ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ/ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

ΣΥΝΟΨΗΤΕΥΧΟΥΣ ΦΑΣΗΣ Β: ΣΤΑΔΙΑ 1-2



ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:
ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΤΟΠΟΑΝΑΛΥΣΗ Ο.Ε.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2026

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 2
2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ/ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ 4
3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ 6
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ .. 8
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ Α..... 15

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Δήμος Θέρμης συνέταξε Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το έτος 2016, με τη μεθοδολογία και τη διαδικασία που περιγράφεται στις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[1].

Μετά την ψήφιση του ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α), ο οποίος καθορίζει το πλαίσιο κατάρτισης ΣΒΑΚ και τις διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των ΣΒΑΚ με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, και σε εφαρμογή του άρθρου 13 αυτού, ο Δήμος κοινοποίησε το ΣΒΑΚ στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, συνέστησε Ομάδα Εργασίας κατά το άρθρο 5 του νόμου, και συνέταξε και ενέκρινε την 1η επικαιροποίηση του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης.

Επίσης, σε εφαρμογή του άρθρου 13 του νόμου ενέταξε στο Τεχνικό του Πρόγραμμα την αναθεώρηση/επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ του 2016, αναθέτοντας σε ιδιωτικό γραφείο μελετών την παροχή των σχετικών τεχνικών υπηρεσιών, με στόχο την προσαρμογή του υφιστάμενου στρατηγικού σχεδιασμού στις σύγχρονες ανάγκες και συνθήκες μετακίνησης που διαμορφώνονται στην περιοχή του Δήμου.

Η διαδικασία αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την αξιολόγηση της πορείας εφαρμογής του υφιστάμενου Σχεδίου, την αποτύπωση των αλλαγών που έχουν επέλθει στο σύστημα μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και τον εντοπισμό νέων αναγκών και προτεραιοτήτων. Μέσα από τη διαδικασία αυτή επιδιώκεται η επικαιροποίηση των στόχων, των προτεινόμενων μέτρων και του Σχεδίου Δράσης, ώστε να ανταποκρίνονται στα σημερινά δεδομένα και στις προοπτικές ανάπτυξης του Δήμου.

Η αναθεώρηση/επικαιροποίηση βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας δίνοντας έμφαση στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, στην ενίσχυση της προσβασιμότητας για όλους, στην προώθηση της πεζής και ποδηλατικής μετακίνησης, στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών και στη δημιουργία ενός πιο λειτουργικού και φιλικού προς το περιβάλλον συστήματος μεταφορών.

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε οι απόψεις, οι ανάγκες και οι προτάσεις της τοπικής κοινωνίας να συμβάλουν στη διαμόρφωση ρεαλιστικών και εφαρμόσιμων παρεμβάσεων, που ικανοποιούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό τις προτεραιότητες των πολιτών.

Στη Φάση Α του αντικειμένου των υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου έγιναν τα ακόλουθα:

α. Έλεγχος και αξιολόγηση του περιεχομένου και της λειτουργικότητας της ανάρτησης που αφορά στο ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης στην ιστοσελίδα του Δήμου

β. Αναθεώρηση/επικαιροποίηση του συμβουλευτικού Δικτύου Φορέων και Συμφώνου Συμμετοχής

γ. Συγκέντρωση και επεξεργασία στοιχείων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, για τη χρονική περίοδο μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ του 2016: μελέτες και προγράμματα, ΣΒΑΚ όμορων Δήμων, μεταβολές στα στοιχεία μεταφορικής/συγκοινωνιακής υποδομής και χωροταξικής/πολεοδομικής ανάπτυξης της περιοχής, και

δ. Διεξαγωγή έρευνας για την εύρεση των χαρακτηριστικών των μετακινουμένων στην περιοχή επέκτασης του οικισμού της Θέρμης, για τη σύνταξη πρότασης εξυπηρέτησης αυτής με την αστική συγκοινωνία.

Η παρούσα σύνοψη αφορά τα Στάδια 1 και 2 της Φάσης Β του Σχεδίου, και συντάχθηκε με σκοπό την παρουσίαση των βασικών αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων των Σταδίων αυτών προς τους πολίτες και

[1] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας & Μεταφορών, «***Guidelines.*** *Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*», Ευρωπαϊκή Ένωση, 2013

τους εμπλεκόμενους φορείς, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης δημόσιας διαβούλευσης. Μέσω της διαδικασίας αυτής επιδιώκεται η καταγραφή απόψεων, παρατηρήσεων και προτάσεων, οι οποίες θα ληφθούν υπόψη κατά τα επόμενα στάδια της αναθεώρησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ/ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

2.1 Χρονοδιάγραμμα

Η διαδικασία της 1ης αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης περιλαμβάνει διαδοχικές φάσεις και στάδια εργασιών, σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα.

Η **Φάση Α** ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2026, και όπως προαναφέρθηκε, αφορούσε στην αξιολόγηση του υφιστάμενου ΣΒΑΚ, στη συλλογή στοιχείων και στη διεξαγωγή έρευνας μέσω ερωτηματολογίου.

Η **Φάση Β** περιλαμβάνει πέντε στάδια εργασιών. Τα δύο πρώτα ολοκληρώθηκαν στις 30.9.2026 και αφορούν στον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος, στη διαμόρφωση του Σχεδίου Συμμετοχής των πολιτών, στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και στην αξιολόγηση της προόδου υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Μετά την ολοκλήρωση της παρούσας δημόσιας διαβούλευσης και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματά της, τα υπόλοιπα στάδια της αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης θα περιλαμβάνουν:

α. Επανεξέταση του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων (Στάδιο 3)
β. Διαμόρφωση νέων ή βελτίωση υφιστάμενων μέτρων και διαβούλευση επί αυτών (Στάδιο 4),
γ. Κατάρτιση του επικαιροποιημένου Σχεδίου Δράσης (Στάδιο 5).

Η συνολική διαδικασία αναθεώρησης/επικαιροποίησης προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως τις 28 Φεβρουαρίου 2027, με την έγκριση του τελικού αναθεωρημένου ΣΒΑΚ.

2.2 Εμπλεκόμενοι Φορείς στη Διαδικασία Αναθεώρησης του ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ επικαιροποιήθηκε και διευρύνθηκε ο κατάλογος των εμπλεκόμενων μερών. Ο νέος κατάλογος αποτελείται από 28 φορείς και κατηγορίες φορέων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με ζητήματα κινητικότητας. Σε αυτούς περιλαμβάνονται δημόσιες Αρχές και φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Οργανισμοί δημόσιων συγκοινωνιών, επαγγελματικοί και επιστημονικοί φορείς, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας, σύλλογοι και κινήσεις πολιτών, και φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς των μεταφορών και της οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εκπροσώπηση ατόμων με αναπηρία και άλλων ευάλωτων ομάδων (πεζών, ποδηλατών) και της σχολικής κοινότητας, προκειμένου συνεκτιμηθούν οι διαφορετικές ανάγκες μετακίνησης στο σύνολο του Δήμου.

Κατά τη διαδικασία επικαιροποίησης του καταλόγου, ζητήθηκε από τους παραπάνω φορείς να απαντήσουν σε ερωτηματολόγιο σχετικά με την κύρια αποστολή (ρόλος, σκοπός) του φορέα, τις δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το σύστημα κινητικότητας του Δήμου Θέρμης, και τα δεδομένα που μπορεί να συνεισφέρει στην αναθεώρηση/επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ.

Με βάση τις απαντήσεις των φορέων, ταξινομήθηκαν τα στοιχεία τους ως προς το ενδιαφέρον τους για το έργο, τις αρμοδιότητες, τον θεσμικό τους ρόλο και τον βαθμό συμμετοχής τους στη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Στόχος της διαδικασίας ήταν η ενίσχυση της συνεργασίας του Δήμου Θέρμης με τους εμπλεκόμενους φορείς, η αξιοποίηση της εμπειρίας και της τεχνογνωσίας τους και η διαμόρφωση στοχευμένων και εφαρμόσιμων παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας.

2.3 Σχέδιο Συμμετοχής

Το Σχέδιο Συμμετοχής που συντάχθηκε στο πλαίσιο αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης στοχεύει στη συστηματική ενημέρωση, την ενεργό συμμετοχή και την ενσωμάτωση των απόψεων και

προτάσεων πολιτών και εμπλεκομένων φορέων στη διαδικασία σχεδιασμού, και περιλαμβάνει τις ακόλουθες βασικές διαδικασίες συμμετοχής:

α. Πληροφόρηση και ενημέρωση σχετικά με την πορεία αναθεώρησης του ΣΒΑΚ
β. Καταγραφή απόψεων, αναγκών και προτάσεων μέσω διαθέσιμων εργαλείων επικοινωνίας
γ. Συμμετοχή μέσω συναντήσεων, θεματικών εργαστηρίων και ανοιχτών εκδηλώσεων, και
δ. Ανατροφοδότηση και αξιολόγηση των επικαιροποιημένων προτάσεων, με σκοπό την αξιοποίησή τους κατά την οριστικοποίηση του Σχεδίου.

