
«Να καταστεί ο Δήμος μια περιοχή εύκολα προσπελάσιμη για όλους τους πολίτες με την ανάπτυξη ολοκληρωμένων και ασφαλών δικτύων μετακινήσεων με ήπια μέσα στο εσωτερικό των οικισμών και τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των οικισμών του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης με μέσα μαζικής μεταφοράς»
Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης
«Θέλουμε να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον ένα περιβάλλον προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες με συνθήκες ασφάλειας και συνέχειας, να ενοποιηθεί ο δημόσιος χώρος, να αναβαθμιστεί το αστικό περιβάλλον και η ποιότητα ζωής των πολιτών με σκοπό να αμβλυνθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός και να τονωθεί η ζωτικότητα της κεντρικής περιοχής»

2.2. Μεθοδολογία Ανάπτυξης Κοινού Οράματος

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και η ανάπτυξή του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

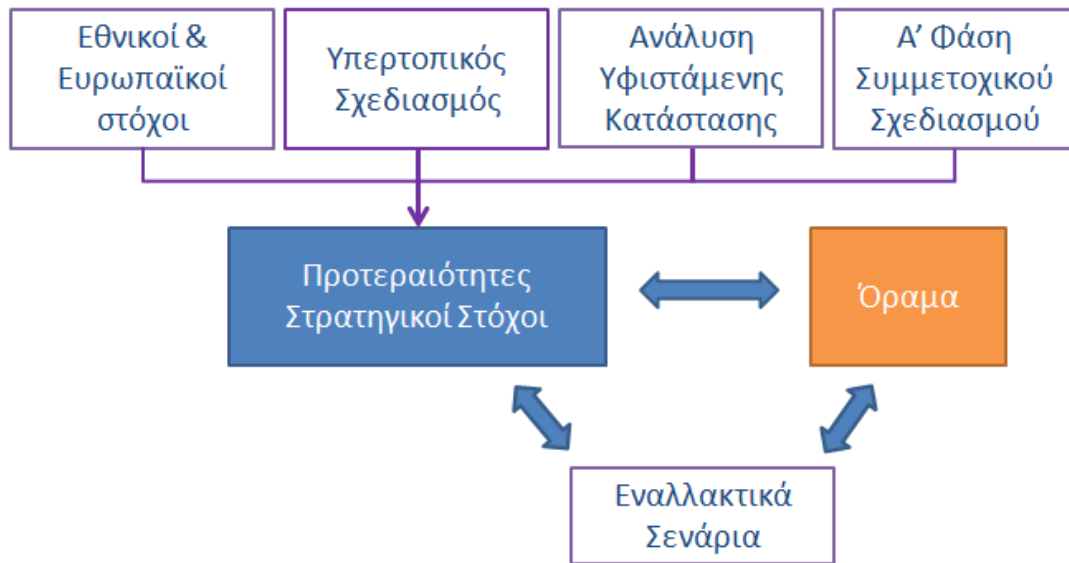
- Σε τί είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Το όραμα καλείται να συμβαδίζει με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο). Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς και εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Τέλος, για την διατύπωση του οράματος πολλές φορές απαιτείται να συνεκτιμηθεί και ο υπερκείμενος σχεδιασμός. Για παράδειγμα στην περίπτωση του Δήμου Θερμαϊκού, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί ο υπερτοπικός χαρακτήρας του Δήμου, καθώς δεδομένης της γειννίας του με το θαλάσσιο μέτωπο, ολόκληρη η περιοχή αποτελεί σημαντικό πόλο αναψυχής, αλλά και των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα όπως η γεωργία (περιοχή της Επανομής) και της αλιείας (περιοχή Μηχανιώνας) κ.λπ.

Όλες οι παραπάνω παράμετροι συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα με το παρακάτω **Σχήμα 2.1.**



Σχήμα 2.1 Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος

2.2. Αρχικό Κοινό όραμα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού

Σύμφωνα με την μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος, η οποία περιγράφηκε στην προηγούμενη ενότητα, το όραμα του ΣΒΑΚ προκύπτει ως συνισταμένη των κατευθύνσεων και των αρχών του υπερκείμενου σχεδιασμού (ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό πλαίσιο) και των υπόλοιπων πλαισίων στρατηγικού σχεδιασμού του φορέα εκπόνησης (Δήμος Θερμαϊκού), όπως το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου 2015-2019, κ.ά.

Σημαντική παράμετρος για την διαμόρφωση του οράματος είναι και η ανάλυση SWOT, έτσι όπως αυτή διαμορφώθηκε από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και στην οποία εντοπίζονται τα πλεονεκτήματα, μειονεκτήματα, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αφορούν τον Δήμο Θερμαϊκού. Η ανάλυση SWOT συμπληρώνεται από την καταγραφή των ελλειμμάτων και των αναγκών που έγινε κατά την 1^η διαβούλευση στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ από όλους τους εμπλεκόμενους στην διαδικασία.

Για να διαμορφωθεί το αρχικό όραμα του Δήμου Θερμαϊκού, το οποίο θα συμπληρωθεί, θα τροποποιηθεί και τελικά θα επικυρωθεί από την τοπική κοινωνία στα επόμενα στάδια συμμετοχικού σχεδιασμού, αξιοποιούνται τα εξής δεδομένα:

- Οραματικοί Στόχοι από κείμενα στρατηγικής για τον Δήμο Θερμαϊκού.
- Ανάλυση SWOT.
- Αποτελέσματα από την Α' Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού.

Τα κυριότερα στοιχεία κειμένων στρατηγικής που αναδεικνύουν οραματικούς στόχους σχετικούς με την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται στον **Πίνακα 2.4** που ακολουθεί.

Πίνακας 2.4 Οράματα και Στρατηγικές από υφιστάμενα κείμενα σχεδιασμού

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Θερμαϊκού [2015-2019]
Το όραμα που διατυπώνεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Θερμαϊκού είναι να αναδειχθεί σε ένα σύγχρονο Δήμο με τουριστικό προσανατολισμό μέσα από την επένδυση ανθρώπινων και υλικών

Παραδοτέο Π3

<p>πόρων στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της.</p>	
<p>Μέτρο 2.1 Βελτίωση Προσπελασιμότητας υποδομών και υπηρεσιών – Βιώσιμη Κινητικότητα</p>	
Στόχος	Δράση
<p>Βελτίωση και ολοκλήρωση τοπικού οδικού δικτύου για την προσπελασιμότητα και βελτίωση της σύνδεσης του Δήμου με όμορους Δήμους και με Εθνικά Δίκτυα.</p>	<p>Συντήρηση και βελτίωση οδικού δικτύου. Μελέτη και Έργο Βελτίωσης Επαρχιακής Οδού 27, Οδικού Τμήματος Κόμβου Τριλόφου – Ν. Μηχανιώνας – Επανομής.</p>
<p>Βελτίωση Αγροτικού Δικτύου.</p>	<p>Βελτίωση και Συντήρηση Αγροτικού Δικτύου.</p>
<p>Βελτίωση του Αστικού Περιβάλλοντος και των Δημοτικών Διαμερισμάτων.</p>	<p>Ασφαλτοστρώσεις – Κρασπεδώσεις – Πλακοστρώσεις Οικισμών. Αναπλάσεις Οικισμών και Παραλιακών Μετώπων. Διαμόρφωση Πεζοδρομίων. Διευθέτηση Υπόγειων Δικτύων. Διάνοιξη δρόμου ΚΑΠΠΑ και Παραλιακής πρόσβασης έμπροσθεν ΚΑΑΥ Αγ. Τριάδος. Αντικατάσταση συμβατικού με φωτισμό LED. Δράσεις συγκρότησης ενιαίας αρχιτεκτονικής εικόνας βασισμένης στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.</p>
<p>Βελτίωση συγκοινωνιακών συνδέσεων και υποδομών και αστικών περιφερειακών μετακινήσεων.</p>	<p>Επίλυση χρόνιων προβλημάτων σύνδεσης με το Π.Σ.Θ. Αξιολόγηση και Σχεδιασμός Δημοτικής Συγκοινωνίας. Θαλάσσια Συγκοινωνία. Σύνδεση με Πιερία και Πήλιο – Πύλη Εισόδου προς Άγιο Όρος.</p>
<p>Αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφορίας, οδικής ασφάλειας και στάθμευσης.</p>	<p>Συγκοινωνιακές μελέτες. Βελτίωση της αστικής συγκοινωνίας μέσα από τον ανασχεδιασμό των δρομολογίων.</p>
<p>Προώθηση βιώσιμων μεταφορών.</p>	<p>Ποδηλατόδρομοι. Αξιολόγηση εναλλακτικών και αναβάθμιση των παρεχόμενων χώρων στάθμευσης. Εκσυγχρονισμός και αντικατάσταση του στόλου οχημάτων με νέα φιλικά στο περιβάλλον.</p>
<p>Αντιμετώπιση των καίριων χωροταξικών και πολεοδομικών προβλημάτων και των συγκρούσεων στις χρήσεις γης, κυρίως στις εκτός σχεδίου περιοχές και στον υπαίθριο χώρο.</p>	<p>Ολοκλήρωση πολεοδομικών μελετών και εξειδίκευση των προτύπων ανάπτυξης. Διαμόρφωση ενός νέου ενιαίου χωροταξικού και πολεοδομικού προτύπου. Επεκτάσεις πολεοδομικών σχεδίων και ρυθμιστικές μελέτες για την οικιστική ανάπτυξη των οικισμών των δημοτικών ενοτήτων. Διερεύνηση επιπτώσεων από Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια. Εξειδίκευση κατευθύνσεων Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδίου σε επίπεδο Δήμου.</p>
<p>Τοπικό Ενεργειακό Σχέδιο Δράσης Δήμου Θερμαϊκού</p>	
<p>Το όραμα της δημοτικής αρχής όσον αφορά στην αειφορική ενέργεια για την περίοδο έως το 2020, στον περιορισμό του αποτυπώματος άνθρακα και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, αποβλέπει σε ένα Δήμο (τοπική κοινωνία και δημοτική αρχή) ο οποίος θα λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο εφαρμογής των αρχών</p>	

Παραδοτέο Π3

και των τεχνολογιών της αειφορικής ενέργειας, μέσω βιώσιμων οικονομικά και αγαπητών κοινωνικά λύσεων μεγιστοποίησης της παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες και εναλλακτικές πηγές, εξοικονόμησης της ενέργειας σε κάθε τομέα της οικονομικής -παραγωγικής και κοινωνικής- δραστηριότητας, καθώς και μεταφορών και μετακινήσεων χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα	
1 ^{ος} Στόχος	Βελτίωση του αποτυπώματος άνθρακα της περιοχής με μείωση του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020.
2 ^{ος} Στόχος	Ο επαναπροσανατολισμός προς το «πράσινο» επιχειρείν και η δι' αυτού τόνωση της τοπικής οικονομίας, μέσω πράξεων αειφορικής ενέργειας αλλά και άσκησης του θεσμικού ρόλου του Δήμου.
3 ^{ος} Στόχος	Υιοθέτηση από το δήμο και την τοπική κοινωνία και οικονομία συμπεριφορών ορθολογικής χρήσης της ενέργειας, καθώς και λήψη αποδοτικών μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας και βελτίωσης της ποιότητας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.
4 ^{ος} Στόχος	Η δραστική αύξηση του ποσοστού των ανανεώσιμων και, σε μικρότερο βαθμό, εναλλακτικών πηγών ενέργειας στο ενεργειακό ισοζύγιο και την οικονομία της περιοχής.
5 ^{ος} Στόχος	Η λήψη μέτρων για πράσινες μεταφορές και μετακινήσεις.

