



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Αριθμός Απόφασης: **201 /2020**

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό αριθμός: **18/2020**

Τακτικής Συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ωραιοκάστρου

ΘΕΜΑ: Λήψη απόφασης για έγκριση ή μη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ωραιοκάστρου.

Στο Ωραιοκάστρο σήμερα **14-10-2020**, ημέρα της εβδομάδας Τετάρτη και ώρα 18:00, το Δημοτικό Συμβούλιο, συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση ύστερα από την Α.Π. 17867/09-10-2020 έγγραφη πρόσκληση της Προέδρου, που επιδόθηκε σε καθένα από τα μέλη και δημοσιεύθηκε στον πίνακα ανακοινώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 74 του Ν.4555/2018 και σύμφωνα α) με το άρθρο 10 της από 11-3-2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 2 ν. 4682/2020 (Α' 76) και β) με τις Α.Π. 18318/13-03-2020 (ΑΔΑ: 9ΛΠΧ46ΜΤΛ6-1ΑΕ), 40/20930/31-03-2020 (ΑΔΑ: 6ΩΠΥ46ΜΤΛ6-50Ψ), 163/33282/29-05-2020 (ΑΔΑ: Ψ3ΧΝ46ΜΤΛ6-ΑΨ7) & Α.Π. 60249/22-09-2020 (ΑΔΑ: Ω0Ν346ΜΤΛ6-ΙΘ9) Εγκυκλίου του Υπουργείου Εσωτερικών.

Η συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε με τηλεδιάσκεψη και με τη χρήση της υπηρεσίας τηλεδιασκέψεων e:[Presence.gov.gr](https://presence.gov.gr) του ΕΔΥΤΕ.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, αφού σε σύνολο τριάντα τριών (33) μελών, βρέθηκαν παρόντα τα τριάντα ένα (31):

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

1. ΚΑΡΑΣΑΒΒΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
2. ΖΑΠΡΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
3. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ
4. ΔΡΟΣΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ
5. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΥ ΣΟΦΙΑ
6. ΚΑΖΑΝΤΖΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ
7. ΜΑΡΜΑΡΙΔΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
8. ΠΑΝΙΩΡΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
9. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
10. ΖΙΑΚΟΥΛΗΣ ΗΛΙΑΣ
11. ΚΑΡΑΣΤΕΡΙΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
12. ΜΟΔΙΤΣΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
13. ΣΚΑΡΛΑΤΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
14. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
15. ΜΑΤΣΟΥΚΑΤΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
16. ΣΑΡΑΜΟΥΡΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
17. ΤΖΙΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
18. ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ-ΒΕΣΚΟΥ ΕΥΔΟΞΙΑ
19. ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
20. ΠΑΡΙΣΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
21. ΤΣΑΚΑΛΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ

22. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΗΛΙΑΣ
23. ΜΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΕΙΑ
24. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
25. ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
26. ΠΑΝΟΥΣΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
27. ΠΑΡΑΠΑΝΗΣΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
28. ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
29. ΕΔΙΡΝΕΛΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ
30. ΧΑΤΖΗΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΑΣΧΑΛΗΣ
31. ΘΕΜΕΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

1. ΤΕΡΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
2. ΙΩΣΗΦΙΔΗΣ ΔΑΜΙΑΝΟΣ

Στη συνεδρίαση προσκλήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 67, 80 και 81 του Ν.3852/2010 οι Πρόεδροι των Δημοτικών και Τοπικών Κοινοτήτων του Δήμου:

ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΔΡΥΜΟΥ	ΠΑΤΣΑΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Απών
ΛΗΤΗΣ	ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Απών
ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙΟΥ	ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Απών
ΜΕΣΑΙΟΥ	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Απών
ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ	ΓΙΑΪΛΑΤΖΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Απών
ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑΣ	ΣΑΡΑΜΟΥΡΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Απών
ΠΕΝΤΑΛΟΦΟΥ	ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ	Απών
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΑΡΑΜΠΑΤΖΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ	Απούσα

Στη συνεδρίαση προσκλήθηκε και ο Δήμαρχος Παντελεήμων Τσακίρης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 74 του Ν. 4555/2018, ο οποίος συμμετείχε.

Παρών στη συνεδρίαση ήταν και ο Δημοτικός Υπάλληλος Πραξιτέλης Ζαχαριάδης για την τήρηση των πρακτικών.

Οι Δ.Σ. Σκαρλάτος Π., Λαζαρίδης Γ., Ματσουκατίδης Θ., Τζίκας Κ. Πολυχρονίδης Α., Παρισόπουλος Γ., Τσακαλίδης Η., Λαζαρίδης Η. και Μαντά Β. αποχώρησαν πριν τη συζήτηση του 4ου θέματος ημερήσιας διάταξης. Ο Δ.Σ. Παραπανήσιος Γ., λόγω τεχνικού προβλήματος, δεν μπόρεσε να συνδεθεί στην τηλεδιάσκεψη και ψήφισε με μήνυμα στο κινητό της Προέδρου. Ο Δ.Σ. Πανούσης Α. συνδέθηκε στην τηλεδιάσκεψη, αλλά λόγω τεχνικού προβλήματος ψήφισε με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Πριν την έναρξη της συνεδρίασης, η Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών του συμβουλίου **ένα (1) θέμα εκτός ημερήσιας διάταξης** και ζήτησε την έγκριση του Δημοτικού Συμβουλίου για τη συζήτηση του θέματος ως κατεπείγον, λόγω των χρονικών περιορισμών, και τα μέλη με την υπ' αριθμ. 192/2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου ομόφωνα ενέκριναν τη συζήτηση αυτού.

Μετά τη διαπίστωση της απαρτίας, η Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, κα. **Ευαγγελία Δρόσου**, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και αφού ανέγνωσε το **10ο** θέμα της ημερήσιας διάταξης, έδωσε τον λόγο στον Αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων και Πολεοδομίας ο οποίος ανέφερε τα εξής:

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ωραιοκάστρου, υλοποιήθηκε στα πλαίσια της σύμβασης « Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ωραιοκάστρου », στο πλαίσιο υλοποίησης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου με τίτλο «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016 – Άξονας Προτεραιότητας (4) – Αστική Βιώσιμη

Κινητικότητα». Η παροχή της ανωτέρω υπηρεσίας ανατέθηκε στην εταιρεία «LEVER ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Στο πλαίσιο αυτό συστήθηκε ομάδα έργου του Δήμου Ωραιοκάστρου, με τις υπ' αριθμ.69/2019 και 580/2019 Αποφάσεις Δημάρχου και δόθηκαν τα παρακάτω παραδοτέα, τα οποία περιείχαν και εκτενείς διαβουλεύσεις με τη συμμετοχή φορέων :

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ
- Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS
- Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS
- Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων
- Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
- Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
- Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών
- Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών
- Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Διεξαγωγή διαβούλευσης
- Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών
- Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Διεξαγωγή δεύτερης διαβούλευσης
- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων
- Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας).
- Επισκόπηση καλών πρακτικών
- Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών
- Διεξαγωγή τρίτης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης (περιγραφή Μέτρου, κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων)
- Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ

Πρόκειται λοιπόν για το σχέδιο που θα ακολουθούν όλες οι μετέπειτα παρεμβάσεις στην πόλη μέχρι το 2030 σε επίπεδο κινητικότητας. Δηλαδή, όλα τα μέτρα για το κυκλοφοριακό, τις πεζοδρομήσεις, την κίνηση πεζών – ΑΜΕΑ – ποδηλατών τα επόμενα χρόνια.

Στη συνέχεια τα τέσσερα (4) παραδοτέα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Ωραιοκάστρου, υποβλήθηκαν στα αρμόδια τμήματα του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για διατύπωση γνώμης και στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με το Ν. 4599/2019, τα οποία ενημέρωσαν ότι εκκρεμεί η έκδοση Υ.Α., σύμφωνα με το άρθρο 12, ώστε να αξιολογηθεί.

Μετά από τα ανωτέρω και προκειμένου μετά την από 25/6/20 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου, για να προχωρήσει η διαδικασία αποπληρωμής του ανωτέρω έργου και κατ' εφαρμογή της αρχής της αποτελεσματικότητας της διοικητικής δράσης, για την καταβολή του τελευταίου 30% της χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας απαιτείται να ληφθεί απόφαση έγκρισης του εκπονηθέντος ΣΒΑΚ από το οικείο Δημοτικό Συμβούλιο.

Στη συνέχεια η Πρόεδρος κάλεσε το Δημοτικό Συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά.

Το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από διαλογική συζήτηση, η οποία έχει καταγραφεί (και με τεχνικά μέσα) και καταχωρηθεί στα πρακτικά μετά την απομαγνητοφώνηση, αφού έλαβε υπόψη του:

1. Την παραπάνω εισήγηση.
2. Τις απόψεις των Δημοτικών Συμβούλων.
3. Την υπ' αριθμ. 17812 / 9-10-2020 εισήγηση του τμήματος Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής μαζί με το σχέδιο

Αποφασίζει Με Πλειοψηφία

Εγκρίνει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ωραιοκάστρου όπως αυτό αποτυπώνεται (σύνοψη) στο παράρτημα, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσης.

Καταψήφισε ο Δ.Σ. κ. Θεμελής Α. , ενώ παρών δήλωσε ο κ. Δ.Σ. κ. Εδινέλης Γ.

Η απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό: **201/2020**

Μετά την εξάντληση των θεμάτων και της ημερησίας διάταξης η Πρόεδρος κήρυξε τη λήξη της συνεδρίασης.

Αφού συντάχθηκε και αναγνώστηκε το πρακτικό αυτό, υπογράφεται ως κατωτέρω.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
υπογραφή

ΤΑ ΜΕΛΗ
υπογραφές

Ακριβές Απόσπασμα

Η Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου

Ευαγγελία Δρόσου



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΗΜΟΥ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ



**Η βιωσιμότητα στο
προσκήνιο ενός
συστήματος
μεταφορών!**

Κεφάλαιο 1^ο

Εισαγωγή



Πρόλογος

Ο Δήμος Ωραιοκάστρου και 151 Δήμοι σε όλη την Ελλάδα, έλαβε χρηματοδότηση από το πράσινο ταμείο βάσει της υπ' αριθμ. 114.6/2016 απόφασης για να εκπονήσει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Ο Δήμος Ωραιοκάστρου δράττοντας την ευκαιρία προχώρησε στη σύνταξη διαγωνισμού, ώστε η εκπόνηση του Σχεδίου να υλοποιηθεί από κατάλληλο εξειδικευμένο προσωπικό που θα εγγυάται την επιστημονική αρτιότητα και πληρότητα του έργου.

Διότι το ΣΒΑΚ θα αποτελέσει...

Κτήμα του Δήμου και των πολιτών του για την επόμενη δεκαετία



Εισαγωγή

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. **Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και ευρύτερη διάδοση των μορφών κινητικότητας, οι οποίες εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης.** Απώτερος στόχος των ΣΒΑΚ, όπως και η ειδοποιός διαφορά τους με τις προσεγγίσεις που ακολουθούν οι "παραδοσιακές" κυκλοφοριακές μελέτες, είναι η εστίαση τους στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των (ως επί το πλείστον μηχανοκινήτων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.

Ως Στρατηγικό Σχέδιο, ένα ΣΒΑΚ, προσδιορίζεται από μία πλατφόρμα στρατηγικών στόχων και αντίστοιχων μέτρων, τα οποία αποσκοπούν στη μελλοντική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, στην αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των μετακινουμένων και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να θεωρείται η άριστη κατανόηση των εννοιών της βιωσιμότητας και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ειδικότερα.

Σε αντίθεση με τα άλλου τύπου Στρατηγικά Σχέδια, τα οποία εκπονούνται από ομάδες εξειδικευμένων επιστημόνων ή/και μηχανικών, ένα ΣΒΑΚ εκπονείται απαραίτητα και με τη συμμετοχή εκπροσώπων (φορέων, οργανώσεων, απλών πολιτών κ.ά.) της υπόψη τοπικής κοινωνίας. Το ιδιαίτερο αυτό χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ απαιτεί την ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για την εκπόνηση τους, η οποία θα περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Με αυτόν τον τρόπο, τόσο οι φορείς/οργανισμοί σχετικοί με τις μεταφορές, όσο και οι πολίτες της περιοχής, θα μπορούν να συμβάλουν με την εμπειρία τους σαν διαχειριστές και χρηστές των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

Η Ε.Ε, για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων. Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ».

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης του Ωραιοκάστρου.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Ωραιοκάστρου έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος και των Μελετών που έχουν εκπονηθεί από το Δήμο Ωραιοκάστρου. Πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου.

Κεφάλαιο 2^ο

Συμμετοχικός Σχεδιασμός



Πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, ως η άμεσα ενδιαφερόμενη, στη διαδικασία εκπόνησης, αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Η τοπική κοινωνία διακρίνεται σε φορείς που επηρεάζουν άμεσα το μεταφορικό έργο, ομάδες που αλληλοεπιδρούν με διαφορετικούς τρόπους με το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και το ευρύτερο σύνολο των πολιτών με τις υποκειμενικές του ανάγκες και προτιμήσεις μετακίνησης.

Ανεξάρτητα με τις προσαρμογές για κάθε περίπτωση, οι διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων θεσμών, οργανισμών, κοινωνικών ομάδων και πολιτών στον σχεδιασμό, διαμορφώνονται με βάση ένα σύνολο αρχών στο πλαίσιο των οποίων:

προωθείται η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων, με στόχο τη λήψη απόφασης και τη χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κοινωνίας μέσα από συναινετικές

Η αλληλεπίδραση αυτή γίνεται στη βάση ενός συγκεκριμένου μεθοδολογικού πλαισίου για την εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο, ενώ παράλληλα επιστρατεύεται ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής (π.χ. πλατφόρμες επικοινωνίας, μέθοδοι, μοντέλα), τα οποία προσαρμόζονται στις συνθήκες που επικρατούν, για την επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας.

Οι μέθοδοι αυτές ολοκληρώνονται σε υποδείγματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση των εμπλεκόμενων στη συμμετοχική διαδικασία και την αύξηση της γνώσης τους για τις διάφορες πτυχές του υπό εξέταση προβλήματος. Αξίζει τέλος να σημειωθεί πως η στρατηγική για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων μερών σε ένα ΣΒΑΚ εξαρτάται και από την γενικότερη «παράδοση» της τοπικής κοινωνίας στις συμμετοχικές διαδικασίες.

Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες κατευθύνσεις για τις διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων στο ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου, γίνεται διακριτή η ανάπτυξη μιας Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού με τα εξής χαρακτηριστικά:

Ανάλυση Εμπλεκόμενων Φορέων

Διακριτό Πλάνο Συμμετοχής τ στην διαδικασία εκπόνησης

Διακριτό Πλαίσιο Κανόνων συμμετοχής

Πλάνο εμπλοκής

Για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου και στην προσπάθεια επιδίωξης του βέλτιστου αποτελέσματος από την ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας αναπτύχθηκε η παρακάτω στρατηγική τεσσάρων (4) σταδίων:



Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων			
Α Φάση	Β Φάση	Γ Φάση	Δ Φάση
Αντικείμενο			
Ενημέρωση για το ΣΒΑΚ, την διαδικασία με την οποία θα εκπονηθεί και τους τρόπους με τους οποίους οι φορείς μπορούν να συνεισφέρουν. Τοποθετήσεις φορέων σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τους στόχους τους. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος κινητικότητας του Ωραιοκάστρου από τους φορείς	Οριστικοποίηση από τους φορείς του οράματος και των στρατηγικών στόχων που διαμορφώθηκαν με βάσει τα προβλήματα που αναδείχθηκαν στην Α Φάση. Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και αξιολόγηση τους. Διαβούλευση σεναρίων με τους πολίτες	Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της Β φάσης. Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Αξιολόγηση του προσχεδίου μέτρων από τους φορείς. Διαβούλευση του προσχεδίου με τους πολίτες.	Συναντήσεις με «ειδικούς φορείς» και συζήτηση για συλλογή δεδομένων / πληροφοριών για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων μέτρων. Διαδικτυακή έρευνα για τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των πολιτών.
Συμμετοχή			
Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου
Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων
Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες
Υπόμνημα			
<i>Χρώμα Συμμετοχής</i>		<i>Χρώμα Μη-Συμμετοχής</i>	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none"> • Διαδραστικό Εργαστήριο • Συναντήσεις Εργασίας 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανοικτό συνέδριο • Διαδικτυακή Διαβούλευση 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανοικτό συνέδριο • Διαδικτυακή Διαβούλευση 	<ul style="list-style-type: none"> • Συναντήσεις εργασίας • Διαδικτυακή δημοσκόπηση
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none"> • Στρογγυλές τράπεζες • Έντυπα χορήγησης δεδομένων • Προσκλήσεις • Ενημερωτικό Υλικό • Φόρμα τοποθέτησης 	<ul style="list-style-type: none"> • Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης 	<ul style="list-style-type: none"> • Προσκλήσεις • Ανακοινώσεις • Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού • Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης 	<ul style="list-style-type: none"> • Προσκλήσεις • Συναντήσεις στρογγυλής τραπέζης • Πλατφόρμα διαδικτυακής δημοσκόπησης

Συνοπτικό πλάνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων

Για την ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων στο ΣΒΑΚ Δήμου Ωραιοκάστρου επιλέχτηκαν οι εξής παράμετροι:



- **Αντίκτυπος από τον Σχεδιασμό:** Αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ (και η μετέπειτα εφαρμογή του πρόκειται να επηρεάσει τις δραστηριότητες του φορέα όσον αφορά το σύστημα αστικής κινητικότητας.
- **Δυνητική Αποδοχή/Επικρότηση – Αντίδραση/Αντίσταση μέτρων:** Η παράμετρος είναι ελεύθερη ως προς την συμπλήρωση και συνοψίζει επιγραμματικά την πιθανή αποδοχή και επικρότηση μελλοντικών μέτρων από τον εκάστοτε εμπλεκόμενο φορέα με βάση το ρόλο και τα συμφέροντά του
- **Δικαιοδοσία / Νομιμότητα σχεδιασμού:** Περιγράφει τον εκτιμώμενο βαθμό συμμετοχής που θα έπρεπε να έχει ο φορέας στην διαδικασία σχεδιασμού, ως απόρροια της θεσμικής του ιδιότητας, των δραστηριοτήτων του και των χαρακτηριστικών της κοινωνικής ομάδας που εκπροσωπεί.
- **Χρήσιμα Δεδομένα:** Περιλαμβάνει τα δεδομένα που η ομάδα έργου εκτιμά ότι μπορεί να παρέχει ο φορέας και να αξιοποιηθούν στον σχεδιασμό..

Την προσπάθεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ υποστήριξαν ενυπόγραφα οι εξής φορείς

- Εμπορικός Σύλλογος Ωραιοκάστρου
- Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
- Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης
- Περιβαλλοντικός Σύλλογος Ωραιοκάστρου
- Δ/ση Τροχαίας
- Ένωση Γονέων και Κηδεμόνων
- Πολιτιστικός Σύλλογος Δρυμού
- Σύλλογος Κρητών Ωραιοκάστρου & Φίλων «Ερωτόκριτος»

Ωστόσο, στις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετείχαν και οι παρακάτω φορείς:

- Σωματείο TAXI Θεσσαλονίκης «Ερμής»
- 2^{ος} Πυροσβεστικός Σταθμός Ωραιοκάστρου
- Κέντρο Φυσικοθεραπείας και Αποκατάστασης Kinisiotherapy
- ΤΕΕ ΤΚΜ

Κανόνες Συμμετοχής

Κανόνες Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού	Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής: <i>Η επιλογή των συμμετεχόντων γίνεται βάσει της ενδεχόμενης εμπλοκής τους στο εξεταζόμενο σύστημα αστικής κινητικότητας. Η εμπλοκή πραγματοποιείται σε διακριτές φάσεις.</i>
	Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου: <i>Ενημέρωση δικτύου εμπλεκόμενων φορέων για τη βιώσιμη κινητικότητα και για τα στάδια υλοποίησης. Απάντηση ερωτημάτων φορέων. Δημοσίευση αποτελεσμάτων κάθε δράσης συμμετοχικού σχεδιασμού.</i>
	Υποχρεώσεις όσων συμμετέχουν στον σχεδιασμό: <i>Ορισμός εκπροσώπου - Συμμετοχή στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ - Παροχή δεδομένων - Δέσμευση σε ουσιαστική συμμετοχή - Λειτουργία με βάση τη συνεργασία και όχι τον ανταγωνισμό</i>
	Πλαίσιο Επικοινωνίας: <i>Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ είναι υπεύθυνη για την οργάνωση και την διαχείριση των επικοινωνιών. Κάθε εκπρόσωπος οφείλει να συμπεριφέρεται με φιλικό και συνεργατικό τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού.</i>



Αποτελέσματα Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Α' Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού



- Ενημέρωση Δικτύου εμπλεκόμενων φορέων



- Ανάδειξη προβλημάτων κινητικότητας

Η 1^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου στο Δημαρχείο του Ωραιοκάστρου στις 21 Νοεμβρίου 2019. Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση του σχετικά με τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες στην συνέχεια πήραν τον λόγο, με στόχο να παρουσιάσουν το έργο τους στην πόλη του Ωραιοκάστρου, τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν ή και επηρεάζονται από το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητες τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.

Ειδικότερα...

Α Φάση: Ανάδειξη προβλημάτων κινητικότητας και ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης



Η πρώτη φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού ολοκληρώθηκε με την ομάδα έργου να συλλέγει τις πληροφορίες και τις απόψεις των φορέων μέσα από:



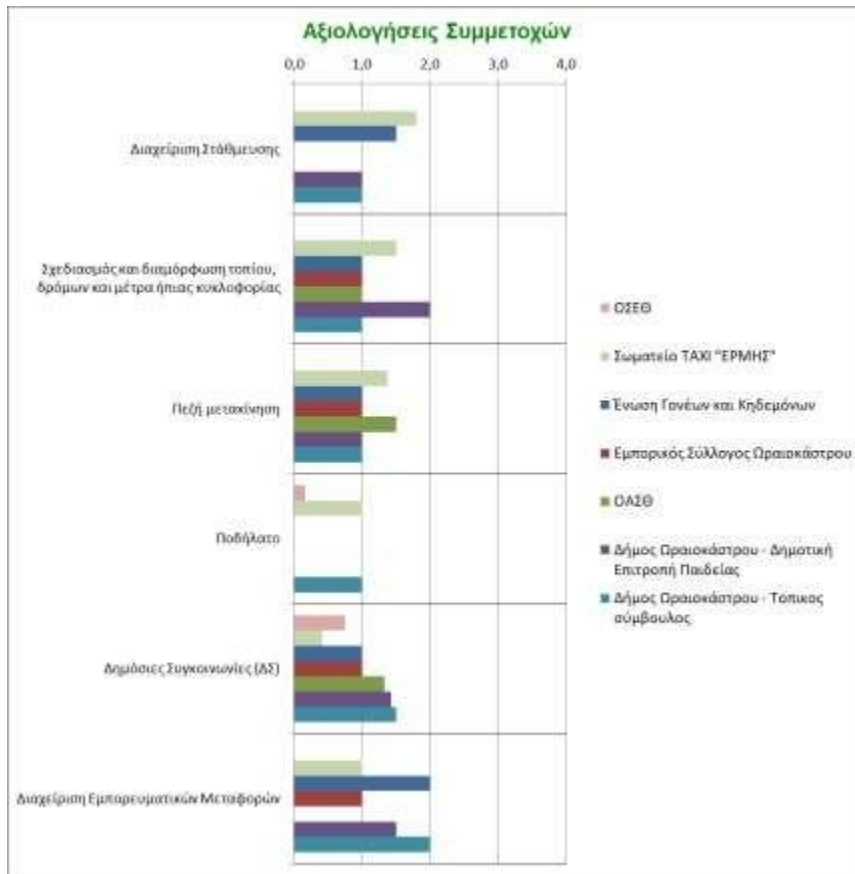
• Έντυπο Τοποθέτησης Φορέων



• Προφορικές Τοποθετήσεις Φορέων στην 1^η Θεματική Διαβούλευση Φορέων

Οι τοποθετήσεις των φορέων έγιναν αφού ενημερώθηκαν εκτενώς για το ΣΒΑΚ και τους στόχους τους. Οι τοποθετήσεις βασίστηκαν στην προετοιμασία που έκαναν οι εκπρόσωποι των φορέων μέσω του εντύπου τοποθέτησης.

• Ποιοτική Αυτό – Αξιολόγηση του Συστήματος Κινητικότητας μέσω του εργαλείου Advance



Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτηματολογίου Advance



Β' Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού

- • Διατύπωση οράματος και στόχων
- • Διαμόρφωση σεναρίων κινητικότητας

Την Παρασκευή 13 Δεκεμβρίου πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ωραιοκάστρου η Β' Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης.

Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε με την μορφή διαδραστικού εργαστηρίου με την ενεργή συμμετοχή όλων των εκπροσώπων των φορέων.

Ειδικότερα...

Β Φάση: Διατύπωση οράματος και στόχων – Διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων και ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου για το Ωραιόκαστρο

Σύμφωνα με το πλάνο των συμμετοχικών διαδικασιών η δεύτερη φάση αποτελείται από δύο διακριτά στάδια. Το 1^ο στάδιο είχε τη μορφή διαδραστικού εργαστηρίου και το 2^ο διεξήχθη με τη μορφή διαδικτυακής δημοσκόπησης μέσω της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ του Δήμου Ωραιοκάστρου.

1^ο Στάδιο



Βασικός στόχος της είναι κατ' αρχήν η επικύρωση του οράματος από τους φορείς, η διαμόρφωση της τελικής μορφής των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας της πόλης.



Πέρα από τις τοποθετήσεις, ζητήθηκε από τους φορείς να προβούν σε μια ποιοτική αξιολόγηση των σεναρίων, λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτερη άποψη (ή τάσεις απόψεων) του φορέα που εκπροσωπούν, για συγκεκριμένες παραμέτρους που σχετίζονται με το αντίκτυπο που έχουν στο περιβάλλον, την προσβασιμότητα, την αξιοποίηση του κοινόχρηστου χώρου κ.ά. Πιο συγκεκριμένα οι φορείς συμπλήρωσαν τον πίνακα:



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

Σκοπός της συγκεκριμένης διαδικασίας ήταν να υπάρξει μια πρώτη μορφή βαθμολόγησης των προτεινόμενων σεναρίων αλλά και να εντοπιστούν οι παράγοντες που θεωρούνται πιο σημαντικοί για το σύστημα κινητικότητας

2^ο Στάδιο

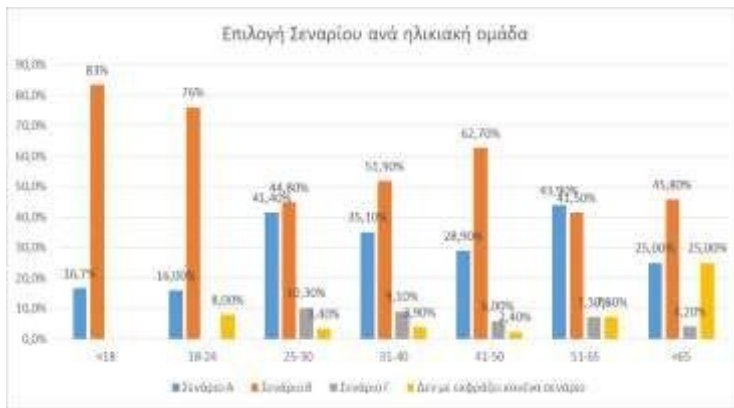
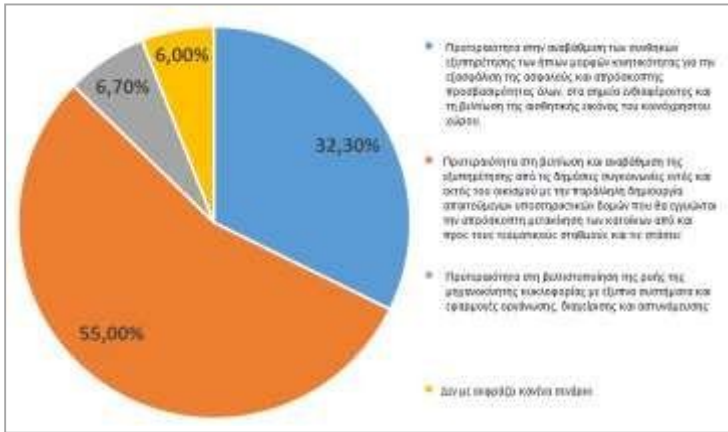
Αποτελέσματα Διαβούλευσης με τους πολίτες

Συνολικά υπήρξαν 302 τοποθετήσεις, το σύνολο των οποίων ήταν είναι ολοκληρωμένες και ικανές προς επεξεργασία. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον **Πίνακα**:

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Ωραιοκάστρου
Εντολέας	Δήμος Ωραιοκάστρου
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση μέτρων του Προσχεδίου ΣΒΑΚ Ωραιοκάστρου, Διατύπωση προτάσεων για την χωρική κατανομή των μέτρων, Διατύπωση προτάσεων για πακέτα μέτρων
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου Ωραιοκάστρου
Μέγεθος δείγματος	305 συμμετέχοντες
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	20 Δεκεμβρίου 2019 – 4 Φεβρουαρίου 2020
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνεντευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.