Οι παραπάνω διαδικασίες εξειδικεύονται σε επιμέρους δράσεις που προβλέπεται να υλοποιηθούν σε διαφορετικά στάδια της Φάσης Β του Σχεδίου, με τη συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων. Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται οι προβλεπόμενες δράσεις, οι συμμετέχοντες και ο χρονικός προγραμματισμός τους.

Πίνακας 1: Δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των εμπλεκόμενων μερών και των πολιτών

ΔΡΑΣΕΙΣ / ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ
Πληροφόρηση και ενημέρωση σχετικά με την αναθεώρηση/ επικαιροποίηση του ΣΒΑΚ		
- Ανακοινώσεις / Δελτία Τύπου μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Στα βασικά ορόσημα κατά τη διάρκεια της Φάσης Β
- Επικαιροποίηση της ενότητας του ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου με ενημερωτικό υλικό, αποτελέσματα και προγραμματισμένες δράσεις	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Σε όλη τη διάρκεια της Φάσης Β
- Στοχευμένη ενημέρωση	Εμπλεκόμενοι φορείς	Πριν από κάθε οργανωμένη δράση συμμετοχής
Καταγραφή απόψεων, αναγκών και προτάσεων		
- Κατάθεση απόψεων, σχολίων και προτάσεων μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Σε όλη τη διάρκεια της Φάσης Β
- Καταγραφή αναγκών, προβλημάτων μικρής κλίμακας και εντοπισμένων θεμάτων μέσω της εφαρμογής Novoville	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Κατά τη διάρκεια της συμμετοχικής διαδικασίας
Διαβούλευση και διά ζώσης συμμετοχή		
- Συναντήσεις διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς	Εμπλεκόμενοι φορείς	Στα επιμέρους στάδια ανάπτυξης των προτάσεων
- Θεματικές συναντήσεις/ομάδες εργασίας (workshops) για ειδικά ζητήματα κινητικότητας	Επιλεγμένοι φορείς και ομάδες πολιτών	Κατά τη διαμόρφωση των επικαιροποιημένων μέτρων
- Ανοιχτές συναντήσεις/εκδηλώσεις συμμετοχικού σχεδιασμού και παρουσίασης των προτάσεων	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Κατά τη διαμόρφωση και πριν την οριστικοποίηση των προτάσεων
Ανατροφοδότηση και αξιολόγηση των επικαιροποιημένων προτάσεων		
- Παρουσίαση επικαιροποιημένων μέτρων και συλλογή σχολίων και παρατηρήσεων	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Πριν από την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ
- Ενημέρωση για τα αποτελέσματα της διαδικασίας και τις τελικές προτάσεις του επικαιροποιημένου ΣΒΑΚ	Πολίτες και εμπλεκόμενοι φορείς	Κατά την ολοκλήρωση της Φάσης Β

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ

3.1 Αξιολόγηση μελετών και έργων του Δήμου Θέρμης

Πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση των μελετών, προγραμμάτων και έργων που έχουν εκπονηθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη στον Δήμο Θέρμης, από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ μέχρι σήμερα, με βάση τη συμβολή τους στην προώθηση των Αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε με βάση τρεις βαθμούς συσχέτισης για κάθε παρέμβαση (υψηλή, μέτρια και χαμηλή), λαμβάνοντας υπόψη τη συμβολή της στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης, της οδικής ασφάλειας, της προσβασιμότητας και της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.

Υψηλή συσχέτιση παρουσιάζουν οι παρεμβάσεις διαμόρφωσης και αναβάθμισης οδικών κόμβων, ανακατασκευής και βελτίωσης πεζοδρομίων και υποδομών μέσων ήπιας μετακίνησης, αναπλάσεων οδών και κοινόχρηστων χώρων, βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, αναδιοργάνωσης και βελτίωσης της προσβασιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών και διαχείρισης της στάθμευσης.

Μέτρια συσχέτιση παρουσιάζουν έργα κατασκευής ή μετεγκατάστασης εκπαιδευτικών, αθλητικών, πολιτιστικών και λοιπών δημοτικών ή δημόσιας χρήσης εγκαταστάσεων, τα οποία επηρεάζουν έμμεσα τα πρότυπα και τις ανάγκες καθημερινής μετακίνησης.

Χαμηλή συσχέτιση παρουσιάζουν οι εργασίες συντήρησης και αισθητικής αναβάθμισης υποδομών των συστημάτων μεταφορών, καθώς και έργα περιβαλλοντικής διαχείρισης και ανακύκλωσης, τα οποία συνδέονται έμμεσα με τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας.

Με βάση τα παραπάνω, οι παρεμβάσεις που σχετίζονται άμεσα με την αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών, την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας παρουσιάζουν υψηλότερο βαθμό συσχέτισης με τις αρχές του ΣΒΑΚ, ενώ έργα άλλων τομέων συμβάλλουν κυρίως έμμεσα στη διαμόρφωση των συνθηκών κινητικότητας του Δήμου.

3.2 Συσχέτιση με μελέτες και έργα όμορων Δήμων

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης/επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης αξιολογήθηκαν οι προτάσεις των ΣΒΑΚ των όμορων Δήμων Πυλαίας-Χορτιάτη, Θερμαϊκού και Νέας Προποντίδας, οι οποίες παρουσιάζουν άμεση ή έμμεση συσχέτιση με το σύστημα κινητικότητας του Δήμου Θέρμης. Η αξιολόγηση αποσκοπεί στον εντοπισμό πιθανών διαδημοτικών συνεργειών και στην εξασφάλιση της συνοχής του σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας σε διαδημοτικό επίπεδο.

Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτη προβλέπονται παρεμβάσεις αναβάθμισης του οδικού δικτύου στην περιοχή του Πατριαρχικού, όπως η διαπλάτυνση του οδοστρώματος, η βελτίωση της ορατότητας, του οδοφωτισμού και της οδικής σήμανσης. Επίσης, περιλαμβάνονται η διάνοιξη τμήματος της οδού Ελευθερίας στα όρια με τον Δήμο Θέρμης, η ανάπτυξη ποδηλατικών υποδομών, η αναδιάρθρωση λεωφορειακών γραμμών με τη διερεύνηση μεταφοράς τερματικού σταθμού στο ΕΚΕΤΑ, καθώς και η διερεύνηση μελλοντικής σύνδεσης του Πανοράματος με τη γραμμή ΤΡΑΜ Θεσσαλονίκης-Θέρμης. Επιπλέον, εξετάζεται η ενδεχόμενη δημιουργία διαμετακομιστικού κέντρου εμπορευμάτων στην περιοχή του Πατριαρχικού, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο των δύο Δήμων.

Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Θερμαϊκού περιλαμβάνονται παρεμβάσεις διαμόρφωσης και αναβάθμισης οδικών κόμβων, κυρίως κατά μήκος της Επαρχιακής Οδού Θεσσαλονίκης–Περαίας, στις συμβολές της με τις οδούς Φιλίππου και Αμπελοκήπων, καθώς και στη διασταύρωση των οδών Ανθέων και Φιλίππου. Οι προτάσεις

αφορούν σε διαμόρφωση κυκλικών κόμβων, κατασκευή διαχωριστικών νησίδων, βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης και ενίσχυση του οδοφωτισμού, με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής λειτουργίας.

Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας δεν εντοπίστηκαν προτάσεις με άμεση ή έμμεση επίδραση στο σύστημα κινητικότητας του Δήμο Θέρμης.

Η πλειονότητα των παραπάνω παρεμβάσεων αξιολογείται με υψηλό βαθμό συσχέτισης με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η αξιολόγηση αναδεικνύει τη σημασία του συντονισμού μεταξύ των όμορων Δήμων, ώστε οι προτεινόμενες παρεμβάσεις να λειτουργούν συμπληρωματικά και να εξασφαλίζεται η συνέχεια και η ασφάλεια των μετακινήσεων.

3.3 Αξιολόγηση συνεργασιών με εμπλεκόμενους φορείς

Με βάση τα συγκεντρωθέντα στοιχεία, αξιολογήθηκε η υφιστάμενη συνεργασία του Δήμου Θέρμης με τους φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, τη διαχείριση και τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών. Η αξιολόγηση επικεντρώθηκε στον χαρακτήρα και την αποτελεσματικότητα των συνεργασιών, στη συμβολή τους στην υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, και στον εντοπισμό δυνατοτήτων περαιτέρω ενίσχυσής τους.