Έτσι, ο υφιστάμενος στρατηγικός σχεδιασμός του Δήμου Θερμαϊκού αναφορικά με την βιώσιμη κινητικότητα περιλαμβάνει δράσεις και μέτρα που προωθούν την βελτίωση της προσπελασιμότητας των υποδομών και των υπηρεσιών μέσα από την υλοποίηση έργων βελτίωσης του οδικού δικτύου, των πεζοδρομίων και των συγκοινωνιακών συνδέσεων και προώθησης των ποδηλάτων και της αστικής συγκοινωνίας, χερσαίας και θαλάσσιας.

Στην συνέχεια παρατίθενται στον **Πίνακα 2.5**, τα αποτελέσματα της ανάλυσης SWOT, που αποτελούν όπως προαναφέρθηκε σημαντικό εργαλείο για την διαμόρφωση του οράματος κινητικότητας.

Πίνακας 2.5 Παρουσίαση ανάλυσης SWOT

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Πολεοδομική οργάνωση – Αναπτυξιακή φυσιογνωμία	<ul style="list-style-type: none"> - Ύπαρξη θαλάσσιου μετώπου - Σημαντικό φυσικό περιβάλλον & πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα - Δεν εντοπίζονται βιομηχανικές / βιοτεχνικές χρήσεις - Αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις - Πόλος έλξης για μόνιμη κατοικία νεότερου ηλικιακά πληθυσμού - Ικανοποιητική προσβασιμότητα σε βασικές υπηρεσίες 	<ul style="list-style-type: none"> - Έλλειψη κοινοχρήστων/ κοινωφελών χώρων - Απουσία ενιαίου χωρικού σχεδιασμού στο σύνολο του Δήμου - Προοδευτική γήρανση του πληθυσμού - Διαφοροποίηση στην πολεοδομική οργάνωση των οικισμών 	<ul style="list-style-type: none"> - Πρόβλεψη για ενιαία αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου σε μητροπολιτικό επίπεδο - Έντονη οικιστική ανάπτυξη - Εκπόνηση Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Πρόβλεψη για δημιουργία τεχνολογικού πάρκου εντός των ορίων της περιοχής μελέτης 	<ul style="list-style-type: none"> - Χωρίς σχέδιο οικιστική επέκταση των οικισμών - Ισχυρή αλληλεπίδραση με τη Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης - Νέα δεδομένα σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής - Δυσκολίες εφαρμογής ισχύοντος ρυμοτομικών σχεδίων - Ελλιπής συνεργασία ανάμεσα στους θεσμικούς φορείς

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Οδική κυκλοφορία</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Υψηλό ποσοστό τοπικού δικτύου - Στην πλειοψηφία των οικισμών συναντάται ήπιο ανάγλυφο 	<ul style="list-style-type: none"> - Τμήματα του εθνικού & επαρχιακού δικτύου διασχίζουν εγκάρσια την περιοχή μελέτης και διατρέχουν οικιστικές περιοχές - Υψηλό ποσοστό διαμπερών μετακινήσεων - Υψηλό ποσοστό αδιάνοικτων οδικών τμημάτων - Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου - Σημειακά σημαντικές κλίσεις - Υψηλή φόρτιση δικτύου κατά τη θερινή περίοδο - Αυξημένη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου - Σημειακά ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων - Σημειακά υψηλό ποσοστό βαρέων οχημάτων - Χαμηλό ποσοστό διεύθυνσης οχημάτων με μη συμβατικά καύσιμα 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Ύπαρξη τομεακών, επιχειρησιακών και ευρωπαϊκών προγραμμάτων για την ωρίμανση, υποβολή και χρηματοδότηση προτάσεων 	<ul style="list-style-type: none"> - Υψηλός δείκτης ιδιοκτησία Ι.Χ. - Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά την οδηγική συμπεριφορά και την οδική ασφάλεια
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Στάθμευση</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ύπαρξη χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης - Ισορροπημένο ισοζύγιο στάθμευσης 	<ul style="list-style-type: none"> - Χαμηλή πληρότητα χώρων στάθμευσης εκτός οδού - Σημειακά φαινόμενα παράνομης στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές των οικισμών Περαίας και Νέας Μηχανιώνας - Απουσία αστυνόμευσης 	<ul style="list-style-type: none"> - Ύπαρξη χρηματοδοτικών εργαλείων για αξιοποίηση νέων τεχνολογιών - Εκπόνηση ΣΒΑΚ 	<ul style="list-style-type: none"> - Μικρός αριθμός ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό

<p>Ήπιοι τρόποι μετακίνησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ύπαρξη τμημάτων πρόσφατα αναπλασθέντων σύμφωνα με τις προδιαγραφές 	<ul style="list-style-type: none"> - Χαμηλό ποσοστό χρήσης ποδηλάτου & ποσοστού πεζής μετακίνησης - Φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίων / Σημαντικά τμήματα με καθολική ανυπαρξία υποδομών - Σημαντική έλλειψη υποδομών ΑμεΑ - Πολύ μικρό ποσοστό πεζοδρόμων & ποδηλατοδρόμων - Ζητήματα ασυνέχειας στον παραλιακό πεζόδρομο 	<ul style="list-style-type: none"> - Υψηλό ποσοστό κατοχής ποδηλάτου στα νοικοκυριά - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Παρεμβάσεις σε εξέλιξη που προάγουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα - Τιμές καυσίμων & τάσεις εξέλιξής τους με συνεπακόλουθο τη στροφή των μετακινουμένων σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς - Πολλαπλές ευκαιρίες χρηματοδότησης στη νέα προγραμματική περίοδο για έργα που σχετίζονται με την κινητικότητα και το αστικό περιβάλλον - Υπερκείμενος σχεδιασμός που προωθεί τους ήπιους τρόπους μετακίνησης 	<ul style="list-style-type: none"> - Χαμηλή μέση αντιληπτή ποιότητα υποδομών ποδηλάτου & πεζής μετακίνησης - Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
<p>Δημόσια Μέσα Μεταφοράς</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ύπαρξη θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας κατά τη θερινή περίοδο - Αύξηση συχνοτήτων δρομολόγησης κατά τη θερινή περίοδο με στόχο την εξυπηρέτηση επισκεπτών 	<ul style="list-style-type: none"> - Μη ικανοποιητική χωρική κάλυψη της περιοχής μελέτης - Έλλειψη συνδεσιμότητας μεταξύ των οικισμών με την έδρα του Δήμου - Χαμηλές συχνότητες δρομολόγησης 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Υπερκείμενος σχεδιασμός που προωθεί την αναβάθμιση των υπηρεσιών ΜΜΜ - Τιμές καυσίμων & τάσεις εξέλιξής τους με συνεπακόλουθο τη στροφή των μετακινουμένων σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς 	<ul style="list-style-type: none"> - Δυσκολία των ΜΜΜ να έλξουν μετακινούμενους - Χαμηλή μέση αντιληπτή ποιότητα υποδομών ΜΜΜ - Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς τη χρήση ΔΣ - Μεγάλοι χρόνοι διαδρομής που μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των λεωφορειακών γραμμών έναντι του Ι.Χ. αυτοκινήτου

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Οδική ασφάλεια</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Χαμηλός αριθμός ατυχημάτων με παθόντες σε σχέση με την συνολική έκταση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης - Μικρός αριθμός νεκρών και τραυματιών 	<ul style="list-style-type: none"> - Μη ελεγχόμενες προσβάσεις κατά μήκος της επαρχιακής οδού 27 / Υψηλός αριθμός ατυχημάτων - Έλλειψη ασφαλών διαδρομών πέριξ σχολικών συγκροτημάτων - Υψηλές ταχύτητες κατά μήκος βασικών αρτηριών που διασχίζουν διαμπερώς οικιστικές περιοχές - Υψηλός αριθμός ατυχημάτων με παθόντες όπου ενεπλάκησαν ευάλωτοι χρήστες τις οδού - Αρνητική αίσθηση ασφάλειας γονέων κατά τη μετακίνηση των παιδιών από/ προς τις σχολικές μονάδες 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - Προγραμματικές συμφωνίες για υλοποίηση παρεμβάσεων με στόχο την βελτίωση της οδικής ασφάλειας 	<ul style="list-style-type: none"> - Αύξηση ατυχημάτων με παθόντες κατά την πανδημία του COVID-19 - Αύξηση των ατυχημάτων κατά τη θερινή περίοδο - Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά την οδηγική συμπεριφορά και την οδική ασφάλεια
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Νέες Τεχνολογίες</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ιδιωτικές πρωτοβουλίες για ανάπτυξη υποδομών ηλεκτροκίνησης - Εμπειρία Δήμου στην εφαρμογή τεχνολογιών για την εξυπηρέτηση του πολίτη 	<ul style="list-style-type: none"> - Υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης - Δημοτικός στόλος με οχήματα με συμβατικά καύσιμα 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΦΗΟ - Πολλαπλές ευκαιρίες χρηματοδότησης - Εκπόνηση ΣΒΑΚ 	<ul style="list-style-type: none"> - Ασταθές οικονομικό περιβάλλον, λόγω της ενεργειακής κρίσης

Έτσι, τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα δεδομένα της ανάλυσης SWOT, είναι ότι ενώ ο Δήμος Θερμαϊκού χαρακτηρίζεται από φυσικό πλούτο που πηγάζει κυρίως από την άμεση γειτνίασή του με το θαλάσσιο μέτωπο, ωστόσο το σύστημα μεταφορών του πάσχει καθώς βασίζεται σε μεγάλο ποσοστό στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία και χαρακτηρίζεται από απουσία υποδομών για τους ευάλωτους χρήστες.

Επιπλέον, τα στοιχεία που αναδείχθηκαν από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τα οποία μπορούν να συμβάλλουν στην διαμόρφωση του οράματος κινητικότητας είναι:

- Ο Δήμος Θερμαϊκού αποτελεί θερινό τουριστικό προορισμό με ιδιαίτερες ανάγκες όσον αφορά τις μετακινήσεις και είναι μεγάλης σημασίας η βελτίωση της συγκοινωνιακής του σύνδεσης με το Π.Σ.Θ. και η επέκταση του ωραρίου λειτουργίας των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών.
- Ο Δήμος απαρτίζεται από δημοτικές κοινότητες με διαφορετικό χαρακτήρα όσον αφορά το μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης και το γεγονός αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην επιλογή του οράματος κινητικότητας και στην διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας.
- Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από απουσία υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες παρά το γεγονός ότι στην μεγαλύτερη έκτασή του χαρακτηρίζεται από ευνοϊκές συνθήκες για τις ήπιες μορφές μετακίνησης, καθώς πρόκειται για Δήμο με μηδενικές κλίσεις στο μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασής του.
- Διαπιστώνονται σημαντικά προβλήματα στάθμευσης και απουσία ελεύθερων δημόσιων χώρων λόγω των ιδιαιτεροτήτων του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού που εφαρμόστηκε στην περιοχή λόγω των ιδιαίτερων αναγκών της.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, διατυπώθηκαν τα παρακάτω οράματα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού:

«Ένας τόπος με κέντρο του τον άνθρωπο και προτεραιότητα την παροχή ίσων ευκαιριών για όλους μέσω της ανάπτυξης βιώσιμων λύσεων στο σύστημα αστικής κινητικότητας»

«Ένας τόπος ανθεκτικός με στόχο την αρμονική συμβίωση των κατοίκων με το θαλάσσιο μέτωπο και το φυσικό περιβάλλον μέσω της βιώσιμης αστικής κινητικότητας»

Από τα οράματα αυτά προέκυψε η τελική διατύπωση του αρχικού κοινού οράματος για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού, η οποία είναι η εξής:

«Δήμος Θερμαϊκού: Ένας υπέροχος τόπος να ζεις, όπου οι κάτοικοι συμβιώνουν, δημιουργούν και κινούνται σε αρμονία με το θαλάσσιο μέτωπο και με τις φυσικές ομορφιές και με ένα βιώσιμο σύστημα κινητικότητας που θέτει ως προτεραιότητα τον άνθρωπο και τις ανάγκες του».