Ως πολίτης που μετακινείτε και αλληλεπιδρά με την πόλη του Ωραιοκάστρου, θα ήθελα το Ωραιόκαστρο στα επόμενα έτη να αναπτύξει ένα σύστημα



όλες οι ηλικιακές ομάδες έδειξαν μεγαλύτερη προτίμηση στο σενάριο Β το οποίο δίνει περισσότερο χώρο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, με υψηλότερα ποσοστά να εμφανίζονται στις ηλικιακές ομάδες μικρότεροι των 18 ετών και 18-24.

Γ' Φάση συμμετοχικού σχεδιασμού

- Παρουσίαση μέτρων αστικής κινητικότητας

Η 3η συνάντηση της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ με το δίκτυο εμπλεκομένων φορέων, σύμφωνα και με το πλάνο της τελευταίας φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιήθηκε με τη μορφή τηλεδιάσκεψης την Πέμπτη 12/03/2020. Στη διαβούλευση έδωσαν το παρόν εκπρόσωποι της Δημοτικής αρχής και των υπηρεσιών του Δήμου Ωραιοκάστρου, εκπρόσωποι της αναδόχου εταιρίας LEVER και εκπρόσωποι φορέων και ομάδων πολιτών της τοπικής κοινωνίας



Ειδικότερα...

Γ Φάση: Ενημέρωση φορέων για τα μέτρα αστικής κινητικότητας



Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε με την μορφή Ανοιχτού διαδραστικού εργαστηρίου, όπου η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ πραγματοποίησε σειρά παρουσιάσεων με αντικείμενα:

- Την επισκόπηση της μεθοδολογίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ
 - Βήματα που υλοποιήθηκαν μέχρι στιγμής
- Τα αποτελέσματα της έρευνας μετακινήσεων των κατοίκων
 - Δημογραφικά στοιχεία
 - Χαρακτηριστικά μετακινήσεων (σκοπός, μέσο, χρόνος)
 - Κριτήρια επιλογής μέσων
- Τα αποτελέσματα της διαδικτυακής δημοσκόπησης για την ανάδειξη του σεναρίου
 - Αποδοχή σεναρίων
 - Αξιολόγηση εφικτότητας σεναρίων
 - Προτίμηση σεναρίου
- Τα μέτρα του ΣΒΑΚ που έχουν διαμορφωθεί από την ομάδα έργου
 - Χωρική αποτύπωση των μέτρων
 - Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης

Κεφάλαιο 3^ο

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης



Περιγραφή περιοχής Μελέτης

Ο Δήμος Ωραιοκάστρου εντάσσεται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Ωραιοκάστρου, Μυγδονίας και Καλλιθέας, στα πλαίσια του προγράμματος Καλλικράτης. Βρίσκεται στα βόρεια όρια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και στο κεντρικό μέρος του Νομού. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η έκταση του δήμου είναι 217,78 τ.χλμ. και ο πληθυσμός του 38.317 κάτοικοι. Έδρα του αποτελεί το Ωραιόκαστρο που βρίσκεται 11 χλμ. Βόρεια της Θεσσαλονίκης. Στα διοικητικά όρια του δήμου Ωραιοκάστρου υπάγονται οι οικισμοί του Ωραιοκάστρου, του Παλαιοκάστρου, της Γαλήνης, της Ασπρόβρυσης, των Πεύκων, του Παραδείσου, της Φιλοθέης και της Αμφιθέας.



Χαρακτηριστικά οδικού δικτύου και σημεία ενδιαφέροντος

Το εμπορικό κέντρο του Ωραιοκάστρου ορίζεται από τις οδούς Λεωφόρο Δημοκρατίας (Βόρεια), Μεγάλου Αλεξάνδρου (Δυτικά), Αλεξάνδρου Υψηλάντου (Νότια), Καποδίστρια (Ανατολικά). Οι πλέον κεντρικοί-εμπορικοί δρόμοι της πόλης είναι η οδός Κομνηνών και η Λεωφόρος Δημοκρατίας, επομένως κατέχουν σημαντικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων που σχετίζονται με κυκλοφοριακές μεταβολές.



Συλλογή πρωτογενών δεδομένων

Φόρτοι κυκλοφορίας

Μετρήσεις φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε 11 κόμβους του οδικού δικτύου κατά τη διάρκεια της πρωινής και απογευματινής αιχμής.

Σύγκριση των μεγεθών με τα αποτελέσματα των μετρήσεων της κυκλοφοριακής μελέτης του 2008.

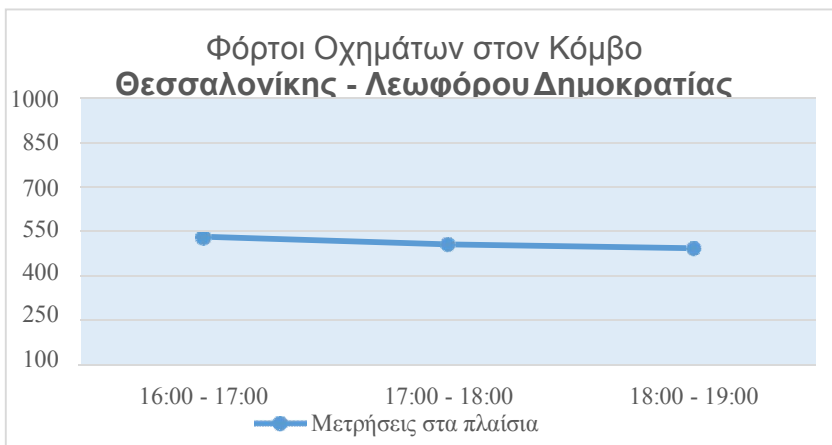
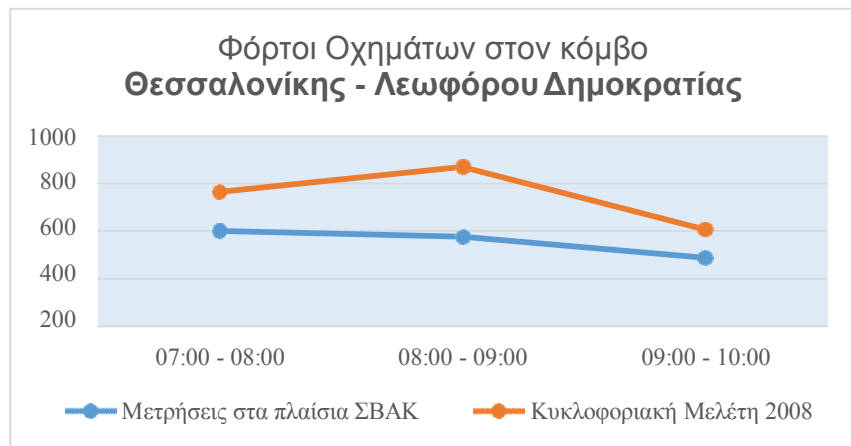
Διαγραμματική απεικόνιση των αναλύσεων και υπολογισμός στάθμης εξυπηρέτησης.





Στρέφουσες κινήσεις στον εξεταζόμενο κόμβο...

...απεικόνιση των φόρτων σε ΜΕΑ και σύγκριση με τα αποτελέσματα της κυκλοφοριακής μελέτης του 2008 για την πρωινή αιχμή...

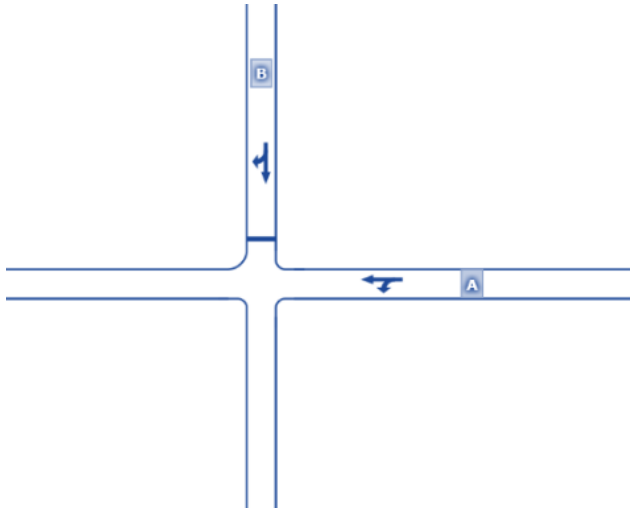


... και τα αντίστοιχα για την απογευματινή αιχμή...

...σύνθεση κυκλοφορίας...

Η διαδικασία επαναλαμβάνεται και για τους 11





Υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης του κόμβου, με βάση τη μέση καθυστέρηση ελέγχου.

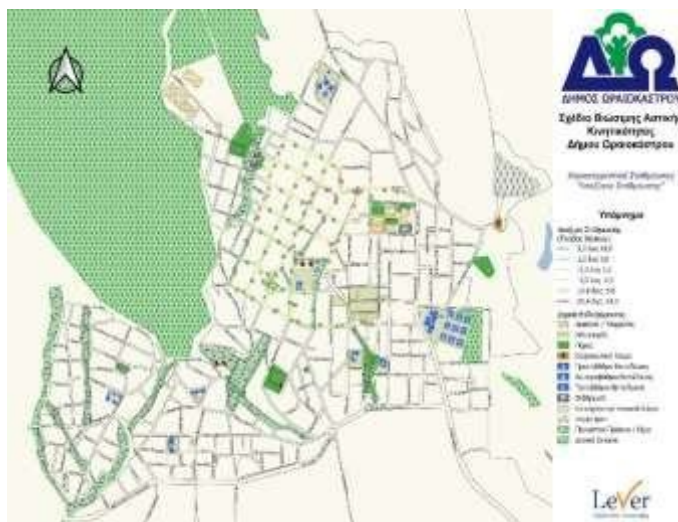
Υπολογισμός της στάθμης εξυπηρέτησης των οδικών τμημάτων με βάση την ταχύτητα διαδρομής (St)

Διαχείριση της στάθμευσης

Η διερεύνηση της προσφοράς και της ζήτησης της στάθμευσης για την περιοχή του Ωραιοκάστρου έγινε μέσω καταγραφής σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ΚΟΚ, σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα του κεντρικού πυρήνα του Ωραιοκάστρου, περιοχή με έντονο εμπορικό χαρακτήρα, αλλά και σημαντικές χρήσεις γης που έλκουν μετακινήσεις, όπως το Δημαρχείο, το Δημοτικό Γυμναστήριο και το Δημοτικό Κολυμβητήριο.



Από την καταγραφή της προσφοράς της στάθμευσης, δηλαδή πόσες είναι οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης, προσδιορίστηκαν 1174 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Επίσης κοντά στην περιοχή καταγραφής της στάθμευσης, υπάρχει δημοτικός χώρος στάθμευσης, χωρίς χρέωση, 84 θέσεων, καθώς και 3 θέσεων λεωφορείων.

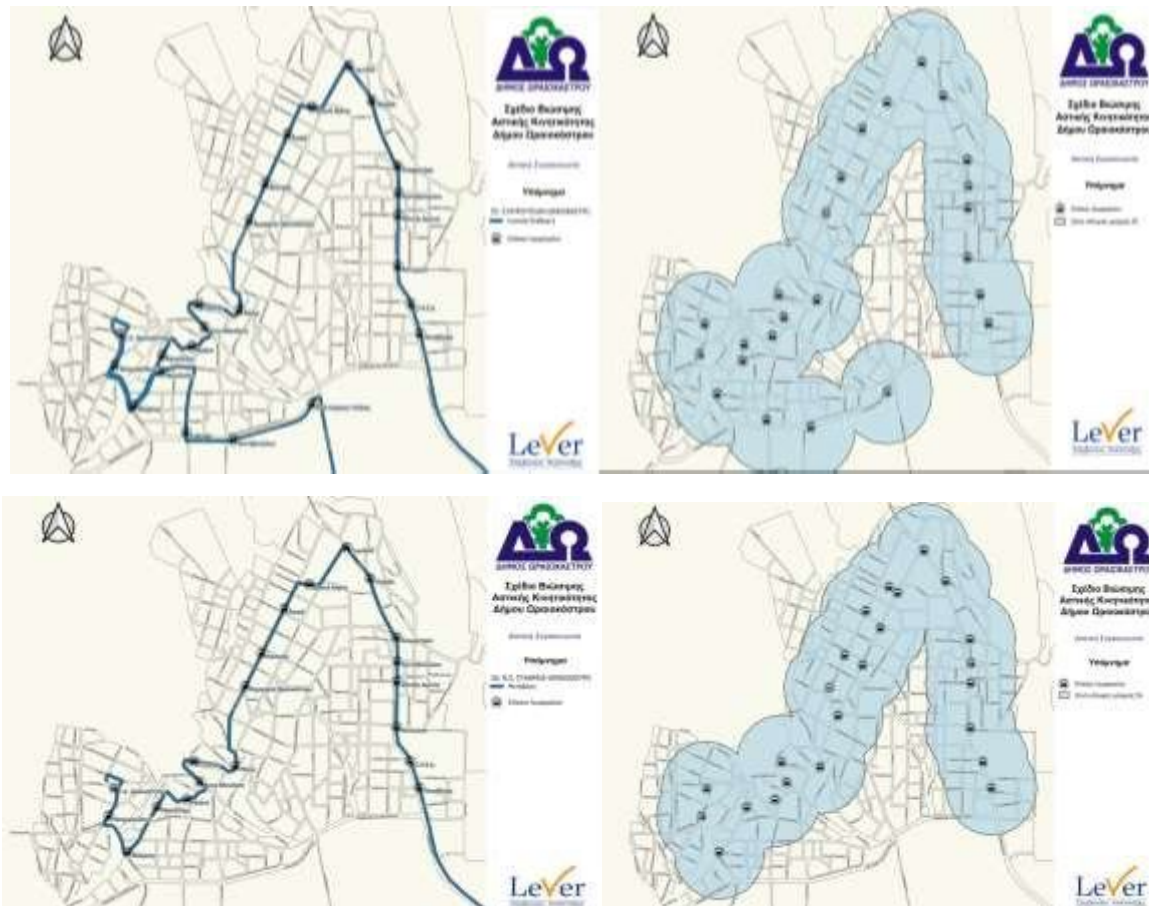




Καταγραφή του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς

Ο Ο.Α.Σ.Θ. εξυπηρετεί τις ανάγκες κινητικότητας των κατοίκων του Ωραιοκάστρου με τις εξής δύο λεωφορειακές γραμμές: 55 ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ-ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ και 56 Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ-ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ.

