

Σύνοψη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην περιοχή του Δήμου Θέρμης

2016 - 2023+



Φεβρουάριος 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περιεχόμενα.....	2
Εισαγωγή	3
1. Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: Ιστορική αναδρομή, ορισμός, σκοπός και χαρακτηριστικά	4
1.1. Ιστορική αναδρομή	4
1.2. Ορισμός και σκοπός	6
1.3. Τα Χαρακτηριστικά της Προσέγγισης ενός Σ.Β.Α.Κ.	8
2. Η Περιοχή Μελέτης	9
3. Επισκόπηση των Σημείων Σταθμών στη Διαδικασία Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης	14
3.1. Συλλογή Διαθέσιμων Στοιχείων.....	14
3.2. Χαρτογράφηση και Αξιολόγηση Φορέων – Διεξαγωγή Συναντήσεων.....	16
4. Βασικοί Τύποι Αστικής Ανάπτυξης και Επιδιώξεις Κυκλοφοριακής Οργάνωσης	25
5. Η στρατηγική του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης.....	32
5.1. Κοινό Όραμα και Στόχοι.....	32
5.2. Άξονες Προτεραιότητας και Μέτρα.....	33
5.3. Παρουσίαση των Προτεινόμενων Παρεμβάσεων και Δράσεων.....	43
6. Παρακολούθηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης	66

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αγαπητοί συμπολίτες και συμπολίτισσες,

Τα τελευταία χρόνια νέες προκλήσεις έχουν προκύψει στον τομέα των αστικών μεταφορών. Η υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου έναντι περιβαλλοντικά φιλικών τρόπων μετακίνησης, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, τα ζητήματα ασφάλειας στις μετακινήσεις είναι προβλήματα γνωστά και γνώριμα σε όλους. Η αυξανόμενη βαρύτητα των επιπτώσεων των κυκλοφοριακών προβλημάτων στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων, την οικονομία και την κοινωνία έχουν οδηγήσει στην ανάγκη μιας νέας θεώρησης για τον σχεδιασμό των μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, έχει αρχίσει να χρησιμοποιείται ευρέως στον τομέα των μεταφορών η έννοια της «βιώσιμης αστικής κινητικότητας». Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (γνωστά ως Σ.Β.Α.Κ.) προωθούνται με ταχείς ρυθμούς, τόσο ως εργαλείο για την αντιμετώπιση προβλημάτων, όσο και ως μέσο για τη διεκδίκηση πρόσθετων πόρων.

Ως απόρροια των παραπάνω, ο Δήμος Θέρμης, σε συνεργασία με την Αναπτυξιακή Ανώνυμη Εταιρεία Ο.Τ.Α. Ανατολικής Θεσσαλονίκης, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ Α.Ε. εκπονεί Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την περιοχή του. Πρόκειται για ένα πρωτοποριακό, για τα ελληνικά δεδομένα έργο, που βασίζεται σε πρακτικές σχεδιασμού που λαμβάνουν υπόψη τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης. Το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης θα προσδιορίσει τις προτεραιότητες στους τομείς του συγκοινωνιακού, του κυκλοφοριακού και του πολεοδομικού σχεδιασμού για τα επόμενα χρόνια, με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και θα επιλέξει έργα και παρεμβάσεις με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών προτείνοντας την ιεράρχηση και τον προγραμματισμό τους.

Το τρέχον κείμενο αποτελεί ένα «εργαλείο» για την κατανόηση της έννοιας των Σ.Β.Α.Κ., την παρουσίαση της δουλειάς που έχει γίνει μέχρι σήμερα από μέρους του Δήμου και της Αναπτυξιακής, αλλά και την παρουσίαση των βασικότερων σημείων της στρατηγικής που προτείνει.

Στην πρώτη ενότητα επιχειρεί να εισάγει τον αναγνώστη στην έννοια των Σ.Β.Α.Κ.

Στη δεύτερη ενότητα παρουσιάζει ορισμένα από τα βασικότερα βήματα που έγιναν για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Στην τρίτη ενότητα επεξηγεί τον τρόπο εργασίας και τα συμπεράσματα στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της αξιολόγησης των προβλημάτων της περιοχής, υπό το πρίσμα των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.

Στην τέταρτη ενότητα παρουσιάζει τη στρατηγική, τις παρεμβάσεις και τις δράσεις που επιλέχθηκαν.

Στην τελευταία ενότητα δίνει ορισμένα στοιχεία για την παρακολούθηση του Σχεδίου.

1. ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ, ΟΡΙΣΜΟΣ, ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το ζήτημα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τίθεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2007 με την υποβολή της **Πράσινης Βίβλου «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»**. Οι συζητήσεις που ακολούθησαν επιβεβαίωσαν τη σημασία της ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ. Στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου, ζητήθηκαν οι απόψεις όλων των φορέων των κρατών – μελών (Υπουργείων, Δήμων, Μ.Κ.Ο., επιστημονικοί φορείς, κ.λπ.), για τη διαμόρφωση μιας συνεκτικής πολιτικής για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ευρώπη. Το 2009 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε το **Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα**, το οποίο διαμορφώνει ένα συνεκτικό πλαίσιο για τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. στο συγκεκριμένο πεδίο, τηρώντας παράλληλα την αρχή της επικουρικότητας. Συγκεκριμένα, η Ε.Ε. πρότεινε την επιτάχυνση της αφομοίωσης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) στην Ευρώπη, παρέχοντας υλικό καθοδήγησης, προωθώντας την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, προσδιορίζοντας σημεία αναφοράς και υποστηρίζοντας επιμορφωτικές δραστηριότητες για τους ειδικούς της αστικής κινητικότητας. Ακόμη, αποφάσισε να εισαγάγει τη διάσταση της αστικής κινητικότητας στο Σύμφωνο των Δημάρχων, με σκοπό να υπάρχει ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη σύνδεση της ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής με τις μεταφορές. Μέσα από αυτό το Σχέδιο Δράσης ενθαρρύνει την ένταξη των θεμάτων μεταφορών και κινητικότητας στα Σχέδια Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.),

που θα εκπονούν οι πόλεις που θα συμμετέχουν στο Σύμφωνο των Δημάρχων.

Τον Ιούνιο του 2010 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστήριξε «την ανάπτυξη των Σ.Β.Α.Κ. σε πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές και ενθάρρυνε την ανάπτυξη κινήτρων, όπως ειδικής βοήθειας και ανταλλαγής πληροφοριών για τη δημιουργία αυτών των σχεδίων». Στη συνέχεια, τον Μάρτιο του 2011, η ΕΕ δημοσίευσε τη **Λευκή Βίβλο των Μεταφορών «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»** (COM(2011) 0144 τελικό). Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών προτείνει την εξέταση της δυνατότητας να θεσπιστούν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) ως υποχρεωτική προσέγγιση για πόλεις ενός ορισμένου μεγέθους, σύμφωνα με εθνικά πρότυπα και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. Επίσης, προτείνει τη διερεύνηση της σύνδεσης των κονδυλίων περιφερειακής ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής σε πόλεις και περιοχές που έχουν υποβάλει ένα τρέχον, ανεξάρτητα επικυρωθέν, Πιστοποιητικό Επιθεώρησης Απόδοσης και Βιωσιμότητας της Αστικής Κινητικότητας. Τέλος, προτείνει να εξεταστεί η ύπαρξη ενός ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης για τη σταδιακή εφαρμογή των Σ.Β.Α.Κ. σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Στις 17 Δεκεμβρίου 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε ανακοίνωση (COM(2013) 913 τελικό) προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, στην οποία αναλύεται η έννοια των Σ.Β.Α.Κ. και περιγράφονται οι κατευθυντήριες αρχές, που θεωρούνται απαραίτητες για την υλοποίηση ενός Σ.Β.Α.Κ. Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην προσπάθειά της να προωθήσει την υιοθέτηση των Σ.Β.Α.Κ. εξέδωσε το 2013 το έγγραφο καθοδήγησης **«Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility**

Plan», στο οποίο περιγράφεται η μεθοδολογία και η διαδικασία για τη διαμόρφωση ενός Σ.Β.Α.Κ. (βλ. αναλυτικότερα στη συνέχεια).

Στην Ελλάδα συγκροτήθηκε το 2008 **Ομάδα Εργασίας Ειδικών του τέως Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) για την αστική κινητικότητα**, στο πλαίσιο της διαβούλευσης της Πράσινης Βίβλου. Η συγκεκριμένη Ομάδα Εργασίας απέστειλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο προτάσεων για την αστική κινητικότητα.

Η προτεινόμενη από το τέως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στρατηγική για την Αστική Κινητικότητα στηρίζεται σε τέσσερις βασικές κατευθύνσεις:

1. Ενιαίος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός
2. Διαχείριση της κυκλοφορίας
3. Αναπλάσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης
4. Τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον.

Η εισήγηση της Ομάδας Εργασίας Ειδικών του τέως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την αστική κινητικότητα περιελάμβανε μια σειρά μέτρων για κάθε μία από τις παραπάνω βασικές κατευθύνσεις. Τα προτεινόμενα μέτρα στοχεύουν στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων αστικής κινητικότητας που εμφανίζονται στις ελληνικές πόλεις. Ενδεικτικά, κάποια μέτρα ήταν η προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, η ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών, η σύγχρονη διαχείριση της κυκλοφορίας, η τεχνολογική καινοτομία, η ανάπτυξη καθαρών, ασφαλών και «έξυπνων» μεταφορών, κ.ά.

Αρκετοί Δήμοι της Χώρας, κατανοώντας τη σημασία και την ανάγκη να υπάρχει βιώσιμος σχεδιασμός των πόλεων τους εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή τους. Αρχικά, η εκπόνηση των Σ.Β.Α.Κ. προωθήθηκε κυρίως μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Σήμερα, το Υπουργείο Περιβάλλοντος

και Ενέργειας (Υ.Π.ΕΝ.) σχεδιάζει το **Ειδικό Σχέδιο Δράσης της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020 «Βιώσιμες Πόλεις - Μαθιός Καρλαύτης»**, το οποίο έχει ως δικαιούχους χρηματοδότησης τα αστικά κέντρα Δήμων με πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους, που βρίσκονται εκτός των περιοχών που καλύπτουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Επίσης, ως δικαιούχους χρηματοδότησης περιλαμβάνει και Δήμους με πληθυσμό μικρότερο των 10.000 κατοίκων (εξαιρούνται οι οικισμοί κάτω των 2.000 κατοίκων), των οποίων τα οικιστικά κέντρα συνιστούν είτε θεσμικά (μέσω του Εθνικού ή του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου), είτε με πραγματικούς όρους διοικητικούς ή/και οικονομικούς πόλους σε επίπεδο Ο.Τ.Α. ή ευρύτερων χωρικών ενοτήτων (τουριστικά κέντρα ιδίως του νησιωτικού χώρου). Το πρόγραμμα περιλαμβάνει πιλοτικές δράσεις για την βιώσιμη αστική κινητικότητα και την αστική αναζωογόνηση και η χρηματοδότηση θα αφορά σε:

1. Ενιαίες συγκοινωνιακές - κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, χωροταξικές, περιβαλλοντικές και ενεργειακές μελέτες,
2. Υλοποίηση έργων υποδομής ή και προμήθεια εξοπλισμού, εφόσον υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες και
3. Χρηματοδότηση υλοποίησης συγκοινωνιακού έργου σε δημοτικό ή διαδημοτικό επίπεδο, εφόσον υπάρχουν μελέτες και προγραμματικές συμφωνίες μεταξύ αναθετουσών αρχών και φορέων εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου.

Πέραν της χρηματοδότησης από το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό μέσο, οι Περιφέρειες της Χώρας έχουν συμπεριλάβει στα Επιχειρησιακά τους Προγράμματα (Π.Ε.Π.) για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2014-2020 τη **Θεματική Προτεραιότητα 4, «Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς»**, η οποία περιλαμβάνει και δράσεις για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Στην

περίπτωση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, το οικείο Π.Ε.Π. περιλαμβάνει κάτω από τη συγκεκριμένη Θεματική Προτεραιότητα, την Επενδυτική Προτεραιότητα 4ε, «Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων», που εξυπηρετεί τον Ειδικό Στόχο 4ε1, «Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας».

Τα ανωτέρω συνηγορούν σε ένα αυξανόμενο ρόλο και σημασία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον αστικό σχεδιασμό και στην διαρκώς ενισχυόμενη σημασία τους ως προϋπόθεση για τη διασφάλιση πόρων, ιδίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και τα χρηματοδοτικά μέσα που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ

Τα Σ.Β.Α.Κ. προσδίδουν μια νέα προοπτική στον σχεδιασμό των μεταφορών, καθώς διαφέρουν σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο σχεδιασμού των μεταφορών και τη σύνταξη των κυκλοφοριακών μελετών. Ο τυπικός σχεδιασμός των μεταφορών είναι εστιασμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και ασχολείται με την έννοια της κινητικότητας. Αντίθετα, τα Σ.Β.Α.Κ. αντικαθιστούν αυτήν την έννοια με την προσβασιμότητα, προσδίδοντας με αυτόν τον τρόπο μια **ανθρωποκεντρική διάσταση στον σχεδιασμό των μεταφορών**. Παράλληλα, δίνουν έμφαση σε **ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας** (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και όχι στην απλή αύξηση της μεταφορικής υποδομής. Επίσης, τα Σ.Β.Α.Κ. στοχεύουν στην **ήπια κυκλοφορία**, συμπεριλαμβάνοντας όλα τα

μέσα μεταφοράς και δίνοντας έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και στους μη μηχανοκίνητους τρόπους μετακίνησης.

Τέλος, πολύ σημαντικό στοιχείο στα Σ.Β.Α.Κ. είναι η συμμετοχή επιστημόνων διαφορετικών αντικειμένων και ειδικοτήτων και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων μηχανικών, καθώς και η υποχρεωτική ύπαρξη στο Σ.Β.Α.Κ. μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης. Ουσιαστικά, το Σ.Β.Α.Κ. αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαδικασίες διαβούλευσης έχουν γίνει αποδεκτά προς υλοποίηση, τόσο από τους πολίτες, όσο και από τους ενδιαφερόμενους φορείς και οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και τις οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Φωτ.1. Η ανθρωποκεντρική διάσταση κυριαρχεί στο σχεδιασμό των Σ.Β.Α.Κ.



Ένα Σ.Β.Α.Κ. καταλήγει στις δράσεις και τα έργα που μπορούν να

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργείται με σκοπό να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και την περιφέρειά τους, παρέχοντας μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε πρακτικές σχεδιασμού που λαμβάνουν υπόψη τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης.

εφαρμόσουν οι Δήμοι, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών μετακινήσεων, με σκοπό:

- Τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας
- Τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση, κ.λπ.)
- Την αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας, γεγονός που θα της προσδώσει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα
- Την αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς και της τοπικής οικονομίας γενικότερα.

Τα οφέλη που προσφέρει ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, παρουσιάζονται στο ακόλουθο Διάγραμμα.

Διάγραμμα 1. Τα οφέλη ενός Σ.Β.Α.Κ.



Πηγή: Rupprecht Consult-Forschung und Beratung GmbH, Guidelines, Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, January 2014

1.3. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΕΝΟΣ Σ.Β.Α.Κ.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της προσέγγισης που υιοθετεί ένα Σ.Β.Α.Κ., για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των μεταφορών στις αστικές περιοχές, είναι:

- Η **συμμετοχική προσέγγιση**, καθώς υπάρχει ανάμειξη των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και της λήψης αποφάσεων.
- Η δέσμευση για **βιώσιμη ανάπτυξη**, με τριπλή στόχευση στην οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ισότητα και την ποιότητα του περιβάλλοντος.
- Η **ολοκληρωμένη προσέγγιση** που θα λαμβάνει υπόψη της τις πρακτικές και τις πολιτικές των διαφόρων τομέων πολιτικής και επιπέδων αρμοδιότητας.
- Σαφές όραμα, σκοποί και μετρήσιμοι στόχοι, που ενσωματώνονται σε μια **συνολική στρατηγική** βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η ανασκόπηση του **κόστους** και των **οφελών**, λαμβάνοντας υπόψη τα ευρύτερα κοινωνικά οφέλη και δαπάνες.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Σ.Β.Α.Κ. είναι μια **συνεχής διαδικασία** που περιλαμβάνει τις εξής δράσεις:

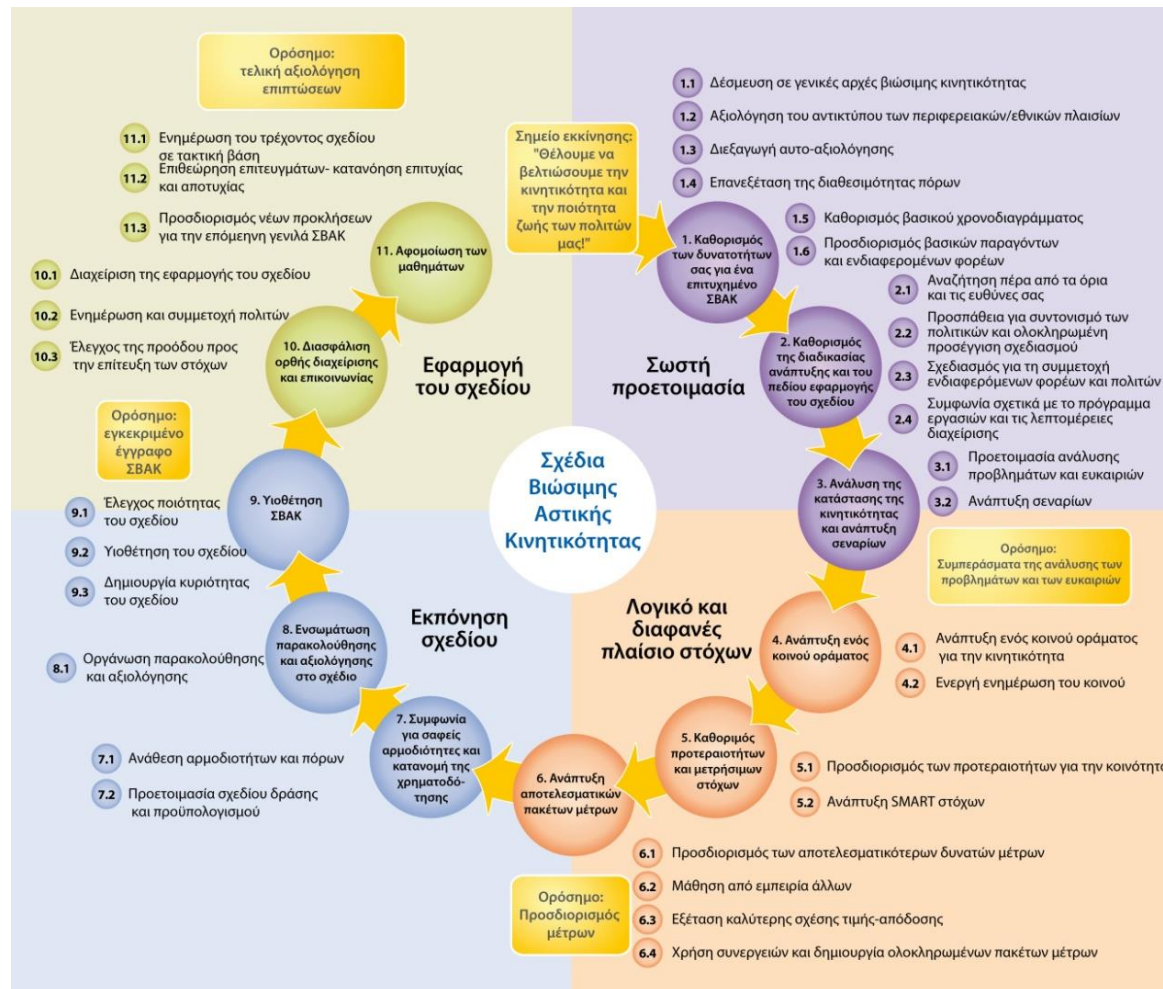
1. ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και καθορισμό του σεναρίου βάσης,
2. ορισμό οράματος, σκοπών και στόχων,
3. επιλογή πολιτικών και μέτρων,
4. ανάθεση ευθυνών/ρόλων και κατανομή πόρων, και

5. δράσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Η διαδικασία περαιτέρω αναλύεται σε έντεκα βασικά βήματα. Το σχήμα που φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα αποτελεί τη γραφική απεικόνιση της διαδικασίας προετοιμασίας ενός Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με τις οδηγίες που διαμορφώθηκαν στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος ELTIS plus¹. Τα βήματα στον κύκλο του Σ.Β.Α.Κ. είναι τοποθετημένα σε λογική σειρά, αλλά μπορούν να πραγματοποιούνται παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (feedback loops). Τα βήματα 1 έως και 9 περιλαμβάνονται στη διαμόρφωση του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης, ενώ τα βήματα 10 και 11 πραγματοποιούνται στη φάση έγκρισης και υλοποίησης του Σχεδίου.

¹ Βλ. <http://www.eltis.org/>

Διάγραμμα 2. Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ.



2. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Δήμος Θέρμης χωροθετείται γεωγραφικά στο νοτιοανατολικό τμήμα του Νομού Θεσσαλονίκης. Βρίσκεται ανατολικά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.), δυτικά γειτνιάζει με τον Νομό Χαλκιδικής και βορειοδυτικά αποτελεί όριο της Επαρχίας Θεσσαλονίκης. Ο Δήμος Θέρμης εκτείνεται από τις νοτιοανατολικές ακτές του Θερμαϊκού μέχρι τον ορεινό όγκο του Χορτιάτη και του Χολομώντα και καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της Λεκάνης του Ανθεμούντα.

Η περιοχή του Δήμου Θέρμης χαρακτηρίζεται ως πεδινή – λοφώδης, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειάς της βρίσκεται σε ζώνη υψομέτρων 0-200 μ. Σε γενικές γραμμές οι κλίσεις είναι σχετικά ήπιες, αλλά κατά διαστήματα διακόπτεται η συνέχεια της περιοχής από ρέματα, αρκετά από τα οποία δεν είναι οριοθετημένα ή αξιοποιημένα. Από τη δυτική πλευρά το υψόμετρο μειώνεται σταδιακά και φτάνει στη στάθμη της θάλασσας, με μια έκταση του Δήμου περίπου 5 χλμ. να είναι παραθαλάσσια και να βρέχεται από τον Θερμαϊκό Κόλπο. Τμήμα της ζώνης αυτής καταλαμβάνεται από το Αεροδρόμιο «Μακεδονία».

Πηγή: Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ιούλιος 2015

Όσον αφορά στα διοικητικά του όρια, ο Δήμος Θέρμης συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Πυλαίας – Χορτιάτη, ανατολικά με τον Δήμο Πολυγύρου, νοτιοδυτικά με τον Δήμο Θερμαϊκού, βορειοανατολικά με τον Δήμο Λαγκαδά, νοτιοανατολικά με τον Δήμο Νέας Προποντίδας, και δυτικά βρέχεται από τον Θερμαϊκό κόλπο. Διοικητικά ανήκει στην Αποκεντρωμένη Περιφερειακή Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Η έδρα του Δήμου βρίσκεται στη Θέρμη, 15 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη.

Ο Δήμος Θέρμης έχει πληθυσμό 53.201 κατ. (Ε.Σ.Υ.Ε., 2011) και έκταση 385.521,80 στρέμματα. Πρόκειται για ένα «μεγάλο» σε πληθυσμό και έκταση Δήμο για τα δεδομένα της περιφερειακής Θεσσαλονίκης. Βάσει του Προγράμματος «Καλλικράτης» [Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α)], ο συνολικός πληθυσμός και η έκταση του σημερινού Δήμου επιμερίζονται σε τρεις Δημοτικές Ενότητες ως εξής:

- Δημοτική Ενότητα Θέρμης: πληθυσμός 25.145 κάτοικοι και έκταση 100.943 στρέμματα.
- Δημοτική Ενότητα Μίκρας: πληθυσμός 18.145 κάτοικοι και έκταση 80.827 στρέμματα.
- Δημοτική Ενότητα Βασιλικών: πληθυσμός 9.911 κάτοικοι και έκταση 200.300 στρέμματα.

Με τη σειρά της, η καθεμία εκ των τριών Δημοτικών Ενοτήτων υποδιαιρείται σε επιμέρους δημοτικές και τοπικές κοινότητες. Ο ακόλουθος Πίνακας απεικονίζει τη διοικητική διάρθρωση του Δήμου και τους οικισμούς του.

Πίνακας 1. Διοικητική διάρθρωση του Δήμου Θέρμης και οικισμοί

Δημοτική Ενότητα	Δημοτική/ Τοπική Κοινότητα	Οικισμός
Δημοτική Ενότητα Θέρμης	Δημοτική Κοινότητα Θέρμης	Θέρμη-Τριάδι
	Δημοτική Κοινότητα Νέου Ρυσίου	Νέο Ρύσιο
	Δημοτική Κοινότητα Νέας Ραιδεστού	Νέα Ραιδεστός Φιλοθέη
	Δημοτική Κοινότητα Ταγαράδων	Ταγαράδες
Δημοτική Ενότητα Μίκρας	Δημοτική Κοινότητα Πλαγιαρίου	Πλαγιάρι
	Δημοτική Κοινότητα Τριλόφου	Άνω Σχολάρι Τρίλοφος
	Δημοτική Κοινότητα Καρδίας	Καρδιά
	Τοπική Κοινότητα Κάτω Σχολαρίου	Κάτω Σχολάρι
Δημοτική Ενότητα Βασιλικών	Δημοτική Κοινότητα Βασιλικών	Βασιλικά Λακκιά
	Δημοτική Κοινότητα Αγίας Παρασκευής	Αγία Παρασκευή
	Τοπική Κοινότητα Αγίου Αντωνίου	Άγιος Αντώνιος Μονοπήγαδο
	Τοπική Κοινότητα Λιβαδίου	Λιβάδι
	Τοπική Κοινότητα Περιστεράς	Περιστερά
	Τοπική Κοινότητα Σουρωτής	Σουρωτή

Ο Δήμος Θέρμης αποτέλεσε από τη δεκαετία του '80 και έπειτα πόλο έλξης για πολλούς κατοίκους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.) και για πολλές επιχειρήσεις του δευτερογενούς και ιδίως, του τριτογενούς τομέα, γεγονός που επιβεβαιώθηκε και από τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού του. Ωστόσο, η διαδικασία της προαστιοποίησης δεν υπήρξε

ομοιόμορφη. Η πλειοψηφία του πληθυσμού συγκεντρώνεται σε μια ζώνη παράλληλη με την Εθνική Οδό (Ε.Ο.) «Νέα Διαγώνιος» (Θεσσαλονίκης-Ν. Μουδανιών), την Ε.Ο. 16 «Θεσσαλονίκη-Γαλάτιστα- Άγιος Πρόδρομος-Αρναία-Παλαιοχώρι-Στρατώνι-Ιερισσός» (τμήμα μέχρι Βασιλικά) και την Επαρχιακή Οδό (Επ.Ο.) 30 (επίσης στο τμήμα μέχρι τα Βασιλικά), όπου βρίσκονται και οι περισσότεροι οικισμοί.