3. Στρατηγικοί Στόχοι και Προτεραιότητες

3.1 Εισαγωγή

Μετά τον καθορισμό του αρχικού κοινού οράματος απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή του καταλληλότερου σεναρίου κινητικότητας για τον Δήμο Θερμαϊκού, αλλά και για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων στην συνέχεια χρονικά και οικονομικά, είναι η ορθολογική ιεράρχηση των ιδιαίτερων αναγκών και κατά συνέπεια των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Ο καθορισμός με άλλα λόγια των τομέων κινητικότητας, οι οποίοι έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες αποτύπωσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και των διαδικασιών διαβούλευσης με το δίκτυο φορέων και τους πολίτες και στους οποίους θα πρέπει να επικεντρωθεί η προσπάθεια του ΣΒΑΚ προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί.

Οι προτεραιότητες που έχουν εντοπιστεί βασίστηκαν στους παρακάτω στρατηγικούς άξονες:

- **Στρατηγικός Άξονας 1:** Ανάπτυξη και προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης.
- **Στρατηγικός Άξονας 2:** Ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων συνδυασμένων χερσαίων και θαλάσσιων αστικών δημόσιων συγκοινωνιών.
- **Στρατηγικός Άξονας 3:** Βελτίωση των χαρακτηριστικών της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και μείωση των δυσμενών επιπτώσεών της.
- **Στρατηγικός Άξονας 4:** Ευαισθητοποίηση των πολιτών και υιοθέτηση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Η διαμόρφωση των στρατηγικών αξόνων αποτελεί προϊόν σύνθεσης των κατευθύνσεων του ευρωπαϊκού και εθνικού Σχεδιασμού για την κινητικότητα, του υπερτοπικού και τοπικού σχεδιασμού, καθώς και της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και των συμπερασμάτων που προέκυψαν από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες.

Με βάση τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητες:

- Αναβάθμιση και επέκταση υποδομών πεζής μετακίνησης.
- Ανάπτυξη υποδομών ποδηλάτου.
- Βελτίωση δημόσιων συγκοινωνιών και εισαγωγή νέων μέσων μαζικής μεταφοράς (θαλάσσια συγκοινωνία).
- Βελτίωση χαρακτηριστικών μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.
- Διαχείριση της στάθμευσης.
- Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- Αναβάθμιση των συνθηκών της οδικής ασφάλειας.

3.2 Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων

Μετά τον ορισμό των Στρατηγικών Αξόνων και Προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, ακολουθεί η περεταίρω εξειδίκευση αυτών στους λεγόμενους «έξυπνους στόχους», οι οποίοι θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, να

μπορούν να αποτιμηθούν ποσοτικά και να είναι χρονικά ρεαλιστικοί και υλοποιήσιμοι. Τα χαρακτηριστικά των «έξυπνων» στόχων είναι τα εξής:

- **Συγκεκριμένοι:** Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ξεκάθαροι ως προς τι επιδιώκουν να επιτύχουν και να αναφέρονται σε συγκεκριμένες συνιστώσες της κινητικότητας. Θα πρέπει επίσης σκόπιμα να υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ στόχων και προτεινομένων μέτρων ή πακέτων μέτρων.
- **Μετρήσιμοι:** Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας επίτευξης του στόχου ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει κατ' αρχάς να είναι κατανοητός και συνάμα εύκολο να μετρηθεί από τον φορέα εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ με βάση τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους, αλλά και τη διαθέσιμη, στο παρόν και το μέλλον, υλικοτεχνική υποδομή.
- **Εφικτοί:** Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής μελέτης, αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής, τα οποία μπορούν να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις επιλογές κινητικότητας των πολιτών άρα και την πορεία υιοθέτησης ενός μέτρου. Τέτοια μπορεί να είναι ο βαθμός ευαισθητοποίησης της κοινωνίας απέναντι στα θέματα βιωσιμότητας, η τοπική κουλτούρα σε θέματα κινητικότητας, αλλά και η τεχνογνωσία και οι τεχνικές δυνατότητες του φορέα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
- **Σχετικοί:** Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της περιοχής μελέτης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις οδηγίες και κατευθύνσεις του φορέα εκπόνησης, αλλά και τις εισηγήσεις των εμπειρογνομόνων.
- **Χρονικά ρεαλιστικοί:** Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθηση τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

Έχοντας λοιπόν υπόψη τους Στρατηγικούς Άξονες που προηγήθηκαν και τις ιεραρχημένες προτεραιότητες που καθορίζουν σε ποια πεδία κινητικότητας θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα στο σχεδιασμό των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, προκύπτουν οι εξής στρατηγικοί στόχοι, οι οποίοι δίδονται στον ακόλουθο Πίνακα.

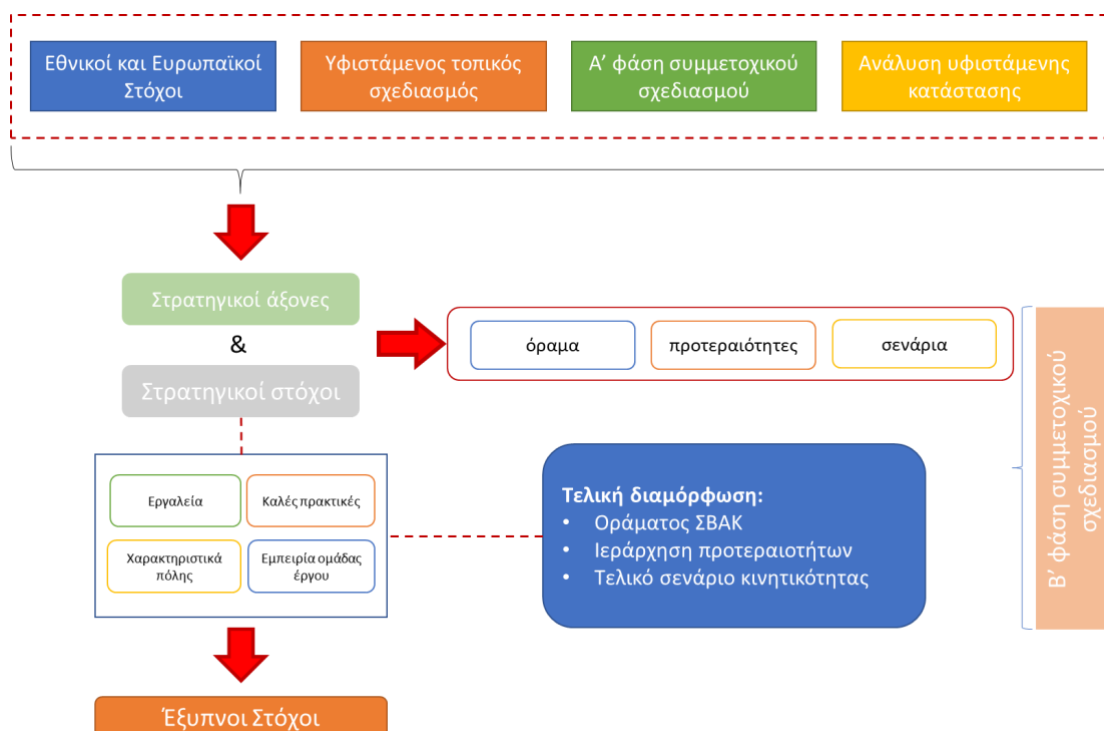
Πίνακας 3.1 Στρατηγικοί Άξονες και Στόχοι

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Στρατηγικός άξονας 1: Ανάπτυξη και προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων. 2. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων. 3. Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης. 4. Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου.

<p>Στρατηγικός άξονας 2: Ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων συνδυασμένων χερσαίων και θαλάσσιων αστικών δημόσιων συγκοινωνιών</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων. 2. Επέκταση του δικτύου της χερσαίας δημόσιας συγκοινωνίας. 3. Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας. 4. Ίδρυση θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας. 5. Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας. 6. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας.
<p>Στρατηγικός άξονας 3: Βελτίωση των χαρακτηριστικών της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και μείωση των δυσμενών επιπτώσεών της.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. 2. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης. 3. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών. 4. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης. 5. Αντικατάσταση οχημάτων με φιλικά προς το περιβάλλον. 6. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της περιοχής μελέτης.
<p>Στρατηγικός άξονας 4: Ευαισθητοποίηση των πολιτών και υιοθέτηση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών. 2. Δράσεις επιβράβευσης καλών πρακτικών κινητικότητας.

Όπως προαναφέρθηκε οι Στρατηγικοί Άξονες αποτελούν προϊόν της ανάλυσης των συνθηκών κινητικότητας όπως αυτές προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις των επιμέρους κειμένων στρατηγικού σχεδιασμού καθώς και των κατευθύνσεων που προέκυψαν από τις διαδικασίες διαβούλευσης.

Η διαδικασία διαμόρφωσης των επιμέρους στρατηγικών στόχων απεικονίζεται στο παρακάτω Σχήμα 3.1.



Σχήμα 3.1 Διαδικασία Διαμόρφωσης στρατηγικών στόχων

Προκειμένου η ποσοτικοποίηση των στρατηγικών στόχων να γίνει με όρους ρεαλισμού και επαρκούς τεκμηρίωσης, πραγματοποιήθηκε συνδυασμός προσεγγίσεων που αφορά:

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθεσίας και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ελληνικό χώρο,
- τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασισμένη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της περιοχής μελέτης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας.

Στον Πίνακα 3.2 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι Στρατηγικοί Άξονες και Στόχοι και οι Ποσοτικοί Στόχοι.