Η λεωφορειακή γραμμή 55 συνδέει το Ωραιοκάστρο με τη Σταυρούπολη εκτελώντας κυκλικά δρομολόγια με συχνότητα που κυμαίνεται από 45' έως 120' με βάση την ημέρα της εβδομάδας και την περίοδο της ημέρας. Εντός των ορίων του Ωραιοκάστρου διανύει απόσταση μήκους 6.800 m, πραγματοποιώντας 24 στάσεις. Η ζώνη κάλυψης των στάσεων της γραμμής 55 αγγίζει το 85% της συνολικής έκτασης του Ωραιοκάστρου. Αξίζει να σημειωθεί πως η ζώνη κάλυψης προκύπτει από την εφαρμογή ακτίνας επιρροής μήκους 250 m ανά στάση. Πρόκειται για μια αποδεκτή απόσταση που θεωρείται ότι μπορεί να διανυθεί πεζή ακόμα και από ευάλωτους χρήστες όπως οι ηλικιωμένοι.



Καταγραφή δεδομένων για μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις

Οι μετακινήσεις πεζή στην περιοχή μελέτης εξυπηρετούνται σχεδόν αποκλειστικά από πεζοδρόμια που εκτείνονται παράλληλα και σε μικρή απόσταση από τους οδικούς άξονες. Η αποτελεσματικότητα των πεζοδρομίων ως προς την εξυπηρέτηση των πεζών καθορίζεται μέσα από συνθετική εκτίμηση και αξιολόγηση παραμέτρων γεωμετρίας και περιβάλλοντος πεζοδρομίου, παραμέτρων κίνησης πεζών καθώς και παραμέτρων που σχετίζονται με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία παραπλεύρως του πεζοδρομίου.



Πλάτος πεζοδρομίων

Εμπόδια επί των πεζοδρομίων



Ποιότητα επιφανείας

Ράμπες πεζών



Οδευση τυφλών

Διαβάσεις πεζών

Σχολικά συγκροτήματα

Στο πλαίσιο της Α Διαβούλευσης που είχε ως αντικείμενο την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Ωραιοκάστρου, η Ένωση Γονέων και Κηδεμόνων Δήμου Ωραιοκάστρου παρέδωσε στην ομάδα έργου του ΣΒΑΚ πολύτιμο υλικό που αφορά τον εντοπισμό προβλημάτων που σχετίζονται με τη πρόσβαση των μαθητών στα 40 σχολικά συγκροτήματα του Δήμου



- **Υποδομές ήπιας κινητικότητας περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων**
 - Τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (πλάτος ελεύθερης όδευσης) καθώς και την απαραίτητη υποδομή για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, ή προβλήματα όρασης (όδευση τυφλών, ράμπες ανάβασης - κατάβασης), ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής μετακίνηση των μαθητών από τις στάσεις των αστικών λεωφορείων ή των σημείων επιβίβασης/αποβίβασης από και προς τα σχολικά συγκροτήματα
 - Οι είσοδοι των σχολείων δεν είναι σε κατάλληλο σημείο, ώστε να αποφεύγονται κίνδυνοι τροχαίου ατυχήματος, καθώς έχουν στην πλειοψηφία των περιπτώσεων μέτωπο σε οδό με υψηλή μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
 - Δεν υπάρχει ικανοποιητική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων για την ειδοποίηση των οδηγών να μειώσουν ταχύτητα
 - Δεν εφαρμόζονται μέτρα μετριασμού της ταχύτητας των οχημάτων περιμετρικά των σχολείων
 - Οι διαβάσεις δεν έχουν την απαιτούμενη σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη) και δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες υποστηρικτικές υποδομές
 - Απουσία ύπαρξης υποδομής για το ποδήλατο.
- **Σημεία αναμονής των μαθητών**
 - Δεν είναι εύκολα προσβάσιμα στην συντριπτική πλειοψηφία των σχολείων και εγκυμονούνται κίνδυνοι κατά την αποβίβαση – επιβίβαση μαθητών στα λεωφορεία
 - Δεν διαθέτουν τα κατάλληλα γεωμετρικά για την ασφαλή αναμονή των μαθητών
 - Δεν είναι προστατευμένα από τις καιρικές συνθήκες και κατά συνέπεια οι μαθητές είναι εκτεθειμένοι στα καιρικά φαινόμενα (βροχή, ήλιος)
 - Δεν υπάρχει κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση στα σημεία στάθμευσης των λεωφορείων

	Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα	Ευκαιρίες	Απειλές
<i>ΑμεΑ και λοιποί ευάλωτοι χρήστες</i>	- Δυνατότητα μετακίνησης με Μ.Μ.Μ.	- Απουσία οδηγών όδευσης τυφλών - Απουσία ραμπών ατόμων και αμαξιδίων	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός με την τοπική κοινωνία	- Μη σεβασμός της προσβασιμότητας των ΑμεΑ
<i>Μετακινήσεις πεζή</i>	- Ενιαίο δίκτυο πεζοδρομίων - Επάρκεια φωτισμού - Εμπόδια επί του πεζοδρομίου δεν δημιουργούν	- Επιφάνειες βαδίσματος εμφανίζουν αστοχίες - Ανεπαρκής συντήρηση/διαμόρφωση διαβάσεων - Μικρά πλάτη πεζοδρομίων - Έλλειψη φυτεύσεις - Έλλειψη πεζοδρόμων	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός με την τοπική κοινωνία - Η τοπική κοινωνία αντιλαμβάνεται την ανάγκη στροφής στην πεζή μετακίνηση	



	ιδιαίτερα προβλήματα			
Μετακινήσεις με ποδήλατο		<ul style="list-style-type: none"> - Ανάγλυφο του εδάφους δεν ευνοεί τη χρήση ποδηλάτου - Απουσία ποδηλατοδρόμων 		<ul style="list-style-type: none"> - Απουσία «ποδηλατικής κουλτούρας»
M.M.M.	<ul style="list-style-type: none"> - Κυκλικές διαδρομές - Ζώνη εξυπηρέτησης των στάσεων καλύπτει κατά 75%-85% τη συνολική έκταση του Ωραιοκάστρου - Ικανοποιητική συχνότητα δρομολογίων 	<ul style="list-style-type: none"> - Μεγάλος όγκος οχημάτων 	<ul style="list-style-type: none"> - Συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ - Στόχος 1.2.4 Ε.Π. Δήμου Ωραιοκάστρου: Βελτίωση δικτύου Συγκοινωνίας – κυκλοφορίας & στάθμευσης 	
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<ul style="list-style-type: none"> - Απουσία διαμπερούς κυκλοφορίας - Κυρίως ελαφρά οχήματα 	<ul style="list-style-type: none"> - Προβληματικά στοιχεία εσωτερικού οδικού δικτύου (ρηγματώσεις, καθιζήσεις και άλλα) 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός - Η τοπική κοινωνία αντιλαμβάνεται την ανάγκη στροφής στα ήπια μέσα μεταφοράς 	<ul style="list-style-type: none"> - Αντίδραση τοπικής κοινωνίας σε μέτρα περιορισμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας - Χαμηλός βαθμός οδηγικής παιδείας
Στάθμευση		<ul style="list-style-type: none"> - Ελλιπής αστυνόμευση - Παράνομη στάθμευση σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου 	<ul style="list-style-type: none"> - Εκπόνηση ΣΒΑΚ - ΓΠΣ Δήμου Ωραιοκάστρου προβλέπει δημιουργία χώρων στάθμευσης - Στόχος 1.2.4 Ε.Π. Δήμου Ωραιοκάστρου: Βελτίωση δικτύου Συγκοινωνίας – κυκλοφορίας & στάθμευσης - Επικέντρωση του προβλήματος σε συγκεκριμένες περιοχές 	

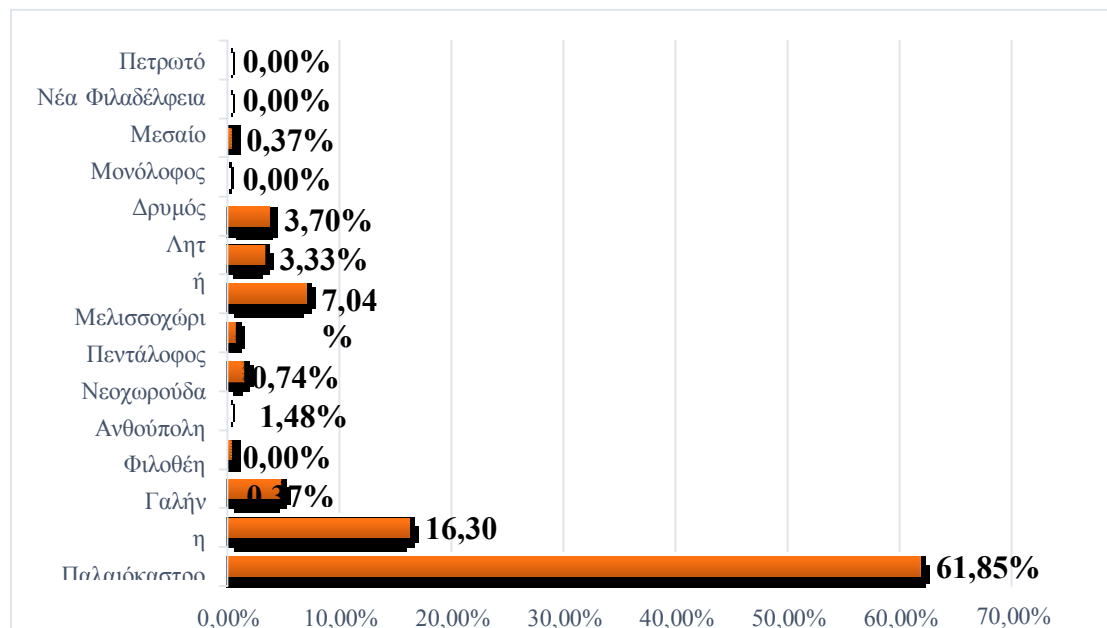


Έρευνα μετακινήσεων

Στο πλαίσιο της διαδικτυακής δημοσκόπησης για την ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας για το Δήμο Ωραιοκάστρου, **πραγματοποιήθηκε έρευνα για την ιχνηλάτιση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων** (ώρες, σκοπός μετακίνησης, μέσο μεταφοράς, περιοχές έλξης μετακινήσεων κ.ά..). Με τον τρόπο αυτό, γίνεται εφικτή η κατανόηση των προτύπων μετακίνησης και των αναγκών των κατοίκων, ώστε η προς διαμόρφωση στρατηγική και κατ' επέκταση τα μέτρα κινητικότητας να είναι πλήρως ανταποκρινόμενα σε αυτές.

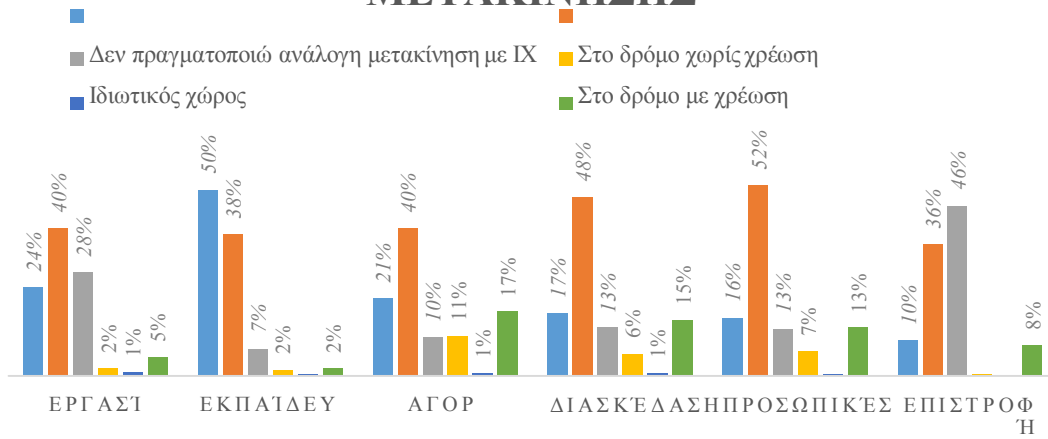
Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω διαδικτυακή δημοσκόπηση διακρίνεται σε τρεις (3) ενότητες, καθεμία από τις οποίες έχει συγκεκριμένο αντικείμενο σκοπό.