Παρατηρώντας τα χαρακτηριστικά της δημογραφικής εξέλιξης του Δήμου, προκύπτει η ύπαρξη δύο ευρέων ομάδων οικισμών με διαφορετικές τάσεις (Διάγραμμα 3). Συγκεκριμένα, ο Δήμος περιλαμβάνει αφενός μια ομάδα οικισμών με σημαντική πληθυσμιακή αύξηση², αφετέρου μια ομάδα οικισμών με μικρότερη αύξηση ή ακόμη και μείωση του πληθυσμού τους³. Στους οικισμούς που βίωσαν έντονα την προαστιοποίηση παρατηρούνται σήμερα προβλήματα κορεσμού των κέντρων τους και ανεπάρκειας των υφιστάμενων υποδομών μετακίνησης να ανταποκριθούν στο χαρακτήρα προαστίου για τον οποίο επελέγησαν ως τόπος κατοικίας από τους κατοίκους τους. Παράλληλα, στους οικισμούς που σε σχέση με την πληθυσμιακή τους εξέλιξη εμφανίζονται ως στάσιμοι, είναι σημαντικό να λάβουν χώρα οι παρεμβάσεις εκείνες που θα ενισχύσουν την ελκυστικότητά τους, ώστε να συγκρατήσουν τον πληθυσμό τους και να λειτουργήσουν και ως πόλος έλξης νέων κατοίκων.

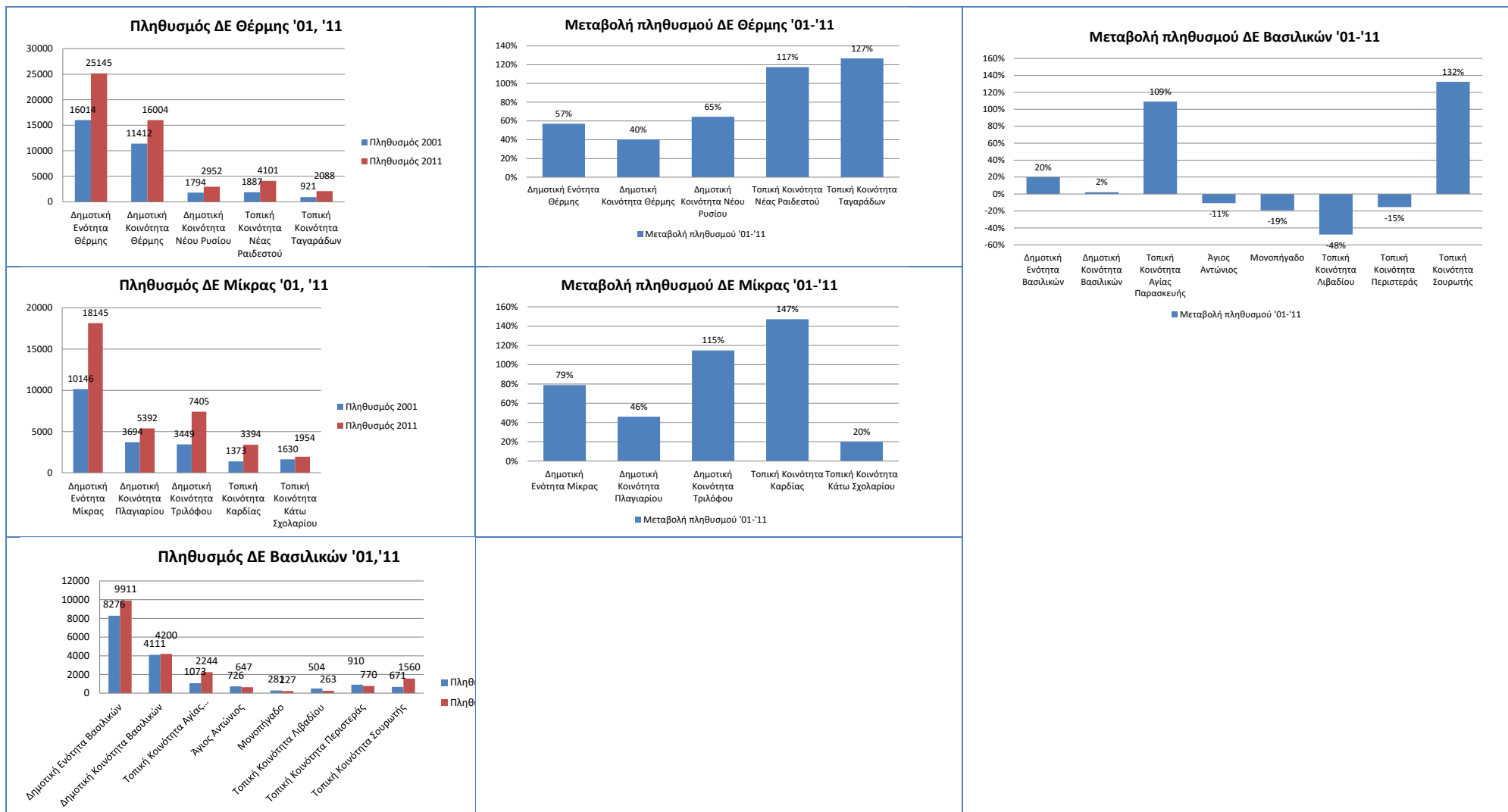
Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κοντινή απόσταση της περιοχής από τη Θεσσαλονίκη και η ύπαρξη διαθέσιμων εκτάσεων οδήγησε στην ανάπτυξη εξυπηρετήσεων υπερτοπικής σημασίας και

στη λειτουργία της ως υποδοχέα κάλυψης κοινωφελών αναγκών του Π.Σ.Θ. Τμήμα των δραστηριοτήτων αυτών εγκαταστάθηκε σε θεσμοθετημένους χωρικούς υποδοχείς, ενώ υπήρξε μεγάλη διάχυση χρήσεων του δευτερογενούς και του τριτογενούς σε «εκτός σχεδίου» περιοχές. Οι δραστηριότητες αυτές διαρθρώθηκαν, στην πλειοψηφία τους, γραμμικά κατά μήκος των σημαντικότερων οδικών αξόνων, με μεγαλύτερη ένταση σε ορισμένα κομβικά σημεία. Μεγάλη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων εντοπίζεται σε μια ζώνη παράλληλη με τη Νέα Διαγώνιο, την Επ.Ο. 27 «Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης – Περαιά – Ν. Επιβάτες – Αγ. Τριάδα - Ν. Μηχανιώνα», την Ε.Ο. 16 (τμήμα μέχρι Βασιλικά), επί της Κοινοτικής Οδού «Κοιμητήρια Θεσσαλονίκης – Θέρμη – Τριάδι» και σε μικρότερο βαθμό επί της Επ.Ο. 30 «Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης - Νέο Ρύσιο – Αγία Παρασκευή – Σουρωτή - Βασιλικά» (επίσης στο τμήμα μέχρι τα Βασιλικά). Οι περιοχές αυτές αντιμετωπίζουν προβλήματα σε σχέση με τις μετακινήσεις, τόσο κατά την πρόσβαση των εργαζομένων σε αυτές, όσο και κατά τη μετακίνησή τους στο εσωτερικό τους. Προβλήματα ασφάλειας δημιουργούνται, επίσης, στα σημεία εισόδου-εξόδου στις βασικές υπεραστικές αρτηρίες.

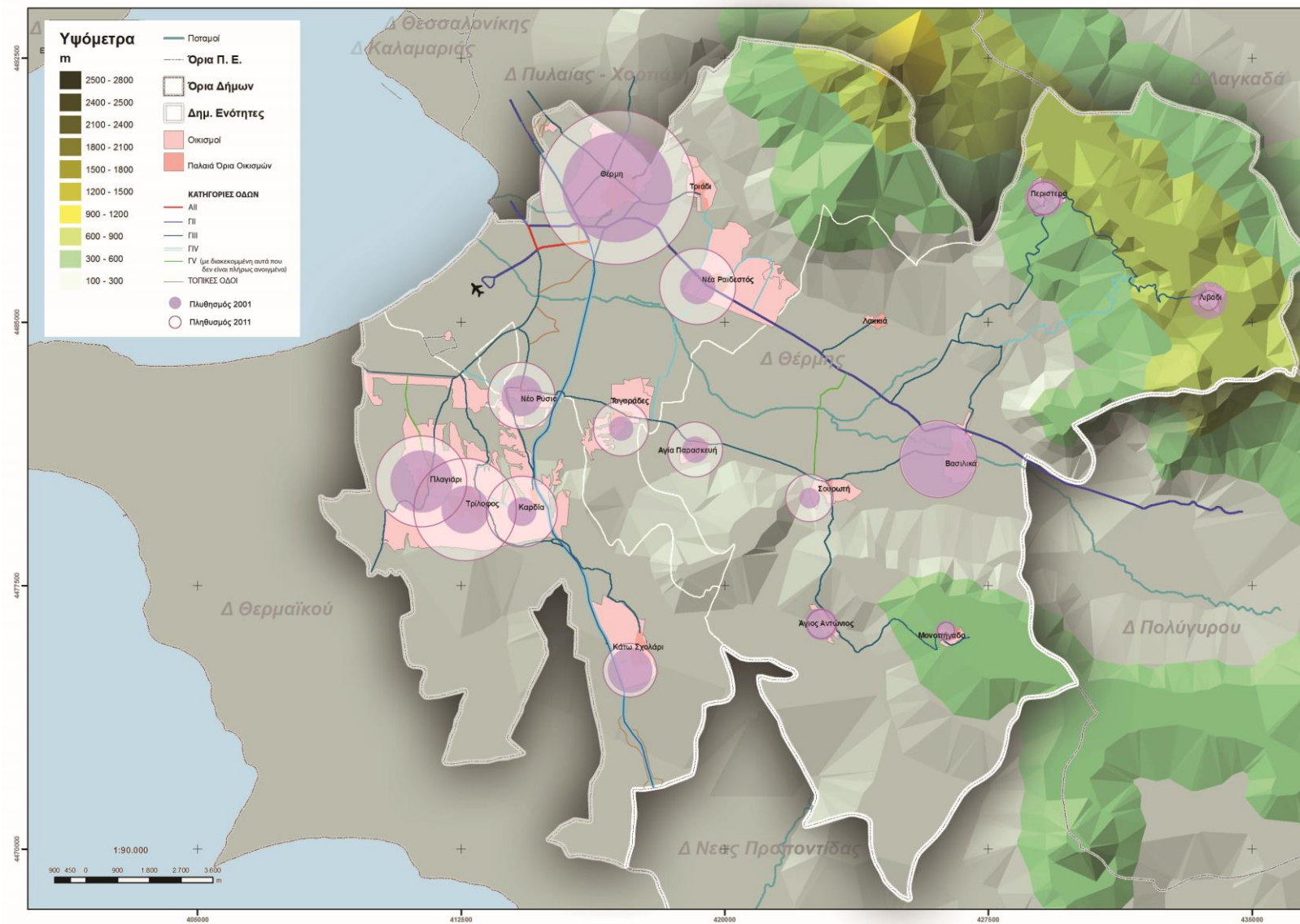
² Πρόκειται για τους οικισμούς Τρίλοφο, Πλαγιάρι, Καρδία, Αγ. Παρασκευή, Σουρωτή, Ν. Ραιδεστό, Ν. Ρύσιο, Θέρμη, Φιλοθέη, Τριάδι, Ταγαράδες

³ Πρόκειται για τους οικισμούς Βασιλικά, Κ. Σχολάρι, Περιστερά, Λακκιά, Αγ. Αντώνιο, Μονοπήγαδο, Λιβιάδι

Διάγραμμα 3. Πληθυσμιακά δεδομένα δημοτικών και τοπικών κοινοτήτων Δήμου Θέρμης '01, '11, ανά Δημοτική Ενότητα και μεταβολές (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 4. Απεικόνιση πληθυσμιακών δεδομένων δημοτικών και τοπικών κοινοτήτων Δήμου Θέρμης '01, '11



3. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης αποτέλεσε προϊόν εργασίας μιας διεπιστημονικής ομάδας στελεχών του Δήμου και της ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ Α.Ε., που έλαβε χώρα σε διάστημα οκτώ (8) μηνών και επικεντρώθηκε σε ζητήματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας των οικισμών του Δήμου και της ευρύτερης περιοχής του. Στις ενότητες που ακολουθούν επιχειρείται μια **συνολτική αποτύπωση** των βασικότερων σημείων της Μελέτης, τα οποία αποτυπώθηκαν σε σειρά παραδοτέων του έργου.

Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο του έργου έλαβε χώρα η υλοποίηση τριών (3) συναντήσεων με τους πολίτες – φορείς του Δήμου για τη διαμόρφωση της στρατηγικής και των προτάσεων της Μελέτης, ενώ στο τελικό στάδιο του έργου περιλαμβάνεται η παρουσίαση του Σ.Β.Α.Κ. στην Επιτροπή Διαβούλευσης του Δήμου.

3.1. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Για την κατανόηση των χαρακτηριστικών και της οργάνωσης του Δήμου Θέρμης και των οικισμών του συγκεντρώθηκαν, αρχικά, τα εξής θεσμικά κείμενα και μελέτες:

- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) των οικισμών Θέρμης και Τριαδίου της Κοινότητας Θέρμης Ν. Θεσσαλονίκης (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 67900/3889/3.10.1988, ΦΕΚ 822 Δ/16.11.1988)

- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Βασιλικών της Κοινότητας Βασιλικών (Ν. Θεσσαλονίκης) (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 95263/6290/29.10.1991, ΦΕΚ 863 Δ/27.11.1991)
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των οικισμών Θέρμης και Τριαδίου της Κοινότητας Θέρμης Ν. Θεσσαλονίκης (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 60802/2597/13.4.1993, ΦΕΚ 698 Δ/22.6.1993)
- Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου οικισμού Θέρμης του Δήμου Θέρμης (Ν. Θεσσαλονίκης) (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3487/736/1.2.1995, ΦΕΚ 118 Δ/7.3.1995)
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δημοτικού Διαμερίσματος Ν. Ρυσίου Δήμου Θέρμης (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 25115/2002, ΦΕΚ 1116 Δ/19.12.2002)
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των οικισμών Πλαγιαρίου, Τριλόφου, Καρδίας και Κάτω Σχολαρίου του Δήμου Μίκρας (Ν. Θεσσαλονίκης) (Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 24517/18.6.2003, ΦΕΚ 137 Δ, 18.2.2004)
- Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή του Δήμου Μίκρας στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (Π.Δ. της 26.11.2007, ΦΕΚ 537 Α.Α.Π., 13.12.2007)
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας του Δήμου Θέρμης (Ν. Θεσσαλονίκης) (Αποφάσεις Υπουργού ΠΕ.Κ.Α. 66266/2.11.2013, ΦΕΚ 451 Α.Α.Π. - 13.12.2013 και 10255/24.2.2014, ΦΕΚ 84 Α.Α.Π.- 19.3.2014)

- Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Βασιλικών Νομού Θεσσαλονίκης, Στάδιο Β1 (2006)

Παράλληλα, χρήσιμα στοιχεία και πληροφορίες προέκυψαν από τα ακόλουθα:

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Θέρμης 2014-2019 - Σχέδιο Α' Φάσης: Στρατηγικός Σχεδιασμός
- Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας Α' και Β' Φάση του Δήμου Θέρμης (2012)

Επιπρόσθετα, για την καλύτερη κατανόηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης των οικισμών του Δήμου Θέρμης συγκεντρώθηκαν οι υπάρχουσες κυκλοφοριακές μελέτες των οικισμών των τριών Δημοτικών Ενοτήτων. Αναλυτικά, οι μελέτες εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 2. Κυκλοφοριακές Μελέτες οικισμών Δήμου Θέρμης

Δημοτική Ενότητα	Κυκλοφοριακή Μελέτη	Έτος
Δημοτική Ενότητα Θέρμης	Μελέτη Ρυθμίσεων Κυκλοφορίας, Στάθμευσης και Εφαρμογής μέτρων οδικής ασφάλειας στον οικισμό της Θέρμης Α' και Β' Φάση	2003
	Επικαιροποίηση Βραχυπρόθεσμων Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στον οικισμό της Θέρμης	2001
	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ: Επικαιροποίηση κυκλοφοριακών μελετών Οικισμός Τριαδίου	2010
	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δ.Δ. Ν. Ραιδεστού, Ν. Ρυσίου και Ταγαράδων Δήμου Θέρμης Μέρος Α': Ν. Ραιδεστός Α και Β Στάδιο	2004
	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δ.Δ. Ν. Ραιδεστού, Ν. Ρυσίου και Ταγαράδων Δήμου Θέρμης Μέρος Β': Ν. Ρύσιο Α και Β Στάδιο	2004
	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δ.Δ. Ν. Ραιδεστού, Ν. Ρυσίου και Ταγαράδων Δήμου Θέρμης Μέρος Γ': Ταγαράδες Α και Β Στάδιο	2004
	Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Δημοτικό Διαμέρισμα	2001

Δημοτική Ενότητα	Κυκλοφοριακή Μελέτη	Έτος
Ενότητα Βασιλικών	Βασιλικών – Έδρα Δήμου	
	Μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού Περιστεράς	2011
	Μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού Λιβαδίου	2011 & 2014
	Μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού Μονοπηγάδου, Τ.Κ. Αγίου Αντωνίου	2011
	Μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού Αγίου Αντωνίου	2011 & 2014
	Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στις Κοινότητες Λιβαδίου, Περιστεράς και Αγίου Αντωνίου (οικισμοί Αγίου Αντωνίου και Μονοπηγάδου) της Δημοτικής Ενότητας Βασιλικών Δήμου Θέρμης	2011
Δημοτική Ενότητα Μίκρας	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δ.Δ. Πλαγιαρίου του Δήμου Μίκρας	2004
	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Καρδίας	2009
	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Δ.Δ. Τριλόφου του Δήμου Μίκρας	2004
	Μελέτη Τοπικών Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Τ.Δ. Τριλόφου	2009
	Μελέτη Τοπικών Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Οικισμού Τριλόφου	2013
	Μελέτη Τοπικών Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Τ.Δ. Κάτω Σχολαρίου	2009

Ταυτόχρονα, κρίθηκε χρήσιμη η συγκέντρωση και η αξιοποίηση υπαρχουσών μελετών και σχεδίων, που αφορούν στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Θέρμης, την περιοχή της Θεσσαλονίκης, αλλά και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Στοιχεία για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης ελήφθησαν από τα ακόλουθα:

- Σχέδιο Νόμου – Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, 2012)
- Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης – Master Plan (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, 2010)
- Σχέδιο Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 2014)
- Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου «Εξωτερικός Οδικός Δακτύλιος Θεσσαλονίκης από Α/Κ Χορτιάτη έως σύνδεση με νέα και υφιστάμενη Εθνικές Οδούς «Θεσσαλονίκη-Γαλάτιστα-Πολύγυρος» (τμήμα 59.4.3) (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2013).

Τέλος, χρήσιμες πληροφορίες αποκτήθηκαν από το ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Διερεύνηση εφαρμογής καινοτόμου οικολογικού σχεδιασμού για τη δημιουργία αειφόρου ολοκληρωμένου δικτύου πρασίνου στο Δήμο Θέρμης» του εργαστηρίου Ανθοκομίας και Αρχιτεκτονικής Τοπίου της Γεωπονικής Σχολής Α.Π.Θ. και την εργασία που εκπονήθηκε στο πλαίσιο του Διατμηματικού Μεταπτυχιακού Προγράμματος του Α.Π.Θ. «Αρχιτεκτονική Τοπίου» με τίτλο «Στρατηγικό Σχέδιο Δ. Θέρμης – ΟΙΚΟ ΘΕΡΜΗΣ».

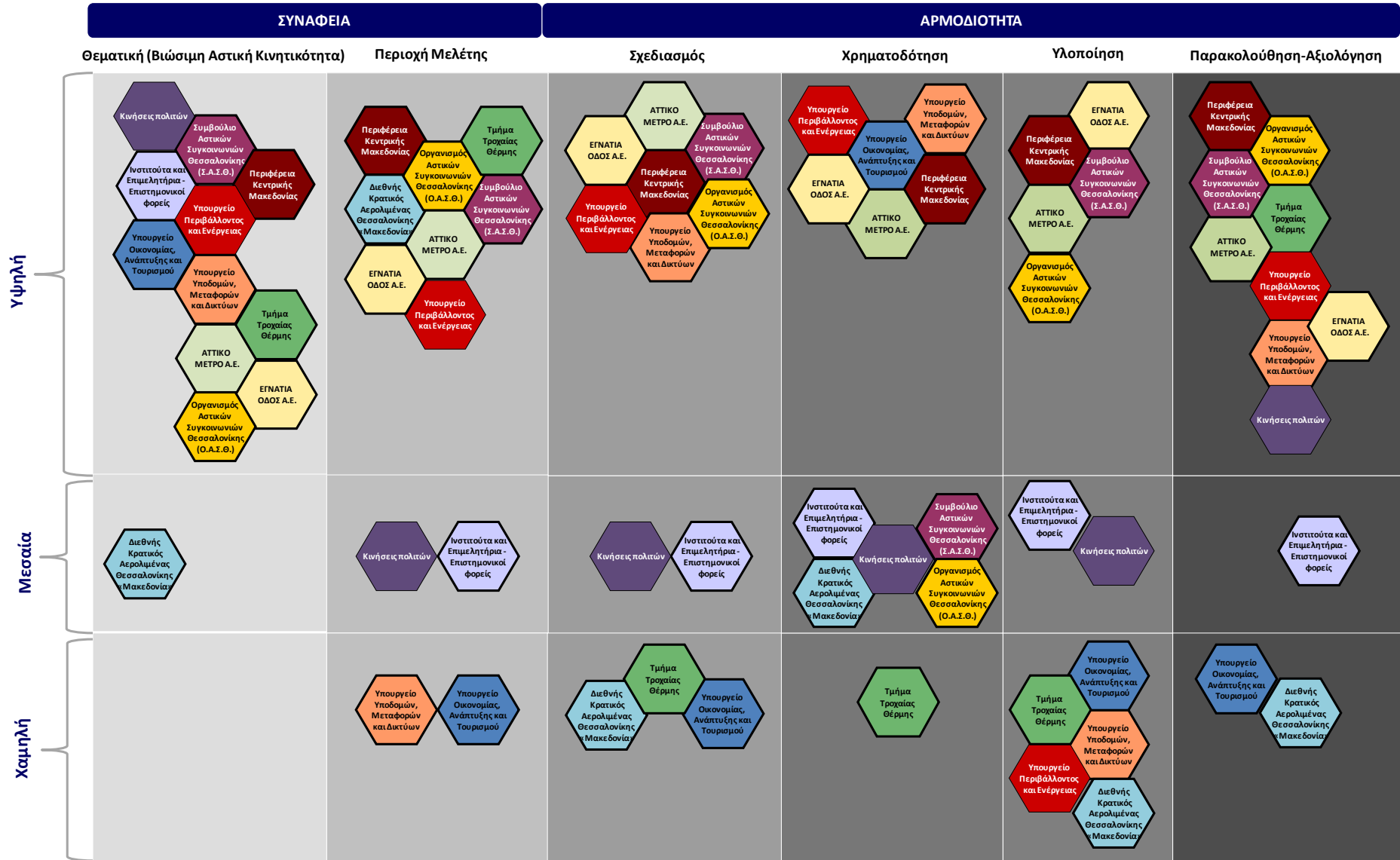
Για την ολοκληρωμένη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης τα παραπάνω στοιχεία συμπληρώθηκαν με επιτόπιες αυτοψίες από την ομάδα μελέτης, τη διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου χαρακτηριστικών μετακινήσεων και συναντήσεις με φορείς σχετικούς με τη βιώσιμη κινητικότητα και τις μεταφορές, γενικότερα.

3.2. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΦΟΡΕΩΝ – ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΩΝ

Η εκπόνηση ενός επιτυχημένου Σ.Β.Α.Κ. προϋποθέτει τη συμμετοχή στο σχεδιασμό του όσο το δυνατόν περισσότερων φορέων που σχετίζονται με τις μεταφορές και τη βιώσιμη κινητικότητα. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η ανάπτυξη ενός πραγματικά κοινού οράματος και στόχων και επιτυγχάνεται η ελάχιστη δέσμευση των φορέων για την υλοποίηση των δράσεων που θα σχετίζονται με τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους. Η επίτευξη συστημικών βελτιώσεων στον τομέα των μεταφορών απαιτεί τη συνεργασία, τόσο του δημόσιου τομέα, σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, όσο και του ιδιωτικού τομέα. Παράλληλα, επιτακτική κρίνεται και η ανάγκη της συμβολής της κοινωνίας των πολιτών. Οι πολίτες μάλιστα θα είναι και οι άμεσα επηρεαζόμενοι από οποιαδήποτε αλλαγή, οπότε η συμμετοχή τους στη διαμόρφωση ενός Σ.Β.Α.Κ. είναι απαραίτητη, κάτι που επισημαίνεται και στη Λευκή Βίβλο των Μεταφορών 2011-2020.

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης στο Δήμο Θέρμης και την ευρύτερη περιοχή του, πραγματοποιήθηκε καταγραφή των φορέων που πέραν του Δήμου εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα με τη βιώσιμη κινητικότητα. Επίσης, εξετάστηκε η συνάφειά τους με την περιοχή, καθώς και οι αρμοδιότητές τους σε ζητήματα σχεδιασμού, χρηματοδότησης, υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης δράσεων συναφών με τη συγκεκριμένη θεματική και την περιοχή. Στο παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι φορείς που αναγνωρίστηκαν και σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή μελέτης και η συνάφειά τους με τα ανωτέρω κριτήρια.