Πίνακας 3.2 Στρατηγικοί Άξονες και Στόχοι, Ποσοτικοί Στόχοι

Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού	Στρατηγικός άξονας 1: Ανάπτυξη και προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης			
	Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων			
	Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων			
	Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης			
	Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου			
	Ποσοτικοί στόχοι			
	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
	Ποσοστό μετακινήσεων με το ποδήλατο	4%	7%	10%
	Ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δικτύου	2%	3%	5%
	Ποσοστό δικτύου προσβασιμότητας (ύπαρξη ραμπών) στο σύνολο του δικτύου	0%	1%	2%
	Ποσοστό πεζοδρομίων με καλή ποιότητα επιφάνειας	9%	12%	15%
	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,50μ	15%	18%	23%
	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,50μ	33%	40%	45%
	Στρατηγικός άξονας 2: Ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων συνδυασμένων χερσαίων και θαλάσσιων αστικών δημόσιων συγκοινωνιών			
	Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς επί του συνόλου των καθημερινών μετακινήσεων			
	Ίδρυση θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας			
	Επέκταση του δικτύου της χερσαίας δημόσιας συγκοινωνίας			
	Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας			
	Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας			
	Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας			
	Ποσοτικοί στόχοι			
	Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
	Ποσοστό πληθυσμού που κατοικεί εντός 400m από γραμμές λεωφορείων	4%	10%	15%
	81,9%	85%	90%	
Στρατηγικός άξονας 3: Βελτίωση των χαρακτηριστικών της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και μείωση των δυσμενών επιπτώσεών της.				
Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας				
Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης				
Αντικατάσταση οχημάτων με φιλικά προς το περιβάλλον				
Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών				
Προώθηση της ηλεκτροκίνησης				

<i>Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της περιοχής μελέτης</i>			
<i>Ποσοτικοί στόχοι</i>	<i>Έτος βάσης</i>	<i>5ετία</i>	<i>10ετία</i>
<i>Ποσοστό παράνομης στάθμευσης</i>	<i>36%</i>	<i>26%</i>	<i>20%</i>
<i>Ετήσιος αριθμός νεκρών και τραυματιών ανά 1000 κατοίκους</i>	<i>1,4</i>	<i>0,5</i>	<i>0</i>
<i>Στρατηγικός άξονας 4:</i>			
<i>Ευαισθητοποίηση των πολιτών και υιοθέτηση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας</i>			
<i>Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών</i>			
<i>Δράσεις επιβράβευσης καλών πρακτικών κινητικότητας</i>			
<i>Ποσοτικοί στόχοι</i>	<i>Έτος βάσης</i>	<i>5ετία</i>	<i>10ετία</i>
<i>Πλήθος δράσεων ενημέρωσης</i>	<i>0</i>	<i>10</i>	<i>20</i>

4. 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού

4.1. Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού έλαβε χώρα στην Αίθουσα Συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου στους Νέους Επιβάτες (Λογοθέτου 1), την Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 π.μ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας, το αρχικό κοινό όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ. Στην εκδήλωση πέραν των υπηρεσιακών παραγόντων, αλλά και των αιρετών προσκλήθηκαν επίσης οι εκπρόσωποι του Δικτύου Φορέων και λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης στάλθηκαν εγκαίρως προς τους αποδέκτες έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προετοιμάσουν σκέψεις και προτάσεις σχετικά με το αντικείμενο της εκδήλωσης. Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε και η σχετική αφίσα 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 Δήμου Θερμαϊκού και αναδημοσιεύτηκε από τον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Παράρτημα Ι**).

4.2. Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση άνοιξε ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, Πολεοδομίας και Δημοτικής Ενότητας Θερμαϊκού κ. Ιωάννης Βογιατζής, ο οποίος αφού καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα εκπόνησης του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Θερμαϊκού επισημαίνοντας ότι η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Θερμαϊκού, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τόνισε είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στοχεύοντας σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ενώ βασικοί του στόχοι είναι οι ακόλουθοι:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών (ανθρώπων και εμπορευμάτων).
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στον Δήμαρχο Θερμαϊκού κ. Γιώργο Τσαμασλή, ο οποίος στον σύντομο χαιρετισμό του αρχικά ευχαρίστησε και συνεχάρη τόσο την ομάδα έργου του ΣΒΑΚ όσο και τη Διευθύνουσα υπηρεσία για την επιτυχημένη και ομαλή έως τώρα πορεία του Σχεδίου εκφράζοντας τη σιγουριά ότι θα υλοποιηθεί ένα πετυχημένο Σχέδιο, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τα έργα στα οποία θα πρέπει να στοχεύσει ο Δήμος τα επόμενα χρόνια. Ο Δήμος Θερμαϊκού τόνισε έχει αρκετά προβλήματα αναφορικά με

το σύστημα κινητικότητας καθώς αποτελεί έναν Δήμο με μεγάλη έκταση που έχει αναπτυχθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον αποτελεί τουριστική περιοχή που σημαίνει ότι έχουμε ιδιαίτερες συνθήκες κατά τη θερινή περίοδο. Τέλος, επεσήμανε ότι τα προταθέντα από το ΣΒΑΚ μέτρα – παρεμβάσεις θα έρθουν να δράσουν συμπληρωματικά με τα προγραμματιζόμενα από τον Δήμο έργα (κυκλικόί κόμβοι, πεζόδρομοι, υποδομές προς χρήση ΑμεΑ κ.ά.).

Στην εκδήλωση συμμετείχαν εκπρόσωποι του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του Τμήματος Τροχαίας Θέρμης, της Αναπτυξιακής ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, δημοτικοί σύμβουλοι, υπηρεσιακά στελέχη του Δήμου και πολίτες. Αναλυτικά, η λίστα των συμμετεχόντων επισυνάπτεται στο **Παράρτημα II** και σχετικό φωτογραφικό υλικό στο **Παράρτημα III**.

Ακολούθησαν οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας έργου, οι οποίοι αφού ανέλυσαν συνοπτικά τις βασικές έννοιες των ΣΒΑΚ, τους στόχους και τα οφέλη, παρουσίασαν τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού, καθώς και τις προκλήσεις που αυτό καλείται να αντιμετωπίσει λαμβανομένου υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής. Στην συνέχεια παρουσιάστηκαν ενδελεχώς τα ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, το προτεινόμενο αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Ειδικότερα, η κα. Ελένη Βεράνη, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός – μέλος της ομάδας έργου (**Σχήμα 4.1**) αφού έκανε μια σύνδεση των μεταφορών και της αστικής ανάπτυξης αναφερόμενη στον φαύλο κύκλο της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στα προβλήματα που οι αστικές μεταφορές επιφέρουν στις αστικές περιοχές υπογράμμισε την πρόκληση των βιώσιμων μεταφορών που καλούνται να δεχτούν οι σημερινές πόλεις.



ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Ελένη Βεράνη
Διπλ. Πολυεξόμοτος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ

24/10/2022 • 2^η Δημόσια Διαβούλευση /ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού



CONSORTIS

Σχήμα 4.1 ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Εν συνεχεία ανέλυσε τις βασικές έννοιες, τα χαρακτηριστικά και τη δομή ενός ΣΒΑΚ. Έτσι, το ΣΒΑΚ είναι ένα Στρατηγικό σχέδιο που αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων και των επαγγελματιών μιας περιοχής και στοχεύει στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, στη βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας, στη μείωση της ρύπανσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, στην αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Τα ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται από τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς θέτουν στον επίκεντρο του σχεδιασμού τον άνθρωπο, προάγουν τον ενιαίο σχεδιασμό, υιοθετούν ένα μακροχρόνιο όραμα, ενώ έμφαση δίνεται στις συμμετοχικές διαδικασίες.

Οι 4 προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα ΣΒΑΚ είναι οι εξής:

- Συμμετοχή,
- Συνεργασία φορέων,
- Επιλογή μέτρων,
- Παρακολούθηση & αξιολόγηση.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε εν συντομία το μεθοδολογικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών οδηγιών⁵ που θα ακολουθηθεί και κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού σημειώνοντας ότι σε κάθε φάση του «κύκλου του ΣΒΑΚ» προβλέπονται εκτενής διαβουλευτικές διαδικασίες με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.

Ακολούθως, έγινε μια σύντομη αναφορά στο ιστορικό της ανάπτυξης των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα, από την πρώτη ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου για τη χρηματοδότηση 162 Δήμων για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (2016) έως την έγκριση του πρώτου ΣΒΑΚ του Δήμου Γρεβενών (Δεκέμβριος 2021), ενώ ειδική μνεία έγινε στα βασικά σημεία του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου για τα ΣΒΑΚ στην Ελλάδα (Ν.4784/21).

Τέλος, η παρουσίαση έκλεισε εστιάζοντας στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού. Ειδικότερα, αναφέρθηκαν οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού, ήτοι:

- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού & συγκοινωνιακού σχεδιασμού σε επίπεδο Καλλικρατικού Δήμου.
- Έλεγχος της αστικής επέκτασης με βάση την έννοια της «συνεκτικής πόλης».
- Ενίσχυση της δικτύωσης των αστικών κέντρων και τη συγκρότηση ενός πολυκεντρικού δικτύου, συμπληρωματικά προς το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα και με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης
- Ορθολογικότερη ιεράρχηση του οδικού δικτύου με στόχο την εξυπηρέτηση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στόχων.
- Καλύτερη διαχείριση των κάθετων στον παραλιακό μέτωπο οδών.
- Βελτίωση προσβασιμότητας για ΑμεΑ .
- Οργάνωση της στάθμευσης τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες της περιοχής παρέμβασης.

⁵ GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd edition), Eltis, 2019

- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στους βασικούς κεντρικούς άξονες κατά τις περιόδους αιχμής και οξυμένη -κατά τόπους- περιβαλλοντική υποβάθμιση σε συνδυασμό με παράνομη στάθμευση.
- Δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων εναλλακτικής μετακίνησης και περπατητικών διαδρομών ειδικότερα κατά μήκος της παραθαλάσσιας ζώνης των οικισμών.
- Ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.
- Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας.
- Περαιτέρω δημιουργία οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου με παράλληλη αξιοποίηση υφιστάμενων ανοικτών χώρων.

Επιπλέον, έγινε αναφορά στο χρονοδιάγραμμα του έργου, το οποίο ξεκίνησε στις 15-12-2021, στο διάγραμμα ροής εργασιών αυτού και στις προπαρασκευαστικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα έως την παρούσα φάση. Τέλος, παρουσιάστηκαν στους παρευρισκόμενους εν συντομία τα ευρήματα της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης⁶, η οποία λόγω της πανδημίας του COVID-19 πραγματοποιήθηκε ηλεκτρονικά και δεν είχε ικανοποιητική συμμετοχή εξαιτίας της χαμηλής εξοικείωσης των πολιτών με τέτοιου είδους διαδραστικά εργαλεία.

Ακολούθως ο λόγος δόθηκε στις κυρίες Αναστασία Νικολαΐδου, Κατερίνα Σίσκου και Στεφανία Μαρκάδα – Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς, μέλη της ομάδας έργου, οι οποίες παρουσίασαν αναλυτικά τα ευρήματα από την καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (**Σχήμα 4.2**).



ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αναστασία Νικολαΐδου
Πολιτικός Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Διδάκτωρ ΑΠΘ

24/10/2022 • 2^η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θεσσαλονίκης

CONSORTIS

Σχήμα 4.2 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Αρχικά, δόθηκαν κάποια στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα του Δήμου Θεσσαλονίκης, όπου υπογραμμίστηκαν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, όπως η ύπαρξη παραθαλάσσιας ζώνης και η ραγδαία οικιστική και

⁶ Τα ευρήματα της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης παρουσιάζονται αναλυτικά στο Παραδοτέο: Π1.

πληθυσμιακή ανάπτυξη της περιοχής την τελευταία εικοσαετία, ενώ ειδική αναφορά έγινε στην περιοχή παρέμβασης και στα κριτήρια καθορισμού αυτής.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν στοιχεία αναφορικά με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία του Δήμου, ενώ δόθηκαν στοιχεία για το σύνολο των συνιστωσών του συστήματος κινητικότητας στην περιοχή, ήτοι:

- Οδική κυκλοφορία.
- Στάθμευση.
- Δημόσιες Συγκοινωνίες.
- Ήπιοι τρόποι μετακίνησης.
- Οδική ασφάλεια.