- Η πρώτη ενότητα αφορά τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων, ώστε να διαμορφωθεί το προφίλ των μετακινούμενων (φύλο, ηλικίες, επάγγελμα, εκπαίδευση)
- Η δεύτερη στοχεύει στην ιχνηλάτιση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων και περιλαμβάνει ερωτήσεις που αφορούν το σκοπό της μετακίνησης, την ώρα πραγματοποίησής της, το επιλεγθέν μέσο μεταφοράς κ.ά..
- Η τρίτη και τελευταία την ανάδειξη/διαμόρφωση του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας

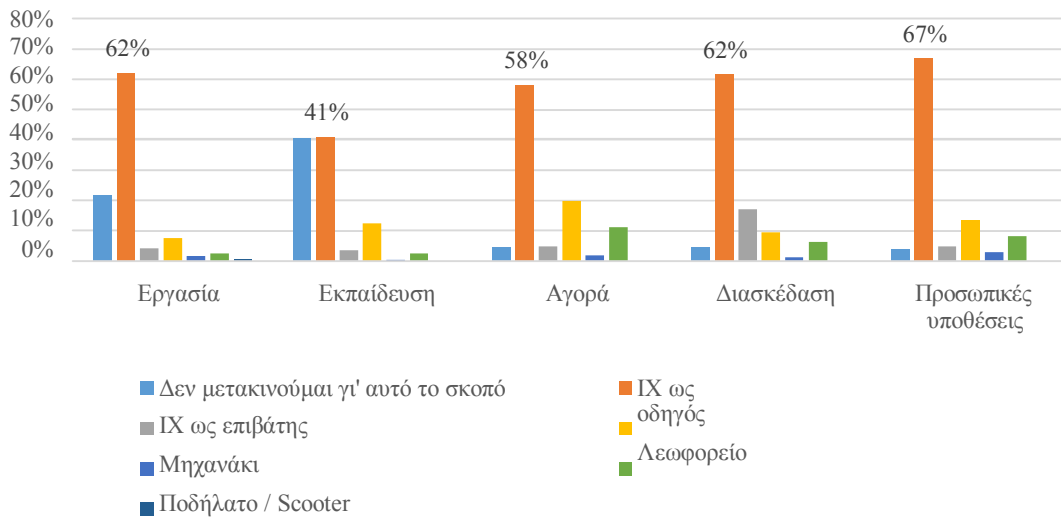




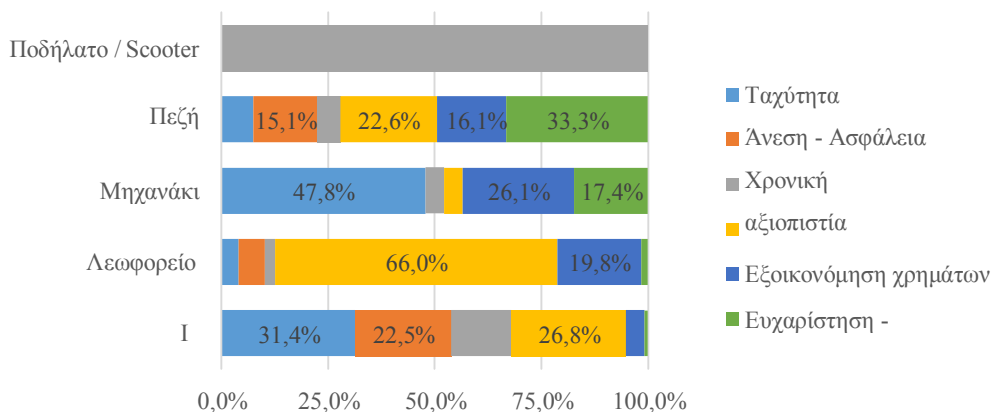
ΕΙΔΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΣΚΟΠΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

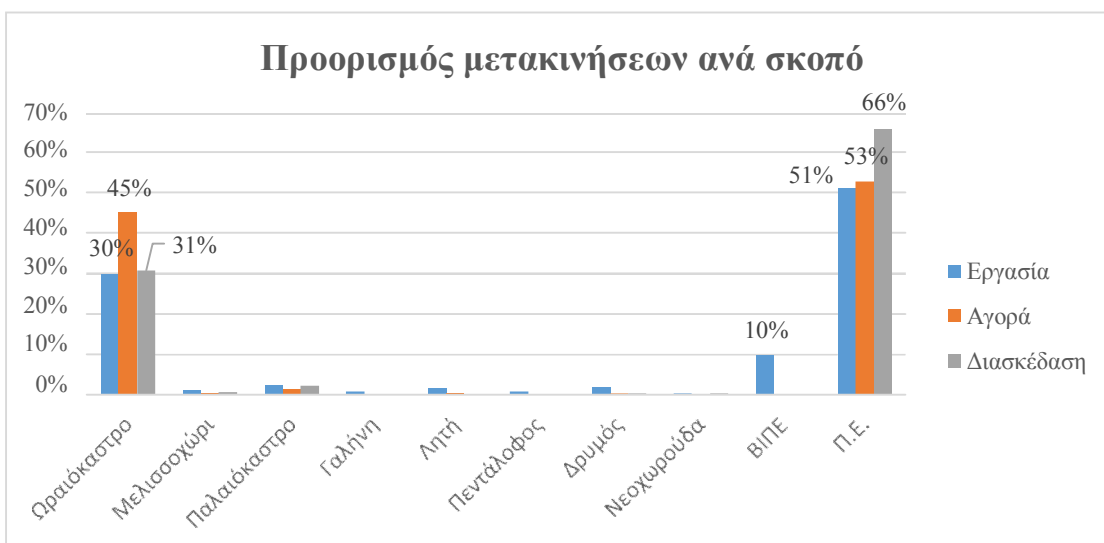
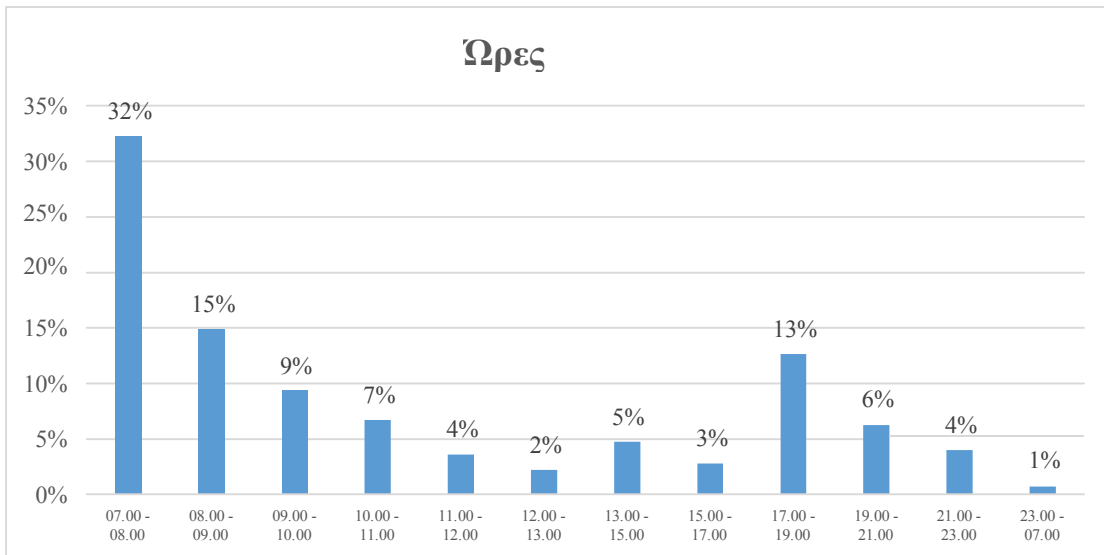
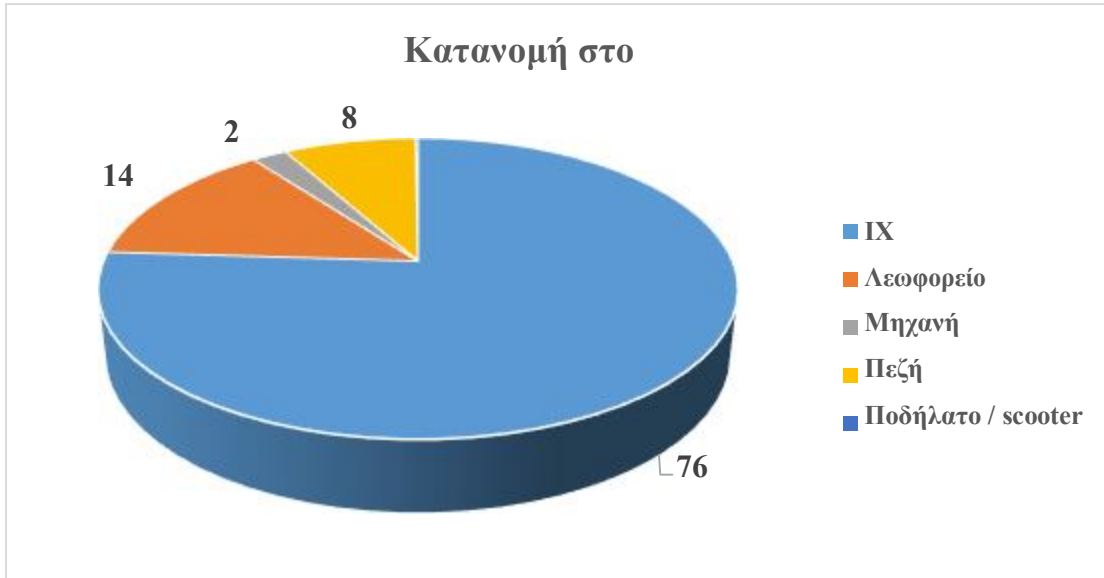


Μέσο μεταφοράς ανά σκοπό μετακίνησης



Κριτήριο επιλογής ανά μέσο







Ανάλυση τροχαίων ατυχημάτων

Από τις 13/01/2018 μέχρι τις 27/01/2020, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας στο οδικό δίκτυο του Ωραιοκάστρου έχουν λάβει χώρα 52 ατυχήματα, από τα οποία:

24 ατυχήματα για το 2018

- 23 ελαφριά ατυχήματα (55 ελαφριά τραυματίες)
- 1 θανατηφόρο ατύχημα (2 νεκροί)

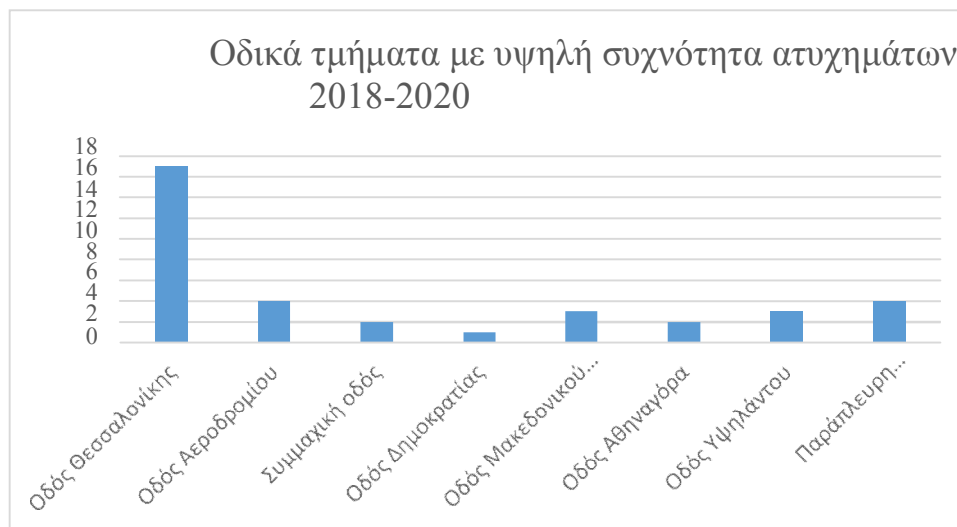
23 ατυχήματα για το 2019

- 20 ελαφριά ατυχήματα (49 ελαφριά τραυματίες)
- 3 θανατηφόρα ατυχήματα (6 νεκροί)

5 ατυχήματα για τον Ιανουάριο του 2020.

Από την ανάλυση των στοιχείων προκύπτουν και διασταυρώσεις – οδικά τμήματα με υψηλή συχνότητα ατυχημάτων. Συγκεκριμένα πρόκειται για τα παρακάτω σημεία:

- Οδός Θεσσαλονίκης στο τμήμα εντός του οικισμού της Γαλήνης (5 ατυχήματα)
 - στο ύψος του Κλειστού pool Café Bar “Glamour” (2 ατυχήματα)
 - διασταύρωση Θεσσαλονίκης – Χρυσανθέμων (2 ατυχήματα)
 - διασταύρωση Θεσσαλονίκης – Άλσους (1 ατύχημα)
- Οδός Θεσσαλονίκης, τμήμα Κονταξοπούλου – Δημοκρατίας (7 ατυχήματα)
- Διασταύρωση οδού Θεσσαλονίκης με Συμμαχική Οδό (2 ατυχήματα)
- Συμμαχική οδός, τμήμα Θερμαϊκού – Μακεδονικού Αγώνα (2 ατυχήματα)
- Οδός Αεροδρομίου, τμήμα Κονταξοπούλου – Συμμαχική οδός (4 ατυχήματα)
 - Αεροδρομίου 42 (1 ατύχημα)
 - Αεροδρομίου – Εργοτάξιο Δήμου
 - Αεροδρομίου – Κονταξοπούλου (1 ατύχημα)
 - Αεροδρομίου – Συμμαχικής οδού (1 ατύχημα)



Κεφάλαιο 4^ο

Σενάρια αστικής κινητικότητας



Εναλλακτικά σενάρια

Σενάριο Α

Προτεραιότητα στην αναβάθμιση των συνθηκών εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών κινητικότητας για την εξασφάλιση της ασφαλούς και απρόσκοπτης προσβασιμότητας όλων στα σημεία ενδιαφέροντος και τη βελτίωση της αισθητικής εικόνας του κοινόχρηστου χώρου.

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

Σενάριο Β

Προτεραιότητα στη βελτίωση και αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες εντός και εκτός του οικισμού με την παράλληλη δημιουργία απαιτούμενων υποστηρικτικών δομών που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων από και προς τους τερματικούς σταθμούς και τις στάσεις

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

Σενάριο Γ

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

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



Έξυπνοι στόχοι ΣΒΑΚ

Στόχοι

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης	
	στην 5ετία	στην 10ετία
Προτεραιότητα 1- Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες στο Δήμο		
A.1 Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις από & προς τους γειτονικούς	Κατά 10%	Κατά 15%
A.2 Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις προς τη Μητροπολιτική Περιοχή	Κατά 15%	Κατά 20%
A.3 Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των Δημοσίων Συγκοινωνιών	Κατά 10%	Κατά 15%
A.4 Εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των μαθητών σε σχολεία	Κατά 20%	Κατά 30%
Προτεραιότητα 2-Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας των Ι.Χ.		
B.1 Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευση της Στάθμευσης με «Έξυπνα Συστήματα»	-	-
B.2 Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς	2%	4%
B.3 Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά του κέντρου	2	4
B.4 Περιορισμός της παράνομης στάθμευσης	Κατά 20%	Κατά 30%
Προτεραιότητα 3-Βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας		
Γ.1 Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και στα σημεία ενδιαφέροντος για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	15% του δικτύου	20% του δικτύου
Γ.2 Μείωση των Ατυχημάτων	Κατά 10%	Κατά 15%
Γ.3 Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός του Ωραιοκάστρου	Κατά 10%	Κατά 20%
Γ.4 Εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης των πεζών κατά μήκος των διαδρομών σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος και των σχολικών διαδρομών.	10% του δικτύου	15% του δικτύου
Γ.5 Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	2% του δικτύου	4% του Δικτύου



Όραμα

«Το Ωραιόκαστρο να αποτελέσει Δήμο πρότυπο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με τη συστηματική υλοποίηση παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο προς όφελος της αστικής αναζωογόνησης και της καλύτερης εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών κινητικότητας και των δημόσιων συγκοινωνιών, επενδύοντας παράλληλα στις δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων.»