Διάγραμμα 5. Χαρτογράφηση φορέων



Από αυτούς αναγνωρίστηκαν τέσσερις (4) φορείς με τους οποίους κρίθηκε σημαντικό να πραγματοποιηθούν συνεντεύξεις, προκειμένου να διερευνηθούν οι προθέσεις και τα σχέδιά τους για τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στην περιοχή του Δήμου Θέρμης. Οι φορείς στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι συνεντεύξεις ήταν οι ακόλουθοι: α) ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., β) Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), γ) ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., δ) Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, μέσω της Κεντρικής Δ/σης Τεχνικών Έργων και της Δ/σης Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Θεσσαλονίκης ασκεί μια σειρά αρμοδιοτήτων σε ζητήματα σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση τεχνικών έργων στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο. Επίσης, δύναται να εξασφαλίζει χρηματοδότηση μέσω ιδίων πόρων και του Π.Ε.Π. της Κεντρικής Μακεδονίας, το οποίο διαχειρίζεται. Οι συγκεκριμένες Δ/σεις συνεπικουρούνται στην προσπάθειά τους από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., η οποία δραστηριοποιείται στη μελέτη και την υλοποίηση σημαντικών οδικών αξόνων που διέρχονται από την περιοχή του Δήμου Θέρμης. Το Σ.Α.Σ.Θ. έχει σημαίνοντα ρόλο σε ζητήματα σχεδιασμού των αστικών συγκοινωνιών, δηλ. σε μια θεματική άρρηκτα συνδεδεμένη με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Επιπρόσθετα, έχει υλοποιήσει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη Μητροπολιτική Περιοχή της Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου Attractive Urban Public Transport for Accessible Cities (ATTAC). Τέλος, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. είναι ο αρμόδιος φορέας για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη μετέπειτα λειτουργία του Μετρό, τμήμα του οποίου θα είναι και η επέκταση από την Καλαμαριά προς το Αεροδρόμιο.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις εργασίας με τους συγκεκριμένους φορείς, στο διάστημα από τις 25 έως και τις 29 Σεπτεμβρίου 2015. Στις συναντήσεις αυτές η ομάδα μελέτης ενημέρωσε τους φορείς για το εκπονούμενο Σχέδιο και ενημερώθηκε με τη σειρά της για τη σημερινή δραστηριότητα των φορέων και τους σχεδιασμούς τους. Είναι γεγονός ότι οι συναντήσεις αυτές διεξήχθησαν σε μια περίοδο σημαντικής αβεβαιότητας για πολλά από τα εκπονούμενα και σχεδιαζόμενα έργα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης (βασική γραμμή Μετρό, Εξωτερική Περιφερειακή, κ.λπ.), η οποία διατηρείται ακόμη και σήμερα. Ωστόσο, στα θετικά καταγράφονται η δημιουργία ενός θετικού κλίματος συνεργασίας και η καταγραφή των μεσο-μακροπρόθεσμων επιδιώξεων των εν λόγω φορέων για τα σχεδιαζόμενα έργα, σημαντική παρακαταθήκη για όταν ομαλοποιηθεί η σημερινή κατάσταση.

Σε όλες τις συναντήσεις με τους φορείς επισημάνθηκε από την ομάδα μελέτης η σημασία της συνεργασίας τους για την επιτυχή και ολοκληρωμένη διαμόρφωση και μεταγενέστερα υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ. Παράλληλα, αναφέρθηκε πως δύναται να ζητηθεί η υπογραφή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ των φορέων αυτών και του Δήμου Θέρμης, για τη διευκόλυνση της επίτευξης των στόχων του Σχεδίου.

3.2.1. Διεξαγωγή Έρευνας Χαρακτηριστικών Μετακίνησης

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης διεξήχθη τηλεφωνική έρευνα ερωτηματολογίου χαρακτηριστικών μετακίνησης στους κατοίκους τριών οικισμών του, που θεωρήθηκε ότι αποτελούν τυπικούς οικισμούς της περιοχής, προκειμένου να αποτυπωθούν ενδεικτικά οι συνθήκες τους κατά τις μετακινήσεις

τους. Οι οικισμοί που επιλέχθηκαν ήταν το Πλαγιάρι, η Περιστερά και η Θέρμη. Συγκεκριμένα, επιλέχθηκε ένας οικισμός από κάθε Δημοτική Ενότητα του Δήμου και ειδικότερα, ένας οικισμός με χαρακτηριστικά αστικού κέντρου και πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων (οικισμός Θέρμης), ένας δυναμικά αναπτυσσόμενος οικισμός με πληθυσμό κάτω από 10.000 κατοίκους (οικισμός Πλαγιαρίου) και ένας ορεινός και απομακρυσμένος οικισμός με πληθυσμιακή στασιμότητα (οικισμός Περιστεράς).

Στους κατοίκους που δέχτηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα ζητήθηκε να απαντήσουν σε ερωτήσεις σχετικά με τις συνήθειες μετακίνησής τους εντός και εκτός του οικισμού τους.

Διαμορφώθηκαν τρία διαφορετικά ερωτηματολόγια, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά, τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες του κάθε οικισμού. Ανάλογα με τον οικισμό, ζητήθηκε από τους κατοίκους να αξιολογήσουν τη μετακίνησή τους, όπως αυτή πραγματοποιείται με διάφορα μέσα (π.χ. Μ.Μ.Μ., Ι.Χ. αυτοκίνητο, ποδήλατο, πεζή, κτλ.) και να προτείνουν επεμβάσεις για τη βελτίωση αυτών των μετακινήσεων.

Η έρευνα ανήκει στην κατηγορία των ερευνών Αποκαλυπτόμενης Προτίμησης (Revealed Preference Survey) και πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια τηλεφωνικών συνεντεύξεων με τη μέθοδο CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing). Επιπλέον, κάποιες από τις ερωτήσεις αναφέρονταν σε υποθετικές μελλοντικές καταστάσεις (π.χ. κατασκευή του Μετρό στην περιοχή της Θέρμης, περιορισμός θέσεων στάθμευσης) και ζητήθηκε ο βαθμός αποδοχής αυτών των καταστάσεων. Οι ερωτήσεις αυτές ανήκουν στην κατηγορία των ερευνών Δηλωμένης Προτίμησης (Stated Preference Survey). Οι ερωτώμενοι επιλέχθηκαν με τυχαία δειγματοληψία από το αρχείο τηλεφώνων του ΟΤΕ και το δείγμα περιελάμβανε άντρες και γυναίκες άνω των 16 ετών με την έρευνα να πραγματοποιείται

στο χρονικό διάστημα 10-16 Σεπτεμβρίου 2015 και με το μέγιστο στατιστικό σφάλμα να υπολογίζεται σε 2,1%.

Το μέγεθος του δείγματος υπολογίστηκε βασιζόμενο στη μεθοδολογία που προτείνεται στο βιβλίο «Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων»⁴. Κατά τη διάρκεια της τηλεφωνικής έρευνας διαπιστώθηκαν δυσκολίες στη συγκέντρωση του απαιτούμενου αριθμού ερωτώμενων μόνο στον οικισμό της Περιστεράς. Εν τέλει, ο συνολικός αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ανήλθε στα 726. Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζεται ο τελικός αριθμός ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν για κάθε έναν από τους οικισμούς.

Πίνακας 3: Κατανομή ερωτηματολογίων ανά οικισμό

Οικισμός	Αριθμός ερωτηματολογίων
Θέρμη	487
Πλαγιάρι	186
Περιστερά	53
Σύνολο	726

Πιο συγκεκριμένα, στους κατοίκους που δέχτηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα ζητήθηκε να δώσουν κάποια στοιχεία σχετικά με τη συχνότητα μετακίνησης με κάθε μεταφορικό μέσο εντός του οικισμού τους, αλλά και τα χαρακτηριστικά μετακίνησης του συχνότερου προορισμού τους εκτός και εντός του Δήμου Θέρμης (σκοπός, μέσο μετακίνησης και συχνότητα μετακίνησης). Αυτές οι ερωτήσεις μαζί με τις ερωτήσεις που αφορούσαν στα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων και κάποιες γενικότερες ερωτήσεις σχετικά με τη χρήση του Ι.Χ.

⁴ Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων, Γεώργιος Γιαννόπουλος, Εκδόσεις Επίκεντρο, 2005

αυτοκινήτου συμπεριλαμβάνονταν στα ερωτηματολόγια και των τριών οικισμών.

Ακολούθως, τα ερωτηματολόγια διαμορφώθηκαν ανάλογα με τις ανάγκες, τα προβλήματα και τις επιδιώξεις κάθε οικισμού, όπως αυτά διαπιστώθηκαν κατά την αυτοψία της ομάδας μελέτης και τις συζητήσεις με τους αρμόδιους φορείς. Πιο αναλυτικά, οι ερωτήσεις αφορούσαν σε όλους τους δυνατούς τρόπους μετακίνησης για τους κατοίκους κάθε οικισμού. Οι κάτοικοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τις υποδομές για πεζή μετακίνηση και να επιλέξουν τις απαραίτητες επεμβάσεις για τη βελτίωσή της, με σκοπό την αύξηση των μετακινήσεων με τα πόδια. Παρόμοιες ερωτήσεις κλήθηκαν να απαντήσουν και για την εξυπηρέτηση του οικισμού τους από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ.). Οι επεμβάσεις που προτεινόταν σε κάθε οικισμό για την αύξηση της χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) και της μετακίνησης με τα πόδια ήταν διαμορφωμένες ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τις απαιτήσεις κάθε οικισμού. Στον οικισμό της Θέρμης υπήρχε και ερώτηση σχετικά με την επιθυμία χρήσης του Μετρό, σε περίπτωση που διέλθει από την περιοχή του Δήμου Θέρμης.

Άλλη μια κατηγορία ερωτήσεων αφορούσε στη στάθμευση των οχημάτων εντός των οικισμών. Από τους κατοίκους ζητήθηκε να αξιολογήσουν τη δυνατότητα εύρεσης θέσης στάθμευσης εντός του οικισμού τους, ενώ τους ζητήθηκε να φανερώσουν την επιλογή τους σε περίπτωση που περιοριζόταν η δυνατότητα τόσο της νόμιμης όσο και της παράνομης στάθμευσης στα κέντρα των οικισμών τους. Για τον οικισμό της Θέρμης υπήρχαν και ερωτήσεις που αφορούσαν στη χρήση του υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων που υφίσταται στο κέντρο του. Επιπρόσθετα, για τον οικισμό της Θέρμης περιλαμβανόταν πακέτο ερωτήσεων που αφορούσε στη μετακίνηση με τη χρήση ποδηλάτου, καθώς σε αυτόν τον οικισμό υπάρχουν οι

περισσότερες υποδομές που διευκολύνουν στη χρήση του ποδηλάτου, ενώ παράλληλα και το ανάγλυφο της επιφάνειας του εδάφους ευνοεί τη μετακίνηση με ποδήλατο.

3.2.2. Συνθετική διάγνωση

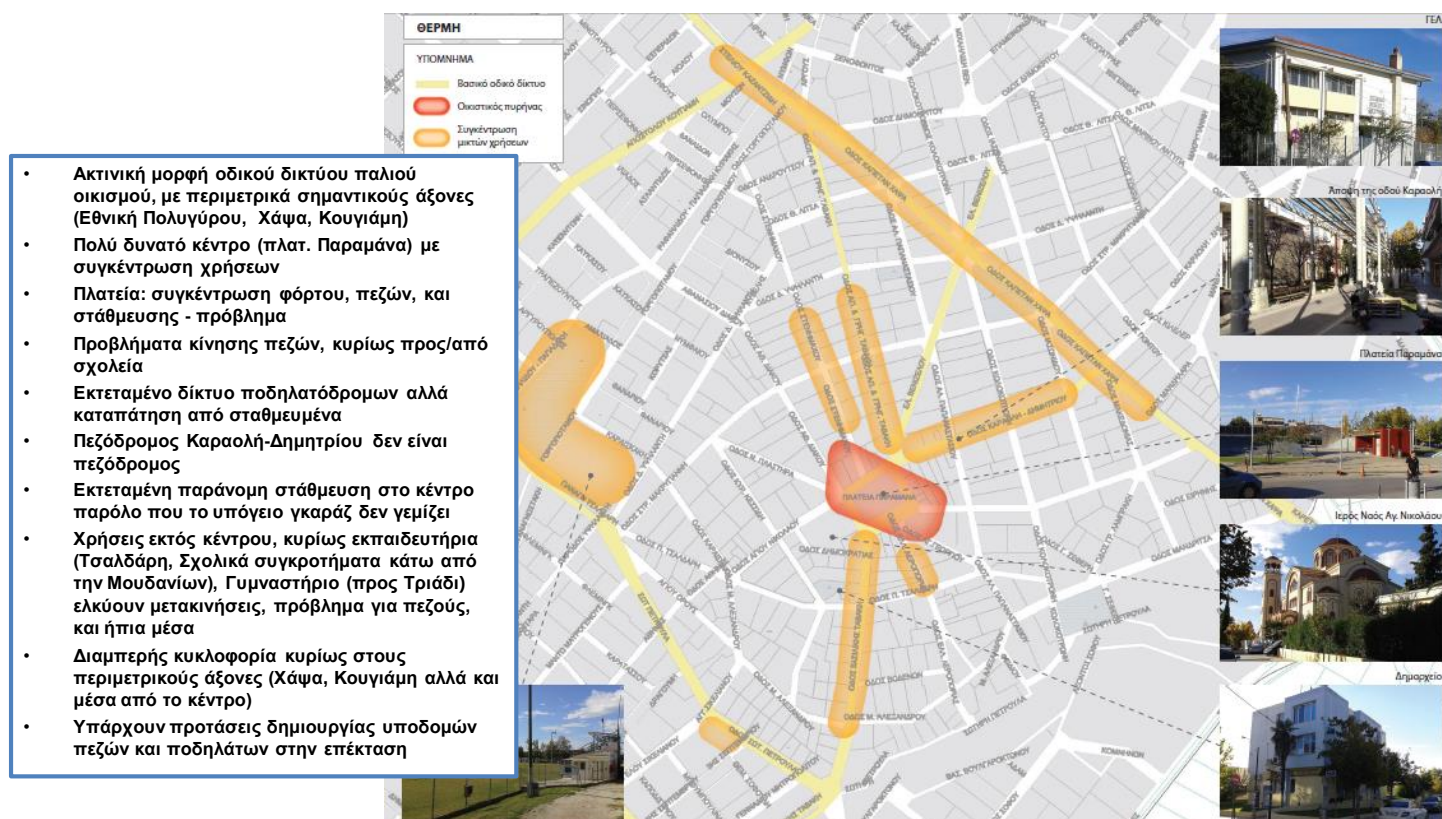
Σε συνέχεια των ανωτέρω βημάτων, η ομάδα μελέτης προχώρησε στην αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης των μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών στην περιοχή μελέτης, με την αποδελτίωση των χαρακτηριστικών των υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών για το Δήμο και την ευρύτερη περιοχή του. Παράλληλα, αποδελτιώθηκαν οι προτάσεις των μελετών και καταγράφηκαν τα υλοποιούμενα και προγραμματιζόμενα έργα και παρεμβάσεις.

Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των ανωτέρω, αλλά και των αυτοψιών, που διεξήχθησαν από την ομάδα μελέτης, έλαβε χώρα η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του Δήμου και ο εντοπισμός των προβλημάτων, των δυνατοτήτων και των ευκαιριών σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα. Με βάση συγκεκριμένα κριτήρια (ένταση της ανάπτυξης, κλίμακα και μορφολογικά χαρακτηριστικά, χρήσεις γης, χαρακτηριστικά του δικτύου κίνησης) καθορίστηκαν και περιγράφηκαν οι κοινοί βασικοί τύποι περιοχών αστικής ανάπτυξης και οργάνωσης, που εντοπίζονται μέσα στο Δήμο. Η εφαρμογή των κριτηρίων αυτών οδήγησε στον εντοπισμό **επτά (7) διαφορετικών βασικών αστικών τυπολογιών** (μεγάλες περίκλειστες αναπτύξεις, περίκλειστες αναπτύξεις τύπου «Campus», γραμμική εντατική ανάπτυξη στις μεγάλες οδικές αρτηρίες, οικιστικοί πυρήνες, συγκεντρώσεις μικτών χρήσεων, περιοχές κατοικίας εντός των οικισμών, περιοχές διάχυτης κατοικίας εκτός των οικισμών), οι οποίες δύνανται να διακριθούν περαιτέρω σε δευτερεύοντες τύπους.

Για κάθε μία από τις βασικές αυτές τυπολογίες έλαβε χώρα η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, υπό το πρίσμα των πεδίων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, κατεγράφησαν οι γενικές επιδιώξεις κυκλοφοριακής οργάνωσης ανά τύπο περιοχής. Επιπρόσθετα, διατυπώθηκαν οι γενικές διαπιστώσεις σε σχέση με τα πεδία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

(Σχεδιασμός και διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζή μετακίνηση, ποδήλατο, διαχείριση στάθμευσης, δημόσιες συγκοινωνίες, διαχείριση κινητικότητας) και δόθηκαν κατευθύνσεις για την αξιοποίηση των ισχυρών σημείων και το μετριασμό των αδυναμιών στην περιοχή μελέτης.

Διάγραμμα 6. Σύνοψη αξιολόγησης των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του οικισμού της Θέρμης σε συνάφεια με τα πολεοδομικά του χαρακτηριστικά



3.2.3. Διεξαγωγή Διαβουλευσεων

Απαραίτητο στοιχείο για την ορθή εκπόνηση ενός Σ.Β.Α.Κ. είναι η συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και των θεσμικών φορέων στη διαδικασία σχεδιασμού, προκειμένου να καταγραφούν οι απόψεις και οι προτάσεις τους. Σκοπός είναι να δημιουργηθεί ένα Σχέδιο το οποίο θα χαίρει όσο το δυνατόν περισσότερο της αποδοχής των πολιτών, καθώς αυτοί θα επηρεαστούν άμεσα από την εφαρμογή των δράσεών του. Στο Δήμο Θέρμης στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. πραγματοποιήθηκαν τρεις διαβουλεύσεις/συναντήσεις με τους πολίτες σε όλες της Δημοτικές Ενότητες του Δήμου.

Οι τρεις διαβουλεύσεις (μία ανά Δημοτική Ενότητα) διεξήχθησαν με την ολοκλήρωση των προηγούμενων βημάτων και σε αυτές κλήθηκαν εκπρόσωποι τοπικών φορέων και συλλόγων. Σημαντική ήταν και η παρουσία κατοίκων και επαγγελματιών της περιοχής, οι οποίοι εξέφρασαν τις απόψεις και τις προτάσεις τους για την περιοχή στην οποία ζουν και εργάζονται. Οι διαβουλεύσεις πραγματοποιήθηκαν στα Βασιλικά, τον Τρίλοφο και τη Νέα Ραιδεστό στις 2, 16 και 23 Νοεμβρίου 2015, αντίστοιχα.

Αρχικά, οι συμμετέχοντες ενημερώθηκαν από την ομάδα μελέτης για την πορεία του έργου. Στη συνέχεια, παρουσιάστηκαν τα βασικά πορίσματα της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης. Ιδιαίτερα, αναλύθηκαν οι βασικοί τύποι χωρικής οργάνωσης της περιοχής και παρουσιάστηκε η προσπάθεια που έγινε, ώστε να ενταχθούν οι περιοχές του Δήμου Θέρμης στους παραπάνω τύπους οργάνωσης, με σκοπό να υπάρχει μια πιο συστηματική καταγραφή των προβλημάτων και των αναγκών τους. Ακολούθως, παρουσιάστηκαν αναλυτικά τα προβλήματα των περιοχών αυτών σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και η κυκλοφοριακή οργάνωση που απαιτεί καθένας από αυτούς τους τύπους.

Φωτ.2. Διαβουλεύσεις στον Τρίλοφο και τη Νέα Ραιδεστό



Μετά το πέρας των παρουσιάσεων από την ομάδα μελέτης, διεξήχθη συζήτηση με τους συμμετέχοντες κατά τη διάρκεια της οποίας εξέφρασαν τις απόψεις και τις προτάσεις τους σχετικά με τις επιθυμητές λύσεις για την περιοχή και στο βαθμό που ήταν συναφείς με τη βιώσιμη κινητικότητα συμπεριελήφθησαν μαζί με τις προτάσεις της ομάδας μελέτης στις δράσεις του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης.

3.2.4. Διαμόρφωση Εναλλακτικών Σεναρίων

Κατά την εκπόνηση ενός Σ.Β.Α.Κ. εκτός από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την αναγνώριση των αναγκών, των κινδύνων και των ευκαιριών της περιοχής, αξιολογείται ως σημαντικό βήμα από τη διεθνή βιβλιογραφία και τις πρακτικές που εφαρμόζονται η ανάπτυξη των πιθανών μελλοντικών σεναρίων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μια περιοχή.

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων γίνεται με σκοπό να καθοριστεί σε μεταγενέστερη φάση η στρατηγική του Σ.Β.Α.Κ. με ορθολογικό και διαφανή τρόπο. Ουσιαστικά, τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους, δηλαδή τον Δήμο, τους θεσμικούς φορείς και τους πολίτες, να σχηματιστούν τις εναλλακτικές τους και να κατανοήσουν καλύτερα τη στρατηγική και τις πιθανές επιπτώσεις που θα έχουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σ.Β.Α.Κ. Με την διαμόρφωση των διαφορετικών σεναρίων δίνεται η δυνατότητα να τεθούν οι στόχοι και να διαμορφωθούν οι δείκτες που απαιτούνται στα τελικά στάδια της ανάπτυξης ενός Σ.Β.Α.Κ.

Στα προηγούμενα υποκεφάλαια περιγράφηκαν οι ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν για την ανάλυση και την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι προτεινόμενες δράσεις και έργα, όπως αυτά προέκυψαν μετά την επιτόπια παρατήρηση στην περιοχή του Δήμου, τις συνεντεύξεις με τους φορείς, τις απαντήσεις των κατοίκων στην έρευνα ερωτηματολογίου, τη συνθετική διάγνωση, καθώς και τις προτάσεις των πολιτών στις διαβουλεύσεις, συγκεντρώθηκαν, προκειμένου να διαμορφωθούν τα μελλοντικά πιθανά σενάρια και τελικά, η στρατηγική του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης.

Η σύνταξη εναλλακτικών σεναρίων επηρεάζεται από διαφορετικές κατηγορίες παραγόντων που μπορούν να καθορίσουν τις εξελίξεις και οδηγούν με τη σειρά τους σε διαφορετικούς τύπους

εναλλακτικών επιλογών. Στο Σ.Β.Α.Κ. της Θέρμης ελήφθησαν υπόψη *δύο (2) τρόποι διαμόρφωσης εναλλακτικών σεναρίων*. Ο πρώτος τρόπος είχε να κάνει με την ένταση, το εύρος και το βαθμό καινοτομίας των παρεμβάσεων, ενώ ο δεύτερος με την εναλλακτική χρήση των μέσων παρέμβασης (έργων, θεσμικών παρεμβάσεων, δράσεων).

Έτσι, αναπτύχθηκαν 3+1 βασικά, συμπληρωματικά και όχι αλληλοαποκλειόμενα, εναλλακτικά σενάρια για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης:

(α) Σενάριο 0 «Απραξία» (Do Nothing), στο οποίο επικρατεί πάγωμα των δημοσίων (και ιδιωτικών) επενδύσεων, με αποτέλεσμα να μην καλύπτονται ακόμη και οι πάγιες ανάγκες των Δήμων.

(β) Σενάριο 1 «Υφιστάμενες Τάσεις» (Business As Usual), στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και εφαρμόζονται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα, που καλύπτουν ελάχιστα από τα Πεδία Δράσης ενός Σ.Β.Α.Κ.

(γ) Σενάριο 2 «Ενδιάμεσο Σενάριο», στο οποίο αυξάνεται ο αριθμός των έργων που αφορούν στη βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή του Δήμου, καλύπτονται τα περισσότερα και ιδίως τα σημαντικότερα πεδία δράσης ενός Σ.Β.Α.Κ. και οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης κερδίζουν έδαφος έναντι των συμβατικών μέσων και ιδίως της μηχανοκίνητης μετακίνησης.

(δ) Σενάριο 3 «Ιδανικό Σενάριο», το οποίο περιλαμβάνει έργα και επεμβάσεις στο σύνολο των πεδίων δράσης που αφορούν στη βιώσιμη κινητικότητα και τα οποία έχουν δραστική επίπτωση στις μετακινήσεις. Επιπρόσθετα, αφορά σε σημαντικές αλλαγές στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

3.2.5. Ιεράρχηση των παρεμβάσεων και δράσεων

Η ιεράρχηση των παρεμβάσεων και των δράσεων, που καταγράφηκαν στο πλαίσιο του Σχεδίου πραγματοποιήθηκε από μία διεπιστημονική ομάδα στελεχών του Δήμου και αιρετούς εκπροσώπους του. Η ιεράρχηση έλαβε υπόψη πρωτίστως τη σημασία των παρεμβάσεων για την επίτευξη των στόχων του Σχεδίου, όπως αυτή εκφράστηκε βάσει τεσσάρων (4) κριτηρίων και συγκεκριμένα:

- της **βαρύτητας** της παρέμβασης για την εφαρμογή της στρατηγικής,
- της **εφικτότητας** της παρέμβασης σε σχέση με τους υφιστάμενους θεσμικούς, χωροταξικούς και οργανωτικούς περιορισμούς,
- της **χρηματοδοτικής εφικτότητας** της παρέμβασης (σε σχέση και με τις εναλλακτικές χρήσεις δημόσιων και ιδιωτικών πόρων),
- τη **συνέργεια** και **συμπληρωματικότητα** μεταξύ των παρεμβάσεων, ώστε να εξασφαλίζεται υψηλός βαθμός ολοκλήρωσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Ακολουθώντας, έλαβε χώρα η ταξινόμηση των παρεμβάσεων, με βάση τη συνολική τιμή που έλαβαν, ενώ ελήφθη υπόψη ως παράμετρος επιλογής και το εύρος των βαθμών, που έλαβε η κάθε παρέμβαση. Σημειώνεται ότι, κατά την αξιολόγηση ελήφθησαν παράλληλα υπόψη πρόσθετα κριτήρια, τα οποία, στην πλειοψηφία τους δεν εξετάστηκαν διακριτά, αλλά στο πλαίσιο των ήδη υφιστάμενων. Ιδιαίτερης αναφοράς χρήζει η παράμετρος της **χωρικής δικαιοσύνης**, που επισημάνθηκε ως σημαντική συνιστώσα τόσο από στελέχη του Δήμου, όσο και από αιρετούς. Ειδικότερα, ζητήθηκε να

διασφαλιστεί ότι σε κάθε οικισμό θα περιγραφεί, κατ' ελάχιστο, μία παρέμβαση πρώτης προτεραιότητας. Η επισημάνση αυτή ελήφθη υπόψη από την ομάδα μελέτης.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, προέκυψαν οι παρεμβάσεις και δράσεις πρώτης προτεραιότητας, οι οποίες περιλαμβάνουν:

α) Όσες παρεμβάσεις και δράσεις είναι αρμοδιότητας του Δήμου και έλαβαν υψηλή συνολική τιμή κατά την αξιολόγηση, ενώ παράλληλα το εύρος των επιμέρους τιμών τους κυμάνθηκε σε λογικά επίπεδα.