Από την αξιολόγηση προέκυψε ότι ο Δήμος Θέρμης έχει αναπτύξει θετικές και λειτουργικές συνεργασίες με σημαντικούς φορείς, όπως η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, το Τμήμα Τροχαίας Θέρμης, ο ΟΣΕΘ και ο ΟΑΣΘ, κυρίως σε ζητήματα οδικής ασφάλειας, κυκλοφοριακής οργάνωσης και δημοσίων συγκοινωνιών. Η συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία έχει κυρίως θεσμικό και χρηματοδοτικό χαρακτήρα, ενώ με την Ελληνικό Μετρό Α.Ε. και τη Fraport Greece, η συνεργασία επικεντρώνεται σε ζητήματα συγκοινωνιακής διασύνδεσης και προσβασιμότητας. Τέλος, η συνεργασία με επιστημονικούς και ερευνητικούς φορείς αφορά κυρίως στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας και στην επιστημονική υποστήριξη του σχεδιασμού.

Συμπερασματικά, διαπιστώθηκαν περιθώρια περαιτέρω ενίσχυσης και συστηματοποίησης των συνεργασιών, ιδιαίτερα ως προς την ανταλλαγή δεδομένων κινητικότητας, τον συντονισμό των προτεινόμενων παρεμβάσεων και την παρακολούθηση της εφαρμογής τους. Στην κατεύθυνση αυτή κατατείνει και η προαναφερθείσα διεύρυνση του δικτύου συνεργασιών με πρόσθετους φορείς, όπως επαγγελματικά επιμελητήρια, εκπαιδευτικούς οργανισμούς, συλλόγους γονέων, φορείς εξυπηρέτησης ευάλωτων ομάδων και εκπροσώπους της τοπικής κοινωνίας, με στόχο την πληρέστερη καταγραφή των αναγκών μετακίνησης και την υποστήριξη της εφαρμογής του επικαιροποιημένου ΣΒΑΚ.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

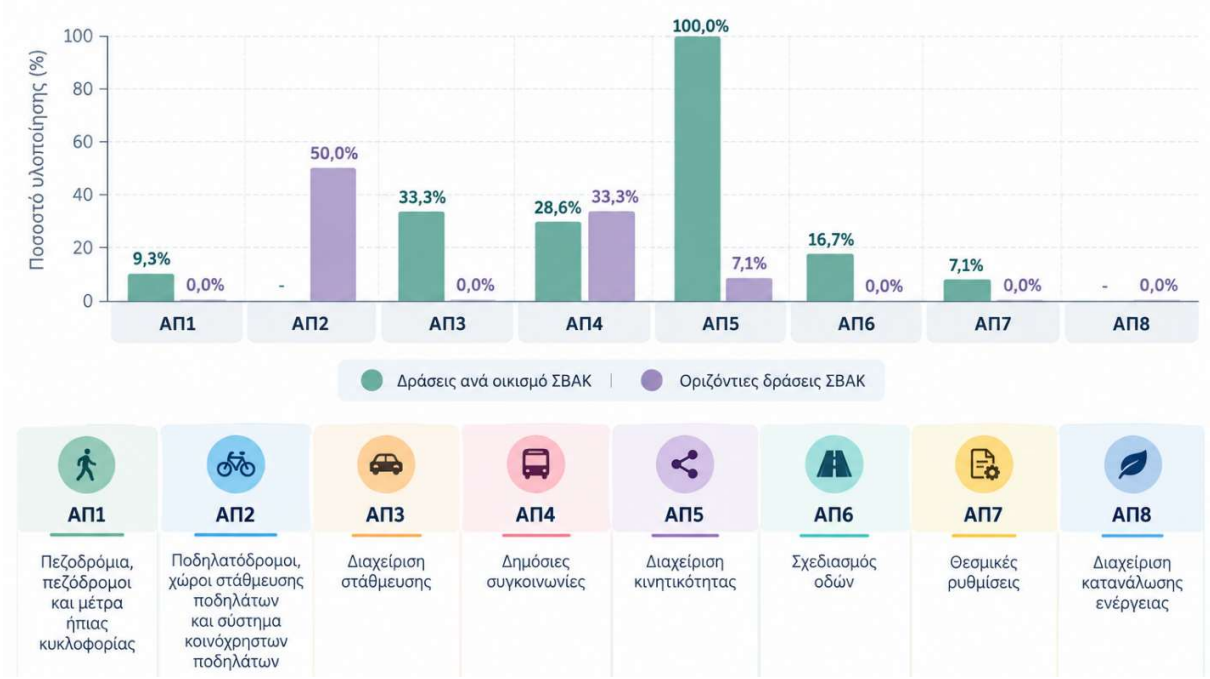
Η αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Θέρμης πραγματοποιήθηκε μέσω της αποτίμησης του βαθμού υλοποίησης των προβλεπόμενων παρεμβάσεων του Σχεδίου Δράσης και της επανεξέτασης των Δεικτών Παρακολούθησης, με νεότερα στοιχεία. Το Σχέδιο Δράσης διαρθρώνεται σε οκτώ (8) Άξονες Προτεραιότητας, με επιμέρους μέτρα και δράσεις, που παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 2, και αποτέλεσαν τη βάση για την αξιολόγηση της προόδου υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Πίνακας 2: Άξονες προτεραιότητας και μέτρα ΣΒΑΚ του Δήμου Θέρμης

ΑΠ 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
ΑΠ 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
ΑΠ 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
ΑΠ 4 Δημόσιες συγκοινωνίες	**Μέτρο 4.1:** Πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων **Μέτρο 4.2:** Αλλαγή και επέκταση λεωφορειακών γραμμών **Μέτρο 4.3:** Νέες συνδέσεις ΜΜΜ **Μέτρο 4.4:** Αναβάθμιση στάσεων
ΑΠ 5 Διαχείριση κινητικότητας	**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
ΑΠ 6 Σχεδιασμός οδών	**Μέτρο 6.1:** Παρακαμπτήριες οδοί **Μέτρο 6.2:** Βελτίωση τμήματος του δρόμου **Μέτρο 6.3:** Βελτίωση κόμβων
ΑΠ 7 Θεσμικές ρυθμίσεις	**Μέτρο 7.1:** Θεσμικές ρυθμίσεις ΜΜΜ **Μέτρο 7.2:** Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **Μέτρο 7.3:** Πολεοδομικές ρυθμίσεις
ΑΠ 8 Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας	**Μέτρο 8.1:** Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων **Μέτρο 8.2:** Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού οδικού φωτισμού

4.1 Αξιολόγηση της προόδου υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης

Από την αξιολόγηση των δράσεων του υφιστάμενου Σχεδίου Δράσης, με βάση τα επικαιροποιημένα στοιχεία έως το έτος 2026, προκύπτουν τα συμπεράσματα που παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στο διάγραμμα 1, ανά Άξονα Προτεραιότητας (ΑΠ). Στο διάγραμμα φαίνεται ο αριθμός των ολοκληρωμένων δράσεων, το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων και το αντίστοιχο ποσοστό υλοποίησης, με διάκριση μεταξύ των παρεμβάσεων ανά οικισμό και των οριζόντιων δράσεων που αφορούν το σύνολο του Δήμου.



Διάγραμμα 1: Ποσοστό υλοποίησης των δράσεων του ΣΒΑΚ ανά Άξονα Προτεραιότητας και κατηγορία δράσεων

Από την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ από το 2016 έως το 2026 προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα:

Άξονας Προτεραιότητας 1 – Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας
Ο Άξονας αφορά στη βελτίωση των υποδομών πεζής μετακίνησης, την ενίσχυση της προσβασιμότητας και τη διαμόρφωση ασφαλών διαδρομών και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Από τις 75 προβλεπόμενες δράσεις σε επίπεδο οικισμών έχουν υλοποιηθεί 7 (9,3%), ενώ καμία από τις δύο οριζόντιες δράσεις δεν έχει ολοκληρωθεί. Ο χαμηλός βαθμός υλοποίησης αναδεικνύει την ανάγκη επιτάχυνσης των παρεμβάσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών.

Άξονας Προτεραιότητας 2 – Ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων
Ο Άξονας επικεντρώνεται στην ανάπτυξη ποδηλατικών υποδομών και στην ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου ως εναλλακτικού μέσου μετακίνησης. Από τις δύο προβλεπόμενες οριζόντιες δράσεις έχει

υλοποιηθεί η μία (50%). Παρά τη θετική αυτή εξέλιξη, απαιτείται περαιτέρω ανάπτυξη και σύνδεση των ποδηλατικών υποδομών.