Τονίστηκε δε το μεγάλο πλήθος πρωτογενών ερευνών που έλαβε χώρα στην περιοχή μελέτης, ενώ λαμβανομένου υπόψη την φυσιογνωμία του Δήμου καταγραφές πραγματοποιήθηκαν τόσο κατά την χειμερινή όσο και κατά τη θερινή περίοδο με στόχο να μελετηθούν οι επιπτώσεις των τουριστικών ροών στο σύστημα κινητικότητας.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης και μια ομάδα δεικτών που αναφέρεται στον ενιαίο πολεοδομικό/συγκοινωνιακό σχεδιασμό και πιο συγκεκριμένα στην προσβασιμότητα σε βασικές υπηρεσίες, μέσω των οποίων εκφράζεται η αντίληψη ότι η μορφή της αστικής ανάπτυξης που προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί τη σύνθεση πολλών χαρακτηριστικών με επικρατέστερη την άποψη των χαρακτηριστικών εκείνων που αποθαρρύνουν την εκτεταμένη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Η τελευταία παρουσίαση της εκδήλωσης σύμφωνα με το πρόγραμμα πραγματοποιήθηκε από την κα. Κατερίνα Σίσκου, Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό – μέλος της ομάδας έργου, η οποία αφού αρχικά ανέλυσε συνοπτικά τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του αρχικού κοινού οράματος, των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, παρουσίασε διεξοδικά τα εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας που αναπτύχθηκαν για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού (Σχήμα 4.3).



Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας Όραμα & Προτεραιότητες

Κατερίνα Σίσκου
Πολιτικός Μηχανικός MSc. Συγκοινωνιολόγος

24/10/2022 • 2^η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού

CONSORTIS

Σχήμα 4.3 Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας, Όραμα & Προτεραιότητες

Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν τρία (3) εναλλακτικά σενάρια τα οποία υποστηρίζουν διαφορετικές προσεγγίσεις στην ανάπτυξη του συστήματος κινητικότητας.

Σενάριο Α: Προτεραιότητα στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων, με τη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών, προσβάσιμων για όλους, που θα εξασφαλίζουν ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και θα αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής.

Το μέγεθος των οικισμών του Δήμου σε συνδυασμό με την συγκέντρωση των εμπορικών και διοικητικών χρήσεων γης σε συγκεκριμένη περιοχή θα υποστηρίξει την ανάγκη διαμόρφωσης κατάλληλων υποδομών εστιασμένων κυρίως στην προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης. Παράλληλα οι συγκεκριμένες υποδομές θα πρέπει να επεκταθούν και στο σύνολο των γειτονιών της περιοχής με αμιγώς οικιστικά χαρακτηριστικά. Η πεζή μετακίνηση αναδεικνύεται στον κύριο τρόπο μετακίνησης των κατοίκων.

Η ήπια κινητικότητα για τις μικρές αποστάσεις θα υποστηριχθεί με συγκριτικά φθηνά, αλλά αποτελεσματικά μέτρα, με στόχο να μεταποτιστούν χρήστες του αυτοκίνητου στο περπάτημα ή την ποδηλασία. Προσαρμοζόμενο καλύτερα στο τρέχον οικονομικό περιβάλλον, το εξεταζόμενο σενάριο θα επιχειρήσει να εντάξει μέτρα χαμηλού κόστους που θα συνδυάζονται με άλλες μορφές αστικής ανάπτυξης ή υποδομών για μέγιστη αποδοτικότητα.

Το εν λόγω σενάριο έχει μέτριο κόστος υλοποίησης ανάλογα με τα έργα παρέμβασης και την έκταση εφαρμογής των μέτρων, τοποθετείται σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο διάστημα ανάλογα με το είδος και την έκταση των παρεμβάσεων, ενώ οι κυριότερες επιπτώσεις του είναι η βελτίωση ποιότητας του αέρα, ο περιορισμός της οπτικής όχλησης, η αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας για όλους.

Σενάριο Β: Δυναμική ανάπτυξη και διεύθυνση της αστικής χερσαίας και θαλάσσιας συγκοινωνίας με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων.

Το εν λόγω σενάριο αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις μετακινήσεις κατοίκων και των επισκεπτών μεταξύ των οικισμών του Δήμου, αλλά και με όμορους Δήμους. Η δόμηση του συγκεκριμένου συστήματος βασίζεται στην προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων με οχήματα προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Στόχος είναι η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών που να ενισχύσει την πολυτροπικότητα και να εξυπηρετήσει τις δυσκολίες μετακίνησης των «παγιδευμένων» χρηστών (άτομα που δεν έχουν πρόσβαση σε Ι.Χ.).

Η βαρύτητα του σεναρίου Β δίδεται στις δημόσιες αστικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι οποίες μέσω της αύξησης του αριθμού των επιβατών, θα γίνουν οικονομικά πιο βιώσιμες. Η αναδιάρθρωση του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών περιλαμβάνει μεταβολές στην κάλυψη και την συχνότητα.

Το κόστος διαφοροποιείται σημαντικά αναλόγως με το εύρος της παρέμβασης, ενώ χρονικά τοποθετείται σε μέσο-μακροπρόθεσμο επίπεδο λόγω των διαδικασιών προμηθειών, δημοπράτησης κ.λπ. που απαιτούνται. Αναφορικά με τις κύριες επιπτώσεις αυτού αυτές έγκεινται στα εξής:

- Βελτίωση της ποιότητας του αέρα μέσω της χρήσης καθαρών καυσίμων.
- Περιορισμός της οπτικής και ηχητικής όχλησης (ηλεκτροκίνηση).

- Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας για όλους σε νέα σύγχρονα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Βελτίωση της συνολικής εικόνας του Δήμου και της ελκυστικότητάς του.

Σενάριο Γ: Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης.

Το συγκεκριμένο σενάριο δίνει έμφαση στην εγκατάσταση μέτρων για τη βελτίωση της ροής των οχημάτων και τη δημιουργία συνθηκών για ταχύτερες μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού μέσω της αύξησης της χωρητικότητας των οδών, τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης (ενημέρωση, δυναμική δρομολόγηση) και την αποτελεσματική αστυνόμευση του δικτύου.

Ειδικότερα, αφορά στη βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου υπέρ των Ι.Χ. οχημάτων και των οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών. Εκτιμά ότι η τεχνολογική πρόοδος θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και στην χωρητικότητα του συστήματος, με την έκταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων να προβλέπεται μικρότερη σε σχέση με τα μηχανοκίνητα μέσα του παρελθόντος. Το σενάριο πρόκειται να τονώσει οικονομικούς τομείς που σχετίζονται με μεταφορικές δραστηριότητες.

Αναφορικά με το κόστος υλοποίησης, αυτό μεταβάλλεται ανάλογα με τις παρεμβάσεις που θα επιλεγθούν, ενώ και χρονικά διαφοροποιείται ανάλογα με την παρέμβαση, καθώς υπάρχουν μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα και άλλα που απαιτούν μεγάλο χρονικό διάστημα για την υλοποίησή τους.

Το συγκεκριμένο σενάριο εμφανίζει σαφώς λιγότερες θετικές επιπτώσεις σε σχέση με τα σενάρια Α και Β, καθώς η προώθηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων και όλων των δυσμενών επιπτώσεων που αυτό συνεπάγεται και ως εκ τούτου δεν συμβάλει στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικής κινητικότητας.

Αναφορικά με το προτεινόμενο αρχικό κοινό όραμα που θα διέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού, αυτό λαμβάνει υπόψη τις προτεραιότητες και τις κατευθύνσεις σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο και είναι σε πλήρη συμφωνία με το γενικότερο όραμα του Δήμου όπως αυτό εκφράζεται στον επιχειρησιακό του σχέδιο. Η αρχική του διατύπωση είναι η εξής:

«Ένας υπέροχος τόπος να ζεις, όπου οι κάτοικοι συμβιώνουν, δημιουργούν και κινούνται σε αρμονία με το θαλάσσιο μέτωπο και με τις φυσικές ομορφιές και με ένα βιώσιμο σύστημα κινητικότητας που θέτει ως προτεραιότητα τον άνθρωπο και τις ανάγκες του.»

Τέλος, παρουσιάστηκαν οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ προς επίτευξη του αρχικού κοινού οράματος:

Προτεραιότητα 1: Ασφάλεια στην μετακίνηση

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους.
- Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες.
- Δημιουργία υποδομών.

Προτεραιότητα 2: Αστικό Περιβάλλον

- Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος.
- Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού.

Προτεραιότητα 3: Ποδήλατο

- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των οικισμών που θα συνδέει σημεία ενδιαφέροντος.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους.

Προτεραιότητα 4: Περιβάλλον

- Ηλεκτροκίνηση.
- Χρήση ΑΠΕ και φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων.
- Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων.

Προτεραιότητα 5: Ευαισθητοποίηση – Συμμετοχή

- Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης.
- Συμμετοχική δράση όλων των φορέων.

Προτεραιότητα 6: Αστική Χερσαία και Θαλάσσια Συγκοινωνία

- Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, καλύτερη διασύνδεση των οικισμών του Δήμου μεταξύ τους.
- Βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών.

Με το πέρας των παρουσιάσεων της ομάδας έργου μοιράστηκε στους παρευρισκόμενους ειδικό έντυπο (**Παράρτημα IV**) στο οποίο κλήθηκαν να καταγράψουν τις προτιμήσεις τους σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια που παρουσιάστηκαν καθώς και τις απόψεις (σχόλια – προτάσεις) σχετικά με το αρχικό κοινό όραμα και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους.

Ο κ. Χατζηβαλάσης Γιώργος, Επικεφαλής της Δημοτικής Παράταξης: ΔΡΑΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ αρχικά σχολίασε την μικρή συμμετοχή στην εκδήλωση σημειώνοντας την έλλειψη κουλτούρας συμμετοχής στους πολίτες, αλλά και στους αιρετούς. Στη συνέχεια συνεχάρη την ομάδα έργου για την εξαιρετική δουλειά όπως είπε σημειώνοντας ότι η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης που πραγματοποιήθηκε από την ομάδα έργου ήτο απολύτως ακριβής και απεικονίζει επιτυχώς την πραγματικότητα. Οι οικισμοί του Δήμου Θερμαϊκού σημείωσε είναι στην πλειονότητά τους προσφυγοχώρια, τα οποία δημιουργήθηκαν για να καλύψουν συγκεκριμένες ανάγκες μιας άλλης εποχής. Για το λόγο αυτό η περιοχή δεν ήταν έτοιμη να δεχτεί τη μεγάλη οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη της δεκαετίας του 1990 και αυτή έγινε άναρχα και χωρίς σχέδιο. Επιπλέον, τόνισε την μεγάλη αλληλεξάρτηση των περισσότερων οικισμών με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, ανέφερε ότι πάνω από το 70% των μετακινήσεων των κατοίκων της Περαιάς αφορούν καθημερινές μετακινήσεις από/ προς τη Θεσσαλονίκη, ενώ μικρότερη είναι η εξάρτηση των οικισμών της Νέας Μηχανιώνας και της Επανομής. Επιπλέον επεσήμανε την ανεπαρκή σύνδεση του Δήμου με τη Θεσσαλονίκη μέσω των ΜΜΜ προτείνοντας γι' αυτό το λόγο την επέκταση του μετρό μέχρι τα όρια του Δήμου και συγκεκριμένα πλησίον του Τεχνολογικού Πάρκου 4^{ης} γενιάς που πρόκειται να δημιουργηθεί εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα για το Τεχνολογικό Πάρκο 4^{ης} γενιάς είπε πως πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις του στο μεταφορικό σύστημα της ευρύτερης περιοχής. Στη συνέχεια, ο κ. Χατζηβαλάσης ανέφερε μερικά ζητήματα τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό, ήτοι:

- Η μεγαλύτερη επιφάνεια του Δήμου είναι επίπεδη και ως εκ τούτου προσφέρεται για την προώθηση του ποδηλάτου ως μέσο καθημερινής μετακίνησης.
- Το όποιο δίκτυο ποδηλατοδρόμων αναπτυχθεί πρέπει να γίνει σε συνεργασία με την ανάπτυξη του μετρό για να επιτευχθεί η πολυτροπικότητα των μέσων.
- Απαιτείται αλλαγή της κουλτούρας των πολιτών, οι οποίοι σήμερα χρησιμοποιούν το Ι.Χ. αυτοκίνητο αλόγιστα και για πολύ μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να δοθεί στην απάλειψη του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης στην οδό Αμπελοκήπων στον οικισμό της Περαίας και στον ανασχεδιασμό της οδού Ανθέων.
- Μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη κοινοχρήστων χώρων στους οικισμούς, καθώς δεν είχαν προβλεφθεί στα παλαιότερα ρυμοτομικά σχέδια.
- Μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη πεζοδρομίων, το οποίο μπορεί να λυθεί με την εκτεταμένη μονοδρόμηση οδών στο δίκτυο.
- Αναγκαία είναι η πεζοδρόμηση όλου του παραλιακού μετώπου.

Η Διευθύνουσα Σύμβουλος της ΜΑΘ ΑΕ/ΑΟΤΑ, κα. Αγγελική Κανούλα, στην τοποθέτηση της με την ιδιότητα όπως τόνισε της κατοίκου του Δήμου, σημείωσε ότι η ιδέα της επέκτασης του μετρό στα όρια του Δήμου είναι ωραία, αλλά δε θεωρεί πως είναι εφικτή γι' αυτό σημείωσε ότι βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην δημιουργία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, ένα έργο το οποίο έχει μεγαλύτερη μελετητική ωριμότητα.

Η κα. Βουλγαράκη Ιωάννα, Πρόεδρος της Δ.Κ. Περαίας, στην τοποθέτησή της αρχικά επεσήμανε ότι σήμερα η θαλάσσια αστική συγκοινωνία δεν λειτουργεί σαν μέσο καθημερινής μετακίνησης, αλλά μόνο για τουριστικές μετακινήσεις κατά τη θερινή περίοδο, ενώ τόνισε πως η ίδια δεν πιστεύει ότι θα μπορέσει ποτέ ένα τέτοιο μέσο να λειτουργήσει πραγματικά σαν μέσο αστικής συγκοινωνίας. Έτσι σημείωσε καθώς και η ιδέα της επέκτασης του μετρό είναι πολύ μακρινή, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη διαδημοτικής συγκοινωνίας καθώς μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η ελλιπής συνδεσιμότητα μεταξύ των οικισμών. Επιπλέον, σημείωσε την έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού στον οικισμό της Περαίας, ενώ επεσήμανε ότι πόλοι έλξης μετακινήσεων είναι στις παρυφές του οικισμού και είναι αναγκαία η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Τέλος, έθεσε κάποια ζητήματα αναφορικά με τον οικισμό της Περαίας που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό, ήτοι:

- Στο οικισμό της Περαίας είναι πολύ περιορισμένος ο αριθμός των οδών μονής κατεύθυνσης.
- Στην οδό Αμπελοκήπων έχουμε φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης παρά την οδό.
- Στις οδούς Ιωνίας και Δημοκρατίας έχουμε πλήθος παράνομων σταθμευμένων οχημάτων επί των πεζοδρομίων.
- Κατά τη θερινή περίοδο να αυξηθεί η χρονική διάρκεια εξυπηρέτησης του οικισμού από τα ΜΜΜ (πέραν της 12 νυχτερινής).
- Τα ανεπαρκώς πλάτους πεζοδρόμια εμποδίζουν την μετακίνηση των ανθρώπων με μειωμένη κινητικότητα.
- Δεν υπάρχει χώρος για ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Ο κ. Τζίνας Θεόδωρος, Συμπαραστάτης του Δημότη στον Δήμο Θερμαϊκού, στην τοποθέτησή του σημείωσε ότι μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η ελλιπής συνδεσιμότητα με ΜΜΜ μεταξύ των οικισμών. Επιπλέον, επεσήμανε ότι οι διάφοροι οικισμοί του Δήμου έχουν διαφορετικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά

και επομένως και διαφορετικές ανάγκες. Για παράδειγμα στον οικισμό της Νέας Μηχανιώνας η ύπαρξη της ιχθυόσκαλας απαιτεί λύσεις για την κίνηση των βαρέων οχημάτων. Ο ίδιος ανέφερε θεωρεί μη οικονομικά βιώσιμη λύση την επέκταση του μετρό όσο απομακρυνόμαστε από το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, ενώ σημείωσε πως και η θαλάσσια συγκοινωνία δύσκολα θα γίνει αστική. Τέλος, σημείωσε την δύσκολη κατάσταση στον οικισμό της Επτανόμης όπου δεν έχει εφαρμοστεί σε μεγάλο βαθμό το ισχύον σχέδιο και είναι πια δύσκολο να εφαρμοστεί και γι' αυτό επεσήμανε ότι το ΣΒΑΚ θα πρέπει να συνδεθεί κάπως με το μελλοντικό Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου.

Η κα. Τσακιροπούλου Ανθή, εκπρόσωπος της ΜΑΘ ΑΕ/ΑΟΤΑ, σημείωσε ότι είναι σοκαριστικά τα ευρήματα της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με τη βαδισιμότητα και ιδίως αναφορικά με την εξυπηρέτηση των ανθρώπων με μειωμένη κινητικότητα και ως εκ τούτου θα πρέπει να αποτελεί πρώτη προτεραιότητα η κάλυψη των βασικών αναγκών των πεζών και έπειτα των ποδηλατιστών στην περιοχή. Σχετικά με την ανάπτυξη της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας ανέφερε πως έχει αρκετή μελετητική ωριμότητα και πως έχουν μελετηθεί και άλλες στάσεις, ενώ τέλος κλείνοντας την τοποθέτησή της είπε πως θεωρεί σκόπιμο την πραγματοποίηση εκτεταμένων εκστρατειών ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης του ευρύ κοινού με στόχο την στροφή προς τους ήπιους τρόπους μετακίνησης.

Ο κ. Εμμανουηλίδης Γιώργος, εκπρόσωπος του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, στην τοποθέτησή του επεσήμανε ότι το ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού έχει να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις δεδομένου του πλήθους των οικισμών. Επίσης τόνισε ότι ιδιαίτερη μνεία πρέπει να δοθεί στη διαχείριση του συστήματος των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και ειδικότερα στην θεσμοθέτηση αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης και συγκεκριμένου ωραρίου, ενώ σημείωσε ότι στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αξιοποιηθούν και οι νέες τεχνολογίες.

Η κα. Μπαλαμπέκου Ιφιγένεια, εκπρόσωπος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, στην τοποθέτησή της σημείωσε ότι στον βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό του Οργανισμού είναι η καλύτερη διασύνδεση των περιοχών του Δήμου με τους τερματικούς σταθμούς του μετρό στη Μίκρα και στη Νέα Ελβετία, ενώ μακροπρόθεσμα ανέφερε ότι η δημιουργία του Τεχνολογικού Πάρκου ίσως επιφέρει αλλαγές στον σχεδιασμό.

Έπειτα από της τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων τόσο οι εκπρόσωποι της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ όσο και οι εκπρόσωποι της Διευθύνουσας Υπηρεσίας αναφέρθηκαν για μια ακόμη φορά στην αξία και τα οφέλη των συμμετοχικών αυτών διαδικασιών, ευχαρίστησαν τους παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους και έδωσαν ραντεβού στην επόμενη συνάντηση.

Παράρτημα Ι



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης
στο πλαίσιο ανάπτυξης του
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
σας προσκαλεί στη 2^η Δημόσια διαβούλευση
με σκοπό την

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΟΡΑΜΑ – ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ -
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ**

η οποία θα πραγματοποιηθεί τη
Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022 & ώρα έναρξης 12.00 μ.
στην Αίθουσα συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου
στους Νέους Επιβάτες (Λογοθέτου 1)



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης

Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022 & ώρα έναρξης 12.00 μ.
στην Αίθουσα Συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου
στους Νέους Επιβάτες (Λογοθέτου 1)

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΟΡΑΜΑ – ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ -
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ**

12.00 – 12.15	Προσέλευση
12.15 – 12.25	Χαιρετισμοί
12.25 - 12.35	ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό (εκπρόσωπος αναδόχου σχήματος)
12.35 - 12.55	Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Κινητικότητας (εκπρόσωπος αναδόχου σχήματος)
12.55 - 13.10	Όραμα – Προτεραιότητες – Εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας (εκπρόσωπος αναδόχου σχήματος)
13.10 – 14.00	Τοποθετήσεις - Συζήτηση



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

2^η Δημόσια Διαβούλευση

Όραμα - Προτεραιότητες

Εναλλακτικά σενάρια
κινητικότητας

Καταγραφή απόψεων
φορέων και πολιτών

Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022
ώρα έναρξης 12.00 π.μ.

Αίθουσα Συνεδριάσεων
Δημοτικού Συμβουλίου
Λογοθέτου 1 (Κτίριο ΚΕΠ), Νέοι Επιβάτες



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

2^η Διαβούλευση σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θερμαϊκού

Ο Δήμος Θερμαϊκού διοργανώνει τη 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) με σκοπό την «**Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων διαχείρισης της κινητικότητας – Όραμα – Προτεραιότητες - Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών**».

Η εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου, στην οδό Λογοθέτου 1 στους Νέους Επιβάτες, τη Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 μ. Ο Δήμος Θερμαϊκού έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το οποίο αποτελεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο, που βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής όλων.

- **Σκοπιμότητα υλοποίησης ΣΒΑΚ:** Η ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στον Δήμο Θερμαϊκού με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας που αποτελεί «συμμόρφωση» στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο
- **Βασικό αντικείμενο:** 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.
- **Περιοχή παρέμβασης:** τα διοικητικά όρια του Δήμου Θερμαϊκού.
- **Βασική επιδίωξη:** η συμμετοχή και η διαρκής ενημέρωση των πολιτών και φορέων σε όλα τα στάδια του ΣΒΑΚ, από τη φάση ανάπτυξης μέχρι τη διαδικασία υλοποίησης.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.thermaikos.gr/svak-dimou-thermaikou/>



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Ταχ. Δ/ση : Λεωφ. Θεσσαλονίκης 10 & Προμηθέως
Ταχ. Κώδικας : 57019
Τηλ : 2313337633, 620
E – mail: moudatsou@thermaikos.gr
katsantonopoulou@thermaikos.gr

Περαία, 14/10/2022
Αρ. Πρωτ.: 17877

ΠΡΟΣ: ΠΙΝΑΚΑ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

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

Ο Δήμος Θερμαϊκού σας **προσκαλεί** στη 2η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) με σκοπό την «Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων διαχείρισης της κινητικότητας – Όραμα – Προτεραιότητες - Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών».

Η εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα συνεδριάσεων Δημοτικού Συμβουλίου, στην οδό Λογοθέτου 1 στους Νέους Επιβάτες, τη Δευτέρα 24 Οκτωβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 μ.

Ο Δήμος Θερμαϊκού έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το οποίο αποτελεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο, που βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής όλων.