β) Παρεμβάσεις και δράσεις, που αξιολογήθηκαν ως ιδιαίτερα σημαντικές, δεν είναι αρμοδιότητας του Δήμου, αλλά είτε τμήμα τους μπορεί να υλοποιηθεί από το Δήμο ή υπάρχουν βάσιμες πιθανότητες να υλοποιηθούν.

γ) Παρεμβάσεις και δράσεις που αξιολογήθηκαν ως σημαντικές στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου της χωρικής δικαιοσύνης.

3.2.6. Διαμόρφωση της στρατηγικής

Με την ολοκλήρωση των διαβουλεύσεων στις τρεις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου, η ομάδα μελέτης οριστικοποίησε το όραμα και τους στρατηγικούς στόχους του Σχεδίου. Επίσης, οριστικοποιήθηκε ο κατάλογος των παρεμβάσεων και δράσεων του Σχεδίου, καθώς στις δυνητικές παρεμβάσεις και δράσεις που είχαν ήδη καταγραφεί από την ομάδα μελέτης προστέθηκαν οι προτάσεις της διαβούλευσης. Το σύνολο των παρεμβάσεων και δράσεων του Σχεδίου ελέγχθηκε ως προς τη συνάφειά τους με τη βιώσιμη κινητικότητα και τη συνέργειά τους με άλλες παρεμβάσεις που προγραμματίζει ο Δήμος, καθώς και άλλοι φορείς σχεδιασμού (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., Σ.Α.Σ.Θ., ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας).

Ακολουθώντας, οι παρεμβάσεις και οι δράσεις του Σχεδίου ομαδοποιήθηκαν σε Άξονες Προτεραιότητας και Μέτρα, που συνάδουν με τη βιώσιμη κινητικότητα. Στη συνέχεια, οι στρατηγικοί στόχοι του Σχεδίου εξειδικεύτηκαν σε ειδικούς στόχους, ενώ αναπτύχθηκαν περαιτέρω οι Άξονες Προτεραιότητας και τα Μέτρα. Παράλληλα, η ομάδα μελέτης επεξεργάστηκε έναν κατάλογο δεικτών, που δύνανται να απεικονίσουν με ποσοτικούς ή ποιοτικούς όρους σημαντικό μέρος των επιδιώξεων του Σχεδίου. Ακολουθώντας, οι Άξονες, οι ειδικοί στόχοι και οι δείκτες του Σχεδίου αντιστοιχίστηκαν μεταξύ τους.

Τέλος, περιγράφηκε ένα σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιτευγμάτων του Σ.Β.Α.Κ., το οποίο περιλαμβάνει τις αρμοδιότητες για την παρακολούθηση της επίτευξης των δεικτών που αντιστοιχίζονται στις παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας.

4. ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Θέρμης που πραγματοποιήθηκε και λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των φορέων και των κατοίκων της περιοχής, προέκυψαν επτά (7) βασικοί τύποι περιοχών μέσα στον Δήμο Θέρμης, για τους οποίους έλαβε χώρα η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής οργάνωσής τους με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Οι βασικοί τύποι που αναγνωρίστηκαν είναι οι ακόλουθοι:

- **Μεγάλες περίκλειστες αναπτύξεις**

Είναι αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας που περιλαμβάνουν μεγάλες μονάδες λιανικού εμπορίου, σούπερ μάρκετ, αποθήκες χονδρικής πώλησης, ξενοδοχεία και κέντρα αναψυχής, βιοτεχνίες και βιομηχανίες. Οι περιοχές αυτές εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος ή πλησίον σημαντικών οδικών αξόνων και κόμβων εκτός των οικισμών της περιοχής μελέτης. Ο σχεδιασμός τους είναι αποσπασματικός, εξυπηρετώντας μεμονωμένες λειτουργικές απαιτήσεις των επιμέρους ιδιοκτητών. Γενική επιδίωξη για τις περιοχές αυτές είναι η βελτίωση της προσπελασιμότητας στο εσωτερικό τους, η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου εσωτερικών μετακινήσεων με παράλληλο περιορισμό των σημείων εισόδου – εξόδου στους παρακείμενους οδικούς άξονες και ενίσχυση της προσβασιμότητας με δημόσια μέσα μεταφοράς.

Παραδείγματα:

1. Ε.Μ.Ο. ΝΑ του οικισμού της Θέρμης
2. Επιχειρηματικό Πάρκο Τύπου Β Νέας Παιδεστού
3. ΒΙ.ΠΑ. ΝΑ του οικισμού της Θέρμης
4. Άτυπη βιομηχανική συγκέντρωση (μη γραμμική) Λακκιάς
5. Εργοστάσιο Σουρωτής
6. Ζώνη Χονδρεμπορίου βόρεια του Κ. Σχολαρίου (χαρακτηρισμένη από το Γ.Π.Σ.)
7. Ζώνη βιοτεχνίας βόρεια του Κ. Σχολαρίου (χαρακτηρισμένη από το Γ.Π.Σ.)
8. Άτυπη συγκέντρωση τουρισμού-αναψυχής-βιομηχανίας (μη γραμμική) ΝΔ της Ε.Μ.Ο.



Φωτ. 3. Περιοχή ΒΙ.ΠΑ. ΝΑ του οικισμού της Θέρμης.



Φωτ. 4. Άποψη του οδικού δικτύου του ΒΙ.ΠΑ. ΝΑ του οικισμού της Θέρμης

• **Περίκλειστες αναπτύξεις τύπου «Campus»**

Ο τύπος αυτός περιλαμβάνει μια σειρά λειτουργιών, όπως σχολεία, ινστιτούτα και πανεπιστήμια, εγκαταστάσεις υγείας, επιχειρηματικά πάρκα, δημόσια κτίρια. Σε γενικές γραμμές έχει παρόμοια χαρακτηριστικά με την προηγούμενη τυπολογία, αλλά υπάρχουν και ουσιαστικές διαφορές μεταξύ τους. Οι αναπτύξεις αυτές εντάσσονται πιο αρμονικά μέσα στο τοπίο, καθώς τα κτίρια στο εσωτερικό των περιοχών αυτών συνήθως σχετίζονται καλύτερα μεταξύ τους. Ο συγκεκριμένος τύπος ανάπτυξης είναι αρκετά διαδεδομένος στην περιοχή μελέτης, καθώς αυτή παραδοσιακά λειτούργησε ως χώρος υποδοχής τέτοιου τύπου δραστηριοτήτων. Γενική επιδίωξη για το συγκεκριμένο τύπο περιοχών αποτελεί η βελτίωση της μεταξύ τους συνδεσιμότητας και η εύκολη πρόσβαση με μέσα πλην των Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων.

Παραδείγματα:

1. NOESIS Κέντρο διάδοσης επιστημών & Μουσείο τεχνολογίας
2. ΑΠΘ Τμήμα Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού, Καλών Τεχνών
3. ΕΚΕΤΑ & ΙΜΕΤ
4. Διεθνές Πανεπιστήμιο της Ελλάδος
5. ΕΠΑΣ - ΠΒΜ (Λακκιά)
6. Κέντρο Υγείας Θέρμης
7. ΕΚΒΥ (Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων - Υγροτόπων)
8. Αγρόκτημα ΑΠΘ
9. Αεροδρόμιο «Μακεδονία»
10. Αεροπορική Βάση Σέδες
11. Περιβαλλοντικό Πάρκο Θέρμης
12. Αθλητικός Πυρήνας (Κλειστό Γυμναστήριο Θέρμης, γήπεδα 5x5, Ατρόμητος Τριαδίου Τέννις)
13. Πυρήνας Αθλητισμού-Εκπαίδευσης Ν. Ρυσίου (2ο Γυμνάσιο, ΤΕΕ Ειδικής Αγωγής, γήπεδο ποδοσφαίρου, Κλειστό Γυμναστήριο Ν. Ρυσίου)
14. Γήπεδο Αετού
15. Πυρήνας Αθλητισμού-Εκπαίδευσης Βασιλικών (Κλειστό Γυμναστήριο Βασιλικών, Γενικό Λύκειο Βασιλικών-Γυμνάσιο Βασιλικών-ΕΠΑΛ Βασιλικών)
16. Water Land Aqua Park
17. Κέντρο Αποκατάστασης – Αποθεραπείας «Αναγέννηση»
18. Ινστιτούτο Δασικών Ερευνών
19. Χωριό της Ειρήνης
20. Παιδικό Χωριό SOS
21. 1ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ραιδεστού
22. ΙΕΚ Θέρμης
23. Γήπεδο Σουρωτής
24. 3ο Γυμνάσιο – 4ο Δημοτικό – 5ο Νηπιαγωγείο Θέρμης



Φωτ. 5. Ανάπτυξη τύπου “Campus” στο ΑΠΘ (Τμήμα Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού, Μουσικών Σπουδών και Θεολογική Σχολή) και το NOESIS

- **Γραμμική εντατική ανάπτυξη στις μεγάλες οδικές αρτηρίες**

Ο τύπος αυτός περιλαμβάνει ζώνες με υπερτοπικές χρήσεις πάνω στους μεγάλους οδικούς άξονες. Ουσιαστικά, είναι περιοχές που χαρακτηρίζονται από ασυμβατότητα με τις συγκοινωνιακές λειτουργίες των αρτηριών κατά μήκος των οποίων αναπτύσσονται. Στις περιοχές αυτές παρουσιάζονται υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και αυξημένη κίνηση πεζών καθέτως ή κατά μήκος των εν λόγω οδικών αξόνων γεγονός που αυξάνει την πιθανότητα ατυχήματος. Γενική επιδίωξη για τις περιοχές αυτές είναι η αύξηση της οδικής ασφάλειας με τη δημιουργία παράπλευρων οδών με περιορισμένα και



Φωτ. 6. Απόληξη ποδηλατόδρομου στο 2^ο Γυμνάσιο Θέρμης (Ν. Ρύσιο)

συγκεκριμένα σημεία εισόδου – εξόδου με κατάλληλη σήμανση και η διαμόρφωση ικανοποιητικού μήκους λωρίδων επιτάχυνσης-επιβράδυνσης. Τέλος, επιδιώκεται η εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού, κυρίως σε περιοχές όπου υπάρχουν μεγάλες εγκαταστάσεις (υπεραγορές).

Παραδείγματα:

1. Ζώνη νοτίως του άξονα Θεσσαλονίκης – Ν. Μηχανιώνας, από το Μηδέν (στροφή προς Τρίλοφο) μέχρι το Δήμο Θερμαϊκού (οικισμός με προτεινόμενο ΓΠΣ)
2. Ζώνη αστικών κεντρικών λειτουργιών και υποδομών στη νότια πλευρά του άξονα, μεταξύ Ν. Ρυσίου και Μηδέν [ΓΒ(ΓΒ1)]
3. Ζώνη αστικών κεντρικών λειτουργιών και υποδομών κατά μήκος της Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανίων (συμπεριλαμβανομένων και περιοχών όπως εγκατάστασης επιχειρηματικής δραστηριότητας και υπηρεσιών υψηλής στάθμης)



Φωτ. 7. Γραμμική ανάπτυξη επί της οδού Καπετάν Χάψα στη Θέρμη

- **Οικιστικοί πυρήνες**

Πρόκειται για τα κέντρα των οικισμών, όπου υπάρχει μίξη χρήσεων γης. Σε μεγάλο βαθμό περιλαμβάνουν χρήσεις λιανικού εμπορίου και λοιπές δραστηριότητες, όπως ψυχαγωγία – αναψυχή, κοινωνικές υποδομές, κατοικίες, αλλά και χώρους στάθμευσης. Αυτές οι περιοχές επιδιώκεται να κρατήσουν το χαρακτήρα τους και τη δυνατότητα να προσελκύουν πολίτες, αλλά χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατιστών και χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Παραδείγματα:

1. Θέρμη: Πλατεία Παραμάνα (περιμετρικές οδοί)
2. Τριάδι: Κάτω Πλατεία
3. Ν. Ραιδεστός: Πολυτεχνείου και Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Πολυγύρου, Αριστοτέλους, Αγ. Αθανασίου, Μ. Αλεξάνδρου
4. Ν. Ρύσιο: Εθνικής Αντίστασης (από Αγίου Κων/νου έως Καραγιαννόπουλου Παναγιώτη), Κων/πόλεως (μεταξύ Παύλου Μελά και Μεταμορφώσεως)
5. Καρδία: Δημοκρατίας (από Κ. Κρυστάλλη έως Άνδρου)
6. Πλαγιάρι: Ανδρέα Μιαούλη (κυρίως το τμήμα μεταξύ Μελίνας Μερκούρη και Βασιλέως Κωνσταντίνου)
7. Κάτω Σχολάρι: Πλατεία Ομονοίας
8. Τρίλοφος: Πλατεία Ρωμέικου, Πλατεία Αριστοτέλους
9. Βασιλικά: Πλατεία 9ης Ιουνίου, Πλατεία Χάψα, συμβολή Ευεργέτιδος Φώφης Πατίκα - Κων/νου Παλαιολόγου
10. Περιστερά: Κεντρική Πλατεία
11. Σουρωτή: Κεντρική Πλατεία



Φωτ. 8. Οδός Πολυτεχνείου (Ν. Ραιδεστός)



Φωτ. 9. Οδός Κωνσταντινουπόλεως (Ν. Ρύσιο)

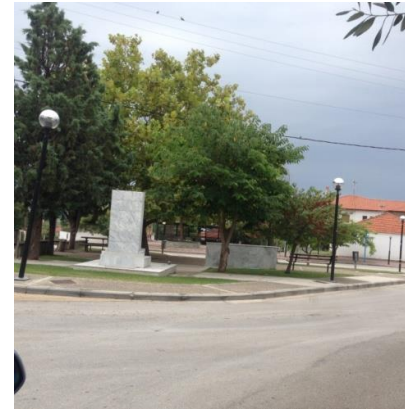
- **Συγκεντρώσεις μικτών χρήσεων**

Είναι περιοχές που συγκεντρώνουν καταστήματα λιανικής, μικρά γραφεία, εργαστήρια, εκκλησίες, σχολεία, γήπεδα και άλλες κοινοτικές εγκαταστάσεις και εντοπίζονται είτε εντός κατοικημένων περιοχών, είτε μεμονωμένα ή ως συνέχεια μεγαλύτερων οικιστικών πυρήνων. Γενική επιδίωξη σε αυτές τις περιοχές είναι να διασφαλιστεί ο διακριτός χαρακτήρας τους και η αναγνωρισιμότητά τους ως τόπων συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και κοινού και η ασφαλής μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών.

Παραδείγματα:

1. Θέρμη: Αθανασίου Διάκου, Στενημάχου, Καπετάν Χάψα
2. Τριάδι: Άνω Πλατεία, Αγιορειτών Πατέρων (μέχρι το ύψος της Ηρώων Πολυτεχνείου), Ηρώων Πολυτεχνείου (μέχρι το ύψος της Αλ. Σβώλου)

3. Ν. Ραιδεστός: Πλατεία Αγ. Αθανασίου, Ελ. Βενιζέλου (όπισθεν Ι.Ν. Αγ. Αθανασίου)
4. Ν. Ρύσιο: Προέκταση Κων/πόλεως προς Κύπρου, Μεταμορφώσεως (τμήμα), Ι.Ν. Μεταμορφώσεως του Σωτήρος, Δημοτικό Σχολείο
5. Ταγαράδες: Ρ. Φεραίου, Καραϊσκάκη (μεταξύ Ρ. Φεραίου και Γράμμου-Βίτσι), Γράμμου Βίτσι στη συμβολή με Αναπαύσεως και στο ύψος του Δημοτικού Σχολείου, Κύπρου, γήπεδα και νηπιαγωγείο (τέρμα 25ης Μαρτίου)
6. Καρδία: Ευμένους του Καρδιανού (μέχρι το γήπεδο), Ιπποκράτους (μικρό τμήμα)
7. Πλαγιάρι: Ανδρέα Μιαούλη (τμήμα που δεν αποτελεί οικιστικό πυρήνα), Πλατεία επί της 28ης Οκτωβρίου και περιμετρικές οδοί (28ης Οκτωβρίου, Ιωνίας)
8. Λακκιά: Πλατεία Αγ. Δημητρίου, Χαρ. Τρικούπη (έμπροσθεν σχολείου και γηπέδου)
9. Τρίλοφος: Μεγάλου Αλεξάνδρου (τμηματικά), Περικλέους
10. Βασιλικά: Εξωκκλησίου Αγ. Ιωάννη, Μακεδονομάχου Πατίκα, Πλατεία Ακαδημίας, Αγ. Ιωάννου, 9ης Ιουνίου, Πτολεμαίων
11. Περιστερά: Πλατεία Σχολείου και Ηρώων (έμπροσθεν σχολείων, παιδικής χαράς και γηπέδων 5x5)
12. Λιβιάδι: Πλατεία, 25ης Μαρτίου (από Αισχύλου μέχρι την Πλατεία και ,έμπροσθεν δημοτικών ξενώνων)
13. Μονοπήγαδο: Πλατεία Ελευθερίας
14. Σουρωτή: Αγ. Αναργύρων (από την Πάροδο μέχρι την Πλατεία), Αθ. Διάκου, Χρ. Λώλα (μέχρι Γραικού Κων/νου)
15. Αγ. Αντώνιος: Πλατεία Δημοκρατίας, Ελ. Βενιζέλου, 28ης Οκτωβρίου (έμπροσθεν σχολείου-κοινοτικού καταστήματος-αγροτικού συνεταιρισμού-Ι.Ν. Γενεθλίου της Θεοτόκου)



Φωτ. 10. Πλατεία Λακκιάς

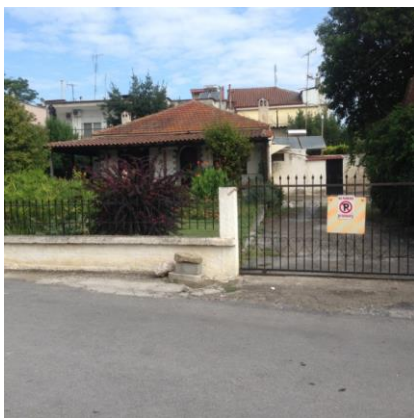


Φωτ. 11. Οδός Καπετάν Χάψα (Θέρμη)

• Περιοχές κατοικίας εντός των οικισμών

Ο τύπος αυτός των περιοχών αφορά σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, οι οποίες αναπτύσσονται κατά μήκος των οδικών αξόνων εντός των οικισμών. Βασική επιδίωξη σε αυτές τις περιοχές είναι να υπάρχουν άλλες χρήσεις γης σε κοντινές αποστάσεις, με σκοπό τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. επιβατικού αυτοκινήτου. Παράλληλα, ζητούμενο είναι ο περιορισμός της ταχύτητας των οχημάτων και η διαμόρφωση των πεζοδρομίων για την ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών.

Παραδείγματα: Στις περιοχές αυτές ανήκει το μεγαλύτερο τμήμα των οικισμών που δεν εντάσσεται σε κάποια από τις προαναφερθείσες κατηγορίες (οικιστικοί πυρήνες & συγκεντρώσεις μικτών χρήσεων).



Φωτ. 12. Κατοικία παλαιού τύπου (Πλαγιάρι)



Φωτ. 13. Εργολαβικές κατοικίες με το χώρο στάθμευσης εντός του οικοπέδου να έχει μετατραπεί σε προκήπιο (Ν. Ρύσιο)

- **Περιοχές διάχυτης κατοικίας εκτός των οικισμών**

Είναι ένας από τους βασικούς τύπους περιοχών του Δήμου Θέρμης στις περιοχές εκτός των ορίων των οικισμών. Η γενική επιδίωξη για τις περιοχές αυτές είναι να εξυπηρετούνται από δημόσια μέσα μεταφοράς, ενισχύοντας όμως την ασφάλεια των μετακινήσεων.

Παραδείγματα:

1. Γραμμική (κυρίως) ανάπτυξη κατά μήκος της Επ.Ο. 30 «Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο - Αγία Παρασκευή-Σουρωτή-Βασιλικά»
2. Οικιστική διάχυση βορείως του Ν. Ρυσίου

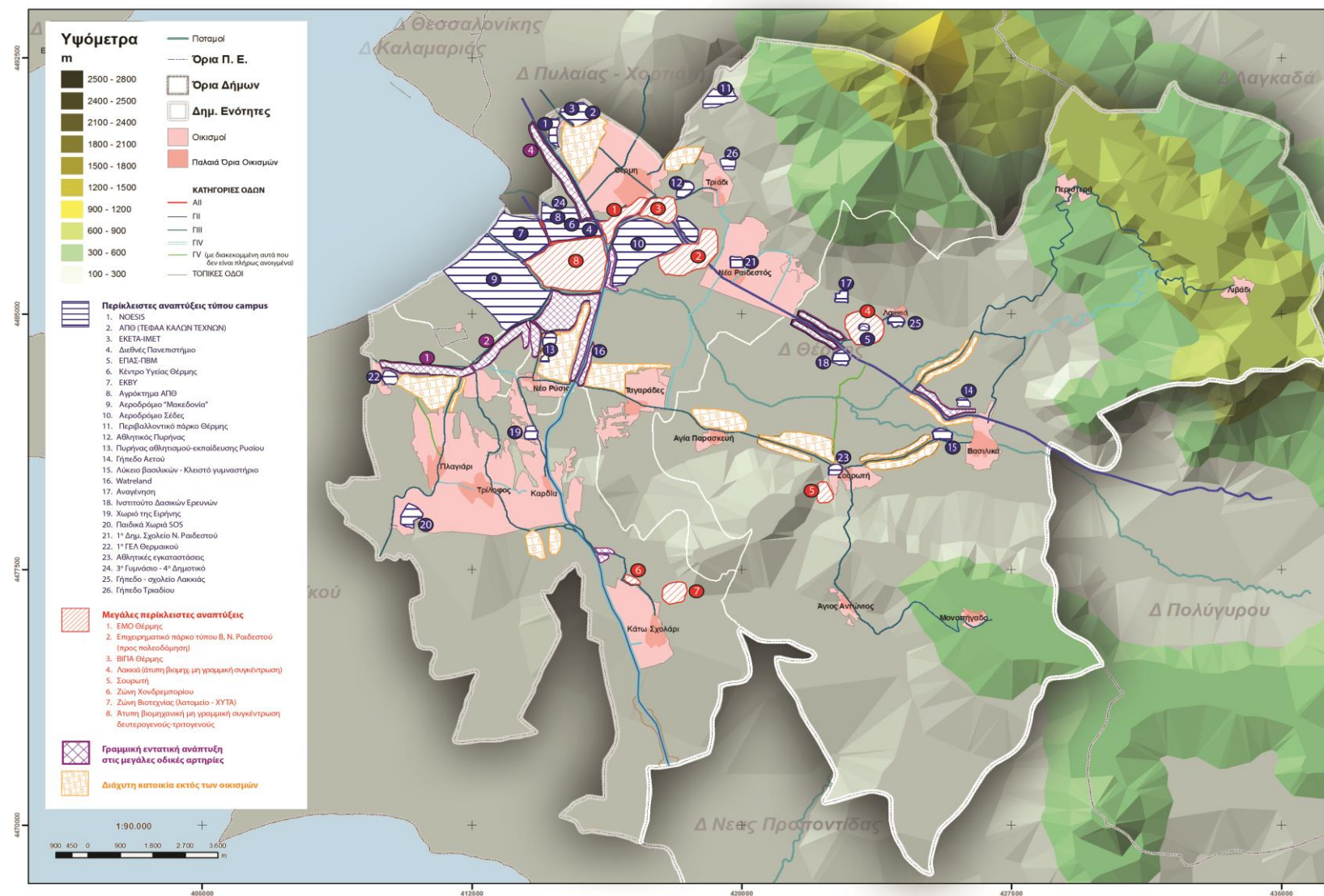
3. Γραμμική ανάπτυξη και οικιστική διάχυση κατά μήκος της Επ.Ο. 28 «Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης – Πλαγιάρι – Επανωμή – Όρμος» μέχρι το Πλαγιάρι και βορείως του Πλαγιαρίου
4. Γραμμική (κυρίως) ανάπτυξη σε τμήματα κατά μήκος της Ε.Ο. 16 «Θεσσαλονίκη-Γαλάτιστα- Άγιος Πρόδρομος- Αρναία-Παλαιοχώρι-Στρατώνι-Ιερισσός»
5. Γραμμική (κυρίως) ανάπτυξη κατά μήκος της Επ.Ο. 31 «Βασιλικά – Περιστερά – Λιβάδι» στο τμήμα μέχρι διασταύρωση με Λιβάδι



Φωτ. 14. Εργολαβικό συγκρότημα κατοικιών πέραν των ορίων του οικισμού των Ταγαράδων

Στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζονται οι βασικοί τύποι περιοχών του Δήμου Θέρμης.