Άξονας Προτεραιότητας 3 – Διαχείριση στάθμευσης

Ο Άξονας περιλαμβάνει μέτρα οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης, δημιουργίας χώρων στάθμευσης και περιορισμού της παράνομης στάσης και στάθμευσης. Από τις 9 προβλεπόμενες δράσεις σε επίπεδο οικισμών έχουν υλοποιηθεί 3 (33,3%), ενώ η μία οριζόντια δράση δεν έχει ολοκληρωθεί. Η πρόοδος χαρακτηρίζεται περιορισμένη, με ανάγκη περαιτέρω εφαρμογής μέτρων ρύθμισης και ελέγχου της στάθμευσης.

Άξονας Προτεραιότητας 4 – Δημόσιες συγκοινωνίες

Ο Άξονας αφορά τη βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης μέσω της αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών, της αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων, της ενίσχυσης της Δημοτικής Συγκοινωνίας και της αναβάθμισης των στάσεων. Έχουν υλοποιηθεί 4 από τις 14 δράσεις σε επίπεδο οικισμών (28,6%) και 2 από τις 6 οριζόντιες δράσεις (33,3%). Παρά την πρόοδο που καταγράφεται, υπάρχιε περιθώριο βελτίωσης της συγκοινωνιακής κάλυψης και της διασύνδεσης των οικισμών, ιδιαίτερα με τις νέες δυνατότητες μετακίνησης που δημιουργεί η λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Άξονας Προτεραιότητας 5 – Διαχείριση κινητικότητας

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών, προώθησης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης και αξιοποίησης νέων τεχνολογιών. Η μοναδική δράση σε επίπεδο οικισμού έχει υλοποιηθεί (100%), ενώ από τις 14 οριζόντιες δράσεις έχει ολοκληρωθεί μόνο μία (7,1%). Συνεπώς, ο χαμηλός συνολικός βαθμός εφαρμογής καταδεικνύει ότι απαιτείται ενίσχυση των δράσεων που συμβάλλουν στη μεταβολή των καθημερινών συνηθειών μετακίνησης.

Άξονας Προτεραιότητας 6 – Σχεδιασμός οδών

Ο Άξονας επικεντρώνεται στη βελτίωση της λειτουργίας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου, μέσω αναβάθμισης οδικών τμημάτων και κόμβων, διαμόρφωσης εισόδων οικισμών και κατασκευής παρακαμπτήριων οδών. Από τις 24 προβλεπόμενες δράσεις σε επίπεδο οικισμών έχουν υλοποιηθεί 4 (16,7%), ενώ οι 3 οριζόντιες δράσεις παρουσιάζουν μερική υλοποίηση. Από τον χαμηλό βαθμό ολοκλήρωσης προκύπτουν σημαντικές εκκρεμότητες, ιδιαίτερα ως προς την κατασκευή των προβλεπόμενων παρακαμπτήριων οδών.

Άξονας Προτεραιότητας 7 – Θεσμικές ρυθμίσεις

Ο Άξονας αφορά θεσμικές, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές ρυθμίσεις που υποστηρίζουν την εφαρμογή των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Από τις 14 δράσεις σε επίπεδο οικισμών έχει ολοκληρωθεί μία (7,1%), ενώ καμία από τις 4 οριζόντιες δράσεις δεν έχει υλοποιηθεί. Η περιορισμένη πρόοδος συνδέεται, μεταξύ άλλων, με την ανάγκη συνεργασίας με αρμόδιους φορείς και την ολοκλήρωση θεσμικών διαδικασιών. Θετική εξέλιξη αποτελεί η εκπόνηση του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Θέρμης.

Άξονας Προτεραιότητας 8 – Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας

Ο Άξονας περιλαμβάνει δράσεις προώθησης εναλλακτικών καυσίμων στον δημοτικό στόλο και ενεργειακής αναβάθμισης του δημοτικού οδικού φωτισμού. Από τις 3 προβλεπόμενες οριζόντιες δράσεις δεν έχει ολοκληρωθεί καμία έως το 2026. Ωστόσο, καταγράφονται προπαρασκευαστικές ενέργειες αφενός για την προμήθεια ηλεκτρικών απορριμματοφόρων και λοιπών οχημάτων, σε συνδυασμό με δημιουργία σταθμού φόρτισης, και αφετέρου για την ενεργειακή αναβάθμιση του οδικού φωτισμού.

Συνολικά, από τις 172 προβλεπόμενες δράσεις, 24 (14,0%) έχουν ολοκληρωθεί και 25 (14,5%) βρίσκονται σε εξέλιξη, με αποτέλεσμα το συνολικό ποσοστό ολοκληρωμένων και υπό υλοποίηση δράσεων να ανέρχεται σε 28,5% (βλ. διάγραμμα 2).

Καθοριστική επίδραση στον βαθμό υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης έχουν οι ακόλουθες κρίσιμες παράμετροι που πρέπει να συνεκτιμηθούν:

α. Την χρονική περίοδο που εξετάζεται **έχει υλοποιηθεί μεγάλος αριθμός έργων και δράσεων, που δεν περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Δράσης**, αλλά επιλέχθηκε από τη Διοίκηση του Δήμου να προωθηθούν είτε εξαιτίας ύπαρξης πόρων από τρέχοντα χρηματοδοτικά προγράμματα, είτε λόγω μεταβολής των προτεραιοτήτων για την κάλυψη έκτακτων ή άλλων νέων αναγκών.

β. Οι περισσότερες παρεμβάσεις, **εκτός από τους σημαντικούς οικονομικούς πόρους, απαιτούν μελετητική ωρίμανση, αδειοδοτήσεις, αλλά και συνεργασία με τρίτους φορείς**, γεγονός που επηρεάζει τον ρυθμό εφαρμογής τους.

Για την επόμενη περίοδο, ιδιαίτερη σημασία έχει η ολοκλήρωση των ήδη δρομολογημένων έργων, η αξιοποίηση διαθέσιμων χρηματοδοτικών εργαλείων και η προτεραιοποίηση των παρεμβάσεων που παρουσιάζουν χαμηλότερο βαθμό υλοποίησης, με έμφαση στη βελτίωση της προσβασιμότητας, της οδικής ασφάλειας και της εξυπηρέτησης των καθημερινών μετακινήσεων.



Διάγραμμα 2: Συνολικός βαθμός υλοποιημένων και υπό εκπόνηση δράσεων του ΣΒΑΚ

4.2 Αξιολόγηση των Δεικτών Παρακολούθησης

Η αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ συμπληρώνεται από την εξέταση των Δεικτών Παρακολούθησης, μέσω των οποίων αποτυπώνεται η πρόοδος προς την επίτευξη των στόχων του.

Στο πλαίσιο της παρούσας αναθεώρησης πραγματοποιήθηκε επανεξέταση και επικαιροποίηση των 13 υφιστάμενων Δεικτών Παρακολούθησης. Επίσης, προτείνεται η επανένταξη τριών επιπλέον από τους Δείκτες του ΣΒΑΚ 2016, οι οποίοι είχαν καταργηθεί με απόφαση της Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, το 2022 (Δ6, Δ9 και Δ10). Επομένως, ο αριθμός των Δεικτών Παρακολούθησης διαμορφώνεται σε 16.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά συμπεράσματα της αξιολόγησης για κάθε Δείκτη Παρακολούθησης, με αναφορά στην υφιστάμενη κατάσταση και στους προτεινόμενους στόχους.

ΔΕΙΚΤΗΣ 1: Ποσοστό κύριων δρόμων με επαρκή πεζοδρόμια

Για το έτος 2026, το ποσοστό των κύριων οδών εντός των οικισμών που διαθέτουν πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος (>1,65 μ.), διαμορφώνεται σε 34%, χωρίς αξιόλογη μεταβολή από το έτος 2016. Η τιμή αυτή αναδεικνύει την ανάγκη βελτίωσης των υποδομών πεζής μετακίνησης και ενίσχυσης της προσβασιμότητας. Ως νέος στόχος προτείνεται η αύξηση του ποσοστού σε 75% εντός πενταετίας.

ΔΕΙΚΤΗΣ 2: Ανάπτυξη δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομων

Το συνολικό μήκος των πεζόδρομων και οδών ήπιας κυκλοφορίας ανέρχεται σε 4,31 χλμ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά 5,64% από το 2016. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προώθησης νέων παρεμβάσεων στους οικισμούς, καθώς και τον προγραμματισμό του Δήμου σε νέα έργα διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων, τίθεται στόχος για επέκταση του δικτύου σε 17,0 χλμ. την επόμενη δεκαετία.