Προτεραιότητες για το Ωραιόκαστρο

Από την διαδικασία καθορισμού των στόχων και του σεναρίου κινητικότητας, αναδείχθηκαν επτά (7) προτεραιότητες σχετικά με την κινητικότητα για την πόλη. Η ιεράρχηση τους πραγματοποιήθηκε μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης και τα αποτελέσματα είναι:

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης** (βαθμολογία 0,32)
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων** (βαθμολογία 0,19)
3. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών** (βαθμολογία 0,17)
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας** (βαθμολογία 0,13)
5. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης** (βαθμολογία 0,08)
6. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** (βαθμολογία 0,06)
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών** (βαθμολογία 0,05)

Η συγκεκριμένη ιεράρχηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την ανάδειξη του προτιμητέου σεναρίου κινητικότητας θα διαμορφώσουν κατά αντιστοιχία και το περιεχόμενο των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια του Σχεδίου Δράσης τα οποία θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας με την παραπάνω ιεράρχηση.

Τελικό Σενάριο Αστικής Κινητικότητας

Τελική διαμόρφωση σεναρίου

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών του Ωραιόκαστρου είναι το σενάριο **B** που προβλέπει:

«Προτεραιότητα στη βελτίωση και αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες εντός και εκτός του οικισμού με την παράλληλη δημιουργία απαιτούμενων υποστηρικτικών δομών που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων από και προς τους τερματικούς σταθμούς και τις στάσεις»

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας για το Ωραιόκαστρο:



Προτεραιότητα στη βελτίωση και αναβάθμιση της εξυπηρέτησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες εντός και εκτός του οικισμού με την παράλληλη δημιουργία απαιτούμενων υποστηρικτικών δομών που θα εγγυώνται την απρόσκοπτη μετακίνηση των κατοίκων από και προς τους τερματικούς σταθμούς και τις στάσεις, προνοώντας παράλληλα για:

- ✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- ✓ Εκσυγχρονισμό και βελτίωση της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών του Δήμου
- ✓ Δημιουργία δικτύων πεζής μετακίνησης προσβάσιμων για όλους
- ✓ Αυστηρή αστυνόμευση των υποδομών
- ✓ Δράσεις ενημέρωσης των πολιτών και σεβασμός των κανόνων από όλους

Κεφάλαιο 5^ο

Μέτρα αστικής κινητικότητας



Μέτρα ΣΒΑΚ

Μέτρο	Σχολιασμός
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό δίκτυο	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση. Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, ο ανασχεδιασμός του φυσικού χώρου της διασταύρωσης, η απλοποίηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη κ.α.
Ανάπλαση δημόσιων χώρων	Η ανάπλαση και ο επανασχεδιασμός δημόσιων χώρων όπως πλατείες, πάρκα κ.α. μπορεί να συνεισφέρει ενεργά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής αλλά και στην κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων. Είναι επιθυμητό να αξιοποιηθούν κυρίως μέτρα χαμηλού κόστους τα οποία απαιτούν μικρό χρόνο υλοποίησης, προκειμένου οι δημόσιοι χώροι να καταστούν όσο το δυνατόν συντομότερα ανοικτοί προς το κοινό.
Ανάπλαση κεντρικής οδού	Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.
Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα	Ο Δήμος Ωραιοκάστρου πρέπει να εισέλθει στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Βασική αφετηρία είναι η σταδιακή αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων πχ απορριμματοφόρα με ηλεκτροκίνητα, προκειμένου να αποδεσμευτεί από τις συμβατικές μορφές ενέργειας.
Δημιουργία στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη του Ωραιοκάστρου, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.
Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Ωραιοκάστρου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.
Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για



<p>Δημιουργία διαδρομής δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη του Ωραιοκάστρου (γραμμή mini-bus)</p>	<p>την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.</p> <p>Η λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας στην περιοχή, συμπληρώνοντας μάλιστα την υπάρχουσα γραμμή του ΟΑΣΘ, θα επιφέρει σημαντικά οφέλη στην περιοχή. Συγκεκριμένα θα μειώσει την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό της πόλης, ενώ παράλληλα θα αυξήσει και την χρήση της ενεργής μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα) στην περιοχή. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό πέρα από την λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής να υπάρξει και η κατάλληλη διαμόρφωση της συχνότητας των δρομολογίων, έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικά του αυτοκινήτου. Η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημοσίας συγκοινωνίας, αποτελεί ενδεχομένως μία αποδοτική λύση.</p>
<p>Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας εντός των οικισμών</p> <p>Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης</p>	<p>Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφορικά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.</p> <p>Η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά των οικισμών θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό των οικισμών. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Ωραιόκαστρο.</p>
<p>Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σχολείων και αθλητικών εγκαταστάσεων με το κέντρο του Δήμου</p> <p>Ελεγχόμενη στάθμευση στους οικισμούς</p>	<p>Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.</p> <p>Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.</p>
<p>Μονοδρομηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας</p>	<p>Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρομηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.</p>
<p>Πεζοδρόμηση-διαμόρφωση οδικών τμημάτων περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας</p>	<p>Οι διαμορφώσεις περιμετρικά των σχολείων είναι μία σημαντική παρέμβαση που στοχεύει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των παιδιών. Επίσης, συμβάλλει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και στην ενθάρρυνση της ενεργούς μετακίνησης.</p>



Διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων	Τα σχολεία αποτελούν τόπους συνάντησης παιδιών από διαφορετικές γειτονίες της πόλης. Ωστόσο, η υφιστάμενη κατάσταση που δίνει προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, αποθαρρύνει τους μαθητές και τις μαθήτριες να προσεγγίζουν το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο. Επομένως η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων με ιδιαίτερα ευνοϊκές για τα παιδιά κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες είναι αναμφισβήτητα απαραίτητη.
Σχολικές διαδρομές (περπάτημα με παρέα στο σχολείο)	Οι σχολικές διαδρομές ή «αλλιώς περπάτημα με παρέα στο σχολείο» αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την προώθηση της συλλογικής μετακίνησης των μαθητών/μαθητριών προς τις σχολικές εγκαταστάσεις. Η χρησιμότητα του μέτρου είναι μεγάλη καθώς εμφανίζει λειτουργικούς (πχ ενίσχυση οδικής ασφάλειας) αλλά και εκπαιδευτικούς στόχους (συνεργασία, γνωριμία με την πόλη, κυκλοφοριακή αγωγή κτλ).
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα βαρύνει και την Περιφέρεια αλλά και τον Δήμο, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον.

Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

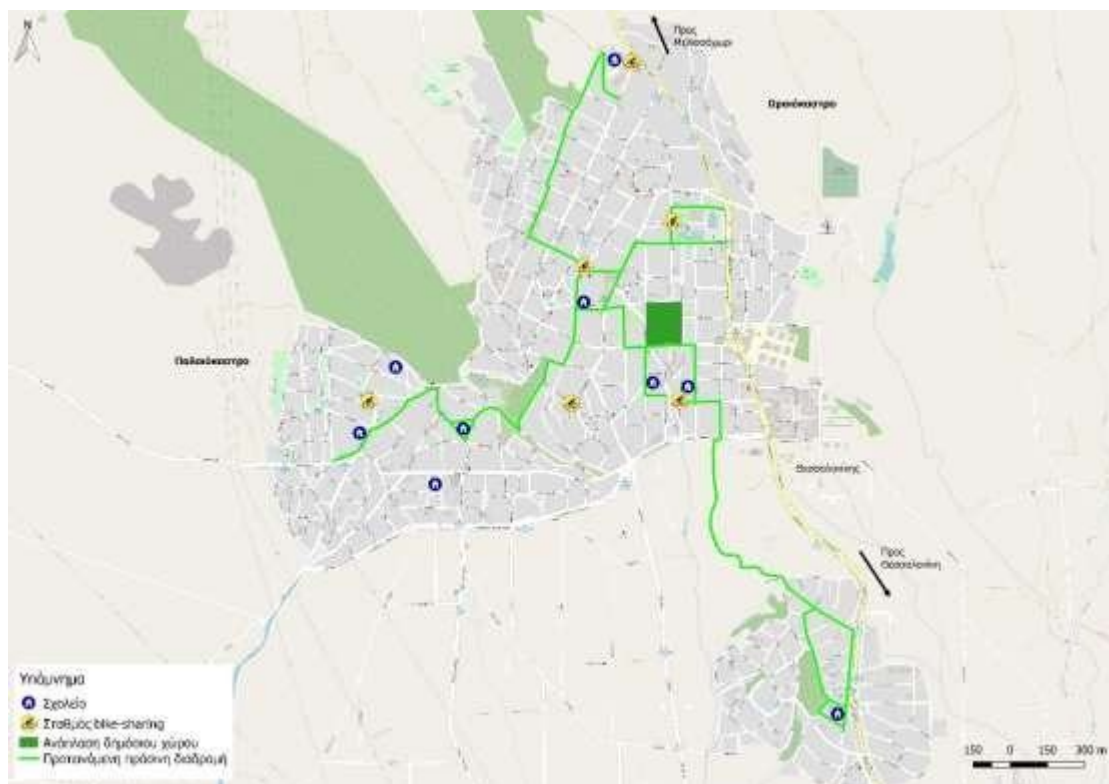
Οριζοντας 5ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Ωραιοκάστρου
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Θεσσαλονίκης και Κονταξοπούλου
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Ιωνίας, Αεροδρομίου, Καραϊσκάκη, Μακεδονικού Αγώνα, Μακεδονομάχου Αριστείδη Τίκα και Προφήτη Ραφαήλ
 - Συλλεκτηρία οδός: Λεωφ. Δημοκρατίας, Αεροδρομίου, Φλωρίνης, Μακεδονίας, Νεοχωρούδας, Π. Μελά, Ηρώων, Κομνημών, Αθ. Διάκου, 25^{ης} Μαρτίου (Μπουμπουλίνας έως Υψηλάντου), Υψηλάντου, Βαλαωρίτου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ευτυχίας και Κατσιμίδα
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (Έκταση: 1039,8 στρ.)-Ανώτατο όριο 30χλμ/ώρα
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1 (Μήκος: 6198m)
- Ανάπλαση βασικών δημόσιων χώρων (έκταση 24στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων αριθμός (5)
- Μονοδρόμηση Δημοκρατίας (μήκος 381m)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης αριθμός (3)
- Ελεγχόμενη στάθμευση στις οδούς Δημοκρατίας και Κομνηνών (μήκος 599m)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης (Έκταση: 96,1 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών σύνδεσης Ωραιοκάστρου με Παλαιόκαστρο και άλλες περιοχές (Μήκος: 8320m)
- Σχολικές διαδρομές (περπάτημα με παρέα στο σχολείο)
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 2138,4 στρ.)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 6458m)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing αριθμός (6)
- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα (πχ απορριμματοφόρα)
- Αγορά νέων ηλεκτροκίνητων οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας (κανονικά ή mini-buses)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (1)

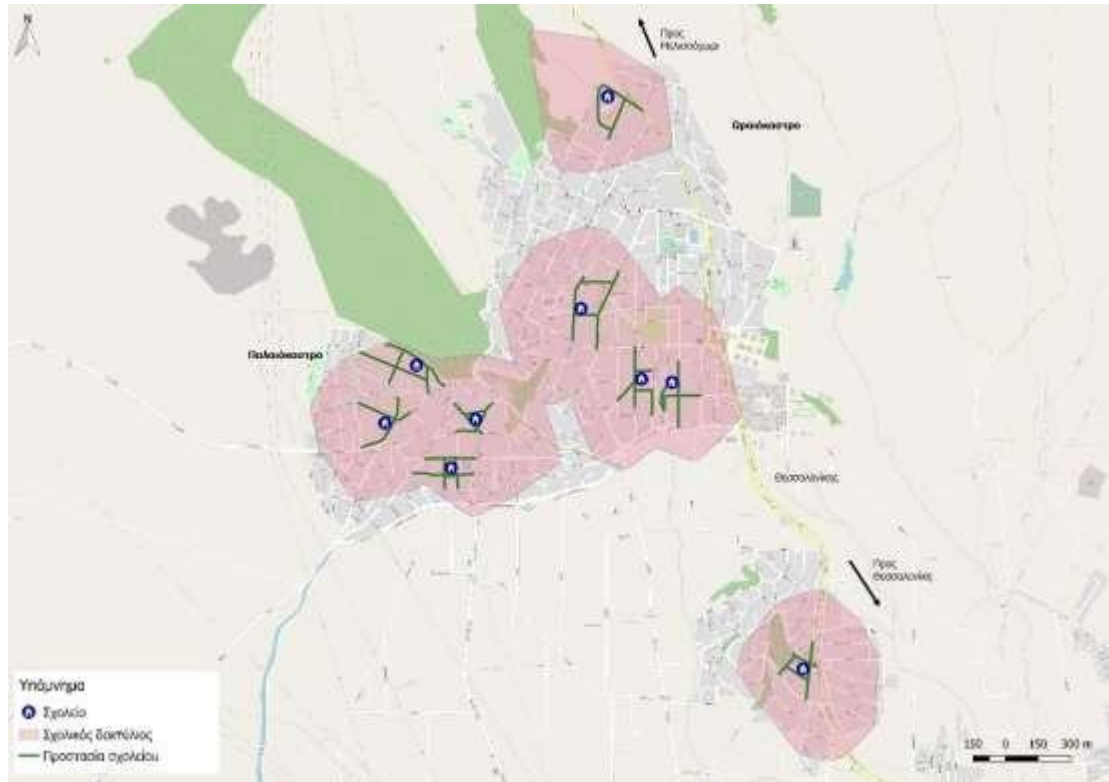
- Κεντρική οδός Μελισσοχωρίου: ήπια κυκλοφορία (μήκος: 442m)
- Νέα Ιεράρχηση Μελισσοχωρίου



Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



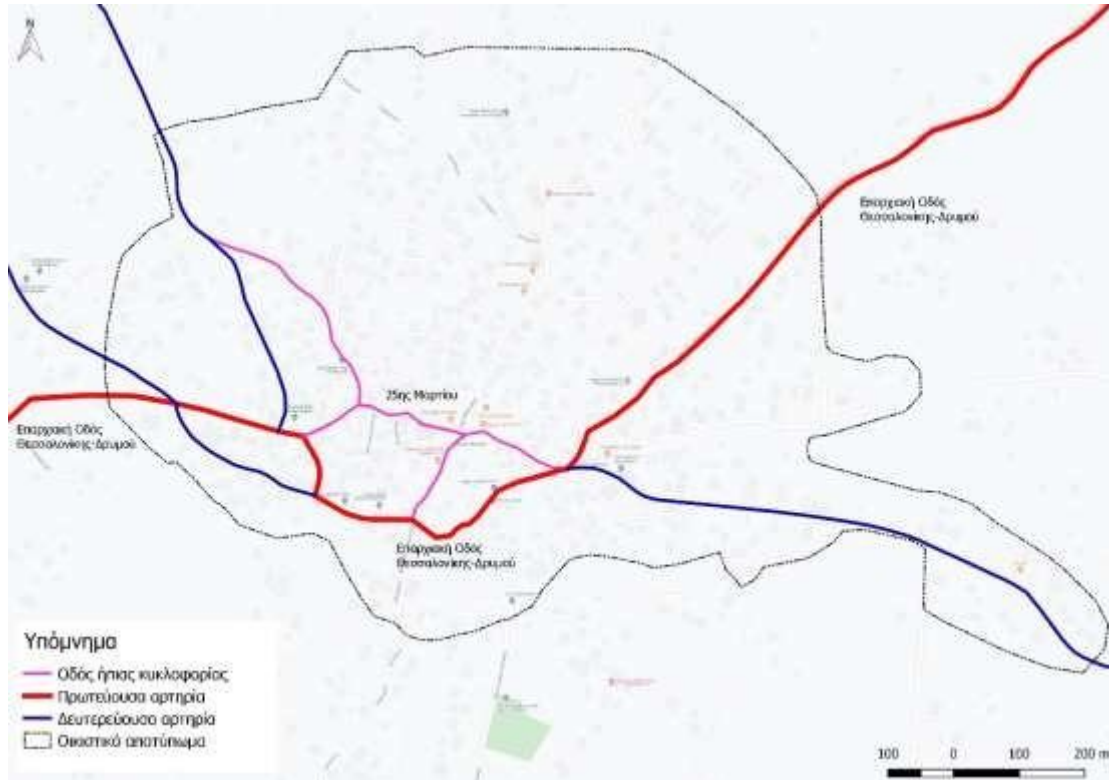
Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (5ετία)



Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (5ετία)



Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (5ετία)



Προτεινόμενη ιεράρχηση Μελισσοχωρίου (5ετία)

Οριζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Ωραιοκάστρου:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Θεσσαλονίκης και Κονταξοπούλου
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Ιωνίας, Αεροδρομίου, Καραϊσκάκη, Μακεδονικού Αγώνα, Μακεδονομάχου Αριστείδη Τίκα και Προφήτη Ραφαήλ
 - Συλλεκτηρία οδός: Λεωφ. Δημοκρατίας, Φλωρίνης, Μακεδονίας, Υψηλάντου, Βαλαωρίτου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ποσειδώνος, Ρήγα Φεραίου, Καποδίστρια, Ευτυχίας και Κατσιμίδα
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Λεωφ. Δημοκρατίας από Ποσειδώνος έως Καποδίστρια
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (Έκταση: 651,1 στρ., άρα 1690, 9στρ. συνολικά) Ανώτατο όριο 20χλμ/ώρα
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1 (Μήκος: 6198m)-Πύκνωση συχνότητας
- Ανάπλαση βασικών δημόσιων χώρων (έκταση 9 στρ, άρα 33 στρ συνολικά)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων αριθμός (4, άρα 9 συνολικά)
- Μονοδρόμηση Δημοκρατίας (μήκος 381m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης αριθμός (2, άρα 5 συνολικά)
- Ελεγχόμενη στάθμευση στις οδούς Δημοκρατίας και Κομνηνών (μήκος 518, άρα 117m συνολικά)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης (Έκταση: 69,2 στρ, άρα 165,3 στρ. συνολικά)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών σύνδεσης Ωραιοκάστρου με Παλαιόκαστρο και άλλες περιοχές (Μήκος: 1312m, άρα συνολικά 9632m)
- Σχολικές διαδρομές (περπάτημα με παρέα στο σχολείο)



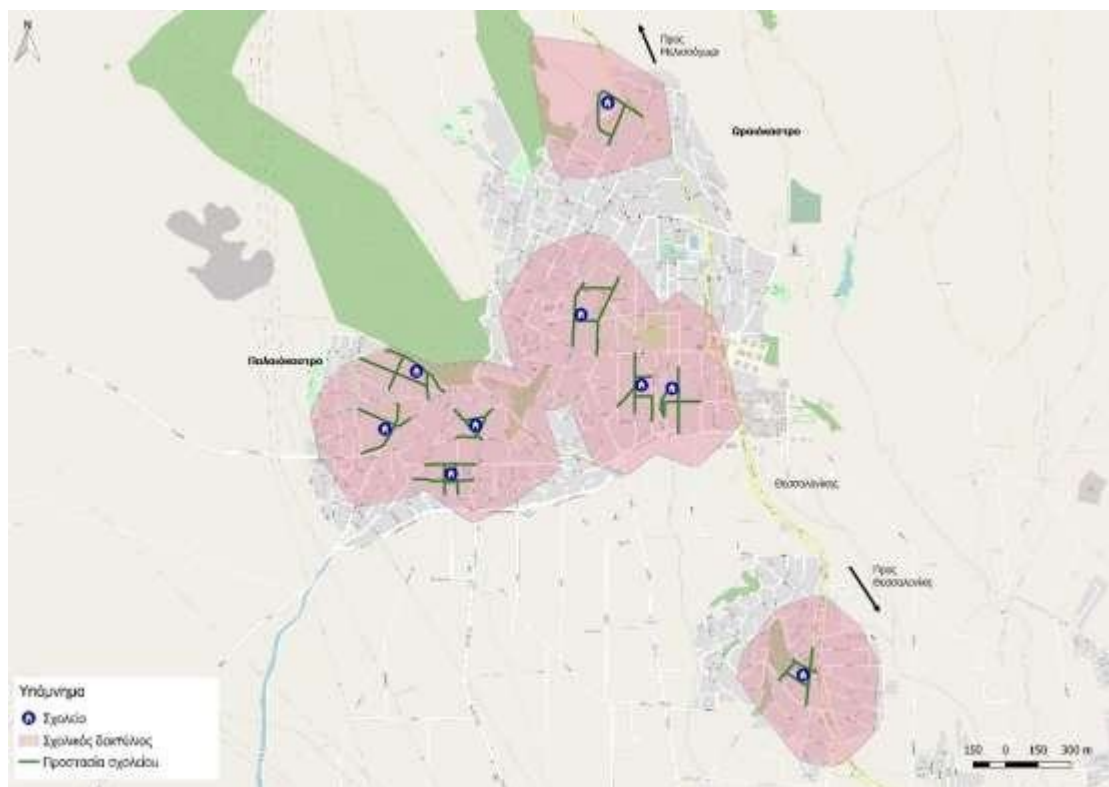
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση 2138,4 στρ., από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 6458m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing αριθμός (2, άρα 8 συνολικά)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (1, άρα 2 συνολικά)
- Κεντρική οδός Μελισσοχωρίου: ήπια κυκλοφορία (μήκος: 442m)
- Νέα Ιεράρχηση Μελισσοχωρίου



Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



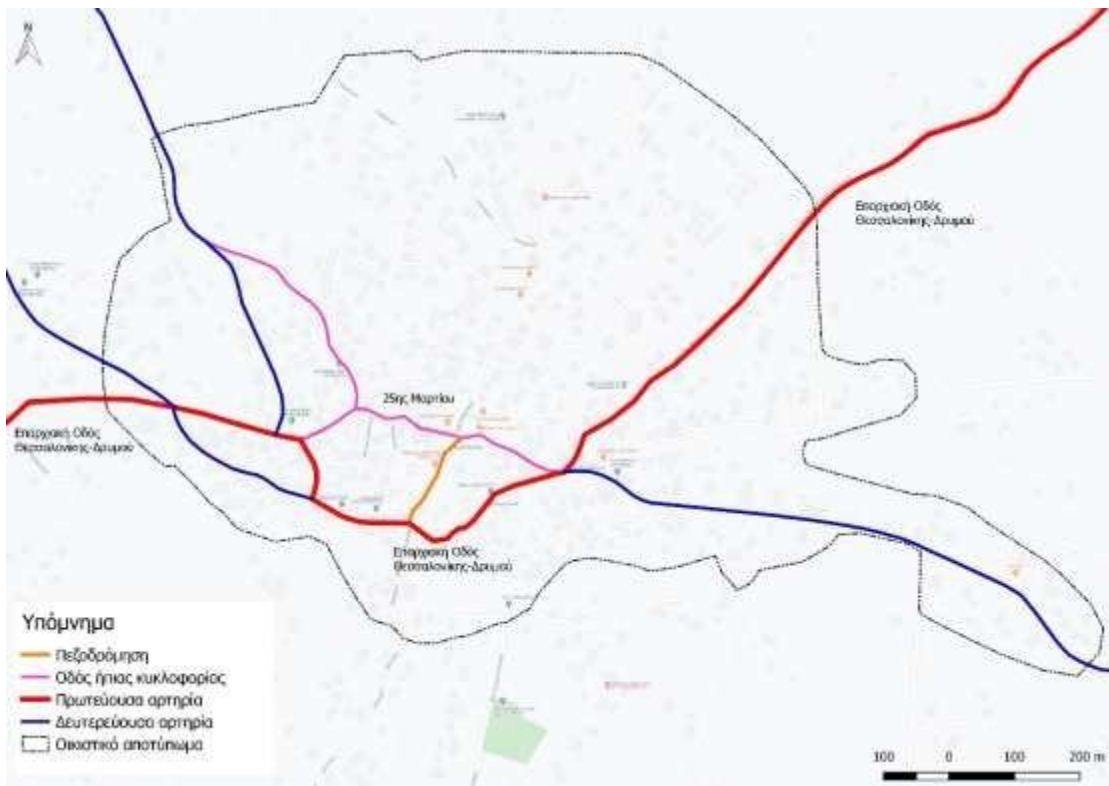
Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (10ετία)



Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)



Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



Προτεινόμενη ιεράρχηση Μελισσοχωρίου (10ετία)



Ορίζοντας 15ετίας

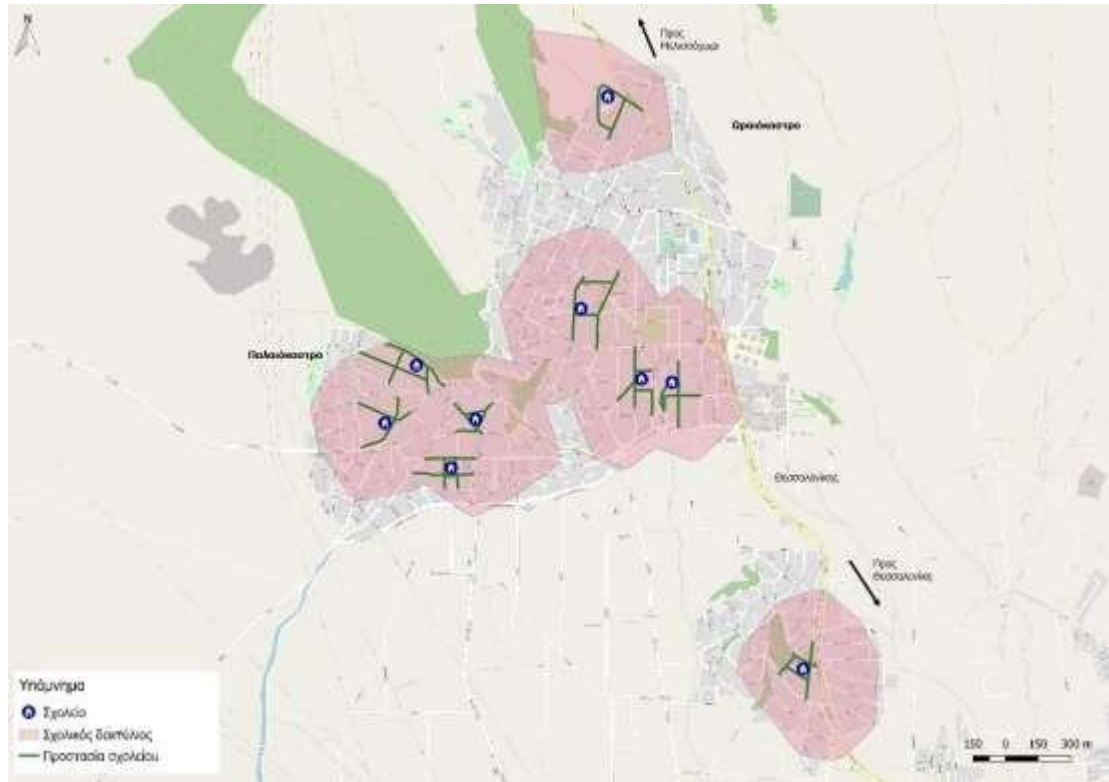
- Νέα Ιεράρχηση Ωραιοκάστρου:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Θεσσαλονίκης και Κονταξοπούλου
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Ιωνίας, Αεροδρομίου, Καραϊσκάκη, Μακεδονικού Αγώνα, Μακεδονομάχου Αριστείδη Τίκα και Περιφερειακός
 - Συλλεκτηρία οδός: Λεωφ. Δημοκρατίας, Υψηλάντου, Βαλαωρίτου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ποσειδώνος, Ρήγα Φεραίου, Καποδίστρια, Ευτυχίας, Κατσιμίδη, Προφ. Ραφαήλ, Μακεδονομάχου Αριστείδη Τίκα, Αεροδρομίου, Καραϊσκάκη και Μακεδονικού Αγώνα
 - Πεζόδρομος: Λεωφ. Δημοκρατίας από Ποσειδώνος έως Καποδίστρια
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (Έκταση: 515, 25 στρ., άρα 2206,15 στρ. συνολικά) Ανώτατο όριο 20χλμ/ώρα
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1 (Μήκος: 6198m)-Πύκνωση συχνότητας
- Ανάπλαση βασικών δημόσιων χώρων (ολοκληρώνονται οι εργασίες από τις προηγούμενες χρονικές περιόδους)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων αριθμός (4, άρα 13 συνολικά)
- Μονοδρόμηση Δημοκρατίας (μήκος 381m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης αριθμός (ολοκληρώνονται οι εργασίες από τις προηγούμενες χρονικές περιόδους)
- Ελεγχόμενη στάθμευση στις οδούς Δημοκρατίας και Κομνηνών (όχι νέα προσθήκη)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης (Έκταση: 165,3 στρ. από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών σύνδεσης Ωραιοκάστρου με Παλαιόκαστρο και άλλες περιοχές (Μήκος: 1439m, 11071m)
- Σχολικές διαδρομές (περπάτημα με παρέα στο σχολείο)
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση 2138,4 στρ., από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 6458m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing αριθμός (2, άρα 10 συνολικά)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (2, άρα 4 συνολικά)
- Κεντρική οδός Μελισσοχωρίου: ήπια κυκλοφορία (μήκος: 442m)
- Νέα Ιεράρχηση Μελισσοχωρίου (Δημιουργία περιφερειακής οδού, μήκος: 2972m)



Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



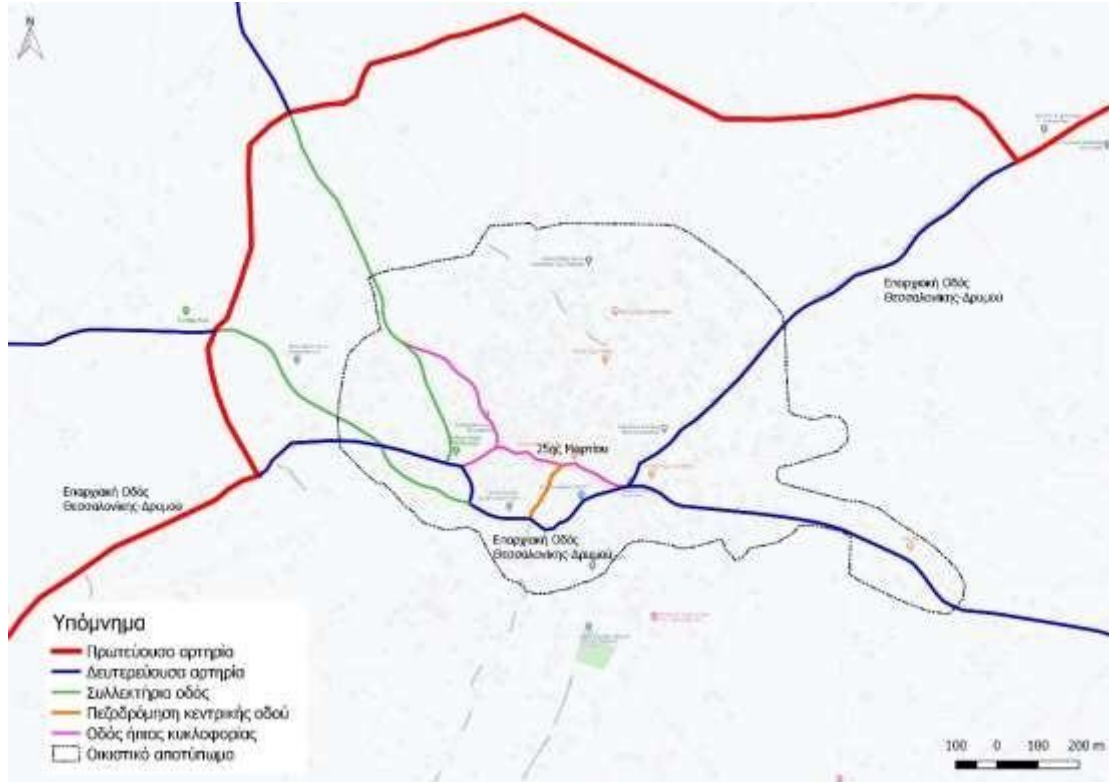
Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (15ετία)



Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)



Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



Προτεινόμενη ιεράρχηση Μελισσοχωρίου (15ετία)



Πλαίσιο παρακολούθησης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15ετία
A. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)					
A.1. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμοι στον Δήμο σήμερα	Ποσοστό μήκους μεγαλύτερο από 1% και 5% για πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αντίστοιχα	Ποσοστό μήκους μεγαλύτερο από 3% και 10% για πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αντίστοιχα	Ποσοστό μήκους μεγαλύτερο από 5% και 20% για πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αντίστοιχα
A.2. Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών	Δεν έχουν διαμορφωθεί πράσινες διαδρομές στον Δήμο σήμερα.	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 8000 m	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 9000 m	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 10000 m
A.3. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Το 50% των πεζοδρομίων έχει πλάτος μικρότερο ή ίσο με 1.5 m	Το 55% των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 1.5 m	Το 65% των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 1.5 m	Το 75% των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 1.5 m
A.4. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Προτείνεται χαρτογράφηση διαφόρων γειτονιών εντός της διετίας.	Μείωση (σε σχέση με τις τιμές που θα προκύψουν από την χαρτογράφηση του θορύβου) κατά 25% των περιοχών όπου ο θόρυβος που προκαλείται από τις μετακινήσεις, υπερβαίνει τα 55 db (αναλογία 10ετίας)	Μείωση (σε σχέση με τις τιμές που θα προκύψουν από την χαρτογράφηση του θορύβου) κατά 50% των περιοχών όπου ο θόρυβος που προκαλείται από τις μετακινήσεις, υπερβαίνει τα 55 db (αναλογία 10ετίας)	Μείωση (σε σχέση με τις τιμές που θα προκύψουν από την χαρτογράφηση του θορύβου) κατά 75% των περιοχών όπου ο θόρυβος που προκαλείται από τις μετακινήσεις, υπερβαίνει τα 55 db (αναλογία 10ετίας)
A.5. Επίπεδο διείδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από το Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν σταθμοί γρήγορης φόρτισης στο Δήμο.	Ποσοστό διείδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και περισσότεροι από 1 σταθμοί φόρτισης	Ποσοστό διείδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5% και περισσότεροι από 2 σταθμοί φόρτισης	Ποσοστό διείδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 7.5% και περισσότεροι από 4 σταθμοί φόρτισης
A.6. Επίπεδο εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό κάλυψης (%) συχνότητα (λεπτά) δημόσιας συγκοινωνίας	Η ζώνη κάλυψης των στάσεων της γραμμής 55 αγγίζει το 85% της συνολικής έκτασης του Ωραιοκάστρου (ακτίνα 500 m). Η συχνότητα της λεωφορειακής γραμμής είναι 45 λεπτά. Δεν υπάρχει δημοτική συγκοινωνία σήμερα.	Ποσοστό κάλυψης μεγαλύτερο από 85% και συχνότητα υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής μικρότερη από 30 λεπτά σε ώρες αιχμής. Δημιουργία γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό κάλυψης μεγαλύτερο από 85% και συχνότητα υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής μικρότερη από 30 λεπτά σε ώρες αιχμής. Συχνότητα νέας γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό κάλυψης μεγαλύτερο από 85% και συχνότητα υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής μικρότερη από 30 λεπτά σε ώρες αιχμής. Συχνότητα νέας γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας μικρότερη ή ίση



				μικρότερη ή ίση με 15 λεπτά.	με 10 λεπτά. Αναζήτηση λύσεων on-demand για περιορισμό του χρόνου αναμονής.
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Σήμερα, δεν υπάρχουν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων στο Δήμο	Εγκατάσταση τουλάχιστον 6 σταθμών bike sharing	Εγκατάσταση τουλάχιστον 8 σταθμών bike sharing	Εγκατάσταση τουλάχιστον 10 σταθμών bike sharing
A.8. Ελεγχόμενη στάθμευση	Έκταση περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης (στρέμματα)	Σήμερα δεν υπάρχει περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης.	Υπαρξη περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης έκτασης τουλάχιστον 90 στρέμματα	Υπαρξη περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης έκτασης τουλάχιστον 150 στρέμματα	Υπαρξη περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης έκτασης τουλάχιστον 150 στρέμματα
A.9. Αντιληπτή ασφάλεια σε κρίσιμες περιοχές	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Η μη ασφαλής κίνηση του πεζού αξιολογήθηκε ως ένα από τα κυριότερα προβλήματα των κατοίκων	Τουλάχιστον το 50% των ερωτώμενων	Τουλάχιστον το 65% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	Τουλάχιστον 85% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)
A.10. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος		Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 15%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 60%
A.11. Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο		Μείωση (σε σχέση με σήμερα) κόστους μετακινήσεων κατά 5%	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) κόστους μετακινήσεων κατά 15%	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) κόστους μετακινήσεων κατά 30%
A.12. Ικανοποίηση επιχειρήσεων	Ποσοστό (%) τοπικών επιχειρηματιών που είναι ικανοποιημένοι από το νέο μεταφορικό σύστημα της πόλης		Τουλάχιστον το 50% των τοπικών επιχειρηματιών	Τουλάχιστον το 65% των τοπικών επιχειρηματιών	Τουλάχιστον το 80% των τοπικών επιχειρηματιών
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)					
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η	Λιγότερο από το 15% των κατοίκων μετακινούνται καθημερινά με δημόσια συγκοινωνία και	Αύξηση (σε σχέση με τις τιμές βάσης) κατά τουλάχιστον 2.5% της χρήσης ποδηλάτου και 10% της χρήσης δημόσιας	Αύξηση (σε σχέση με τις τιμές βάσης) κατά τουλάχιστον 5% της χρήσης ποδηλάτου και 20% της χρήσης	Αύξηση (σε σχέση με τις τιμές βάσης) κατά τουλάχιστον 10% της χρήσης ποδηλάτου και 25% της χρήσης



	δημόσια συγκοινωνία	λιγότερο από το 1% με ποδήλατο.	συγκοινωνίας. Μετάβαση με περπάτημα στο σχολείο από το μεγαλύτερο ποσοστό μαθητών .	δημόσιας συγκοινωνίας. Μετάβαση με περπάτημα στο σχολείο από το μεγαλύτερο ποσοστό μαθητών .	δημόσιας συγκοινωνίας. Μετάβαση με περπάτημα στο σχολείο από το μεγαλύτερο ποσοστό μαθητών .
Β.2. Ταχύτητες οχημάτων σε δεδομένες διαδρομές ανά μέσο μεταφοράς	Μέση ταχύτητα οχημάτων (σε km/h) σε δεδομένες διαδρομές όπου οι στρατηγικές στοχεύουν σε μείωση ή αύξηση για συγκεκριμένα μέσα μετακίνησης	Μέση ταχύτητα οχημάτων σε ώρες αιχμής ίση με 45 km/h	Μέση ταχύτητα οχημάτων μικρότερη από 30 km/h γύρω από σχολεία	Μέση ταχύτητα οχημάτων μικρότερη από 30 km/h γύρω από σχολεία και εντός του κέντρου	Μέση ταχύτητα οχημάτων μικρότερη από 30 km/h γύρω από σχολεία, εντός του κέντρου και σε ορισμένες γειτονίες κατοικίας
Γ. Δείκτες Εκρών (Output Indicators)					
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Μεγαλύτερα ποσοστά μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον		
Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)					
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου		
Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.	Υψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητα		Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας		
Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) διαδικασιών προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου. Τουλάχιστον μια εκδήλωση το χρόνο την πρώτη 5ετία.		



Επίλογος

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ωραιοκάστρου, αποτελεί καρπό της **συλλογικής προσπάθειας της Δημοτικής Αρχής, των Υπηρεσιών του Δήμου αλλά και των φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή όπως επίσης και των απλών κατοίκων.**

Ο Δήμος Ωραιοκάστρου, με την ολοκλήρωση του εν λόγω Σχεδίου, φαίνεται ότι κέρδισε το στοίχημα της ενεργής συμμετοχής φορέων και πολιτών. **Σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, η συμμετοχή τους ήταν καθοριστική** τόσο στην ιχνηλάτηση προβλημάτων, όσο και στη διαμόρφωση των στόχων σε επίπεδο στρατηγικής, της ιεράρχησης των προτεραιοτήτων αλλά και στην τελική επικύρωση των μέτρων.

Το γεγονός αυτό προσφέρει **ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο Δήμο**, ο οποίος θα κληθεί να υλοποιήσει μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας που θα οδηγούν στην υλοποίηση του οράματος...

«Το Ωραιόκαστρο να αποτελέσει Δήμο πρότυπο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με τη συστηματική υλοποίηση παρεμβάσεων στον κοινόχρηστο χώρο προς όφελος της αστικής αναζωογόνησης και της καλύτερης εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών κινητικότητας και των δημόσιων συγκοινωνιών, επενδύοντας παράλληλα στις δράσεις ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων.»

...και τα **οποία μέτρα έχουν ήδη κερδίσει την αποδοχή της τοπικής κοινωνίας περιορίζοντας δυνητικές μελλοντικές αντιδράσεις.**

Η σημαντική πρόκληση που θα κληθεί να αντιμετωπίσει ο Δήμος Ωραιοκάστρου είναι η **εξεύρεση των απαιτούμενων οικονομικών πόρων και η επίλυση προβλημάτων θεσμικού πλαισίου**, ζητήματα που αμφοτέρωτα θα εγγυώνται την απρόσκοπτη υλοποίηση των μέτρων ελαττώνοντας στο ελάχιστο τους μελλοντικούς κινδύνους.

Πολύτιμος οδηγός σε αυτήν την προσπάθεια θα αποτελέσει το **Σχέδιο Δράσης** του ΣΒΑΚ με την εκτίμηση δυνητικών μελλοντικών πηγών χρηματοδότησης, αλλά πολύ περισσότερο η διαρκής επαγρύπνηση των υπηρεσιών του Δήμου για την παρακολούθηση προσκλήσεων που θα προκύψουν σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.