Διάγραμμα 7. Απεικόνιση των τυπολογιών περιοχών του Δ. Θέρμης



5. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

5.1. ΚΟΙΝΟ ΌΡΑΜΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης είναι μια προσπάθεια ενοποιημένης προσέγγισης του σχεδιασμού και αφορά σε όλα τα μέσα και μορφές μεταφοράς τόσο εντός των οικισμών, όσο και στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου. Αξιοποιεί τις υφιστάμενες μελέτες και διαδικασίες σχεδιασμού και επιδιώκει να ορίσει ένα σύνολο αλληλένδετων μέτρων σχεδιασμένων, έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες της μετακίνησης των ανθρώπων και των επιχειρήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα της ανάλυσης και της διαβούλευσης, καθώς και τα σενάρια που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της εξειδίκευσης του Σχεδίου.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης διαπνέεται από τις αρχές (α) της ενιαίας προσέγγισης και στρατηγικής αντί μεμονωμένων παρεμβάσεων και δράσεων, (β) της αξιοποίησης των ισχυρών και της απομείωσης των αδύνατων σημείων των οικισμών και της ευρύτερης περιοχής του Δήμου, (γ) της έμφασης σε παρεμβάσεις με μεγαλύτερες πιθανότητες χρηματοδότησης, και (δ) της ενσωμάτωσης στον μέγιστο δυνατό βαθμό των προτάσεων της διαβούλευσης.

Έχοντας υπόψη ότι ο Δήμος είναι μία Αρχαία Πόλη («Starting City», σύμφωνα με τον ορισμό που έχει δοθεί στο πλαίσιο του

έργου ADVANCE για αντίστοιχης θέσης πόλεις)⁵, το Σχέδιο επιδιώκει να βάλει σε προτεραιότητα τις πιο εφικτές παρεμβάσεις που θα καταστήσουν τις μετακινήσεις περισσότερο βιώσιμες, στοχεύοντας σε ρεαλιστικές παρεμβάσεις και όχι σε «φαραωνικά» έργα (τα περίφημα ΜΕΓΑΛΑ έργα της Θεσσαλονίκης).

Ως εκ τούτου, το **Κοινό Όραμα** του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης διαμορφώνεται ως εξής:

«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»

Το Κοινό Όραμα του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης συνάδει και με το Όραμα που διατυπώνεται στο «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Θέρμης 2014-2019» το οποίο συνοψίζεται «Στην αναβάθμιση και επέκταση των παρεχόμενων κοινωνικών υπηρεσιών προς τους πολίτες, καθώς και στην εξέλιξη του Δήμου αφενός ως πόλου οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και αφετέρου ως Δήμου υψηλών προδιαγραφών, σύγχρονου οργανωτικά και λειτουργικά για το εσωτερικό του περιβάλλον». Η επίτευξη του οράματος του Σ.Β.Α.Κ. απαιτεί την συστηματική εκμετάλλευση των πόρων που διατίθενται στους Δήμους και την

⁵ Οι πόλεις αυτές δεν έχουν Σ.Β.Α.Κ. ή οποιαδήποτε στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας. Λαμβάνουν ειδικά μέτρα κατά περίπτωση όταν παρουσιάζεται κάποιο επιτακτικό πρόβλημα και δίνουν βραχυπρόθεσμες και απλώς τεχνικές λύσεις στα προβλήματα κινητικότητας.

ενεργό συμμετοχή των πολιτών σε όλη τη διαδικασία εφαρμογής του Σ.Β.Α.Κ.

Ο χρονικός ορίζοντας του Σχεδίου είναι μεσο-μακροπρόθεσμος, καθώς ορίζεται ως πρώτο διάστημα ελέγχου η οκταετία (2016 – 2023). Για τον καθορισμό της διάρκειας λαμβάνεται υπόψη το αντίστοιχο χρονικό περιθώριο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Μητροπολιτικής Περιοχής της Θεσσαλονίκης, που έχει εκπονήσει το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), αλλά και το γεγονός ότι η ολοκλήρωση των έργων που χρηματοδοτούνται από Κοινοτικούς πόρους απαιτεί κατ' ελάχιστο μία ολόκληρη προγραμματική περίοδο (με χρήση του κανόνα $n+2$). Δεδομένου, ωστόσο, ότι βρισκόμαστε σε μία ιδιαίτερα ρευστή χρονική συγκυρία και λαμβανομένου υπόψη του δυναμικού χαρακτήρα ενός Σ.Β.Α.Κ. και των προσεγγίσεων άλλων πόλεων (κυρίως του εξωτερικού) που υλοποιούν ανάλογους σχεδιασμούς, εκτιμάται ότι θα πρέπει να υπάρξει ένας σχετικός βαθμός ευελιξίας αναφορικά με την καταληκτική ημερομηνία του συγκεκριμένου Σχεδίου (2023+).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, οι **στρατηγικοί στόχοι** του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης διαμορφώνονται ως εξής:

- Η βελτίωση των συνθηκών άνετης και ασφαλούς μετακίνησης των πεζών και των ατόμων με αναπηρία
- Η βελτίωση των συνθηκών άνετης και ασφαλούς κίνησης των ποδηλάτων και η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου
- Η καλύτερη διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς του Δήμου
- Η ενίσχυση του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών

- Η αλλαγή συμπεριφοράς στη χρήση εναλλακτικών και οικολογικών μέσων μετακίνησης
- Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- Η βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
- Η μείωση των εκπομπών CO₂

5.2. ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

Στο πλαίσιο των όσων αναφέρθηκαν σε σχέση με το Κοινό Όραμα και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ. και υπό το πρίσμα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής του Δήμου, των ιδιαιτεροτήτων του, αλλά και των τομέων εστίασης που αναγνωρίζονται από τη διεθνή βιβλιογραφία και τα εθνικά κείμενα πολιτικής και στρατηγικής, προσδιορίζονται οι Άξονες Προτεραιότητας και τα Μέτρα του Σχεδίου.

Ειδικότερα, διαμορφώνονται οκτώ (8) Άξονες Προτεραιότητας του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης, οι οποίοι επιγραμματικά είναι οι εξής:

- Άξονας Προτεραιότητας 1. Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας
- Άξονας Προτεραιότητας 2. Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Άξονας Προτεραιότητας 3. Διαχείριση στάθμευσης
- Άξονας Προτεραιότητας 4. Δημόσιες συγκοινωνίες
- Άξονας Προτεραιότητας 5. Διαχείριση κινητικότητας
- Άξονας Προτεραιότητας 6. Σχεδιασμός οδών
- Άξονας Προτεραιότητας 7. Θεσμικές ρυθμίσεις

- Άξονας Προτεραιότητας 8. Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας

Ο πίνακας που ακολουθεί αποτυπώνει συνοπτικά τους Άξονες Προτεραιότητας και τα επιμέρους Μέτρα, που ο κάθε Άξονας περιλαμβάνει.

Πίνακας 4. Άξονες Προτεραιότητας και Μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. Θέρμης

Άξονες Προτεραιότητας	Μέτρα
Άξονας Προτεραιότητας 1. Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Μέτρο 1.1: Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
	Μέτρο 1.2: Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
	Μέτρο 1.3: Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
	Μέτρο 1.4: Βελτίωση διαβάσεων πεζών
	Μέτρο 1.5: Προσβασιμότητα για άτομα με κινητικές δυσκολίες
	Μέτρο 1.6: Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων
Άξονας Προτεραιότητας 2. Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Μέτρο 2.1: Κατασκευή ποδηλατοδρόμων
	Μέτρο 2.2: Στάθμευση ποδηλάτων
	Μέτρο 2.3: Συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων
Άξονας Προτεραιότητας 3. Διαχείριση στάθμευσης	Μέτρο 3.1: Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
	Μέτρο 3.2: Τιμολόγηση και χρονικός περιορισμός στάθμευσης
	Μέτρο 3.3: Εγκαταστάσεις Park & Ride
	Μέτρο 3.4: Βελτίωση αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης
Άξονας Προτεραιότητας 4. Δημόσιες συγκοινωνίες	Μέτρο 4.1: Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
	Μέτρο 4.2: Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
	Μέτρο 4.3: Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
	Μέτρο 4.4.: Αναβάθμιση στάσεων
Άξονας Προτεραιότητας 5. Διαχείριση κινητικότητας	Μέτρο 5.1: Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
	Μέτρο 5.2: Στοχευμένη προώθηση

Άξονες Προτεραιότητας	Μέτρα
	εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
	Μέτρο 5.3: Πληροφόρηση σχετικά με μη μηχανοκίνητη κινητικότητα
	Μέτρο 5.4: Νέες τεχνολογίες στη διαχείριση κινητικότητας
Άξονας Προτεραιότητας 6. Σχεδιασμός οδών	Μέτρο 6.1: Παρακαμπτήριες οδοί
	Μέτρο 6.2: Βελτίωση τμήματος δρόμου
	Μέτρο 6.3: Βελτίωση κόμβων
Άξονας Προτεραιότητας 7. Θεσμικές ρυθμίσεις	Μέτρο 7.1: Θεσμικές ρυθμίσεις Μ.Μ.Μ.
	Μέτρο 7.2: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
	Μέτρο 7.3: Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Άξονας Προτεραιότητας 8. Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	Μέτρο 8.1: Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
	Μέτρο 8.2: Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού οδικού φωτισμού

Πολύ σημαντική παράμετρος στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας είναι η αύξηση της οδικής ασφάλειας, τόσο των πεζών και των ποδηλατιστών, όσο και των οδηγών των οχημάτων. Στη διαμόρφωση των Άξονων Προτεραιότητας αποφασίστηκε να μην αναφερθεί διακριτά ως άξονας η οδική ασφάλεια, καθώς αυτή ενσωματώνεται οργανικά σε άλλους Άξονες Προτεραιότητας και Μέτρα. Για παράδειγμα, η οδική ασφάλεια συμπεριλαμβάνεται στον Άξονα Προτεραιότητας 1 «Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας», με τη βελτίωση διαβάσεων πεζών, τη βελτίωση ηλεκτροφωτισμού, την κατασκευή πεζοδρόμων και πεζοδρομίων και την εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας και στον Άξονα Προτεραιότητας 2 «Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων», με την κατασκευή ποδηλατοδρόμων για την αύξηση της ασφάλειας των ποδηλατιστών. Παράλληλα, η αύξηση της οδικής ασφάλειας αναφέρεται και στον Άξονα Προτεραιότητας 6 «Σχεδιασμός οδών», όπου η βελτίωση υφιστάμενων κόμβων ή η κατασκευή νέων

αυξάνει την ασφάλεια των οδηγών των οχημάτων, αλλά ταυτόχρονα και των πεζών - ποδηλατιστών.

Το περιεχόμενο των Αξόνων Προτεραιότητας περιλαμβάνει το σύνολο των παρεμβάσεων και δράσεων που καταγράφηκαν στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, ανεξαρτήτως του Σεναρίου στο οποίο εντάσσονται και κατ' επέκταση, ανεξαρτήτως της προτεραιότητας (πρώτης ή μη) της παρέμβασης ή της δράσης.

Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται οι Άξονες Προτεραιότητας του Σχεδίου.

5.2.1. Άξονας Προτεραιότητας 1. Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας

Η πεζή μετακίνηση θεωρείται ο οικονομικότερος και ο φιλικότερος προς το περιβάλλον τρόπος μετακίνησης. Ο μετακινούμενος μπορεί να φτάσει στον προορισμό του είτε ολοκληρώνοντας όλη τη μετακίνησή του ως πεζός, είτε συνδυάζοντας την πεζή μετακίνηση με κάποιον άλλον τρόπο μεταφοράς, όπως ποδήλατο, Μ.Μ.Μ. ή ακόμη και Ι.Χ. αυτοκίνητο. Παράλληλα, το βάδισμα θεωρείται ότι έχει πολλαπλά οφέλη για την υγεία του ατόμου. Η προώθηση της μετακίνησης πεζή προϋποθέτει παρεμβάσεις και μέτρα που έχουν ως στόχο να κάνουν τους δημόσιους χώρους πιο ελκυστικούς και να εξασφαλίσουν ότι οι πολίτες θα παραμείνουν στους δημόσιους χώρους και θα τους αξιοποιήσουν.

Στο Δήμο Θέρμης έχουν πραγματοποιηθεί παρεμβάσεις στο σύνολο σχεδόν των οικισμών, με σκοπό την προώθηση της μετακίνησης πεζή και την αύξηση της ασφάλειας όσων μετακινούνται με τα πόδια, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις μικρότερες ηλικιακές κατηγορίες. Σε οικισμούς με ισχυρά τοπικά κέντρα, όπως η Θέρμη ή τα Βασιλικά έχουν διαμορφωθεί πεζοδρόμια και ελεύθεροι χώροι, οι οποίοι διευκολύνουν τη μετακίνηση των πεζών, καθώς και των

ατόμων με αναπηρίες. Σε ορεινούς και απομακρυσμένους οικισμούς του Δήμου (Περιστερά, Λιβάδι, Άγιος Αντώνιος, Μονοπήγαδο) έχουν πραγματοποιηθεί επεμβάσεις αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξής τους, που ταυτόχρονα διευκολύνουν την κίνηση των πεζών και βελτιώνουν το επίπεδο ασφάλειας. Σε γενικές γραμμές, είναι δυνατή η πραγματοποίηση βελτιώσεων σε όλους τους οικισμούς του Δήμου Θέρμης, προκειμένου να αυξηθεί η ασφάλεια των μετακινουμένων και να διευκολυνθεί η πρόσβασή τους στα σημεία ενδιαφέροντος με τα πόδια και όχι χρησιμοποιώντας το Ι.Χ. αυτοκίνητό τους.

Σε ιδανικές συνθήκες όλες οι μετακινήσεις πεζή θα έπρεπε να μπορούν να διεξάγονται σε πεζοδρόμια ικανοποιητικού ελεύθερου πλάτους, με όλα τα στοιχεία διευκόλυνσης ειδικά των ατόμων με αναπηρίες ή κινητικές δυσκολίες, τα οποία θα βρίσκονται σε όλο το οδικό δίκτυο εκτός των οικισμών. Όμως, η δημιουργία μιας τέτοιας υποδομής είναι ανέφικτη, λόγω των οικονομικών δεδομένων και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών πολλών οδών. Από την άλλη έχει περιορισμένο όφελος, καθώς σε μεγάλο μήκος οδών οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι πολύ χαμηλοί.

Το σκεπτικό του παρόντος Σ.Β.Α.Κ. στοχεύει στην ιεράρχηση των επεμβάσεων σε σχέση: (α) με την ένταση των προβλημάτων των μετακινήσεων πεζή, (β) τη δυνατότητα η επέμβαση να επηρεάσει και εξυπηρετήσει ένα σημαντικό όγκο μετακινήσεων πεζή και τέλος, αλλά πολύ σημαντικό (γ) τη δυνατότητα η επέμβαση να προκαλέσει αλλαγή στις συνήθειες των μετακινουμένων, ώστε να αυξηθεί η πεζή μετακίνηση με ταυτόχρονη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Συγκεκριμένα, ο ΑΠ1 προωθεί την ανάπτυξη δικτύων πεζοδρόμων και τη σύνδεση χώρων συγκέντρωσης κοινού με ειδικές πλακοστρώσεις στα πεζοδρόμια για την κίνηση των ατόμων με μειωμένη όραση, καθώς και ράμπες ανόδου αμαξιδίων στα πεζοδρόμια. Παράλληλα, προωθεί την ύπαρξη καλύτερου φωτισμού

κατά μήκος των διαδρομών κίνησης πεζών και περιλαμβάνει προβλέψεις για την ασφαλέστερη προσέγγιση των σχολικών κτιρίων από τους μαθητές και τους γονείς που μετακινούνται πεζή. Τέλος, προωθεί την κατασκευή πεζοδρομίων με επαρκές πλάτος, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των πεζών και να μπορούν να τοποθετηθούν πάνω και δίπλα σε αυτά ειδικά εμπόδια που αποτρέπουν την παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων ή/και μοτοσυκλετών επάνω στα πεζοδρόμια ή στις ράμπες ανόδου/καθόδου των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας, των μητέρων με παιδικά καροτσάκια κ.ο.κ. Πολλές από τις δράσεις που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον Άξονα Προτεραιότητας βελτιώνουν και προβλήματα που αφορούν σε άλλους Άξονες Προτεραιότητας, όπως ο ΑΠ2, «Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων», ο ΑΠ3, «Διαχείριση στάθμευσης» και ο ΑΠ6, «Σχεδιασμός οδών».

Ο ΑΠ1 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 1.1: Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
- Μέτρο 1.2: Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
- Μέτρο 1.3: Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Μέτρο 1.4: Βελτίωση διαβάσεων πεζών
- Μέτρο 1.5: Προσβασιμότητα για άτομα με κινητικές δυσκολίες
- Μέτρο 1.6: Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων

5.2.2. Άξονας Προτεραιότητας 2. Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων

Η χρήση του ποδηλάτου παρέχει πολυάριθμα οφέλη σε σχέση με τα μηχανοκίνητα μέσα, καθώς είναι φθινό στην απόκτηση και ανέξοδο στη χρήση του με μηδενική ηχορύπανση και ρύπανση της ατμόσφαιρας. Επίσης, το ποδήλατο καταλαμβάνει πολύ μικρό χώρο για την κίνηση και τη στάθμευσή του, οπότε μπορεί να ενισχύσει σημαντικά την προσπάθεια για αποσυμφόρηση των κυκλοφοριακών δικτύων των οικισμών που αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακά προβλήματα. Τέλος, επιβάλλει έναν υγιεινότερο τρόπο ζωής, μέσω της σωματικής άσκησης, αλλά και καλύτερη προσβασιμότητα, λόγω του μικρού συνολικού χρόνου μετακίνησης κυρίως στα κέντρα των οικισμών που αντιμετωπίζουν προβλήματα συμφόρησης και παράνομης στάθμευσης. Οι δράσεις που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. έχουν ως στόχο να ενισχύσουν τη χρήση του ποδηλάτου τόσο από τα άτομα μικρότερης ηλικίας, που είναι οι κύριοι σημερινοί χρήστες, όσο και από τα άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, τα οποία σήμερα χρησιμοποιούν στην πλειοψηφία τους Ι.Χ. αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους.

Ο Δήμος Θέρμης συγκαταλέγεται στους Δήμους που έχουν θέσει την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου στις προτεραιότητές του τα τελευταία χρόνια. Ειδικότερα, έχουν γίνει προσπάθειες και έχουν πραγματοποιηθεί έργα, τα οποία στοχεύουν στην αύξηση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων στην περιοχή του Δήμου και στην προσέλκυση όλο και περισσότερων κατοίκων σε αυτόν τον τρόπο μετακίνησης. Στον οικισμό της Θέρμης κατασκευάστηκε δίκτυο ποδηλατοδρόμων από τη νότια είσοδό του έως το κέντρο του, όπου βρίσκονται οι σημαντικότερες λειτουργίες, όπως υπηρεσίες, αναψυχή, εκπαίδευση κτλ. Το δίκτυο αυτό συνδέεται με τον

ποδηλατόδρομο που οδηγεί στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής στη νοτιοδυτική πλευρά του οικισμού και με τον πεζόδρομο επί της οδού Καραολή & Δημητρίου και στη συνέχεια με τον ποδηλατόδρομο επί της οδού Καπετάν Χάψα, που καταλήγει στο Φράγμα της Θέρμης στη βορειοανατολική πλευρά του οικισμού. Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις περιλαμβάνονταν στην Κυκλοφοριακή Μελέτη του οικισμού (2003), ενώ σημειώνεται ότι ανάλογες παρεμβάσεις είχαν προταθεί και στο πλαίσιο ερευνητικού προγράμματος του Α.Π.Θ.⁶. Συνεπώς, έχει υπάρξει σημαντική προεργασία αναφορικά με τις ανάγκες και της δυνατότητας αξιοποίησης του συγκεκριμένου μέσου μετακίνησης.

Ποδηλατόδρομοι αναπτύσσονται και σε άλλους οικισμούς του Δήμου, όπως στο Νέο Ρυσίο και τα Βασιλικά, συνδέοντας τους προαναφερθέντες οικισμούς με σχολικές μονάδες και αθλητικές εγκαταστάσεις. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Δήμος Θέρμης πρωτοτυπεί έχοντας κατασκευάσει ποδηλατόδρομο που συνδέει δυο οικισμούς του μεταξύ τους (Φιλοθέη και Νέα Ραιδεστός) διευκολύνοντας την ασφαλή μετάβαση με ποδήλατο από τον έναν οικισμό στον άλλον.

Ο ΑΠ 2 επιχειρεί να συμβάλει στην εδραίωση της υφιστάμενης στρατηγικής σε επίπεδο Δήμου για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με τη σταδιακή αύξηση του μήκους των ποδηλατοδρόμων, εστιάζοντας πρωτίστως σε οικισμούς που διαθέτουν τα κατάλληλα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μέγεθος, ανάγλυφο, διατομή οδών). Παράλληλα, προωθείται η σύνδεση των οικισμών με εξωαστικές λειτουργίες και δραστηριότητες που προσελκύουν μετακινήσεις (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις), όπως και των οικισμών μεταξύ τους. Ο συγκεκριμένος Άξονας περιλαμβάνει, ακόμη, παρεμβάσεις για την

απομάκρυνση κενών στο υφιστάμενο δίκτυο ποδηλασίας. Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση δίδεται σε υποστηρικτικές δράσεις (συστήματα στάθμευσης, κοινόχρηστα ποδήλατα).

Ο ΑΠ2 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 2.1: Κατασκευή ποδηλατοδρόμων
- Μέτρο 2.2: Στάθμευση ποδηλάτων
- Μέτρο 2.3: Συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων

5.2.3. Άξονας Προτεραιότητας 3. Διαχείριση στάθμευσης

Η στάθμευση είναι ένα σημαντικό ζήτημα που απασχολεί, εν γένει, τις αρχές των πόλεων, καθώς η αύξηση των οχημάτων ενισχύει τη σχετική ζήτηση και περιορίζει τους διαθέσιμους χώρους για το σκοπό αυτό. Το αυξημένο κόστος δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης συνεπάγεται ότι μια ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης της στάθμευσης δεν θα πρέπει να έχει σκοπό να καλύψει τη συνολική ζήτηση, αλλά να διαχειριστεί με τον ορθολογικότερο τρόπο τις προσφερόμενες θέσεις για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών μιας περιοχής. Κατά συνέπεια, η ολοκληρωμένη διαχείριση στάθμευσης αποτελεί βασικό εργαλείο για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων μιας περιοχής, καθώς και για την βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων.

Στο Δήμο Θέρμης υπάρχουν οικισμοί που αντιμετωπίζουν σχετικά προβλήματα, εξαιτίας του μεγάλου ποσοστού οχημάτων που σταθμεύουν παρά την οδό και κυρίως παράνομα, όπως σε ράμπες πεζοδρομίων, διασταυρώσεις, στάσεις λεωφορείων, επικίνδυνες στροφές, κτλ. Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι εντονότερο στους μεγάλους οικισμούς του Δήμου, που λειτουργούν ως πόλοι προσέλκυσης μετακινήσεων ευρύτερων περιοχών (Θέρμη,

⁶ Διερεύνηση εφαρμογής καινοτόμου οικολογικού σχεδιασμού για τη δημιουργία αειφόρου ολοκληρωμένου δικτύου πρασίνου στο Δήμο Θέρμης» του εργαστηρίου Ανθοκομίας και Αρχιτεκτονικής Τοπίου της Γεωπονικής Σχολής Α.Π.Θ. (2012)

Βασιλικά), στους οικισμούς που αναπτύχθηκαν περισσότερο, λόγω του κύματος προαστιοποίησης από τη δεκαετία του '80 και έπειτα (Τρίλοφος, Πλαγιάρι, Καρδία, Ν. Ρύσιο), αλλά και σε οικισμούς όπως η Περιστερά, που ως προϋφιστάμενος οικισμός του '23, με σημαντική πυκνότητα δόμησης και πληθυσμιακή βαρύτητα αντιμετωπίζει και αυτός προβλήματα. Σε αρκετές περιπτώσεις, τίθεται θέμα ασφάλειας των μετακινήσεων, λόγω της στάθμευσης. Αυτό συμβαίνει ιδίως εκεί όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος στις οδούς είναι υψηλός και τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα δημιουργούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης (π.χ. Θέρμη, Τρίλοφος), ενώ σε πολλές περιπτώσεις προκύπτουν προβλήματα ασφάλειας εξαιτίας της χαμηλής ορατότητας και της μη δυνατότητας των πεζών και των οχημάτων να διέλθουν με ασφάλεια ανάμεσα ή δίπλα από τα παράνομα παρκαρισμένα οχήματα (π.χ. Θέρμη, Ν. Ρύσιο, Τρίλοφος, Καρδία).

Στην πλειοψηφία των οικισμών που αντιμετωπίζουν προβλήματα σχετικά με τη στάθμευση, αυτά εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των κεντρικών οδών τους, όπου και συγκεντρώνονται οι περισσότερες λειτουργίες και εξυπηρετήσεις (π.χ. Ανδρέα Μιαούλη στο Πλαγιάρι, Μ. Αλεξάνδρου στον Τρίλοφο, Πλατεία Παραμάνη στη Θέρμη) και κοντά σε σχολικά κτήρια ή αθλητικές εγκαταστάσεις, όπου οι γονείς σταθμεύουν βραχυχρόνια, συχνά παράνομα (π.χ. Γυμνάσιο - Λύκειο Τριλόφου, Κλειστό Γυμναστήριο Θέρμης - Τριαδίου, Γυμνάσιο - Λύκειο Βασιλικών, Δημοτικό Σχολείο Βασιλικών, Νηπιαγωγείο και Δημοτικό Σχολείο Αγ. Παρασκευής, 1^ο Δημοτικό Σχολείο Καρδίας, Γυμνάσιο Καρδίας, Δημοτικό Ταγαράδων, Δημοτικό Σχολείο Τριαδίου, κ.λπ.). Διαμορφωμένοι ή ακόμη και αδιαμόρφωτοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού και πλησίον των κέντρων των οικισμών εμφανίζονται σε αρκετούς από αυτούς. Ο οικισμός της Θέρμης διαθέτει πλησίον του κέντρου δυο διαμορφωμένους χώρους στάθμευσης επιβατικών οχημάτων εκτός οδού. Ο πρώτος είναι υπαίθριος, βρίσκεται δίπλα

στο Δημαρχείο και έχει πρόσβαση από την οδό Δημοκρατίας. Ο δεύτερος είναι ο υπόγειος Σταθμός Αυτοκινήτων, χωρητικότητας 172 θέσεων, ο οποίος εκτείνεται κάτω από τη μισή περίπου Πλατεία Παραμάνη, καθώς και κάτω από το οδικό τμήμα που βρίσκεται μεταξύ της Πλατείας και του ΟΤ που βρίσκεται ο Ιερός Ναός του Αγίου Νικολάου. Επιφανειακούς χώρους στάθμευσης διαθέτουν ο Τρίλοφος (οδός Γαλήνης), το Πλαγιάρι (οδός Β. Παύλου), τα Βασιλικά (Ανθεμούντος έναντι Πλατείας Ακαδημίας), η Περιστερά (οδός Αγίου Ανδρέα) και άλλοι οικισμοί. Στο σύνολο των οικισμών οι περισσότερες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού εντοπίζονται στα ιδιωτικά οικοπέδα των κατοίκων. Συχνά, εμφανίζονται περιπτώσεις στις οποίες οι υποχρεωτικές ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης στις οικοδομές έχουν μετατραπεί σε χώρους κύριας χρήσης ή προκήπια και έτσι εντείνεται το πρόβλημα της στάθμευσης παρά την οδό.