ΔΕΙΚΤΗΣ 3: Αριθμός τροχαίων συμβάντων με ευάλωτους χρήστες

Κατά το έτος 2025 καταγράφηκαν από το Τμήμα Τροχαίας Θέρμης 2 τροχαία συμβάντα με εμπλοκή πεζών ή ποδηλατών, έναντι 4 το 2022. Η μείωση αποτελεί θετική εξέλιξη, ωστόσο παραμένει αναγκαία η ενίσχυση των μέτρων οδικής ασφάλειας, με στόχο τον μηδενισμό των σχετικών συμβάντων.

ΔΕΙΚΤΗΣ 4: Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων

Το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων διατηρείται στα 5,18 χλμ., χωρίς να καταγράφεται επέκταση κατά την περίοδο 2016–2026. Ως νέος στόχος προτείνεται η αύξηση του μήκους του δικτύου στα 8,0 χλμ. την επόμενη δεκαετία.

ΔΕΙΚΤΗΣ 5: Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων

Σημαντική πρόοδος καταγράφεται στην ανάπτυξη υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων, καθώς οι διαθέσιμες θέσεις αυξήθηκαν από 12 το 2016, σε 42 το 2022 και σε 117 το 2026. Η εξέλιξη αυτή συμβάλλει στην ενίσχυση της ποδηλατικής μετακίνησης, με νέο στόχο την αύξηση του αριθμού σε συνολικά 137 θέσεις εντός δεκαετίας.

ΔΕΙΚΤΗΣ 6: Χρήση βιώσιμων υλικών στις υποδομές αστικής κινητικότητας

Ο Δείκτης 6 επανεντάχθηκε στους Δείκτες Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, με διευρυμένο αντικείμενο τη χρήση βιώσιμων υλικών στις υποδομές αστικής κινητικότητας. Για το έτος 2026 καταγράφηκε η εφαρμογή υδατοπερατού σκυροδέματος σε δενδροδόχους, συνολικής επιφάνειας 750 μ², στο έργο «Αναπλάσεις Περιοχής Επέκτασης Οικισμού Θέρμης». Ως στόχος για την επόμενη πενταετία προτείνεται τουλάχιστον το 10% των νέων μελετών ανάπλασης να περιλαμβάνει βιώσιμα υλικά.

ΔΕΙΚΤΗΣ 8: Κάλυψη υφιστάμενων οικισμών από ΜΜΜ (ΟΑΣΘ)

Για το έτος 2026, το ποσοστό της έκτασης των οικισμών που βρίσκεται εντός ακτίνας 250 μ. από στάση λεωφορείου υπολογίζεται σε 58,30%. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν έχουν μεταβληθεί οι διαδρομές των αστικών λεωφορειακών γραμμών, η τιμή αυτή του δείκτη είναι σταθερή για τουλάχιστον από το 2016. Είναι προφανές ότι υπάρχει ανάγκη επέκτασης της χωρικής κάλυψης του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών, με στόχο την πλήρη κάλυψη των οικισμών, δηλαδή η τιμή του δείκτη να γίνει 100%.

ΔΕΙΚΤΗΣ 9: Κάλυψη επεκτάσεων οικισμών από ΜΜΜ (ΟΑΣΘ)

Ο Δείκτης 9 επανεντάχθηκε στους Δείκτες Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, με σκοπό την παρακολούθηση της συγκοινωνιακής κάλυψης των περιοχών επέκτασης των οικισμών. Για το έτος 2026, το ποσοστό της εξεταζόμενης έκτασης που βρίσκεται εντός ζώνης εξυπηρέτησης 250 μ. από στάση λεωφορείου ανέρχεται σε 31,93%, και είναι σταθερό για τουλάχιστον από το 2016. Με στόχο τη βελτίωση της πρόσβασης των νέων οικιστικών περιοχών στα ΜΜΜ, τίθεται ως στόχος πενταετίας η πλήρης κάλυψη.

ΔΕΙΚΤΗΣ 10: Συχνότητα δρομολογίων ΜΜΜ (ΟΑΣΘ)

Ο Δείκτης 10 επανεντάσσεται με αναθεωρημένη μεθοδολογία, βάσει του αριθμού των ημερήσιων δρομολογίων που εξυπηρετούν το σύνολο των οικισμών του Δήμου. Ως στόχος προτείνεται αύξηση κατά 20% εντός πενταετίας, με έμφαση στους οικισμούς με χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης.

ΔΕΙΚΤΗΣ 11: Προσβασιμότητα λεωφορείων από αναπηρικά αμαξίδια

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τους φορείς λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας καταδεικνύουν ότι το 100% των λεωφορείων που εξυπηρετούν τον Δήμο Θέρμης διαθέτει εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο. Επιπλέον, υπάρχει οπτική και ακουστική προειδοποίηση σχετικά με τη στάση κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να διατηρηθούν στο σύνολό τους.

ΔΕΙΚΤΗΣ 13: Εσωτερικές συνδέσεις Δήμου με ΜΜΜ

Από τους 19 οικισμούς του Δήμου, οι 18 εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία (94,74%). Δεν εξυπηρετείται μόνο το Άνω Σχολάρι. Η απευθείας σύνδεση των οικισμών με την έδρα του Δήμου μέσω του συστήματος αστικών συγκοινωνιών παραμένει περιορισμένη (5,56%), και καλύπτεται μερικώς από τη Δημοτική Συγκοινωνία, η οποία αυξάνει το ποσοστό αυτό σε 50%. Η σύνδεση με το Κέντρο Υγείας Θέρμης, που αποτελεί έναν βασικό προορισμό, ειδικά για ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, ανέρχεται σε 57,89% για εξυπηρέτηση με την αστική συγκοινωνία και 47,37% με τη Δημοτική Συγκοινωνία. Ως τιμή στόχος τίθεται η σύνδεση του συνόλου των οικισμών του Δήμου με την έδρα του Δήμου και με το Κέντρο Υγείας Θέρμης.

ΔΕΙΚΤΗΣ 16: Οδική ασφάλεια στα σχολεία

Για το έτος 2026, σε ποσοστό 81,82% των σχολικών εγκαταστάσεων έχουν εγκατασταθεί μέτρα οδικής ασφάλειας (οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση). Το αντίστοιχο ποσοστό για τα έτη 2016 και 2022 ήταν 34,5%. Είναι προφανές ότι απαιτείται περαιτέρω αναβάθμιση των υποδομών, με στόχο την πλήρη εφαρμογή των απαιτούμενων μέτρων στο σύνολο των σχολικών εγκαταστάσεων. Ήδη η σταδιακή υλοποίηση των «έξυπνων» διαβάσεων σε 38 σχολικά συγκροτήματα ή στην ευρύτερη περιοχή τους, σε όλη την έκταση του Δήμου, θα βελτιώσει το επίπεδο οδικής ασφάλειας στα σχολεία.

ΔΕΙΚΤΗΣ 17: Αριθμός τροχαίων συμβάντων

Το 2025 καταγράφηκαν 47 τροχαία συμβάντα στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου Θέρμης, έναντι 51 το 2022 και 79 το 2016. Παρά τη θετική αυτή εξέλιξη, εξακολουθούν να καταγράφονται σοβαρά περιστατικά, γεγονός που αναδεικνύει την ανάγκη υλοποίησης στοχευμένων δράσεων σε θέσεις υψηλής επικινδυνότητας, είτε λόγω του αριθμού των συμβάντων είτε λόγω της σοβαρότητας αυτών.

ΔΕΙΚΤΗΣ 18: Διέλευση υπεραστικών αρτηριών μέσα από οικισμούς

Το συνολικό μήκος υπεραστικών αρτηριών που διέρχονται μέσα από οικισμούς του Δήμου παραμένει 8,68 χλμ. από το 2016 μέχρι σήμερα. Οι οικισμοί που παρουσιάζουν το πρόβλημα αυτό κατά κύριο λόγο είναι η Νέα Ραιδεστός, η Αγία Παρασκευή, η Σουρωτή, οι Ταγαράδες, το Νέο Ρύσιο, το Πλαγιάρι και η Περιστερά, που διασχίζονται από τμήματα του εθνικού ή επαρχιακού οδικού δικτύου. Αστικές οδικές αρτηρίες διασχίζουν τη Θέρμη και τον Άγιο Αντώνιο. Είναι προφανής η ανάγκη προώθησης των προβλεπόμενων από τα πολεοδομικά σχέδια παρακαμπτήριων οδών, με στόχο τη μείωση του μήκους στα 6,0 χλμ. την επόμενη δεκαετία.

ΔΕΙΚΤΗΣ 19: Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού

Η συνολική χωρητικότητα των οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού ανέρχεται σε 410 θέσεις το 2026, έναντι 325 το 2016. Η αύξηση αυτή αποτυπώνει θετική εξέλιξη στη διαθέσιμη υποδομή στάθμευσης, ενώ ως νέος στόχος προτείνεται η αύξηση του αριθμού των θέσεων σε 483 εντός πενταετίας.