- **Σκοπιμότητα υλοποίησης ΣΒΑΚ:** Η ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στον Δήμο Θερμαϊκού με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας που αποτελεί «συμμόρφωση» στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο
- **Βασικό αντικείμενο:** 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.
- **Περιοχή παρέμβασης:** τα διοικητικά όρια του Δήμου Θερμαϊκού.
- **Βασική επιδίωξη:** η συμμετοχή και η διαρκής ενημέρωση των πολιτών και φορέων σε όλα τα στάδια του ΣΒΑΚ, από τη φάση ανάπτυξης μέχρι τη διαδικασία υλοποίησης.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Θερμαϊκού στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.thermaikos.gr/svak-dimou-thermaikou/>

Με εκτίμηση
Ο Αντιδήμαρχος Οδοποιίας
Χρήστος Βογιατζής



ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΛΕΚΤΩΝ

Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης – Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού Κεντρικής Μακεδονίας / Τμήμα Περιβαλλοντικού και Χωρικού Σχεδιασμού	Στρωμνίτσης 53, ΤΚ 54248 Θεσσαλονίκη, dpxs-km@damt.gov.gr
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας/ Γενική Διεύθυνση Προγραμματισμού και Υποδομών, Δ/ση Τεχνικών Έργων	Στρωμνίτσης 53, ΤΚ 54248 Θεσσαλονίκη, dte@pkm.gov.gr
Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)	Αγροτεμάχιο 51, Κτίριο Β1 Ganas & Ganas, Τ.Κ. 57001, Θέρμη, Θεσσαλονίκη, info@oseth.com.gr
Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)	Αλ. Παπαναστασίου 90, Τ.Κ. 54644, Θεσσαλονίκη, oasth@oasth.gr
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών)	Παν. Θυρίδα 436, 54124 Θεσσαλονίκη, Ελλάδα pol@civil.auth.gr
πρώην Μητροπολιτική Αναπτυξιακή Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ)	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 1, 546 40 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (εντός του Δημαρχιακού Μεγάρου Θεσσαλονίκης) info@mdat.gr
Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης	Μοναστηρίου 326, Τ.Κ. 54121, Θεσσαλονίκη gadthe@hellenicpolice.gr
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας	Μ. Αλεξάνδρου 49 Θεσσαλονίκη, 54643 tee_thess@tee.gr
Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων – ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	6ο χλμ. Χαριλάου – Θέρμης, Τ.Θ.: 60361, Τ.Κ.: 57001, Θέρμη, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα abek@certh.gr
Πανελλήνιος Σύλλογος Παρατηγηκών – Παράρτημα Μακεδονίας – Θράκης	Καθ. Σιγάλα 9 & Παπαδάκη 41, Θεσσαλονίκη, Τ.Κ.: 54248 info@thesspaspa.gr
Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης	Τσιμισκή 29 - 546 24 Θεσσαλονίκη root@ebeth.gr

ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π3



Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Ανατολικής Θεσσαλονίκης	Κατσιμίδα 74Α, 54638, Θεσσαλονίκη mail@dipe-a.thess.sch.gr
Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Ανατολικής Θεσσαλονίκης	Σαπφούς 44, 54627, Θεσσαλονίκη mail@dide-a.thess.sch.gr
Αυτοτελές Λιμενικό Γραφείο Δήμου Θερμαϊκού	Κ. Βάρναλη 2, Νέα Μηχανιώνα limenikogarfeio@gmail.com
ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ	fdthermaikou@gmail.com
ΤΡΟΧΑΙΑ	tt_thermis@astvnomia.gr
<u>Όμοροι Δήμοι</u>	
Δήμος Θέρμης	info@thermi.gov.gr
Δήμος Νέας Προποντίδας	mayor@nea-propontida.gr
<u>Δήμος Θερμαϊκού</u>	
Δήμαρχος, Αντιδήμαρχοι, Δημοτικοί Σύμβουλοι, Τοπικοί Σύμβουλοι κλπ	giorqostsamaslis@gmail.com koutoukask@gmail.com crvoqiatzis@gmail.com iosiftima@yahoo.gr pasxaliasd@gmail.com ptrokanas@gmail.com tz_voqiatzis@gmail.com tzinis97@gmail.com barbaskostas@gmail.com eutychiazariphe@gmail.com zifkopoulou@sch.gr giannesmauromates@gmail.com xyliaergoxil@gmail.com patty_paschalidou@yahoo.gr nikos11giakis@gmail.com chatzichristofikaterina@gmail.com hakismakis@yahoo.gr zaverkosantonios@gmail.com spiradam@yahoo.gr makisbiros@yahoo.gr tzekostheo@gmail.com kmargaritis@bts.com.gr k-karamanlis@hotmail.com kalliplastira@gmail.com ghvalasis@gmail.com miliospa@yahoo.gr

ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Παραδοτέο Π3



	kapsalass@gmail.com kprimer1@yahoo.gr geolazaridis7@gmail.com aggelos11@windowslive.com paraxounikos@gmail.com panaquotis2857@gmail.com tpazaropoulos@gmail.com kaplanis1950@gmail.com voqiatzisgiannis53@gmail.com thtzinis@otenet.gr eraklesm@gmail.com gmantzanas@yahoo.com annivoulgaraki@yahoo.gr meimaridisi@gmail.com aeioseorgeiosepe@yahoo.gr asmakridis@gmail.com melina_8ess@hotmail.com arouphtes@gmail.com kostasparasidis704@gmail.com info@thermaikos.gr
Λοιποί	
ΑΤΑΛΟΛΙΚΗ Α.Ε.	info@anatoliki.gr
ΣΥΠΠΑΖΑΘ	info@syppazath.gr

ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π3

thermaikos.gr/news/2i-diaivoulesi-schetika-me-tin-ekponisi-tou-schediou-viosimis-astikis-kinitikotitas-dimou-thermaikou/

Παρασκευή 4-11-22

ΨΗΦΙΑΚΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΧΡΗΣΙΜΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ 15331 ΖΩΝΤΑΝΗ ΑΚΡΟΑΣΗ Δ.Σ.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΩ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΠΥΛΗ ΠΟΛΙΤΗ ΠΡΟΚΗΡΥΞΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΝΕΑ: Εκτακτο Δελτίο Επικίνδυνων Καιρικών Φαινομένων

Άρθρα > ΝΕΑ > 2η Διαβούλευση σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου...

2η Διαβούλευση σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θερμαϊκού

ΝΕΑ / ΝΕΑ / ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΣΒΑΚ / ΝΕΑ/ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ 19/10/2022 11:57

πρόσκληση_ατζέντα_θερμαϊκός 14-10-2022

ΔΕΛΤΙΟ_ΤΥΠΟΥ_2η Διαβούλευση

ΝΕΑ - ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ
Εκτακτο Δελτίο Επικίνδυνων Καιρικών Φαινομένων
04/11/2022 21:46
- ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ
Διακοπή Ηλεκτρικού Ρεύματος
04/11/2022 09:05
- ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ
ΠΡΟΚΥΡΞΗ ΚΑΠΗ ΠΕΡΑΙΑΣ
03/11/2022 12:44

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

Cookies

bestcity.gr/2η-διαβούλευση-σχετικά-του-σχεδίου-βιώ/

ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΘΗΝΙΚΑ ΟΡΘΟΔΟΞΙΑ ΥΓΕΙΑ ΕΠΙΚΑΡΟΤΗΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Home > ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ > 2η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θερμαϊκού

2η Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Θερμαϊκού

bestcity 19 Οκτωβρίου, 2022 0 ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ

ΜΑΣΟΥΤΗΣ

ΑΝΑΚΑΛΥΨΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΠΕΤΕΙΑΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΣΤΟ **eshop.masoutis.gr**

Theros Peraia

Παράρτημα II



2^η Δημόσια Διαβούλευση

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ (24/10/2022)

A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
1	Κανουλα	Κατερίνη	ΜΑΘ ΑΕΚΟΤΑ	Διευθύντρια Σιβέτας	canoula@yafco.gr	
2	Τσακίροπουλου	Ανθή	ΜΑΘ ΑΕΚΟΤΑ	Συγκοινωνιολόγος	ttsakiroπουλου@yafco.gr	
3	Σακελλαρίου	Αγγελική	ΟΣΕΘ	Συγκοινωνιολόγος Μηχ.	asakellariou@oseth.com.gr	
4	Μπολαμπέκου	Ιριγένεια	ΟΣΕΘ	Συγκοινωνιολόγος Μηχ/κος	ibolampskou@oseth.com.gr	
5	Βουραβάνης	Γεώργιος	Δημοτική	Προϊστάμενος		
6	Βορίκακης	Γιάννης	Προσέλευση	Δ.Ε.Υ.Δ.Θ		
7	Βασιλοπούλου	Ιωάννα	Πρόεδρος Δ.Τ.Κ.Θ.Α	Π.Σ.Ρ.Α.Σ	annivoulgarak@yahoo.gr	
8	Χαλαραλάκης	Αθανάσιος	Τ.Α.Π. Σιβέτας	Μ.Π.Σ. ΜΗΧ/ΚΟΣ	saflis@yafco.gr	
9	Χαραλάμης	Χαρίκλεια	ΕΠ.Α.Σ/Τ.Π.Ρ.Χ.Α.Ι.Α.Σ	Θέρμης	xara1919@gmail.com	
10	Χαλαραλάκης	Γεώργιος	Α.Π.Σ. Σιβέτας	Δρ. Π.Σ.Ρ.Α.Σ	ghvalaris@gmail.com	
11	Εμμανουηλίδης	Γεώργιος	ΕΒΕΘ	Τμήμα Μ.Π.Σ. ΜΗΧ/ΚΟΣ	emmanouilidis@yafco.gr	
12	Ζαβέρογλου	Αντωνία	Δημοτική	Συμβούλος Δήμου	zaveroglou@yafco.gr	



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
 & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
13	ΤΖΙΝΑΣ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΤΗΣ των ΔΗΜΩΝ	symparastatis@thermaikos.gr	
14	ΜΕΡΕΛΗΣ	ΚΥΡΙΑΚΟΣ	ΔΗΜΟΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ	kmerelis@gmail.com	
15	ΔΕΛΗΒΟΡΟΥ	ΓΙΩΡΓΙΟΣ	CONSORTIS	ΠΟΛ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ/ΕΥΚΟΛΟΜΕΤΑΦΕΡ	deliborubs@consortis.gr	
16	Σίσκου	Κατερίνα	LEVER	Η - Η -	katerina.siskou@lever.gr	
17	Μαρκάδα	Στέφανια	LEVER	Χωροταξίας-Πολεοδομίας	stefaniabgm@gmail.com	
18	Μαυδατών	Χρυσή	Δ.Θερμαϊκού	Πολεοδομίας	maudatou@thermaikos.gr	
19	Νικολαΐδου	Νικολαΐδα	Ομάδα Έργου	Συγκοινωνιολογίας	nikolaidoucivilauth@gmail.com	
20	Βερδύ	Ελένη	Η	Η	elverdy@gmail.com	
21	Κατσαφτωροπούλου	Ελίνα	Δ.Θερμαϊκού	Πολεοδομίας	elena.katsaphotou@thermaikos.gr	
22						
23						
24						
25						
26						
27						

Παράρτημα III





Παράρτημα IV

Έντυπο Διαμόρφωσης Σεναρίων

**«B Θεματική Διαβούλευση για το
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας του Δήμου
Θερμαϊκού»**



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ
ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

Οκτώβριος 2022



CONSORTIS

Σενάριο Α:

Προτεραιότητα στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων, με τη δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών, προσβάσιμων για όλους, που θα εξασφαλίζουν ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και θα αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής

Το μέγεθος των οικισμών του Δήμου σε συνδυασμό με την συγκέντρωση των εμπορικών και διοικητικών χρήσεων γης σε συγκεκριμένη περιοχή θα υποστηρίξει την ανάγκη διαμόρφωσης κατάλληλων υποδομών εστιασμένων κυρίως στην προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης. Παράλληλα οι συγκεκριμένες υποδομές θα πρέπει να επεκταθούν και στο σύνολο των γειτονιών της περιοχής με αμιγώς οικιστικά χαρακτηριστικά. Η πεζή μετακίνηση αναδεικνύεται στον κύριο τρόπο μετακίνησης των κατοίκων.

Η ήπια κινητικότητα για τις μικρές αποστάσεις θα υποστηριχθεί με συγκριτικά φθηνά, αλλά αποτελεσματικά μέτρα, με στόχο να μετατοπιστούν χρήστες του αυτοκινήτου στο περπάτημα ή την ποδηλασία. Προσαρμοζόμενο καλύτερα στο τρέχον οικονομικό περιβάλλον, το εξεταζόμενο σενάριο θα επιχειρήσει να εντάξει μέτρα χαμηλού κόστους που θα συνδυάζονται με άλλες μορφές αστικής ανάπτυξης ή υποδομών για μέγιστη αποδοτικότητα. Περαιτέρω τομείς εστίασης είναι:

- Δημιουργία δικτύου πεζοδρομίων για τη σύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού και ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας για όλους (πλάτη, οδεύσεις τυφλών, ράμπες).
- Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και προμήθεια αστικού εξοπλισμού, που θα βελτιώνει την ελκυστικότητα αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνου, εξοπλισμός ανάπαυσης)
- Ο χώρος της οδού θα προσαρμοστεί στις ανάγκες των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων των περιοχών της πόλης (ήπια κυκλοφορία σε γειτονιές και σχολεία, ευρύχωρα πεζοδρόμια σε εμπορικές περιοχές, ισόρροπη κατανομή σε περιοχές έλλειψης χώρου κ.ά.)
- Συνθήκες προώθησης των ποδηλάτων. - Δημιουργία κατάλληλης υποδομής σε περιοχές με κατάλληλο ανάγλυφο και χρήσεις γης.
- Ανάπτυξη διαδρομών αναψυχής και ήπιων μορφών μετακίνησης στις περιοχές Natura.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών.
- Αναβάθμιση των διαβάσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας των πεζών.
- Εγκατάσταση πληροφοριακών πινακίδων για την ενημέρωση πεζών και ποδηλατών για τα σημεία ενδιαφέροντος.
- Δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης για τα ποδήλατα.
- Εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για τα οφέλη και τα πλεονεκτήματα που επιφέρουν στην υγεία η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο.

	Εκτίμηση αντικτύπου									
Συνιστώσα σεναρίου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Β

Δυναμική ανάπτυξη και διεύθυνση της αστικής χερσαίας και θαλάσσιας συγκοινωνίας με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας για την εξυπηρέτηση του συνόλου των μετακινήσεων

Το σενάριο αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις μετακινήσεις κατοίκων και των επισκεπτών μεταξύ των οικισμών του Δήμου, αλλά και με όμορους Δήμους. Η δόμηση του συγκεκριμένου συστήματος βασίζεται στην προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων με οχήματα προσβάσιμα σε όλους και τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Στόχος είναι η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών που να ενισχύσει την πολυτροπικότητα και να εξυπηρετήσει τις δυσκολίες μετακίνησης των «παγιδευμένων» χρηστών (άτομα που δεν έχουν πρόσβαση σε Ι.Χ.).

Η βαρύτητα του σεναρίου Β δίδεται στις δημόσιες αστικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες οι οποίες μέσω της αύξησης του αριθμού των επιβατών, θα γίνουν οικονομικά πιο βιώσιμες. Η αναδιάρθρωση του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών περιλαμβάνει μεταβολές στην κάλυψη και την συχνότητα. Περαιτέρω τομείς εστίασης είναι:

- Επέκταση του δικτύου λεωφορείων και βελτιστοποίησης της ποιότητας εξυπηρέτησης.
- Κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου της οδού για την αποδοτικότερη ένταξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών (στάσεις με κατάλληλο εξοπλισμό και κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση για την πρόσβαση των οχημάτων).
- Προσαρμογή στάθμευσης και αστυνόμευσης με σκοπό την αποδοτικότερη λειτουργία των ΜΜΜ
- Αναβάθμιση του στόλου των αστικών λεωφορείων (ηλεκτροκίνηση).
- Προσαρμογή του στόλου των λεωφορείων στις ανάγκες της πόλης (μέγεθος λεωφορείων).
- Δημιουργία υποδομής φόρτισης οχημάτων.
- Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινουμένων.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ) ώστε να μειωθούν οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης, και έτσι τα μέσα μαζικής μεταφοράς να κινούνται ευκολότερα και απρόσκοπτα.
- Ανάπτυξη της θαλάσσιας συγκοινωνίας που θα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τον Δήμο Θερμαϊκού.
- Δυναμική προώθηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας με μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης.
- Σύνδεση του μέσου μεταφοράς με δομές υπό την έννοια της διατροπικότητας που θα βελτιστοποιούν την ελκυστικότητά του (π.χ. σταθμοί Park & Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων).
- Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Συνιστώσα σεναρίου	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Γ:

Βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με έξυπνα συστήματα και εφαρμογές οργάνωσης, διαχείρισης και αστυνόμευσης

Το συγκεκριμένο σενάριο θα δίνει έμφαση στην εγκατάσταση μέτρων για τη βελτίωση της ροής των οχημάτων και τη δημιουργία συνθηκών για ταχύτερες μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού μέσω της αύξησης της χωρητικότητας των οδών, τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και στάθμευσης (ενημέρωση, δυναμική δρομολόγηση) και την αποτελεσματική αστυνόμευση του δικτύου.

Το σενάριο Γ αφορά στη βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου υπέρ των Ι.Χ. οχημάτων και των οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών. Εκτιμά ότι η τεχνολογική πρόοδος θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και στην χωρητικότητα του συστήματος, με την έκταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων να προβλέπεται μικρότερη σε σχέση με τα μηχανοκίνητα μέσα του παρελθόντος. Το σενάριο πρόκειται να τονώσει οικονομικούς τομείς που σχετίζονται με μεταφορικές δραστηριότητες. Περαιτέρω τομείς εστίασης είναι:

- Επέκταση του οδικού δικτύου και διάνοιξη νέων οδών.
- Μονοδρομήσεις οδών.
- Μείωση των σημείων συμφόρησης .
- Συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε κόμβους του οδικού δικτύου, με προτεραιότητα στα μελανά σημεία.
- Βελτίωση της στάθμευσης με υποδομές σε χώρους εκτός οδού (πάρκινγκ).
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (Κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.α)
- Η ηλεκτροκίνηση θεωρείται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον και θα υπάρξουν μέτρα για την υποστήριξη αυτού του είδους «καθαρής μετακίνησης».
- Δράσεις αλλαγής των δημόσιων και βιομηχανικών στόλων οχημάτων.
- Μέτρα για την αύξηση της οδικής ασφάλειας μεταξύ των αυτοκίνητων και των ευάλωτων χρηστών της οδού στις διαβάσεις (πεζοί, ποδηλάτες, κ.ά.).

Συνιστώσα σεναρίου	Εκτίμηση αντίκτυπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτερη άποψη (ή τάσεις απόψεων) του φορέα που εκπροσωπείτε, παρακαλούμε να ιεραρχηθούν τα σενάρια για τις επιλεγμένες παραμέτρους αξιολόγησης.

1 = Χαμηλότερη Κλίμακα και 3 = Υψηλότερη Κλίμακα

Ποιο σενάριο κινητικότητας	Σενάριο Α	Σενάριο Β	Σενάριο Γ
... Βελτιώνει περισσότερο την Οδική Ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού			
... αξιοποιεί ορθολογικά τον χώρο της οδού			
... Μειώνει τους αέριους ρύπους			
... Μειώνει την ηχορύπανση και την οπτική όχληση			
... Βελτιώνει την προσβασιμότητα στους κοινόχρηστους χώρους			
... Βελτιώνει την προσβασιμότητα στους χώρους εμπορίου και βιομηχανίας			
... Οργανώνει καλύτερα της στάθμευση			
... εξασφαλίζει ίσες ευκαιρίες μετακίνησης για όλους			
... μπορεί να εφαρμοστεί ευκολότερα στον Δήμο Θερμαϊκού			
... θα μπορούσε να φέρει τα καλύτερα αποτελέσματα			
... εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα του φορέα σας / της ανάγκης των μελών που εκπροσωπείτε			
Ποιο σενάριο θα θέλατε να εφαρμοστεί στον Δήμο Θερμαϊκού;			
Ποιες αλλαγές, προσθήκες, περιορισμούς θα θέλατε να γίνουν στα εξεταζόμενα σενάρια;			
Φορέας		Εκπρόσωπος	

Όραμα Δήμου Θερμαϊκού

Ένας υπέροχος τόπος να ζεις, όπου οι κάτοικοι συμβιώνουν, δημιουργούν και κινούνται σε αρμονία με το θαλάσσιο μέτωπο και με τις φυσικές ομορφιές και με ένα βιώσιμο σύστημα κινητικότητας που θέτει ως προτεραιότητα τον άνθρωπο και τις ανάγκες του.

Πείτε μας την γνώμη σας για το Όραμα του Δήμου Θερμαϊκού.

.....
.....
.....
.....
.....

Λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτερη άποψη (ή τάσεις απόψεων) του φορέα που εκπροσωπείτε, παρακαλούμε να ιεραρχηθούν οι παρακάτω προτεραιότητες για το σύστημα αστικής κινητικότητας του Δήμου Θερμαϊκού.

1 = Χαμηλότερη Κλίμακα και 6 = Υψηλότερη Κλίμακα

Προτεραιότητες	Βαθμολογία
<p><u>Ασφάλεια στην μετακίνηση</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους και ειδικά για τα ΑμεΑ και ηλικιωμένους ii. Βελτίωση ασφάλειας και προστασίας για όλους τους πολίτες iii. Δημιουργία υποδομών 	
<p><u>Αστικό Περιβάλλον</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Γενική αναβάθμιση ποιότητας αστικού περιβάλλοντος ii. Αποσυμφόρηση του αστικού ιστού 	
<p><u>Ποδήλατο</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των οικισμών που θα συνδέει σημεία ενδιαφέροντος ii. Δημιουργία ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους 	
<p><u>Περιβάλλον</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Ηλεκτροκίνηση ii. Χρήση ΑΠΕ και φίλικών προς το περιβάλλον μέτρων iii. Μείωση κατανάλωσης ενέργειας, ηχορύπανσης και εκπομπών αέριων ρύπων 	
<p><u>Ευαισθητοποίηση - Συμμετοχή</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Αλλαγή οδηγικής κουλτούρας και ευαισθητοποίησης πολιτών και αλλαγή του τρόπου σκέψης ii. Συμμετοχική δράση όλων των φορέων 	
<p><u>Αστική Χερσαία και Θαλάσσια Συγκοινωνία</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. Βελτίωση αστικών συγκοινωνιών, καλύτερη διασύνδεση των οικισμών του Δήμου μεταξύ τους ii. Βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών 	

***Η ομάδα έργου του Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας Δήμου
Θερμαϊκού σας ευχαριστούν θερμά
για την συμμετοχή σας στις
διαδικασίες εκπόνησης του σχεδίου***



CONSORTIS