Στο Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης προτείνεται η υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη διαχείριση της στάθμευσης στους οικισμούς του, σε συμφωνία με τις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Η επιδίωξη αυτή ακολουθεί τη στόχευση σε μείωση της χρήσης του Ι.Χ. και κατ' επέκταση, την απομάκρυνσή του από τα κέντρα των οικισμών, με τη λήψη μέτρων για τη μείωση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (κατά προτίμηση στην περίμετρο των κεντρικών περιοχών των οικισμών) και τη δημιουργία σημείων μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι προσαρμοσμένες στα χαρακτηριστικά και τη δυναμική των οικισμών και των κέντρων τους. Συγκεκριμένα, οι προτάσεις λαμβάνουν υπόψη ότι η εκδίωξη του Ι.Χ.Ε.Α. από τις κεντρικές περιοχές των οικισμών, ιδίως υπό συνθήκες κρίσης, είναι πολύ πιθανόν να οδηγήσει στον μαρασμό τους, στην εκδίωξη χρήσεων εκτός των οικισμών και εν τέλει, στην τόνωση των μετακινήσεων προς εξυπηρετήσεις και λειτουργίες που χωροθετούνται στον εξωαστικό χώρο. Για τις τελευταίες, δε, η χρήση του αυτοκινήτου

αποτελεί τη βασική, αν όχι τη μόνη επιλογή μετακίνησης. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα διευκόλυνσης της στάθμευσης περιμετρικά των κέντρων των οικισμών συνοδεύονται με καλύτερη οργάνωση της βραχυχρόνιας στάθμευσης σε περιοχές υψηλής έλξης μετακινήσεων. Η προσέγγιση αυτή ακολουθείται για το σύνολο των μεγαλύτερων οικισμών της περιοχής, τα κέντρα των οποίων ανθίστανται στις τρέχουσες οικονομικές συνθήκες. Εξαίρεση αποτελεί το κέντρο της Θέρμης, το οποίο λόγω της ισχυρής του επιρροής και της ύπαρξης διαμορφωμένου υπόγειου χώρου στάθμευσης δύναται να αιτιολογήσει ριζικότερα μέτρα για τη μείωση της παρόδιας στάθμευσης. Η συγκεκριμένη κατεύθυνση ενισχύεται από μέτρα για την τιμολόγηση και τον χρονικό περιορισμό της στάθμευσης, που δύναται να βρουν εφαρμογή στον οικισμό της Θέρμης. Σημαντική παράμετρος είναι η αστυνόμευση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, καθώς όποια πολιτική διαχείρισης στάθμευσης και να εφαρμοστεί δεν θα επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα εάν δεν τηρείται από τους ίδιους τους χρήστες. Τέλος, πολύ σημαντικό στοιχείο είναι να πραγματοποιούνται συστηματικοί πολεοδομικοί έλεγχοι, ώστε να διασφαλίζεται η κατασκευή και η λειτουργία των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών χώρων στάθμευσης σε νεόκτιστα κτήρια κατοικίας και εγκαταστάσεων.

Ο ΑΠ 3 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 3.1: Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Μέτρο 3.2: Τιμολόγηση και χρονικός περιορισμός στάθμευσης
- Μέτρο 3.3: Εγκαταστάσεις Park & Ride
- Μέτρο 3.4: Βελτίωση αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης

5.2.4. Άξονας Προτεραιότητας 4. Δημόσιες Συγκοινωνίες

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό «εργαλείο» για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, τόσο στις αστικές, όσο και στις περιαστικές περιοχές. Έχουν πολύ σημαντικό και ξεκάθαρο περιβαλλοντικό, αλλά και κοινωνικό ρόλο, καθώς είναι προσιτές στις ασθενέστερες οικονομικά κοινωνικές τάξεις. Απαραίτητη προϋπόθεση, προκειμένου να καταστεί βιώσιμο ένα σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών είναι να παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Η τήρηση της συγκεκριμένης αρχής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου σε επίπεδα που επιφέρουν ανεκτές κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνθήκες.

Στο Δήμο Θέρμης οι εσωτερικές μετακινήσεις και η μετάβαση στην πόλη της Θεσσαλονίκης, πραγματοποιούνται σήμερα με τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. και τη γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας. Από τη συνολική εξέταση του Δήμου ως προς την εξυπηρέτηση από τον Ο.Α.Σ.Θ., προκύπτει ως γενικό συμπέρασμα ότι η υφιστάμενη χάραξη των λεωφορειακών γραμμών είναι μεν ικανοποιητική, αλλά επιδέχεται βελτιώσεων. Η κάλυψη των στάσεων κατά μήκος των αξόνων του βασικού οδικού δικτύου (π.χ. Ε.Ο. 16, Επ.Ο. 30, Επ.Ο. 27), καθώς και των περισσότερων οδών που συνδέουν αυτές με τους οικισμούς κρίνεται ως ικανοποιητική, με μεγάλη πυκνότητα στάσεων και αριθμό δρομολογίων, εξυπηρετώντας τις παρακείμενες χρήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, αξιολογείται θετικά η σύνδεση των οικισμών με την πόλη της Θεσσαλονίκης, που πραγματοποιείται μέσω του σταθμού μετεπιβίβασης «Α.Σ. ΙΚΕΑ». Εξαίρεση αποτελούν οι ορεινοί και απομακρυσμένοι οικισμοί (π.χ. του Λιβαδιού και της Περιστεράς), αλλά και το Άνω Σχολάρι, που αντιμετωπίζουν ευρύτερα προβλήματα συνδεσιμότητας.

Εντός των περισσότερων οικισμών, ιδιαίτερα των μικρότερων, παρατηρείται ικανοποιητική κάλυψη από τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. και κατά συνέπεια η μέση απόσταση βαδίσματος προς και από τις στάσεις των λεωφορειακών γραμμών βρίσκεται μέσα στα αποδεκτά όρια. Μικρά προβλήματα κάλυψης εμφανίζουν οι οικισμοί της Ν. Ραιδεστού, του Πλαγιαρίου, της Καρδίας και του Νέου Ρυσίου, λόγω του γεγονότος ότι η διέλευση των λεωφορείων πραγματοποιείται μόνο μέσω της κεντρικής οδού τους, με αποτέλεσμα ορισμένα τμήματα στα άκρα τους να βρίσκονται εκτός της αποδεκτής ακτίνας των 250 μέτρων από την πλησιέστερη στάση. Το ίδιο πρόβλημα παρατηρείται και στον οικισμό της Περιστεράς, επιδεινούμενο από την ύπαρξη σημαντικών κλίσεων που δυσχεραίνουν περαιτέρω την πρόσβαση στις στάσεις. Επίσης, πρόβλημα κάλυψης εμφανίζουν οι περιοχές των επεκτάσεων στη Θέρμη και το Τριάδι, όπου μεγάλο τμήμα τους δεν καλύπτεται από τις στάσεις των λεωφορείων. Με δεδομένο ότι η ανοικοδόμηση στις περιοχές αυτές βρίσκεται σε εξέλιξη, είναι απαραίτητη μελλοντικά η τροποποίηση ορισμένων δρομολογίων, προκειμένου να εξυπηρετούνται καλύτερα.

Παράλληλα, ο Δήμος Θέρμης λειτουργεί γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας. Έχει εκπονηθεί μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας, με σκοπό να καλυφθεί όλη η περιοχή του Δήμου. Λόγω των υφιστάμενων νομοθετικών ρυθμίσεων, που περιορίζουν τα χιλιόμετρα που μπορούν να διανύσουν τα δημοτικά οχήματα και του περιορισμένου διαθέσιμου στόλου (5 οχήματα), η δημοτική συγκοινωνία περιορίζεται σήμερα στη Δημοτική Ενότητα Θέρμης.

Εν γένει, επιδίωξη για το Δήμο Θέρμης είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση και η σύνδεση των οικισμών μεταξύ τους και με τα κέντρα των Δημοτικών Ενοτήτων, καθώς και με την πόλη της Θεσσαλονίκης. Ακόμη, στις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. τοποθετούνται η ένταξη περιοχών, που μέχρι σήμερα δεν εξυπηρετούνται από τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ., στα δρομολόγια

του Ο.Α.Σ.Θ. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΑΠ4 στοχεύει στην πύκνωση ορισμένων δρομολογίων του Ο.Α.Σ.Θ., στην αλλαγή του ωρολογίου προγράμματός τους και στην αλλαγή και επέκταση ορισμένων λεωφορειακών γραμμών, στοιχεία που αποτελούν και αίτημα των κατοίκων αρκετών οικισμών. Επίσης, στον ΑΠ4 περιλαμβάνονται δράσεις που αφορούν σε νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ. με τη βελτίωση και επέκταση της Δημοτικής Συγκοινωνίας να αποτελεί την κυριότερη δυναμική επέμβαση δικαιοδοσίας του Δήμου, η οποία όμως προσκρούει σε θεσμικούς και οικονομικούς περιορισμούς.

Η δυνατότητα ανταπόκρισης στην πλειοψηφία των συγκεκριμένων αιτημάτων έχει εξετασθεί από το Σ.Α.Σ.Θ. και παραμένει περιορισμένη, με δεδομένη την πρόσφατη μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Τα αιτήματα παραμένουν σε ισχύ και η πολιτική του Δήμου προτάσσει την επαναδιατύπωσή τους, παράλληλα με την επιδίωξη αλλαγής του θεσμικού πλαισίου. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί, ότι οποιαδήποτε πρόταση που αφορά σε ουσιαστικές αλλαγές πρέπει να βασίζεται σε ολοκληρωμένη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης και του επιπέδου εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών και συνδέσεων του Ο.Α.Σ.Θ. σε συνδυασμό με τη δημοτική συγκοινωνία και να προτείνει παρεμβάσεις λαμβάνοντας υπόψη τους ισχύοντες θεσμικούς και οικονομικούς περιορισμούς.

Ακόμη, ο Δήμος οφείλει να εξετάσει τη χρησιμότητα χάραξης της μελλοντικής επέκτασης του Μετρό προς το Αεροδρόμιο, μέσω διαδρομής που να προσεγγίζει καλύτερα την περιοχή του Δήμου Θέρμης.

Τέλος, ο Άξονας αυτός περιλαμβάνει δράσεις για την αναβάθμιση των στάσεων με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας των μετακινουμένων.

Ο ΑΠ 4 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 4.1: Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων

- Μέτρο 4.2: Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
- Μέτρο 4.3: Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
- Μέτρο 4.4.: Αναβάθμιση στάσεων

5.2.5. Άξονας Προτεραιότητας 5. Διαχείριση κινητικότητας

Ο συγκεκριμένος Άξονας Προτεραιότητας θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικός για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Ουσιαστικά, συνιστά μια προσπάθεια διαχείρισης της ζήτησης για τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου και της κατανομής υπέρ των ήπιων μορφών μετακίνησης, μέσω της αλλαγής των συνηθειών μετακίνησης. Η διαχείριση της κινητικότητας στοχεύει, πρωτίστως, στην αλλαγή νοοτροπίας των μετακινουμένων και στη στροφή τους σε εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, καθώς και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην αποδοτικότερη και οικονομικότερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων. Το βασικότερο «εργαλείο» της διαχείρισης της κινητικότητας είναι η υιοθέτηση «ήπιων» μέτρων, όπως η πληροφόρηση, η επικοινωνία, αλλά και ο συντονισμός των δράσεων των φορέων που εμπλέκονται με τις μεταφορές και τις μετακινήσεις. Με τον τρόπο αυτό, ενισχύεται η αποτελεσματικότητα των «σκληρών» μέτρων εξυπηρέτησης της αστικής μετακίνησης, δηλαδή της επέκτασης ή της δημιουργίας νέων υποδομών. Τα μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας είναι περιορισμένου κόστους και θεωρείται ότι έχουν υψηλή αναλογία οφέλους-κόστους, ενώ είναι χρήσιμο να πραγματοποιούνται παράλληλα με τις υπόλοιπες δράσεις ενός Σ.Β.Α.Κ.

Ο Δήμος Θέρμης καταγράφει στο ενεργητικό του αρκετές δράσεις ευαισθητοποίησης των δημοτών του σε θέματα βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Σχετικές δράσεις ενημέρωσης πολιτών και κυρίως παιδιών και γονέων έχουν

υλοποιηθεί και υλοποιούνται στο Δήμο, όπως το ευρωπαϊκό έργο Bambini, που χρηματοδοτήθηκε από το Intelligent Energy Europe, οι δράσεις της Ελληνικής Εταιρείας Αξιοποίησης Ανακύκλωσης (Ε.Ε.Α.Α.) για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μαθητών σε ζητήματα ανακύκλωσης, κ.ά. Ο ΑΠ5 στοχεύει στην εντατικοποίηση των δράσεων αυτού του τύπου και στην επέκτασή τους σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας. Στις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. της περιοχής βρίσκεται, δε, η ενεργός συμμετοχή του Δήμου Θέρμης στην προώθηση συναφών με το θέμα δραστηριοτήτων, κυρίως κατά την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. Ο συγκεκριμένος Άξονας περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση συγκεκριμένων ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα, τη στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και την παροχή πληροφοριών για τη μετακίνηση με μη μηχανοκίνητα μέσα. Στις βασικές δράσεις για τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου και στην αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ., αλλά και της πεζή μετακίνησης περιλαμβάνεται και η χρήση των νέων τεχνολογιών.

Ο ΑΠ5 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 5.1: Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
- Μέτρο 5.2: Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
- Μέτρο 5.3: Πληροφόρηση σχετικά με μη μηχανοκίνητη κινητικότητα
- Μέτρο 5.4: Νέες τεχνολογίες στη διαχείριση κινητικότητας

5.2.6. Άξονας Προτεραιότητας 6. Σχεδιασμός οδών

Ένα σημαντικό πρόβλημα που σχετίζεται με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αφορά στην διέλευση υπεραστικών οδών με σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο μέσα από οικισμούς. Στις περιπτώσεις αυτές, η κυκλοφορία προκαλεί σοβαρά προβλήματα, καθώς οι οδηγοί δεν συνηθίζουν να μειώνουν την ταχύτητά τους όταν εισέρχονται στους οικισμούς, ακόμη και αν υπάρχει σήμανση μείωσης του ορίου ταχύτητας. Συνεπώς, ο συγκεκριμένος Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις που αφορούν στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αλλά παράλληλα επιφέρουν βελτιώσεις αναφορικά με την ασφάλεια της μετακίνησης πεζή. Πρόκειται για παρεμβάσεις δημιουργίας παρακαμπτηρίων οδών, προκειμένου οι εθνικές και περιφερειακές οδοί να μη διέρχονται από τους οικισμούς, παρεμβάσεις για τη βελτίωση τμημάτων οδών, καθώς και διαμορφώσεις κόμβων σε σημαντικούς υπερτοπικούς άξονες, που θα αναγκάζουν τους οδηγούς να μειώσουν ταχύτητα.

Η δημιουργία παρακαμπτηρίων οδών αποτελεί μια δραστική και συγχρόνως αποτελεσματική λύση για την ασφαλέστερη κίνηση των οχημάτων και την αποτροπή συμβάντων οδικής ασφάλειας εντός των οικισμών. Το Σ.Β.Α.Κ. υιοθετεί τις προτάσεις υφιστάμενων μελετών, όμως παράλληλα, λαμβάνει υπόψη τα δεδομένα που διαμορφώνει το σημερινό μακροοικονομικό περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό και συμπληρωματικά με τις προαναφερθείσες παρεμβάσεις, προτείνεται μια σειρά ειδικών διαμορφώσεων στις εισόδους (gateways) των οικισμών, που ενημερώνουν τους οδηγούς ότι εισέρχονται σε κατοικημένη περιοχή και τους αναγκάζουν να μειώσουν ταχύτητα. Οι ειδικές διαμορφώσεις μπορεί να είναι της μορφής στένωσης ή κυκλικού κόμβου, εφόσον υπάρχει στη θέση αυτή και κάθετη οδός του οικισμού. Ανάλογες παρεμβάσεις προτείνονται για τμήματα εντός των οικισμών, όπου διαπιστώνεται ότι οι οδηγοί αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες θέτοντας σε κίνδυνο

την ασφάλειά τους και την ασφάλεια των περαστικών. Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις λειτουργούν συμπληρωματικά προς έργα που περιλαμβάνονται σε άλλους Άξονες Προτεραιότητας, όπως η υλοποίηση μέτρων ήπιας κυκλοφορίας σε οδούς, η κατασκευή πεζοδρομίων και διαβάσεων πεζών.

Ο ΑΠ6 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 6.1: Παρακαμπτήριες οδοί
- Μέτρο 6.2: Βελτίωση τμήματος δρόμου
- Μέτρο 6.3: Βελτίωση κόμβων

5.2.7. Άξονας Προτεραιότητας 7. Θεσμικές ρυθμίσεις

Ο συγκεκριμένος Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει «ήπιες» ενέργειες που αποσκοπούν στην αλλαγή των θεσμικών παραμέτρων, που καθιστούν τη λειτουργία των Μ.Μ.Μ. προβληματική στην περιοχή του Δήμου, καθώς και κυκλοφοριακές και πολεοδομικές ρυθμίσεις, που θα βελτιώσουν την ασφάλεια των μετακινουμένων και θα προωθήσουν τη βιώσιμη κινητικότητα.

Ο ΑΠ7 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 7.1: Θεσμικές ρυθμίσεις Μ.Μ.Μ.
- Μέτρο 7.2: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
- Μέτρο 7.3: Πολεοδομικές ρυθμίσεις

5.2.8. Άξονας Προτεραιότητας 8. Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας

Ο ΑΠ8 περιλαμβάνει δράσεις μετριασμού της συμβολής των οχημάτων στο φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής και τη βελτίωση του οδικού φωτισμού, μέσω της αντικατάστασης των υφιστάμενων

φωτιστικών σωμάτων στο δημοτικό δίκτυο φωτισμού με φωτιστικά σώματα τεχνολογίας LED.

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. και του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε.) προωθείται η αύξηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂, την οικονομία και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Δήμου. Έχει προταθεί η υποκατάσταση του diesel με φυσικό αέριο σε όλα τα απορριμματοφόρα του Δήμου, καθώς και η αντικατάσταση της βενζίνης στα δημοτικά οχήματα από αιθανόλη και βιοντίζελ. Σημειώνεται ότι, η Ευρωπαϊκή Οδηγία για την Ανανεώσιμη Ενέργεια προβλέπει ότι τα κράτη-μέλη θα πρέπει να αυξήσουν την αναλογία της ενέργειας που προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές (συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων) στο 20% έως το 2020 και στον τομέα των μεταφορών σε 10% την ίδια χρονιά.

Παράλληλα, όπως προκύπτει από πρόσφατες μελέτες, έως και το 40% της κατανάλωσης της ηλεκτρικής ενέργειας ενός Δήμου οφείλεται από το δίκτυο οδικού φωτισμού του, με υψηλά ποσά να δαπανούνται ετησίως για την συντήρησή του. Επιπρόσθετα, η λειτουργία του δικτύου έχει και ένα διακριτό περιβαλλοντικό κόστος, το οποίο αντιστοιχεί σε υψηλές εκπομπές CO₂, έκλυση θερμότητας από τα ίδια τα φωτιστικά σώματα και αυξημένη ρύπανση/επιπτώσεις εξαιτίας της απόθεσης των λαμπτήρων (κυρίως υδραργύρου) στους χώρους αποκομιδής.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η απόδοση φωτεινότητας ενός φωτιστικού σώματος τεχνολογίας νατρίου ή υδραργύρου εξασθενεί σημαντικά κατά τον κύκλο ζωής του, με τα φωτιστικά τύπου LED να έχουν διπλάσιο χρόνο ζωής, προσφέροντας έτσι υψηλή ποιότητα φωτισμού ως προς την κατανάλωση ενέργειας (lumen/watt). Επιπρόσθετα, τα φωτιστικά τύπου LED μπορούν να λειτουργήσουν ακόμα και σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες (-40° C), η έναυσή τους είναι άμεση, ενώ υπάρχει δυνατότητα ελέγχου και διαχείρισης τους, ακόμα και από απομακρυσμένα σημεία με την προσθήκη σχετικού

συστήματος. Τέλος, πολύ βασικό στοιχείο είναι η εξοικονόμηση ενέργειας που προκύπτει από τη χρήση τους και υπολογίζεται σε 50% έως και 70% σε σχέση με τα υφιστάμενα φωτιστικά σώματα παλαιάς τεχνολογίας. Για όλους τους παραπάνω λόγους, τα φωτιστικά της τεχνολογίας LED καθίστανται λύση πρώτης επιλογής για τα δίκτυα οδικού φωτισμού, καθώς και για πολλές άλλες εφαρμογές όπως φωτισμό αστικών αναπλάσεων, αρχιτεκτονικό φωτισμό, φωτισμό σημείων (spot κ.λπ.). Στο πλαίσιο των ανωτέρω ο Δήμος Θέρμης σχεδιάζει την αντικατάσταση των υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων με φωτιστικά τεχνολογίας LED, για να επωφεληθεί μέσω της χρήσης τους.

Ο ΑΠ8 περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα:

- Μέτρο 8.1: Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
- Μέτρο 8.2: Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού οδικού φωτισμού

5.3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΩΝ

Ως πρώτη προτεραιότητας αναφέρονται εκείνες οι παρεμβάσεις και δράσεις, για τις οποίες θα επιδιωχθεί να ξεκινήσει η υλοποίησή τους (ακόμη και σε επίπεδο μελετητικής ωρίμανσης, αδειοδοτήσεων ή εξεύρεσης χρηματοδότησης) κατά την πρώτη περίοδο του Σ.Β.Α.Κ., που καλύπτει το διάστημα μέχρι και το 2023. Η διαδικασία αυτή συναρτάται κυρίως με την πορεία των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2014-2020 και των λοιπών δυνητικών πηγών ευρωπαϊκής χρηματοδότησης και δευτερευόντως με τους ίδιους πόρους του Δήμου, οι οποίοι βαίνουν μειούμενοι.

Ειδικότερα, στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι εξής παρεμβάσεις και δράσεις:

α) Παρεμβάσεις και δράσεις αρμοδιότητας του Δήμου, που κατά την αξιολόγηση έλαβαν υψηλή συνολική τιμή και το εύρος των επιμέρους τιμών τους κυμάνθηκε εντός ενός αποδεκτού ορίου. Με βάση τη συνολική τους τιμή, οι παρεμβάσεις ταξινομήθηκαν σε τέσσερα τεταρτημόρια με αύξουσα σειρά. Ως καταρχήν πρώτης προτεραιότητας παρεμβάσεις θεωρήθηκαν αυτές των οποίων η συνολική βαθμολογία ισούταν ή υπερέβαινε την κατώτερη τιμή – όριο του ανώτερου τεταρτημορίου (~9,36). Επιπρόσθετα, υπολογίστηκε το εύρος των βαθμών που έλαβε η κάθε παρέμβαση από τους αξιολογητές και υπολογίστηκε ο μέσος όρος του εύρους των βαθμών (5,68). Οι παρεμβάσεις με εύρος βαθμών ίσο ή μεγαλύτερο του σχετικού μέσου όρου θεωρήθηκαν ως μη αποδεκτές, για τους λόγους που ήδη αναφέρθηκαν. Η συγκεκριμένη κατηγορία περιλαμβάνει τη συντριπτική πλειοψηφία των παρεμβάσεων και δράσεων πρώτης προτεραιότητας του Σ.Β.Α.Κ.

β) Παρεμβάσεις και δράσεις που πληρούν τα ανωτέρω κριτήρια, αν και δεν είναι αρμοδιότητας του Δήμου. Η διαφορά έγκειται στο ότι οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις εξαιρέθηκαν καταρχήν από την ανάγκη αναλυτικής περιγραφής του φυσικού τους αντικειμένου και των λοιπών περιγραφικών τους στοιχείων (κοστολόγηση, χρονοπρογραμματισμός, κ.λπ.), αφού δεν εναπόκειται στο Δήμο να προβεί σε τέτοιου είδους εξειδίκευση. Στη συνέχεια, για όσες ήταν εφικτό επιχειρήθηκε, είτε να περιγραφεί διακριτά το τμήμα τους που δύναται να υλοποιηθεί από τον Δήμο (π.χ. για την παρέμβαση «Μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων στην Ε.Ο. 16 Θεσσαλονίκης – Πολυγύρου, στο τμήμα που διέρχεται από τον οικισμό της Ν. Ραιδεστού), είτε να συγχωνευτούν με παρεμβάσεις και δράσεις αρμοδιότητας του Δήμου (π.χ. η «Λεωφορειακή

σύνδεση Τριλόφου – Πλαγιαρίου», αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Θ., να ικανοποιηθεί από τη δημοτική συγκοινωνία).

γ) Παρεμβάσεις και δράσεις που δεν έλαβαν υψηλή συνολική τιμή κατά την αξιολόγηση, όμως αφορούν σε οικισμούς για τους οποίους δεν προέκυψε καμία παρέμβαση ως πρώτης προτεραιότητας, βάσει των αρχικών κριτηρίων που είχαν τεθεί. Οι παρεμβάσεις αυτές ενσωματώθηκαν στο Σ.Β.Α.Κ. ως πρώτης προτεραιότητας, στο πλαίσιο του κριτηρίου της χωρικής δικαιοσύνης.