ΔΕΙΚΤΗΣ 21: Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης

Από την αξιολόγηση προκύπτει ότι δεν καταγράφηκαν πρόσθετες επίσημα οργανωμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, θετική συμβολή παρουσιάζει η λειτουργία του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής. Ως νέος στόχος προτείνεται η πραγματοποίηση τουλάχιστον τεσσάρων δράσεων ετησίως, με αντικείμενο τη βιώσιμη κινητικότητα και την οδική ασφάλεια.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ Α

Στο πλαίσιο της Φάσης Α της μελέτης πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου, με στόχο την καταγραφή αφενός των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων, και αφετέρου των απόψεων και των αναγκών των πολιτών σχετικά με την εξυπηρέτηση της περιοχής επέκτασης του οικισμού Θέρμης από την αστική συγκοινωνία.

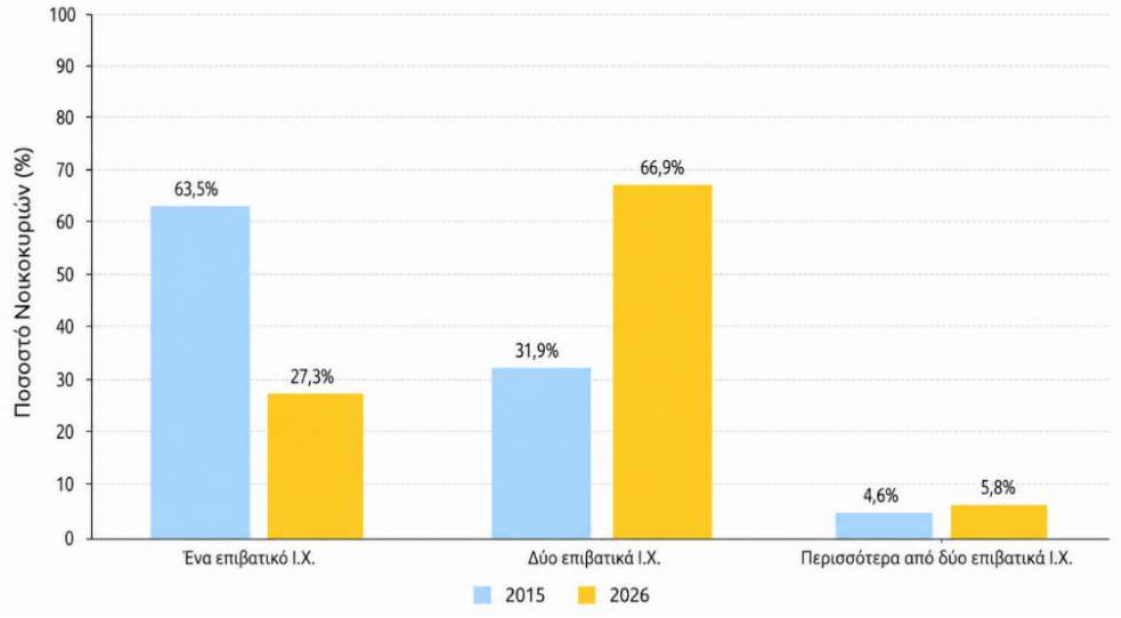
Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την περίοδο Μαρτίου-Απριλίου 2026, μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου Θέρμης, δηλαδή με ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο, αλλά και με τη συνδρομή του Συλλόγου κατοίκων «ΕΠΙ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ Κατοίκων Επέκτασης Θέρμης». Συγκεντρώθηκαν συνολικά 526 ερωτηματολόγια, από τα οποία κρίθηκαν αξιοποιήσιμα τα 373.

Εκτός από την επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν, τα αποτελέσματα της έρευνας συγκρίθηκαν με τα συμπεράσματα αντίστοιχης έρευνας που είχε πραγματοποιηθεί τον Σεπτέμβριο του 2015, κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του 2016. Από τη σύγκριση των στοιχείων επιδιώκεται η ανάδειξη των μεταβολών που έχουν προκύψει διαχρονικά στα χαρακτηριστικά μετακίνησης, στα προβλήματα και στις ανάγκες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών. Κρίσιμος παράγοντας των διαφοροποιήσεων είναι η έναρξη λειτουργίας του Μετρό της Θεσσαλονίκης, που είχε καταλυτική επίδραση στις συνήθειες, τις ανάγκες και τις επιλογές των μετακινουμένων.

Η έρευνα του 2015 είχε εξετάσει τα συγκοινωνιακά ζητήματα ενός οικισμού από κάθε Δημοτική Ενότητα (ΔΕ) του Δήμου Θέρμης, και συγκεκριμένα της Θέρμης από τη ΔΕ Θέρμης, της Περιστεράς από τη ΔΕ Βασιλικών και του Πλαγιαρίου από τη ΔΕ Μίκρας. Για να είναι συγκρίσιμα τα στοιχεία, από την έρευνα του 2015 χρησιμοποιήθηκαν μόνο τα ερωτηματολόγια της Θέρμης.

Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα από τη σύγκριση των στοιχείων των ετών 2015 και 2026:

1. **Ιδιοκτησία επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ)** (διάγραμμα 3): Υπάρχει σημαντική αύξηση του αριθμού των επιβατικών ΙΧ αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό, από 87,7% το 2015 σε 92,2% το 2026. Επίσης, το 2015 η πλειονότητα των νοικοκυριών (63,5%), διέθετε ένα όχημα, ενώ το 2026 το ποσοστό αυτό έχει μειωθεί αισθητά (27,3%), και κυριαρχεί η κατοχή δύο επιβατικών ΙΧ αυτοκινήτων (66,9%).
   Η μεταβολή αυτή υποδηλώνει αυξημένη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, πιθανότατα λόγω της χωρικής επέκτασης της περιοχής, της αύξησης των καθημερινών μετακινήσεων και της περιορισμένης κάλυψης των αναγκών από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Παράλληλα, η μικρή αύξηση των νοικοκυριών με περισσότερα από δύο οχήματα (από 4,6% σε 5,8%) ενισχύει την εικόνα κινητικότητας με επίκεντρο το αυτοκίνητο. Η τάση αυτή μπορεί να συνδέεται με την ανάγκη των κατοίκων για μεγαλύτερη ευελιξία στις μετακινήσεις τους, ιδιαίτερα σε περιοχές όπου οι συγκοινωνιακές υποδομές ή η συχνότητα δρομολογίων δεν επαρκούν για να καλύψουν την αυξανόμενη ζήτηση.
2. **Επιλογή μέσου μετακίνησης** (διαγράμματα 4 και 5): Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας του 2015, το ιδιωτικό αυτοκίνητο αποτελούσε το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης με ποσοστό 73% στο σύνολο των μετακινήσεων, ενώ το 23% των μετακινήσεων γινόταν με αστικά λεωφορεία.
   Όπως προκύπτει από το διάγραμμα 4, σήμερα παρατηρείται μείωση της αποκλειστικής χρήσης του ΙΧ σε 64%, με ταυτόχρονη αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Ειδικότερα, το 15% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι χρησιμοποιεί συνδυασμό μέσων μεταφοράς, με περίπου το 70% αυτών των μετακινήσεων να περιλαμβάνει και το Μετρό. Η συνολική συμμετοχή του Μετρό σε συνδυασμό με τον ΟΑΣΘ στις μετακινήσεις προς και από περιοχές εκτός Θέρμης εκτιμάται σε 12,5%.

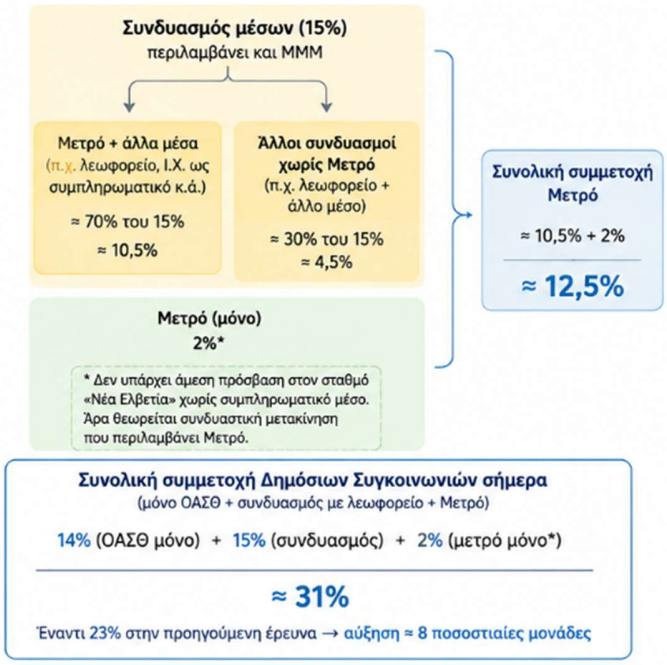


Διάγραμμα 3: Κατοχή επιβατικών ΙΧ ανά νοικοκυριό το 2015 και 2026

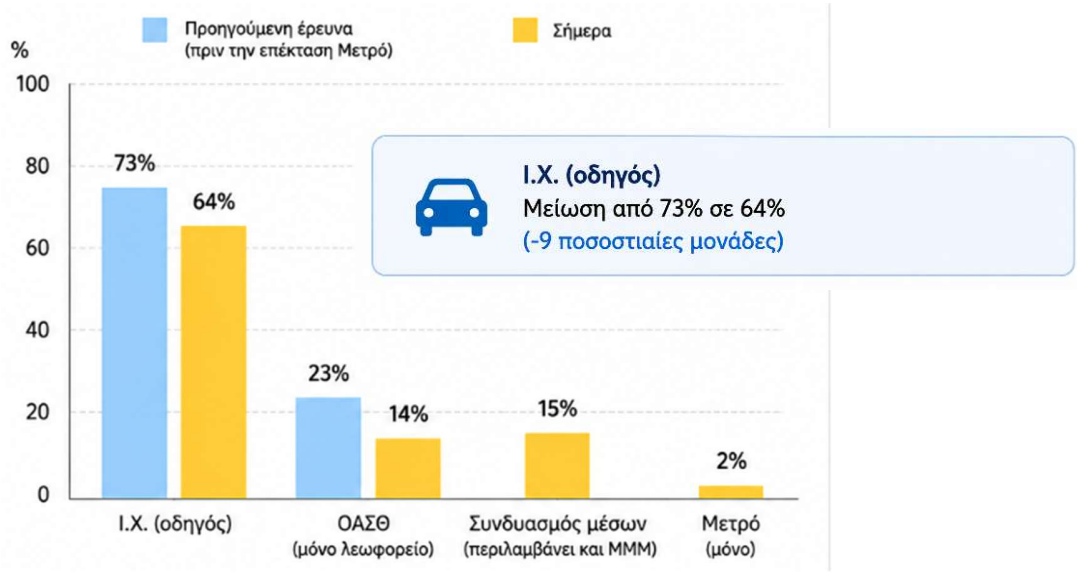
Παράλληλα, η αποκλειστική χρήση λεωφορείου έχει μειωθεί από 23% σε 14%, ωστόσο όταν συνυπολογιστούν οι συνδυαστικές μετακινήσεις που περιλαμβάνουν λεωφορείο και Μετρό, η συνολική συμμετοχή των δημόσιων συγκοινωνιών στις μετακινήσεις εμφανίζεται αυξημένη από 23% το 2015 σε 31% το 2026 (διάγραμμα 5). Το γεγονός αυτό υποδηλώνει σταδιακή ενίσχυση της ελκυστικότητας των ΜΜΜ, κυρίως λόγω του Μετρό, ως βασικού μέσου πρόσβασης προς το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. Η τάση αυτή αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω τα επόμενα χρόνια, καθώς η λειτουργία της επέκτασης του Μετρό προς την Καλαμαριά εκτιμάται ότι θα βελτιώσει σημαντικά τη συνδεσιμότητα του ανατολικού τομέα της μητροπολιτικής περιοχής, και θα αυξήσει το μερίδιο των δημόσιων συγκοινωνιών στις καθημερινές μετακινήσεις.

Η ενίσχυση της χρήσης των ΜΜΜ έχει μεγαλύτερη σημασία αν συνεκτιμηθούν τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν σχετικά με την αύξηση της ιδιοκτησίας ΙΧ επιβατικών αυτοκινήτων στην περιοχή.

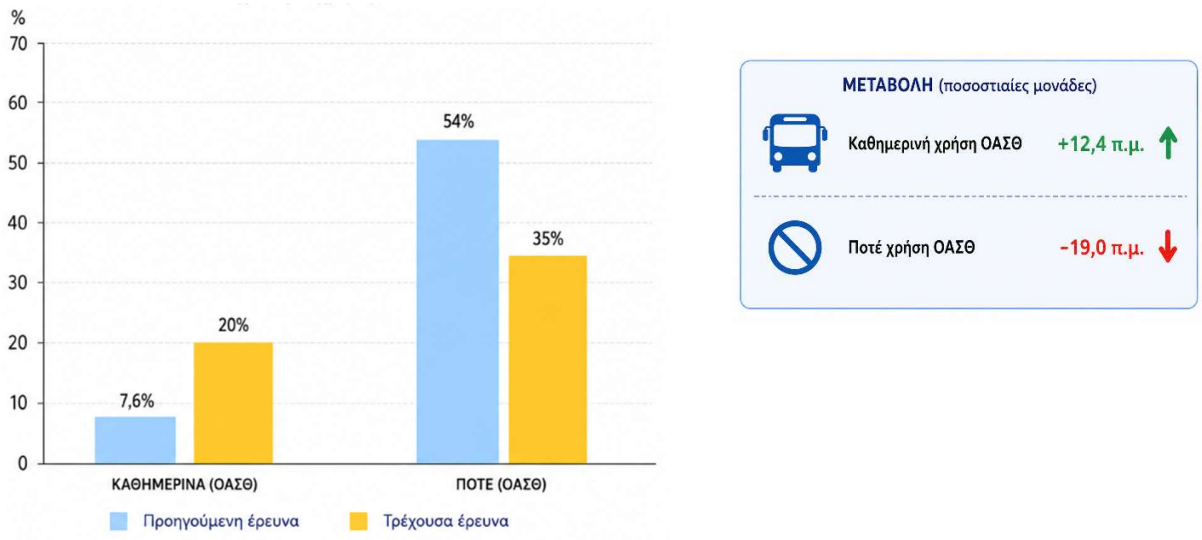
3. **Συχνότητα χρήσης της αστικής συγκοινωνίας** (διάγραμμα 6): Μετά την έναρξη λειτουργίας του Μετρό, καταγράφεται ιδιαίτερα θετική μεταβολή στο ποσοστό των μετακινουμένων που δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν καθημερινά τον ΟΑΣΘ, το οποίο από 7,6% στην έρευνα του 2015 έχει αυξηθεί σήμερα σε 20%. Παράλληλα, το ποσοστό των μετακινουμένων που δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν ποτέ τις δημόσιες συγκοινωνίες μειώθηκε σημαντικά, από 54% το 2015 σε 35%. Η μεταβολή αυτή υποδηλώνει ότι σημαντικό μέρος των κατοίκων της Θέρμης έχει στραφεί προς τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, είτε σε καθημερινή είτε σε περιστασιακή βάση, παρά την αύξηση του αριθμού των ΙΧ επιβατικών οχημάτων ανά νοικοκυριό.



Διάγραμμα 4: Στοιχεία χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών το 2026

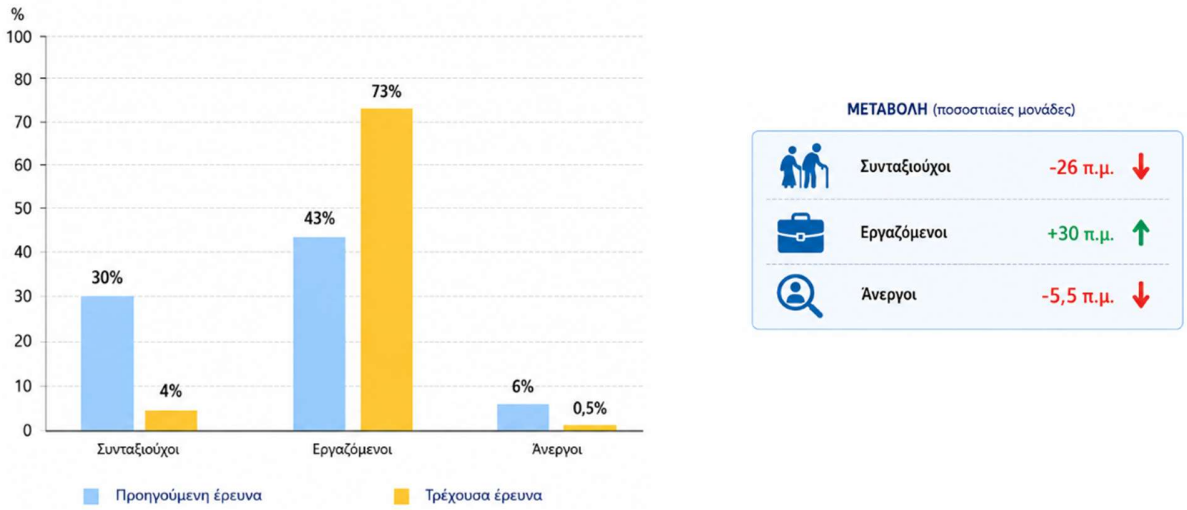


Διάγραμμα 5: Κατανομή στα μέσα μετακίνησης



Διάγραμμα 6: Συχνότητα χρήσης αστικής συγκοινωνίας

4. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον αποκτούν τα στοιχεία της κατανομής των μετακινήσεων στα μέσα, αν ληφθεί υπόψη ότι η σύνθεση του δείγματος της νέας έρευνας, εξαιτίας του γεγονότος ότι η έρευνα πραγματοποιήθηκε ηλεκτρονικά και όχι μέσω τηλεφωνικής συνέντευξης όπως η έρευνα του 2015 (διάγραμμα 7), περιλαμβάνει μεγαλύτερο ποσοστό ενεργού πληθυσμού (73% εργαζόμενοι έναντι 43% της έρευνας του 2015 και 4,5% συνταξιούχοι και άνεργοι έναντι 36% της έρευνας του 2015). Επομένως, η σαφώς μεγαλύτερη συμμετοχή εργαζομένων στο σημερινό δείγμα αποτυπώνει πιο αντιπροσωπευτικά τις καθημερινές μετακινήσεις αιχμής και τις πραγματικές ανάγκες κινητικότητας του ενεργού πληθυσμού της Θέρμης.

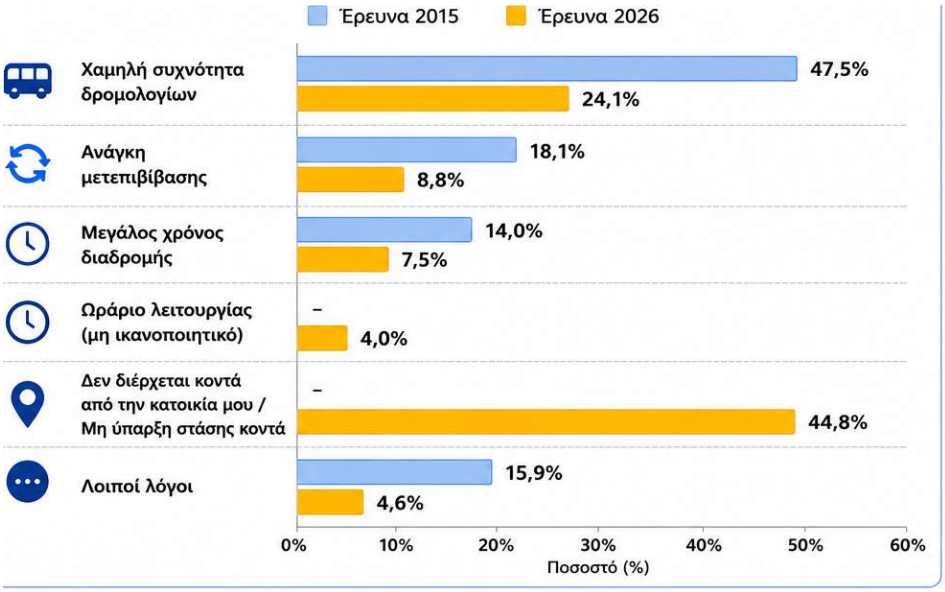


Διάγραμμα 7: Σύνθεση δείγματος ανά επαγγελματική κατάσταση

5. Σχετικά με τους λόγους μη χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς από τους κατοίκους της Θέρμης, προκύπτει ότι το 2015 ο κυριότερος ανασταλτικός παράγοντας ήταν η χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων, καθώς σχεδόν οι μισοί ερωτώμενοι (47,5%) δήλωσαν ότι η αραιή εξυπηρέτηση αποτελούσε τον βασικό λόγο (διάγραμμα 8). Η ανάγκη για μετεπιβίβαση ακολουθούσε με ποσοστό 18,1%, ενώ σημαντικό ποσοστό αναφέρει ως λόγο τον αυξημένο χρόνο διαδρομής (14%), την έλλειψη στάσεων κοντά στον τόπο κατοικίας ή προορισμού, τις επαγγελματικές υποχρεώσεις και το ωράριο λειτουργίας των δρομολογίων.

Αντίθετα, στην παρούσα έρευνα (2026), ως σημαντικότερο εμπόδιο για τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς αναδεικνύεται η ανεπαρκής χωρική κάλυψη του δικτύου, καθώς το 44,8% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι η αστική συγκοινωνία δεν διέρχεται κοντά από την κατοικία του. Η χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό πρόβλημα, ωστόσο το ποσοστό όσων την αναφέρουν περιορίζεται στο 24,1%.

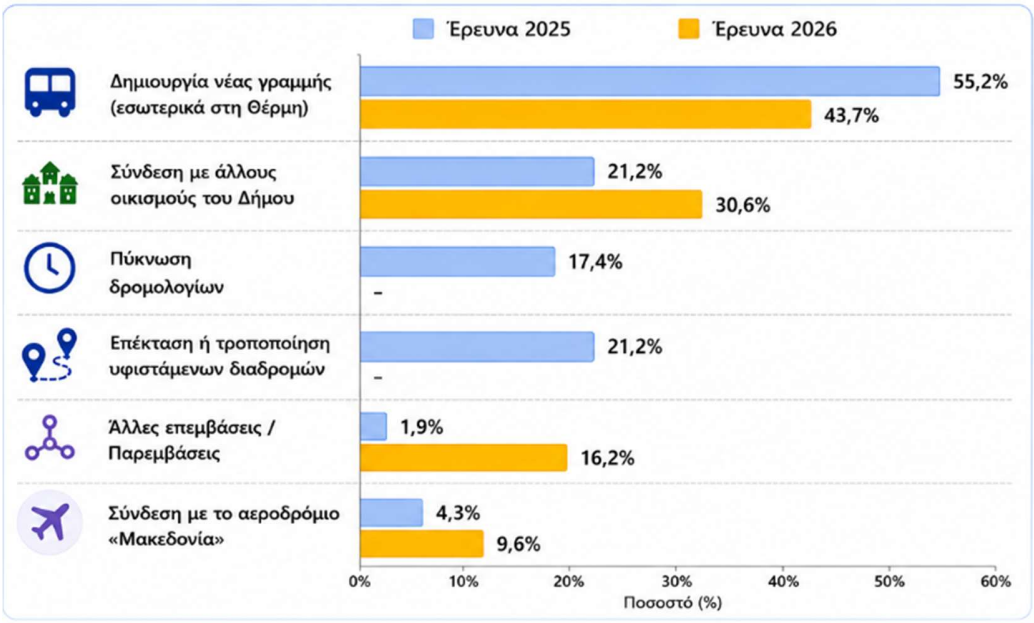
Συνολικά, τα αποτελέσματα υποδηλώνουν ότι, ενώ η συχνότητα των δρομολογίων εξακολουθεί να αποτελεί βασικό πρόβλημα για τους κατοίκους της Θέρμης, ως σημαντικότερο ζήτημα αναδεικνύεται η βελτίωση της γεωγραφικής κάλυψης της περιοχής επέκτασης του οικισμού της Θέρμης.



Διάγραμμα 8: Αιτίες μη χρήσης των αστικών συγκοινωνιών

6. Στην ερώτηση ποια θεωρούν οι ερωτώμενοι ως την καλύτερη επέμβαση για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ (διάγραμμα 9), και στις δύο έρευνες προέκυψε η δημιουργία νέων συγκοινωνιακών συνδέσεων. Συγκεκριμένα, το 2015 το 55,2% των ερωτηθέντων θεωρούσε ως σημαντικότερη παρέμβαση τη δημιουργία νέας συγκοινωνιακής γραμμής που θα συνδέει την επέκταση του οικισμού Θέρμης με το κέντρο της, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 2026 μειώθηκε μεν σε 43,7%, ωστόσο αποτελεί την πρώτη επιλογή των μετακινουμένων.

Παράλληλα, το 2026 αναδείχθηκε εντονότερα (με ποσοστό 30,6%) η ανάγκη ενίσχυσης της διασύνδεσης μεταξύ των οικισμών του Δήμου μεταξύ τους, αλλά κυρίως με την έδρα του Δήμου.
Τέλος, η πύκνωση των δρομολογίων, η οποία το 2015 συγκέντρωνε ποσοστό 17,4%, φαίνεται να υποχωρεί ως προτεραιότητα. Επιπλέον, το 2026 αναφέρονται νέες ανάγκες, όπως η απευθείας σύνδεση με το κέντρο της Θεσσαλονίκης χωρίς μετεπιβίβαση, η σύνδεση με το Πανόραμα, η επέκταση του ωραρίου λειτουργίας των λεωφορείων και η βελτίωση των υποδομών των στάσεων.



Διάγραμμα 9: Καταλληλότερες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