Ως δεύτερης προτεραιότητας αναφέρονται εκείνες οι παρεμβάσεις και δράσεις που είτε δεν συγκεντρώνουν υψηλή βαθμολογία, είτε εξαιρέθηκαν από τις παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας, λόγω του μεγάλου εύρους βαθμών στα επιμέρους κριτήρια. Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις *δεν εξαιρούνται* του Σ.Β.Α.Κ., όμως η ωρίμανσή τους είναι μεσο-μακροπρόθεση, με την αίρεση ότι εφόσον προκύψουν οι απαραίτητοι εξωγενείς παράγοντες (κυρίως η χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους) δύναται να προχωρήσουν περαιτέρω μελετητικά ή/ και κατασκευαστικά.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται ανά οικισμό οι παρεμβάσεις και δράσεις πρώτης και δεύτερης προτεραιότητας με τον αντίστοιχο Άξονα Προτεραιότητας και Μέτρο.

Η στήλη «κατηγορία» αναφέρεται στην προέλευση της Παρέμβασης/Δράσης. Το «1» αντιστοιχίζεται σε δράσεις που προήλθαν από τη Διαβούλευση με τους φορείς και τους κατοίκους του Δήμου Θέρμης, το «2» σε Παρεμβάσεις/Δράσεις που προήλθαν από τη Διαβούλευση, αλλά αποτελούν και προτάσεις του Δήμου Θέρμης και της ομάδας μελέτης, ενώ το «3» αφορά σε Παρεμβάσεις/Δράσεις που αποτελούν προτάσεις του Δήμου Θέρμης και της ομάδας μελέτης.

5.3.1. Οικισμός Θέρμης

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Δημιουργία πεζοδρομίου-ποδηλατόδρομου στην Απόστολου Κουγιάμη	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Δημιουργία πεζοδρομίου -ποδηλατόδρομου στην προέκταση της Απόστολου Κουγιάμη	2	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Δημιουργία πεζοδρομίου -ποδηλατόδρομου στην Κοινοτική Οδό 30 Τριαδίου – Θέρμης, από την Καπετάν Χάψα έως τον οικισμό του Τριαδίου	2	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας των πεζών και των ποδηλατιστών στην προέκταση της Τσαλδάρη προς το εμπορικό κέντρο Mediterranean Cosmos	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Μέτρα και παρεμβάσεις απόθησης των οχημάτων από το κέντρο της Θέρμης	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Μέτρα αποτροπής της στάθμευσης στις ράμπες επί της οδού Βασιλικής Ταβάκη	1	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Προσβασιμότητα για άτομα με κινητικές δυσκολίες
Επαναλειτουργία του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής	1	α	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο του οικισμού της Θέρμης	3	α	Διαχείριση στάθμευσης	Τιμολόγηση και χρονικός περιορισμός στάθμευσης
Διαμόρφωση της Καραολή & Δημητρίου στο άνω τμήμα της	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου στο ρέμα Γοργοποτάμου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην Α. Παπανδρέου (με ποδηλατόδρομο από την Β. Ταβάκη έως την Απ. Κουγιάμη)	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων και κεντρικής νησίδας στην Π. Τσαλδάρη από τη Στρ. Μακρυγιάννη έως την Ματσούκας	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση της Π. Τσαλδάρη σε οδό ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα από Β. Ταβάκη έως Στρ. Μακρυγιάννη	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην Αθ. Διάκου στο τμήμα από Υψηλάντη μέχρι Ματσούκας (με ποδηλατόδρομο από την Δ. Υψηλάντη έως την Απ. Κουγιάμη)	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση της Αθ. Διάκου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα από την Αγ. Νικολάου έως την Δ. Υψηλάντη	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Διαμόρφωση των πεζοδρομίων της οδού Μανδρίτσα Θέρμης και του κόμβου στη συμβολή Καπ. Χάψα-Απ. Κουγιάμη	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Κατασκευή κόμβου στη συμβολή των οδών Αγ. Νικολάου και Π. Τσαλδάρη	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτιώσεις κόμβων
Κατασκευή κόμβου στη συμβολή των οδών Αγ. Νικολάου και Αθ. Διάκου	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτιώσεις κόμβων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων και κεντρικής νησίδας στη Βένου Μηχαλίδη μέχρι το ρέμα Γοργοποτάμου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην Καπετάν Χάψα, στο τμήμα από Ικάρου μέχρι Ματσούκας	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην οδό 19ης Μαΐου μετά τη συμβολή με Θερμοπυλών	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην Καπετάν Χάψα και μέτρα μείωσης της ταχύτητας στο τμήμα από Ικάρων μέχρι Δημοκρίτου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων, κεντρικής νησίδας, μέτρα μείωσης της ταχύτητας, διαπλάτυνσεις, ασφαλτοστρώσεις και δαινοίξεις στις οδούς 19ης Μαΐου (τμήμα από Καπετάν Χάψα έως Θερμοπυλών), Βένου Μηχαλιδίου (τμήμα από Γοργοπόταμο μέχρι Αγαμέμνωνος), Άργους και Ξενοφώντος	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Αθ. Διάκου με την οδό Απ. Κουγιάμη	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Α. Παπανδρέου με την οδό Απ. Κουγιάμη	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Χρυσοστόμου Σμύρνης με την οδό Απ. Κουγιάμη	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Επέκταση της λεωφορειακής γραμμής 87 "ΑΣ ΙΚΕΑ-Βασιλικά" και προσθήκη στάσης στον κυκλικό κόμβο στην είσοδο της Θέρμης (συμβολή Α. Παπανδρέου & Β. Ταβάκη)	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
Ίδρυση, οργάνωση και λειτουργία Επιχειρηματικού Πάρκου Εξυγίανσης στο ΒΠΠΑ Θέρμης, σύμφωνα με το Ν. 3982/2011 όπως ισχύει	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Τροποποίηση Ρυμοτομικού Σχεδίου ΕΜΟ Θέρμης	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Εκρίζωση δέντρων που βρίσκονται στα πεζοδρόμια και αντικατάσταση από άλλα είδη που καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Δημιουργία Ανατολικού Μητροπολιτικού Πάρκου	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Εκπόνηση Ειδικού Χωρικού Σχεδίου στην περιοχή ΕΚΕΤΑ-NOESIS για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις

5.3.2. Οικισμός Τριαδίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Εγκατάσταση επενεργούμενου σηματοδότη στο δρόμο έξω από το γυμναστήριο επί της Κοινοτικής Οδού 30 "Τριάδι - Θέρμη" (που θα ανάβει κόκκινο όταν ανιχνεύει υψηλή ταχύτητα) και διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Αλλαγή της διαδρομής του λεωφορείου που επιστρέφει από το Τριάδι στη Θέρμη, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερης έκτασης του οικισμού του Τριαδίου	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
Ανάπλαση των πεζοδρομίων της οδού Αγ. Πατέρων στον οικισμό Τριαδίου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Κατασκευή κόμβου στη συμβολή των οδών Αγ. Πατέρων και Ηρώων Πολυτεχνείου	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Κατασκευή κόμβου στη συμβολή των οδών Μ. Μερκούρη και Π. Μελά	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων

5.3.3. Οικισμός Νέου Ρυσίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Τροποποίηση γραμμής λεωφορείων προς Καρδία, ώστε να κάνουν στάση στην ΑΥΡΙΑΝΗ και να εξυπηρετούν τον οικισμό του Ν. Ρυσίου	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Αύξηση δρομολογίων Δημοτικής Συγκοινωνίας για τον οικισμό του Ν. Ρυσίου	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Συντήρηση πλακών πεζοδρομίου και δημιουργία ραμπών για Α.με.Α και παιδικά καροτσάκια στην Κων/πόλεως	1	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Κάλυψη του κενού των 30 μέτρων στον ποδηλατόδρομο εκτός οικισμού	2	β	Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων
Μονοδρόμηση κάθετων οδών της Κων/πόλεως	2	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων κατά μήκος των κεντρικών οδών (Μεταμορφώσεως και Κων/πόλεως)	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στους κόμβους των καθέτων με τις κεντρικές οδούς (Μεταμορφώσεως και Κων/πόλεως) για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας	3, 4	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Κατασκευή παρακαμπτήριας οδού του οικισμού Ν. Ρυσίου	3	β	Σχεδιασμός οδών	Παρακαμπτήριες οδοί

5.3.4. Οικισμός Νέας Ραιδεστού

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Ολοκλήρωση σηματοδότη ή κατασκευή κυκλικού κόμβου στη συμβολή της Ε.Ο. 16 "Θεσσαλονίκη-Πολύγυρος" με την Κολοκοτρώνη	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Εκατάσταση φωτεινού σηματοδότη στον κόμβο της Ε.Ο. 16 "Θεσσαλονίκη-Πολύγυρος" με την Μ. Αλεξάνδρου	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Ολοκλήρωση σηματοδότη στη συμβολή της Ε.Ο. 16 "Θεσσαλονίκη-Πολύγυρος" με την Π. Μελά	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Κατασκευή δικτύου πεζοδρόμων οικισμού Ν. Ραιδεστού	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Πολεοδόμηση Επιχειρηματικού Πάρκου Τύπου Β Νέας Ραιδεστού, σύμφωνα με το Ν. 3982/2011 όπως ισχύει	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Εκρίζωση δέντρων που βρίσκονται στα πεζοδρόμια και αντικατάσταση από άλλα είδη που καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση χώρου επί της Ε.Ο. 16 Νέας Ραιδεστού	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου

5.3.5. Οικισμός Ταγαράδων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Μέτρα βελτίωσης της ασφαλούς μετακίνησης των πεζών στην 5 ^η οδό προς τη Waterland	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Μέτρα βελτίωσης της ασφαλούς μετακίνησης των πεζών στην 12 ^η οδό (Ταγαράδες – Ν.Ραιδεστός)	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Μέτρα βελτίωσης της ασφαλούς μετακίνησης των μαθητών που κινούνται κατά μήκος της Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης- Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή - Βασιλικά"	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Πύκνωση των δρομολογίων του Ο.Α.Σ.Θ. και της Δημοτικής Συγκοινωνίας	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Μέτρα αποτροπής της διαμερούς κυκλοφορίας από τον οικισμό Αγγελάκη προς το κέντρο του οικισμού Ταγαράδων, μέσω της Τσακάλωφ	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Εφαρμογή μελέτης ανάπλασης οδού Ρήγα Φεραίου	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων πίσω από τον Ι.Ν. Τιμίου Προδρόμου	3	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων επί της οδού Καραϊσκάκη	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στον ανοικτό χώρο της οδού Γράμμων-Βίτσι μεταξύ των οδών Αθαν. Διάκου και Μ. Αλεξάνδρου, μπροστά στο υφιστάμενο σχολικό συγκρότημα, καθώς και εσοχών για την οργάνωση των οχημάτων που προσέρχονται στο σχολείο	3	α	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης

5.3.6. Οικισμός Φιλοθέης

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Πύκνωση δρομολογίων Ο.Α.Σ.Θ. για διευκόλυνση των σχολικών μετακινήσεων και των μετακινήσεων για τις απογευματινές δραστηριότητες των νέων	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Βελτίωση ορατότητας στον κόμβο για Φιλοθέη επί της Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου στη στροφή προς Βασιλικά (καθάρισμα φυτών, απαλλοτρίωση) και αποκατάσταση φωτισμού	1	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Μείωση ταχυτήτων με σαμαράκια, ακόμη και στις περιμετρικές οδούς του οικισμού	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

5.3.7. Οικισμός Καρδίας

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
------------------	-----------	---------------	-----------------------	-------

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Βελτίωση ασφάλειας μετακίνησης πεζή στο δρόμο από τη γέφυρα της Καρδίας μέχρι το Α. Σχολάρι	1	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Κλείσιμο παράνομων εισόδων από την Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Ν. Μουδανιών στον οικισμό της Καρδίας	2	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Δημιουργία πεζοδρομίων στην Ευμένους Καρδιανού	2	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Τοποθέτηση ηχοπετασμάτων στην Ε.Ο. Θεσ/νίκης – Μουδανίων	1	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων στην Ν. Πλαστήρα από τη γέφυρα έως το 1ο Δημοτικό Σχολείο	1	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Βελτίωση εξυπηρέτησης νότιας Καρδίας από λεωφορειακή σύνδεση του ΟΑΣΘ	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
Εφαρμογή της μελέτης ανάπλασης του κέντρου του οικισμού Καρδίας	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης στον οικισμό και το κέντρο του	3	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης Αναθεώρησης στην Πολεοδομική Ενότητα, όπου εμπίπτει το κέντρο του οικισμού Καρδίας	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων στο οδικό δίκτυο εντός του οικισμού της Καρδίας	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων

5.3.8. Οικισμός Πλαγιαρίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
------------------	-----------	---------------	-----------------------	-------

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Λεωφορειακή σύνδεση με Τρίλοφο	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών
Εφαρμογή της μελέτης ανάπλασης της Ανδρέα Μιαούλη	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Βελτίωση ασφάλειας στον κόμβο της Ανδρέα Μιαούλη με Περικλέους	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Πεζοδρόμηση της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη από την οδό Μιαούλη έως την οδό 28ης Οκτωβρίου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Πεζοδρόμηση της οδού Αγίου Δημητρίου από τη συμβολή της με την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη έως μπροστά από το δημοτικό σχολείο	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Δημιουργία χώρων στάθμευσης στον οικισμό του Πλαγιαρίου	3	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Δημιουργία πεζοδρομίου επί της Επ.Ο. 28 "Γεωργική Σχολή Θεσ/νίκης-Πλαγιάρι-Επανομή -Όρμος" από την έξοδο του Παιδικού Χωριού SOS έως τη στάση των λεωφορείων, στην κατεύθυνση προς Επανομή	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης Αναθεώρησης στην Πολεοδομική Ενότητα, όπου εμπίπτει το κέντρο του οικισμού Πλαγιαρίου	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις
Απαγόρευση της εισόδου φορτηγών, μικτού βάρους μεγαλύτερου των 3,5 τόνων, στο οδικό δίκτυο του οικισμού πλην της οδού Μιαούλη	3	α	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Διαμόρφωση πεζοδρομίων στην αγγελοδόστρατα από τον οικισμό του Πλαγιαρίου μέχρι το κλειστό γυμναστήριο	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων

5.3.9. Οικισμός Τριλόφου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Μονοδρόμηση της οδού Προφήτη Ηλία	1	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Δημιουργία σταθμού μετεπιβίβασης στο σημείο "Μηδέν"	1	β	Διαχείριση στάθμευσης	Εγκαταστάσεις Park & Ride
Εφαρμογή της μελέτης ανάπλασης της Μεγάλου Αλεξάνδρου	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Βελτίωση διάβασης επί της Μεγάλου Αλεξάνδρου, έμπροσθεν των σχολικών κτιρίων	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Δημιουργία χώρων στάθμευσης στο κέντρο του οικισμού	2	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Δημιουργία χώρου στάθμευσης στην οδό Εσπερίδων	1	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Λήψη μέτρων για τη μείωση των ταχυτήτων στην Επ.Ο. 29 "Γεωργική Σχολή Θεσ/νίκης - Τρίλοφος προς Νέα Μουδανιά" στον οικισμό Τριλόφου	2	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Δημιουργία χώρου στάθμευσης για αγροτικά μηχανήματα εκτός του οικισμού	1	β	Διαχείριση στάθμευσης	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
Δημιουργία απευθείας και express γραμμής λεωφορείου για το κέντρο της Θεσσαλονίκης	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης Αναθεώρησης στην Πολεοδομική Ενότητα, όπου εμπίπτει το κέντρο του οικισμού Τριλόφου	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές ρυθμίσεις

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Απαγόρευση εισόδου και κυκλοφορίας φορτηγών μικτού βάρους μεγαλύτερου των 5,0 τόννων στο οδικό δίκτυο του οικισμού του Τριλόφου με τοποθέτηση των σχετικών πινακίδων στις εισόδους του οικισμού από Θεσσαλονίκη, Πλαγιάρι και Χαλκιδική	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

5.3.10. Οικισμός Κάτω Σχολαρίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Βελτίωση λεωφορειακής εξυπηρέτησης, με προσθήκη δρομολογίων στη γραμμή προς Λάκκωμα (στις 10:00 και στις 17:30-18:00) και σύνδεση με το κέντρο αποκατάστασης "Αρμονία"	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Διαγράμμιση στο τμήμα της Επ.Ο. 29 "Γεωργική Σχολή Θεσ/νίκης - Τρίλοφος προς Νέα Μουδανιά", στο τμήμα του οδικού δικτύου από την Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Μουδανίων έως το Κάτω Σχολάρι και στη συνέχεια προς το ΧΥΤΑ	1	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Μονοδρόμηση Λεωφόρου Κων/νου Πανέρη	3	α	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Κατασκευή πεζοδρομίων επί της Λεωφόρου Κων/νου Πανέρη	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Μέτρα μείωσης της ταχύτητας επί της Λεωφόρου Κων/νου Πανέρη, στη διασταύρωση με το 2 ^ο Νηπιαγωγείο	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Βελτίωση διάβασης επί της Λεωφόρου Κων/νου Πανέρη, στη διασταύρωση με την Βρυσάκι	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Επέκταση Κεντρικής Πλατείας με πεζοδρόμηση της Ομονοίας	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Διαμόρφωση της οδού Όχι μπροστά από τα Σχολεία και τον Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου για τη βελτίωση της ασφάλειας των μετακινούμενων	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών

5.3.11. Οικισμός Βασιλικών

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Λειτουργική και αισθητική ενοποίηση κεντρικών υπαίθριων χώρων του οικισμού	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Δημιουργία πεζοδρόμου στην οδό Πλάτωνος	2	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο του οικισμού, πίσω από τον Άγιο Γιώργιο	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Κατασκευή κυκλικού κόμβου στα παλαιά μνήματα	1	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Λεωφορειακή σύνδεση των Βασιλικών με τη Θέρμη	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις MMM
Βελτίωση της λεωφορειακής σύνδεσης των Βασιλικών με τους γύρω οικισμούς	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Δημιουργία κόμβου έξω από τα σχολεία, στην Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή-Βασιλικά" στα Βασιλικά	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Πλακόστρωση πεζοδρομίων από τον Αγροτικό Συνεταιρισμό μέχρι τα Σφαγεία	2	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαμόρφωση κόμβων επί της Ε.Ο.16 "Θεσσαλονίκη-Πολύγυρος", στις θέσεις "Σφαγεία" και "Μεταμόρφωση" στα Βασιλικά	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Εκπόνηση Ειδικού Χωρικού Σχεδίου για την οργάνωση του κέντρου του οικισμού των Βασιλικών	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Πολεοδομικές Ρυθμίσεις
Απευθείας λεωφορειακή σύνδεση Βασιλικών με Τριάδι-Θέρμη	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις MMM

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων για την πρόσβαση πεζή στο πολιτιστικό κέντρο των Βασιλικών	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων στο κέντρο του οικισμού των Βασιλικών	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων
Μελέτη κατασκευής πεζοδρομίων, δενδροφύτευσης και φωτισμού εκατέρωθεν του ρέματος Ανθεμούντα από συνεταιρισμό ως γέφυρα εργοταξίου και από εργοτάξιο ως παλιά νεκροταφεία		β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων από τον Αγροτικό Συνεταιρισμό μέχρι το γήπεδο του Αετού	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων

5.3.12. Οικισμός Αγίας Παρασκευής

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Επεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης των μαθητών και των γονέων πεζή στις σχολικές εγκαταστάσεις του οικισμού της Αγ. Παρασκευής	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων κατά μήκος της Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή-Σουρωτή - Βασιλικά" στην Αγ. Παρασκευή	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων στους κύριους δρόμους του οικισμού της Αγίας Παρασκευής	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Ανάπλαση κεντρικής πλατείας οικισμού Αγίας Παρασκευής	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού στην Αγ. Παρασκευή	2	β	Σχεδιασμός οδών	Παρακαμπτήριες οδοί

5.3.13. Οικισμός Περιστεράς

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Τροποποίηση του ωραρίου των δρομολογίων του Ο.Α.Σ.Θ. για τη Θεσσαλονίκη (νωρίτερα και πιο αργά)	2	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Κατασκευή περιφερειακής οδού οικισμού Περιστεράς	2	β	Σχεδιασμός οδών	Παρακαμπτήριες οδοί
Δημιουργία κόμβου στη στροφή για Περιστερά επί της Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου	2	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού της Περιστεράς με τη δημιουργία χώρου στάθμευσης Ι.Χ.Ε.Α. δίπλα στον ΟΤΕ	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις διασταυρώσεις των δρόμων του οικισμού με την Οσίου Ευθυμίου	3	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού της Περιστεράς κατά μήκος της Οσίου Ευθυμίου και Αγ. Ανδρέα	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

5.3.14. Οικισμός Λιβαδίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Δημιουργία γέφυρας πάνω από τον χείμαρρο για αύξηση της ασφάλειας κατά την πεζή μετακίνηση	1	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Τροποποίηση του ωραρίου των δρομολογίων του Ο.Α.Σ.Θ. για τη Θεσσαλονίκη (νωρίτερα και πιο αργά)	2	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού του Λιβαδίου κατά μήκος της 25ης Μαρτίου, Αγ. Σοφίας και Φιλικής Εταιρείας	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

5.3.15. Οικισμός Μονοπήγαδου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Διαμόρφωση κόμβου στη διασταύρωση της περιφερειακής οδού του οικισμού με τη Θεσσαλονίκης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας	2	α	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού του Μονοπήγαδου στις οδούς Μελάνθειας και Θεσσαλονίκης (τμήμα από την Πλατεία Ελευθερίας προς Χαλκιδικής και χώρος στάθμευσης στο γήπεδο)	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

5.3.16. Οικισμός Λακκιάς

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Βελτίωση ασφάλειας μετακίνησης των μαθητών από τον Ο.Α.Ε.Δ. έως την Ε.Ο. 16 "Θεσσαλονίκη – Πολύγυρος"	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων στο τμήμα από τον Ο.Α.Ε.Α. έως την Ε.Ο. 16 "Θεσσαλονίκη – Πολύγυρος"	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων
Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού εισόδου Λακκιάς	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων

5.3.17. Οικισμός Σουρωτής

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Πεζοδρόμηση της οδού Γ. Μαυρομμάτη	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις δημόσιου χώρου
Βελτίωση της ασφαλούς μετακίνησης με τη χρήση ποδηλάτου κατά μήκος της Επ.Ο. 30 «Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή – Βασιλικά», στο τμήμα από τη Σουρωτή προς τις σχολικές εγκαταστάσεις στα Βασιλικά	1	β	Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Κατασκευή ποδηλατοδρόμων
Βελτίωση της ασφάλειας των πεζών κατά μήκος της Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή - Βασιλικά", στο τμήμα από το γήπεδο της Σουρωτής έως τον οικισμό	1	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Κατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων
Διαπλάτυνση επί της Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή - Βασιλικά", στη θέση "Γεφυράκι" στη Σουρωτή	1	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Βελτίωση κόμβου στην Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή - Βασιλικά" προς Ι.Μ. Αγίου Ιωάννη Θεολόγου	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Διαμόρφωση της Αθ. Διάκου στο τμήμα από Μακεδονίας μέχρι Κων. Κανάρη σε ήπιας κυκλοφορίας	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Μέτρα μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων κατά μήκος της Χρήστου Λόλα για τη βελτίωση της ασφάλειας της μετακίνησης πεζή	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Δημιουργία παρακαμπτήριας οδού στη Σουρωτή	2	β	Σχεδιασμός οδών	Παρακαμπτήριες οδοί
Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων στην Επ.Ο. 30 "Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης-Νέο Ρύσιο-Αγ. Παρασκευή- Σουρωτή - Βασιλικά" μπροστά από το γήπεδο του οικισμού της Σουρωτής	1	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού οδών και κοινόχρηστων χώρων

5.3.18. Οικισμός Αγίου Αντωνίου

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού του Αγ. Αντωνίου κατά μήκος της οδού Ελ. Βενιζέλου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Ολοκλήρωση των διαμορφώσεων που προβλέπονται από τη μελέτη συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης και ανάδειξης του ορεινού οικισμού του Αγ. Αντωνίου κατά μήκος της 28ης Οκτωβρίου	3	β	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
Διαμόρφωση κόμβων στις διασταυρώσεις της περιφερειακής οδού του οικισμού του Αγ. Αντωνίου με την Ελ. Βενιζέλου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας	2	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Απαγόρευση εισόδου των οχημάτων άνω των 3,5 tn στον οικισμό του Αγίου Αντωνίου και διοχέτευσή τους στην περιφερειακή οδό	3	α	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

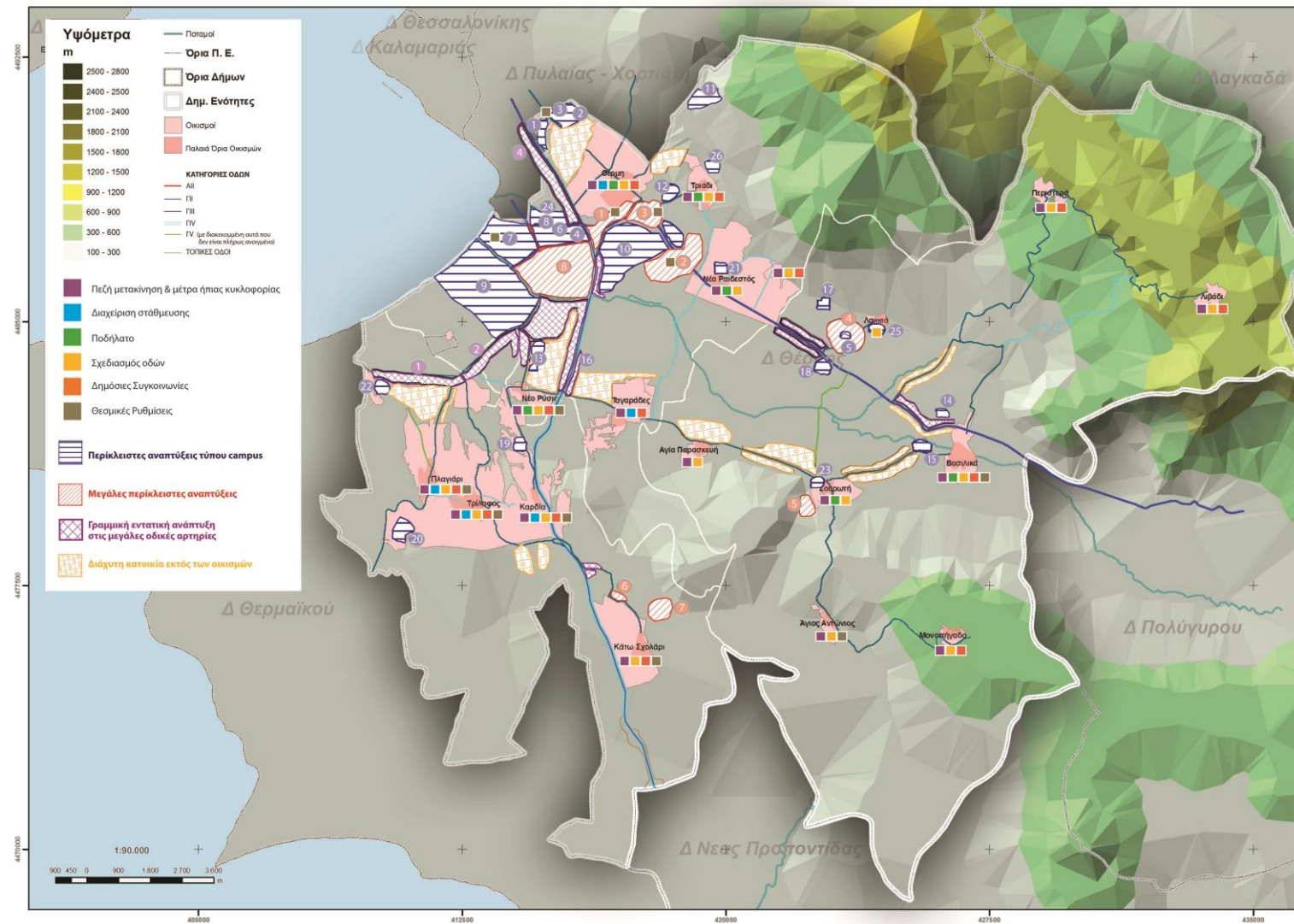
5.3.19. Οριζόντιες παρεμβάσεις και δράσεις

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Άξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
Τροποποίηση της Κ.Υ.Α. 24001/11-6-2013 (ΦΕΚ 1449 Β/14-6-2013) αναφορικά με τη μεταφορά των μαθητών με λεωφορεία	2	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Θεσμικές ρυθμίσεις Μ.Μ.Μ.
Τροποποίηση της Υ.Α. του υπουργείου προεδρίας με αριθμό 1450/550 /3.3.1982 Φ.Ε.Κ. 93Β και του άρθρου 10 της Κ.Υ.Α. 129/2534/4.2.2010 Φ.Ε.Κ. 108Β	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Θεσμικές ρυθμίσεις Μ.Μ.Μ.
Τροποποίηση του Ν. 4313/2014, άρθρο 30 με τίτλο "Ρυθμίσεις θεμάτων Ο.Α.Σ.Θ." (Φ.Ε.Κ. 261, 17.12.2014)	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Θεσμικές ρυθμίσεις Μ.Μ.Μ.
Υλοποίηση Ενεργειών εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης σε παιδιά προσχολικής ηλικίας και μαθητών, σχετικά με τη Βιώσιμη Κινητικότητα	3	α	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
Προγράμματα Δημιουργικής Απασχόλησης και Camp παιδιών ηλικίας 6-12 ετών κατά τη θερινή περίοδο	3	α	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
Εκπόνηση Σχεδίου Κινητικότητας των Μαθητών προς τα σχολεία	2	β	Διαχείριση κινητικότητας	Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
Δημιουργία λεωφορείου πεζών για τη μεταφορά μαθητών του δημοτικού	2	α	Διαχείριση κινητικότητας	Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
Βελτίωση πρόσβασης Α.με.Α. σε δημοτικά κτίρια και εξυπηρετήσεις (υπηρεσίες, ΙΝ, σχολεία, κ.λπ.)	2	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Προσβασιμότητα για άτομα με κινητικές δυσκολίες
Ενημέρωση - Ευαισθητοποίηση των πολιτών για μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
				κινητικότητα
Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	2	β	Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Στάθμευση ποδηλάτων
Δημιουργία Κέντρου Εξυπηρέτησης Μετακινουμένων (mobility center)	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Πληροφόρηση σχετικά με μη μηχανοκίνητη κινητικότητα
Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας και βελτίωσης στον Δημοτικό οδικό φωτισμό	3	α	Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού οδικού φωτισμού
Διαμορφώσεις υφιστάμενων κόμβων στις εισόδους/εξόδους των οικισμών του Δήμου Θέρμης από/προς το επαρχιακό ή εθνικό οδικό δίκτυο	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση κόμβων
Αυτοματοποιημένο σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων Δήμου Θέρμης	3	β	Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων
Τοποθέτηση πινακίδων βαδίσματος και πληροφοριακών χαρτών πλοήγησης πεζών σε σημαντικά σημεία του Δήμου	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Πληροφόρηση σχετικά με μη μηχανοκίνητη κινητικότητα
Ανάπτυξη εφαρμογών για smartphones, tablets κτλ. για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Νέες τεχνολογίες στη διαχείριση κινητικότητας
Ανάπτυξη ενός Πληροφοριακού Συστήματος, με σκοπό την έξυπνη διαχείριση των Μεταφορών (Αστική Συγκοινωνία και μεταφορά Μαθητών) του Δήμου	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Νέες τεχνολογίες στη διαχείριση κινητικότητας
Λειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας σε όλο το Δήμο Θέρμης	3	α	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και των στάσεων του Ο.Α.Σ.Θ.	3	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Ευέλικτα συστήματα μεταφορών (Dial a ride κτλ.)	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Νέες τεχνολογίες στη διαχείριση κινητικότητας
Σύνδεση του Δήμου Θέρμης με τη γραμμή Μετρό προς το Αεροδρόμιο "Μακεδονία"	1	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Εκπαίδευση Οδηγών Δημοτικών Στόλων σχετικά με την ανάπτυξη της Οικολογικής Οδήγησης (Eco Driving)	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων

Παρέμβαση/ Δράση	Κατηγορία	Προτεραιότητα	Αξονας Προτεραιότητας	Μέτρο
				στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
Υποκατάσταση καυσίμου στα απορριμματοφόρα του Δήμου	3	β	Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
Αντικατάσταση βενζίνης κατά 5% από αιθανόλη και αύξηση της αντικατάστασης του πετρελαίου από Βιοντίζελ από 5% σε 10%	3	β	Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
Βελτίωση της ασφάλειας των στάσεων λεωφορείων και τοποθέτηση στεγάστρων	2	α	Δημόσιες συγκοινωνίες	Αναβάθμιση στάσεων
Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης για παραβάσεις παράνομης στάθμευσης στα κέντρα των οικισμών	2	α	Διαχείριση στάθμευσης	Βελτίωση αστυνόμευσης παράνομης στάθμευσης
Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων & επεμβάσεις οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων	3	α	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Βελτίωση διαβάσεων πεζών
Εκπόνηση εμπειρογνομosύνης για τη στοιχειοθέτηση της χάραξης της γραμμής του Μετρό προς το Αεροδρόμιο "Μακεδονία"	3	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Υλοποίηση έργου παροχής εξατομικευμένων συμβουλών μετακίνησης με Μ.Μ.Μ. και συλλογικές μορφές μετακίνησης σε ιδιοκτήτες και χρήστες Ι.Χ.Ε.Α.	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
Σχέδιο υποστήριξης κοινής χρήσης οχημάτων	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης
Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 40 χλμ./ώρα στο βασικό οδικό δίκτυο εντός των οικισμών	3	β	Θεσμικές ρυθμίσεις	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Υλοποίηση προγράμματος ανταλλαγής εμπειριών δημοτικών υπαλλήλων σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	3	β	Διαχείριση κινητικότητας	Ενημέρωση/ ευαισθητοποίηση ομάδων στόχου για τη βιώσιμη κινητικότητα
Πιλοτική εφαρμογή συμβάσεων ανάθεσης κοινωνικοπολιτικού έργου για τους απομακρυσμένους οικισμούς της ΔΕ Βασιλικών	3	β	Δημόσιες συγκοινωνίες	Νέες συνδέσεις Μ.Μ.Μ.
Συνεχής συντήρηση της οριζόντιας και της κατακόρυφης σήμανσης	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου
Διόρθωση προβλημάτων στην επιφάνεια του οδοστρώματος, νέες ασφαλτοστρώσεις και κατασκευή τοιχείων αντιστήριξης οδών	3	β	Σχεδιασμός οδών	Βελτίωση τμήματος δρόμου

Διάγραμμα 8. Απεικόνιση τύπων παρεμβάσεων Σ.Β.Α.Κ. Θέρμης ανά περιοχή



6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

Στόχος του Δήμου Θέρμης είναι με τη διαμόρφωση του Σ.Β.Α.Κ. για το σύνολο της περιοχής του να αποκτήσει τα χαρακτηριστικά μιας «Ανερχόμενης Πόλης» στο ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας («Advancing city»), από «Αρχαία Πόλη», που είναι σήμερα. Αυτό συνεπάγεται ότι σταδιακά ο Δήμος θα πρέπει να μεταβεί από μια προσέγγιση εστιασμένη στις παρεμβάσεις και τις δράσεις προς μία προσέγγιση εστιασμένη στις δομές του και τις διαδικασίες υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να υπάρχει μια διαρκής παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης του Σχεδίου από τον ίδιο τον Δήμο με σκοπό να εντοπίζονται κενά και αδυναμίες και να βελτιώνονται. Παράλληλα, όμως, θα πρέπει να υπάρξουν αλλαγές στο ευρύτερο ρυθμιστικό περιβάλλον, προκειμένου να προωθούνται και να επιλύονται με πιο αποτελεσματικό τρόπο ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας που έχουν ευρύτερο επίπεδο αναφοράς, αλλά απασχολούν έντονα τον Δήμο και τους πολίτες του (π.χ. θεσμικές ρυθμίσεις στα Μ.Μ.Μ.). Όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, αυτή τη στιγμή υφίσταται ένα «θεσμικό κενό» σε σχέση με τα ζητήματα των μεταφορών, εν γένει, στο επίπεδο της Μητροπολιτικής Περιοχής της Θεσσαλονίκης. Η μετεξέλιξη του Σ.Α.Σ.Θ. σε Ενιαία Αρχή Μεταφορών και Μετακινήσεων θα αποτελέσει μια χρήσιμη εξέλιξη για την αποτελεσματικότερη υλοποίηση των δράσεων και την αποδοτικότερη χρήση των πόρων.

Σε σχέση με τον Δήμο και λαμβανομένου υπόψη του σημείου εκκίνησής του σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα, θα ήταν χρήσιμο να οριστεί ένας Υπεύθυνος Υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ.

Ο Υπεύθυνος Υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. θα λειτουργεί **οριζόντια** μεταξύ των Υπηρεσιών του Δήμου:

- εντοπίζοντας και καταγράφοντας τις δράσεις που υλοποιούνται και είναι συναφείς με το Σ.Β.Α.Κ. ή έχουν χαρακτήρα που προσομοιάζει με ένα Σ.Β.Α.Κ.
- προωθώντας τις καταγεγραμμένες παρεμβάσεις και δράσεις του Σ.Β.Α.Κ. στις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου για τον ετήσιο προγραμματισμό τους και για την ενσωμάτωσή τους σε υπερκείμενα και παράλληλα σχέδια⁷.

Παράλληλα, θα λειτουργεί **κάθετα** ως σύνδεσμος της Δημοτικής Αρχής με τους πολίτες και κατ' ελάχιστον, με τους φορείς που κρίθηκε σημαντικό να πραγματοποιηθούν συνεντεύξεις για ζητήματα που άπτονται του Σ.Β.Α.Κ. (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., Σ.Α.Σ.Θ., ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας):

- συλλέγοντας και προωθώντας την επεξεργασία των συναφών αιτημάτων των πολιτών και παράλληλα, ενημερώνοντάς τους για ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας.
- διασφαλίζοντας την τακτική επικοινωνία με τους φορείς, προκειμένου να προωθεί την ένταξη των παρεμβάσεων και των δράσεων του Σ.Β.Α.Κ. στον σχεδιασμό τους, να τους μεταφέρει ζητήματα αρμοδιότητάς τους που τίθενται από τους πολίτες στο

⁷ Όπως Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, κ.ο.κ.

Δήμο και να ενημερώνεται για την εξέλιξη των έργων που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Επίσης, ο Υπεύθυνος Υλοποίησης θα παρακολουθεί τους δείκτες του Σ.Β.Α.Κ. και θα καταγράφει την επίτευξή τους. Οι σημαντικότερες δράσεις του Σ.Β.Α.Κ. είναι συνδεδεμένες με SMART⁸ δείκτες. Η παρακολούθηση και επικαιροποίηση των τιμών αυτών των δεικτών κρίνεται σημαντική για τον έλεγχο της επιτυχούς υλοποίησης του Σχεδίου. Για κάθε δείκτη έχει καθοριστεί μια τιμή βάσης και μια τιμή στόχος μέσα από την εφαρμογή των δράσεων του Σ.Β.Α.Κ. Ο Υπεύθυνος Υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. θα είναι αρμόδιος για τον υπολογισμό των τιμών των δεικτών, δύο (2) φορές κατά τη διάρκεια υλοποίησης του Σχεδίου (μία το 2019, ημερομηνία ολοκλήρωσης του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου και μία το 2023), με τη διαδικασία που αναφέρεται σε κάθε έναν από τους δείκτες αυτούς, και θα εξετάζει κατά πόσο οι τιμές αυτές πλησιάζουν την τιμή στόχο. Σε περίπτωση που απέχει η τιμή επίτευξης από την τιμή στόχο θα προτείνονται βελτιωτικές δραστηριότητες με σκοπό την προσέγγιση της επιθυμητής τιμής.

Για τη διευκόλυνση της παρακολούθησης, δύναται να αξιοποιηθεί ένα σχέδιο (plan) παρακολούθησης των δεικτών, το οποίο θα αναφέρει τους δείκτες, την τιμή βάσης και την τιμή στόχο, καθώς και τις πηγές από τις οποίες προήλθαν τα στοιχεία. Σε μια πιο σύνθετη μορφή του το συγκεκριμένο σχέδιο δύναται να περιλάβει στοιχεία για το ποιος είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των στοιχείων, τη συχνότητα της συλλογής τους, κ.ο.κ.

Η επικαιροποίηση του σχεδίου αποτελεί σημαντικό μέσο για την προσέγγιση των τιμών. Βάσει του σχεδίου προκύπτει η φερεγγυότητα των στοιχείων και οι ανάγκες που υπάρχουν,

προκειμένου ο Υπεύθυνος Υλοποίησης να είναι σε θέση να προχωρήσει στη συλλογή τους.

Στους ακόλουθους πίνακες, παρουσιάζονται περιληπτικά οι δείκτες του Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Θέρμης και απεικονίζεται το σχέδιο παρακολούθησης τους.

⁸ SMART (Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Timely) – Ειδικοί και ακριβείς, Μετρήσιμοι, Εφικτοί, Ρεαλιστικοί, Χρονισμένοι στόχοι

Πίνακας 5. Δείκτες του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θέρμης

Δείκτης	Ορισμός
ΔΕΙΚΤΗΣ 1: Ποσοστό κύριων δρόμων με επαρκή πεζοδρόμια	Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό των πεζοδρομίων που διαθέτουν επαρκή χαρακτηριστικά για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση πεζών/Α.με.Α.
ΔΕΙΚΤΗΣ 2: Ανάπτυξη δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομων	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το μήκος των οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομων.
ΔΕΙΚΤΗΣ 3: Αριθμός τροχαίων συμβάντων με ευάλωτους χρήστες	Ο δείκτης εκτιμά τη διαχρονική εξέλιξη των συμβάντων που εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες (ποδηλάτες, πεζοί).
ΔΕΙΚΤΗΣ 4: Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το μήκος των ποδηλατοδρόμων.
ΔΕΙΚΤΗΣ 5: Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τους χώρους/συστήματα ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων.
ΔΕΙΚΤΗΣ 6: Χρήση περιβαλλοντικά φιλικών υλικών στους ποδηλατοδρόμους	Ο δείκτης προσδιορίζει το ποσοστό των ποδηλατοδρόμων που έχουν κατασκευαστεί με περιβαλλοντικά φιλικά υλικά.
ΔΕΙΚΤΗΣ 7: Bike & Ride	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τον αριθμό των οργανωμένων χώρων/συστημάτων στάθμευσης ποδηλάτων με σκοπό τη συνδυασμένη μετακίνηση με ποδήλατο – λεωφορείο.
ΔΕΙΚΤΗΣ 8: Κάλυψη υφιστάμενων οικισμών από Μ.Μ.Μ. (Ο.Α.Σ.Θ.)	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό της έκτασης των υφιστάμενων οικισμών που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 250 μέτρων από στάση λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.
ΔΕΙΚΤΗΣ 9: Κάλυψη επεκτάσεων οικισμών από Μ.Μ.Μ. (Ο.Α.Σ.Θ.)	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό της έκτασης των επεκτάσεων των οικισμών που βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 250 μέτρων από στάση του Ο.Α.Σ.Θ.
ΔΕΙΚΤΗΣ 10: Συχνότητα δρομολογίων Μ.Μ.Μ. (Ο.Α.Σ.Θ.)	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τη συχνότητα των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τους οικισμούς του Δήμου.
ΔΕΙΚΤΗΣ 11: Προσβασιμότητα λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Θ.) από αναπηρικά αμαξίδια	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό των οχημάτων του Ο.Α.Σ.Θ. που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση του Δήμου και διαθέτουν πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση αναπηρικών αμαξιδίων.
ΔΕΙΚΤΗΣ 12: Προσβασιμότητα στάσεων (Ο.Α.Σ.Θ.) από αναπηρικά αμαξίδια	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το ποσοστό των στάσεων του Ο.Α.Σ.Θ. που διαθέτουν κατάλληλη διαμόρφωση για προσέγγιση από αναπηρικά αμαξίδια.
ΔΕΙΚΤΗΣ 13: Εσωτερικές συνδέσεις Δήμου με Μ.Μ.Μ. (Ο.Α.Σ.Θ.)	Ο δείκτης αυτός καταγράφει την ύπαρξη απευθείας σύνδεσης των οικισμών του Δήμου με την έδρα του (Θέρμη), καθώς και με βασικές υπηρεσίες (Κ.Υ.Θ., κτίριο δημοτικών υπηρεσιών στην οδό προς Τριάδι).
ΔΕΙΚΤΗΣ 14: Park & Ride	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τον αριθμό των οργανωμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων με σκοπό τη συνδυασμένη μετακίνηση Ι.Χ. αυτοκίνητο – λεωφορείο.
ΔΕΙΚΤΗΣ 15: Χρόνος μετακίνησης με Μ.Μ.Μ. σε σχέση με Ι.Χ. αυτοκίνητο	Ο δείκτης θα συγκρίνει τον χρόνο μετακίνησης με τη χρήση Μ.Μ.Μ. και τον αντίστοιχο με τη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου για δυο σημαντικούς προορισμούς: Θεσσαλονίκη, κέντρο Θέρμης.
ΔΕΙΚΤΗΣ 16: Οδική ασφάλεια στα σχολεία	Ο δείκτης αυτός καταγράφει την τοποθέτηση μέτρων μείωσης της ταχύτητας και υποβοήθησης της κίνησης των μαθητών, σύμφωνα με την απόφαση ΔΜΕΟ/Ο/3050/16-9-2013 (π.χ. τοποθέτηση διαβάσεων, πινακίδων ορίου ταχύτητας, ανακλαστικών καρφιών και

Δείκτης	Ορισμός
	προειδοποιητικών πινακίδων).
ΔΕΙΚΤΗΣ 17: Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Ο δείκτης εκτιμά τη διαχρονική εξέλιξη των τροχαίων συμβάντων στην περιοχή μελέτης και επισημαίνει «μελανά σημεία» και την εξέλιξη του αριθμού των «μελανών» σημείων.
ΔΕΙΚΤΗΣ 18: Διέλευση υπεραστικών αρτηριών μέσα από οικισμούς	Ο δείκτης αυτός καταγράφει το μήκος των υπεραστικών αρτηριών που διέρχονται μέσα από οικισμούς και διαθέτουν χαρακτηριστικά/διαμόρφωση που κατατέμνουν τον οικισμό.
ΔΕΙΚΤΗΣ 19: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, ανά οικισμό	Ο δείκτης προσδιορίζει τον αριθμό των οργανωμένων χώρων στάθμευσης και τη χωρητικότητά τους.
ΔΕΙΚΤΗΣ 20: Μείωση Εκπομπών (tn CO2)	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων CO2 από τις παρεμβάσεις ενεργειακής αναβάθμισης του δημοτικού οδικού φωτισμού.
ΔΕΙΚΤΗΣ 21: Δράσεις ευαισθητοποίησης, ενημέρωσης	Ο δείκτης αυτός καταγράφει τον αριθμό των δράσεων που πραγματοποιούνται ετήσια από το 2011 σχετικά με τη βιώσιμη αειφόρο κινητικότητα, όπως παροχή πληροφοριών και συμβουλών σχετικά με επιλογές μετακίνησης σε εκδηλώσεις, σε σχολεία, σε συλλόγους, σε νοικοκυριά, σε εταιρίες, κ.τ.λ. ή κατάλληλων δράσεων αλλαγής συμπεριφοράς ως προς τη προτίμηση μέσου μετακίνησης.

Πίνακας 6. Ενδεικτικό σχέδιο παρακολούθησης των δεικτών του Σ.Β.Α.Κ. Θέρμης

	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ
	ΔΕΙΚΤΗΣ 1 Ποσοστό κύριων δρόμων με επαρκή πεζοδρόμια	37%	59%	1. Μέτρηση συνολικού μήκους οδών που ανήκουν στο κύριο οδικό δίκτυο το οποίο προέκυψε από την αυτοψία και εμφανίζεται στο χαρτογραφικό υπόβαθρο της μελέτης 2. Επιτόπια α επαλήθευση παρατηρησιακών για ασφαλή μετακίνηση πεζών 3. Υπολογισμός μήκους ικανοποιητικών πεζοδρομίων με επισημάνση όλων τα χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων είναι διαφορετικά σε κάθε πλευρά του δρόμου
	ΔΕΙΚΤΗΣ 2 Ανάπτυξη δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	2.471μ.	3.036μ.	Καταγραφή των οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων και μέτρηση του μήκους τους
	ΔΕΙΚΤΗΣ 3 Αριθμός τροχαίων συμβάντων με ευάλωτους χρήστες	31 συμβάντα	μείωση κατά 20% σε όλο το Δήμο Θέρμης στην επόμενη πενταετία	Συλλογή δεδομένων όσον αφορά στον αριθμό τροχαίων συμβάντων διαχωρισμό που εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες (ποδηλάτες, η ελπί)
	ΔΕΙΚΤΗΣ 4 Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	5.060μ.	6.410μ.	Καταγραφή των ποδηλατοδρόμων και μέτρηση του μήκους τους
	ΔΕΙΚΤΗΣ 6 Χρήση περιβαλλοντικά φιλικών υλικών στους ποδηλατοδρόμους	0μ.	1.350μ.	1. Καταγραφή των ποδηλατοδρόμων 2. Μέτρηση του μήκους τους 3. Μέτρηση του μήκους των ποδηλατοδρόμων που έχουν κατασκευαστεί με περιβαλλοντικά φιλικά υλικά 4 Υπολογισμός του λόγου του μήκους ποδηλατοδρόμων με περιβαλλοντικά φιλικά υλικά προς το συνολικό μήκος των ποδηλατοδρόμων
	ΔΕΙΚΤΗΣ 14 Εσωτερικές συνδέσεις Δήμου με Μ.Μ.Μ.	37,5%	64%	Ο δείκτης αυτός καταγράφει την ύπαρξη απευθείας σύνδεσης των οικισμών του Δήμου με την έδρα του (Θέρμη), καθώς και με βασικές υπηρεσίες (Κ.Υ.Θ., κέντρα δημοτικών υπηρεσιών στην οδό προς Τρίδα) 1. Καταγραφή των δρομολογίων όλων των λειτουργικών γραμμών που εξυπηρετούν τους οικισμούς του Δήμου 2. Καταγραφή των δρομολογίων που εξυπηρετούν τους εξωτερικούς προορισμούς 3. Υπολογισμός του ποσοστού των απευθείας εξυπηρετούμενων οικισμών ανά προορισμό
	ΔΕΙΚΤΗΣ 17 Οδική ασφάλεια στα σχολεία	34,5%	100%	1. Καταγραφή των σχολικών κτιρίων, όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης 2. Συλλογή πληροφοριών από τον Δήμο και αυτοψία πεδίου (όπου χρειαστεί) για την ύπαρξη ικανοποιητικής εφαρμογής της ΔΜΕΩ/0/3 050/16-9-2013
	ΔΕΙΚΤΗΣ 19 Αριθμός τροχαίων συμβάντων	79 συμβάντα	μείωση κατά 20% σε όλο το Δήμο Θέρμης στην επόμενη πενταετία	Συλλογή δεδομένων όσον αφορά στον αριθμό τροχαίων συμβάντων
	ΔΕΙΚΤΗΣ 20 Μείωση Εκπομπών (tn CO2)	4.436tn	μείωση κατά 50% των εκπομπών CO ₂ με την τοποθέτηση φωτοβολταϊκών σωμάτων τύπου LED από τη στιγμή της αντικατάστασης. Σύμφωνα με το ΣΔΑΕ του Δήμου Θέρμης για τις υποθέσεις εφαρμογής της δράσης η ετήσια μείωση μετά την εφαρμογή τους θα είναι 110,92tn CO ₂	1. Αποτύπωση της ηλεκτρικής κατανάλωσης του δημοτικού δημόσιου φωτισμού (στοιχεία ΔΕΗ) 2. Καθορισμός των παρεμβάσεων ενεργειακής αναβάθμισης 3. Υπολογισμός της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων CO ₂ από τις παρεμβάσεις ενεργειακής αναβάθμισης του δημοτικού οδικού φωτισμού
	ΔΕΙΚΤΗΣ 21 Αράξεις ευαισθητοποίησης, ενημέρωσης	683 άτομα	2.060/διετία	Καταγραφή, σε συνεργασία με τον Δήμο, του αριθμού των δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών του Δήμου σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα