



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Μετακινήσου Αλλιώς

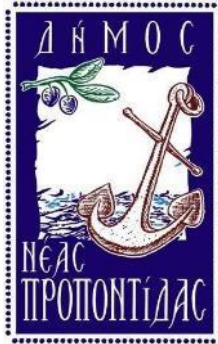
ΣΤΑΔΙΟ 2:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2023

Στάδιο 2



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΤΑΔΙΟ 2:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος



Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2023

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

CONSORTIS

Γεώργιος Τσακούμης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Νικόλαος Αντωνίου

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Σταύρος Οικονομίδης

Έργων Υποδομής ΤΕ

Ανδρέας Καραβασίλης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Χαρίκλεια Κυριακίδου

Αρχιτέκτων Μηχανικός

Ελένη Βεράνη

Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης-Συγκοινωνιολόγος

Δρ. Αλέξανδρος Σδουκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αναστασία Νικολαΐδου

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Γεώργιος Δεληβόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός -Συγκοινωνιολόγος

Αλέξανδρος Ντούλας

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Δρ. Αντώνιος Χατζηγιάννης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ

Ειρήνη Ταβλαδάκη (Επιβλέπων Μελέτης – Συντονιστής της Ομάδας Εργασίας)

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών, Προϊσταμένη Τμήματος Έργων Αποχέτευσης

Βασιλική Τσαβλή

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών

Αστέριος Παπαστεργίου

Γεωπόνος ΠΕ, Προϊστάμενος Δ/νσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής

Δημήτριος Λιασκόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός ΤΕ, υπάλληλος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών, Προϊστάμενος Τμήματος Συγκοινωνιακών Έργων

Πολυχρόνης Λαυκίδης με αντικαταστάτρια την Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου,

Υπάλληλοι της Δ/νσης Λιμενικής Πολιτικής της Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Πίνακας Περιεχομένων

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	20
1.1	ΟΝΟΜΑΣΙΑ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ & ΣΤΟΧΟΙ ΈΡΓΟΥ	20
2.	ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	26
2.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	26
2.2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ/ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ7	27
2.2.1	Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	27
2.2.2	Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	28
2.2.3	Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα	33
2.2.4	Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης .	40
3.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	79
3.1	Γενικά Στοιχεία – Χωροταξική Ένταξη	79
3.2	Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης	81
3.3	Αναπτυξιακή Φυσιογνωμία	81
4.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	105
4.1	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	105
4.2	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	105
4.2.1	Υφιστάμενες Χρήσεις γης	105
4.2.2	Σημεία ενδιαφέροντος	110
4.2.3	Μελλοντικές Παρεμβάσεις	129
4.3	ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	141
4.3.1.	Δ.Ε. Καλλικράτειας	141
4.3.2.	Δ.Ε. Τρίγλιας	141
4.3.3.	Δ.Ε. Μουδανιών	142
4.4	ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	143
4.4.1.	Δ.Ε. Καλλικράτειας	143
4.4.2.	Δ.Ε. Τρίγλιας	145
4.4.3.	Δ.Ε. Μουδανιών	149
4.4.4	Περιοχές Ειδικής Προστασίας	155
4.5	ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	156
4.5.1.	Δ.Ε. Καλλικράτειας	156
4.5.2.	Δ.Ε. Τρίγλιας	158
4.5.3.	Δ.Ε. Μουδανιών	158
4.6	ΈΚΤΑΣΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΧΩΡΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	161
5.	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	163
5.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	163
5.2	ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	163

Στάδιο 2

5.3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	207
6. ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	229
6.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ	229
6.1.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	229
6.1.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων	229
6.1.3 Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων εποχικών μετρήσεων.....	233
6.2 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ.....	234
6.2.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	234
6.2.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων	234
6.2.3 Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων διατομών εποχικών μετρήσεων	238
6.3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΜΕ ΠΑΛΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ 239	
6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΤΟΜΩΝ.....	240
7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	241
7.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ.....	241
7.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	241
7.2.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	241
7.2.2 Χαρακτηριστικά μετακινήσεων	246
7.2.3 Χαρακτηριστικά στάθμευσης.....	248
7.2.4 Αξιολόγηση υποδομών για πεζούς.....	250
7.2.5 Αξιολόγηση υποδομών ποδηλάτου	255
7.2.6 Αξιολόγηση ΜΜΜ	256
7.2.7 Συμμετοχή επισκεπτών	259
7.2.8 Βαρύτητα Κριτηρίων σχετικά με το σύστημα αστικής κινητικότητας	259
7.2.9 Προβλήματα – Προτάσεις.....	260
7.3 ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ	263
7.3.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	263
7.3.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων.....	268
7.4 ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ	297
7.4.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων.....	297
7.4.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων.....	306
8. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	320
9. ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	344
9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	344
9.2 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	347
9.2.1 Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης.....	348
9.2.2 Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης.....	359
9.3 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	377
9.4 ΤΑΞΙ.....	378
10. ΉΠΙΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	379

Στάδιο 2

10.1	ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ	379
10.2	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	410
10.2.1	Φόρτος Ποδηλάτων	410
10.2.2	Υποδομή Ποδηλάτων	429
11.	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ	432
11.1	Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων	432
12.	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO ₂ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	445
13.	ΣΥΝΟΨΗ.....	447
14.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	450
15.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 1 ^{ης} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.....	453
15.1	Προκαταρκτικές ενέργειες	453
15.2	Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών.....	454
15.3.	Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις	461
16.	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	462
16.1	Σκοπιμότητα & προσεγγίσεις σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης.....	462
16.2	Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης	466
16.3	Παρουσίαση εναλλακτικών στρατηγικών ανάπτυξης για τον Δήμο Νέας Προποντίδας.	467
17.	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	497
	Παράρτημα Ι.....	514
	Παράρτημα ΙΙ.....	516
	Παράρτημα ΙΙΙ.....	519
	Παράρτημα ΙV	522
	Παράρτημα V	527
	Παράρτημα VI	529
	Παράρτημα VII	531

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών	33
Πίνακας 2.2: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας ...	33
Πίνακας 2.3: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.....	34
Πίνακας 2.4: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.	41
Πίνακας 2.5: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Προποντίδας (2022)	42
Πίνακας 2.6: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης αστικών περιοχών Δήμου Νέας Προποντίδας (2020).....	46
Πίνακας 2.7: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάδειξης μέρους του διατειχίσματος της Ν. Ποτίδαιας και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου (2021)	56
Πίνακας 2.8: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης παραλιακού μετώπου Νέας Καλλικράτειας (2017)	58
Πίνακας 2.9: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης παραλιακής ζώνης δήμου Νέας Προποντίδας (2022).....	60
Πίνακας 2.10: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Τρίγλιας Ν. Χαλκιδικής (2010, 2014)	62
Πίνακας 2.11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Μουδανίων Ν. Χαλκιδικής (2008, 2012) .	67
Πίνακας 2.12: Τεχνική μελέτη εφαρμογής διαπλάτυνσης τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια (2012)	72
Πίνακας 2.13: Πολεοδομικές μελέτες ένταξης και πολεοδομικός σχεδιασμός δήμου Νέας Καλλικράτειας (1999, 2003, 2004).....	74
Πίνακας 3.1: Πληθυσμός Δήμου Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011).....	79
Πίνακας 3.2: Μόνιμος πληθυσμός (2011) της περιοχής μελέτης ανά φύλο (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	83
Πίνακας 3.3: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο στην περιοχή μελέτης, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	84
Πίνακας 3.4: Δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και αντικατάστασης για τον Δήμο Νέας Προποντίδας 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	85
Πίνακας 3.5: Μόνιμος πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	85
Πίνακας 3.6: Αριθμός σχολικών μονάδων ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχ. Έτος 2015-2016).....	86
Πίνακας 3.7: Δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχ. Έτος 2015-2016).....	86
Πίνακας 3.8: Μέση Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	86
Πίνακας 3.9: Νοικοκυριά και αριθμός μελών στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	88
Πίνακας 3.10: Νοικοκυριά κατά αριθμό μελών στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	89
Πίνακας 3.11: Κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	91
Πίνακας 3.12: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, απασχολούμενοι και ποσοστό ανεργίας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	92
Πίνακας 3.13: Μόνιμος πληθυσμός κατά κατάσταση ασχολίας για τον Δήμο Νέας Προποντίδας, απογραφή 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	94
Πίνακας 3.14: Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	95
Πίνακας 3.15: (1) Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	95
Πίνακας 3.16: (2) Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	96
Πίνακας 3.17: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	96
Πίνακας 3.18: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	98
Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή κάλυψη σχολικών μονάδων	115

Στάδιο 2

Πίνακας 4.2: Πληθυσμιακή κάλυψη Υποδομών Υγείας.....	116
Πίνακας 4.3: Πληθυσμιακή κάλυψη Αθλητικών Εγκαταστάσεων.....	118
Πίνακας 4.4: Αφίξεις πελατών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Νέα Προποντίδα (πηγή ΕΛΣΤΑΤ).....	118
Πίνακας 4.5: Πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στη Νέα Προποντίδα (πηγή ΕΛΣΤΑΤ).....	119
Πίνακας 4.6: Πληθυσμιακή κάλυψη - Πολιτισμός.....	120
Πίνακας 4.7: Πληθυσμιακή κάλυψη - Υπηρεσίες.....	121
Πίνακας 4.8: Πληθυσμιακή κάλυψη Τραπεζών.....	122
Πίνακας 4.9: Ποσοστά κάλυψης χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη.....	124
Πίνακας 4.10: Συγκεντρωτικός Πίνακας Μελλοντικών Παρεμβάσεων.....	129
Πίνακας 5.1: Πλάτη οδών.....	203
Πίνακας 6.1: Στοιχεία κόμβων θερινής περιόδου.....	230
Πίνακας 6.2: Στοιχεία χειμερινών κόμβων.....	232
Πίνακας 6.3: Μεταβολή κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων.....	233
Πίνακας 6.4: Στοιχεία θερινών διατομών.....	235
Πίνακας 6.5: Στοιχεία χειμερινών διατομών.....	236
Πίνακας 6.6: Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων διατομών εποχικών μετρήσεων.....	238
Πίνακας 6.7: Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων εποχικών μετρήσεων.....	240
Πίνακας 7.1: Θέσεις υλοποίησης έρευνας παρά την οδό (RSI).....	265
Πίνακας 7.2: Κατανομή συνεντεύξεων ανά σταθμό.....	268
Πίνακας 7.3: Πληθυσμιακό δείγμα για την έρευνα Προέλευσης-Προορισμού σε νοικοκυριά.....	306
Πίνακας 8.1: Χαρακτηριστικές διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στο πλαίσιο του Δήμου Νέας Προποντίδας.....	320
Πίνακας 8.2: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ.....	324
Πίνακας 8.3: Διευκρίνιση των διαφοροποιήσεων που παρατηρούνται στην προσφορά στάθμευσης κατά τη θερινή και χειμερινή περίοδο.....	324
Πίνακας 8.4: Συσσώρευση Διαδρομής 17.....	326
Πίνακας 8.5: Μεταμεσονύκτια Συσσώρευση.....	329
Πίνακας 9.1: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Χαλκιδικής.....	345
Πίνακας 9.2: Επιλεγμένα προς εξέταση δρομολόγια κατά τη θερινή περίοδο.....	346
Πίνακας 9.3: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΑΡΤΗ -ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	348
Πίνακας 9.4: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ.....	350
Πίνακας 9.5: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ – ΣΗΜΑΝΤΡΑ.....	351
Πίνακας 9.6: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ.....	352
Πίνακας 9.7: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ.....	352
Πίνακας 9.8: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΑΛΙΟΥΡΙ (1).....	354
Πίνακας 9.9: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΑΛΙΟΥΡΙ (2).....	355
Πίνακας 9.10: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	356
Πίνακας 9.11: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	357
Πίνακας 9.12: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	358
Πίνακας 9.13: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	359
Πίνακας 9.14: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ.....	360

Στάδιο 2

Πίνακας 9.15: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	360
Πίνακας 9.16: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ	361
Πίνακας 9.17: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	362
Πίνακας 9.18: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)	363
Πίνακας 9.19: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)	363
Πίνακας 9.20: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)	363
Πίνακας 9.21: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	364
Πίνακας 9.22: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	365
Πίνακας 9.23: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	366
Πίνακας 9.24: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	367
Πίνακας 9.25: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ	368
Πίνακας 9.26: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ	368
Πίνακας 9.27: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	369
Πίνακας 9.28: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	370
Πίνακας 9.29: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	371
Πίνακας 9.30: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΣΗΜΑΝΤΡΑ	372
Πίνακας 9.31: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	372
Πίνακας 9.32: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	373
Πίνακας 9.33: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	374
Πίνακας 9.34: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	375
Πίνακας 9.35: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	376
Πίνακας 9.36: Κόστος ενδεικτικών διαδρομών	377
Πίνακας 10.1: Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος πεζοδρομίου – οδού και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	379
Πίνακας 10.2: Χαρακτηριστικά υποδομής πεζοδρομίου	379
Πίνακας 10.3: Χαρακτηριστικά Κίνησης Πεζών	380
Πίνακας 10.4: Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	385
Πίνακας 10.5: Παράγοντες πεζοδρόμου	385
Πίνακας 10.6: Παράγοντες κίνησης πεζών	385
Πίνακας 10.7: Σημεία μέτρησης πεζών/ ποδηλάτων	390
Πίνακας 10.8: Διατομή Δ1: Νέα Ηράκλεια	391
Πίνακας 10.9: Διατομή Δ2: Νέα Καλλικράτεια	392
Πίνακας 10.10: Διατομή Δ3: Νέα Καλλικράτεια	393

Στάδιο 2

Πίνακας 10.11: Διατομή Δ4: Νέα Καλλικράτεια	394
Πίνακας 10.12: Διατομή Δ5: Γεωπονικά	395
Πίνακας 10.13: Διατομή Δ6: Νέα Τρίγλια	396
Πίνακας 10.14: Διατομή Δ7: Νέα Τρίγλια	397
Πίνακας 10.15: Διατομή Δ8: Νέα Πλάγια	398
Πίνακας 10.16: Διατομή Δ9: Νέα Πλάγια	399
Πίνακας 10.17: Διατομή Δ10: Νέα Πλάγια	400
Πίνακας 10.18: Διατομή Δ11: Νέα Φλογητά	401
Πίνακας 10.19: Διατομή Δ12: Νέα Φλογητά	402
Πίνακας 10.20: Διατομή Δ13: Νέα Φλογητά	403
Πίνακας 10.21: Διατομή Δ14: Νέα Μουδανιά	404
Πίνακας 10.22: Διατομή Δ15: Νέα Μουδανιά	405
Πίνακας 10.23: Διατομή Δ16: Νέα Μουδανιά	406
Πίνακας 10.24: Διατομή Δ17: Νέα Ποτίδαια	407
Πίνακας 10.25: Διατομή Δ18: Νέα Ποτίδαια	408
Πίνακας 10.26: Διατομή Δ19: Νέα Ποτίδαια	409
Πίνακας 10.27: Διατομή Δ1: Νέα Ηράκλεια	410
Πίνακας 10.28: Διατομή Δ2: Νέα Καλλικράτεια	411
Πίνακας 10.29: Διατομή Δ3: Νέα Καλλικράτεια	412
Πίνακας 10.30: Διατομή Δ4: Νέα Καλλικράτεια	413
Πίνακας 10.31: Διατομή Δ5: Γεωπονικά	414
Πίνακας 10.32: Διατομή Δ6: Νέα Τρίγλια	415
Πίνακας 10.33: Διατομή Δ7: Νέα Τρίγλια	416
Πίνακας 10.34: Διατομή Δ8: Νέα Πλάγια	417
Πίνακας 10.35: Διατομή Δ9: Νέα Πλάγια	418
Πίνακας 10.36: Διατομή Δ10: Νέα Πλάγια	419
Πίνακας 10.37: Διατομή Δ11: Νέα Φλογητά	420
Πίνακας 10.38: Διατομή Δ12: Νέα Φλογητά	421
Πίνακας 10.39: Διατομή Δ13: Νέα Φλογητά	422
Πίνακας 10.40: Διατομή Δ14: Νέα Μουδανιά	423
Πίνακας 10.41: Διατομή Δ15: Νέα Μουδανιά	424
Πίνακας 10.42: Διατομή Δ16: Νέα Μουδανιά	425
Πίνακας 10.43: Διατομή Δ17: Νέα Ποτίδαια	426
Πίνακας 10.44: Διατομή Δ18: Νέα Ποτίδαια	427
Πίνακας 10.45: Διατομή Δ19: Νέα Ποτίδαια	428
Πίνακας 12.1: Μεθοδολογίες απογραφής εκπομπών CO2	445
Πίνακας 12.2: Κατανάλωση ενέργειας & Εκπομπές CO2 στις μεταφορές του Δήμου Νέας Προποντίδας το έτος 2011, ανά καύσιμο (Πηγή: ΣΔΑΕ (2015))	446
Πίνακας 12.3: Κατανάλωση ενέργειας & Εκπομπές CO2 στις μεταφορές του Δήμου Νέας Προποντίδας το έτος 2011, ανά κατηγορία μεταφορών (Πηγή: ΣΔΑΕ (2015))	446
Πίνακας 16.1: Υφιστάμενος σχεδιασμός Δήμου Ν. Προποντίδας σε ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας	467
Πίνακας 17.1: Πίνακας αξιολόγησης κριτηρίων	498
Πίνακας 17.2: Αξιολόγηση κριτηρίων (1)	502
Πίνακας 17.3: Αξιολόγηση κριτηρίων (2)	503
Πίνακας 17.4: Σύγκριση των στρατηγικών ανά ζεύγη ως προς το βαθμό που εξυπηρετούν καλύτερα το κάθε κριτήριο	504
Πίνακας 17.5 Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	509
Πίνακας 17.6: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	510
Πίνακας 17.7: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	510
Πίνακας 17.8: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	510

Στάδιο 2

Πίνακας 17.9: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	511
Πίνακας 17.10: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	511
Πίνακας 17.11: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής.....	511
Πίνακας 17.12: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την οργάνωση της στάθμευσης	512
Πίνακας 17.13: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.....	512
Πίνακας 17.14: Τελική ιεράρχηση στρατηγικών	513

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1.1: Επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	25
Σχήμα 2.1: Συνιστώσες Διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας	26
Σχήμα 2.2: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχόμενου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα	41
Σχήμα 3.1: Πληθυσμιακή κατανομή ανά Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011)	79
Σχήμα 3.2: Δήμος Νέας Προποντίδας (Ιδία επεξεργασία).....	80
Σχήμα 3.3: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Νέας Προποντίδας (Ιδία επεξεργασία)	80
Σχήμα 3.4: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	82
Σχήμα 3.5: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	82
Σχήμα 3.6: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	83
Σχήμα 3.7: Ηλικιακή Διάρθρωση Δήμου Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	84
Σχήμα 3.8: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	85
Σχήμα 3.9: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	87
Σχήμα 3.10: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	87
Σχήμα 3.11: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	88
Σχήμα 3.12: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	89
Σχήμα 3.13: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	90
Σχήμα 3.14: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	90
Σχήμα 3.15: Εξέλιξη του κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2018 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	91
Σχήμα 3.16: Απασχολούμενοι και άνεργοι στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	92
Σχήμα 3.17: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	93
Σχήμα 3.18: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)....	93
Σχήμα 3.19: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	94
Σχήμα 3.20: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	97
Σχήμα 3.21: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)	97
Σχήμα 3.22: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	98
Σχήμα 3.23: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	99
Σχήμα 3.24: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	99
Σχήμα 3.25: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	100
Σχήμα 3.26: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	101
Σχήμα 3.27: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ.- Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	101
Σχήμα 3.28: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	102

Στάδιο 2

Σχήμα 3.29: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	103
Σχήμα 3.30: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	103
Σχήμα 3.31: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία).....	104
Σχήμα 4.1: Υφιστάμενες Χρήσεις γης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	106
Σχήμα 4.2: Οικιστικές συγκεντρώσεις (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	107
Σχήμα 4.3: Σημεία ενδιαφέροντος – Αστικό Πράσινο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	108
Σχήμα 4.4: Βιομηχανία - Βιοτεχνία (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	109
Σχήμα 4.5: Εμπορικές Δραστηριότητες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	110
Σχήμα 4.6: Σημεία ενδιαφέροντος (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	111
Σχήμα 4.7: Σημεία ενδιαφέροντος – Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικά σχολεία) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	113
Σχήμα 4.8: Σημεία ενδιαφέροντος - Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Γυμνάσια) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	114
Σχήμα 4.9: Σημεία ενδιαφέροντος - Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Λύκεια) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	114
Σχήμα 4.10: Σημεία ενδιαφέροντος – Υποδομές Υγείας (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	116
Σχήμα 4.11: Σημεία ενδιαφέροντος – Αθλητισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	117
Σχήμα 4.12: Σημεία ενδιαφέροντος – Τουρισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	118
Σχήμα 4.13: Σημεία ενδιαφέροντος – Πολιτισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	119
Σχήμα 4.14: Σημεία ενδιαφέροντος – Υπηρεσίες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	120
Σχήμα 4.15: Σημεία ενδιαφέροντος – Εμπορικές Δραστηριότητες και Αγορές (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	121
Σχήμα 4.16: Σημεία ενδιαφέροντος – Τράπεζες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).....	122
Σχήμα 4.17: Χώροι Στάθμευσης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	123
Σχήμα 4.18: Συνολικές μελλοντικές παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης	133
Σχήμα 4.19: Παρέμβαση 1,2 και 3 (Νέα Μουδανιά)	133
Σχήμα 4.20: Παρέμβαση 4 (Νέα Μουδανιά)	134
Σχήμα 4.21: Παρέμβαση 5 (Νέα Μουδανιά)	134
Σχήμα 4.22: Παρέμβαση 6 (Φλογητά)	135
Σχήμα 4.23: Παρέμβαση 7 και 12 (Νέα Καλλικράτεια)	135
Σχήμα 4.24: Παρέμβαση 7 και 11 (Νέα Ποτίδαια).....	136
Σχήμα 4.25: Παρέμβαση 8 (Νέα Γωνιά).....	136
Σχήμα 4.26: Παρέμβαση 9 (Σήμαντρα).....	137
Σχήμα 4.27: Παρέμβαση 10 (Νέα Τρίγλια - Ελαιοχωρία – Πετράλωνα)	137
Σχήμα 4.28: Παρέμβαση 13	138
Σχήμα 4.29: Παρέμβαση 13	138
Σχήμα 4.30: Παρέμβαση 13	139
Σχήμα 4.31: Παρέμβαση 13	139
Σχήμα 4.32: Παρέμβαση 13	140
Σχήμα 4.33: Τροποποιημένο Σχέδιο Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Τρίγλιας (ΦΕΚ ΑΑΠ/2014)	146
Σχήμα 4.34: (1) Κοινόχρηστοι / Κοινωφελείς χώροι (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	161
Σχήμα 4.35: (2) Κοινόχρηστοι / Κοινωφελείς χώροι (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	162
Σχήμα 5.1: Ποσοστιαία κατανομή του οδικού δικτύου με όρους μήκους εκτός και εντός των οικισμών του Δήμου	163
Σχήμα 5.2: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (α).....	165
Σχήμα 5.3: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (β).....	165
Σχήμα 5.4: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (γ)	166
Σχήμα 5.5: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (δ).....	166
Σχήμα 5.6: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ε)	167
Σχήμα 5.7: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (στ)	167
Σχήμα 5.8: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ζ)	168

Στάδιο 2

Σχήμα 5.9: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (η)	168
Σχήμα 5.10: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (θ)	169
Σχήμα 5.11: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ι)	169
Σχήμα 5.12: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (κ)	170
Σχήμα 5.13: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (λ)	170
Σχήμα 5.14: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου υπεραστικού/περιαστικού οδικού δικτύου	171
Σχήμα 5.15: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου αστικού οδικού δικτύου και σχέση κίνησης-πρόσβασης	172
Σχήμα 5.16: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (α)	173
Σχήμα 5.17: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (β)	173
Σχήμα 5.18: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (γ)	174
Σχήμα 5.19: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (δ)	174
Σχήμα 5.20: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ε)	175
Σχήμα 5.21: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (στ)	175
Σχήμα 5.22: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ζ)	176
Σχήμα 5.23: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (η)	176
Σχήμα 5.24: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (θ)	177
Σχήμα 5.25: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ι)	177
Σχήμα 5.26: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (κ)	178
Σχήμα 5.27: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (λ)	178
Σχήμα 5.28: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (μ)	179
Σχήμα 5.29: Κατανομή του οδικού δικτύου στις διάφορες κατηγορίες λειτουργικής ιεράρχησης	180
Σχήμα 5.30: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει του αριθμού των λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση	181
Σχήμα 5.31: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (α)	182
Σχήμα 5.32: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (β)	182
Σχήμα 5.33: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (γ)	183
Σχήμα 5.34: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (δ)	183
Σχήμα 5.35: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ε)	184
Σχήμα 5.36: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (στ)	184
Σχήμα 5.37: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ζ)	185
Σχήμα 5.38: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (η)	185
Σχήμα 5.39: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (θ)	186
Σχήμα 5.40: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ι)	186
Σχήμα 5.41: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (κ)	187
Σχήμα 5.42: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (λ)	187
Σχήμα 5.43: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (μ)	188
Σχήμα 5.44: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει της ύπαρξης ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας	189
Σχήμα 5.45: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (α)	190
Σχήμα 5.46: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (β)	190
Σχήμα 5.47: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (γ)	191
Σχήμα 5.48: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (δ)	191
Σχήμα 5.49: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ε)	192
Σχήμα 5.50: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (στ)	192
Σχήμα 5.51: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ζ)	193
Σχήμα 5.52: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (η)	193
Σχήμα 5.53: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (θ)	194
Σχήμα 5.54: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ι)	194
Σχήμα 5.55: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (κ)	195
Σχήμα 5.56: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (λ)	195
Σχήμα 5.57: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (μ)	196
Σχήμα 5.58: Κλίσεις εδάφους (α)	196

Στάδιο 2

Σχήμα 5.59: Κλίσεις εδάφους (β).....	197
Σχήμα 5.60: Κλίσεις εδάφους (γ).....	197
Σχήμα 5.61: Κλίσεις εδάφους (δ).....	198
Σχήμα 5.62: Κλίσεις εδάφους (ε).....	198
Σχήμα 5.63: Κλίσεις εδάφους (στ).....	199
Σχήμα 5.64: Κλίσεις εδάφους (ζ).....	199
Σχήμα 5.65: Κλίσεις εδάφους (η).....	200
Σχήμα 5.66: Κλίσεις εδάφους (θ).....	200
Σχήμα 5.67: Κλίσεις εδάφους (ι).....	201
Σχήμα 5.68: Κλίσεις εδάφους (κ).....	201
Σχήμα 5.69: Κλίσεις εδάφους (λ).....	202
Σχήμα 5.70: Κλίσεις εδάφους (μ).....	202
Σχήμα 5.71: Κατανομή του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με βάση τον αριθμό των κατευθύνσεων.....	207
Σχήμα 5.72: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (α).....	208
Σχήμα 5.73: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (β).....	208
Σχήμα 5.74: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (γ).....	209
Σχήμα 5.75: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (δ).....	209
Σχήμα 5.76: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ε).....	210
Σχήμα 5.77: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (στ).....	210
Σχήμα 5.78: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ζ).....	211
Σχήμα 5.79: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (η).....	211
Σχήμα 5.80: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (θ).....	212
Σχήμα 5.81: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ι).....	212
Σχήμα 5.82: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (κ).....	213
Σχήμα 5.83: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (λ).....	213
Σχήμα 5.84: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (μ).....	214
Σχήμα 5.85: Σηματοδοτούμενοι και κυκλικοί κόμβοι στην περιοχή μελέτης.....	215
Σχήμα 5.86: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (α).....	216
Σχήμα 5.87: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (β).....	216
Σχήμα 5.88: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (γ).....	217
Σχήμα 5.89: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (δ).....	217
Σχήμα 5.90: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ε).....	218
Σχήμα 5.91: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (στ).....	218
Σχήμα 5.92: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ζ).....	219
Σχήμα 5.93: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (η).....	219
Σχήμα 5.94: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (θ).....	220
Σχήμα 5.95: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ι).....	220
Σχήμα 5.96: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (κ).....	221
Σχήμα 5.97: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (λ).....	221
Σχήμα 5.98: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (μ).....	222
Σχήμα 5.99: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (α).....	222
Σχήμα 5.100: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (β).....	223
Σχήμα 5.101: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (γ).....	223
Σχήμα 5.102: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (δ).....	224
Σχήμα 5.103: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ε).....	224
Σχήμα 5.104: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (στ).....	225
Σχήμα 5.105: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ζ).....	225
Σχήμα 5.106: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (η).....	226
Σχήμα 5.107: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (θ).....	226
Σχήμα 5.108: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ι).....	227
Σχήμα 5.109: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (κ).....	227
Σχήμα 5.110: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (λ).....	228
Σχήμα 5.111: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (μ).....	228
Σχήμα 6.1: Χάρτης κόμβων θερινής περιόδου.....	230

Στάδιο 2

Σχήμα 6.2: Χάρτης χειμερινών κόμβων	232
Σχήμα 6.3: Χάρτης θερινών διατομών	234
Σχήμα 6.4: Χάρτης χειμερινών διατομών	236
Σχήμα 7.1: Σχέση συμμετεχόντων με το Δήμο Προποντίδας	241
Σχήμα 7.2: Φύλο συμμετεχόντων	242
Σχήμα 7.3: Ηλικιακή ομάδα συμμετεχόντων	242
Σχήμα 7.4: Επίπεδο εκπαίδευσης συμμετεχόντων	243
Σχήμα 7.5: Αντικείμενο απασχόλησης συμμετεχόντων	243
Σχήμα 7.6: Οικισμός κατοικίας συμμετεχόντων	244
Σχήμα 7.7: Οικισμός εργασίας συμμετεχόντων	244
Σχήμα 7.8: Μέλη νοικοκυριών συμμετεχόντων	245
Σχήμα 7.9: Μηνιαίο εισόδημα νοικοκυριών συμμετεχόντων	245
Σχήμα 7.10: Οχήματα νοικοκυριών	246
Σχήμα 7.11: Μέσο μετακίνησης συμμετεχόντων για τον κάθε σκοπό	247
Σχήμα 7.12: Αιτία επιλογής μέσου για τον κάθε σκοπό	247
Σχήμα 7.13: Συχνότητα μετακίνησης συμμετεχόντων για τον κάθε σκοπό	248
Σχήμα 7.14: Είδος στάθμευσης για τον εκάστοτε σκοπό	249
Σχήμα 7.15: Απαιτούμενα λεπτά για εύρεση ελεύθερης θέσης κατά τη στάθμευση παρά την οδό	250
Σχήμα 7.16: Πλάτος πεζοδρομίου	250
Σχήμα 7.17: Ελκυστικότητα πεζοδρομίου	251
Σχήμα 7.18: Ασφάλεια πεζοδρομίου	252
Σχήμα 7.19: Ποιότητα επιφανείας πεζοδρομίου	252
Σχήμα 7.20: Ποιότητα διαβάσεων	253
Σχήμα 7.21: Ποιότητα ραμπών για κίνηση ΑμεΑ	254
Σχήμα 7.22: Ασφάλεια στην κυκλοφορία ποδηλάτων	255
Σχήμα 7.23: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία ποδηλάτων	255
Σχήμα 7.24: Συχνότητα δρομολογίων ΔΣ	256
Σχήμα 7.25: Πλήθος στάσεων ΔΣ	257
Σχήμα 7.26: Προσβασιμότητα στάσεων	257
Σχήμα 7.27: Ασφάλεια κατά την αναμονή στη στάση	258
Σχήμα 7.28: Βαρύτητα κριτηρίων	259
Σχήμα 7.29: Βαρύτητα πεδίου αστικής κινητικότητας	260
Σχήμα 7.30: Ερωτηματολόγιο Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)	265
Σχήμα 7.31: Χάρτης θέσεων υλοποίησης έρευνας παρά την οδό (RSI)	267
Σχήμα 7.32: Ερωτηματολόγιο μόνιμων κατοίκων και κατοίκων εξοχικών	301
Σχήμα 7.33: Ερωτηματολόγιο επισκεπτών	305
Σχήμα 7.34: Χάρτης κυκλοφοριακών ζωνών της περιοχής μελέτης	317
Σχήμα 8.1: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στη Ν. Ηράκλεια και τη Ν. Καλλικράτεια	322
Σχήμα 8.2: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στα Ν. Πλάγια, Ν. Φλογητά και τη Ν. Τρίγλια	322
Σχήμα 8.3: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στα Ν. Μουδανιά	323
Σχήμα 8.4: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στη Ν. Ποτίδαια	323
Σχήμα 8.5: Ισοζύγιο στάθμευσης θερινής και χειμερινής περιόδου	325
Σχήμα 8.6: Διαμόρφωση παραλιακής οδού στην τοποθεσία «Μυκονιάτικα» (Αύγουστος 2022)	326
Σχήμα 8.7: Διαδρομή 17	327
Σχήμα 8.8: Δείκτης ωριαίας εναλλαγής	328
Σχήμα 8.9: Δείκτης κατάληψης	328
Σχήμα 8.10: Μέση διάρκεια στάθμευσης	329
Σχήμα 8.11: Ειδικές θέσεις στάθμευσης (1)	330
Σχήμα 8.12: Ειδικές θέσεις στάθμευσης (2)	330
Σχήμα 8.13: Χώροι στάθμευσης – Δυτικά της Νέας Καλλικράτειας	331
Σχήμα 8.14: Χώροι στάθμευσης – Φλογητά	332
Σχήμα 8.15: Χώροι στάθμευσης – Νέα Μουδανιά (1)	332

Στάδιο 2

Σχήμα 8.16: Χώροι στάθμευσης –Νέα Μουδανιά (2)	333
Σχήμα 8.17: Χώροι στάθμευσης –Νέα Μουδανιά (3)	333
Σχήμα 8.18: Χώροι στάθμευσης –Νέα Τρίγλια.....	334
Σχήμα 8.19: Χώροι στάθμευσης –Νέα Πλάγια.....	334
Σχήμα 8.20: Διαμορφωμένη θέση στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην κεντρική πλατεία της Ν. Ηράκλειας.....	337
Σχήμα 8.21: «Ανεπίσημα» σημεία στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην περιοχή της Καλλικράτειας (Οδός Λέσβου & Σελενάκη).....	337
Σχήμα 8.22: «Ανεπίσημο» σημείο μακροχρόνιας στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην οδό Σελενάκη (2022).....	338
Σχήμα 8.23: Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στα Ν. Πλάγια και στα Φλογητά.....	339
Σχήμα 8.24: Στάθμευση και επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην κεντρική πλατεία στα Ν. Πλάγια (Αύγουστος 2022)	340
Σχήμα 8.25: Στάθμευση & επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην οδό Ομήρου στα Φλογητά (Αύγουστος 2022)	341
Σχήμα 8.26: Στάθμευση & επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην οδό Ν. Πλαστήρα (ύψος Γεωργίου Β) στα Φλογητά (Αύγουστος 2022)	342
Σχήμα 8.27: Στάθμευση και επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στα Νέα Μουδανιά.....	343
Σχήμα 9.1: Στάσεις γραμμών ΜΜΜ στον Δήμο Νέας Προποντίδας.....	347
Σχήμα 9.2: Χωρική κάλυψη στάσεων γραμμών ΜΜΜ στον Δήμο Νέας Προποντίδας	348
Σχήμα 9.3: Πιάτσες ταξί και Μαρίνες στο δήμο Νέας Προποντίδας.....	378
Σχήμα 10.1: Γραφήματα συγκεντρωτικών αποτελεσμάτων – Πεζοδρόμια	383
Σχήμα 10.2: Επίπεδα Εξυπηρέτησής – πεζοδρόμια (walkability scores) (1).....	383
Σχήμα 10.3: Επίπεδα Εξυπηρέτησής – πεζοδρόμια (walkability scores) (2).....	384
Σχήμα 10.4: Γραφήματα συγκεντρωτικών αποτελεσμάτων – Πεζόδρομοι	388
Σχήμα 10.5: Επίπεδα Εξυπηρέτησής – πεζόδρομοι (walkability scores) (2).....	389
Σχήμα 10.6: Σήμανση Ποδηλατοδρόμων στα Νέα Πλάγια – Φλογητά (1)	429
Σχήμα 10.7: Σήμανση Ποδηλατοδρόμων στα Νέα Πλάγια – Φλογητά (2).....	430
Σχήμα 10.8: Στάθμευση ποδηλάτων - Νέα Προποντίδα	431
Σχήμα 11.1: Συχνότητα ατυχημάτων στο Δήμο Ν. Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	434
Σχήμα 11.2: Ατυχήματα ανά έτος στο Δήμο Ν. Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	435
Σχήμα 11.3: Πλήθος ατυχημάτων ανά έτος ανά μήνα – Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	435
Σχήμα 11.4: Ατυχήματα στους μεγαλύτερου οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	436
Σχήμα 11.5: Είδος ατυχημάτων - Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	437
Σχήμα 11.6: Ατυχήματα στους μεγαλύτερου οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	438
Σχήμα 11.7: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)	439
Σχήμα 11.8: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	439
Σχήμα 11.9: Ατυχήματα με ευάλωτους χρήστες στους μεγαλύτερου οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)	440
Σχήμα 11.10: Σοβαρότητα ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας - Έτη 2019 έως 2022 (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	441
Σχήμα 11.11: Σοβαρότητα ατυχημάτων στους μεγαλύτερου οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας).....	443
Σχήμα 11.12: Χαρακτηριστικά ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας - Έτη 2018 έως 2021 (Πηγή: Τμ. Ελσστατ).....	444
Σχήμα 15.1 Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό	455
Σχήμα 15.2: Ο επικαιροποιημένος κύκλος του ΣΒΑΚ (2019).....	456
Σχήμα 15.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας	457
Σχήμα 16.1 & Σχήμα 16.2: Παραδείγματα σεναρίων έντασης από το ΣΒΑΚ Δ. Πύργου	464

Στάδιο 2

Σχήμα 16.3 & Σχήμα 16.4: Παραδείγματα σεναρίων έμφασης από το ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων	465
Σχήμα 16.5 & Σχήμα 16.6: Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης.....	466
Σχήμα 16.7: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU	479
Σχήμα 16.8: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Ν. Μουδανιά).....	480
Σχήμα 16.9: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Ν. Καλλικράτεια).....	481
Σχήμα 16.10: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Ν. Φλογητά & Ν. Πλάγια).....	482
Σχήμα 16.11: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Ν. Φλογητά & Ν. Πλάγια).....	483
Σχήμα 16.12 & Σχήμα 16.13: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Σήμαντρα και Πορταριά).....	484
Σχήμα 16.14: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Νέα Ποτίδαια).....	485
Σχήμα 16.15 & Σχήμα 16.16: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Άγιος Μάμας, Νέα Γωνιά)	486
Σχήμα 16.17, Σχήμα 16.18 & Σχήμα 16.19: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Λάκκωμα, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια)	487
Σχήμα 16.20: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Νέα Ηράκλεια).....	488
Σχήμα 16.21: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Α	490
Σχήμα 16.22: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Β	493
Σχήμα 16.23: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Γ.....	496

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΟΝΟΜΑΣΙΑ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ & ΣΤΟΧΟΙ ΈΡΓΟΥ

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Λαμβανομένου υπόψη ότι στο προσεχές μέλλον το 80% των Ευρωπαίων θα ζουν σε πόλεις, η κινητικότητα πρέπει, να προωθεί την πρόσβαση όλων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στο σχολείο, στην εργασία, στον πολιτισμό, στην ψυχαγωγία και στην υγεία. Ωστόσο, η αστική κινητικότητα βιώνεται συχνά ως αντιξοότητα που έχει τις ρίζες της στη μαζική χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, το οποίο κινείται με συμβατικά καύσιμα. Πράγματι, η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς πραγματοποιείται με πολύ αργούς ρυθμούς καθώς το Ι.Χ. αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς αντιστοιχώντας στο 43% των χιλιομέτρων που διανύονται παγκοσμίως και στα ¾ των μετακινήσεων στην Ευρώπη. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο με λογικό επακόλουθό της την κυκλοφοριακή συμφόρηση, της οποίας το κόστος εκτιμάται σε 80 δις ευρώ για το σύνολο των ευρωπαϊκών πόλεων, καθιστά τους πολίτες δέσμιους μιας κινητικότητας την οποία υφίστανται χωρίς να την επιλέγουν. Από την άλλη πλευρά, η δυνατότητα ανάπτυξης νέων μεταφορικών υποδομών είναι ως επί το πλείστον πεπερασμένη λόγω του περιορισμένου ελεύθερου χώρου, ενώ η έλλειψη ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού οδηγεί στην αδυναμία ουσιαστικής και μακροπρόθεσμης αντιμετώπισης της κατάστασης. Επιπρόσθετα, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος προκαλώντας πολύπλευρες πιέσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και εν γένει στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

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

Τα ΣΒΑΚ βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της. Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους, βελτιώνει την προστασία και την ασφάλεια των μετακινούμενων, μειώνει την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, τα ΣΒΑΚ δίνουν έμφαση στη συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων, στον συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κ.λπ.) και μεταξύ των διαφόρων αρχών σχεδιασμού, προάγουν τον μακροχρόνιο σχεδιασμό και υιοθετούν ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε έναν Δήμο, καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση.

Στάδιο 2

Στο πλαίσιο αυτό, η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Νέας Προποντίδας, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής. Στα όρια του Δήμου εντοπίζεται μια σειρά θεμάτων που αφορούν στον τρόπο της χωρικής ανάπτυξης, σε προβληματικές μετακινήσεις προσώπων και αγαθών είτε πεζή είτε με μηχανοκίνητα μέσα, σε ασυνέχειες του υπάρχοντος οδικού δικτύου, σε έλλειψη συνεχούς πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, στη λήψη αποσπασματικών μέτρων και ενεργειών από τους εκάστοτε αρμόδιους φορείς. Παράλληλα η γεινιάσή του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης που «γεννάει» καθημερινές μετακινήσεις (commuting), η θέση του ως κομβικού σημείου στην είσοδο για τις παραθεριστικές ζώνες της Κασσάνδρας και της Σιθωνίας, το γεγονός ότι αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό με τον πληθυσμό του να αυξάνεται σημαντικά τη θερινή περίοδο, οι αντιθέσεις παραλιακής ζώνης και ενδοχώρας, η ανάπτυξη β' κατοικίας και η σύγκρουση χρήσεων με τη γεωργική γη στην παραλιακή ζώνη, καθώς και η αυθαίρετη δόμηση έχουν δημιουργήσει μια σειρά από κυκλοφοριακά ζητήματα και πιέσεις όσον αφορά την κινητικότητα.

Επιχειρώντας λοιπόν μια συνοπτική επισήμανση των προβλημάτων που εντοπίζονται στον Δήμο Νέας Προποντίδας και ειδικότερα στις μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις αυτού (Νέα Μουδανιά, Νέα Καλλικράτεια & Νέα Τρίγλια), και τα οποία είναι έμμεσα ή άμεσα συσχετισμένα με την κινητικότητα επισημαίνονται τα εξής:

- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης σε οικισμούς με υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων, τα οποία εντείνονται κατά την περίοδο αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας. Τα φαινόμενα αυτά έχουν σημαντικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην περιοχή.
- Η υψηλή έλξη μετακινήσεων στα κέντρα των οικισμών του Δήμου, συνδυαστικά με την σχεδόν καθολική χρήση του Ι.Χ. για την πραγματοποίησή τους και την ελλιπή διαχείριση της στάθμευσης δυσκολεύουν κατά πολύ τις προσπάθειες διευθέτησης του κυκλοφοριακού ζητήματος.
- Απουσία μεγάλων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού - έλλειψη επαρκών δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου (πάρκων, πλατειών, ανοιχτών χώρων).
- Έλλειψη αστικών αναπλάσεων τόσο στις πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές, όσο και στις υποβαθμισμένες περιοχές των συνοικιών.
- Περιορισμένο ποσοστό χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης: ποδήλατο και πεζή μετακίνηση.
- Περιορισμένη χρήση ΜΜΜ με μόνο μέσο εξυπηρέτησης την υπεραστική συγκοινωνία ΚΤΕΛ.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τους τόπους ειδικούς ενδιαφέροντος και σημεία έλξης μεγάλου αριθμού μετακινήσεων.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας κυρίως σε ευαίσθητες περιοχές και σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων για την εξυπηρέτηση της συνεχούς, ασφαλούς και χωρίς εμπόδια κυκλοφορίας τόσο των πεζών και ποδηλατών, όσο και των ΑμεΑ.
- Ελλιπής διαχείριση του συστήματος φορτοεκφόρτωσης (Φ/Ε).
- Έλλειψη συντονισμού των φορέων που εμπλέκονται άμεσα και έμμεσα στη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Έλλειψη επαρκούς ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Ανάγκη εφαρμογής καινοτόμων και πρακτικών λύσεων, όπως δρομολόγηση ευέλικτων ηλεκτροκίνητων mini-bus με σκοπό τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων

Στάδιο 2

- Ανάγκη βελτίωσης της πρόσβασης σε τουριστικούς προορισμούς του Δήμου (αλλά και σε χώρους γενικότερου ενδιαφέροντος όπως ναοί, μοναστήρια, αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ.) των οποίων η ανάδειξή είναι περιορισμένη.

Η μελέτη του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας» έχει ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα “Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου – Άξονας 4: “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” και η σύμβαση θα χρηματοδοτηθεί (α) από το ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (αρ. αποφ. 114.6/2016 ΑΔΑ:7Τ3546Ψ844-ΠΔΘ) με το ποσό των 65.000€ και (β) από ίδιους πόρους με το ποσό των 174.359,23 € και υπόκειται στις νόμιμες κρατήσεις, περιλαμβανομένης της κράτησης ύψους 0,07 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν 4013/201147, καθώς και της κράτησης ύψους 0,06 % υπέρ των λειτουργικών αναγκών της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών, σύμφωνα με το άρθρο 350 παρ. 3 του ν. 4412/2016.

Η εκπόνησή του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας ξεκίνησε στις 30/05/2022 σύμφωνα με την από 30-05-2022 σύμβαση με ΑΔΑΜ 22ΣΥΜΝ010653020 2022-05-30 από τον Οικονομικό Φορέα «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε. (δ.τ. CONSORTIS)», με Νόμιμο Εκπρόσωπο τον κ. Τσακούμη Γεώργιο, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας θα ακολουθηθεί μια δομημένη μεθοδολογία που αποτελείται από ένα σύνολο τεσσάρων σταδίων (3 στάδια εκπόνησης και 1 υλοποίησης), τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Καθορισμό της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.
- Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της περιοχής, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.
- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
- Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νέας Προποντίδας θέλει να πετύχει.
- Προσδιορισμό των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.
- Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
- Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Στόχος είναι να επανεξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο οργανώνονται και πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις εντός των οικισμών του Δήμου (αλλά και μεταξύ αυτών) ως προς τη μεταφορά ατόμων, αλλά και εμπορευμάτων. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, είναι επιτακτική ανάγκη να εξεταστούν όλοι οι τρόποι μετακίνησης υπό το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η παραπάνω θεώρηση εξειδικεύεται σε ένα πακέτο στρατηγικών στόχων, ήτοι:

Στάδιο 2

- Αναζήτηση της ισορροπίας μεταξύ των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων των μεταφορών, καθώς και την ισόρροπη ικανοποίηση των αναγκών των πάσης φύσεως μετακινούμενων εντός του Δήμου Νέας Προποντίδας.
- Κατάθεση πρότασης μέτρων με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, η οποία θα περιλαμβάνει παρεμβάσεις που συμβάλουν στην βελτίωση συγκεκριμένων τομέων κινητικότητας όπως είναι η πεζή μετακίνηση, τα ποδήλατα, η διαχείριση στάθμευσης και η οργάνωση της κυκλοφορίας.
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ μέσω κατάλληλων υποδομών και παρεμβάσεων (πεζόδρομων, διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, οδών ήπιας κυκλοφορίας), οι οποίοι να μην παρεκκλίνουν από τις προδιαγραφές και να εμφανίζουν μια συνέχεια.
- Ανάπτυξη της ποδηλατικής μετακίνησης με δημιουργία δικτύου ασφαλούς υποδομής.
- Κατάλληλη ρύθμιση και οργάνωση της οδικής υποδομής με σκοπό να διατηρείται η εύρυθμη λειτουργία της και μια ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης κατά την διάρκεια του έτους και να μην υποβαθμίζεται τη θερινή περίοδο εξαιτίας του μεγάλου όγκου επισκεπτών.
- Βελτίωση του επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των χρηστών ΜΜΜ τόσο ως προς τις υφιστάμενες όσο και τις μελλοντικές υποδομές.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω παρεμβάσεων σήμανσης και διαμόρφωσης κόμβων.
- Οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας με θέσπιση κανονισμών και διασφάλιση της ασφαλούς και αποδοτικής διενέργειας των εμπορευματικών μεταφορών.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης τόσο στην οδό όσο και εκτός οδού, μέσω διευθέτησης χώρων, καθιέρωση δίκαιης τιμολογιακής πολιτικής και εύρεση εναλλακτικών λύσεων στάθμευσης / Καθορισμός και διευθέτηση ειδικών θέσεων-χώρων στάθμευσης.
- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών του Δήμου.
- Δημιουργία και επέκταση των υφιστάμενων αστικών και περιαστικών χώρων πρασίνου (πάρκα, πλατείες, άλση) με δημιουργία διαδρομών περιπάτου ή δικτύου προσβασιμότητας-δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.
- Ολική ενίσχυση της ταυτότητας του Δήμου (city-branding) και δημιουργία χαρακτηριστικών τοπόσημων της πόλης.

Το έργο εκπονείται σε τρεις (3) διαδοχικές Φάσεις και οχτώ (8) Στάδια, όπως περιγράφεται στο ΤΤΔ της προκήρυξης:

Στη Φάση Α' εντάσσονται οι δράσεις προετοιμασίας ΣΒΑΚ (δημιουργία ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, συγκρότηση δικτύου φορέων & υπογραφή συμφώνου συμμετοχής, χρονοπρογραμματισμός όλων των εργασιών, σύνταξη του σχεδίου εμπλοκής φορέων και πολιτών). Επιπλέον, θα ξεκινήσουν οι δράσεις ενημέρωσης του κοινού και προβολής του έργου. Παράλληλα, θα πραγματοποιηθεί καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και την ανάδειξη των σχετικών προβλημάτων και προοπτικών με σκοπό την ανάπτυξη του κοινού οράματος. Επιπλέον, στο 1ο Στάδιο εντάσσονται η 1η Φάση Διαβούλευσης φορέων και πολιτών με σκοπό τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Στη Φάση Β', με βάση τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, θα διαμορφωθεί ένας αριθμός εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής μελέτης, θα αναπτυχθεί το κοινό όραμα και θα τεθούν οι προτεραιότητες, ενώ θα

Στάδιο 2

πραγματοποιηθεί και η σύνθεση των ειδικών στόχων κατά προτεραιότητα. Τέλος, θα υπάρξουν και δράσεις που αφορούν την ενεργή συμμετοχή φορέων και πολιτών.

Στη Φάση Γ' του έργου, θα ακολουθήσει μια λεπτομερέστερη ανάλυση των προκαταρκτικών προτεινόμενων δράσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των διαβουλευτικών διαδικασιών. Οι προτάσεις/ αλλαγές αυτές θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία προσομοίωσης από το κυκλοφοριακό μοντέλο οπότε και θα διατυπωθεί η οριστική πρόταση βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας. Τέλος, η εν λόγω Φάση ολοκληρώνεται με τη σύνταξη του Σχεδίου Δράσης. Στο στάδιο αυτό εντάσσεται και η 2η Φάση Διαβούλευσης με σκοπό να καταγραφεί και να ληφθεί υπόψη η γνώμη φορέων και πολιτών σχετικά με τις προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις έτσι ώστε να διαμορφωθεί το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης.

1.2 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΟΥ

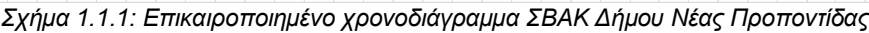
Ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών της μελέτης ορίζεται η ημερομηνία υπογραφής του συμφωνητικού (30/05/2022). Η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της μελέτης ορίζεται σε είκοσι έξι (26) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού (μη συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των εγκρίσεων – διοικητικών πράξεων) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 της σύμβασης.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 3 σύμβασης):

- Φάση Α' – ολοκλήρωση εντός έντεκα (11) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης¹.
- Φάση Β' – ολοκλήρωση εντός έξι (6) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.
- Φάση Γ' – ολοκλήρωση εντός εννέα (9) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας απεικονίζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

¹ ΑΔΣ 84/2023 Έγκριση παράτασης στο πλαίσιο της σύμβασης μελέτης με τίτλο: «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ



Σχήμα 1.1.1: Επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

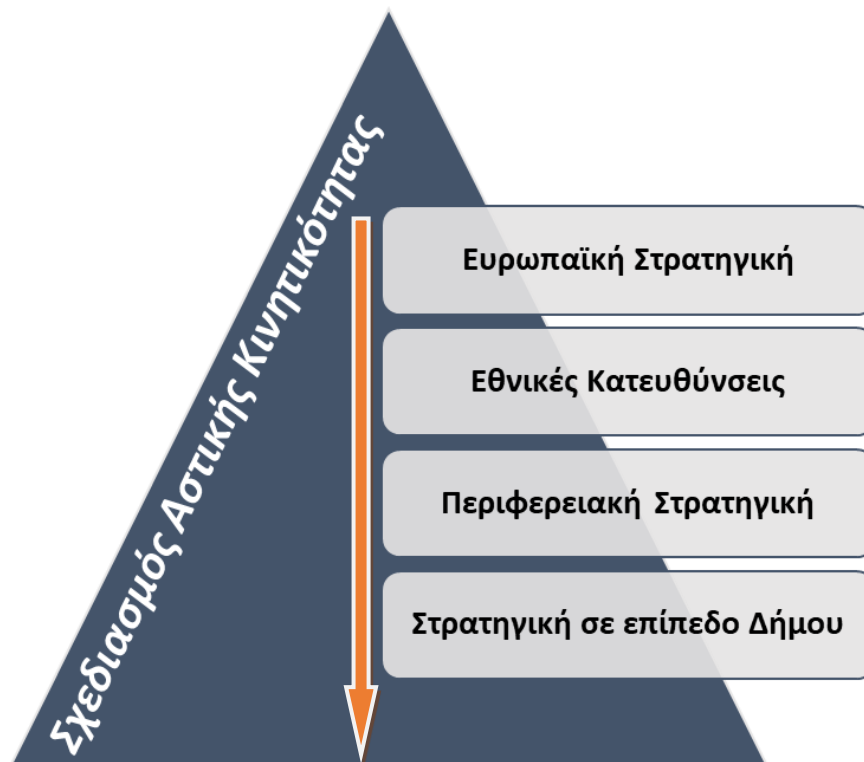
2. ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη τα πλαίσια πολιτικής και σχεδιασμού που επιδρούν στη διαμόρφωση της οργάνωσης και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της περιοχής μελέτης (Δήμος Νέας Προποντίδας). Τα πλαίσια αυτά αναφέρονται σε τομείς που άπτονται του αντικειμένου του έργου, δηλαδή στις μεταφορές και στην κινητικότητα, στη χωρική οργάνωση και αστική ανάπτυξη, στην περιβαλλοντική και ενεργειακή διαχείριση και στην κοινωνικο-οικονομική οργάνωση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα, αναφέρονται στο σύνολο των στρατηγικών σχεδίων, μελετών, προτάσεων και αποφάσεων που έχουν εκπονηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, βρίσκονται σήμερα σε εξέλιξη ή έχουν προγραμματιστεί και αφορούν στους παραπάνω τομείς. Έτσι, εξετάζονται:

- Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου

Στόχος της εν λόγω ανάλυσης είναι η αξιοποίηση κατευθύνσεων επικουρικών για τη βιώσιμη κινητικότητα και η εξασφάλιση της συνέχειας του σχεδιασμού. Άλλωστε τα αναπτυξιακά κείμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού ορίζουν τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνιστώσες του χώρου και δεν περιορίζονται μόνο σε θέματα κυκλοφορίας.



Σχήμα 2.1: Συνιστώσες Διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

2.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ/ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μιας αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιουδήποτε σχεδίου που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό, θα πρέπει να συμμορφώνεται και να επηρεάζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται δηλαδή για κείμενα στρατηγικής – πολιτικής, τα οποία έχουν προετοιμαστεί σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, όπως ο Δήμος, η Περιφέρεια, η Κεντρική Διοίκηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων εθνικών και ευρωπαϊκών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.

2.2.1 Ευρωπαϊκές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

- Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τις μεταφορές [2020]: Αποτελεί το τελευταίο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τον τομέα των μεταφορών και εντάσσεται στην Πράσινη Συμφωνία. Στην στρατηγική αυτή προσδιορίζονται 10 εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες κατά τα επόμενα έτη, ενώ τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική είναι κοινά με όσα στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει 90% μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050. Επιπλέον, καταγράφεται η αναγκαιότητα όλων των τρόπων μεταφοράς για το σύστημα μεταφορών μας και γι' αυτόν τον λόγο, τονίζεται η ανάγκη να καταστούν όλοι πιο βιώσιμοι.
- Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]: Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει παράλληλα να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση. Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile).
- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών [2016]: Η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αποτελεί μία από τις βασικές συνιστώσες της ευρύτερης μετάβασης προς μια κυκλική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι αναγκαία για να διατηρήσει η Ευρώπη την ανταγωνιστικότητά της και για να μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των προσώπων και των αγαθών. Ο τομέα των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο (1/4) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητά χαμηλών ρύπων διαρθρώνεται ως εξής:
 - Βελτιστοποίησή του συστήματος μεταφορών και βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
 - Ψηφιακές λύσεις για την κινητικότητα.
 - Δίκαιες και αποτελεσματικές τιμές στον τομέα των μεταφορών.
 - Προώθηση της πολυτροπικότητας.

Στάδιο 2

- ο Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές.
- ο Αποτελεσματικό πλαίσιο για τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας χαμηλών εκπομπών.
- ο Ανάπτυξη υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα.
- ο Διαλειτουργικότητα και τυποποίηση της ηλεκτρικής κινητικότητας.
- ο Η μετάβαση στα οχήματα μηδενικών εκπομπών.
- ο Βελτιώσεις στις δοκιμές των οχημάτων για την επανάκτηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών.
- ο Η στρατηγική για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020.
- ο Η στρατηγική για τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν μετά το 2020.
- ο Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.
- ο Ενεργειακή Ένωση: σύνδεση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας
- ο Έρευνα, καινοτομία και ανταγωνιστικότητα.
- ο Ψηφιακές τεχνολογίες.
- ο Δεξιότητες.
- ο Επενδύσεις.
- ο Δράσεις σε επίπεδο αστικών κέντρων.
- ο Παγκόσμια δράση για τις διεθνείς μεταφορές.

2.2.2 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα²

Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζεται συνοπτικά το σύνολο των εθνικών σχεδίων και στρατηγικών και η συσχέτιση τους με το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού έχει ως στόχο τον προσδιορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.

Σε σχέση με το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, το συγκεκριμένο πλαίσιο κρίνεται σημαντικό διότι θέτει ως βασικούς στόχους τη διαφύλαξη και τη προστασία του περιβάλλοντος καθώς και τη συνεχή μέριμνα για την εξοικονόμηση ενέργειας και την προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Οι στόχοι αυτοί είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Επιπλέον, οι κατευθύνσεις για εδραίωση της Θεσσαλονίκης ως «πόλη – πύλη» με στόχο την ανάδειξή της σε διεθνές κέντρο επιχειρηματικότητας, μεταφορών, τεχνολογίας, τουρισμού, αθλητικών εκδηλώσεων κλπ, ενδέχεται να επιφέρει εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται ο Δήμος Νέας Προποντίδας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί συνδυαστικά με τη βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα και των σχετικών υπηρεσιών και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών, που αποτελεί μια ακόμα κύρια κατεύθυνσή του συγκεκριμένου πλαισίου.

² Η αναλυτική περιγραφή των Εθνικών Στρατηγικών Αναπτυξιακού Χαρακτήρα δίδεται στο Παράρτημα Α.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020

Το συγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα θέτει στόχους που είναι μεγάλης αξίας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, όπως η οργάνωση των χρήσεων γης, η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, αλλά κυρίως η προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας - Πλαισίου για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28». Χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service). Βασική επιδίωξη είναι το ως άνω Σχέδιο να αποτελέσει τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037), με στόχο, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα μεταφορών της χώρας και επιπλέον τον εντοπισμό λύσεων που θα καλύπτουν οργανωτικές και θεσμικές παρεμβάσεις, συμπληρωματικές προς τις προβλεπόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. Η Ελλάδα έχει θέσει ως προτεραιότητα την επαρκή και οικονομικά αποδοτική μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Η προοπτική της ανάπτυξης και προώθησης της πολυτροπικότητας στις μεταφορές αναμένεται να προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις, καθιστώντας την Ελλάδα κέντρο διαμετακόμισης διεθνούς εμβέλειας, γεγονός το οποίο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο σύνολό της. Πιο ειδικά, στην τελική έκθεση του Σχεδίου (Ιούνιος 2019), για τον τομέα των Μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, ορίζονται πέντε (5) Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ):

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας.
- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός Ε.Ε.
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών.
- Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό.
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Παράλληλα με την εκπλήρωση των ως άνω ΣΣ καθορίζονται και εννέα (9) Στρατηγικοί Πυλώνες (ΣΠ), οι οποίοι ουσιαστικά είναι οι εντοπισμένοι τομείς προτεραιότητας για τις επενδύσεις και την ανάπτυξη των

Στάδιο 2

μεταφορών στην Ελλάδα, με στόχο την περαιτέρω βελτίωση και ολοκλήρωση του εθνικού συστήματος μεταφορών. Οι εννέα (9) ΣΠ και τα μέτρα αυτών, που συνδέονται άμεσα με την περιοχή ενδιαφέροντος.

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα σε όλες τις πτυχές εμπεριέχει στοιχεία που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα σε όλους τους δήμους και συνεπώς και στη Νέα Προποντίδα, με δράσεις που αφορούν το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS), που ενισχύουν τις πολυτροπικές μετακινήσεις.

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Προγραμμάτων 2021-2027 υλοποιείται σταδιακά μέσα από την έκδοση εγκυκλίων και την υποβολή σχεδίων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εγκύκλιοι που απευθύνονται στους φορείς σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό) και δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

1η Εγκύκλιος: Στόχος της 1ης εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021–2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων του. Παράλληλα με την εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της χώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές.

Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων.

Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

2η Εγκύκλιος: Στόχος της 2ης Εγκυκλίου είναι να δοθούν οι βασικές αρχές που θα διέπουν τη δομή και το περιεχόμενο των Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 που θα χρηματοδοτηθούν από τα Ταμεία ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, ΕΚΤ+, Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης (ΤΔΜ) και ΕΤΘΑ. Η παρούσα Εγκύκλιος σηματοδοτεί τη συνέχεια της περιόδου προετοιμασίας των Προγραμμάτων 2021-2027, που ξεκίνησε με την 1η Εγκύκλιο

Το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027 εμπεριέχει άξονα για την ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών που αφορούν γενικές γραμμές σχετικά με ολόκληρο το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας, και κατ' επέκταση της περιοχής μελέτης, όπως την ολοκλήρωση/αναβάθμιση υποδομών του βασικού και αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα, αλλά και την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε ΑμεΑ

Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027»

Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή

Στάδιο 2

στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027:

- **Ενέργεια:** Οι επιλογές πολιτικής στον τομέα της Ενέργειας αφορούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, κατοικιών και υποδομών επιχειρήσεων, στη βελτίωση της ενεργειακής έντασης σε όλους τους τομείς, στην προώθηση της αυτονομίας με αξιοποίηση ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή, ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και συστημάτων αποθήκευσης, στη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση και ψύξη, στην ενεργειακή μετάβαση, ιδίως, των νησιών σε «καθαρές» μορφές ενέργειας, στην ηλεκτροκίνηση, στην αξιοποίηση εγχωρίων ενεργειακών πηγών και ενίσχυση της διασύνδεσης μεταξύ τους ή με το ηπειρωτικό σύστημα.
- **Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):** Έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα στηρίζεται στην αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξή του, στο σχεδιασμό με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυνμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων καθώς και σε σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.
- **Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή:** Για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της επιδιώκεται η βελτίωση της ενημέρωσης, η αύξηση της ικανότητας παρακολούθησης των σχετικών παραμέτρων, η ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών και η αποτελεσματικότερη προστασία πληθυσμού και οικοσυστημάτων. Τα ανωτέρω θα επιτευχθούν κυρίως μέσω του εκσυγχρονισμού των θεσμών παρακολούθησης, την ενίσχυση των δεξιοτήτων, την αποτελεσματικότερη εκπόνηση σχεδίων και μελετών διαχείρισης κινδύνου και την ενίσχυση των υποδομών προστασίας.

Ο σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, που αποτελεί κύριο άξονα του συγκεκριμένου πλαισίου, είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τις προτεραιότητες που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα και το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

Το Ε.Σ.Ε.Κ. αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων. Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων

Το Ε.Σ.Ε.Κ. περιλαμβάνει στοιχεία ιδιαίτερας σημαντικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, όπως δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών ή ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις (Ν.4710/2020)

Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο στοχεύει στην επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίων προσβάσιμων και η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης

Η οργανωμένη και σχεδιασμένη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στο μεταφορικό σύστημα της χώρας, με την οργάνωση της αγοράς, της στάθμευσης και των σημείων φόρτισης, αποτελεί πυλώνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συνεπώς αποτελεί καταλυτικό στοιχείο για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας

Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027. Βασική στόχευση του ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ αποτελεί η ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και μεταφορικών συστημάτων που να υπηρετούν τον πολίτη και να συμβάλλουν στην επίτευξη των μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Ε.Ε.

Οι βασικές προτεραιότητες του Ε.Π. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ διατυπώνονται ως ακολούθως:

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii).

Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii).

Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii).

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv).

Το Ε.Π. Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027 εμπεριέχει πλήθος στοιχείων σχετιζόμενα με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και συνεπώς είναι χρήσιμο να ληφθεί υπόψη και στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας. Οι δυο πιο συσχετιζόμενοι άξονες το Ε.Π. είναι ο Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) και Άξονας Προτεραιότητας 8 (ΕΤΠΑ) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα

Για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας η οδική ασφάλεια αποτελεί κρίσιμο στοιχείο. Συγκεκριμένα, ξεχωρίζουν σε σχέση με το ΣΒΑΚ τα στοιχεία και μέτρα που αναφέρονται στους πυλώνες Β και Ι.

2.2.3 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

Το σύνολο των περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών παρουσιάζονται συνοπτικά με τη μορφή του Πίνακα 2.11 για κάθε ένα από τα πεδία του οποίου ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

- **Σύνοψη:** Συνοπτική περιγραφή του αντικείμενου του, της περιοχής που εξετάζει και αφορούν οι προβλεπόμενες σε αυτό κατευθύνσεις και παρεμβάσεις, το πλαίσιο εκπόνησης και ο χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- **Έτος εκπόνησης:** Το έτος στο οποίο βασίζεται η ανάλυση.
- **Επισπεύδων φορέας:** Ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του συγκεκριμένου κειμένου.
- **Όραμα και θεματικοί άξονες:** Αναφορά του οραματικού στόχου του κειμένου και των θεματικών αξόνων (εφόσον εντοπίζονται).
- **Στόχοι & παρεμβάσεις:** Αναφορά των εξειδικευμένων στόχων και των μελλοντικών παρεμβάσεων.
- **Πλαίσιο Αξιολόγησης:** Αναφορά στις παρεμβάσεις ή τις κατευθύνσεις που αναμένεται να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ

Πίνακας 2.1: Εργαλείο Σύνοψης περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών

Τίτλος Κειμένου	
Σύνοψη:	
Έτος Εκπόνησης:	
Επισπεύδων Φορέας	
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
Πλαίσιο Αξιολόγησης	

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]

Πίνακας 2.2: Σύνοψη Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας [2015-2019]	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρικής Μακεδονίας εγκρίθηκε στις 17.12.2014 από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελεί το βασικό προγραμματικό και χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο υποστηρίζει την αναπτυξιακή πολιτική στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την περίοδο 2014-2020. Το εγκεκριμένο πρόγραμμα έχει συνολικό προϋπολογισμό 947,1 εκ. ευρώ. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση των αναγκών και προβλημάτων καθώς και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και πλεονεκτημάτων της περιφέρειας για την ανάδειξή της σε δυναμικό ανταγωνιστικό πόλο διεθνούς εμβέλειας. Το αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για την προγραμματική περίοδο 2014- 2020 είναι: «Η ανάδειξη της Κεντρικής Μακεδονίας σε δυναμικό αναπτυξιακό πόλο διεθνούς εμβέλειας με διακριτή ταυτότητα, ανταγωνιστική και καινοτόμο παραγωγική βάση, ποιοτικό περιβάλλον, ισχυρή κοινωνική και χωρική συνοχή».

Στάδιο 2

Έτος Εκπόνησης:	2014
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα Ειδικότερα, ο συγκεκριμένος άξονας περιέχει παρεμβάσεις που αφορούν ενδεικτικά: - τη διαχείριση των αποβλήτων, - την αειφόρο διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων, - την εξασφάλιση ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών και προϊόντων, - τη βελτίωση του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών συνθηκών, - τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των υφιστάμενων τοπικών υποδομών, - τον εκσυγχρονισμό των υποδομών προσπελασιμότητας και την αναβάθμιση δικτύων μεταφορών, - την προώθηση νέων ενεργειακών τεχνολογιών.
Πλαίσιο Αξιολόγησης	Τμήμα του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κεντρικής Μακεδονίας αναφέρεται στη βελτίωση του οδικού δικτύου αλλά και της κυκλοφορίας στο δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την ελλιπή πολιτική στάθμευσης και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των ΜΜΜ και συνεπώς είναι προτεραιότητα η προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλες τις περιοχές της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Η συγκεκριμένη στρατηγική αποτελεί πυλώνα για το ΣΒΑΚ Νέας Προποντίδας.

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τον Δήμο Ν. Προποντίδας στις επιδιωκόμενες παρεμβάσεις συγκαταλέγονται:

- η αειφόρος διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων μέσω της προστασίας και της ανάδειξης των αντίστοιχων περιοχών
- η βελτίωση του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών συνθηκών μέσω της ανάπτυξης και αναδιοργάνωσης των υφιστάμενων τοπικών υποδομών
- η προώθηση του χωροταξικού σχεδιασμού και των νέων ενεργειακών τεχνολογιών

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας [2020]

Πίνακας 2.3: Σύνοψη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	
Σύνοψη:	Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας στοχεύει: Στην προώθηση του διεθνούς και διαπεριφερειακού ρόλου της Κεντρικής Μακεδονίας, μέσω κατάλληλων χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, καθοριστική σημασία έχει η ενίσχυση του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης, με παράλληλη ανάδειξη του διακριτού ρόλου των λοιπών αστικών κέντρων της Περιφέρειας.

Στάδιο 2

	Στην προώθηση της εδαφικής συνοχής της Περιφέρειας, και στο πλαίσιο αυτό στον περιορισμό των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων και την ενίσχυση της χωρικής ολοκλήρωσης, ενδο- και δια-περιφερειακά. Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, και την συμβολή των χωρικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Στην προστασία, αξιοποίηση και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων της Περιφέρειας. Στην ενσωμάτωση της προστασίας του φυσικού και αγροτικού περιβάλλοντος και του τοπίου σε όλες τις επιμέρους πολιτικές με χωρική διάσταση, και τη σταθμισμένη παράλληλη επίτευξη του παρόντος με τους προηγούμενους γενικούς στόχους. Στον χωρικό συντονισμό των πολιτικών και προγραμμάτων εθνικού και περιφερειακού επιπέδου που επηρεάζουν τον περιφερειακό χώρο. Στο συντονισμό και καθοδήγηση των υποκείμενων χωρικών σχεδίων και των αδειοδοτικών διαδικασιών με χωρική διάσταση.
Έτος Εκπόνησης:	2020
Επισπεύδων Φορέας	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
Όραμα και θεματικοί άξονες	Στόχοι και παρεμβάσεις (αν είναι εφικτό) ανά θεματικό άξονα
ΠΡΟΤΥΠΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ανάκτηση του επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας σαφώς άνω του 75% του μέσου όρου της ΕΕ, στόχος δύσκολος γιατί ισοδυναμεί με ανατροπή των τάσεων, αλλά που αποτελεί βασική πολιτική επιλογή. Ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού μέσα από στοχευμένες επενδύσεις που αξιοποιούν τα συγκριτικά και ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα, με υιοθέτηση και αξιοποίηση καινοτομίας και με αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της. Ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός των επιχειρηματικών υποδομών και αξιοποίηση όλων των μεγάλων έργων υποδομής που υλοποιούνται. Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και διασύνδεση των επιχειρήσεων της Περιφέρειας με ολοκληρωμένα διεθνή συστήματα παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών, σε κάθε τομέα, ώστε να οδηγηθεί σε κλαδική και τεχνολογική ολοκλήρωση και σε αναβάθμιση του παραγωγικού της συστήματος. Απεξάρτηση του αγροτικού τομέα από τις ενισχύσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών και αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας και των δυνατοτήτων της νέας ΚΑΠ. Ανάδυση τομέων και δικτύων στη βιομηχανία και αντιστροφή της αποβιομηχάνισης, μέσα από την αναβάθμισή της προς κλάδους υψηλότερης προστιθέμενης αξίας, αναβάθμιση των «παραδοσιακών» κλάδων προς υψηλότερη προστιθέμενη αξία και δημιουργία προϋποθέσεων για σχηματισμό μιας κατά το δυνατόν ολοκληρωμένης κλαδικής διάρθρωσης της βιομηχανίας της Περιφέρειας, με ισχυρή συνιστώσα 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης.	Κατ' αντιστοιχία, οι προοπτικές και στόχοι για το χωρικό αναπτυξιακό πρότυπο είναι: Μεγαλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης (σε διεθνή και εθνική κλίμακα). Ανάδειξη του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών, και ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας ως πύλης εισόδου των Βαλκανίων. Αναμόρφωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, με συμβατότητα με το λοιπό χωρικό σχεδιασμό. Αξιοποίηση της τάσης επιστροφής στη γεωργία και αναδιάρθρωσή της προς την κατεύθυνση της εξωστρεφούς και πολυλειτουργικής βιώσιμης γεωργίας. Ανασυγκρότηση της μεταποίησης και ανάδειξη δυναμικών τομέων και δικτύσεων/σχηματισμών. Περαιτέρω αξιοποίηση ορυκτών και ενεργειακών πόρων, ιδίως για ορυκτούς πόρους εθνικής σημασίας. Ανάπτυξη νέων και βελτιστοποίηση υφιστάμενων μορφών τουρισμού και διασύνδεση τους με το κυρίαρχο πρότυπο Αναπροσανατολισμός των χωρικών σχεδίων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Προστασία και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού πλεονεκτήματος με βάση τη βελτιστοποίηση του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού αποτελέσματος.

Στάδιο 2

Επικέντρωση του τουρισμού στην υψηλής ποιότητας ζήτηση μέσα από την ποιοτική αναβάθμιση (εμπλουτισμός - διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος, σύνδεσή του με δίκτυα «εναλλακτικού» τουρισμού, άμβλυνση της εποχικότητας, σύνδεση με τον πολιτισμό και τους περιβαλλοντικούς πόρους). Ένταξη εμπορίου και συνοδευτικών υπηρεσιών στο παραγωγικό σύστημα, με επέκταση των δικτύων βιομηχανίας - εμπορίου - υπηρεσιών και με ενίσχυση των προωθητικών υπηρεσιών προς επιχειρήσεις και των υπηρεσιών ανάπτυξης-υιοθέτησης καινοτομίας. Ενδυνάμωση του ρόλου της Περιφέρειας στον ενεργειακό χάρτη μέσω της υλοποίησης των μεγάλων ενεργειακών έργων και αξιοποίησης τους με παράλληλα έργα και υπηρεσίες. Προστασία της βιοποικιλότητας και ενίσχυση των οικοσυστημικών υπηρεσιών που συνδέονται με την τοπική απασχόληση και οικονομία με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον.	
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος Κατευθύνσεις για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης Κατευθύνσεις για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης	Ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος Αντικατάσταση των προτύπων μετακίνησης στις αστικές περιοχές και ανάπτυξη βιώσιμων και λειτουργικών ΜΜΜ. Για την εξειδίκευση μέτρων θα πρέπει να εκπονηθούν μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας και μελέτες προστασίας από τον θόρυβο σε όλες τις πόλεις της Περιφέρειας, άνω των 25.000 κατοίκων. Κατευθύνσεις για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης Διασφάλιση της μη λειτουργίας παράνομων ή μη ελεγχόμενων ως προς την τήρηση αυστηρών όρων προστασίας δραστηριοτήτων αναψυχής (μπιτς-μπαρ, αναψυκτήρια, υπαίθρια καφέ) στις προστατευόμενες υδροτοπικές περιοχές στην τουριστική ζώνη της Χαλκιδικής - Θερμαϊκού (Αγ. Μάμας, Έλη Φώκιας, Επανομή, Αλ. Κίτρους) καθώς και καθορισμός συγκεκριμένων κανόνων και περιορισμών για την πρόσβαση πεζών και οχημάτων προκειμένου να μην προκαλείται υποβάθμιση τους. Κατά την εκπόνηση υποκείμενων χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων και εφαρμογών, να προβλέπονται τα εξής, σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτόκολλου για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου. Ο προσδιορισμός και οριοθέτηση, εκτός των προστατευόμενων ζωνών, ανοικτών περιοχών στις οποίες η αστική ανάπτυξη και άλλες δραστηριότητες είναι περιορισμένες ή, όπου είναι απαραίτητο, απαγορευμένες. Ο περιορισμός της γραμμικής επέκτασης της αστικής ανάπτυξης και της δημιουργίας νέας υποδομής μεταφορών κατά μήκος της ακτής. Η ενθάρρυνση του αειφόρου παράκτιου τουρισμού με τον οποίο διατηρούνται τα παράκτια οικοσυστήματα, οι φυσικοί πόροι, η πολιτιστική κληρονομιά και τα τοπία. Η λήψη των απαραίτητων μέτρων για να ρυθμιστούν ή, εάν είναι απαραίτητο, να απαγορευθούν οι δραστηριότητες που μπορούν

Στάδιο 2

να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στους υγροτόπους και τις εκβολές ποταμών και ρεμάτων.

Κατευθύνσεις για την Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης:

Κατά προτεραιότητα προώθηση και εφαρμογή στον κεντρικό αστικό πυρήνα της ειδικών παρεμβάσεων, όπως ΣΟΑΠ ή αναπλάσεις και αναμορφώσεις, με απώτερο στόχο την επανάκτηση της ελκυστικότητας του αστικού χώρου ως χώρου κατοικίας και ζωής. Στο πλαίσιο αυτό, προτεραιότητα έχουν η αξιοποίηση των ιστορικών αγορών του κέντρου της πόλης και του παράκτιου μετώπου.

Κατά προτεραιότητα προώθηση και εφαρμογή ειδικής ρύθμισης (πλήρους κανονιστικού πλαισίου) στο σύνολο των ενδιάμεσων, εκτός σχεδίου, περιοχών κεντρικών λειτουργιών της Χωρικής Ενότητας, μεταξύ του κεντρικού αστικού πυρήνα και των περιμετρικών αστικών συγκεντρώσεων (από Πυλαία έως Θέρμη και έως Περαιά-Αγία Τριάδα-Μηχανιώνα), με σκοπό την επιβολή ειδικών όρων, μορφολογικών κανόνων δόμησης, και ρυθμίσεων για την κατ' ελάχιστον εξασφάλιση υποδομών κυκλοφορίας, τεχνικών υποδομών και φύτευσης. Η ιδιωτική πολεοδόμηση θα πρέπει να ενθαρρυνθεί στο σύνολο της περιοχής.

Στρατηγικός ανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου, από την περιοχή του Εθνικού Πάρκου έως και την Επανομή, με σκοπό την προστασία του, την αποκατάσταση και ανάδειξή του, την εξασφάλιση της συνέχειας και προσβασιμότητάς του, και με μέριμνα για τη μη διατάραξη της φυσικής ακτογραμμής. Προώθηση επιμέρους πολεοδομικού χαρακτήρα παρεμβάσεων (ανάπλασης ή/και αναμόρφωσης) μεταξύ Καλαμαριάς και περιοχής αεροδρομίου για τη δημιουργία ζώνης πρασίνου και ήπιας αναψυχής. Μέριμνα για τη διατήρηση ναυταθλητικών δραστηριοτήτων ή/και σχετικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως η ναυπηγοεπισκευή αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής, στη χερσαία ή θαλάσσια ζώνη, με σεβασμό στο οικοσύστημα του Θερμαϊκού κόλπου.

Προώθηση μεγάλων εμβληματικών αναπλάσεων που θα συνδυάζουν, κατά περίπτωση, κοινωφελείς λειτουργίες, πολιτιστικές λειτουργίες, χώρους σε κοινή χρήση, και ενδεχομένως και άλλες δραστηριότητες, όπως η ανάπλαση της ΔΕΘ σε συνδυασμό με τη διατήρηση της εκθεσιακής δραστηριότητας, η δημιουργία Μουσείου Ολοκαυτώματος σε χώρο συνδεδεμένο με την ιστορική μνήμη (πχ. Σιδηροδρομικός Σταθμός) , και η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης.

Ενιαίος πολεοδομικός ανασχεδιασμός των δυτικών περιοχών της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, με σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας του αστικού ιστού και την εξασφάλιση κεντρικών λειτουργιών και ελεύθερων δημόσιων χώρων, σε συνδυασμό με τοπικές αναπλάσεις, περιμετρικά, για την προστασία των οικιστικών εκτάσεων.

Κατά προτεραιότητα ανάδειξη και ένταξη στο αστικό περιβάλλον των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και μνημείων, κατά προτίμηση σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό των

Στάδιο 2

ελεύθερων χώρων (υπαρχόντων και νέων όπως είναι τα παραχωρημένα Στρατόπεδα) και των χώρων πρασίνου.

Ενιαίος φυσικός σχεδιασμός και ανασύνταξη των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου εντός της ΜΠΘ και σύνδεσή τους με τους χώρους προστασίας φυσικού περιβάλλοντος στις όμορες ζώνες. Στο πλαίσιο αυτό, προωθούνται επιμέρους παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση: α) της θεσμοθέτησης, προστασίας και διαχείρισης του περιαστικού δάσους (Σείχ-Σου), β) της τοπικής, περιβαλλοντικής εξυγίανσης και της ανάδειξης όλων των ρεμάτων, ως στοιχείου διατήρησης της αστικής οικολογίας.

Χωροθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικής εγκατάστασης για την εξυπηρέτηση της Βόρειας Ελλάδας και της ευρύτερης περιοχής της.

Ενδυνάμωση της σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τα δύο (2) Εθνικά Πάρκα της Περιφερειακής Ενότητας και των Εθνικών Πάρκων στην Περιφέρεια, αλλά και ανάδειξη αυτών ως περιοχών έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος και πρωτογενούς παραγωγής. Γενικότερα, εφαρμογή πολιτικής πρασίνου ως πολιτική πρώτης προτεραιότητας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και του φαινομένου της αστικής νησίδας θερμότητας, από το τοπικό, έως το αστικό/μητροπολιτικό/περιφερειακό επίπεδο.

Λαμβανομένης υπόψη της ύπαρξης πολλών Δήμων εντός της ΜΠΘ, είναι αναγκαία η πρόβλεψη ειδικού σχεδιαστικού εργαλείου για το συντονισμό των επιμέρους σχεδίων του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού.

Η εκπόνηση - υλοποίηση γενικής μελέτης κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής αναδιοργάνωσης στο σύνολο της ΜΠΘ.

Κεντρικός στόχος θα πρέπει να είναι η ενίσχυση του ρόλου ήπιων μέσων μεταφοράς και των βιώσιμων εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (με πύκνωση, βελτίωση και δημιουργία αποκλειστικών διαδρόμων των σχετικών δικτύων εναλλακτικών μέσων) και ο περιορισμός της χρήσης των Ι.Χ. ώστε ο κυκλοφοριακός φόρτος στο οδικό δίκτυο να βρίσκεται εντός της ικανότητάς του.

Στα πλαίσια της ενίσχυσης των ήπιων μέσων, προώθηση της ολοκλήρωσης της κατασκευής του μετρό, ταυτόχρονα με την εξέταση της σκοπιμότητας δημιουργίας νέων μέσων: (δημιουργία τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία, σύστημα λεωφορειοδρόμων (BRT, «bus rapid transit»).

Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης σε άμεση σύνδεση με τον επιθυμητό στόχο κυκλοφοριακής φόρτισης του οδικού δικτύου και κατανομής της ζήτησης μετακινήσεων στα μέσα ώστε να αποτελεί ένα μέσο ελέγχου της κυκλοφοριακής φόρτισης των δικτύων.

Ενθάρρυνση της κατασκευής χώρων στάθμευσης στους κόμβους των δικτύων των εναλλακτικών μέσων.

Κατάστρωση και προώθηση ειδικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Οργάνωση της διανομής και τροφοδοσίας εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις της στη διεξαγωγή της

Στάδιο 2

	γενικής κυκλοφορίας στα δίκτυα. Ταυτόχρονα, μελέτη και ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς εμπορευμάτων για τη μείωση της κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των αστικών περιοχών. Κάλυψη των σημαντικών ελλείψεων σε έργα υποδομής: κάλυψη της ελλειμματικής σιδηροδρομικής και οδικής σύνδεσης του λιμένος Θεσσαλονίκης, κάλυψη σύνδεσης του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης με μέσο σταθερής τροχιάς. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την πληροφόρηση των χρηστών του μεταφορικού συστήματος και ενίσχυση των δυνατοτήτων παρέμβασης μηχανισμών και κέντρων ελέγχου για τη διαχείριση της καθημερινής κυκλοφορίας και των έκτακτων γεγονότων
Πλαίσιο Αξιολόγησης	Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας αναφέρεται ότι στόχος είναι η αναμόρφωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, με συμβατότητα με το λοιπό χωρικό σχεδιασμό καθώς και ο αναπροσανατολισμός των χωρικών σχεδίων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, τίθεται και ως άξονας η διασφάλιση της μη λειτουργίας παράνομων ή μη ελεγχόμενων ως προς την τήρηση αυστηρών όρων προστασίας δραστηριοτήτων αναψυχής στις προστατευόμενες υδροτοπικές περιοχές, όπως ο Αγ. Μάμας, σημεία με ιδιαίτερη σημασία για το ΣΒΑΚ Νέας Προποντίδας.

Ειδικότερα για τον Δήμο Νέας Προποντίδας στις επιδιωκόμενες παρεμβάσεις συγκαταλέγονται:

- η προστασία, αξιοποίηση και βιώσιμη διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων, του φυσικού και αγροτικού περιβάλλοντος και του τοπίου,
- η αξιοποίηση της τάσης επιστροφής στη γεωργία και η αναδιάρθρωσή της προς την κατεύθυνση της εξωστρεφούς και πολυλειτουργικής βιώσιμης ανάπτυξης με γνώμονα την προστασία της βιοποικιλότητας και την ενίσχυση των οικοσυστημικών υπηρεσιών που συνδέονται με την τοπική απασχόληση και οικονομία,
- η ολοκλήρωση και ο εκσυγχρονισμός των επιχειρηματικών υποδομών και αξιοποίηση όλων των μεγάλων έργων υποδομής,
- η ποιοτική αναβάθμιση και ο εμπλουτισμός των υφιστάμενων μορφών τουρισμού μέσω της άμβλυνσης της εποχικότητας, της προώθησης του «εναλλακτικού» τουρισμού και της ενθάρρυνσης του αειφόρου παράκτιου τουρισμού με τον οποίο διατηρούνται τα παράκτια οικοσυστήματα, οι φυσικοί πόροι, η πολιτιστική κληρονομιά και τα τοπία,
- η αναμόρφωση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών μετακινήσεων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας,
- η ολοκληρωμένη διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης μέσω του στρατηγικού ανασχεδιασμού του θαλάσσιου μετώπου και της δημιουργίας νέας υποδομής μεταφορών κατά μήκος της ακτής
- ο περιορισμός της γραμμικής επέκτασης της αστικής ανάπτυξης,
- η εκπόνηση - υλοποίηση γενικής μελέτης κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής αναδιοργάνωσης στο σύνολο του Δήμου με στόχο την ενίσχυση των ήπιων μέσων μεταφοράς και των βιώσιμων εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και τον περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ.

2.2.4 Συλλογή και επισκόπηση υφιστάμενων στοιχείων και μελετών της περιοχής μελέτης

Σε επίπεδο Δήμου για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού χρησιμοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα, τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (π.χ. μελέτες, ΑΔΣ, στρατηγικά σχέδια κ.ά.), τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και (πιθανόν) να ισχύουν ακόμα. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε κοινωνικά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και στη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

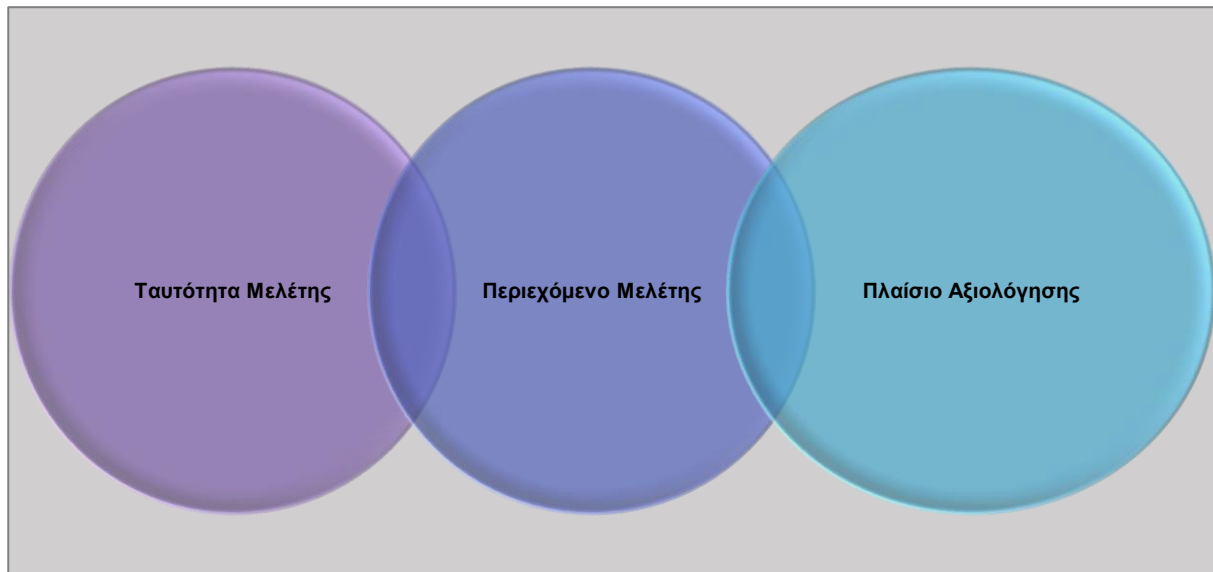
Ο Πίνακας 2.14 αποτελεί ένα πρότυπο, το οποίο συγκεντρώνει και οργανώνει τις εξαγόμενες πληροφορίες από κάθε εξεταζόμενο σχέδιο, μελέτη κ.λπ. για τις ανάγκες της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Θεμιτή κρίνεται η ανάλυση για κάθε διαθέσιμο σχέδιο ή μελέτη ανεξάρτητα από το περιεχόμενο τους. Η ολοκληρωμένη συλλογή και καταγραφή κάθε είδους σχεδιασμού που αφορά σε μια περιοχή συνήθως απουσιάζει στην τοπική αυτοδιοίκηση με τον κίνδυνο τα νέα σχέδια να έρχονται σε σύγκρουση ή/και αλληλοεπικάλυψη με μέτρα των παλαιότερων. Με αυτή τη διαδικασία επιτυγχάνεται μια συγκεντρωτική καταγραφή όλων των διαθέσιμων σχεδίων και μελετών για μια περιοχή.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου σχεδίου, συμπληρώνεται το συγκεκριμένο πρότυπο με την καλύτερη δυνατή λεπτομέρεια. Το πρότυπο αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες:

- (1) Ταυτότητα Μελέτης,
- (2) Περιεχόμενο Μελέτης και
- (3) Πλαίσιο Αξιολόγησης

Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ.



Σχήμα 2.2: Τα τρία (3) προτεινόμενα επίπεδα ανάλυσης του περιεχομένου των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων και μελετών με αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα

Πίνακας 2.4: Πρότυπο οργάνωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	
	2	Τίτλος	
	3	Αντικείμενο	
	4	Έτος εκπόνησης	
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	
	3	Ταυτότητα δεδομένων	
	4	Συμπεράσματα μελέτης	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	
	8	Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	

Για κάθε ένα από τα πεδία του Πίνακα 2.14 ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

❖ Ταυτότητα Μελέτης:

- Κατηγορία: Η γενική κατηγορία στην οποία εντάσσεται το έγγραφο (π.χ. στρατηγικό σχέδιο, τεχνική μελέτη, δημοτική απόφαση κ.λπ.).
- Τίτλος: Ο τίτλος της μελέτης (αναλυτικά).
- Αντικείμενο: Το αντικείμενο το οποίο εξετάζει το έγγραφο (π.χ. μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, περιβάλλον κ.λπ.).
- Έτος εκπόνησης: Έτος εκπόνησης και διάρκεια υλοποίησης.

Στάδιο 2

- Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής: Η γεωγραφική περιοχή η οποία εξετάζεται και στην οποία εφαρμόζονται οι προτεινόμενες δράσεις.

❖ **Περιεχόμενο Μελέτης:**

- Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης: Το πλαίσιο εντός του οποίου λήφθηκε η απόφαση για την εκπόνηση της μελέτης (π.χ. ανήκει σε ένα γενικότερο σχεδιασμό του αντίστοιχου φορέα; ποιες ήταν οι ανάγκες που διατυπώνονται για την υλοποίηση της μελέτης).
- Μέθοδοι/εργαλεία υλοποίησης: Περιληπτική αναφορά των σταδίων της μεθοδολογίας/ροής εκπόνησης της μελέτης καθώς και αναφορά των εργαλείων που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση (π.χ. έρευνες, λογισμικά κ.λπ.).
- Ταυτότητα δεδομένων: Αναφορά δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν για τις ανάγκες της μελέτης. Περιγραφή της διαδικασίας των μετρήσεων, όπου διενεργήθηκαν. Περιγραφή των αντικειμένων των δεδομένων και των χρονικών περιόδων που αυτά αναφέρονται, καθώς και των περιοχών/ζωνών λήψης τους.
- Συμπεράσματα μελέτης: Περίληψη συμπερασμάτων μελέτης.
- Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις/στόχοι: Περίληψη των προτεινόμενων δράσεων/παρεμβάσεων της μελέτης ή/και των στόχων που θέτει.
- Χρηματοδότηση παρεμβάσεων: Αναφορά διαδικασίας χρηματοδότησης και προτεινόμενων πηγών χρηματοδότησης.
- Δίκτυο εμπλεκομένων: Αναφορά φορέων και των αντικειμένων ενασχόλησής τους, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία υλοποίησης της μελέτης.
- Στάδιο υλοποίησης: Καταγραφή δράσεων οι οποίες έχουν υλοποιηθεί έως τη χρονική στιγμή συμπλήρωσης του Πίνακα. Αναφορά αιτιών που ευθύνονται για την πιθανή καθυστέρηση στην υλοποίηση της μελέτης.

❖ **Πλαίσιο Αξιολόγησης:**

- Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης: Αξιολόγηση των συμπερασμάτων/ δράσεων της μελέτης και τεκμηριωμένη διαπίστωση αναφορικά με τη συμφωνία αυτών με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Σύγκρουση/συμφωνία στόχων/παρεμβάσεων: Διαπίστωση του βαθμού στον οποίο οι προτεινόμενοι στόχοι/παρεμβάσεις συμφωνούν/διαφωνούν με τις αρχές του σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ.
- Αξιοποίηση δεδομένων: Καταγραφή δεδομένων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, οι μελέτες – στρατηγικά σχέδια – κείμενα πολιτικής κ.ά. που χορηγήθηκαν, έως τη στιγμή της συγγραφής του παρόντος τεύχους, από την Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, προς ανάλυση παρουσιάζονται κατωτέρω. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα έργα που υλοποιούνται ή πρόκειται να υλοποιηθούν άμεσα περιγράφονται από τον Πίνακα 2.5 έως τον Πίνακα 2.9.

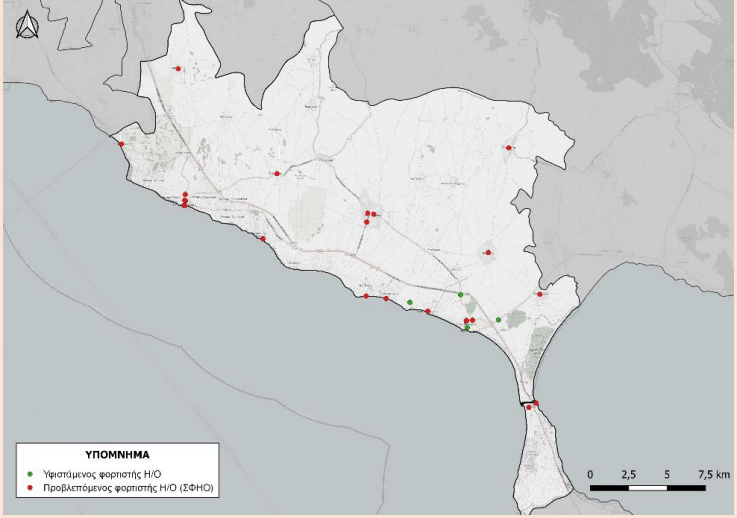
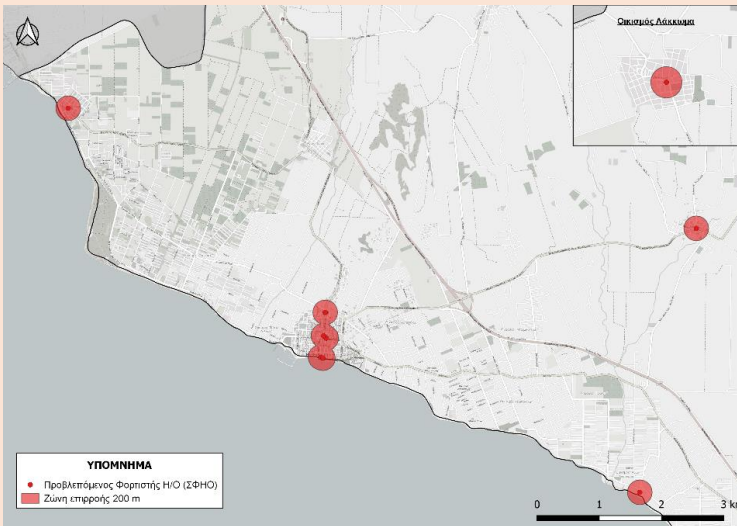
Πίνακας 2.5: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Προποντίδας (2022)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑ ΥΤ ΟΤ	1	Κατηγορία	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
	2	Τίτλος	ΣΦΗΟ του Δήμου Νέας Προποντίδας

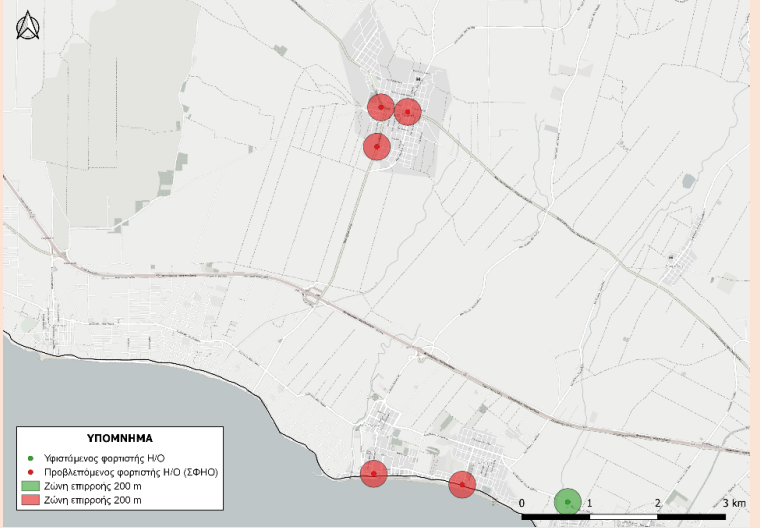
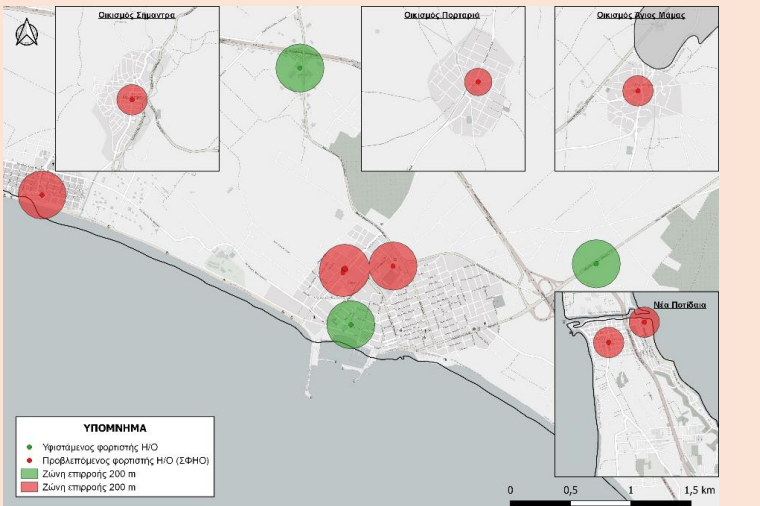
Στάδιο 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	3 Αντικείμενο	Πρόγραμμα χωροθέτησης επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης στο Δήμο Ν. Προποντίδας
	4 Έτος εκπόνησης	2022
	5 Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δήμος Ν. Προποντίδας
	1 Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το ΣΦΗΟ συντάσσεται σύμφωνα με τον νόμο 4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της διατάξεις» κατά τον οποίο οι μεγάλοι και μεσαίοι δήμοι της επικράτειας υποχρεούνται να εκπονήσουν Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων της και το οποίο θα λαμβάνει υπόψιν τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής
	2 Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης – Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης • Περιγραφή περιοχής παρέμβασης • Αναπτυξιακή φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης • Χωροταξική και πολεοδομική ανάλυση περιοχής παρέμβασης • Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών περιοχής παρέμβασης • Χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο και Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο • Μεθοδολογία επιλογής σημείων επαναφόρτισης Η/Ο • Σενάρια ανάπτυξης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο • Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο και υλοποίηση ΣΦΗΟ Έκθεση Διαβούλευσης • Προδιαγραφές Διαβούλευσης ΣΦΗΟ • Μεθοδολογία και εργαλεία εκπόνησης διαβούλευσης ΣΦΗΟ • Ενέργειες αναδόχου • Διαπιστώσεις - Παρατηρήσεις Ολοκλήρωση φακέλου – Εφαρμογή σχεδίου • Ανάλυση κόστους – οφέλους και επιλογή μεθοδολογίας υλοποίησης • Πιθανά μοντέλα ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης του δικτύου σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων • Σχέδιο και χρονικός προγραμματισμός χωροθέτησης / αδειοδότησης σημείων επαναφόρτισης • Προδιαγραφές του προτεινόμενου δικτύου σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων • Δυνατότητες χρηματοδότησης έργου • Ανάπτυξη Πολιτικής Κινήτρων

Στάδιο 2

		Ψηφιακά αρχεία
3	Ταυτότητα δεδομένων	Πρωτογενή και Δευτερογενή δεδομένα - Χάρτες ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης (χρήσεων γης, δημογραφικών στοιχείων, κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών) - Χάρτης χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων - Πληθυσμιακά δεδομένα από ΕΛΣΤΑΤ - Χαρτογραφικά υπόβαθρα από ΕΛΣΤΑΤ - Ερωτηματολόγιο
4	Συμπεράσματα μελέτης	Έχοντας ολοκληρώσει την ανάλυση κόστους οφέλους δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, ένα σχέδιο δράσης και ο χρονοπρογραμματισμός υλοποίησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο αναπτύσσεται. Αρχικά εξετάζονται οι προδιαγραφές του προτεινόμενου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο και αυτές συνοδεύονται από μια πολιτική κινήτρων προώθησης ηλεκτροκίνησης.
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	 

Στάδιο 2

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
		
	6 Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	• Κρατικά ή ευρωπαϊκά προγράμματα επενδύσεων • Ιδία κεφάλαια του Δήμου • Δανεισμός Ιδιώτες επενδυτές
	7 Δίκτυο εμπλεκόμενων	• Διοικητικές Αρχές • Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου • Λοιποί Φορείς (π.χ. Διεύθυνση Αστυνομίας Χαλκιδικής.)
	8 Στάδιο υλοποίησης	Υπό Εξέλιξη
	1 Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Το ΣΦΗΟ υιοθετεί τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς το αντικείμενο του που είναι η ηλεκτροκίνηση αποτελεί εργαλείο προς την βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα ζωής στις πόλεις με πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας. Σκοπός της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΦΗΟ είναι αφενός ο προσδιορισμός ενός δημόσιου δικτύου «υποστήριξης» σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο της ηλεκτροκίνησης και αφετέρου η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
	2 Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Στόχος Ο Δήμος να εκπονήσει ένα σύγχρονο, βιώσιμο, λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την απαραίτητη συνθήκη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ήτοι ένα δίκτυο υποδομών φόρτισης στα λειτουργικά όριά του.

Στάδιο 2

	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Συμφωνία, καθώς σκοπός του ΣΦΗΟ είναι, μεταξύ άλλων, η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	- Καταγραφή πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του Δήμου - Χαρτογραφικό υλικό - Πληθυσμιακά δεδομένα - Φορείς

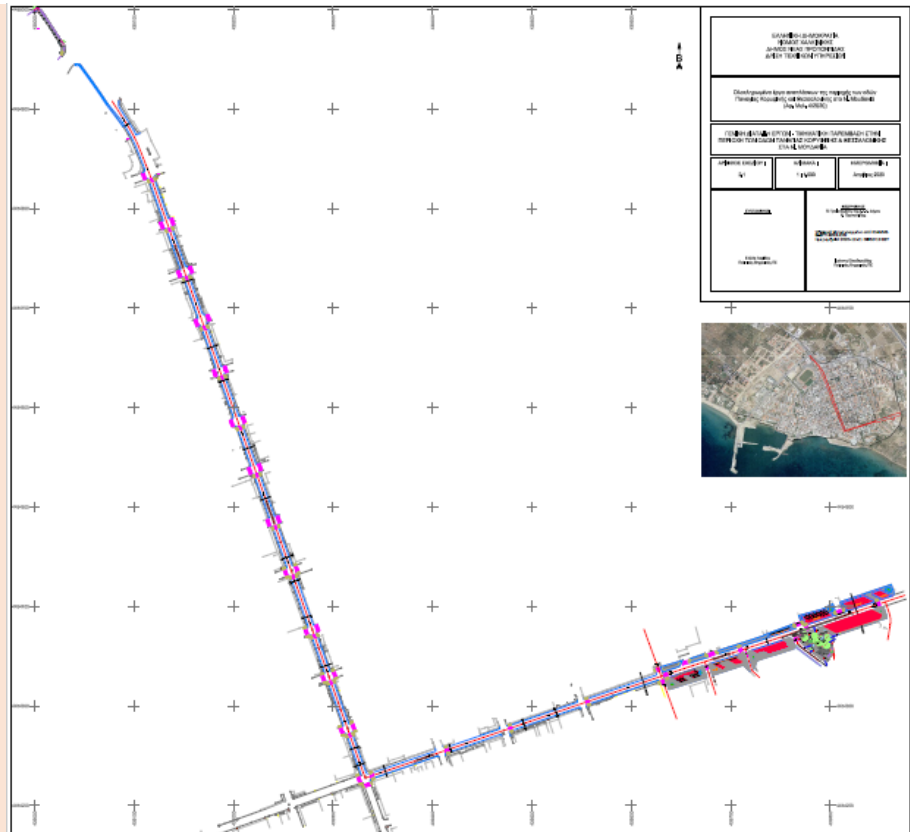
Πίνακας 2.6: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπτυξης αστικών περιοχών Δήμου Νέας Προποντίδας (2020)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης
	3	Ταυτότητα δεδομένων
	4	Συμπεράσματα μελέτης
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι

Στάδιο 2

- Πλάτος οδοστρώματος 3,4m για την κίνηση οχημάτων
- Πλάτος οδοστρώματος 2m για τη στάθμευση οχημάτων
- Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων 1,3m για την κίνηση πεζών εκατέρωθεν
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων
- Εφαρμογή κίνησης μονής κατεύθυνσης από την οδό Παναγίας Κορυφινής έως τη διασταύρωση με την Επαρχιακή Οδό Ν. Μουδανιών - Ν. Τρίγλιας, με κατεύθυνση από τη διασταύρωση της οδού Παναγίας Κορυφινής προς την προαναφερόμενη Επαρχιακή Οδό. Στο υπ' όψιν τμήμα προβλέπονται:
 - Πλάτος οδοστρώματος 3,4m για την κίνηση οχημάτων
 - Πλάτος οδοστρώματος 2m για τη στάθμευση οχημάτων
 - Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων 1,3m για την κίνηση πεζών εκατέρωθεν
 - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων
 - Κατασκευή πεζοδρομίου από τη διασταύρωση της οδού Θεσσαλονίκης με την Επαρχιακή Οδό έως την οδό Ελευθερίας και συγκεκριμένα κατά μήκος της κατάντη οριογραμμής της Επαρχιακής Οδού
 - Αλλαγή της υφιστάμενης κατεύθυνσης κίνησης επί της οδού 28ης Οκτωβρίου Συγκεκριμένα, ως νέα κατεύθυνση κίνησης προτείνεται αυτήν από το γήπεδο ποδοσφαίρου προς τον Ιερό Ναό Αγίου Γεωργίου. Η πρόσβαση στην οδό 28ης Οκτωβρίου, είναι εφικτή από την βορειοδυτική είσοδο του οικισμού (περιοχή ΚΤΕΛ).
- Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (στις θέσεις διαβάσεων προς τις σχολικές μονάδες προβλέπεται επιπρόσθετα η τοποθέτηση επί στύλων προειδοποιητικών φωτεινών σηματοδοτών δύο πεδίων και φωτεινών ενδείξεων (κίτρινο-κίτρινο)
- Κατασκευή ραμπών για ασφαλή κίνηση των ΑΜΕΑ
- Κατά τον προαναφερόμενο σχεδιασμό των οδών έχουν ληφθεί υπ' όψιν:
 - η πλήρης αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου μεταξύ των εκατέρωθεν ρυμοτομικών ορίων πλάτους 8,00m
 - η εφαρμογή αυξημένων ακτινών στρογγύλευσης των κρασπέδων των διασταυρούμενων οδών ώστε να επιτρέπονται σε κάθε περίπτωση οι στροφές των οχημάτων με την απαιτούμενη ευχέρεια και ασφάλεια η κατασκευή ραμπών στις θέσεις των διαβάσεων για την ασφαλή κίνηση των ΑΜΕΑ,
 - η ανάγκη συλλογής των ομβρίων υδάτων και της ελεγχόμενης αποχέτευσης αυτών στο υφιστάμενο δίκτυο ομβρίων του οικισμού

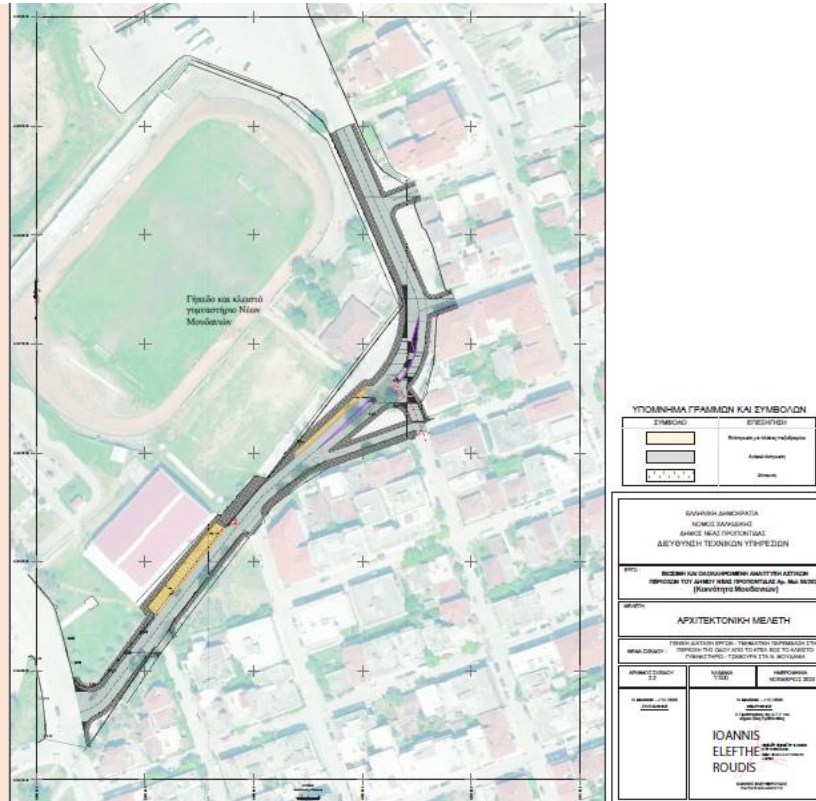
Στάδιο 2



Παρεμβάσεις στην περιοχή της οδού από το ΚΤΕΛ έως το κλειστό γυμναστήριο Τζαβούρα (Νέα Μουδανιά) (2)

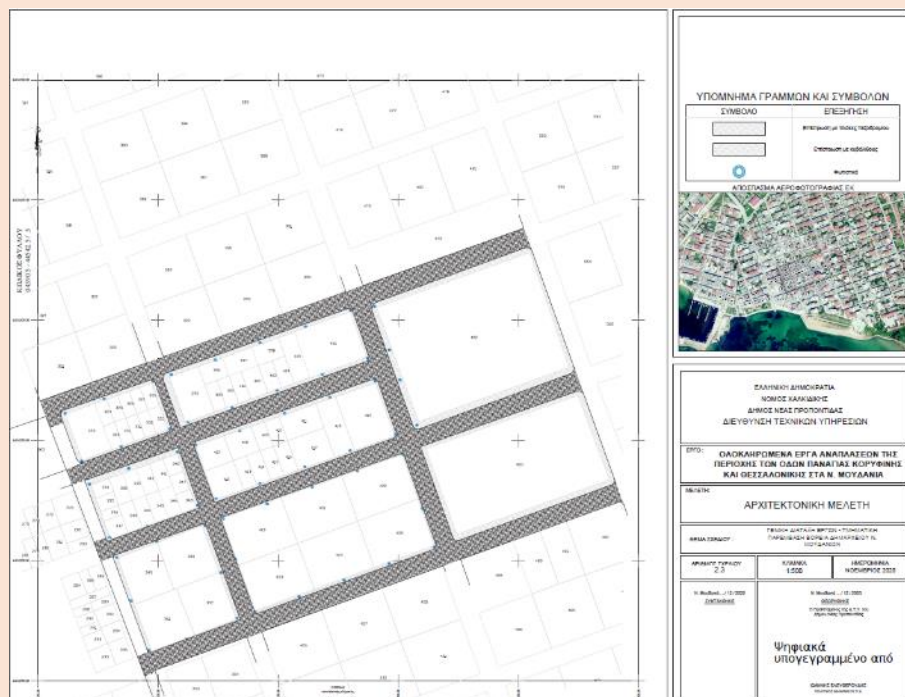
- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης
- Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 10,0m για την κίνηση των οχημάτων
- Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 2m
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων επί των πεζοδρομίων
- Δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων εκατέρωθεν των πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης νησίδας στη θέση διασταύρωσης της οδού με την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου

Στάδιο 2



Παρεμβάσεις στην περιοχή των οδών Χρ. Σμύρνης, Ελ. Βενιζέλου, Εθν. Αντίστασης, Κασσάνδρας, 25ης Μαρτίου, 28ης Οκτωβρίου (βόρεια του Δημαρχείου-Νέα Μουδανιά) (3)

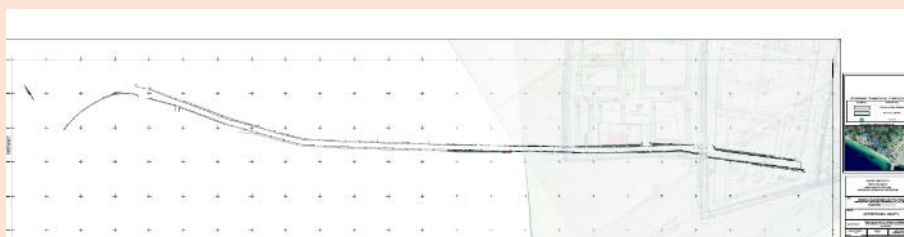
- Διατήρηση υφιστάμενων κατευθύνσεων κίνησης
- Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης
- Διαμόρφωση κατάλληλων διαβάσεων πεζών/ΑΜΕΑ



Στάδιο 2

Παρεμβάσεις στην περιοχή του παραλιακού τμήματος Νέων Μουδανιών (4)

- Οδός Α: η οδός η οποία ξεκινά από την οδό Ελευθερίας, διέρχεται έμπροσθεν του Λαογραφικού Μουσείου και συνεχίζοντας με κατεύθυνση προς δυτικά καταλήγει στην περιοχή του ξενοδοχειακού συγκροτήματος OCEANIA (ολικό μήκος οδού 1.250m περίπου).
 - ο Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης
 - ο Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 6,5m για την κίνηση των οχημάτων
 - ο Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m
 - ο Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων
 - ο Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Οδός Β: η παραλιακή οδός κατάντη της προαναφερόμενης οδού η οποία διέρχεται από την παραλία του οικισμού των Νέων Μουδανιών στο ύψος του τεχνικού, για μήκος 400m περίπου)
 - ο Διατήρηση της κίνησης μονής κατεύθυνσης
 - ο Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 3,7m για την κίνηση των οχημάτων
 - ο Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων
 - ο Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων
 - ο Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Χώρος στάθμευσης Αγίου Γεωργίου (παραλιακά)
 - ο Κατασκευή περιμετρικού πεζοδρομίου μέσου πλάτους 2m
 - ο Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων, δέντρων και καλαθιών απορριμμάτων επί των πεζοδρομίων
 - ο Διαμόρφωση νέου ασφάλτινου οδοστρώματος εντός του υφιστάμενου χωμάτινου χώρου στάθμευσης ολικού εμβαδού 4.400m² περίπου
 - ο Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης



Παρεμβάσεις στην περιοχή του παραλιακού τμήματος Νέων Μουδανιών- Παραλίας Πορταριάς (5)

- Διαμόρφωση νέου ασφαλτικού οδοστρώματος για την κίνηση των οχημάτων, διατηρώντας τα υφιστάμενα πλάτη και τις κατευθύνσεις
- Κατασκευή νέων πεζοδρομίων μέσου πλάτους 1,5m στην ανάντη οριογραμμή του αρχικού τμήματος και έως το νέο χώρο στάθμευσης των οχημάτων
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων, δέντρων και καλαθιών απορριμμάτων επί των πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση νέου χώρου στάθμευσης με ασφαλτικό οδόστρωμα ολικού εμβαδού 2.150m² περίπου ανάντη της υφιστάμενης παραλιακής οδού
- Τοποθέτηση σήμανσης
- Δημιουργία εσοχών για ελεγχόμενη και ασφαλή στάθμευση

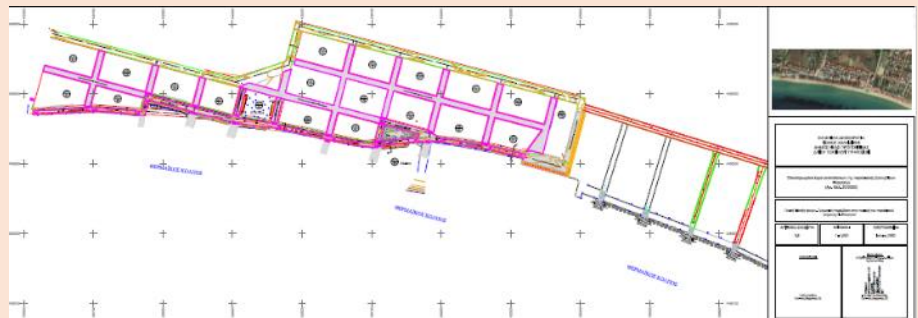
Στάδιο 2

- Τοποθέτηση νέων διαβάσεων για ασφαλή κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ
- Διαμόρφωση τυπικής διατομής ως εξής:
 - ο Λωρίδα πρασίνου μέσου πλάτους 1,50m και τοποθέτηση φωτιστικών ιστών και σωμάτων
 - ο Λωρίδα κίνησης πεζών μέσου πλάτους 2,25m
 - ο Λωρίδα αμφίδρομης κίνησης ποδηλάτων μέσου ολικού πλάτους 2,10m
 - ο Λωρίδα ασφαλείας μέσου πλάτους 0,20m



Παρεμβάσεις στην περιοχή του παραλιακού τμήματος Νέων Φλογητών (6)

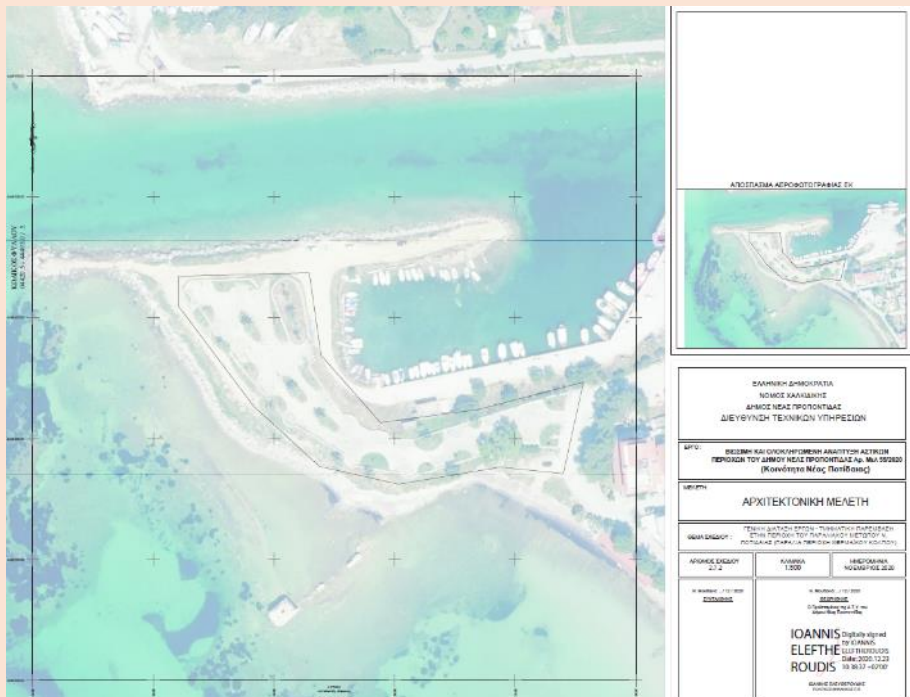
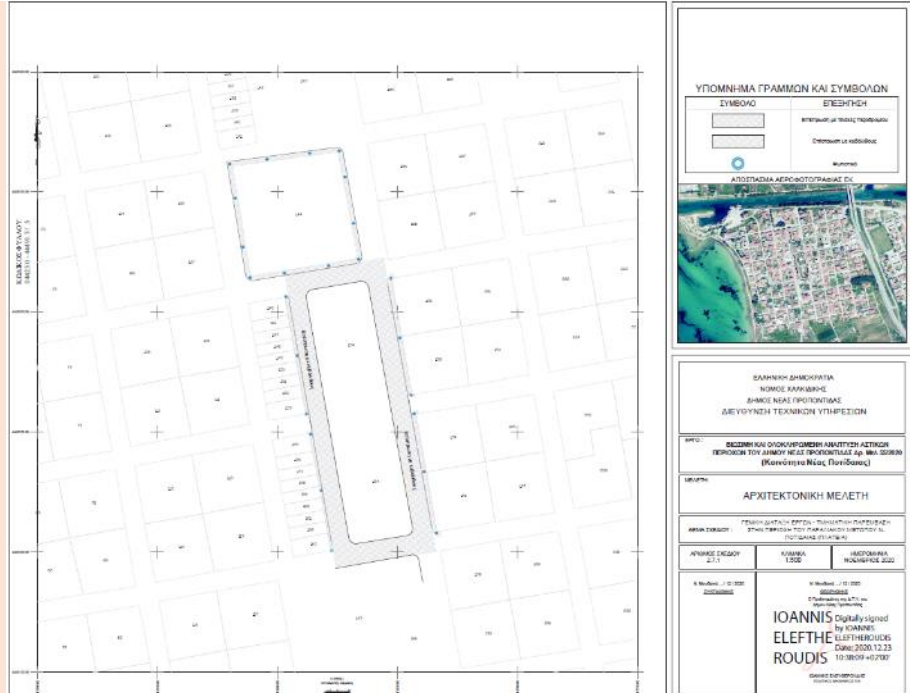
- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης για τα οχήματα στο αρχικό (ανατολικό) τμήμα της υπό βελτίωσης οδού και επίστρωση αυτού με νέα ασφαλική στρώση
- Εφαρμογή κίνησης μονής κατεύθυνσης για τα οχήματα στο υπόλοιπο υπό βελτίωση τμήμα της οδού και ειδικότερα με φορά ανατολικά προς δυτικά (δηλ. από τον οικισμό των Φλογητών προς τον οικισμό των Νέων Πλαγίων)
- Πρόβλεψη πλάτους οδοστρώματος 3,4m για την κίνηση των οχημάτων
- Διαμόρφωση λωρίδας πλάτους 2m για τη στάθμευση των οχημάτων
- Βελτίωση της γεωμετρίας των υφιστάμενων τεσσάρων (4) χώρων στάθμευσης επί της κατάντη οριογραμμής της οδού
- Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,3m
- Κατασκευή παιδικής χαράς
- Αντικατάσταση των υφιστάμενων παλαιωμένων φωτιστικών ιστών και σωμάτων
- Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- Τοποθέτηση νέων θέσεων διαβάσεων για ασφαλή κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ



Παρεμβάσεις στην περιοχή του παραλιακού τμήματος Νέας Ποτίδαιας και Νέας Καλλικράτειας (7)

- Κατασκευή συντριβανίου στο κεντρικό πάρκο και στην οδό της Οσίας Παρασκευής, στο ύψος της πλατείας
- Ηλεκτροφωτισμός παραλιακών περιοχών ανατολικά και δυτικά του οικισμού της Ν. Ποτίδαιας
- Διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο ύψος των κοιμητηρίων Ν. Καλλικράτειας
- Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ)

Στάδιο 2

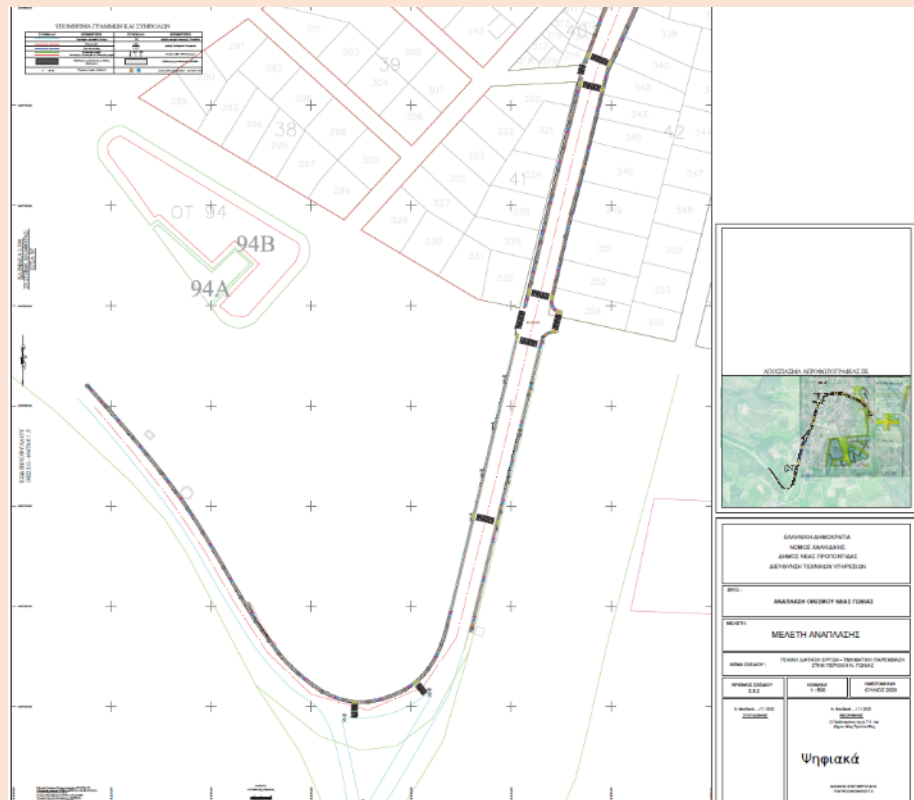
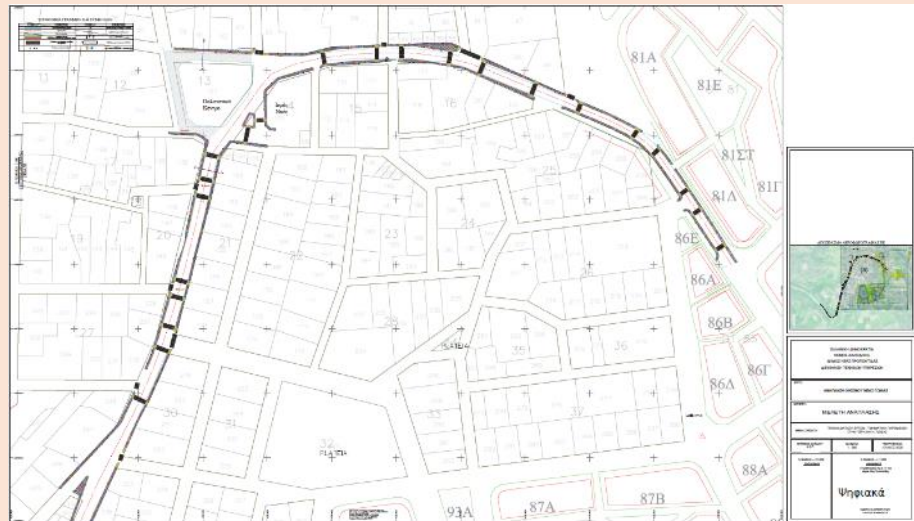


Παρεμβάσεις στην περιοχή Νέας Γωνίας (8)

- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της υπό μελέτη οδού
- Διαμόρφωση νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 5,3m για την κίνηση των οχημάτων
- Διαμόρφωση νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m

Στάδιο 2

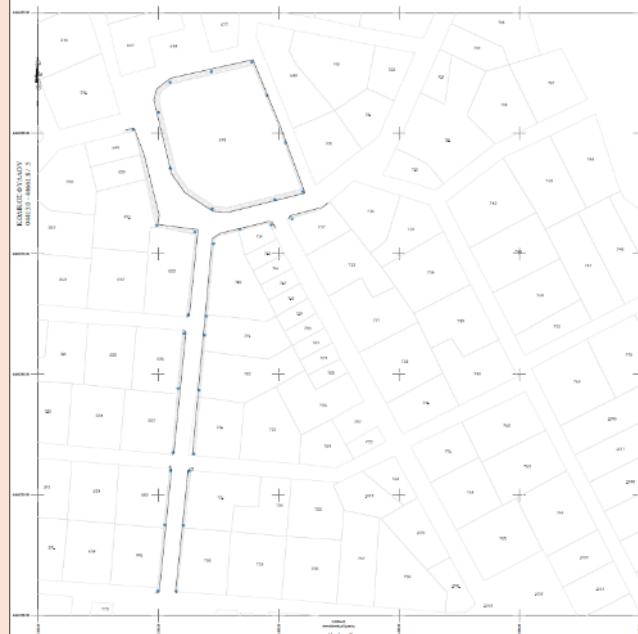
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων επί των πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης



Παρεμβάσεις στην περιοχή του οικισμού Σημάντρων (9)

- Δημιουργία πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ) και ηλεκτροφωτισμού

Στάδιο 2



ΥΠΟΜΟΝΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΩΝ	
ΣΥΜΒΟΛΟ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΔΕΛΦΙΝΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ: ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΑΝΑΓΕΓΓΡΑΦΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ Α.Π. Μ.Α. ΝΕΩΣ (Κονσώρτιο Συμπόριων)

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΒΡΕΤΩΝ - ΤΟΜΕΙΣ ΤΑΚΤΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΣΥΜΠΟΡΙΩΝ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

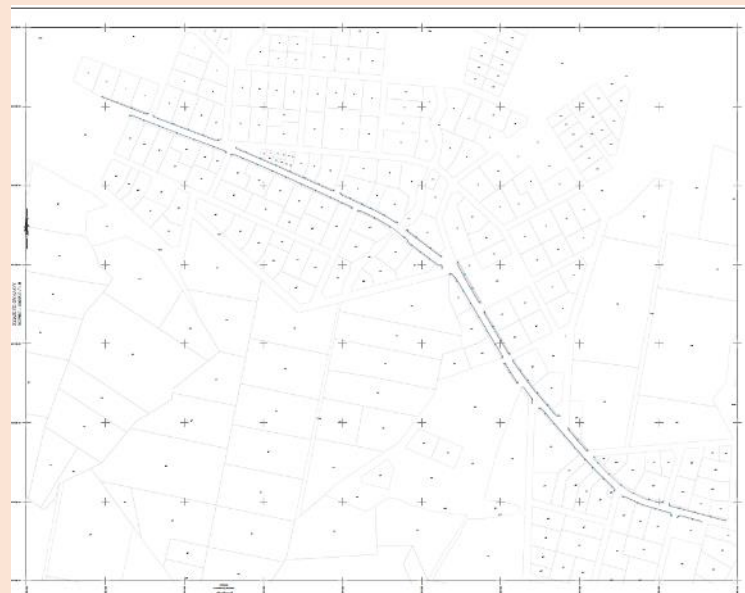
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Παρεμβάσεις στην περιοχή του κεντρικού άξονα της οδού που διέρχεται εντός των οικισμών Νέας Τρίγλιας, Ελαιοχωριών και Πετραλώνων (10)

- Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων
- Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης



ΥΠΟΜΟΝΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΩΝ	
ΣΥΜΒΟΛΟ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο
	Πεζοδρομίες με υψόμετρο



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΔΕΛΦΙΝΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ: ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΑΝΑΓΕΓΓΡΑΦΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ Α.Π. Μ.Α. ΝΕΩΣ (Κονσώρτιο Συμπόριων)

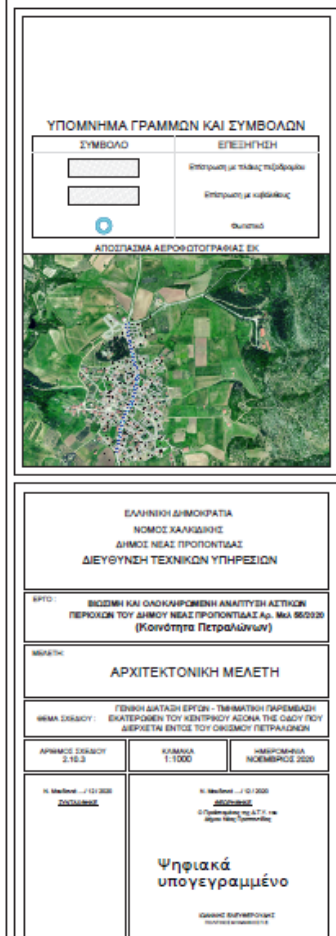
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΒΡΕΤΩΝ - ΤΟΜΕΙΣ ΤΑΚΤΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ ΣΥΜΠΟΡΙΩΝ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ



Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης

Στάδιο 2

	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νέας Προποντίδας
	8	Στάδιο υλοποίησης	
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Ο γενικός σχεδιασμός έγινε λαμβάνοντας αυστηρά βιοκλιματικά κριτήρια και επιλέγοντας υλικά κατασκευής απολύτως φιλικά και εναρμονισμένα στο περιβάλλον την εγγύς περιοχής. Επιπλέον, και όσον αφορά την εξοικονόμηση ενέργειας κατά τη λειτουργία των έργων αναφέρεται ότι σε θέσεις που είναι εφικτό, θα τοποθετηθούν ηλιακά υπαίθρια φωτιστικά με φωτοβολταϊκά πάνελ που θα είναι αυτόνομα και εξοπλισμένα με λαμπτήρες τύπου led, τα οποία είναι φιλικά στο περιβάλλον ενώ παράλληλα παρέχουν καθαρής και προηγμένης τεχνολογίας φωτισμό. Χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια από τις συμβατικές λύσεις φωτισμού, επιτυγχάνοντας έτσι τη δραστική μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Τέλος, αποτελούν την καλύτερη λύση φωτισμού, στα πλαίσια ανάπτυξης μορφών πράσινης ενέργειας.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων, όπως τη βελτίωση των γεωμετρικών οδών των οδών, τη διαμόρφωση πεζοδρομικών χώρων στάθμευσης, την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, ηλεκτροφωτισμός κλπ), οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη στοχεύει στη δημιουργία ενός οργανωμένου και αναβαθμισμένου αστικού και τουριστικού περιβάλλοντος, με την δημιουργία υψηλής ποιότητας υποδομών. Βασική επιδίωξη αποτελεί η διαμόρφωση ενός ενιαίου σώματος υπαίθριων χώρων που οργανικά θα αποτελέσει τον κορμό των κοινωνικών δρώμενων. Στόχος είναι να αποδοθεί στον αστικό ιστό μια αλληλουχία χωρικών ενότητων, οι οποίες θα αρθρώνουν ένα αδιάσπαστο σύνολο, αδιαίρετο και οργανωμένο σύνολο. Επίσης με τις παρεμβάσεις που προτείνει περιορίζει τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, μέσω του περιορισμού του πλάτους οδοστρώματος, και ταυτόχρονα αποδίδει περισσότερο χώρο στους συμβάλλοντες στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδών και πεζοδρομίων

Πίνακας 2.7: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάδειξης μέρους του διατερίσματος της Ν. Ποτίδαιας και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου (2021)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/
		Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής
		Ανάδειξη μέρους του διατερίσματος της Ν. Ποτίδαιας και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου
		Προσπάθεια ένταξης του μνημείου στα δρώμενα του οικισμού
		2021
		Διατερίσμα Κασσάνδρας (Βόρειο όριο του οικισμού της Νέας Ποτίδαιας Χαλκιδικής) (11)

Στάδιο 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	εφαρμογής	
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης
	3	Ταυτότητα δεδομένων
	4	Συμπεράσματα μελέτης
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων

Στο πλαίσιο του Ε.Π. "Μακεδονία-Θράκη 2007-2013", η Εφορεία Αρχαιοτήτων Χαλκιδικής και Αγίου Όρους επιχείρησε συστηματικότερα να συμβάλλει στην ανάδειξη και προβολή του διατειχίσματος

- Αξιοποίηση ιστορικών δεδομένων

- Ιστορικά δεδομένα
- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά υπαίθριων χώρων
- Αστικός εξοπλισμός

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι ενώ το διατείχισμα αποτελεί ιστορικό διατηρητέο μνημείο (ΦΕΚ 871/Β/24-10-1991), δε χαιρεί της ανάλογης προσοχής και απαιτείται προσπάθεια ανάδειξής του.

1. Τμήμα Π12-Π15 συνολικού μήκους περίπου 200m
- Χάραξη συνεκτικού πλέγματος διαδρομών με πολλαπλές αλληλεπικαλυπτόμενες πορείες για διαμόρφωση αρχαιολογικού περιπάτου γνωριμίας με το μνημείο
- Διαμόρφωση χώρου πρασίνου
- Τοποθέτηση καθιστικών χώρων
- Δεντροφύτευση

2. Τμήμα περιμετρικά του Π19
- Δενδροφύτευση

3. Τμήμα ανάμεσα στο αλιευτικό καταφύγιο και το δυτικό θαλάσσιο όριο της περιοχής
- Αντικατάσταση πλατείας με περιπατητή διαδρομή
- Δενδροφύτευση

Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης

Στάδιο 2

ΠΑΙΣΙΩΝ	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Εφορεία Αρχαιοτήτων Χαλκιδικής και Αγίου Όρους και Δήμος Νέας Προποντίδας
	8	Στάδιο υλοποίησης	
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Ο γενικός σχεδιασμός γίνεται με γνώμονα τις αρχές της βιωσιμότητας και της αειφορίας. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι υλικά με καλή θερμική συμπεριφορά και αισθητικά συμβατά, αλλά όχι ανταγωνιστικά ως προς τα υλικά του διατερίχισματος και των λοιπών αρχαιολογικών ευρημάτων. Επιπλέον, υλοποιείται αξιολόγηση των υπαρχόντων δέντρων και φυτών και εμπλουτισμός της φύτευσης με ενδημικά είδη δέντρων και μικρών θάμνων προκειμένου να βελτιωθεί το μικροκλίμα και να αναβαθμιστεί αισθητικά το υπό διαμόρφωση τμήμα.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων, όπως τη χάραξη πολλών περπατητών διαδρομών, τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου και την τοποθέτηση καθιστικών οποιεσ συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια συστηματική προσπάθεια αστικής ανάπλασης του οικισμού, με τη δημιουργία ποιοτικών χώρων αναψυχής, όπου βέβαια πρωταγωνιστής παραμένει το μνημείο. Έτσι, πέραν της ανάδειξης, το διατερίχισμα της Κασσανδρείας εντάσσεται με φυσικό τρόπο στα δρώμενα του οικισμού, είτε στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης περιήγησης αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, είτε ενός απλού περπάτου. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	- Ιστορικά δεδομένα - Γεωμετρικά χαρακτηριστικά υπαίθριων χώρων - Αστικός εξοπλισμός

Πίνακας 2.8: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης παραλιακού μετώπου Νέας Καλλικράτειας (2017)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής
		Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Νέας Καλλικράτειας Ανάδειξη της παραλίας του οικισμού 2017 Παραλία Νέας Καλλικράτειας (12)
		

Στάδιο 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Μελέτη για την ανάπτυξη παραλιακού μετώπου Νέας Καλλικράτειας
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	- Περιγραφή των προβλεπόμενων εργασιών για τις επεμβάσεις και των υλικών δαπέδου που θα χρησιμοποιηθούν, του αστικού εξοπλισμού, του φωτισμού κ.λ.π.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της περιοχής μελέτης - Υλικά οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Αστικός εξοπλισμός
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι η σύγχυση οχημάτων και πεζών λόγω έλλειψης υποδομών, το στενό πεζοδρόμιο, ο ανεπαρκής φωτισμός και η κακή συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών, που συχνά φτάνει τα όρια της επικινδυνότητας, έχει οδηγήσει σε μια γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν ως εξής: - Μεταροπή του παραλιακού δρόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με πλάτος 3,7m - Διατήρηση διπλής κατεύθυνσης από την οδό Παρναβέλη μέχρι την είσοδο του λιμανιού με πλάτος 5,5m - Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης μικρών και μεγάλων οχημάτων και οχημάτων ΑΜΕΑ, σε όλο το μήκος της παραλιακής - Διαπλάτυνση του νότιου τμήματος του πεζοδρομίου στα σημεία διασταύρωσης των κάθετων δρόμων με τη λεωφόρο Νίκης σε 5 σημεία τα οποία θα 5 μικρές «πλατείες» όπου θα οργανώνεται ο αστικός εξοπλισμός (παγκάκια, δέντρα, κάδοι απορριμμάτων κλπ.) - Ενοποίηση πεζοδρομίων στο ύψος της κεντρικής πλατείας Νέας Καλλικράτειας - Διαπλάτυνση πεζοδρομίου από τη πλευρά των καταστημάτων από το ύψος της οδού Α.Κελεσή μέχρι την οδό Σελεμενάκη, - Επανασχεδιασμός διαβάσεων πεζών - Τοποθέτηση ραμπών για εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ και οδηγού τυφλών - Δημιουργία περιπατητικών διαδρομών - Τοποθέτηση προστατευτικού κιγκλιδώματος σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου - Τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, παγκάκια, δεντροδόχοι, κάδοι απορριμμάτων, κ.α) - Κατασκευή αυλάκων υδροσυλλογής κατά πλάτος του παραλιακού δρόμου
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δάνειο και Ιδίοι Πόροι (Κ.Α. 02.10.30.7323.0006 του προϋπολογισμού του Δ. Ν. Προποντίδας)
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νέας Προποντίδας
	8	Στάδιο υλοποίησης	

Στάδιο 2

ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Ο γενικός σχεδιασμός γίνεται με γνώμονα τις αρχές της βιωσιμότητας και της αειφορίας. Κύριο μέλημα είναι η μετατροπή της οδού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με ταυτόχρονη ενίσχυση της πεζής μετακίνησης.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων, όπως τη χάραξη πολλών περπατητών διαδρομών, τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου και την τοποθέτηση καθιστικών οπότες συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια συστηματική προσπάθεια αστικής ανάπλασης του παραλιακού μετώπου Ν. Καλλικράτειας προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελευθερία κίνησης των πεζών σε όλο το παραλιακό μέτωπο και η ομαλή συνύπαρξη πεζών και οχημάτων. Επιπλέον, μέσω της μετατροπής της οδού σε ήπιας κυκλοφορίας, αποσκοπεί στην αποφυγή της χαοτικής κατάστασης που επικρατεί τα τελευταία χρόνια κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της περιοχής μελέτης - Υλικά οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Αστικός εξοπλισμός

Πίνακας 2.9: Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης παραλιακής ζώνης δήμου Νέας Προποντίδας (2022)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	Ειδική αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής
	2	Τίτλος	Ανάπλαση παραλιακής ζώνης Δήμου Νέας Προποντίδας
	3	Αντικείμενο	Αισθητική, περιβαλλοντική, ποιοτική και λειτουργική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής του παραλιακού μετώπου του Δ. Ν. Προποντίδας,
	4	Έτος εκπόνησης	2022
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Παραλιακό μέτωπο Νέας Προποντίδας (από τον οικισμό της Νέας Ηράκλειας έως στον οικισμό των Ν. Μουδανιών) (13) 
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Μελέτη για την ανάπλαση παραλιακής ζώνης δήμου Νέας Προποντίδας
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	- Περιγραφή των προβλεπόμενων εργασιών για τις επεμβάσεις και των υλικών δαπέδου που θα χρησιμοποιηθούν, του αστικού εξοπλισμού, του φωτισμού κ.λ.π
	3	Ταυτότητα δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της περιοχής μελέτης - Υλικά οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Αστικός εξοπλισμός - Πληθυσμιακά δεδομένα

Στάδιο 2

ΠΑΙΣΙΟ		- Γεωμορφολογική ανάπτυξη περιοχής - Χρήσης γης - Εμπορική δραστηριότητα περιοχής - Πολιτιστική ανάπτυξη περιοχής - Κατευθύνσεις οδών
	4	Συμπεράσματα μελέτης Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι η έλλειψη στοιχειωδών υποδομών όπως πεζοδρομίων, ασφαλτόστρωσης, χώρων πρασίνου και φωτισμού κλπ, υποβαθμίζουν περιβαλλοντικά την περιοχή και επηρεάζουν αρνητικά τόσο το μικροκλίμα της περιοχής μελέτης όσο και την ασφαλή κίνηση μόνιμων και εποχιακών κατοίκων. Είναι επιτακτική ανάγκη η κατασκευή δικτύου κοινόχρηστων χώρων ώστε να επιτευχθεί αναβάθμιση της περιοχής ικανοποιώντας τις αυξημένες κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της εποχής.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι - Βελτίωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με ασφαλτόστρωση - Πρόβλεψη πεζοδρομίων εκατέρωθεν των οδών όπου υπάρχει διαθεσιμότητα χώρου ή/και μονόπλευρα κατά μήκος των παραλιακών οδών - Διαμόρφωση ποδηλατοδρόμων - Χωροθέτηση οδύσεων ασφαλούς κίνησης ΑΜΕΑ και τυφλών - Διαμόρφωση θέσεων στάσης και θέασης - Τοποθέτηση κατακόρυφη και οριζόντιας σήμανσης - Κατασκευές και θέσεις για την ασφαλή κίνηση των ΑΜΕΑ, των τυφλών και των πεζών - Δημιουργία χώρων πρασίνου - Δημιουργία οργανωμένων και πλήρως εξοπλισμένων χώρων ανάπαυσης και αναψυχής - Δενδροφύτευση - Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (κάδοι απορριμμάτων, φύτευση, παγκάκια, φωτισμός κλπ)
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων Πρόγραμμα επενδύσεων του ταμείου ανάκαμψης
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων Δήμος Νέας Προποντίδας
	8	Στάδιο υλοποίησης
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Με βιοκλιματικά κριτήρια όσον αφορά το γενικό σχεδιασμό, τοποθετούνται δέντροστοιχίες σε επιλεγμένες θέσεις για σκιασμό, επιλέγονται υλικά χαμηλής ανακλαστικότητας, χαμηλής απορροφητικότητας και απολύτως φιλικά και εναρμονισμένα στο περιβάλλον την εγγύς περιοχής. Επιπλέον, όσον αφορά την εξοικονόμηση ενέργειας κατά τη λειτουργία των έργων αναφέρεται ότι θα τοποθετηθούν φωτιστικά σώματα με λαμπτήρες τύπου led, τα οποία είναι φιλικά στο περιβάλλον ενώ παράλληλα παρέχουν καθαρής και προηγμένης τεχνολογίας φωτισμό. Αυτά, χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια από τις συμβατικές λύσεις φωτισμού, επιτυγχάνοντας έτσι τη δραστική μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Τέλος, αποτελούν την καλύτερη λύση φωτισμού, στα πλαίσια ανάπτυξης μορφών πράσινης ενέργειας.

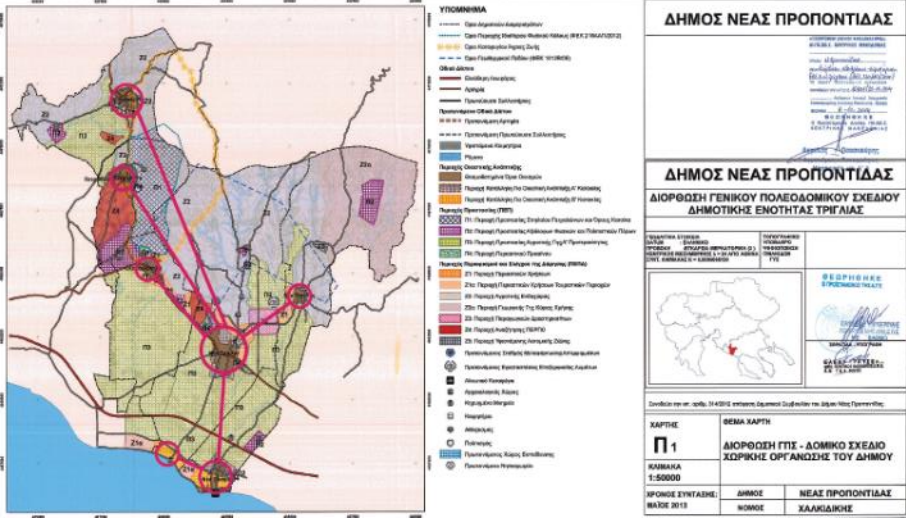
Στάδιο 2

	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων με στόχο την απόδοση στο κοινό του ελεύθερου δημόσιου χώρου, αυξάνοντας την ελκυστικότητα, την προσβασιμότητα και τη λειτουργικότητά του, αφού περιλαμβάνονται δίκτυα πεζοδρόμων και οδών που συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο (ανάπλαση οδών).
	3	Σύγκριση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια συστηματική προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών, διασφάλισης της προστασίας του περιβάλλοντος, τόνωσης της οικονομικής δραστηριότητας και αναγέννησης, τόσο στην επιλεγμένη περιοχή παρέμβασης, όσο και στην ευρύτερη περιοχή. Ακόμη, τα προτεινόμενα έργα αναπλάσεων διέπονται από τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού και έχουν ως στόχο την αύξηση της βιωσιμότητας των κοινόχρηστων χώρων, αυξάνοντας παράλληλα τις αστικές ροές χωρίς να περιορίζονται οι δυνατότητες ελεύθερης πρόσβασης και αναψυχής. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της περιοχής μελέτης - Υλικά οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Αστικός εξοπλισμός - Πληθυσμιακά δεδομένα - Γεωμορφολογική ανάπτυξη περιοχής - Χρήσης γης - Εμπορική δραστηριότητα περιοχής - Πολιτιστική ανάπτυξη περιοχής - Κατευθύνσεις οδών

Πίνακας 2.10: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Τρίγλιας Ν. Χαλκιδικής (2010, 2014)

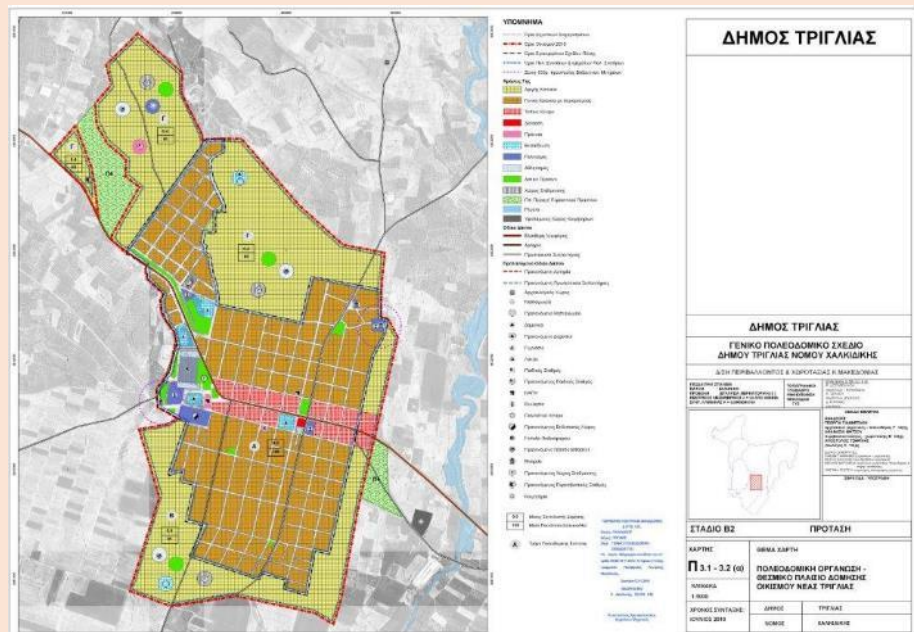
ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)
		Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Τρίγλιας Ν. Χαλκιδικής
		Πολεοδομικός σχεδιασμός του δήμου Τρίγλιας
		2010, 2014
		Δημοτικά Διαμερίσματα Ελαιοχωρίων, Κρήνης, Ν. Πλαγίων, Ν.Τενέδου, Ν.Τρίγλιας και Ν.Πετραλώνων

Στάδιο 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ		
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης Η υπ' αριθμ. 520/2010 Απόφαση Γενικής Γραμματείας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας Η υπ' αριθμ. 405/2014 Απόφαση Γενικής Γραμματείας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 520/2010 Απόφασης)
	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης - Περιγραφή των προβλεπόμενων εργασιών για τις επεμβάσεις και των υλικών δαπέδου που θα χρησιμοποιηθούν, του αστικού εξοπλισμού, του φωτισμού κ.λ.π. - Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης - Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει κείμενα που προσδιορίζουν, τις πολεοδομικές ζώνες, τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
	3	Ταυτότητα δεδομένων - Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της - Αστικός εξοπλισμός - Κατηγορίες οδών και λειτουργία τους - Χρήσεις γης - Πληθυσμιακά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά - Ιεράρχηση οδικού δικτύου και κατευθύνσεις οδών
	4	Συμπεράσματα μελέτης Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι απαιτείται αναδιαμόρφωση και καθιέρωση ποικίλων ζωνών προκειμένου τη βέλτιστη συνολική χωροταξική θεώρηση για το Δήμο. Γενικά, το υπάρχον υπερτοπικό δίκτυο καλύπτει ικανοποιητικά τις ανάγκες πρόσβασης των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής, ωστόσο επιθυμητή είναι η κατασκευή επιπλέον οδών για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των εν δυνάμει αναδιαμορφωμένων ζωνών.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι 1. Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Προστασίας του Περιβάλλοντος του Δήμου Τρίγλιας με προσδιορισμό ζωνών χρήσεων γης όπως: - Ζώνες οικιστικής ανάπτυξης (α' και β' κατοικίας) - Ζώνες προστασίας (ΠΕΠ) - ο Περιοχή Προστασίας Σηπλαιού Πετραλώνων και Όρους Κατσικά - ο Περιοχές Προστασίας Αξιόλογων Φυσικών και Πολιτιστικών πόρων - ο Περιοχή Προστασίας Γεωργικής γης Α' προτεραιότητας - ο Περιοχές Περιαστικού Πρασίνου

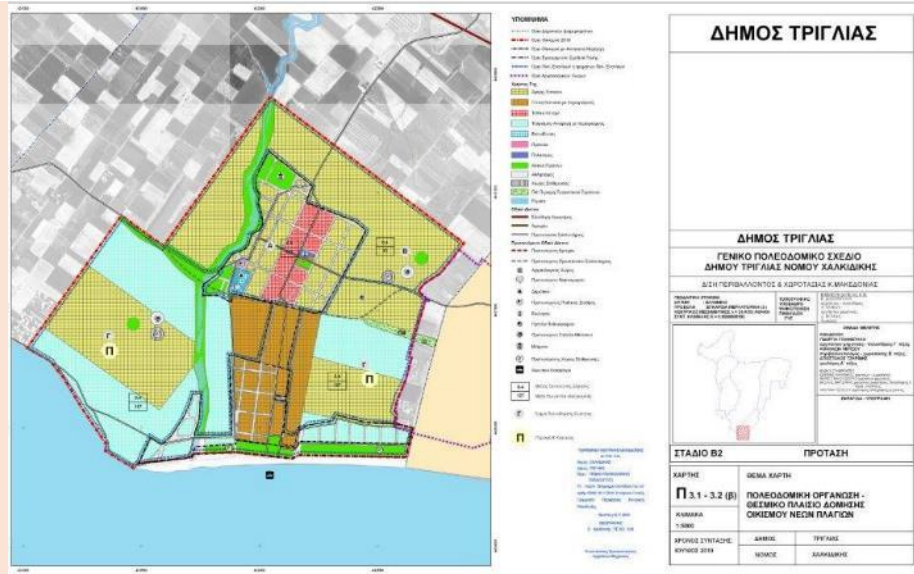
Στάδιο 2

- Ζώνες Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (ΠΕΠΔ)
 - ο Περιοχές Περιαστικών Χρήσεων γύρω από τους οικισμούς
 - ο Περιοχές Περιαστικών Χρήσεων τουριστικών περιοχών
 - ο Περιοχή Αγροτικής Ενδοχώρας και γεωργικής γης κύριας χρήσης
 - ο Περιοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων
 - Ευρύτερες ζώνες αναζήτησης ΠΕΡΠΟ
 - ο Περιοχές δυτικά και νότια του οικισμού Πετραλώνων
 - ο Περιοχές βορειοδυτικά του οικισμού Ν.Τρίγλιας
 - ο Περιοχές νοτιοδυτικά του οικισμού Κρήνης
 - ο Περιοχή υφιστάμενης λατομικής ζώνης
2. Οικισμός Νέας Τρίγλιας:
- Επέκταση οικισμού περιμετρικά
 - Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών κέντρων, παιδικών σταθμών, χώρων πρασίνου
 - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης



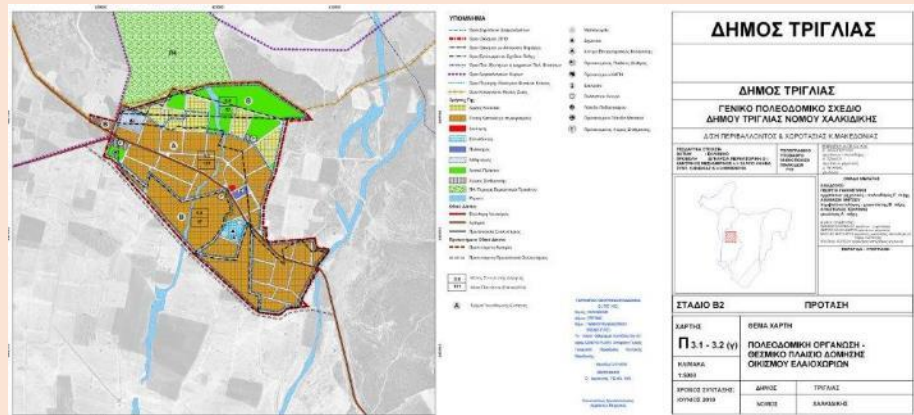
3. Οικισμός Ν.Πλαγίων (Α' και Β' κατοικία)
- Επέκταση οικισμού περιμετρικά
 - Δημιουργία συλλεκτικής οδού παράλληλης με την δημοτική οδό Σωζόπολης – Ν.Φλογητών προς νότο, ώστε να παρακάμπτεται το κέντρο του οικισμού
 - Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών κέντρων, παιδικών σταθμών, χώρων πρασίνου
 - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης

Στάδιο 2



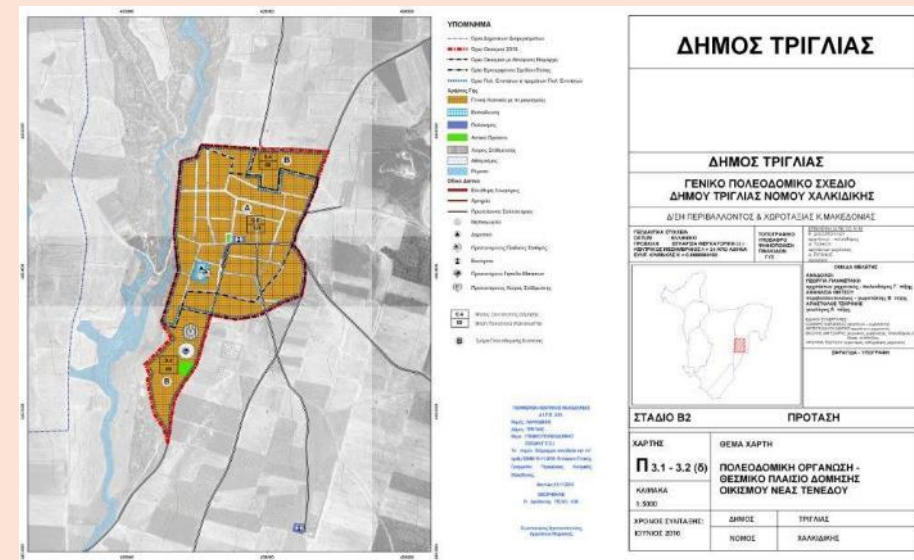
4. Οικισμός Ελαιοχωρίων

- Βορειοδυτικά του οικισμού, δημόσια έκταση περίπου 250 στρ. προτείνεται να χαρακτηριστεί ως χώρος περιεσπαστικού πρασίνου
- Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων

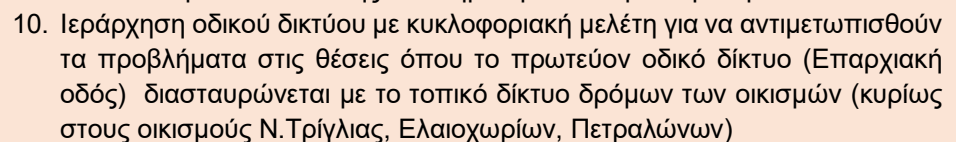
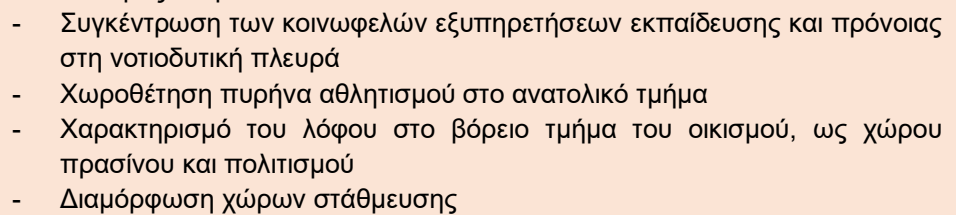


5. Οικισμός Ν.Τενέδου

- Επέκταση οικισμού προς το νότο



- Επέκταση οικισμού προς το νότο
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου
- Κατασκευή αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων και παιδικού σταθμού



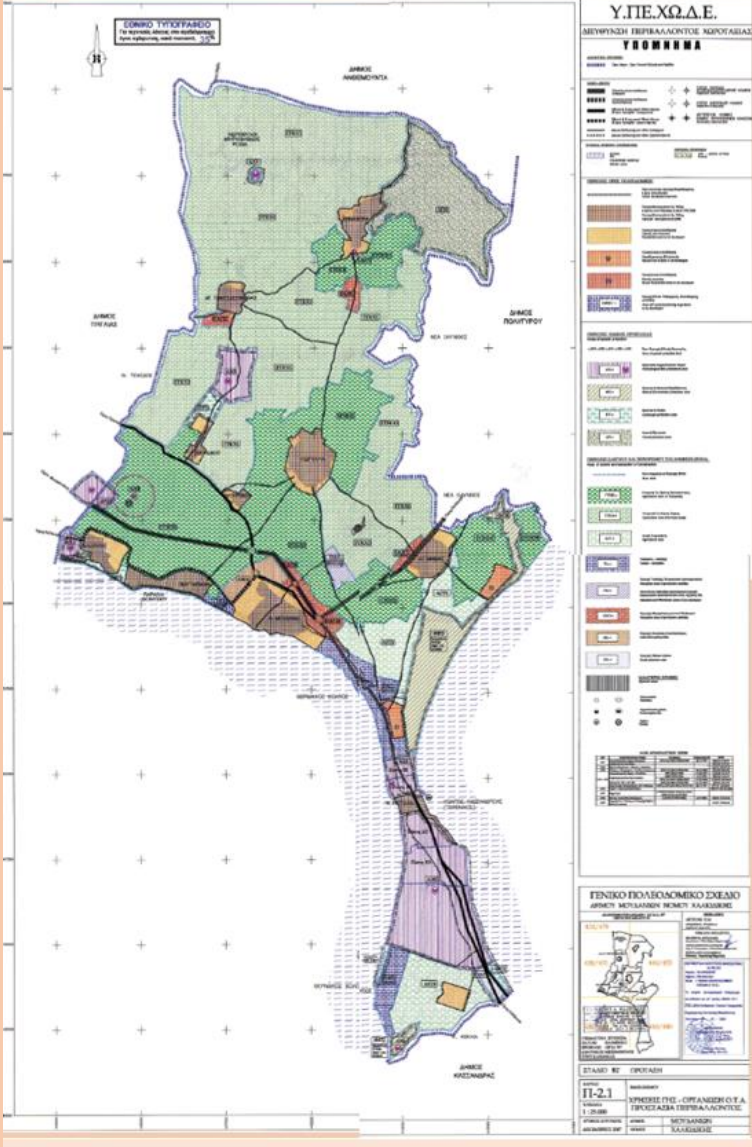
Στάδιο 2

	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Προκαταβολές Εισφοράς Χρήματος, Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ΠΕΠ, Δήμος-Εισφορές χρήματος, ΕΣΠΑ, Εισφορές χρήματος, ΕΠΤΑ, ΕΠ Περιβάλλον, Ιδίου πόρους, ΕΛΛΑΔΑ 2004, Δήμος, LEADER
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Τρίγλιας, Υπουργείο Πολιτισμού, Εφορείας Παλαιοντολογίας – Σπηλαιολογίας Βόρειας Ελλάδος, Αρχαιολογικές υπηρεσίες, ΕΠΑΕ, ΝΕΧΩΠ, Υπουργείο Περιβάλλοντος
	8	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη με ΦΕΚ
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Ο προσδιορισμός ζωνών χρήσεων γης και η προβλεπόμενη οικιστική ανάπτυξη και χωρική οργάνωση έχουν ως βασικούς άξονες : - Την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή οικολογικού ενδιαφέροντος, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της αειφορίας. - Τη διαφύλαξη του χαρακτήρα της περιοχής ως προς το τοπίο και την κλίμακα οικισμών και κτισμάτων - Την προστασία των υδάτινων πόρων (ρύπανση) και στην αξιοποίηση γεωθερμικού πεδίου - Την προστασία της γεωργικής γης και ειδικότερα στις θέσεις με προοπτική ανάπτυξης τομέα βιολογικών καλλιεργειών για ειδικά προϊόντα - Τη διατήρηση κατά το δυνατόν χωματόδρομων και χαλικόδρομων - Τη διατήρηση και προστασία των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων των αγροτικών τοπίων - Τη διαμόρφωση περιοχών πρασίνου και ήπιων υπαίθριων εγκαταστάσεων αθλητισμού ή πολιτισμού και αναψυχής κοντά στα όρια των οικισμών - Την προστασία και ανάδειξη της χλωρίδας και πανίδας
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η απόφαση προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων με στόχο τη χωροταξική αναθεώρηση του Δήμου Τρίγλιας σε ζώνες και τη βέλτιστη σύνδεση μεταξύ τους με συνδετικές οδούς.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης έκτασης του Δήμου Τρίγλιων σε ζώνες με απώτερο σκοπό το διαμοιρασμό της κινητικότητας και της οικονομικής δραστηριότητας τόσο παραλιακά όσο και στην ενδοχώρα. Παράλληλα, προβλέπει την απόδοση περισσότερων χώρων πρασίνου στο κοινό και τη σύνδεση των ζωνών με συλλεκτήριες οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Σύγκριση προβλεπόμενων συμπερασμάτων της παρούσας μελέτης με την υφιστάμενη κατάσταση με σκοπό την εκτενή ανάλυση και εξέταση της περιοχής μελέτης σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού εν συγκρίσει με την υφιστάμενη χωρική κατανομή των χρήσεων γης.

Πίνακας 2.11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Μουδανίων Ν. Χαλκιδικής (2008, 2012)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
		Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)
		Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Μουδανίων Ν. Χαλκιδικής

Στάδιο 2

5	3	Αντικείμενο	Πολεοδομικός σχεδιασμός του δήμου Μουδανίων
	4	Έτος εκπόνησης	2008, 2012
			Δημοτικά Διαμερίσματα Μουδανίων, Φλογητών, Πορταριάς, Αγίου Μάμα, Ποτίδαιας, Αγίου Παντελεήμονα, Σημάντρων, Ζωγράφου και Διονυσίου
		Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η υπ' αριθμ. 118/2008 Απόφαση Γενικής Γραμματείας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας Η υπ' αριθμ. 37/2012 Απόφαση Γενικής Γραμματείας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 118/2008 Απόφασης)
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	- Περιγραφή των προβλεπόμενων εργασιών για τις επεμβάσεις και των υλικών δαπέδου που θα χρησιμοποιηθούν, του αστικού εξοπλισμού, του φωτισμού κ.λ.π. - Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης

Στάδιο 2

		- Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει κείμενα που προσδιορίζουν, τις πολεοδομικές ζώνες, τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
3	Ταυτότητα δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών και των οδοστρωμάτων της - Αστικός εξοπλισμός - Κατηγορίες οδών και λειτουργία τους - Χρήσεις γης - Πληθυσμιακά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά - Ιεράρχηση οδικού δικτύου και κατευθύνσεις οδών
4	Συμπεράσματα μελέτης	Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι απαιτείται αναδιαμόρφωση και καθιέρωση ποικίλων ζωνών προκειμένου τη βέλτιστη συνολική χωροταξική θεώρηση για το Δήμο. Γενικά, ο κεντρικός οικισμός των Μουδανιών που φέρει το κύριο βάρος της ανάπτυξης στον ΟΤΑ, παρουσιάζει λειτουργικά, κυκλοφοριακά και ποιοτικά προβλήματα. Απαιτείται η αναβάθμισή του με διαδοχικές δράσεις σε διάφορα επίπεδα (ΓΠΣ– πολεοδομικό επίπεδο, αναπλάσεις).
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	1. Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης του Δήμου Μουδανιών με προσδιορισμό ζωνών χρήσεων γης όπως: - Περιοχές επεκτάσεων α' και β' κατοικίας/ 19 ρολεοδομικές ενότητες-γειτονιές (ΠΕ) - Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (ΠΕΠΔ) - ο ΠΕΠΔ Γεωργικής Γης Πρώτης Προτεραιότητας - ο ΠΕΠΔ Γεωργικής Γης Κύριας Χρήσης - ο ΠΕΠΔ Λοιπής Γεωργικής Γης - ο Π.Ε.Π.Δ. Ζώνης Υποδοχής Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΒΙ.ΠΑ. Μουδανιών) - ο ΠΕΠΔ Τουρισμού–Αναψυχής - ο ΠΕΠΔ Εξυπηρέτησης Αστικού Πληθυσμού - ο ΠΕΠΔ Οικιστικής Καταλληλότητας - ο ΠΕΠΔ Οδικών Αξόνων - Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) - ο ΠΕΠ Προστασίας Αρχαιολογικών Χώρων - ο ΠΕΠ Ειδικής Προστασίας Φυσικού Περιβάλλοντος - ο ΠΕΠ Δασικής Προστασίας και Οικοανάπτυξης - ο Π.Ε.Π. Περιοχές Προστασίας Τοπίου 2. Εξυπηρέτηση των οικισμών του ΟΤΑ από τα ΜΜΜ του Νομού Χαλκιδικής 3. Επέκταση των λιμενικών και των χερσαίων εγκαταστάσεων (εμπορικός λιμένας, μαρίνα, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις) της ζώνης λιμένα και της παραλιακής ζώνης Ν. Μουδανιών για δραστηριότητες εμπορικές ακτοπλοϊκές, αλιευτικές (αλιευτικό καταφύγιο) και τουριστικές (μαρίνα τουριστικών σκαφών) μετά από ειδικές μελέτες 4. Εξέταση, κατόπιν ειδικής μελέτης, της δυνατότητας δημιουργίας γραμμών θαλάσσιας συγκοινωνίας από και προς το λιμάνι των Μουδανιών, με στόχο την αποσυμφόρηση των χερσαίων οδικών δικτύων και την ενίσχυση του τουρισμού 5. Εξέταση, κατόπιν ειδικής μελέτης, της δυνατότητας σύνδεσης των οικισμών του ΟΤΑ με το ΠΣΘ με μέσο σταθερής τροχιάς (προαστιακός σιδηρόδρομος ανατολικών περιοχών ΠΣΘ), με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προς και από την περιοχή, για μόνιμους κατοίκους και παραθεριστές – τουρίστες

Στάδιο 2

6. Ιεράρχηση εξωαστικού οδικού δικτύου του ΟΤΑ ως κατωτέρω. Τα τμήματα των οδών που δεν έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά, βελτιώνονται, αναβαθμίζονται και συμπληρώνονται μετά από ειδικές μελέτες.

Αυτοκινητόδρομοι (ελεύθεροι λεωφόροι)

- Εθνική οδός Θεσσαλονίκης – Μουδανιών
- Επαρχιακή οδός – Μουδανιών – προς Πολύγυρο και Νικήτη
- Επαρχιακή οδός – Μουδανιών – Ν. Ποτίδαια

Κύριες Αρτηρίες

- Παλαιά εθνική οδός Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών (τμήμα από Ν. Μουδανιά μέχρι τα όρια του ΟΤΑ Τρίγλιας)
- Επαρχιακή οδός Ν. Ποτίδαια – προς Καλλιθέα
- Προτεινόμενη οδός που συνδέει τους παραλιακούς οικισμούς Ν. Φλογητά – Παραλία Διονυσίου – Παραλία Πορταριάς – Ν. Μουδανιά, με βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών και αλλαγή της χάραξής της έτσι, ώστε να αποτελέσει ταυτόχρονα περιφερειακή οδό στα όρια των ανωτέρω οικισμών με στόχο η διερχόμενη κυκλοφορία να μην περνάει μέσα από τους οικισμούς. Προτείνεται η διασύνδεση της οδού αυτής σε κομβικά σημεία με συλλεκτήριες οδούς με τους παράπλευρους δρόμους (service roads) της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών για την εξυπηρέτηση των παραλιακών οικισμών

Κόμβοι

- Υφιστάμενοι κόμβοι (Ανισόπεδοι):
 - ο Πορταριάς
 - ο Ν. Μουδανιών
- Προτεινόμενοι κόμβοι:
 - ο Μουδανιών – βιομηχανικής ζώνης (υπόγεια διάβαση)
 - ο Αγ. Μάμα (ισόπεδος)

Συλλεκτήριες

- Επαρχιακή οδός Πολύγυρος – Σήμαντρα – Ν. Τρίγλια, στο τμήμα που βρίσκεται εντός του ΟΤΑ
- Δημιουργία δικτύου συλλεκτηρίων οδών στον ΟΤΑ. Το δίκτυο αποτελείται από τις δημοτικές οδούς που συνδέουν τους οικισμούς της ενδοχώρας μεταξύ τους, τους κάθετους άξονες από τους οικισμούς Ζωγράφου, Διονυσίου, Πορταριά προς την παραλιακή ζώνη, την οδό που συνδέει τον Άγιο Μάμα με τους παραθεριστικούς οικισμούς Βάρκες και Πόρτες, την οδό που συνδέει την Ποτίδαια με την περιοχή επέκτασής της στο νότιο τμήμα της, τις συνδέσεις με το υπερτοπικό δίκτυο στις περιοχές των κόμβων και τις παράπλευρες οδούς εξυπηρέτησης, καθώς και την προτεινόμενη οδό που συνδέει το ΒΙΠΑ με τα Ν. Μουδανιά.

Δίκτυο πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων

- Καθορισμός πλέγματος πεζοδρόμων και εξασφάλιση οργανωμένων χώρων στάθμευσης στους παραθεριστικούς οικισμούς της παραλιακής ζώνης
- Διαφύλαξη – ανάδειξη μονοπατιών στην ευρύτερη περιοχή του ΟΤΑ, ώστε να ενισχυθούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού
- Ενοποίηση παραλιακών πεζοδρόμων των οικισμών Ν. Μουδανιών – Παραλίων Πορταριάς – Διονυσίου – Φλογητών σε μια ενιαία διαδρομή
- Δημιουργία εξωαστικού ποδηλατοδρόμου παράλληλα με τις υφιστάμενες οδούς κατά τη διαδρομή Ν. Μουδανιά – Πόρτες – Άγιος Μάμας – Πορταριά

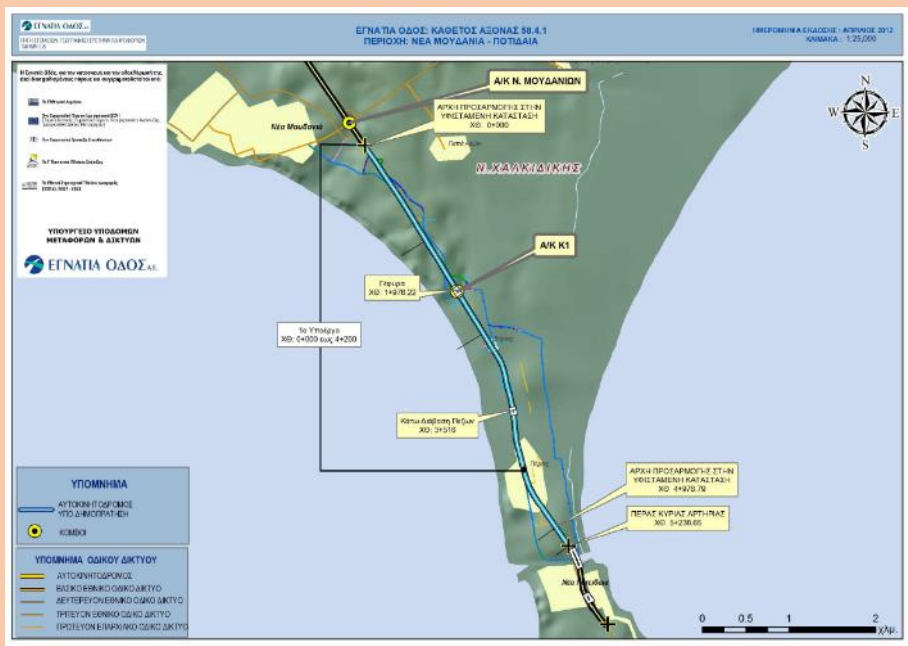
Στάδιο 2

		– Σήμαντρα – Άγιος Παντελεήμονας – Ζωγράφου – Φλογητά– Παραλία Διονυσίου – Ν. Μουδανιά με σκοπό να τονωθεί ο αθλητικός και ο περιηγητικός τουρισμός και να δημιουργηθούν σημαντικές ροές τουριστών από τα παράλια προς την ενδοχώρα. - Στον οικισμό Ζωγράφου προτείνεται η χάραξη πεζοδρόμου δίπλα στο ρέμα, για τη δημιουργία περιπατητικού μονοπατιού σε συνέχεια με το οδικό δίκτυο του οικισμού. 7. Επαναχάραξη οδού που συνδέει Ν. Φλογητά – Παραλία Διονυσίου– Παραλία Πορταριάς– Ν. Μουδανιά ώστε να αποτελέσει περιφερειακή οδό και διασύνδεσή της σε κομβικά σημεία με συλλεκτήριες οδούς με τους παράπλευρους δρόμους (service roads) της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών 8. Κατασκευή οδών: - Σύνδεση του λιμένα με τον κόμβο Μουδανιών 9. Μεταξύ του βιοτόπου και της προς πολεοδόμηση περιοχής του Αγίου Παντελεήμονα προτείνεται να δημιουργηθεί ζώνη πρασίνου που θα λειτουργεί ως ζώνη μόνωσης και προστασίας του υδροβιοτόπου 10. Ανάπλαση του μετώπου της παραλιακής ζώνης του οικισμού Μουδανιών και ολοκλήρωση της δημιουργίας παραλιακών πεζοδρόμων και χώρων στάθμευσης 11. Οργάνωση, διασύνδεση των οδικών δικτύων και αναθεώρηση σε διάφορα σημεία του αστικού ιστού της–σχεδόν συνεχόμενης –πολεοδομημένης παραλιακής ζώνης Φλογητών, παραλίας Διονυσίου, παραλίας Πορταριάς. Δημιουργία, στο βόρειο όριο των παραπάνω οικισμών, οδικού δικτύου (αρτηρίας) εξυπηρέτησης–παράκαμψης των τουριστικών–παραλιακών περιοχών, ανεξάρτητου από το λοιπό δίκτυο. Ανάπλαση της παραλιακής ζώνης των οικισμών και δημιουργία συνεχόμενου παραλιακού πεζοδρόμου–ποδηλατόδρομου. Ο παραλιακός αυτός πεζοδρόμος–ποδηλατόδρομος ο οποίος καλύπτει μια διαδρομή αρκετών χιλιομέτρων, κατά τμήματα μπορεί να συνυπάρχει (με χωριστή σήμανση) με δρόμους οχημάτων, είτε υφιστάμενους σήμερα, είτε υπό διάνοιξη 12. Κυκλοφοριακές διαρρυθμίσεις με αλλαγές στην ιεράρχηση του εσωτερικού οδικού δικτύου του οικισμού Μουδανιών μετά από ειδική μελέτη 13. Ανάπλαση των παραλιακών ζωνών του οικισμού της Ποτίδαιας, τόσο προς την πλευρά της Διώρυγας, όσο και προς τα ανατολικά, στο Τορωναίο.	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Πόροι ΟΤΑ, Δημόσιες επενδύσεις, Δημόσιες επιχειρήσεις, Ιδιωτικές επενδύσεις, Τράπεζα γης, Εισφορά ιδιοκτητών σε χρήμα, Ανταποδοτικές δημόσιες δαπάνες
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Μουδανιών
	8	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη με ΦΕΚ
ΟΙΣΙΝ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Στην απόφαση αναφέρεται ότι καθορίζονται ειδικές περιοχές προστασίας ΠΕΠ για τις εντοπισμένες περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές που χρήζουν προστασίας.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η απόφαση προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων με στόχο τη χωροταξική αναθεώρηση του Δήμου Μουδανιών σε ζώνες και τη βέλτιστη σύνδεση μεταξύ τους με συνδυαστικές οδούς.

Στάδιο 2

	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης έκτασης του Δήμου Μουδανίων σε περιοχές με απώτερο σκοπό το διαμοιρασμό της κινητικότητας και της οικονομικής δραστηριότητας τόσο παραλιακά όσο και στην ενδοχώρα. Παράλληλα, προβλέπει την απόδοση περισσότερων χώρων πρασίνου στο κοινό, τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων και την ενίσχυση της ακτολιμενικής σύνδεσης. Επιπλέον, προτείνει τη δημιουργία σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη μετατόπιση της κυκλοφορίας περιφερειακά των οικιστικών ιστών προκειμένου να δοθεί χώρος στο κοινό. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Σύγκριση προβλεπόμενων συμπερασμάτων της παρούσας μελέτης με την υφιστάμενη κατάσταση με σκοπό την εκτενή ανάλυση και εξέταση της περιοχής μελέτης σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού εν συγκρίσει με την υφιστάμενη χωρική κατανομή των χρήσεων γης.

Πίνακας 2.12: Τεχνική μελέτη εφαρμογής διαπλάτυνσης τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια (2012)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	Τεχνική μελέτη εφαρμογής
	2	Τίτλος	Κάθετος άξονας Εγνατίας οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια από Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 4+200 (58.4.1)
	3	Αντικείμενο	Βελτίωση της υφιστάμενης οδού και μετατροπή της σε οδό ταχείας κυκλοφορίας με διαχωρισμό της κυκλοφορίας και δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση
	4	Έτος εκπόνησης	2012
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής	Εθνική οδός Θεσσαλονίκης-Μουδανίων-Ποτίδαιας 
ΠΕΡΙΕΧ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Μελέτη για τον κάθετο άξονας Εγνατίας οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: Διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια από Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 4+200 (58.4.1)

Στάδιο 2

	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	- Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, πολεοδομικά γνωρίσματα) και σύνθεσης των δεδομένων σύμφωνα με τις αρχές του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
	3	Ταυτότητα δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδού - Υλικά οδοστρωμάτων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Εξοπλισμός οδών - Μελέτες οδοποιίας - Μελέτες υδρεύσεων-αποχετεύσεων - Μελέτες τεχνικών - Οριστική μελέτη συμπληρωματικού κτηματολογίου - Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι η κυκλοφορία επί της οδού είναι αρκετά μεγάλη ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες οπότε εξυπηρετεί το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο και επομένως, η μία λωρίδα ανά κατεύθυνση δεν επαρκεί.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	- Αμφίπλευρη διαπλάτυνση του υφιστάμενου οδοστρώματος προκειμένου να αποκτήσει συνολικό ασφαλτικό πλάτος 16m - Δημιουργία δύο λωρίδων πλάτους 3,25m και 3,5m ανά κατεύθυνση, δύο λωρίδες καθοδήγησης προς την κεντρική νησίδα πλάτους 0,8m και μία κεντρική νησίδα όπου τοποθετούνται τα στηθαία - Τοπικές εξυγιάνσεις οδοστρώματος - Κατασκευή μικρών τεχνικών στην αρτηρία, στο παράπλευρο δίκτυο και στους κλάδους του Α/Κ1 - Επεκτάσεις μικρών τεχνικών - Κατασκευή στραγγυστηρίων, ερεισμάτων, μικρών τυπικών τοίχων ποδός σε θέσεις ορυγμάτων και υψηλών επιχωμάτων - Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Τοποθέτηση αμφίπλευρων μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας σε όλο το μήκος της οδού - Προσθήκη διαγράμμισης σε όλο το μήκος της οδού - Τοποθέτηση και μετακίνηση ηλεκτροφωτισμού - Προσαρμογή υφιστάμενου κόμβου Ν.Μουδανίων στη διαπλατυμένη οδό - Σύνδεση της διαπλατυμένης οδού Μουδανιά-Ποτίδαια με την υφιστάμενη δίχνη οδό περί την Χ.Θ. 4+200 - Κατασκευή ανισόπεδου κόμβου ΑΚ1 με αφετηρία τη Χ.Θ. 1+289,84 και πέρας τη Χ.Θ. 2+546,98 ο οποίος θα συνδέσει την κύρια αρτηρία με τους παράπλευρους δρόμους καθώς και τον δεξιό με τον αριστερό παράπλευρο. Η διασταύρωση των παράπλευρων με την κύρια αρτηρία θα γίνει με κάτω διάβαση στη Χ.Θ. 1+976,22.
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Ανάδοχος
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. - Αρχαιολογική υπηρεσία - Ε.Σ.Υ. - Κ.Υ.Α.

Στάδιο 2

ΠΛΑΙΣΙΟ	8	Στάδιο υλοποίησης	
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Τα φυτικά προϊόντα εκσκαφής αποθηκεύονται για την επένδυση πρανών και την πλήρωση νησίδων και τα λοιπά προϊόντα εκσκαφής, εφόσον είναι ποιοτικά κατάλληλα, θα χρησιμοποιηθούν για τη διαπλάτυνση της οδού. Επιπλέον, τα δάνεια χώματα για την κατασκευή των επιχωμάτων θα ληφθούν από την ευρύτερη περιοχή Νομών Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής. Ακόμη, θα γίνει επαναχρησιμοποίηση των υφιστάμενων στηθαίων και πινακίδων, εφόσον αυτά είναι σε καλή κατάσταση. Τέλος, έχει εκπονηθεί μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων η οποία έχει εγκριθεί.
	2	Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η περιγραφή προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων με στόχο την αναδιαμόρφωση τμήματος της εθνικής οδού. Στόχος είναι η διαπλάτυνση της οδού καθώς και ο εμπλουτισμός της με σήμανση προκειμένου την ασφαλέστερη διάσχιση από τους κατοίκους και τους τουρίστες.
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα τεχνική περιγραφή αποτελεί μια συστηματική προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών μετακίνησης τόσο των κατοίκων όσο και των τουριστών. Μέσω της αναβάθμισης της διατομής της οδού επιδιώκεται η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας με ταυτόχρονη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	- Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδού - Υλικά οδοστρωμάτων και υφιστάμενη κατάστασή τους - Εξοπλισμός οδών - Μελέτες οδοποιίας - Μελέτες υδρεύσεων-αποχετεύσεων - Μελέτες τεχνικών - Οριστική μελέτη συμπληρωματικού κτηματολογίου - Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Πίνακας 2.13: Πολεοδομικές μελέτες ένταξης και πολεοδομικός σχεδιασμός δήμου Νέας Καλλικράτειας (1999, 2003, 2004)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΣΧΕΔΙΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/ εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης

Στάδιο 2

	2	Μέθοδοι/ Εργαλεία υλοποίησης	- Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν, τις πολεοδομικές ζώνες, τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	- Χρήσεις γης - Πολεοδομικά χαρακτηριστικά - Λειτουργική δομή - Αστικός εξοπλισμός
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης κατέδειξε ότι απαιτείται ένταξη κάποιων περιοχών στο σχέδιο πόλης του δήμου Νέας Καλλικράτειας και σύνταξη πολεοδομικών σχεδίων ποικίλων οικισμών και περιοχών του ίδιου δήμου. Επιπλέον, απαιτείται ο προσδιορισμός οικοδομήσιμων χώρων καθώς και η διαμόρφωση διαφόρων ζωτικών υποδομών στο Δήμο.
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης του οικισμού Ν.Σωζόπολης (περιοχή II) Κοινότητας Ν.Συλάτων (Ν.Χαλκιδικής) - Κατασκευή οδών και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης - Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων και παιδικής χαράς - Καθορισμός χρήσεων γης: - ο Γενικής κατοικίας - ο Αμιγούς κατοικίας - ο Τουρισμού-αναψυχής
			Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης της περιοχής Κεντρική Καλλικράτεια 2B του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής) - Κατασκευή οδών και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης - Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων και παιδικής χαράς - Καθορισμός χρήσεων γης: - ο Κέντρου - ο Αμιγούς κατοικίας
			Πολεοδομικό σχέδιο τμήματος του οικισμού Νέας Καλλικράτειας του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής) - Κατασκευή οδών και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και πλατείας - Καθορισμός χρήσεων γης: - ο Γενικής κατοικίας - ο Αμιγούς κατοικίας
			Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική Ν.Καλλικράτεια 2α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής) - Κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης - Κατασκευή αθλητικών και λουτρικών εγκαταστάσεων, κτιρίων πολλαπλών χρήσεων, πλατείας, ιατρείου, υπαίθριου θεάτρου και παιδικής χαράς

Στάδιο 2

- Καθορισμός χρήσεων γης:
 - ο Γενικής κατοικίας
 - ο Αμιγούς κατοικίας
 - ο Τουρισμού-αναψυχής

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Κεντρική 1Β» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

- Κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων
- Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πλατείας, πάρκου, παιδικής χαράς
- Καθορισμός χρήσεων γης:
 - ο Αμιγούς κατοικίας
 - ο Τουρισμού-αναψυχής

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 2β» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

- Κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πλατείας, παιδικού σταθμού και παιδικής χαράς
- Καθορισμός χρήσεων γης:
 - ο Γενικής κατοικίας
 - ο Αμιγούς κατοικίας
 - ο Τουρισμού-αναψυχής

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 2 του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω δήμου

- Κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πλατείας, ιατρείου, πάρκου, δημοτικού ξενώνα, κτιριακών εγκαταστάσεων βιοτόπου-γραφείων συλλόγων, παιδικού σταθμού και παιδικής χαράς
- Καθορισμός χρήσεων γης:
 - ο Αμιγούς κατοικίας
 - ο Τουρισμού-αναψυχής

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 1 (1.1. και 1.2) του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω Δήμου

- Κατασκευή οδών και πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης
- Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πάρκου, παιδικής χαράς και παιδικού σταθμού
- Καθορισμός χρήσεων γης:
 - ο Αμιγούς κατοικίας
 - ο Τουρισμού-αναψυχής

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας της πολεοδομικής ενότητας «Κεντρική 1Α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Στάδιο 2

		- Κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης - Κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πάρκου, χώρου υγείας-πρόνοιας, πλατείας, εκκλησίας, χώρου πολιτισμού και παιδικής χαράς - Καθορισμός χρήσεων γης: - ο Αμιγούς κατοικίας - ο Γενικής κατοικίας - ο Τουρισμού-αναψυχής Πολυενομοικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 1α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής) - Κατασκευή οδών και πεζοδρομίων - Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου - Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης - Κατασκευή πλατείας, δημοτικού χώρου κοινωφελών λειτουργιών και παιδικής χαράς - Καθορισμός χρήσεων γης: - ο Αμιγούς κατοικίας - ο Τουρισμού-αναψυχής - ο Ελεύθερων χώρων-αστικού πρασίνου - ο Κοινωνικών εξυπηρετήσεων	
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δεν αναφέρεται
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δήμος Νέας Καλλικράτειας
	8	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένο με ΦΕΚ
	ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης
2		Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας	Η μελέτη προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων με στόχο τη χωροταξική αναθεώρηση του Δήμου Νέας Καλλικράτειας σε περιοχές χρήσεων γης και τη διάθεση στο κοινό ποικίλων χώρων αναψυχής.
3		Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στη διαμόρφωση της υφιστάμενης έκτασης του Δήμου Νέας Καλλικράτειας σε περιοχές χρήσεων γης με ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Προτείνεται η κατασκευή ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων και κοινόχρηστων χώρων πρασίνου δίνοντας καθ' αυτόν τον τρόπο έμφαση στην πεζή μετακίνηση έναντι της μηχανοκίνησης. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η μελέτη βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές ενός ΣΒΑΚ.
4		Αξιοποίηση δεδομένων	Σύγκριση προβλεπόμενων συμπερασμάτων των πολυενομοικών μελετών με την υφιστάμενη κατάσταση με σκοπό την εκτενή ανάλυση και εξέταση της περιοχής μελέτης σε επίπεδο πολυενομοικού σχεδιασμού εν συγκρίσει με την υφιστάμενη χωρική κατανομή των χρήσεων γης.

Επιπλέον κρίνεται σκόπιμη η αναφορά σε μελλοντικά έργα, τα οποία δεν αφορούν τεχνικές μελέτες ή σχέδια, αλλά σχετίζονται άμεσα με την κινητικότητα στην περιοχή μελέτης, ήτοι:

Στάδιο 2

- Τα υποέργα: «Ενίσχυση της μικροκινητικότητας στο Δήμο Νέας Προποντίδας» και «Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου Παρακολούθησης των δράσεων Μικροκινητικότητας του Δήμου Νέας Προποντίδας». Πρόκειται για προμήθεια και εγκατάσταση ενός κεντρικού αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος, 4 τερματικών σταθμών, 30 ηλεκτρικών ποδηλάτων εκ των οποίων δύο για ΑΜΕΑ. Οι πολίτες θα έχουν την ευχέρεια να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο για όσο χρόνο επιθυμούν, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου. Τα ποδήλατα θα τοποθετηθούν σε σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό.
- Η σύμβαση για την προμήθεια και εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων με τίτλο: «Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων για τη δημιουργία και αναβάθμιση των στάσεων προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Νέας Προποντίδας» η οποία περιλαμβάνει:
 - ο Την προμήθεια, μεταφορά, τοποθέτηση και συναρμολόγηση των στεγάστρων στις θέσεις που θα υποδειχθούν. Επισημαίνεται ότι θα προηγηθεί η αποξήλωση των παλιών στεγάστρων, όπου υφίστανται.
 - ο Την επιστέγαση των στεγάστρων.
 - ο Την κατασκευή διαφανών πλαισίων στην οπίσθια όψη από ανθεκτικό υλικό. Επισημαίνεται ότι σε τμήμα της πλάτης θα τοποθετηθεί ειδικό ενσωματωμένο πλαίσιο, όπου θα υπάρχει η δυνατότητα να αναρτώνται πληροφορίες, ανακοινώσεις και χάρτες και στις δύο όψεις για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού.
 - ο Την τοποθέτηση εξοπλισμού στεγάστρου (ανακλινόμενο καθιστικό, φωτοβολταϊκό πάνελ, φωτισμός led με χρήση φωτοβολταϊκών πάνελ, πλαίσια αναγραφής ονομασίας της στάσης, πινακίδα της στάσης, κάδος απορριμμάτων, κ.λπ).
 - ο Την τοποθέτηση χώρου στάθμευσης και ελιγμών για αναπηρικό αμαξίδιο.
 - ο Το τοποθέτηση σε κάθε στέγαστρο κατ' ελάχιστον 2 θυρών USB για φόρτιση smart συσκευών και ηλεκτρονικού κυκλώματος με επαρκή φωτισμό τεχνολογίας Led.
 - ο Την διεξαγωγή σχεδίου ηλεκτρολογικής εγκατάστασης και επάρκειας ενεργειακής αυτονομίας.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Χαλκιδικής της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και εμπεριέχει τρεις Δημοτικές Ενότητες, ήτοι, της Καλλικράτειας, της Τρίγλιας και των Ν. Μουδανιών. Σε αυτό το κεφάλαιο ακολουθεί παρουσίαση των γενικών στοιχείων της περιοχής, καθορίζεται η περιοχή μελέτης και δίδονται στοιχεία σχετικά με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία αυτής.

3.1 Γενικά Στοιχεία – Χωροταξική Ένταξη

Από την απογραφή του πληθυσμού το 2011, επί του παρόντος διαθέσιμα είναι μόνο τα στοιχεία που αφορούν τον μόνιμο πληθυσμό (ΦΕΚ 3465Β/28-12-2012). Σύμφωνα με τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η απογραφή πληθυσμού 2011 εστίασε στην καταγραφή του μόνιμου πληθυσμού (σύμφωνα με τον τόπο μόνιμης κατοικίας) σε αντίθεση με τις προηγούμενες απογραφές, οι οποίες είχαν σκοπό την καταγραφή του *de facto* Πληθυσμού (πραγματικού - δηλαδή των ατόμων που βρέθηκαν παρόντα στον τόπο απογραφής). Δεδομένου ότι η μεθοδολογία της απογραφής πληθυσμού 2011 διαφέρει σημαντικά σε αρκετά σημεία από αυτή προηγούμενων απογραφών, τα αποτελέσματά της και αυτά προηγούμενων απογραφών δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα.

Παρόλα αυτά θα δοθούν συγκριτικά αποτελέσματα μεταξύ της απογραφής του 2001 και της απογραφής του 2011 (Πίνακας 3.1) για κάθε δημοτική ενότητα. Εδώ είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ο συνολικός πληθυσμός του δήμου σύμφωνα με την απογραφή του 2021 είναι 43.391, του 2011 είναι 36.500 και του 2001 είναι 33.801, παρατηρείται δηλαδή μια συνεχής αύξηση. Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι μεταβολές πληθυσμού καταδεικνύουν σημαντική έλξη πληθυσμών στις Δ.Ε. Καλλικράτειας και Μουδανιών και μια πολύ μικρή μείωση του πληθυσμού από την Δ.Ε. Τρίγλιας.

Πίνακας 3.1: Πληθυσμός Δήμου Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011)

Περιγραφή	Απογραφή		Μεταβολή Πληθυσμού
	2011	2001	
Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	11.571	10.881	6.34%
Δ.Ε. ΤΡΙΓΛΙΑΣ	5.862	5.888	-0.44%
Δ.Ε. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	19.067	17.032	11.95%

Στο Σχήμα 3.1 παρουσιάζονται τόσο η πληθυσμιακή κατανομή ανά Δ.Ε. και στη συνέχεια ακολουθούν χάρτες με τα όρια του δήμου καθώς και τα όρια των Δ.Ε. (Σχήμα 3.2 και Σχήμα 3.3).

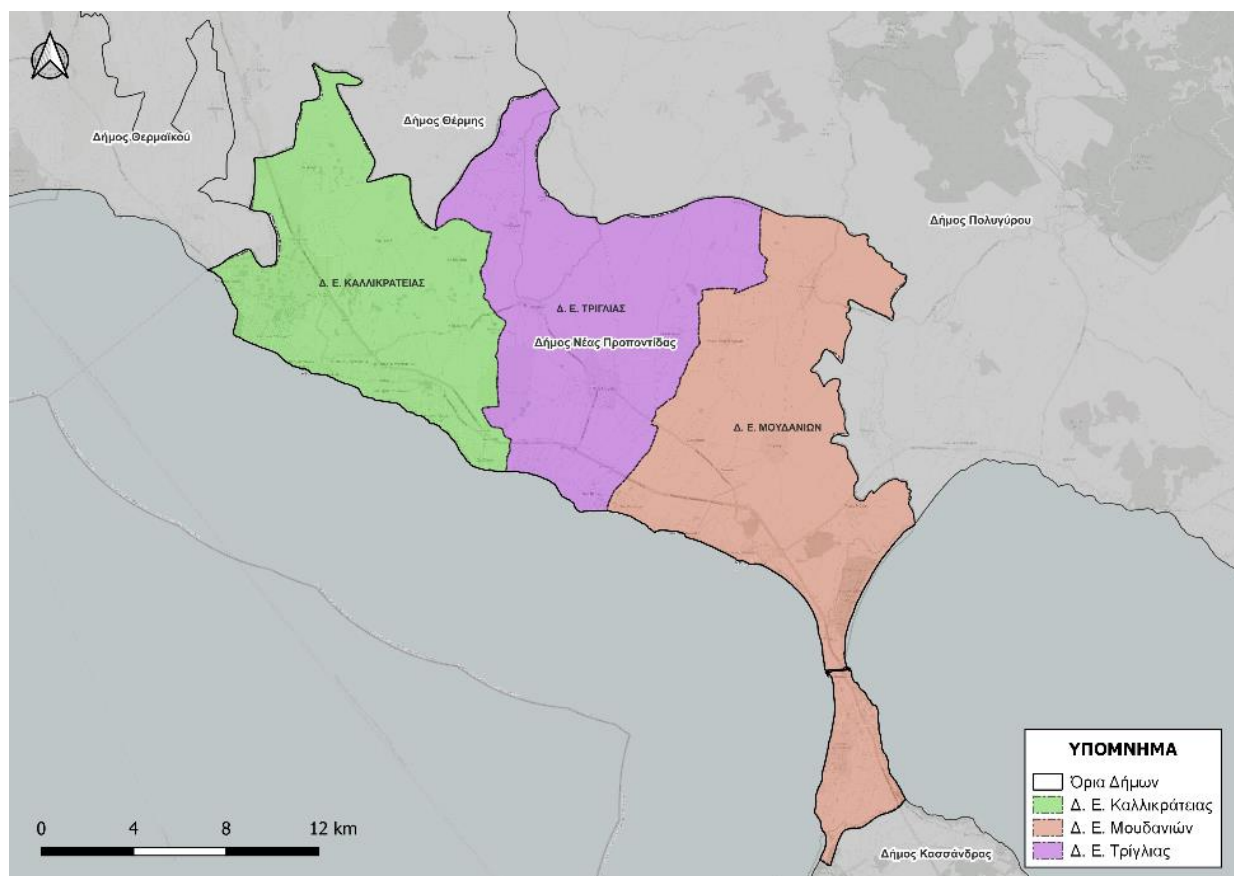


Σχήμα 3.1: Πληθυσμιακή κατανομή ανά Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.2: Δήμος Νέας Προποντίδας (Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.3: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Νέας Προποντίδας (Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2

Όπως είναι εμφανές στο Σχήμα 3.2 ο Δήμος Νέας Προποντίδας συνορεύει με τον Δήμο Θερμαϊκού, τον Δήμο Θέρμης, τον Δήμο Πολύγυρου και τον Δήμο Κασσάνδρας και έχει παραλιακές εκτάσεις στον Θερμαϊκό και τον Τορωναίο κόλπο. Πιο συγκεκριμένα στο Σχήμα 3.3, στο οποίο διακρίνονται οι τρεις Δ.Ε., γίνεται αντιληπτό ότι όλες οι Δ.Ε. έχουν παραλιακές εκτάσεις στον Θερμαϊκό και ότι η νοτιότερη Δ.Ε., δηλαδή η Δ.Ε. Μουδανιών, έχει και παραλιακές εκτάσεις στον Τορωναίο κόλπο.

Επιπλέον, από τον Δήμο Νέας Προποντίδας διέρχονται σημαντικοί μεταφορικοί άξονες όπως ο αυτοκινητόδρομος Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών, και επαρχιακές οδοί που συνδέουν τον Δήμο με τα υπόλοιπα σημεία της Περιφερειακής Ενότητα Χαλκιδικής.

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διαθέτει δυο (2) κέντρα υγείας, το Κέντρο Υγείας Νέας Καλλικράτειας και το Κέντρο Υγείας Νέων Μουδανιών, ενώ σημειώνεται η γειτνίαση με το Γενικό Νοσοκομείο Χαλκιδικής, το οποίο όμως είναι εκτός της εξεταζόμενης περιοχής μελέτης.

3.2. Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Ο καθορισμός της περιοχής παρέμβασης, της περιοχής δηλαδή εντός των ορίων της οποίας θα λάβουν χώρα οι προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις αποτελεί κρίσιμη παράμετρο. Οι κυριότεροι παράγοντες για την επιλογή της περιοχής παρέμβασης είναι:

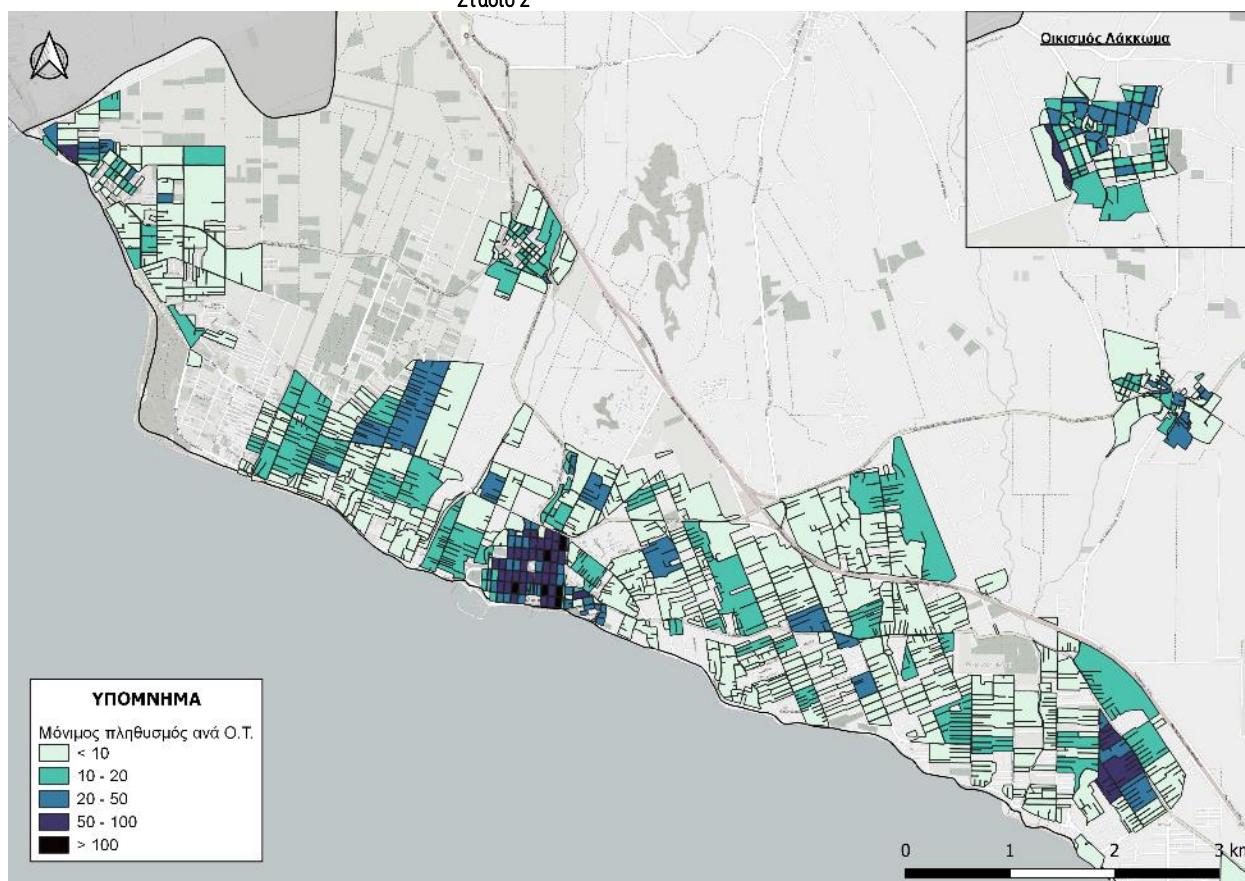
- Διοικητικά όρια
- Πληθυσμιακό μέγεθος
- Γεωγραφικοί περιορισμοί
- Λειτουργικοί παράγοντες (π.χ. καθημερινές μετακινήσεις πληθυσμού για εργασία).

Λαμβανομένου λοιπόν υπόψη επιπροσθέτως το αντικείμενο και τους στόχους του παρόντος έργου ως περιοχή παρέμβασης/περιοχή μελέτης (Σχήμα 3.2) καθορίζεται όλη η έκταση του Δήμου Νέας Προποντίδας συμπεριλαμβανομένων και των τριών δημοτικών ενοτήτων του (Καλλικράτεια, Τρίγλια και Μουδανιά), ενώ θα εξετασθούν και οι συνδέσεις αυτών με τους όμορους οικισμούς και Δήμους.

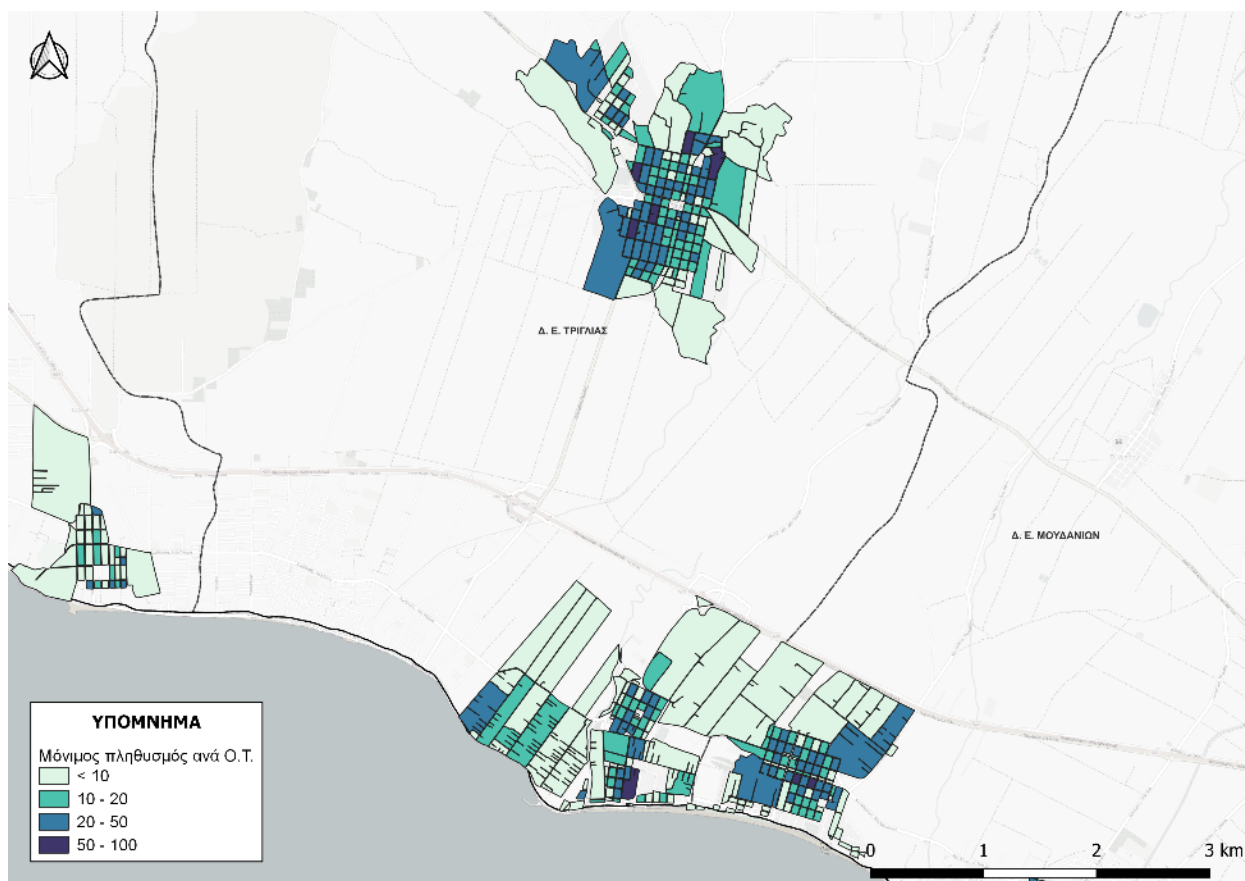
3.3. Αναπτυξιακή Φυσιογνωμία

Όπως φαίνεται στους παρακάτω χάρτες (Σχήμα 3.4, Σχήμα 3.5 και Σχήμα 3.6), τα υψηλότερα μεγέθη μόνιμου πληθυσμού ανά οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.) σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) εντοπίζονται κυρίως στα Νέα Μουδανιά και στους οικισμούς της Δ.Ε. Μουδανιών. Επιπλέον υψηλά μεγέθη εντοπίζονται και στον οικισμό της Νέας Καλλικράτειας. Το σύνολο των υπολοίπων οικισμών στη Δ.Ε. Καλλικράτειας και στη Δ.Ε. Τρίγλιας έχουν συγκριτικά χαμηλότερες τιμές μόνιμου πληθυσμού ανά Ο.Τ. με τους προαναφερθέντες οικισμούς.

Στάδιο 2



Σχήμα 3.4: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.5: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.6: Μόνιμος πληθυσμός ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Όσον αφορά στη σύνθεση κατά φύλο σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) (Πίνακας 3.2), στον Δήμο Νέας Προποντίδας οι γυναίκες υπερέχουν σε πολύ μικρό βαθμό (0.08%) των αντρών, με ποσοστό 50,08% έναντι 49,92%.

Πίνακας 3.2: Μόνιμος πληθυσμός (2011) της περιοχής μελέτης ανά φύλο (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

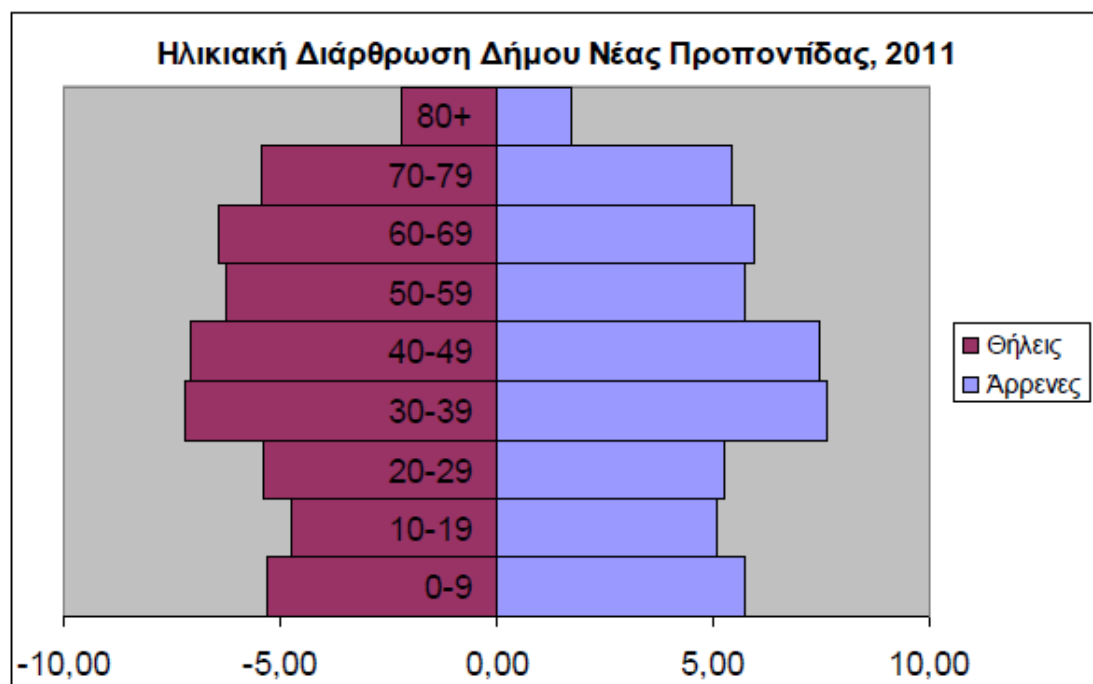
Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός 2011			Ποσοστό επί της %	
	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες
Δήμος Νέας Προποντίδας	18.196	18.251	36.447	49,92%	50,08%

Ο Πίνακας 3.3 εμπεριέχει την κατανομή του πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο για την περιοχή μελέτης. Η ηλικιακή διάρθρωση παρουσιάζεται και στο Σχήμα 3.7. Με βάση τα δεδομένα, η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι η ομάδα 30-39 ετών και ακολουθούν οι ομάδες 40-49 ετών και 60-69 ετών. Όπως προκύπτει από τον πίνακα το 46.30% του πληθυσμού είναι κάτω των 39 ετών κάτι που δείχνει ότι σε μεγάλο βαθμό ο Δήμος κατοικείται από ανθρώπους νεότερων ηλικιών, ενώ οι παραγωγικές ηλικίες από 20 έως 64 ετών αποτελούν συνολικά το 64.38% του συνολικού ποσοστού του Δήμου.

Όσον αφορά την κατανομή του πληθυσμού ανά φύλο στις επιμέρους ηλικιακές ομάδες παρατηρούμε ότι στις ηλικιακές ομάδες 20-29, 50-59, 60-69, 70-79 και 80+ υπερτερούν οι γυναίκες, ενώ η μεγαλύτερη ποσοστιαία διαφορά μεταξύ αντρών και γυναικών εντοπίζεται στην ηλικιακή ομάδα άνω των 80 ετών με ποσοστό 11.72%.

Πίνακας 3.3: Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού κατά ηλικιακές ομάδες και φύλο στην περιοχή μελέτης, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ηλικιακές ομάδες	Μόνιμος Πληθυσμός 2011 Δήμου Νέας Προποντίδας				
	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες	Ποσοστό %	
				Άντρες	Γυναίκες
0-9	4,011	2,081	1,930	51.88%	48.12%
10-19	3,580	1,844	1,736	51.51%	48.49%
20-29	3,886	1,917	1,969	49.33%	50.67%
30-39	5,399	2,776	2,623	51.42%	48.58%
40-49	5,303	2,718	2,585	51.25%	48.75%
50-59	4,364	2,080	2,284	47.66%	52.34%
60-69	4,511	2,169	2,342	48.08%	51.92%
70-79	3,968	1,982	1,986	49.95%	50.05%
80+	1,425	629	796	44.14%	55.86%



Σχήμα 3.7: Ηλικιακή Διάρθρωση Δήμου Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Όσον αφορά τον Δείκτη Γήρανσης (Πίνακας 3.4) για τον Δήμο Νέας Προποντίδας ορίζεται ως η συνεχής αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων ατόμων (60, 65, 70, 75+) στο συνολικό πληθυσμό. Ο Δείκτης γήρανσης ανέρχεται στο 130,47% υποδηλώνοντας την προοδευτική γήρανση του πληθυσμού του Δήμου και μια συνακόλουθη τάση για χαμηλή παραγωγικότητα στο μέλλον, φαινόμενο ωστόσο που παρατηρείται και σε εθνικό επίπεδο.

Ο Δείκτης εξάρτησης ορίζεται ως ο αριθμός εξαρτημένων μελών (παιδιών και ηλικιωμένων) επί 100 ατόμων σε παραγωγική ηλικία. Ο συγκεκριμένος δείκτης ανέρχεται στο 55,34% και υποδηλώνει ότι ανά 100 παραγωγικά μέλη αντιστοιχούν 55,34% εξαρτώμενα μέλη. Τα εξαρτώμενα μέλη είναι κυρίως οι ηλικιωμένοι, οι οποίοι έχουν αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα παραγωγικά μέλη σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια.

Στάδιο 2

Ο Δείκτης αντικατάστασης ορίζεται ως ο αριθμός των νέων 10-19 ως προς τον πληθυσμό ατόμων ηλικίας 60-69 ετών, δηλαδή ο δείκτης καταγράφει την αναλογία ενός πληθυσμού που δυνητικά εισέρχεται σε παραγωγικό στάδιο. Για τον Δήμο Νέας Προποντίδας ο δείκτης αυτός είναι κάτω από την μονάδα (79,36%) γεγονός που δείχνει ότι αν και ο πληθυσμός του Δήμου γηράσκει, η αναλογία του μεγαλύτερου πληθυσμού είναι συγκριτικά μεγαλύτερη ακόμα.

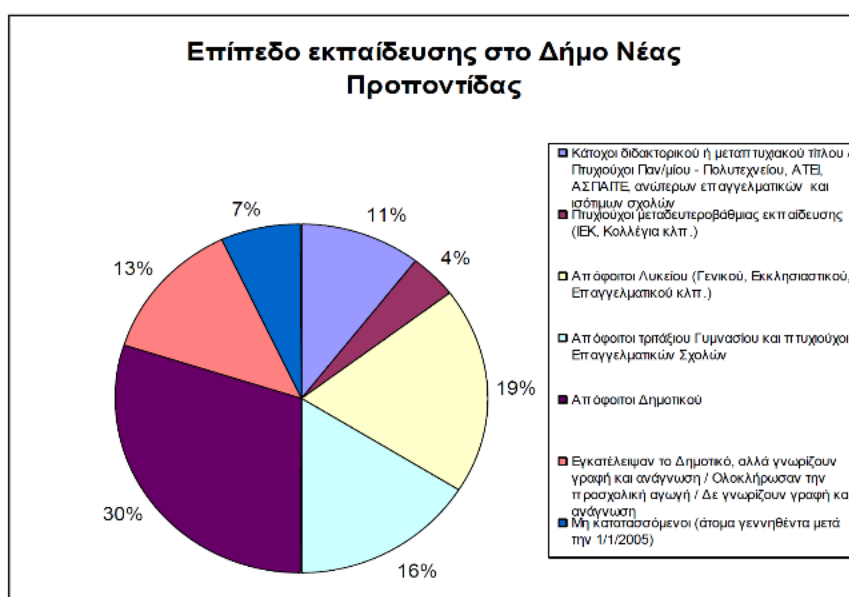
Πίνακας 3.4: Δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και αντικατάστασης για τον Δήμο Νέας Προποντίδας 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

	Δείκτης Γήρανσης	Δείκτης Εξάρτησης	Δείκτης Αντικατάστασης
Δήμος Νέας Προποντίδας	130,47%	55,34%	79,36%

Σε ότι αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης (Πίνακας 3.5 και Σχήμα 3.8) προκύπτει ότι το 34% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου διαθέτει απολυτήριο Λυκείου, το 30% έχουν απολυτήριο Δημοτικού, ενώ 11% του πληθυσμού είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου. Τέλος, πάνω από το 13% του πληθυσμού δεν έχουν αποφοιτήσει από την πρωτοβάθμια εκπαίδευση.

Πίνακας 3.5: Μόνιμος πληθυσμός κατά επίπεδο εκπαίδευσης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Επίπεδο εκπαίδευσης	Ποσοστό
Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών	11%
Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)	4%
Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	19%
Απόφοιτοι τριτάξιου Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	16%
Απόφοιτοι Δημοτικού	30%
Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση / Ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή / Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	13%
Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)	7%
Σύνολο	100,00%



Σχήμα 3.8: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στάδιο 2

Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του Δήμου Νέας Προποντίδας, στην περιοχή μελέτης λειτουργούν συνολικά τριάντα (30) νηπιαγωγεία, δεκαεννιά (19) σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, δώδεκα (12) σχολικές μονάδες δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και δύο (2) μονάδες μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Πίνακας 3.6). Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι το μαθητικό δυναμικό της περιοχής μελέτης ανέρχεται σε 5.476 μαθητές (Πίνακας 3.7).

Επίσης, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι περισσότερες σχολικές μονάδες ανήκουν στη Δ.Ε. Μουδανιών

Πίνακας 3.6: Αριθμός σχολικών μονάδων ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχ. Έτος 2015-2016)

Σχολική μονάδα	Αριθμός μονάδων	Δ.Ε. Καλλικράτειας	Δ.Ε. Μουδανιών	Δ.Ε. Τρίλιας
Νηπιαγωγεία	30	9	14	7
Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση	19	5	11	3
Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	12	2	8	2
Μεταδευτεροβάθμια Εκπαίδευση	2	0	2	0

Πίνακας 3.7: Δυναμικό μαθητών ανά εκπαιδευτική βαθμίδα στο σύνολο του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχ. Έτος 2015-2016)

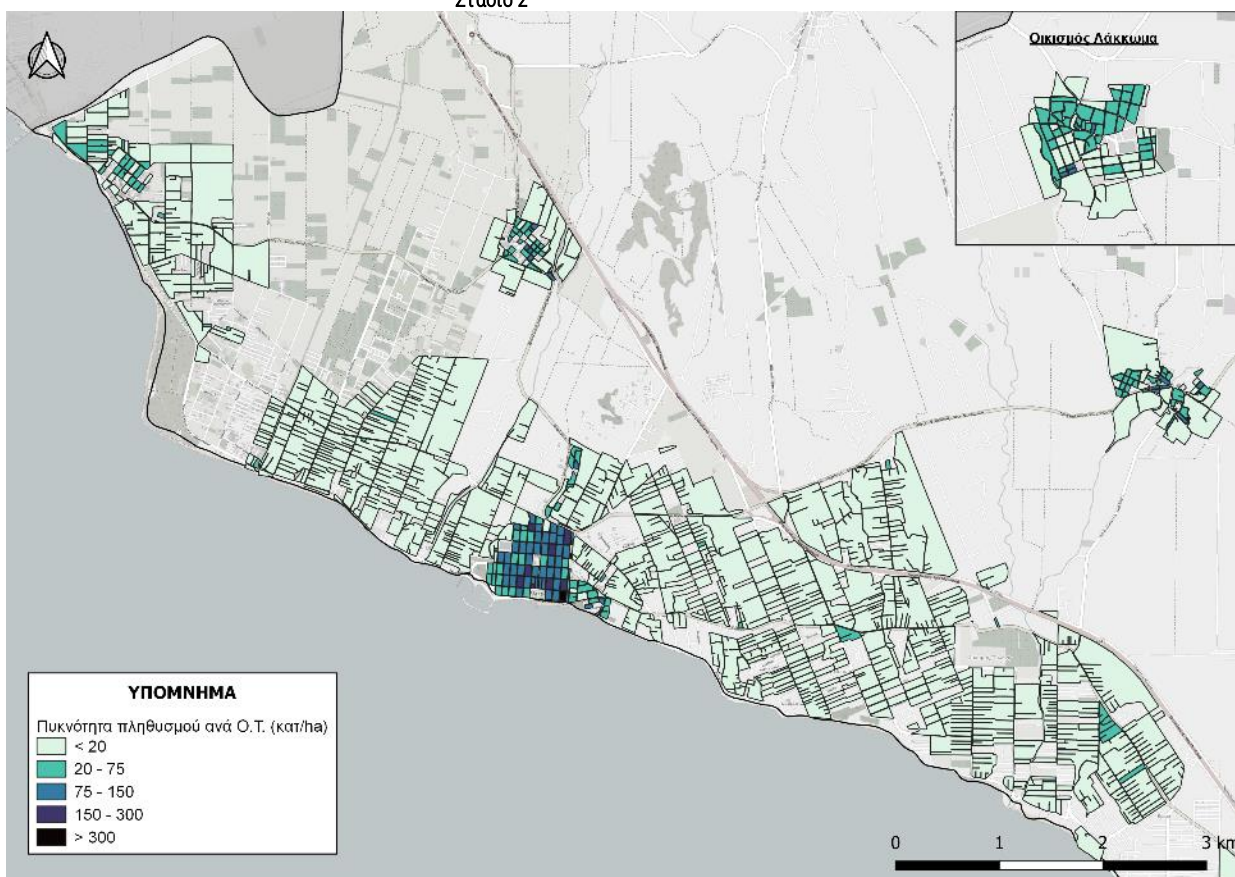
Σχολική μονάδα	Μαθητές
Νηπιαγωγεία	647
Δημοτικά Σχολεία	2455
Γυμνάσια	1242
Λύκεια	1132

Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. στις Δ.Ε. του Δήμου είναι εμφανείς στα δεδομένα που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Η επεξεργασία των δεδομένων έγινε για το έτος απογραφής 2011. Από τα δεδομένα διαπιστώνεται ότι η πληθυσμιακή πυκνότητα στον Δήμο είναι υψηλότερη για την Δ.Ε. Μουδανιών. Στη συνέχεια ακολουθούν χάρτες με την πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. για κάθε Δ.Ε. (Σχήμα 3.9, Σχήμα 3.10 και Σχήμα 3.11). Σύμφωνα με αυτές τις χαρτογραφικές αναπαραστάσεις, οι υψηλότερες πληθυσμιακές πυκνότητες είναι εμφανείς στα αστικά κέντρα των Νέων Μουδανιών και της Νέας Καλλικράτειας.

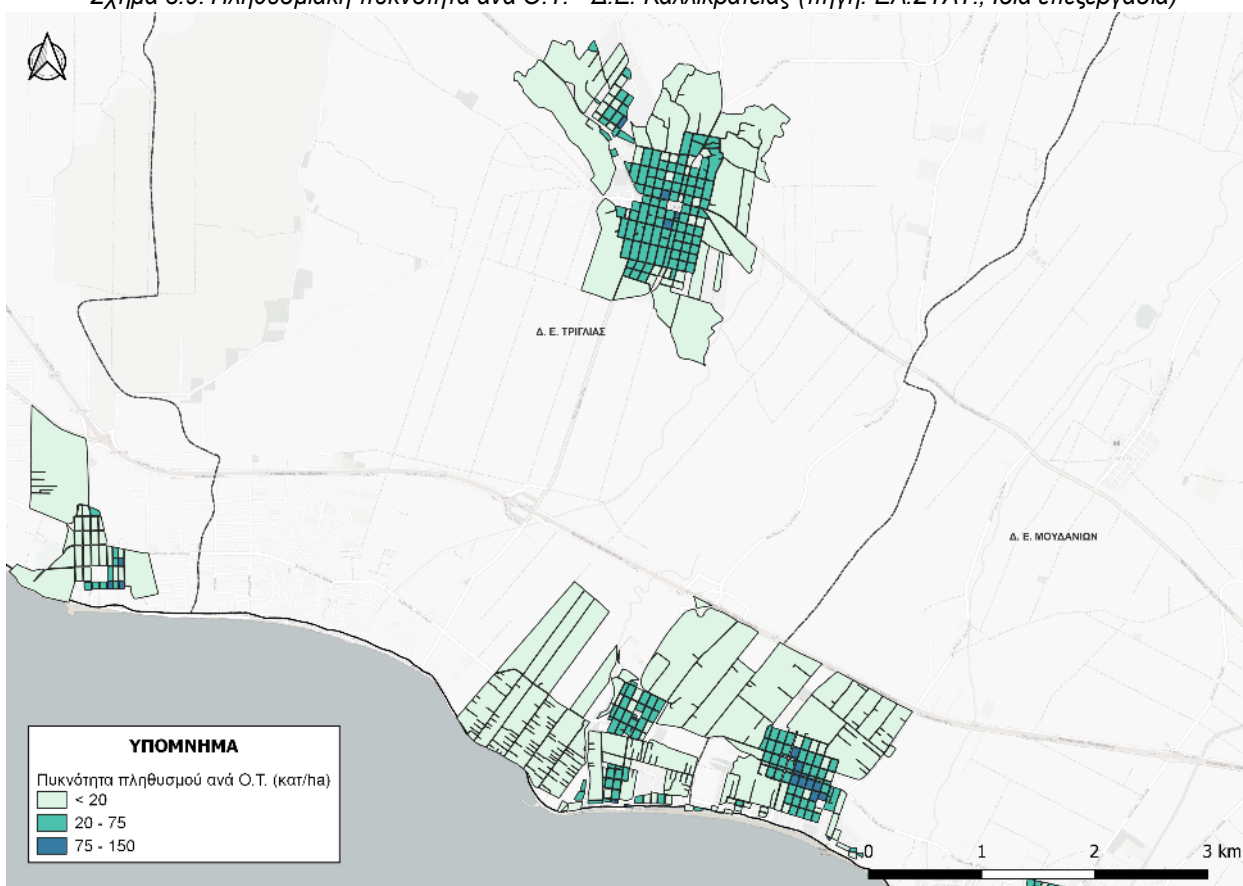
Πίνακας 3.8: Μέση Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	Μέση Πυκνότητα (άτομα/εκτάριο)
Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	29,94
Δ.Ε. ΤΡΙΓΛΙΑΣ	27,49
Δ.Ε. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	35,94

Στάδιο 2

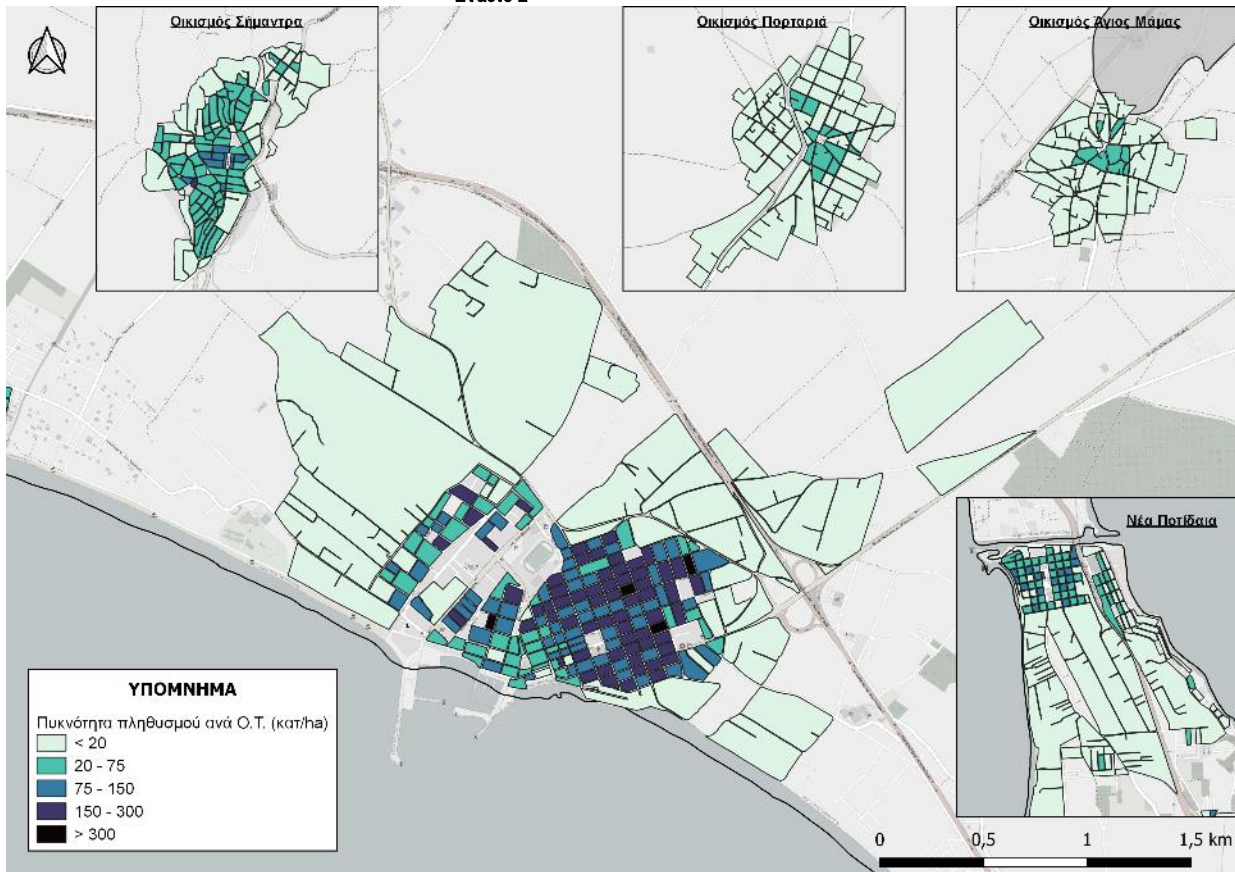


Σχήμα 3.9: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.10: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιος (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.11: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Ο Πίνακας 3.9 απεικονίζει την κατανομή των νοικοκυριών στο Δήμο Νέας Προποντίδας και ο Πίνακας 3.10 τα μέλη τους για το έτος 2011. Από τα δεδομένα προκύπτει ότι, σε όλες τις δημοτικές ενότητες ο μέσος όρος μελών ανά νοικοκυριό κυμαίνεται περίπου στα 2,66 άτομα. Επιπλέον, το μεγαλύτερο ποσοστό (33.17%) των νοικοκυριών απαρτίζεται από 2 μέλη, το 19.80% έχει 1 μέλος, ενώ αρκετά σημαντικά ποσοστά συγκεντρώνουν και τα νοικοκυριά με 3 και 4 μέλη, 19.08% και 19.43% αντίστοιχα.

Πίνακας 3.9: Νοικοκυριά και αριθμός μελών στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

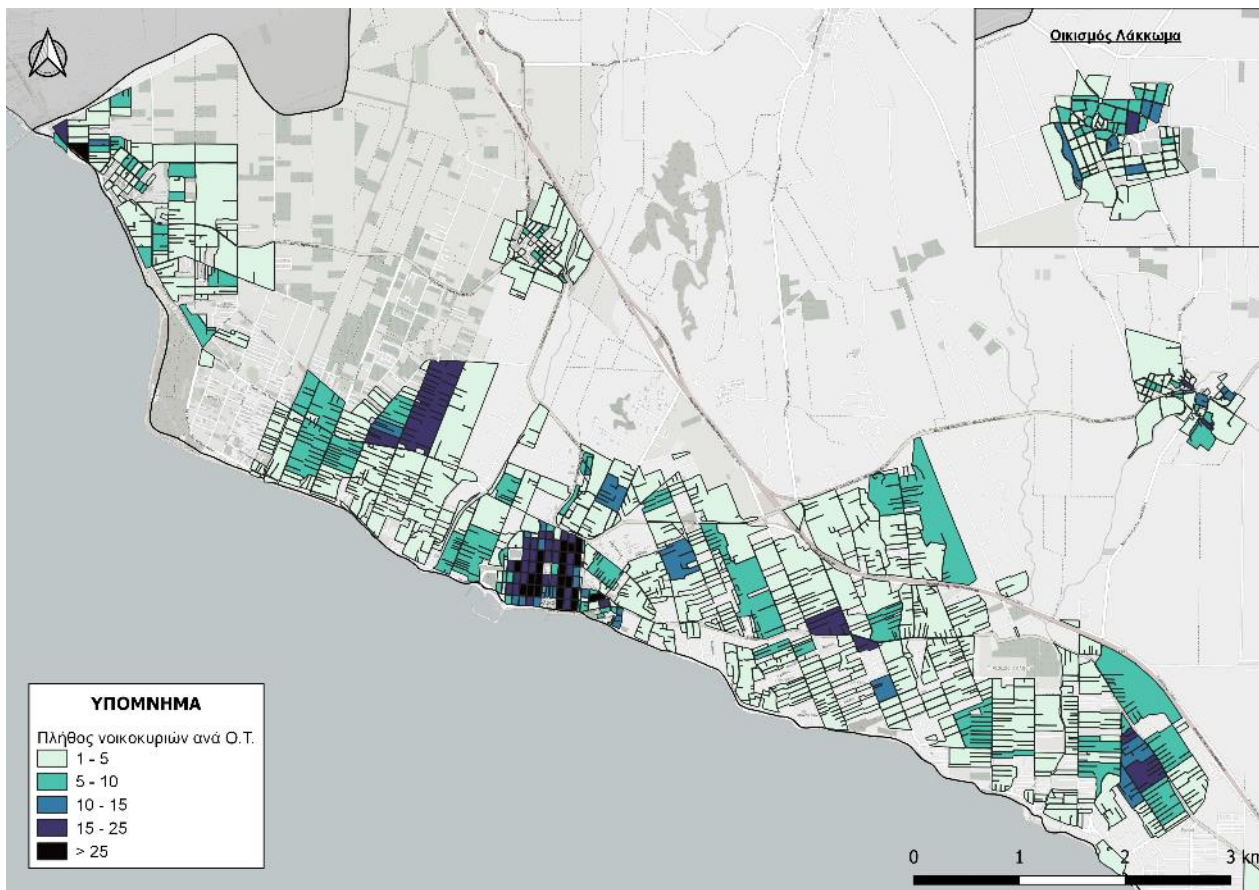
Δημοτική Ενότητα	2011		
	Νοικοκυριά	Μέλη	Μέλη ανά νοικοκυριό
Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	4.447	11.487	2,58
Δ.Ε. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	6.863	18.843	2,75
Δ.Ε. ΤΡΙΓΛΙΑΣ	2.203	5.839	2,65

Στάδιο 2

Πίνακας 3.10: Νοικοκυριά κατά αριθμό μελών στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία)

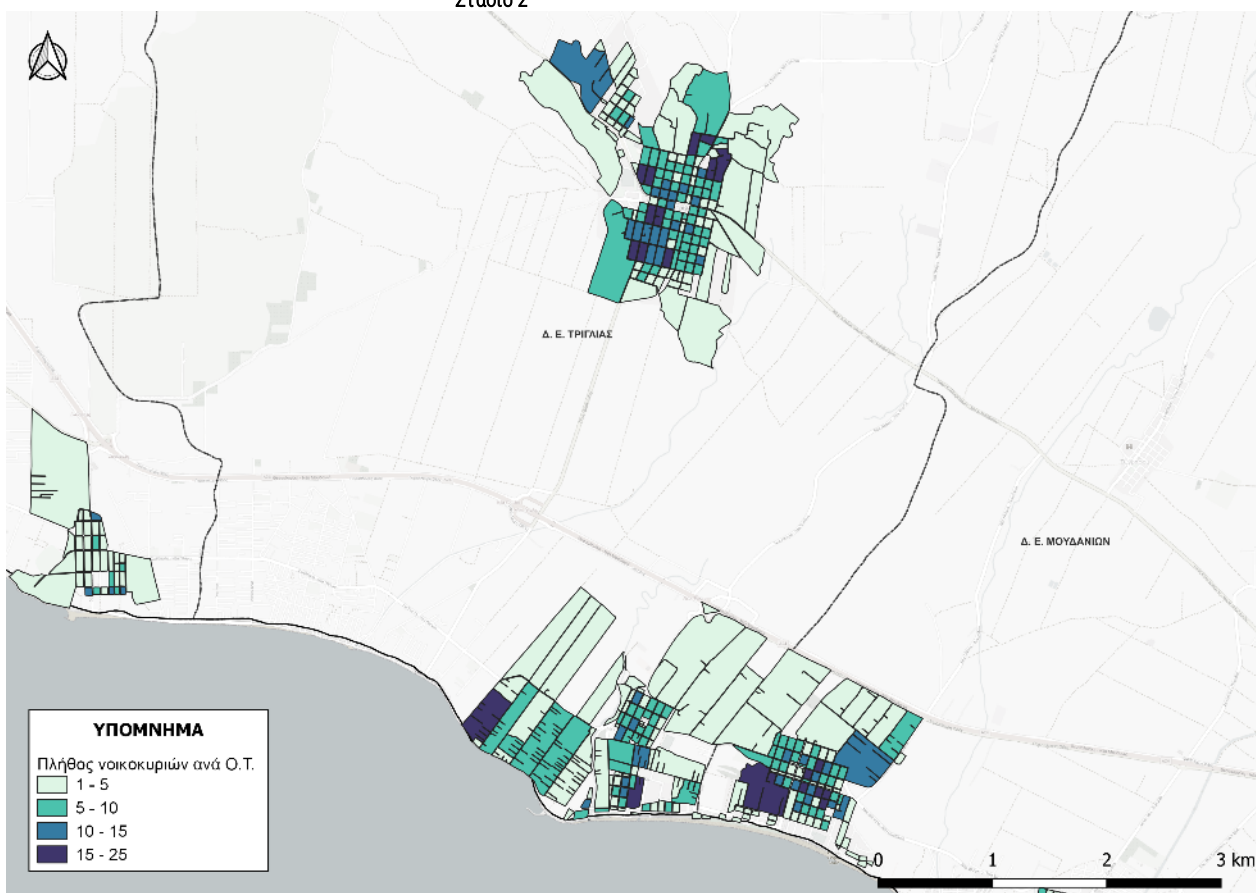
	2011		
	Μέλη ανά νοικοκυριό	Νοικοκυριά	
Δήμος Νέας Προποντίδας	1 μέλος	2675	19.80%
	2 μέλη	4482	33.17%
	3 μέλη	2578	19.08%
	4 μέλη	2625	19.43%
	5 μέλη	802	5.94%
	6 μέλη και άνω	351	2.60%

Ως προς την κατανομή του αθροίσματος των νοικοκυριών ανά Ο.Τ., όπως φαίνεται στους παρακάτω χάρτες (Σχήμα 3.12, Σχήμα 3.13 και Σχήμα 3.14), το μεγαλύτερο πλήθος συγκεντρώνεται στους οικισμούς των Νέων Μουδανιών και της Νέας Καλλικράτειας, όπου ορισμένα Ο.Τ. περιλαμβάνουν πάνω από εικοσιπέντε (25) νοικοκυριά ανά Ο.Τ. Και στις τρεις Δ.Ε. οι χαμηλότερες τιμές πλήθους νοικοκυριών (1 έως 5 νοικοκυριά ανά Ο.Τ.) παρατηρούνται στις περιφερειακές και πιο απομακρυσμένες από τα αστικά κέντρα περιοχές των οικισμών.



Σχήμα 3.12: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.13: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



Σχήμα 3.14: Πλήθος νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Στάδιο 2

Αναφορικά με το οικονομικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής μελέτης, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (έτος 2019), το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (σε τρέχουσες τιμές) για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ανέρχεται σε 13.430€/κάτοικο (Πίνακας 3.11). Στο Σχήμα 3.15 παρουσιάζεται η εξέλιξη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, από το έτος 2000 έως το 2019. Από τη θεώρηση του εν λόγω διαγράμματος προκύπτει για το σύνολο της Περιφέρειας, μία πτώση από το έτος 2008 μέχρι και το 2014, ενώ από το 2014 και μετά καταγράφει μικρή σχετικά άνοδο.

Πίνακας 3.11: Κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Έτος	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
2000	10.790
2001	11.628
2002	12.170
2003	13.130
2004	14.229
2005	14.262
2006	15.596
2007	16.794
2008	17.437
2009	16.913
2010	15.666
2011	14.311
2012	13.285
2013	12.561
2014	12.335
2015	12.611
2016	12.649
2017	12.799
2018	13.121
2019*	13.430

*Προσωρινά στοιχεία



Σχήμα 3.15: Εξέλιξη του κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (σε ευρώ και τρέχουσες τιμές), 2000-2018 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Σε ότι αφορά την απασχόληση (βλ. Πίνακας 3.12, Σχήμα 3.16 και Σχήμα 3.17, Σχήμα 3.18 και Σχήμα 3.19), το 2011 καταγράφονται στον Δήμο Νέας Προποντίδας 11.760 απασχολούμενοι, που αντιστοιχεί σε

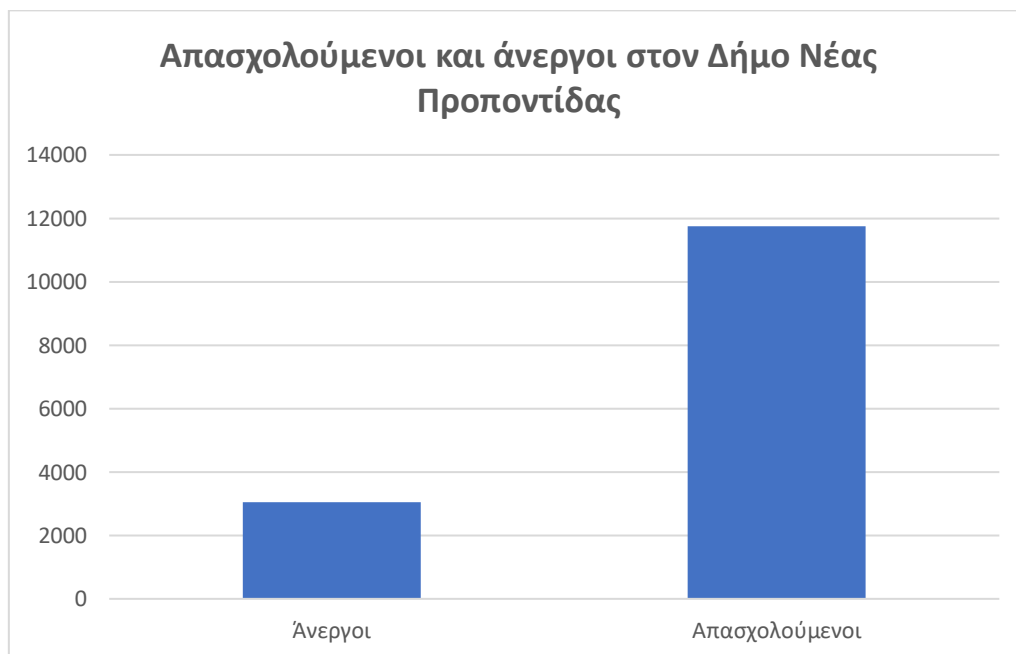
Στάδιο 2

ποσοστό περίπου 79,08% επί των οικονομικώς ενεργών πολιτών, ποσοστό της τάξεως του 44,1% του πληθυσμού του Δήμου (37.413 άτομα).

Το ποσοστό ανεργίας στην περιοχή μελέτης είναι 20.44% Το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο του αντιστοίχου για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Πιο συγκεκριμένα, στη Δ.Ε. Καλλικράτειας το ποσοστό είναι 22.87%, υψηλότερο από το αντίστοιχο για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Αντίθετα η Δ.Ε. Τρίγλιας εμφανίζει τα χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας μόλις 16,37%. Στο Σχήμα 3.16 παρουσιάζεται η κατανομή των απασχολούμενων και των ανέργων για την περιοχή μελέτης

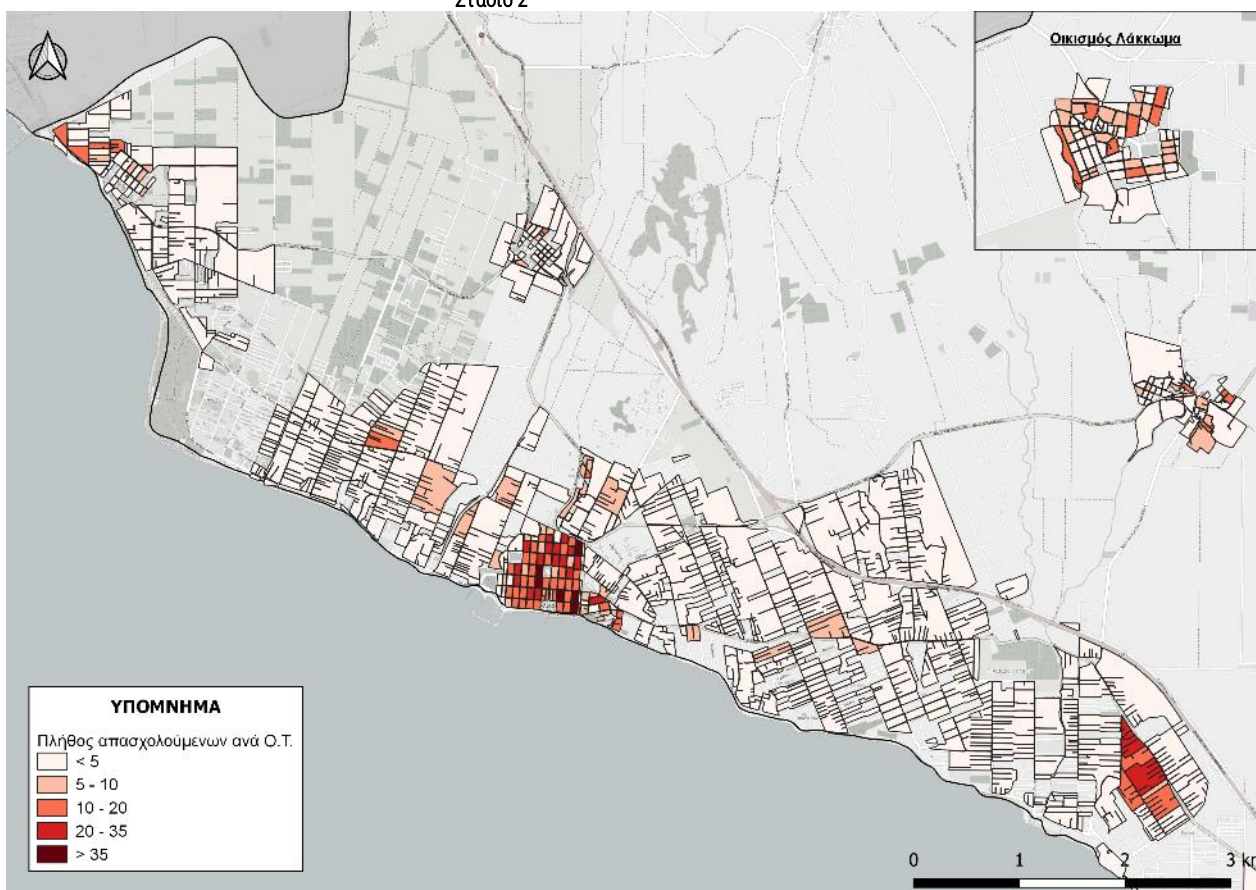
Πίνακας 3.12: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, απασχολούμενοι και ποσοστό ανεργίας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Επίπεδο αναφοράς	Οικονομικά ενεργοί	Άνεργοι	Απασχολούμενοι	Οικονομικά μη ενεργοί	% ανεργίας	% απασχολούμενων επί των οικονομικά ενεργών
Δ.Ε. ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	4255	973	3256	7296	22.87%	44.63%
Δ.Ε. ΤΡΙΓΛΙΑΣ	2272	372	1894	3590	16.37%	52.76%
Δ.Ε. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	8344	1695	6610	10722	20.31%	61.65%
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	771.613	168.480	603.133	1.110.495	21,83%	78,17%

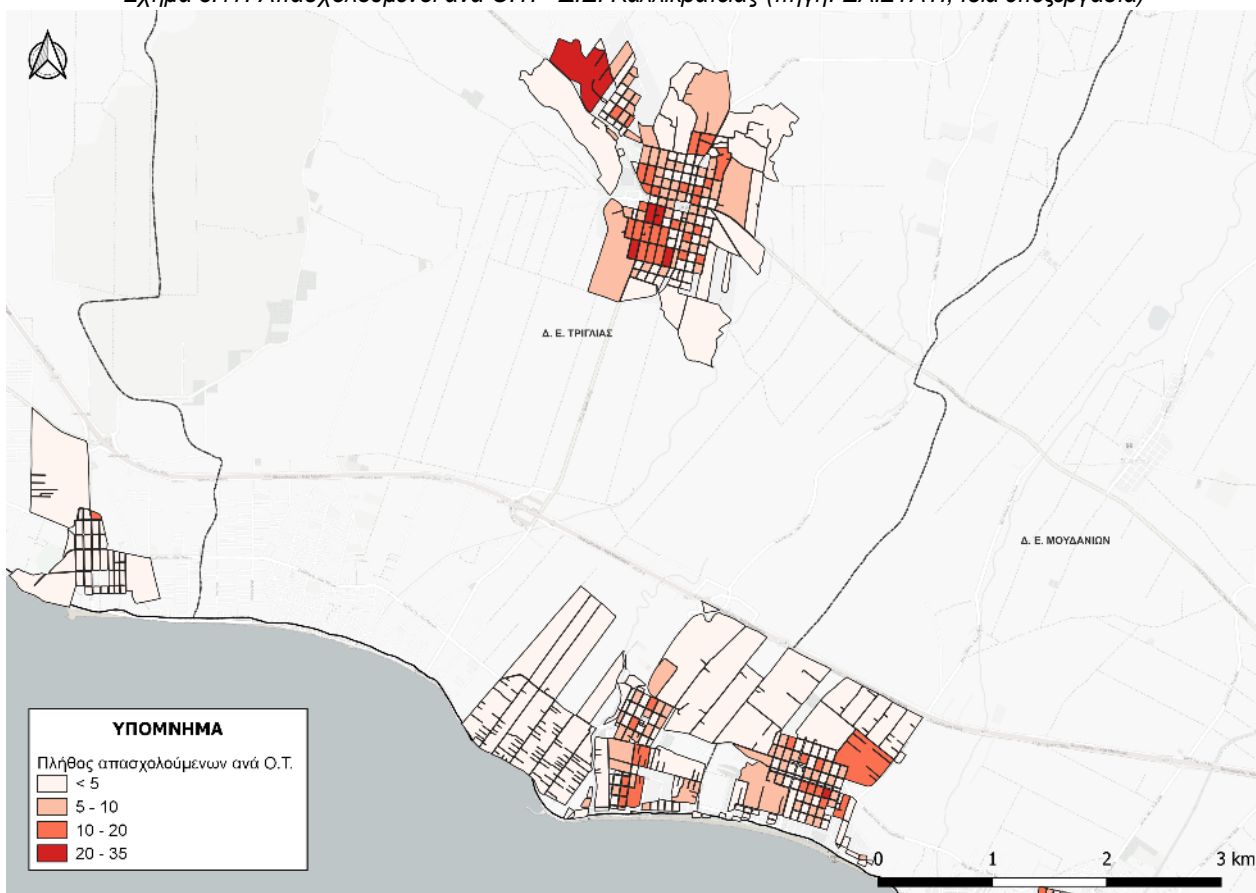


Σχήμα 3.16: Απασχολούμενοι και άνεργοι στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Στάδιο 2

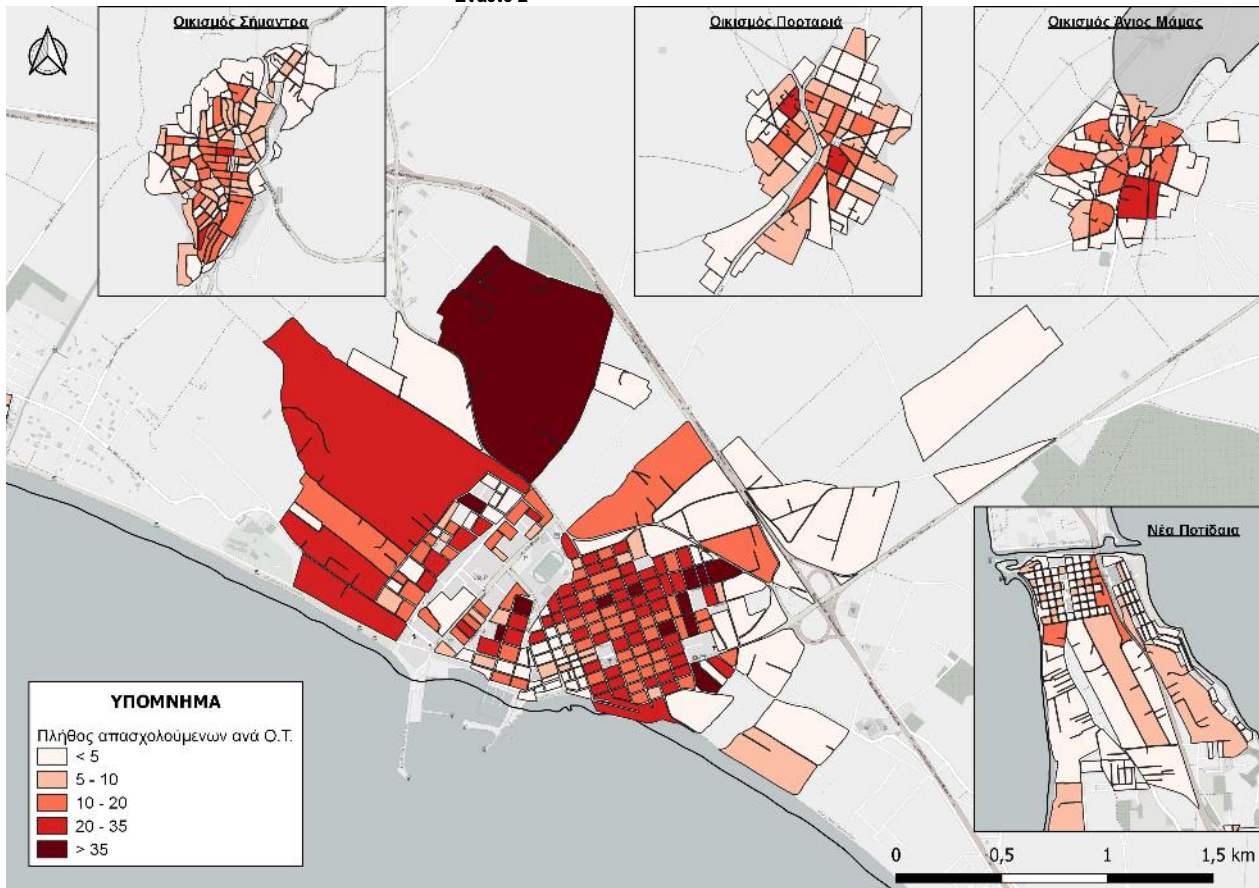


Σχήμα 3.17: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.18: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.19: Απασχολούμενοι ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανίων (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Όσον αφορά την κατάσταση ασχολίας και σύμφωνα με τα δεδομένα της απογραφής του 2011, (Πίνακας 3.13), παρατηρείται ότι το 32,24% του συνολικού πληθυσμού της περιοχής μελέτης είναι εργαζόμενοι, περίπου το 15,17% του πληθυσμού είναι μαθητές ή σπουδαστές και το 24,07% είναι συνταξιούχοι. Οι άνεργοι, νέοι και παλιοί, συγκεντρώνουν συνολικά ποσοστό ίσο με 8,33% και οι λοιποί οικονομικά μη ενεργοί συγκεντρώνουν ποσοστό περίπου 7,86%.

Πίνακας 3.13: Μόνιμος πληθυσμός κατά κατάσταση ασχολίας για τον Δήμο Νέας Προποντίδας, απογραφή 2011
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Εργαζόμενος (-η)	Ζητούσε εργασία	Ζητούσε εργασία για 1η φορά	Μαθητής (-τρια) ή σπουδαστής (-τρια)	Συνταξιούχος	Εισοδηματίας	Οικιακά	Άλλη περίπτωση
Δήμο Νέας Προποντίδας	11760	2164	876	5534	8781	71	4426	2867
	32,24%	5,93%	2,40%	15,17%	24,07%	0,19%	12,13%	7,86%

Σχεδόν το 60% των απασχολούμενων του Δήμου (Πίνακας 3.14) απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. Το ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα είναι 19,26% ενώ στον δευτερογενή τομέα 21,33%.

Στάδιο 2

Πίνακας 3.14: Απασχολούμενοι ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	Απασχολούμενοι	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	% Πρωτογενή	% Δευτερογενή	% Τριτογενή
Δήμο Νέας Προποντίδας	11.760	2.265	2.508	6.987	19,26%	21,33%	59,41%

Εξειδικεύοντας περισσότερο τους τομείς απασχόλησης παρουσιάζονται οι εργαζόμενοι σε όλους του κλάδους σε δυο πίνακες (Πίνακας 3.15 και Πίνακας 3.16). Είναι εμφανές από τα δεδομένα ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (18.88%) των απασχολούμενων του Δήμου Νέας Προποντίδας δραστηριοποιείται επαγγελματικά ως «ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΩΛΗΤΕΣ» και ότι το χαμηλότερο ποσοστό (0.60%) των απασχολούμενων του Δήμου Νέας Προποντίδας δραστηριοποιείται επαγγελματικά ως «ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΓΕΩΡΓΟΙ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΟΙ, ΔΑΣΟΚΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΣ».

Πίνακας 3.15: (1) Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

	ΑΝΩΤΕΡΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΣΚΟΥΝΤΕΣ ΣΥΝΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΩΛΗΤΕΣ	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΓΕΩΡΓΟΙ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΟΙ, ΔΑΣΟΚΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΣ	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΕΣ ΚΑΙ ΑΣΚΟΥΝΤΕΣ ΣΥΝΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ, ΧΕΙΡΩΝΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ	ΑΝΩΤΕΡΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ
Δήμο Νέας Προποντίδας	664	1104	622	679	2629	1785	1752	882	1643	85
	4.77%	7.93%	4.47%	4.88%	18.88%	12.82%	12.58%	6.33%	11.80%	0.61%

Πίνακας 3.16: (2) Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας, 2011
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

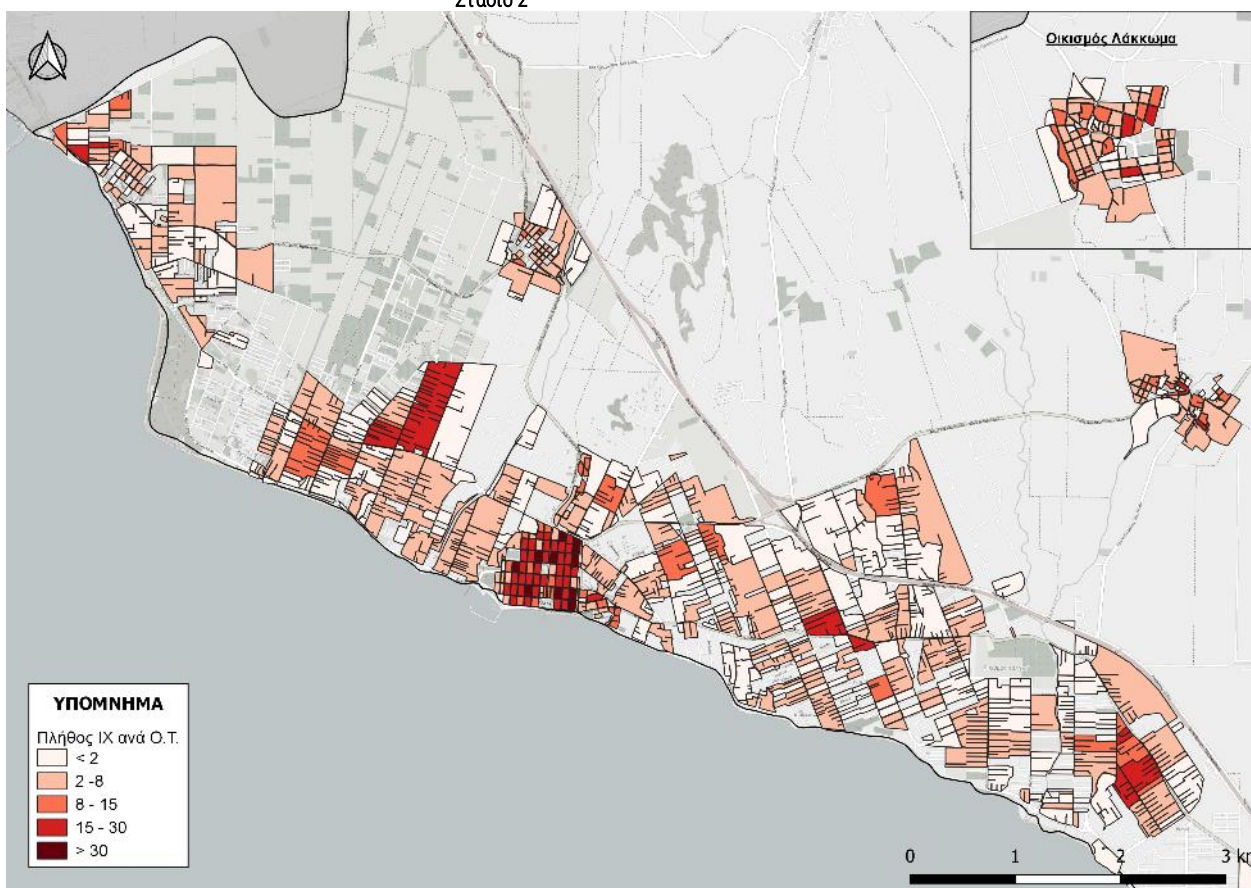
	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣ	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΣΚΟΥΝΤΕΣ ΣΥΝΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΩΛΗΤΕΣ	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΓΕΩΡΓΟΙ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΟΙ, ΔΑΣΟΚΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΣ	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΕΣ ΚΑΙ ΑΣΚΟΥΝΤΕΣ ΣΥΝΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΤΕΣ (ΜΟΝΤΑΔΟΡΟΙ)	ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ, ΧΕΙΡΩΝΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣ
Δήμο Νέας Προποντίδας	107	128	162	441	84	526	198	433
	0.77%	0.92%	1.16%	3.17%	0.60%	3.78%	1.42%	3.11%

Σύμφωνα με τα στοιχεία σχετικά με το πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νέας Προποντίδας (Πίνακας 3.17), πάνω από το 48.20% των νοικοκυριών του Δήμου Νέας Προποντίδας, έχουν στην κατοχή τους ένα τουλάχιστον Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ σημαντικό είναι το ποσοστό (23,83%) που δεν διαθέτει Ι.Χ. και ως εκ τούτου εξαρτάται από άλλα μέσα για τις μετακινήσεις του. Ο συνολικός αριθμός αυτοκινήτων που κατέχουν κάτοικοι κι επιχειρήσεις, είναι σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, 15,017 και άρα ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου διαμορφώνεται στα 0,41 περίπου οχήματα ανά κάτοικο, τιμή η οποία προσεγγίζει την τιμή που αντιστοιχεί στο επίπεδο χώρας (περίπου 500 Ι.Χ. ανά 1000 κατοίκους).

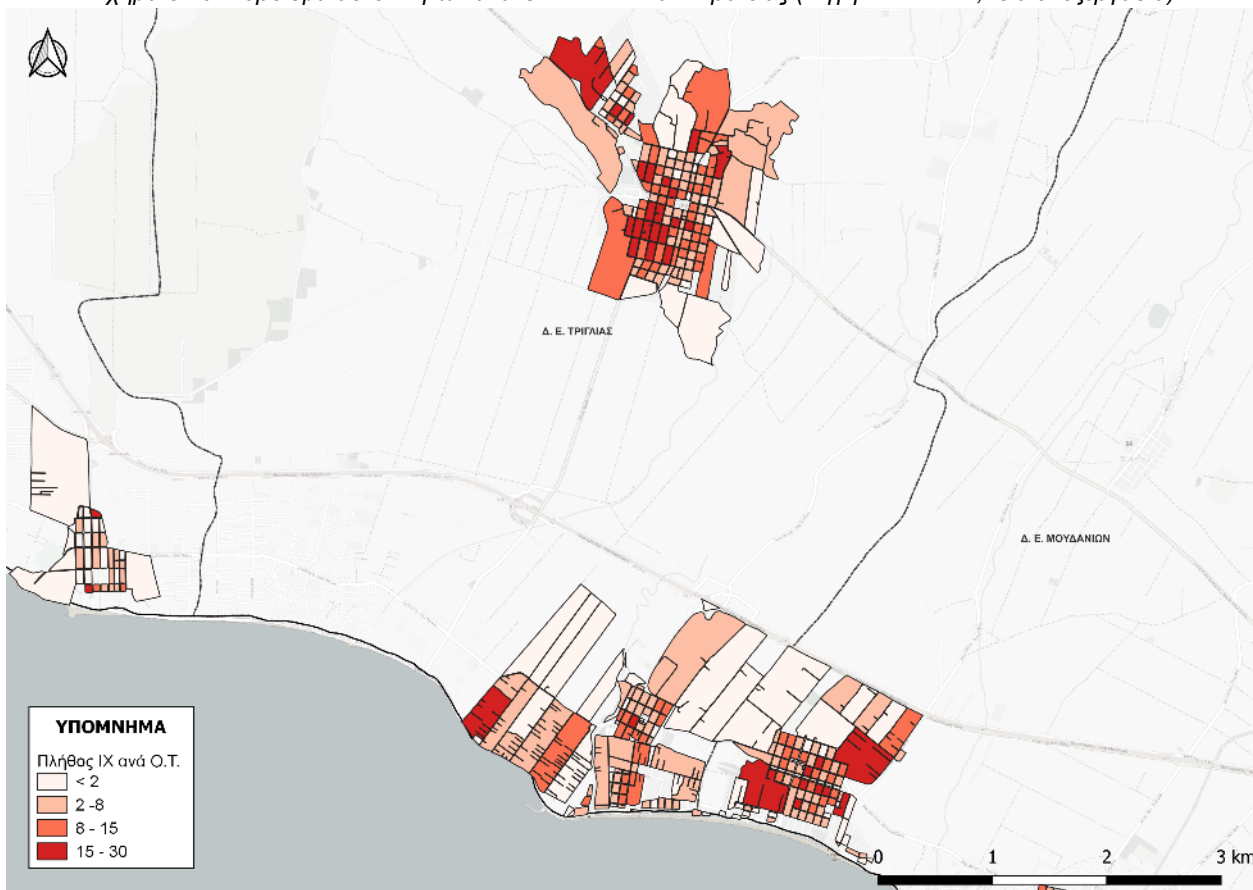
Πίνακας 3.17: Πλήθος αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Δήμο Νέας Προποντίδας	Αριθμός νοικοκυριών			Πλήθος αυτοκινήτων	Πλήθος νοικοκυριών
	Κανένα	1 αυτοκίνητο	2 αυτοκίνητα και περισσότερα		
	3,228	6,529	3,788		
	23.83%	48.20%	27.97%		
				15,017	13,545

Στάδιο 2



Σχήμα 3.20: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.21: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



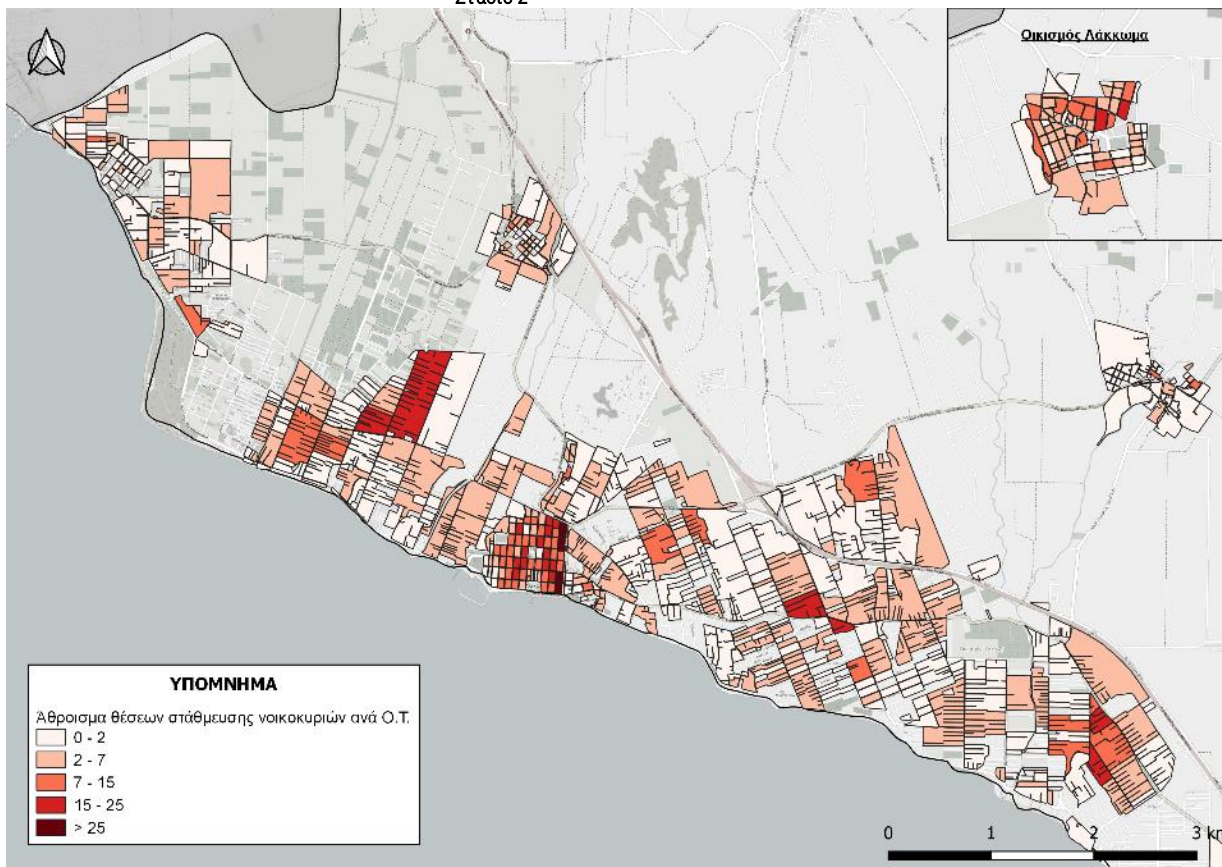
Σχήμα 3.22: Άθροισμα αυτοκινήτων ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα δοθέντα στοιχεία σχετικά με τις θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στον Δήμο Νέας Προποντίδας (Πίνακας 3.18), 47.49% των νοικοκυριών διαθέτει μία (1) τουλάχιστον θέση στάθμευσης. Ως εκ τούτου γίνεται αντιληπτό ότι το 52.51% των νοικοκυριών είναι αναγκασμένο να αναζητεί θέση στάθμευσης παρά την οδό ή σε άλλους χώρους στάθμευσης δημόσιους ή ιδιωτικούς. Όπως φαίνεται στους παρακάτω χάρτες, το μικρότερο πλήθος θέσεων στάθμευσης εντοπίζεται στους οικισμούς της Δ.Ε. Καλλικράτειας και Δ.Ε. Τρίγλιας, ενώ στη Δ.Ε. Μουδανιών παρατηρείται το μεγαλύτερο άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ..

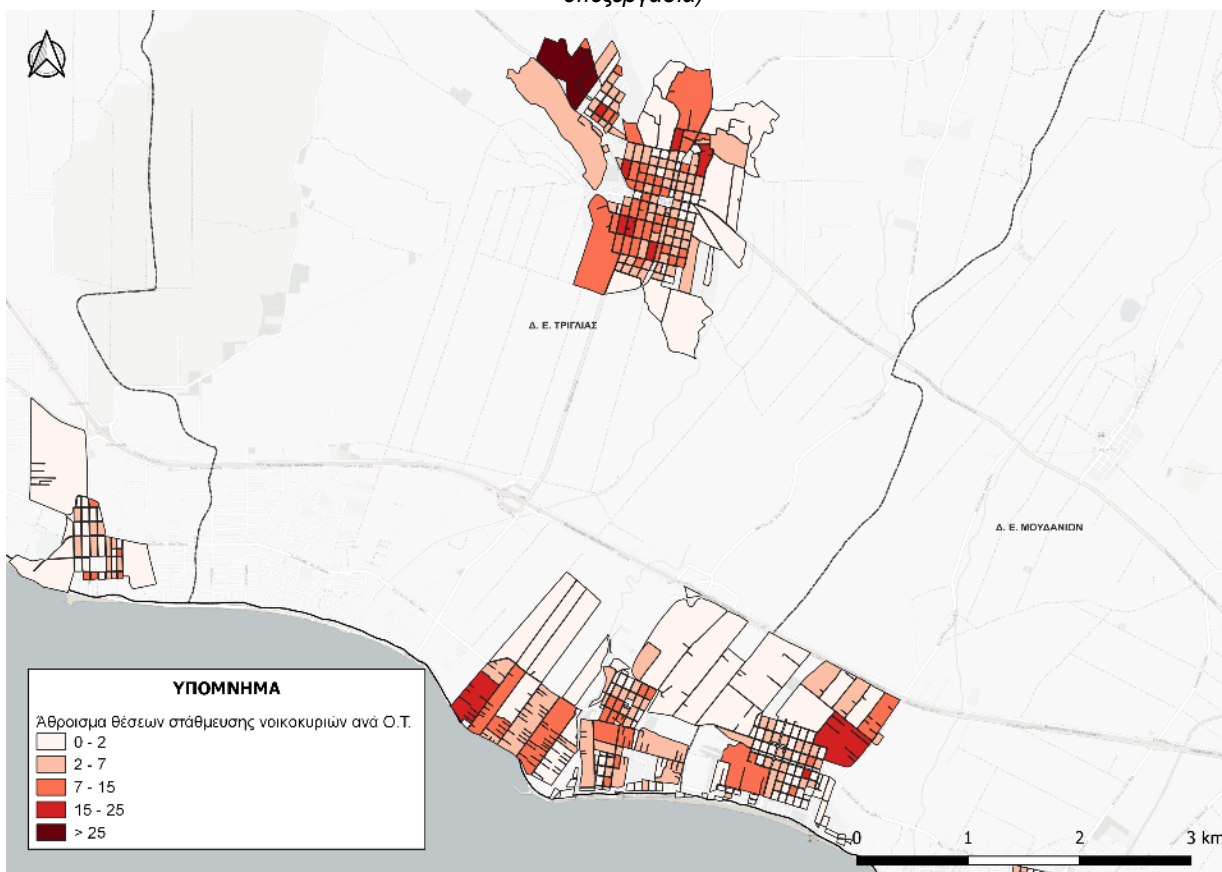
Πίνακας 3.18: Θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στο Δήμο Νέας Προποντίδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

	Αριθμός νοικοκυριών		Πλήθος νοικοκυριών
	Καμία	1 και περισσότερες θέσεις στάθμευσης	
Δήμο Νέας Προποντίδας	7112	6433	13545
	52.51%	47.49%	

Στάδιο 2

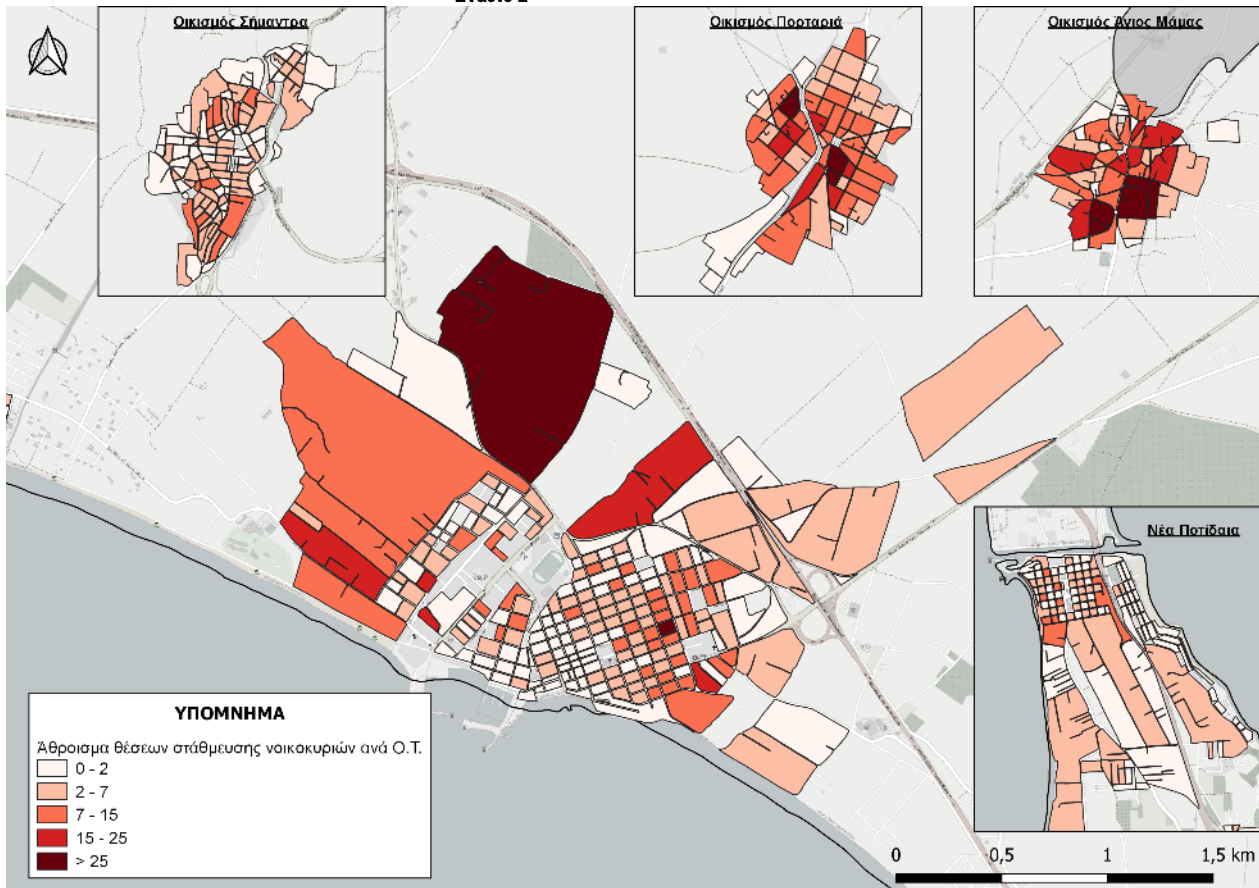


Σχήμα 3.23: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.24: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

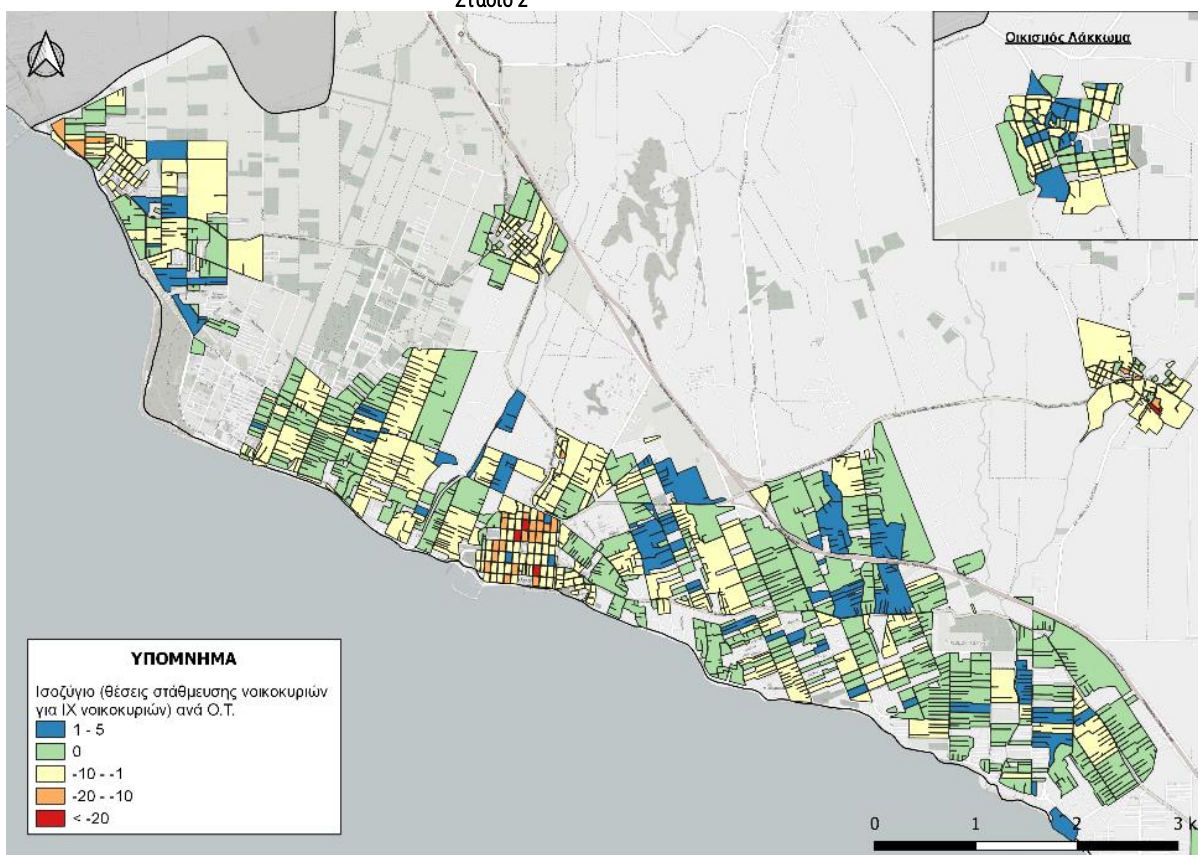
Στάδιο 2



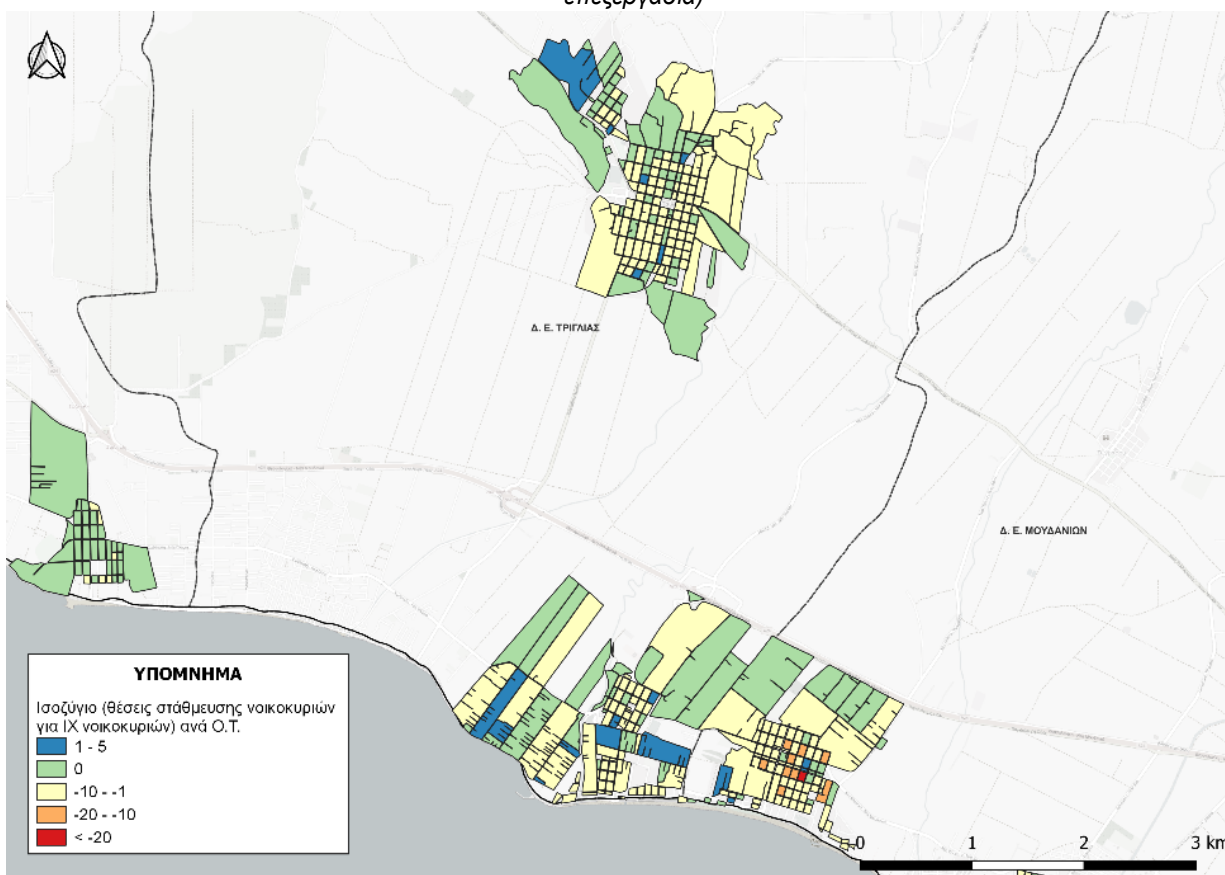
Σχήμα 3.25: Άθροισμα θέσεων στάθμευσης νοικοκυριών ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Συνεπώς, από τους χάρτες που απεικονίζουν το άθροισμα αυτοκινήτων (Σχήμα 3.20, Σχήμα 3.21 και Σχήμα 3.22) και το άθροισμα των θέσεων στάθμευσης (Σχήμα 3.23, Σχήμα 3.24 και Σχήμα 3.25) προκύπτει το ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης προς τα αντίστοιχα αυτοκίνητα των νοικοκυριών όπως φαίνεται στους παρακάτω χάρτες (Σχήμα 3.26, Σχήμα 3.27 και Σχήμα 3.28). Οι Δ.Ε. Καλλικράτειας και Δ.Ε. Τρίγλιας παρουσιάζουν και θετικό και αρνητικό ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης προς τα αυτοκίνητα νοικοκυριών, με το φαινόμενο των θετικών ισοζυγίων να γίνεται πιο έντονο στο ανατολικό μέρος της Δ.Ε. Καλλικράτειας. Στη Δ.Ε. Μουδανιών παρατηρείται στην πλειονότητα του αρνητικό ισοζύγιο στον οικισμό των Νέων Μουδανιών, ενώ υπάρχει μια μεικτή εικόνα θετικών και αρνητικών ισοζυγίων στους υπόλοιπους οικισμούς της συγκεκριμένης Δ.Ε..

Στάδιο 2

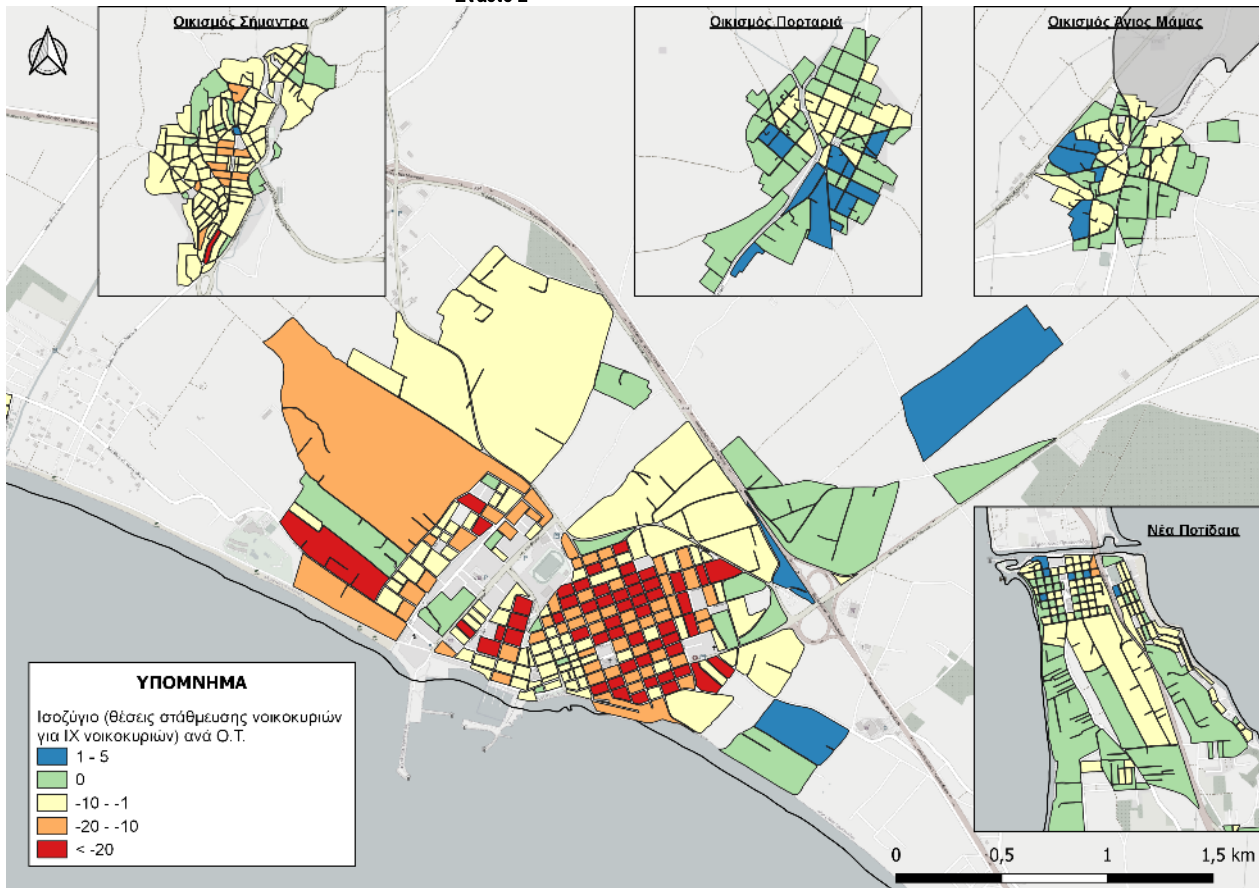


Σχήμα 3.26: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.27: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ.- Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

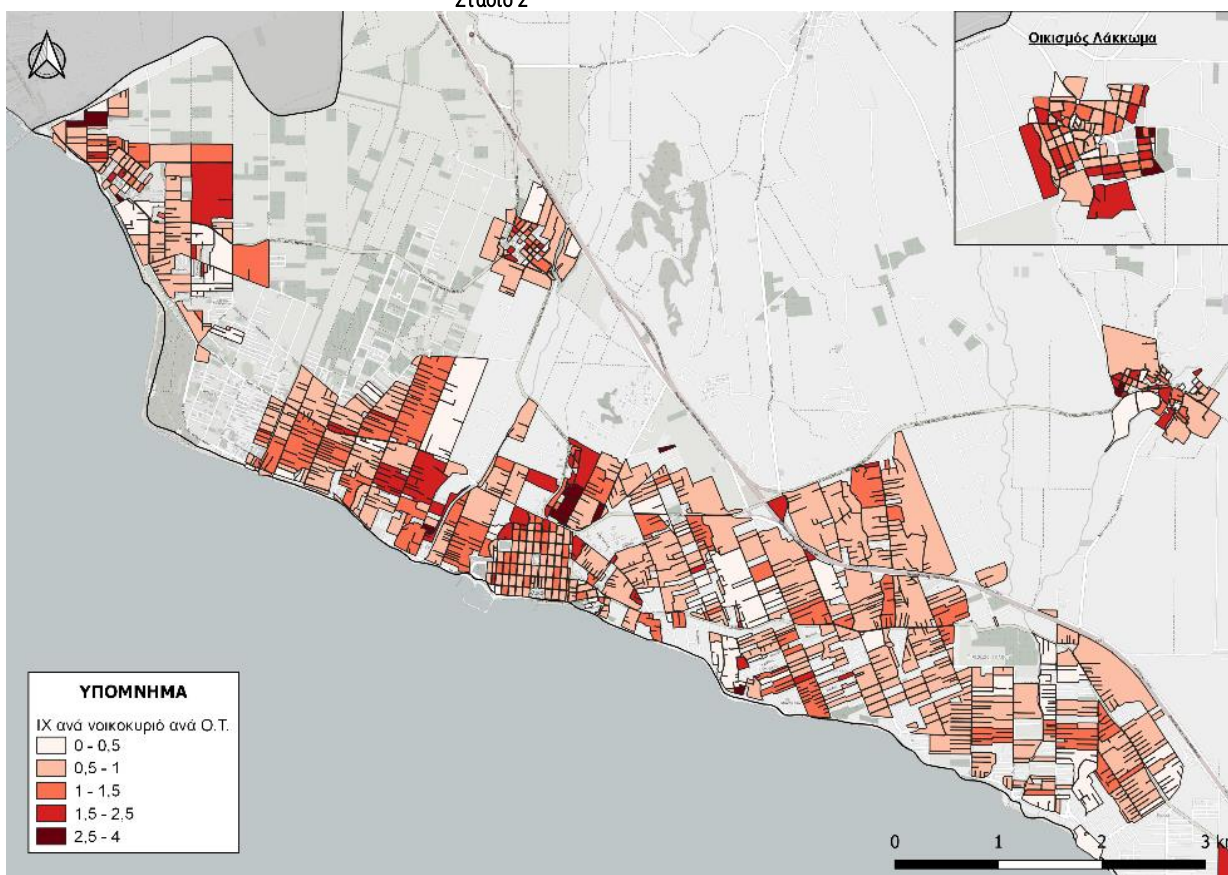
Στάδιο 2



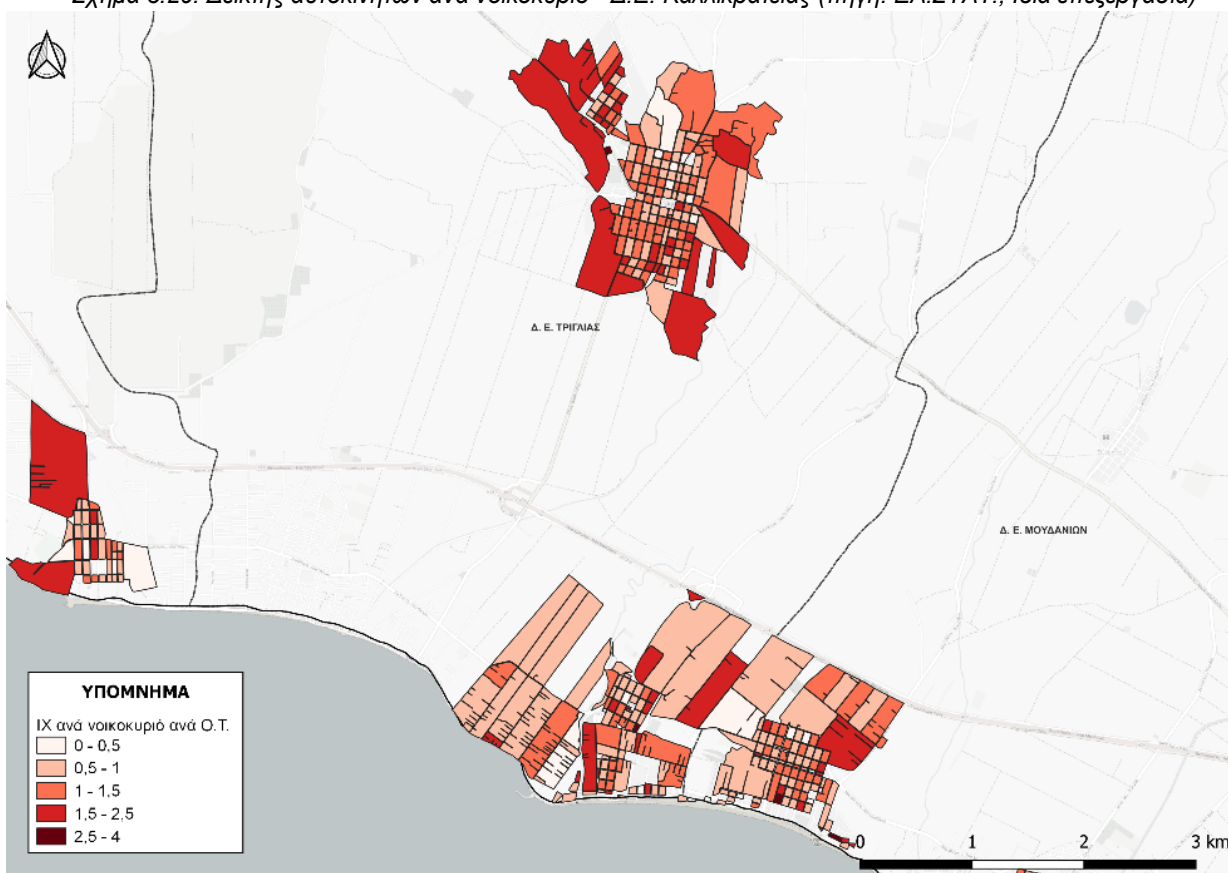
Σχήμα 3.28: Ισοζύγιο ΙΧ νοικοκυριών ανά θέση στάθμευσης ανά Ο.Τ. - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Τέλος, στους παρακάτω χάρτες (Σχήμα 3.29, Σχήμα 3.30 και Σχήμα 3.31) απεικονίζεται ο λόγος αυτοκινήτων προς νοικοκυριά για κάθε Ο.Τ. των Δ.Ε. του Δήμου Νέας Προποντίδας, ο οποίος αφενός λειτουργεί ως δείκτης ευημερίας αλλά αφετέρου, υποδηλώνει και την εξάρτηση των κατοίκων από το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Τα υψηλότερα μεγέθη καταγράφονται στη Δ.Ε. Μουδανιών, ενώ τα ίδια επίπεδα αυτοκινήτων προς νοικοκυριά παρατηρούνται στους οικισμούς στις άλλες δυο Δ.Ε.

Στάδιο 2

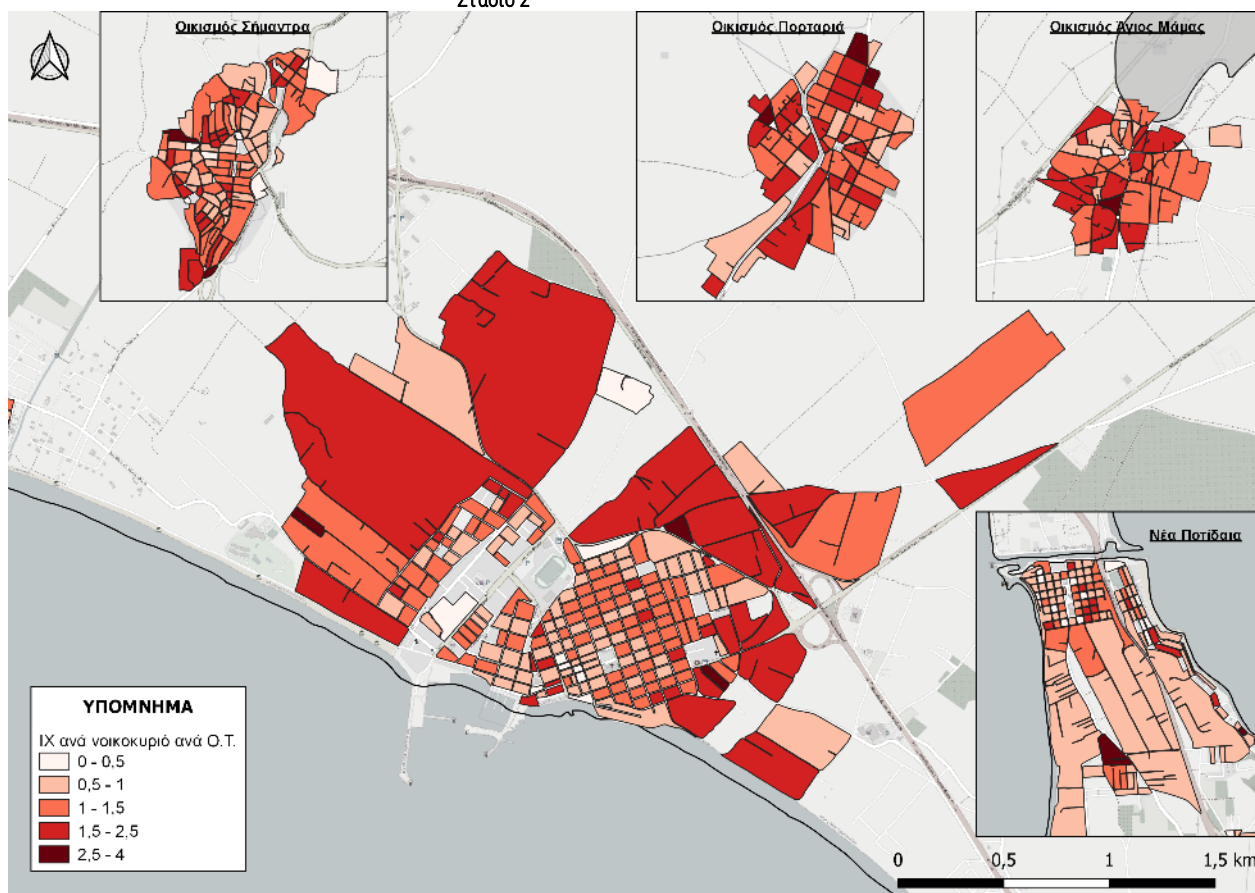


Σχήμα 3.29: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Καλλικράτειας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 3.30: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Τρίγλιας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 3.31: Δείκτης αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό - Δ.Ε. Μουδανιών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

4.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας είναι Δήμος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2010. Προέκυψε δε από την συνένωση των προϋπαρχόντων καποδιστριακών Δήμων Καλλικράτειας, Τρίγλιας και Μουδανιών.

Η ανάλυση σε αυτό το επίπεδο πραγματοποιείται με βάση τα υπάρχοντα Γ.Π.Σ.. Στο Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Τρίγλιας προτείνονται συνολικά επτά (7) πολεοδομικές ενότητες και στο Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Μουδανιών προτείνονται συνολικά δεκαεννιά (19) πολεοδομικές ενότητες, εκ των οποίων οι έξι (6) ανήκουν στον οικισμό των Νέων Μουδανιών. Στην Δ.Ε. Καλλικράτειας υπάρχουν εγκρίσεις πολεοδομικών μελετών ένταξης σε σχέδιο πόλης για την Δ.Ε. Νέας Καλλικράτειας, συνεπώς η ανάλυση θα πραγματοποιηθεί με βάση τις προαναφερθείσες μελέτες.

Επιπλέον, και στα δύο προαναφερθέντα Γ.Π.Σ. προβλέπονται Περιοχές Προστασίας (ΠΕ.Π.) και Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.).

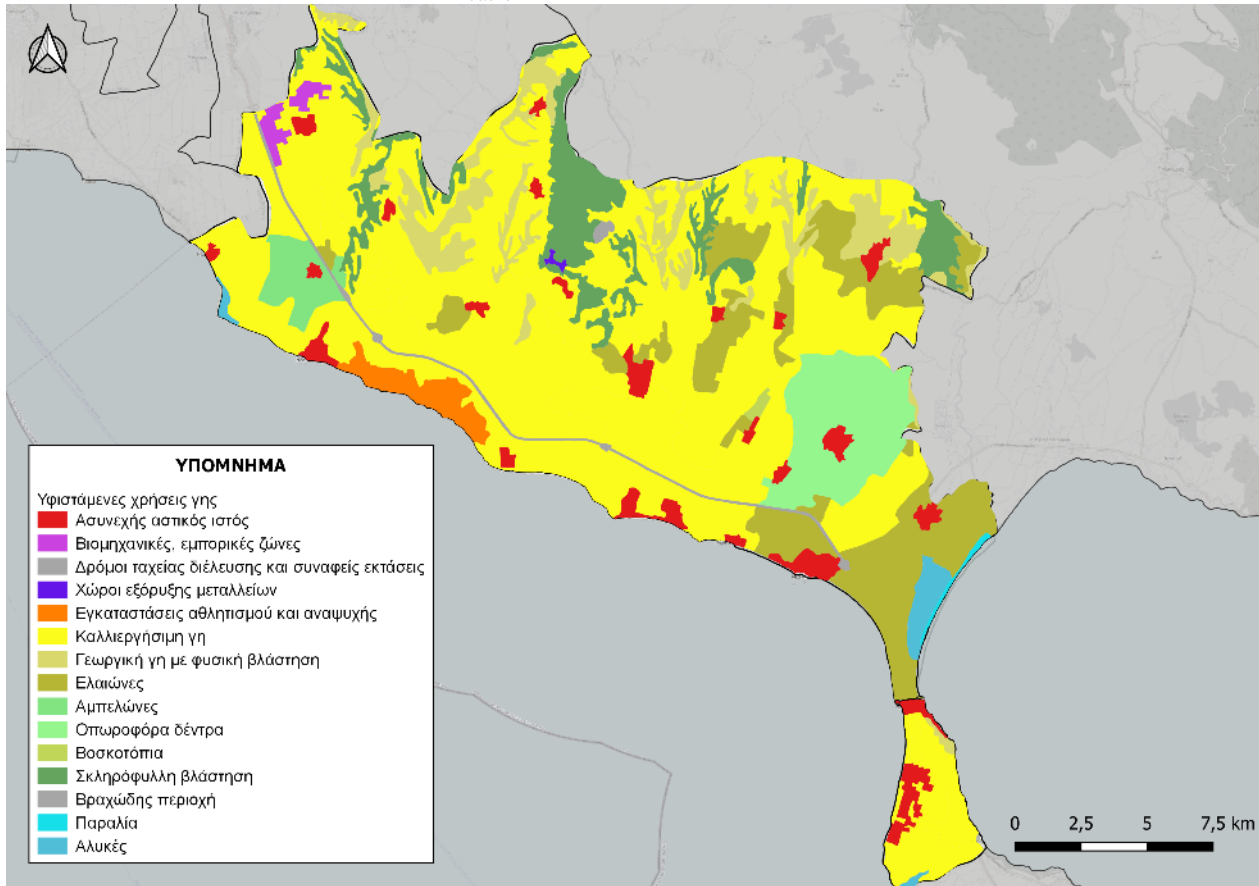
4.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

4.2.1 Υφιστάμενες Χρήσεις γης

Οι κυρίαρχες υφιστάμενες χρήσεις γης στον Δήμο Νέας Προποντίδας αφορούν τις εξής κατηγορίες και παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.1).

- Καλλιεργήσιμη και Γεωργική Γη
- Ασυνεχής Αστικός Ιστός
- Εγκαταστάσεις Αθλητισμού και Αναψυχής
- Σκληρόφυλλη βλάστηση
- Παραλίες
- Αλυκές
- Βιομηχανίες, και εμπορικές ζώνες
- Χώροι εξόρυξης μεταλλείων

Στάδιο 2



Σχήμα 4.1: Υφιστάμενες Χρήσεις γης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Γίνεται ήδη αντιληπτή η ιδιαιτερότητα του Δήμου σε ότι αφορά τη διάκριση μεταξύ του ασυνεχή αστικού ιστού και των καλλιεργήσιμων εκτάσεων.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης του Δήμου αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια, ενώ οι χρήσεις γης που συνιστούν σημειακούς πόλους έλξης μετακινήσεων (εκπαίδευση, αθλητισμός, περίθαλψη κλπ.) θα αναλυθούν στην επόμενη παράγραφο.

- Καλλιεργήσιμη και Γεωργική Γη

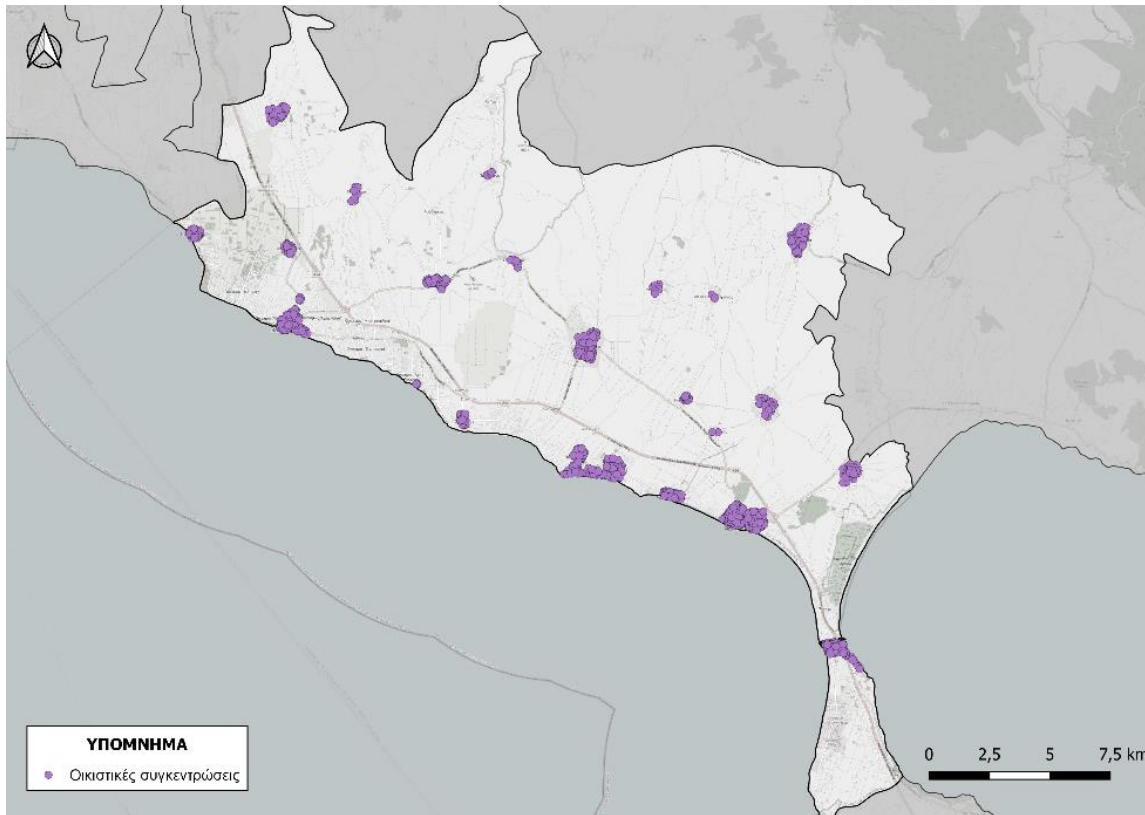
Το μεγαλύτερο τμήμα των εκτάσεων του Δήμου Νέας Προποντίδας κατηγοριοποιείται ως καλλιεργήσιμη και γεωργική γη. Τα τμήματα αυτά παρεμβάλλονται ανάμεσα σε περιοχές με διαφορετικές χρήσεις γης. Το αναπτυξιακό μοντέλο που ακολουθείται στη περιοχή συρρικνώνει τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, διογκώνοντας ταυτόχρονα τον τριτογενή τομέα-υπηρεσίες. Παρόλα αυτά, η σημασία του πρωτογενούς τομέα συνεχίζει να είναι σημαντική και σημαντικά μεγαλύτερη από το μέσο όρο της χώρας παρά τον ορεινό — ημιορεινό χαρακτήρα της περιοχής.

- Ασυνεχής Αστικός Ιστός

Ο ασυνεχής αστικός ιστός περιλαμβάνει περιστατικές περιοχές γύρω από αστικά κέντρα καθώς και κάποιους οικισμούς σε αγροτικές περιοχές. Αυτά τα πολύγωνα περιλαμβάνουν πολυκατοικίες, μονοκατοικίες, κήπους, δρόμους και πάρκα ενώ κάθε ένα από αυτά τα στοιχεία έχει επιφάνεια μικρότερη των 25ha. Οι περιοχές που έχουν κατηγοριοποιηθεί ως ασυνεχής αστικός ιστός χωροθετούνται στους οικισμούς του Δήμου Νέας Προποντίδας. Πιο συγκεκριμένα οι περιοχές αυτές διακρίνονται στους οικισμούς

Στάδιο 2

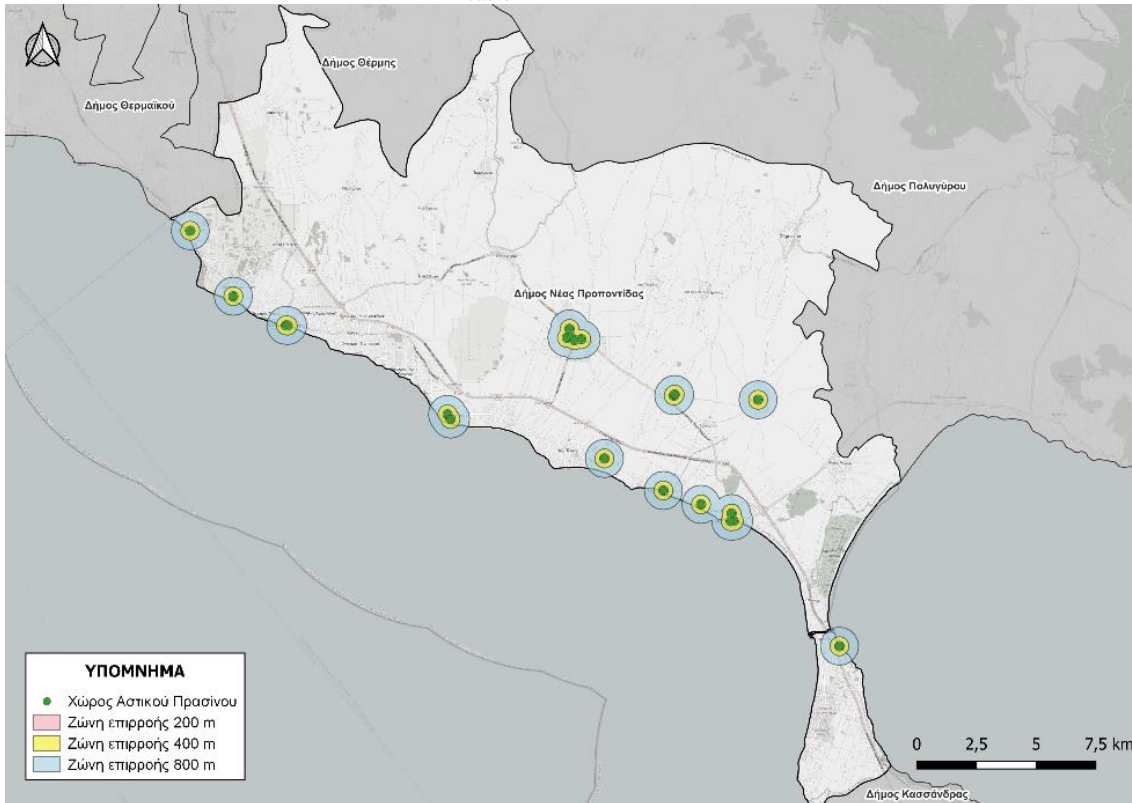
Λάκκωμα, Νέα Ηράκλεια, Νέα Καλλικράτεια, Μετόχι, Άγιος Παύλος, Νέα Γωνιά, Νέα Σίλατα, Ελαιοχώρια, Πετράλωνα, Κρήνη, Νέα Τρίγλια, Νέα Τένεδος, Άγιος Παντελεήμων, Σήμαντρα, Ζωγράφου, Πορταριά, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Μουριές, Νέα Μουδανιά, Άγιος Μάμας, Πόρτες και Νέα Ποτίδαια.



Σχήμα 4.2: Οικιστικές συγκεντρώσεις (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Σημαντική είναι και η συσχέτιση του ασυνεχή αστικού ιστού με τις περιοχές αστικού πρασίνου, για το οποίο δίδεται και σχετικός χάρτης (Σχήμα 4.3). Έντονη παρουσία αστικού πρασίνου υπάρχει στην Νέα Καλλικράτεια, στη Νέα Τρίγλια, στα Νέα Μουδανιά και σε αρκετά σημεία του παραλιακού μετώπου.

Στάδιο 2



Σχήμα 4.3: Σημεία ενδιαφέροντος – Αστικό Πράσινο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

- Εγκαταστάσεις Αθλητισμού και Αναψυχής

Στην περιοχή μελέτης εντοπίζεται τμήμα χώρου αθλητισμού και αναψυχής στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου κυρίως στην περιοχή που παρεμβάλλεται ανάμεσα στους οικισμούς Νέας Καλλικράτειας και Μετοχίου.

- Παραλίες

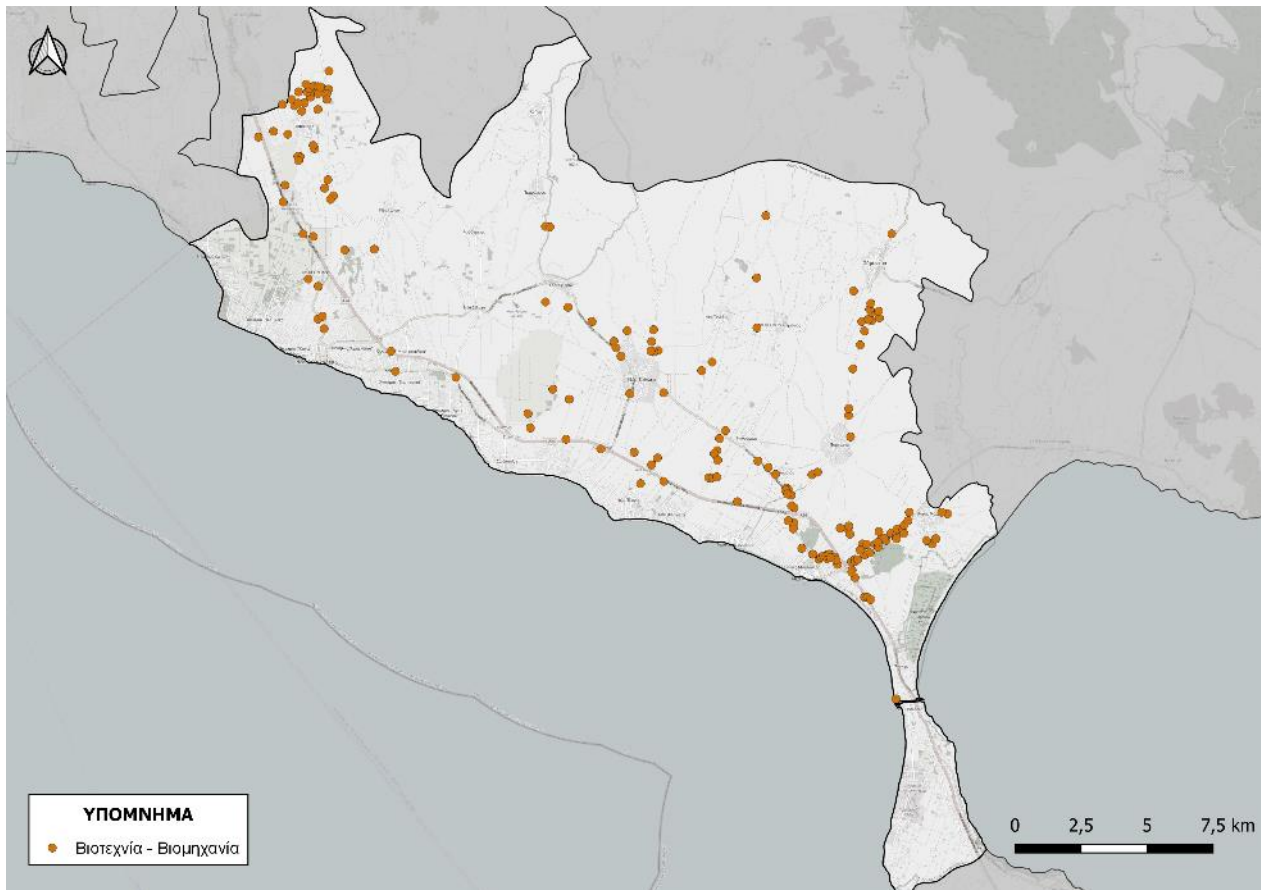
Η περιοχή μελέτης διαθέτει, όπως προαναφέρθηκε, παραλιακό μέτωπο τόσο στον Θερμαϊκό όσο και στον Τορωναίο κόλπο.

- Αλυκές

Οι αλυκές είναι υδροτοπικά οικοσυστήματα, με πλούσια βιοποικιλότητα, και πολλοί από αυτούς περιλαμβάνονται στο δίκτυο Natura 2000. Η περιοχή που κατηγοριοποιείται στις υφιστάμενες χρήσεις γης ως αλυκή εντοπίζεται νοτιότερα του οικισμού του Αγίου Μάμα. Ο υδροβιότοπος (λιμνοθάλασσα) του Αγίου Μάμα στη Χαλκιδική αποτελεί ταυτόχρονα “Τόπο Κοινοτικής” καθώς και “Ειδική Ζώνη” Προστασίας του Φυσικού Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000 με κωδικό GR1270004. Ο εν λόγω υδροβιότοπος έχει συνολική έκταση 6.332 στρεμμάτων. Η περιοχή εντάχθηκε στο Δίκτυο NATURA 2000 σύμφωνα με την πρώτη Οδηγία 79/409/ΕΟΚ και την επικαιροποιημένη Οδηγία 2009/147/ΕΕ για τα άγρια είδη πουλιών. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από την χαμηλή βλάστηση και το υφάλμυρο νερό παρουσιάζοντας στο σύνολο της την εικόνα μιας λιμνοθάλασσας εν μέσω διάσπαρτων αμμωδών χερσοτόπων.

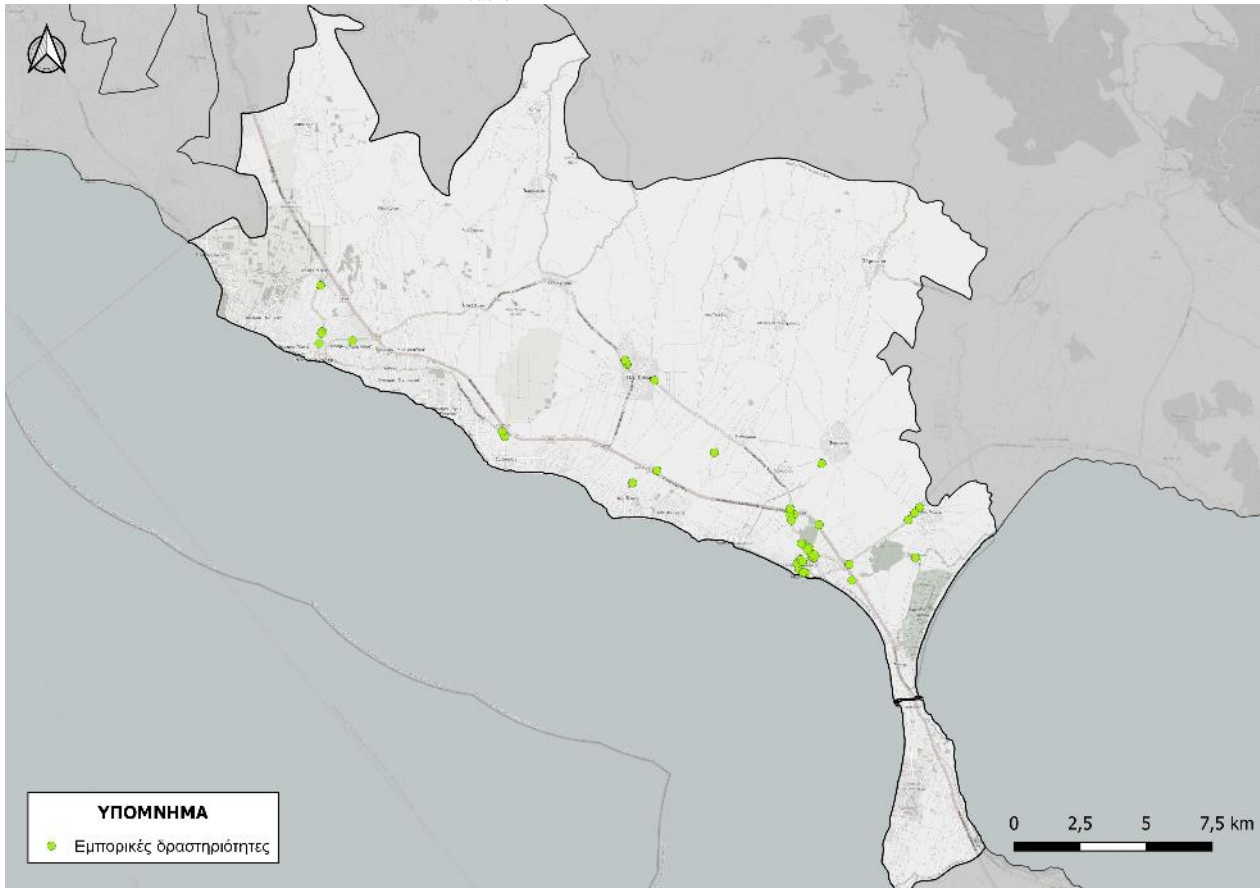
- Βιομηχανίες και εμπορικές ζώνες

Περιοχές που καταλαμβάνονται κυρίως από βιομηχανικές δραστηριότητες μεταποίησης, εμπορίου, χρηματοοικονομικές δραστηριότητες και υπηρεσίες κατατάσσονται ως βιομηχανίες, και εμπορικές ζώνες. Στο βορειοδυτικό τμήμα του δήμου Νέας Προποντίδας εντοπίζεται χώρος βιοτεχνίας και εμπορικής ζώνης πλησίον του οικισμού Λάκκωμα της Δ.Ε. Καλλικράτειας.



Σχήμα 4.4: Βιομηχανία - Βιοτεχνία (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.5: Εμπορικές Δραστηριότητες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

- Χώροι εξόρυξης μεταλλείων

Οι χώροι που κατατάσσονται σε αυτήν την κατηγορία αφορούν περιοχές που καταλαμβάνονται κυρίως από εξορυκτικές δραστηριότητες, εργοτάξια, τεχνητές χωματερές απορριμμάτων και συναφείς εκτάσεις. Στον Δήμο Νέας Προποντίδας διακρίνεται χώρος εξόρυξης μεταλλείων βορειότερα του οικισμού των Ελαιοχωρίων.

4.2.2 Σημεία ενδιαφέροντος

Οι χρήσεις γης που μπορούν να περιγραφούν σημειακά, ως σημεία ενδιαφέροντος, καταγράφονται, παρουσιάζονται και αναλύονται στην παρούσα παράγραφο. Επίσης, αναλύεται ο χώρος που εξυπηρετούν σε ακτίνες 200, 400 και 800 μέτρων και ο πληθυσμός που εξυπηρετούν. Πρόκειται για αποστάσεις που καλύπτονται συνήθως με ευκολία μέσω πεζής κίνησης. Στο τέλος της παρούσας παραγράφου παρουσιάζονται τα ποσοστά των χρήσεων γης ανά πολεοδομική ενότητα για κάθε δημοτική ενότητα του Δήμου.

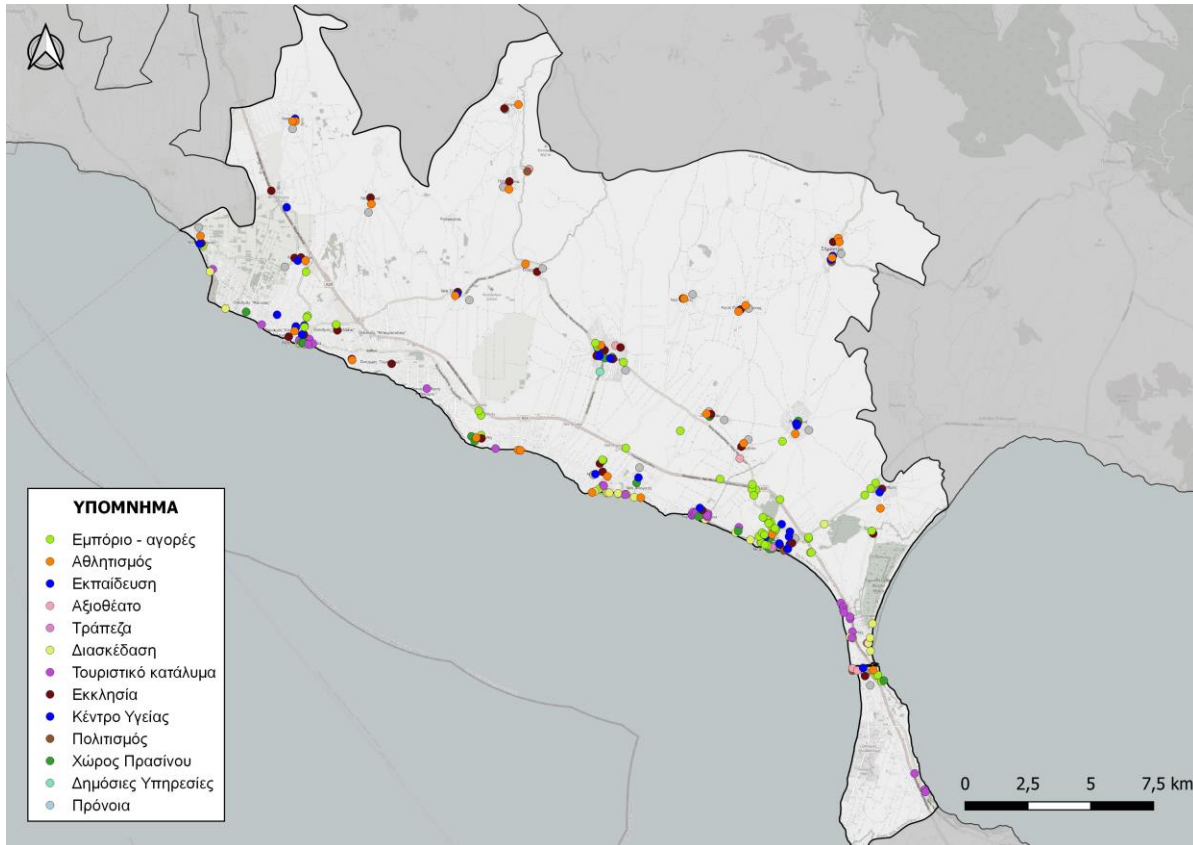
Τα σημεία ενδιαφέροντος κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Εκπαίδευση
- Περίθαλψη
- Αθλητισμός και τουρισμός
- Πολιτισμός
- Διοίκηση και Υπηρεσίες

Στάδιο 2

- Εμπορικές Δραστηριότητες και Αγορές
- Τράπεζες
- Χώροι στάθμευσης (ανοικτοί και αδιαμόρφωτοι)

Συνοπτικά, η κατανομή στον χώρο του Δήμου των σημείων ενδιαφέροντος που θα αναλυθούν παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.6).



Σχήμα 4.6: Σημεία ενδιαφέροντος (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

- **Εκπαίδευση**

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας περιλαμβάνει σχολεία όλων των βαθμίδων. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει δεκαεννιά (19) Δημοτικά σχολεία, πέντε (5) Γυμνάσια, τέσσερα (4) Γενικά Λύκεια, και δύο (2) ΕΠΑΛ.

Δημοτική Ενότητα Καλλικράτειας:

- 6 δημοτικά
- 1 γυμνάσιο
- 1 γενικό λύκειο

Δημοτική Ενότητα Τρίγλιας:

- 3 δημοτικά
- 1 γυμνάσιο
- 1 γενικό λύκειο

Δημοτική Ενότητα Μουδανιών:

- 10 δημοτικά
- 3 γυμνάσια
- 2 γενικά λύκεια
- 2 επαγγελματικά λύκεια

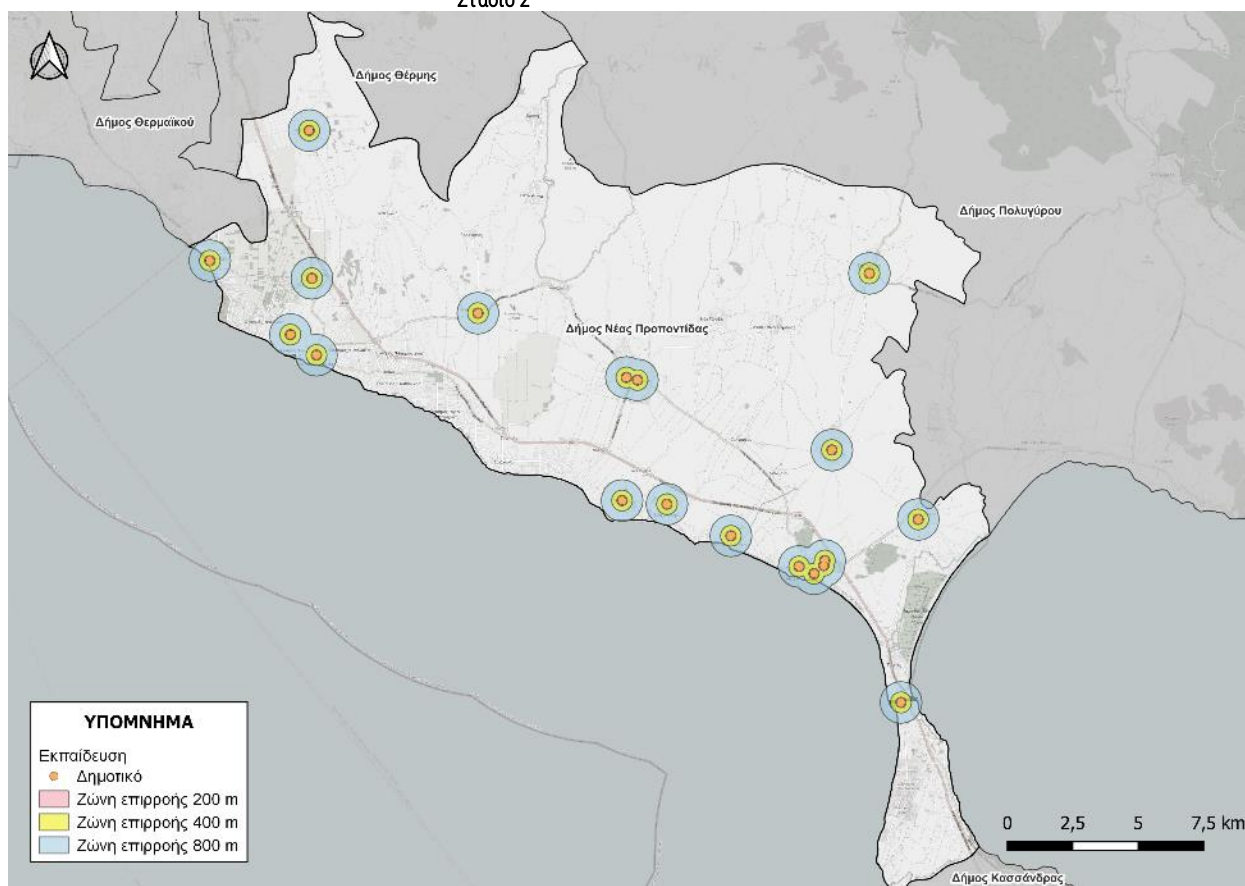
Για την περεταίρω χωρική ανάλυση και διερεύνηση του βαθμού εξυπηρέτησης του πληθυσμού του Δήμου από τις σχολικές μονάδες, τα σχολεία του Δήμου διακρίνονται στις τρεις βασικές κατηγορίες (δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια) και εφαρμόζονται από κάθε σημείο ακτίνες επιρροής 200, 400 και 800 μέτρων προκειμένου να εντοπιστεί ο πληθυσμός που εξυπηρετείται ανά ακτίνα επιρροής και ανά κατηγορία εκπαίδευσης.

Η ταξινόμηση αυτή επιλέγεται σύμφωνα με τα πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και τα ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση γενικών πολεοδομικών σχεδίων (απόφαση 10788/2004, ΦΕΚ 285/Δ/5-3-2004) στην οποία στο άρθρο 5 αναφέρεται:

- Το Δημοτικό Σχολείο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 800μ.
- Το Γυμνάσιο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 1200μ.
- Το Λύκειο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την μέγιστη ακτίνα εξυπηρέτησης 1500μ.

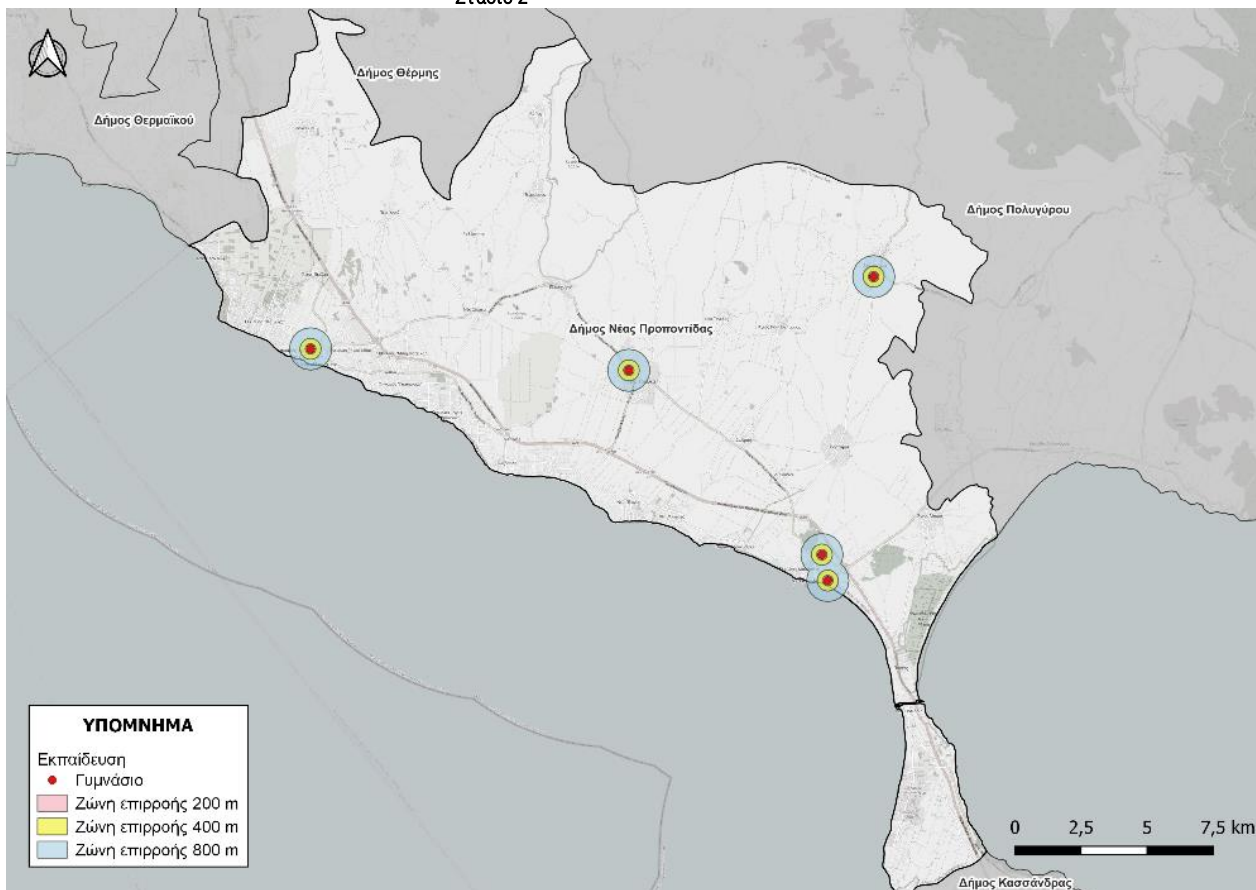
Με βάση τα παραπάνω ακολουθούν οι χάρτες με την χωρική κατανομή ανά επίπεδο εκπαίδευσης και τις ζώνες επιρροής 200,400,800 μέτρων καθώς και ο πληθυσμός που εξυπηρετείται αντίστοιχα.

Στάδιο 2

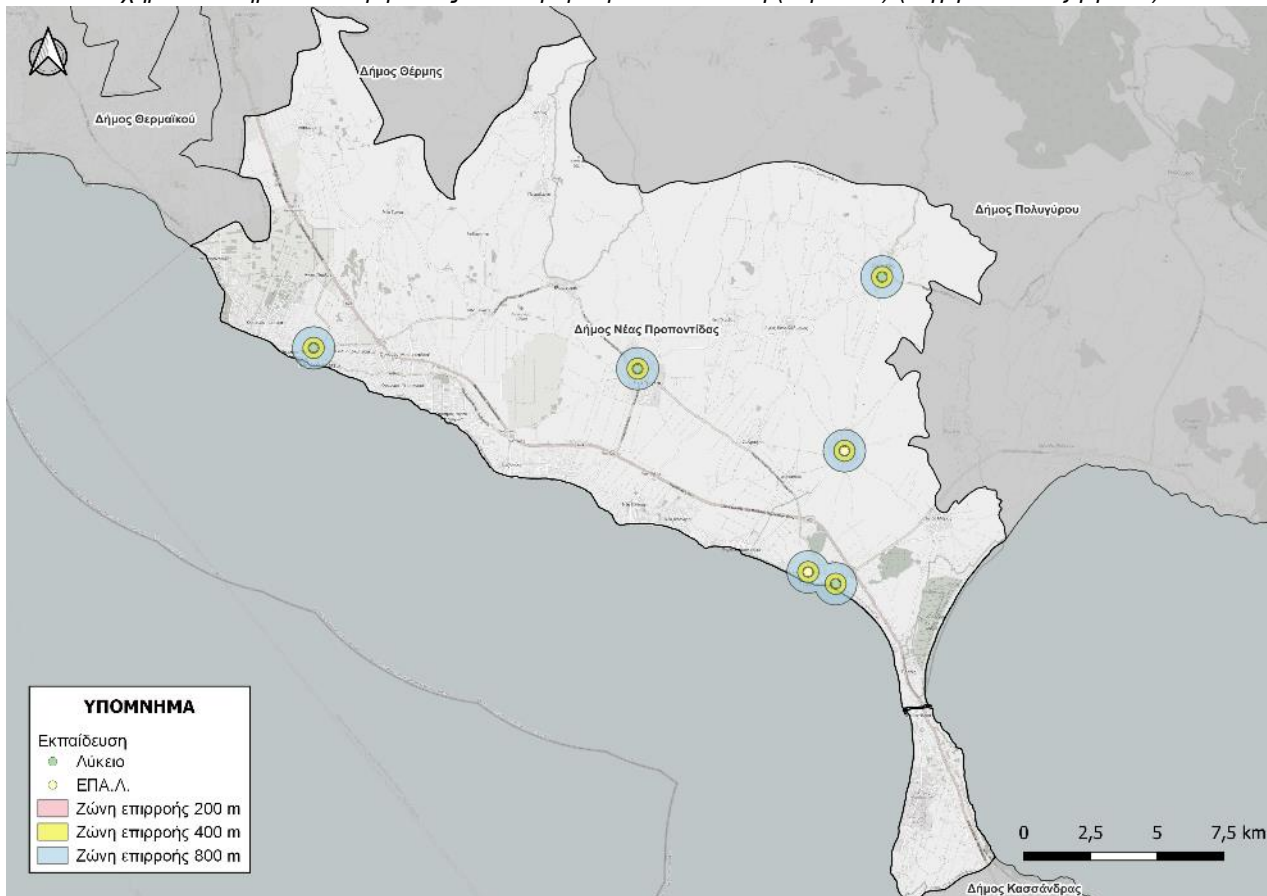


Σχήμα 4.7: Σημεία ενδιαφέροντος – Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικά σχολεία) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.8: Σημεία ενδιαφέροντος - Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Γυμνάσια) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Σχήμα 4.9: Σημεία ενδιαφέροντος - Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Λύκεια) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2

Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή κάλυψη σχολικών μονάδων

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΔΗΜΟΤΙΚΟ	3,984	16,286	26,705	11.0%	45.0%	73.8%
ΓΥΜΝΑΣΙΟ	700	4,376	14,708	1.9%	12.1%	40.7%
ΛΥΚΕΙΟ	793	5,563	16,738	2.2%	15.4%	46.3%

Ο Πίνακας 4.1 παρουσιάζει την πληθυσμιακή κάλυψη των σχολικών μονάδων σε διαφορετικές ακτίνες. Από τα δεδομένα του πίνακα είναι εμφανές ότι για τα δημοτικά σε μία ακτίνα 800 μέτρων η πληθυσμιακή κάλυψη αγγίζει το 73,8%, ενώ για τα γυμνάσια και τα λύκεια αυτό το ποσοστό μειώνεται σημαντικά με το ποσοστό στα γυμνάσια να είναι 40,7% και στα λύκεια 46,3%.

- **Περίθαλψη**

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας δεν βρίσκεται σε προνομιακή θέση όσον αφορά τις μονάδες υγείας, καθώς δεν εντοπίζεται γενικό νοσοκομείο στην περιοχή.

Οι υποδομές περίθαλψης ανά Δημοτική Ενότητα είναι:

Δημοτική Ενότητα Καλλικράτειας:

- 1 Κέντρο Υγείας.

Δημοτική Ενότητα Μουδανιών:

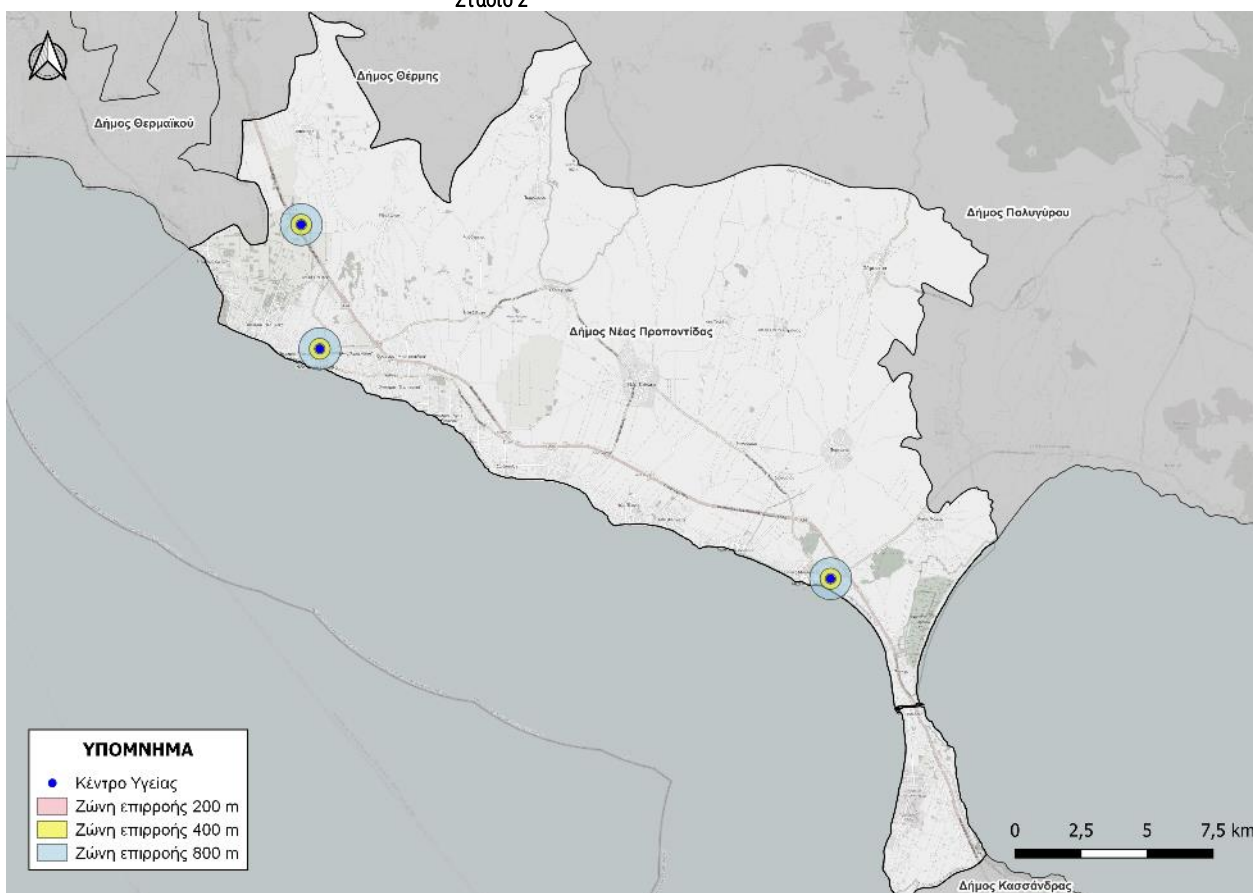
- 1 Κέντρο Υγείας

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί πως στην Δ.Ε. Καλλικράτειας λειτουργεί ιδιωτικό κέντρο αποκατάστασης, ενώ σε όλη την έκταση του Δήμου λειτουργούν ιδιωτικά ιατρεία. Επιπλέον, ο Δήμος, όπως προαναφέρθηκε, βρίσκεται πλησίον του Γενικού Νοσοκομείου Χαλκιδικής, το οποίο όμως είναι εκτός της εξεταζόμενης περιοχής μελέτης.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων περίθαλψης εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.10), ενώ η πληθυσμιακή κάλυψη παρουσιάζεται στα δεδομένα που εμπεριέχει ο Πίνακας 4.2.

Όπως είναι εμφανές από τα δεδομένα του πίνακα η πληθυσμιακή κάλυψη είναι χαμηλή, καθώς εντός ακτίνας 800 μέτρων, καλύπτεται μόνο 30,5% του πληθυσμού.

Στάδιο 2



Σχήμα 4.10: Σημεία ενδιαφέροντος – Υποδομές Υγείας (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.2: Πληθυσμιακή κάλυψη Υποδομών Υγείας

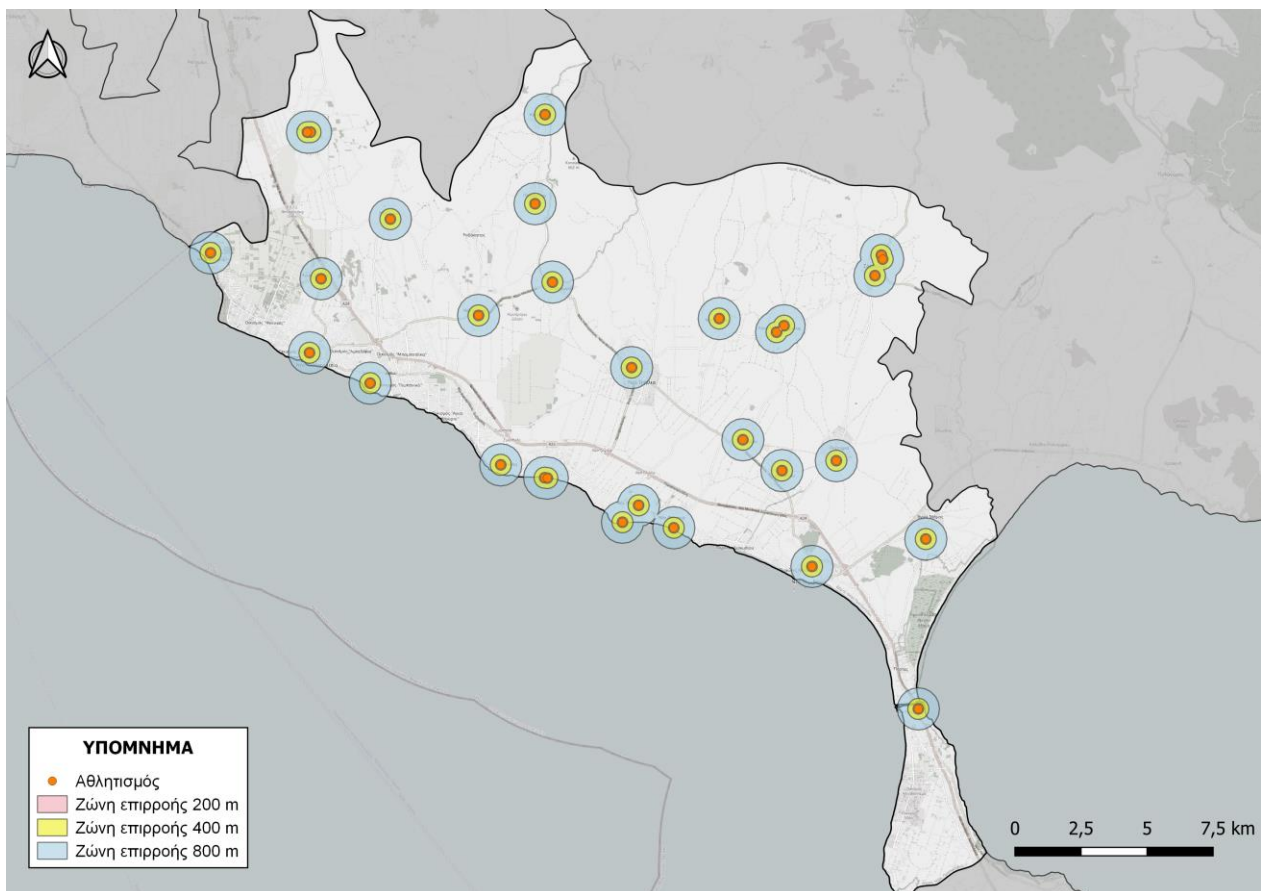
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	813	3,848	11,028	2.2%	10.6%	30.5%

- **Αθλητισμός και τουρισμός**

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας εμφανίζει σημαντική δραστηριότητα στον τομέα του αθλητισμού, κυρίως λόγω της μεγάλης τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής.

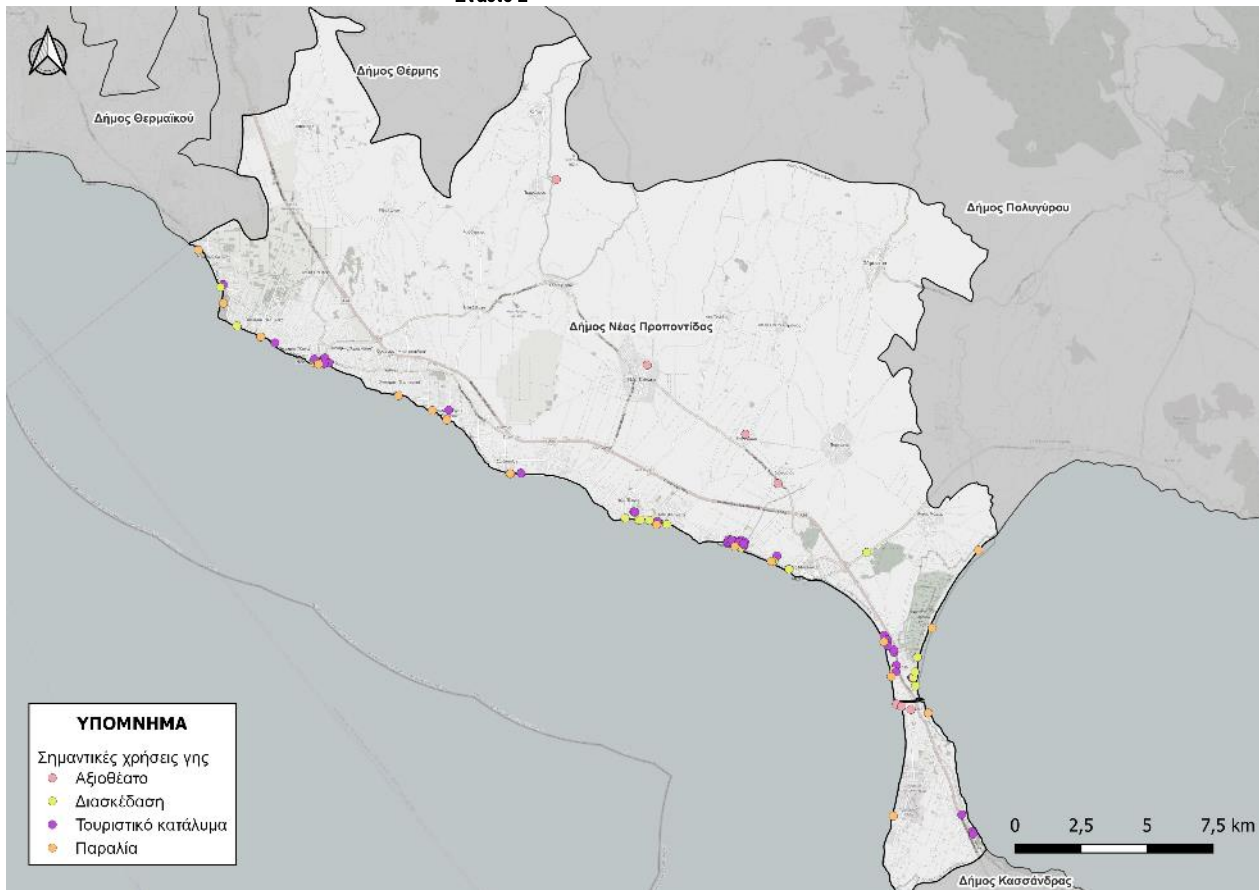
Αδιαμφισβήτητα, η πιο σημαντική περιοχή, όπου συγκεντρώνεται πλήθος αθλητικών εγκαταστάσεων υπεροπτικού ενδιαφέροντος, βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο του δήμου στον Θερμαϊκό κόλπο, με κάποιες αθλητικές εγκαταστάσεις να εντοπίζονται και στα πιο ορεινά σημεία.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων αθλητισμού εντός του δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.11), ενώ η πληθυσμιακή κάλυψη αυτών στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4.3). Επίσης στον χάρτη που παρουσιάζεται στο Σχήμα 4.12, είναι εμφανής η χωρική κατανομή εγκαταστάσεων σχετικών με τον τουρισμό και συγκρίνοντας τους δυο χάρτες διακρίνεται η χωρική συσχέτιση των δυο τύπων σημείων ενδιαφέροντος, δηλαδή αθλητισμός και τουρισμός. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του Δήμου Νέας Προποντίδας που εκπονήθηκε το 2015, ότι οι ξενοδοχειακές μονάδες στην περιοχή αγγίζουν τις 3500 με το μεγαλύτερο πλήθος αυτών να συγκεντρώνεται στο παραλιακό μέτωπο του δήμου, όπως αυτό είναι εμφανές στο Σχήμα 4.12.



Σχήμα 4.11: Σημεία ενδιαφέροντος – Αθλητισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.12: Σημεία ενδιαφέροντος – Τουρισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.3: Πληθυσμιακή κάλυψη Αθλητικών Εγκαταστάσεων

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	1643	10056	28094	4,5%	27,8%	77,7%

Σύμφωνα με τα δεδομένα του πίνακα η πληθυσμιακή κάλυψη των αθλητικών εγκαταστάσεων της περιοχής αγγίζει το ποσοστό των 77,7% του πληθυσμού σε ακτίνα 800 μέτρων

Πίνακας 4.4: Αφίξεις πελατών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στη Νέα Προποντίδα (πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Έτος	Αφίξεις ημεδαπών	Αφίξεις αλλοδαπών	Αφίξεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
2017	8,727	91,876	100,603	78.7
2018	12,184	112,424	124,608	100
2019	15,203	122,419	137,622	100
2020	7,059	9,221	16,280	100.0
2021	10,330	63,194	73,524	100.0

Στάδιο 2

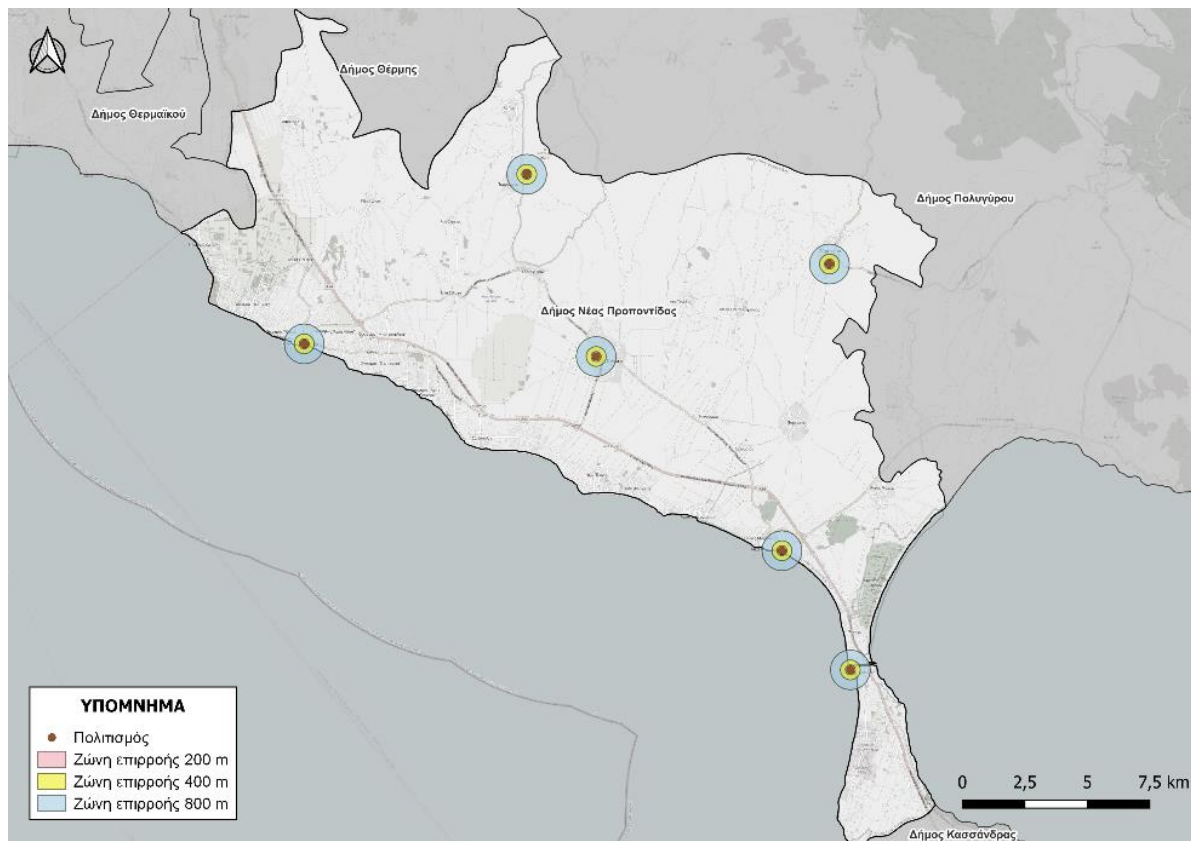
Πίνακας 4.5: Πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στη Νέα Προποντίδα (πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Έτος	Ποσοστό (%) πληρότητας κλινών	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
2017	56.4	78.7
2018	53.6	100
2019	54	100
2020	23.1	100.0
2021	46.2	100

Από τα δεδομένα των παραπάνω πινάκων, αναφορικά με την τελευταία πενταετία, είναι εμφανής η σταθερή τουριστική ζήτηση στην περιοχή τόσο στις αφίξεις πελατών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου όσο και στην πληρότητα κλινών στα καταλύματα αυτά. Η μόνη χρονιά που παρατηρείται μείωση των ποσοστών είναι το 2020, και αυτό οφείλεται στη μειωμένη γενικά τουριστική κίνηση λόγω της πανδημίας COVID-19.

- **Πολιτισμός**

Αναφορικά με τις πολιτιστικές λειτουργίες, ο Δήμος Νέας Προποντίδας φαίνεται να έχει πολιτιστική δράση σε όλες τις δημοτικές ενότητες. Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων πολιτισμού καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.13) και όπως και στις προηγούμενες ενότητες η πληθυσμιακή κάλυψη των σημείων ενδιαφέροντος σχετικά με τον πολιτισμό παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4.6).



Σχήμα 4.13: Σημεία ενδιαφέροντος – Πολιτισμός (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2
Πίνακας 4.6: Πληθυσμιακή κάλυψη - Πολιτισμός

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΧΩΡΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	743	4,705	15,256	2.1%	13.0%	42.2%

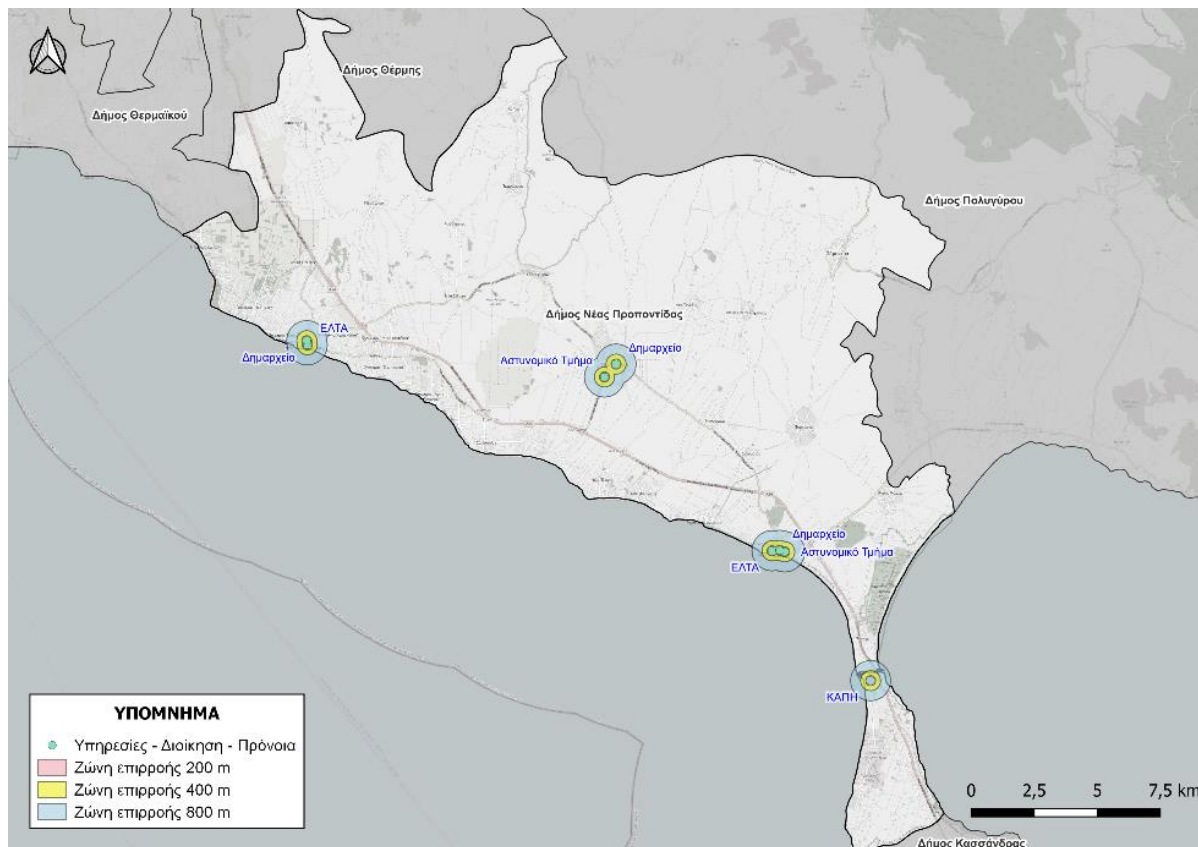
Τα στοιχεία του πίνακα δείχνουν ότι η πληθυσμιακή κάλυψη σημείων ενδιαφέροντος σχετικά με τον πολιτισμό στην περιοχή μελέτης αγγίζει το ποσοστό των 42,2% του πληθυσμού σε ακτίνα 800 μέτρων.

• Διοίκηση και Υπηρεσίες

Στον Δήμο Νέας Προποντίδας εντοπίζονται ορισμένες χρήσεις διοίκησης, που με βάση τη Δημοτική Ενότητα διακρίνονται ως εξής:

- **Δημοτική Ενότητα Καλλικράτειας:** Στη Δ.Ε. Καλλικράτειας εντοπίζονται κτίρια διοίκησης όπως το πρώην Δημαρχείο και ΕΛΤΑ.
- **Δημοτική Ενότητα Τρίγλιας:** Στη Δ.Ε. Τρίγλιας εντοπίζονται κτίρια διοίκησης όπως το πρώην Δημαρχείο Τρίγλιας και Αστυνομικό Τμήμα.
- **Δημοτική Ενότητα Μουδανίων:** Στη Δ.Ε. Μουδανίων εντοπίζεται το Δημαρχείο, Αστυνομικό τμήμα, ΕΛΤΑ και ΚΑΠΗ.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων διοίκησης εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.14).



Σχήμα 4.14: Σημεία ενδιαφέροντος – Υπηρεσίες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2
Πίνακας 4.7: Πληθυσμιακή κάλυψη - Υπηρεσίες

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ-ΔΙΟΙΚΗΣΗ-ΠΡΟΝΟΙΑ	2,953	10,437	16,601	8.2%	28.9%	45.9%

Όπως είναι εμφανές από τα δεδομένα του πίνακα η πληθυσμιακή κάλυψη εντός 800 μέτρων, είναι 45,9%.

- Εμπορικές Δραστηριότητες και Αγορές**

Ένα σύνηθες σημείο ενδιαφέροντος το οποίο προσελκύει μεγάλο πλήθος μετακινήσεων καθημερινά, είναι οι Εμπορικές Δραστηριότητες και Αγορές. Για τον λόγο αυτό καταγράφηκαν σημεία των συγκεριμένων δραστηριοτήτων του Δήμου Νέας Προποντίδας τα οποία προσελκύουν μαζικές μετακινήσεις και προσφέρουν πολλών ειδών προϊόντα. Η κατανομή των σημείων αυτών εντός του Δήμου παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.15).



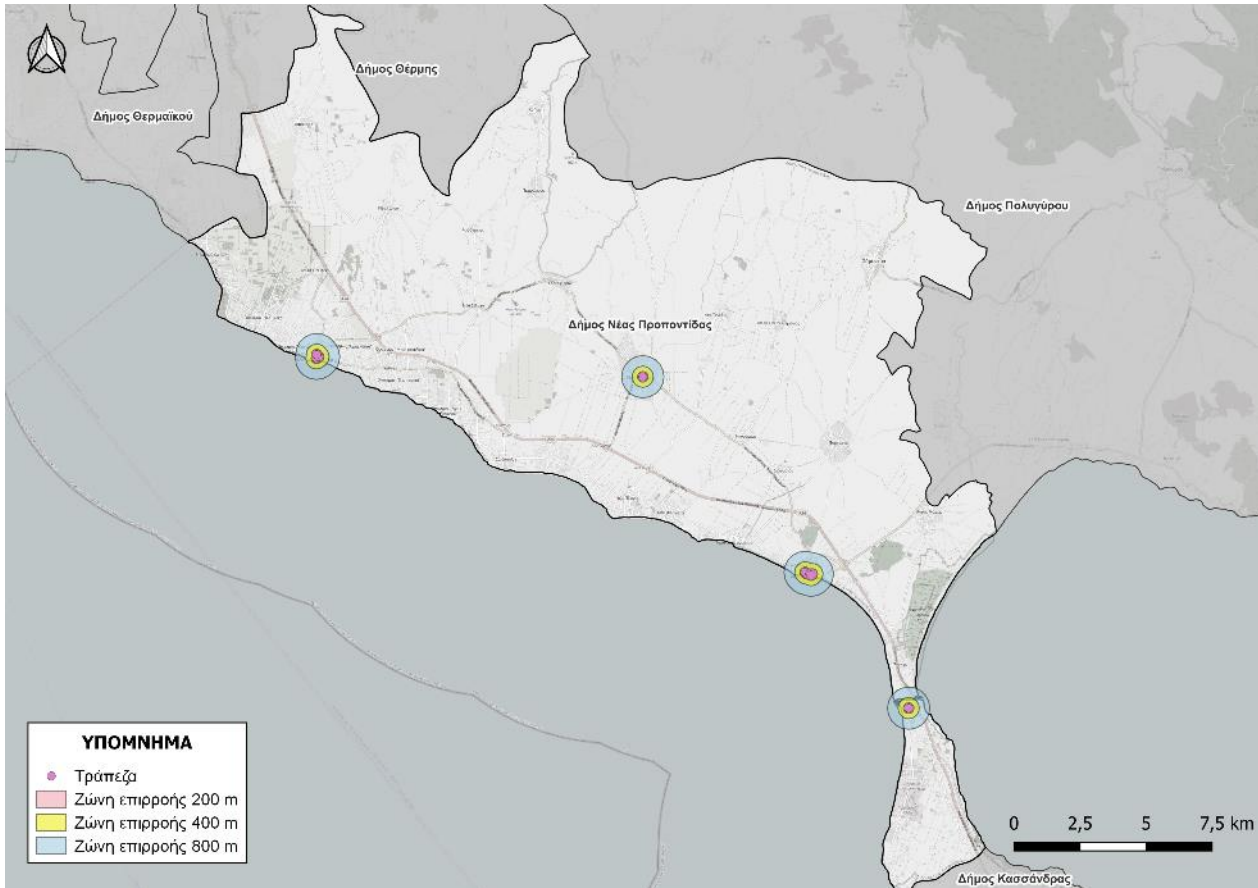
Σχήμα 4.15: Σημεία ενδιαφέροντος – Εμπορικές Δραστηριότητες και Αγορές (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

- Τράπεζες**

Στάδιο 2

Ένα ακόμη σημείο ενδιαφέροντος που λειτουργεί ως πόλος έλξης μετακινήσεων σε μια αστική περιοχή είναι οι τράπεζες. Για το λόγο αυτό, καταγράφηκαν τα καταστήματα τραπεζών στον Δήμο Νέας Προποντίδας.

Η κατανομή των σημαντικότερων σημείων όπου χωροθετούνται τραπεζικά καταστήματα εντός του Δήμου καθώς και οι χωρικές καλύψεις που εξυπηρετούν φαίνονται στον παρακάτω χάρτη (Σχήμα 4.16), ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται η πληθυσμιακή κάλυψη των τραπεζών στην περιοχή (Πίνακας 4.8).



Σχήμα 4.16: Σημεία ενδιαφέροντος – Τράπεζες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Πίνακας 4.8: Πληθυσμιακή κάλυψη Τραπεζών

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.	εντός 200 μ.	εντός 400 μ.	εντός 800 μ.
ΤΡΑΠΕΖΑ	1,936	7,418	15,696	5.4%	20.5%	43.4%

Σύμφωνα με τα δοθέντα στοιχεία η πληθυσμιακή κάλυψη των τραπεζών καλύπτει ένα ποσοστό 43,4% του πληθυσμού σε ακτίνα 800 μέτρων.

- **Χώροι στάθμευσης (ανοικτοί και αδιαμόρφωτοι)**

Στον Δήμο Νέας Προποντίδας υπάρχουν περιορισμένοι χώροι στάθμευσης, από τους οποίους ορισμένοι είναι διαμορφωμένοι από τον Δήμο και άλλοι είναι απλώς ανοικτοί αδιαμόρφωτοι χώροι που λειτουργούν

Στάδιο 2

ως χώροι στάθμευσης, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες όπου η ζήτηση στάθμευσης αυξάνεται πολύ λόγω των οχημάτων των παραθεριστών.

Στην παρούσα παράγραφο καταγράφονται οι ανοικτοί αδιαμόρφωτοι χώροι στάθμευσης, ενώ οι οργανωμένοι χώροι καταγράφονται στο αντίστοιχο κεφάλαιο της οργάνωσης της στάθμευσης.



Σχήμα 4.17: Χώροι Στάθμευσης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα ποσοστά κάλυψης για κάθε κατηγορία χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη. Κατηγορίες όπως η διοίκηση, η πρόνοια και η περιθαλψη περιέχουν χρήσεις γης που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων για ΑμεΑ. Οι κατηγορίες στις οποίες στηρίχθηκε η καταγραφή είναι οι εξής:

- Εκπαίδευση
- Υγεία
- Διοίκηση / Δημόσιο Κτήριο
- Κεντρικές λειτουργίες
- Εμπορική χρήση
- Βιομηχανία / Βιοτεχνία
- Τουριστικές δραστηριότητες
- Ξενοδοχειακές μονάδες
- Πολιτισμός
- Αθλητισμός
- Πάρκο / Πράσινο
- Κοινόχρηστος χώρος / Πλατεία
- Αγροτικές εκτάσεις - Άλλες χρήσεις
- Παραλία
- Αραιή Δόμηση
- Πυκνή Δόμηση
- Χώρος Στάθμευσης
- Λιμένας
- Μεταφορές
- Αλιευτικό Καταφύγιο
- Ναός
- Κοιμητήρια

Στάδιο 2

Πίνακας 4.9: Ποσοστά κάλυψης χρήσεων γης ανά κυκλοφοριακή ζώνη

Στάδιο 2

Κυκλοφοριακή ζώνη	Εκπαίδευση	Υγεία	Διοίκηση / Δημόσιο Κτήριο	Κεντρικές λειτουργίες	Εμπορική χρήση	Βιομηχανία / Βιοτεχνία	Τουριστικές δραστηριότητες	Μεγάλη ξενοδοχειακή μονάδα	Πολιτισμός	Αθλητισμός	Πάρκο / Πράσινο	Κοινόχρηστος χώρος / Πλατεία	Αγροτικές εκτάσεις - Άλλες χρήσεις	Παραλία	Αραιή Δόμηση	Πυκνή Δόμηση	Χώρος Στάθμευσης	Λιμένας	Μεταφορές	Αλιευτικό Καταφύγιο	Κοιμητήρια	Ναός
100	0.00%	0.00%	0.00%	0.74%	0.00%	0.00%	0.22%	0.00%	0.00%	0.98%	0.22%	0.63%	53.05%	0.00%	29.57%	14.43%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.15%
101	1.37%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.19%	3.02%	0.34%	0.00%	25.40%	0.00%	28.02%	41.56%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.09%
102	8.28%	0.00%	0.02%	9.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	31.93%	0.00%	0.00%	50.50%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
103	0.00%	1.80%	1.11%	12.60%	2.35%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.14%	0.00%	18.54%	0.00%	0.00%	60.73%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.72%
104	0.00%	0.00%	0.00%	21.71%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	16.76%	0.00%	0.00%	61.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
105	0.00%	0.00%	0.00%	9.09%	0.00%	0.00%	3.07%	0.00%	0.00%	0.00%	5.09%	4.19%	34.71%	15.51%	0.00%	24.64%	0.00%	3.69%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
106	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.53%	0.00%	0.00%	0.00%	8.47%	0.00%	26.60%	2.14%	0.00%	58.26%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
107	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	65.87%	0.00%	33.99%	0.14%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
108	0.79%	0.00%	1.42%	0.00%	0.00%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	1.71%	0.00%	0.00%	76.50%	0.00%	1.33%	16.85%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.94%
109	0.29%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.49%	0.00%	0.00%	71.35%	0.00%	8.67%	18.36%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.67%	0.17%
110	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.76%	0.00%	2.64%	43.07%	0.00%	13.64%	37.89%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
111	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	46.73%	0.00%	25.80%	26.53%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.94%
112	0.55%	0.00%	0.11%	0.41%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.62%	0.48%	0.15%	54.46%	0.00%	15.70%	27.52%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
113	1.45%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.65%	0.00%	46.62%	0.00%	51.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
114	0.00%	0.00%	0.84%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.52%	0.00%	0.00%	68.29%	0.00%	19.83%	8.24%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.81%	0.47%
115	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	7.44%	0.00%	0.00%	0.22%	0.16%	0.16%	60.35%	0.00%	27.57%	3.88%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.23%
116	0.58%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.99%	0.00%	0.00%	71.18%	0.00%	26.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.17%	0.80%

Στάδιο 2

117	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.83%	0.00%	0.00%	0.84%	13.81%	1.83%	34.75%	9.76%	0.03%	29.31%	2.63%	0.00%	0.21%	0.00%	0.00%	0.00%
118	1.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.21%	0.00%	0.00%	31.59%	0.00%	38.00%	27.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
119	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	69.76%	0.00%	4.02%	25.81%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.41%
120	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	16.55%	0.00%	0.00%	0.00%	5.57%	4.85%	29.64%	10.67%	0.00%	32.71%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
121	0.00%	0.00%	0.00%	1.32%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.50%	0.00%	0.00%	0.00%	73.23%	0.00%	4.49%	14.82%	0.51%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%
122	1.78%	0.00%	0.00%	0.53%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	49.99%	0.00%	19.50%	28.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
123	0.00%	0.00%	0.00%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.77%	36.58%	0.24%	18.39%	42.75%	0.81%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
124	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	55.95%	0.00%	44.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
125	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.92%	24.91%	12.01%	0.00%	57.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
126	3.82%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	93.52%	0.00%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.63%
127	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%	0.19%	0.00%	78.43%	0.00%	1.97%	19.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%
128	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.10%	1.08%	0.28%	44.55%	0.00%	24.54%	24.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.17%
129	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.00%	50.98%	0.00%	28.21%	19.84%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.87%
130	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.64%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	38.03%	0.00%	0.00%	57.72%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.53%
131	4.88%	0.00%	0.00%	0.00%	7.62%	0.02%	0.00%	0.00%	1.02%	0.00%	0.44%	0.73%	21.24%	3.13%	0.00%	60.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
132	0.00%	0.00%	4.49%	14.67%	0.00%	0.00%	2.94%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	47.07%	0.00%	0.00%	6.36%	3.51%	20.56%	0.00%	0.40%	0.00%	0.00%
133	5.96%	0.00%	0.93%	17.12%	7.49%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.75%	0.00%	22.16%	0.00%	0.00%	42.86%	1.72%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
134	2.47%	0.00%	0.44%	11.38%	3.50%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.93%	22.01%	0.00%	0.00%	57.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.07%
135	8.35%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	29.99%	0.00%	0.00%	61.65%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
136	2.40%	0.93%	0.00%	0.00%	0.00%	9.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.31%	19.29%	0.00%	0.00%	64.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.84%
137	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	34.16%	0.00%	65.84%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
138	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.73%	0.00%	0.00%	33.56%	0.00%	46.25%	14.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
139	0.00%	0.00%	0.00%	0.95%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	36.31%	0.00%	30.18%	32.56%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
140	0.79%	0.00%	0.00%	2.51%	0.00%	2.32%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.89%	33.78%	0.00%	30.72%	28.32%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.67%
141	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.09%	0.00%	36.16%	0.00%	14.36%	49.39%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
142	6.08%	0.00%	0.00%	2.65%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.96%	0.00%	1.35%	30.59%	0.00%	7.69%	49.68%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
143	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%	0.00%	41.13%	0.00%	20.33%	38.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.34%
144	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	37.24%	0.00%	62.76%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
145	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	23.05%	0.00%	76.95%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Στάδιο 2

146	0.11%	0.00%	0.00%	1.23%	1.32%	0.33%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	26.43%	0.00%	18.66%	51.31%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.32%	0.27%
147	12.95%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.57%	0.00%	27.21%	0.00%	0.00%	56.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.00%
148	0.00%	0.00%	0.00%	14.67%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	28.02%	0.00%	0.00%	57.31%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
149	0.00%	0.00%	0.00%	2.52%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.94%	35.08%	0.00%	0.00%	58.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
150	0.00%	0.00%	0.00%	11.56%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	34.86%	0.00%	0.00%	49.81%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.77%
151	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.87%	0.90%	38.05%	7.36%	7.83%	33.48%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
152	0.21%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.37%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	64.35%	4.36%	30.71%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
153	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.06%	0.67%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	83.80%	0.00%	15.45%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
154	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.30%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	94.75%	0.00%	0.88%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%
155	0.00%	0.23%	0.00%	0.00%	0.00%	12.47%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	87.23%	0.00%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.02%
156	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.73%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.25%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
157	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.12%	0.35%	0.00%	0.00%	0.12%	0.03%	0.00%	0.00%	51.67%	0.40%	46.87%	0.08%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.17%
158	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.23%	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	69.19%	0.00%	30.42%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
159	0.09%	0.00%	0.09%	0.00%	0.15%	0.34%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.00%	91.54%	0.00%	6.76%	0.82%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.15%
160	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	97.99%	0.00%	1.93%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
161	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.96%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
162	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.77%	0.00%	0.23%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
163	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	99.73%	0.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%
164	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.62%	0.00%	0.16%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
165	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.34%	0.00%	0.00%	0.05%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	99.54%	0.00%	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
166	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.21%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.04%	0.00%	0.00%	78.84%	0.31%	20.14%	0.26%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%
167	1.54%	0.00%	0.40%	0.95%	0.00%	0.38%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	43.59%	0.00%	11.64%	41.44%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%
168	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	69.72%	0.00%	8.51%	21.57%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.20%
169	0.40%	0.00%	0.00%	0.87%	0.00%	0.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.14%	1.35%	0.58%	0.00%	55.36%	0.00%	22.26%	18.77%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
170	0.00%	0.00%	0.00%	0.48%	1.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	67.00%	0.00%	4.91%	26.53%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
171	0.05%	0.00%	0.85%	0.00%	0.92%	1.22%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	92.56%	0.17%	4.00%	0.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%
172	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.86%	0.00%	0.00%	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
173	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	99.39%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
174	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.74%	0.00%	0.05%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Στάδιο 2

175	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.68%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	99.03%	0.00%	0.18%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.00%
176	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.83%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	99.00%	0.00%	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.00%
177	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.00%	0.00%	99.87%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.07%	0.00%
178	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.74%	0.61%	0.00%	8.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	75.13%	0.00%	15.46%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
179	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.99%	2.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.00%	94.76%	0.00%	1.32%	0.44%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
180	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.95%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	92.10%	0.73%	6.03%	0.15%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
181	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	89.35%	0.00%	10.64%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
182	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	87.23%	0.00%	12.71%	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
200	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	65.62%	0.00%	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	34.31%	0.00%
201	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	55.69%	0.00%	0.00%	13.28%	0.00%	0.00%	31.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
202	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	7.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	86.87%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	6.01%	0.00%
203	4.15%	0.00%	1.09%	0.00%	3.71%	0.00%	0.00%	0.00%	2.42%	0.00%	3.20%	0.00%	82.63%	0.00%	0.00%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.64%
204	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	59.41%	0.00%	0.00%	10.95%	0.00%	0.00%	22.92%	0.00%	0.00%	6.72%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
205	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	32.15%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	18.88%	0.00%	47.83%	0.00%	0.00%	0.97%	0.00%	0.00%	0.17%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
206	0.00%	0.00%	0.00%	0.06%	0.00%	0.00%	7.98%	0.00%	18.57%	0.00%	0.00%	0.00%	21.56%	0.00%	0.00%	32.19%	19.64%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
207	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	83.97%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	16.03%	0.00%
208	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	94.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.88%	0.00%	0.00%
209	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	60.08%	0.00%	0.00%	38.79%	0.00%	0.00%	1.12%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
210	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	63.49%	0.00%	0.00%	25.47%	10.91%	0.14%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
211	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	60.99%	0.00%	2.32%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	36.65%	0.00%
212	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	44.32%	0.00%	0.00%	10.23%	0.00%	0.00%	45.45%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

4.2.3 Μελλοντικές Παρεμβάσεις

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί ότι στην περιοχή μελέτης προβλέπονται μελλοντικές παρεμβάσεις, οι οποίες αναμένεται να επηρεάσουν τις χρήσεις γης. Για τον λόγο αυτό, στην παρούσα ενότητα γίνεται αναλυτική παρουσίαση αυτών (Πίνακας 4.10), δίδοντας σε κάθε μια από αυτές τις παρεμβάσεις έναν αύξοντα αριθμό, προσδιορίζοντας την περιοχή και παρουσιάζοντας μια συνοπτική περιγραφή της εκάστοτε παρέμβασης. Επιπλέον, παρουσιάζονται χωρικά σε χάρτες οι παρεμβάσεις αυτές ξεκινώντας από το Σχήμα 4.18 μέχρι το Σχήμα 4.32. Στους χάρτες αυτούς είναι εμφανής σημειακά ο αριθμός της παρέμβασης και ανάλογα με τα χαρακτηριστικά αυτής, διαχωρίζεται σε γραμμική και επιφανειακή παρέμβαση. Για παράδειγμα, γραμμική παρέμβαση μακροσκοπικά θεωρείται μια παρέμβαση κατά μήκος μιας οδού, ενώ επιφανειακή θεωρείται αυτή που πραγματοποιείται στην επιφάνεια ενός ή πολλών οικοδομικών τετραγώνων, όπως η κατασκευή ενός σιντριβανιού.

Πίνακας 4.10: Συγκεντρωτικός Πίνακας Μελλοντικών Παρεμβάσεων

Παρέμβαση	Περιοχή	Περιγραφή
1	Νέα Μουδανιά	- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης έως το κέντρο υγείας Νέων Μουδανιών και κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων - Εφαρμογή κίνησης μονής κατεύθυνσης από το κέντρο υγείας Νέων Μουδανιών έως τη διασταύρωση με την οδό Θεσσαλονίκης. - Εφαρμογή κίνησης μονής κατεύθυνσης από την οδό Παναγίας Κορυφινής έως τη διασταύρωση με την Επαρχιακή Οδό Ν. Μουδανιών - Ν. Τρίγλιας, με κατεύθυνση από τη διασταύρωση της οδού Παναγίας Κορυφινής προς την προαναφερόμενη Επαρχιακή Οδό. - Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (στις θέσεις διαβάσεων προς τις σχολικές μονάδες προβλέπεται επιπρόσθετα η τοποθέτηση επί στύλων προειδοποιητικών φωτεινών σηματοδοτών δύο πεδίων και φωτεινών ενδείξεων (κίτρινο-κίτρινο) - Κατασκευή ραμπών για ασφαλή κίνηση των ΑΜΕΑ
2	Νέα Μουδανιά	- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης - Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 10,0m για την κίνηση των οχημάτων - Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 2m - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων επί των πεζοδρομίων - Δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων εκατέρωθεν των πεζοδρομίων - Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης - Αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης νησίδας στη θέση διασταύρωσης της οδού με την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου
3	Νέα Μουδανιά	- Διατήρηση υφιστάμενων κατευθύνσεων κίνησης - Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων - Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης - Διαμόρφωση κατάλληλων διαβάσεων πεζών/ΑΜΕΑ
4	Νέα Μουδανιά	- Οδός Α: η οδός η οποία ξεκινά από την οδό Ελευθερίας, διέρχεται έμπροσθεν του Λαογραφικού Μουσείου και συνεχίζοντας με

Στάδιο 2

		κατεύθυνση προς δυτικά καταλήγει στην περιοχή του ξενοδοχειακού συγκροτήματος OCEANIA (ολικό μήκος οδού 1.250m περίπου). ○ Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης ○ Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 6,5m για την κίνηση των οχημάτων ○ Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m ○ Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων ○ Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Οδός Β: η παραλιακή οδός κατάντη της προαναφερόμενης οδού η οποία διέρχεται από την παραλία του οικισμού των Νέων Μουδανιών στο ύψος του τεχνικού, για μήκος 400m περίπου) ○ Διατήρηση της κίνησης μονής κατεύθυνσης ○ Κατασκευή νέου ασφαλτικού οδοστρώματος πλάτους 3,7m για την κίνηση των οχημάτων ○ Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ○ Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων ○ Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Χώρος στάθμευσης Αγίου Γεωργίου (παραλιακά) ○ Κατασκευή περιμετρικού πεζοδρομίου μέσου πλάτους 2m ○ Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων, δέντρων και καλαθιών απορριμμάτων επί των πεζοδρομίων ○ Διαμόρφωση νέου ασφάλτινου οδοστρώματος εντός του υφιστάμενου χωμάτινου χώρου στάθμευσης ολικού εμβαδού 4.400m² περίπου ○ Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
5	Νέα Μουδανιά	- Διαμόρφωση νέου ασφαλτικού οδοστρώματος για την κίνηση των οχημάτων, διατηρώντας τα υφιστάμενα πλάτη και τις κατευθύνσεις - Κατασκευή νέων πεζοδρομίων μέσου πλάτους 1,5m στην ανάντη οριογραμμή του αρχικού τμήματος και έως το νέο χώρο στάθμευσης των οχημάτων - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων, δέντρων και καλαθιών απορριμμάτων επί των πεζοδρομίων - Διαμόρφωση νέου χώρου στάθμευσης με ασφαλτικό οδόστρωμα ολικού εμβαδού 2.150m² περίπου ανάντη της υφιστάμενης παραλιακής οδού - Τοποθέτηση σήμανσης - Δημιουργία εσοχών για ελεγχόμενη και ασφαλή στάθμευση - Τοποθέτηση νέων διαβάσεων για ασφαλή κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ - Διαμόρφωση τυπικής διατομής ως εξής: ○ Λωρίδα πρασίνου μέσου πλάτους 1,50m και τοποθέτηση φωτιστικών ιστών και σωμάτων ○ Λωρίδα κίνησης πεζών μέσου πλάτους 2,25m ○ Λωρίδα αμφίδρομης κίνησης ποδηλάτων μέσου ολικού πλάτους 2,10m

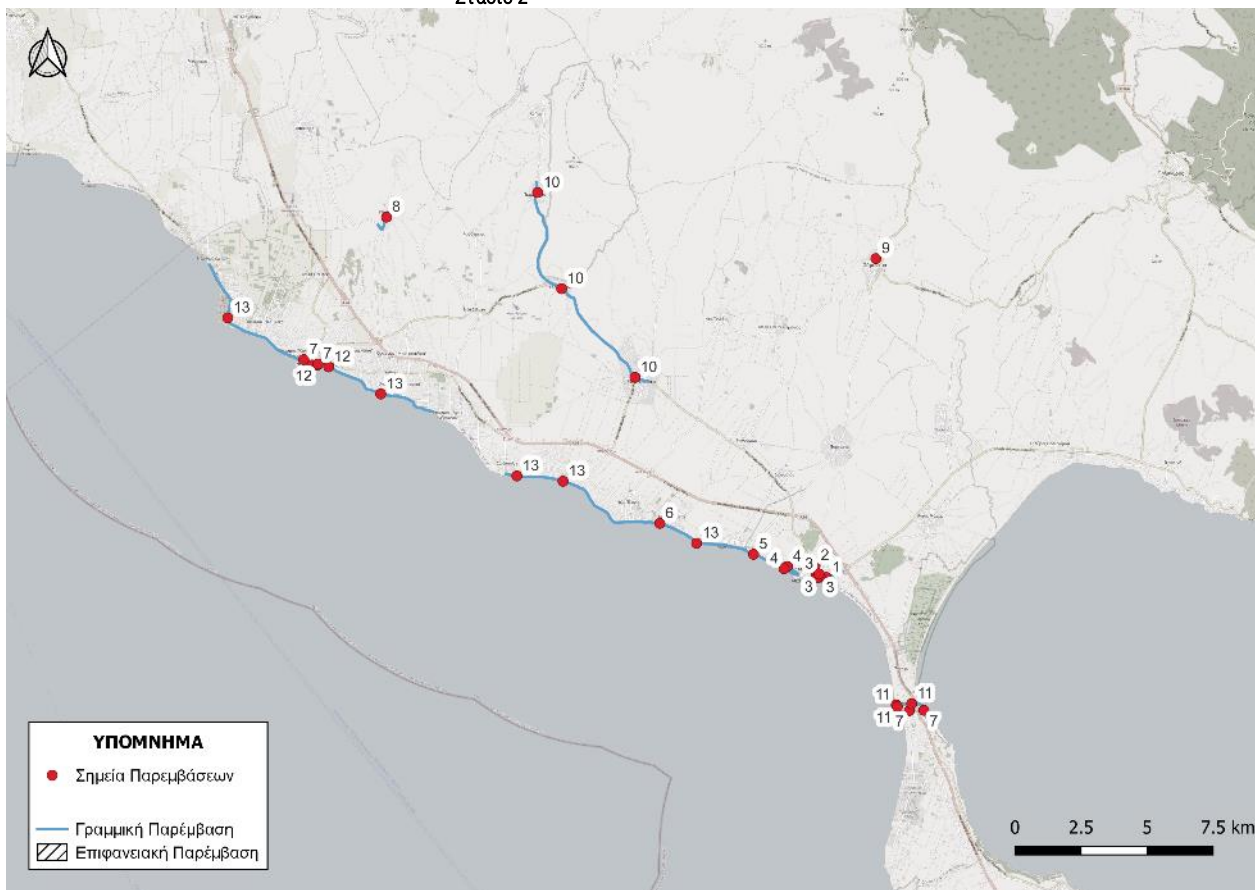
Στάδιο 2

		Λωρίδα ασφαλείας μέσου πλάτους 0,20m
6	Φλογητά	- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης για τα οχήματα στο αρχικό (ανατολικό) τμήμα της υπό βελτίωσης οδού και επίστρωση αυτού με νέα ασφαλική στρώση - Εφαρμογή κίνησης μονής κατεύθυνσης για τα οχήματα στο υπόλοιπο υπό βελτίωση τμήμα της οδού και ειδικότερα με φορά ανατολικά προς δυτικά (δηλ. από τον οικισμό των Φλογητών προς τον οικισμό των Νέων Πλαγίων) - Πρόβλεψη πλάτους οδοστρώματος 3,4m για την κίνηση των οχημάτων - Διαμόρφωση λωρίδας πλάτους 2m για τη στάθμευση των οχημάτων - Βελτίωση της γεωμετρίας των υφιστάμενων τεσσάρων (4) χώρων στάθμευσης επί της κατάντη οριογραμμής της οδού - Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,3m - Κατασκευή παιδικής χαράς - Αντικατάσταση των υφιστάμενων παλαιωμένων φωτιστικών ιστών και σωμάτων - Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Τοποθέτηση νέων θέσεων διαβάσεων για ασφαλή κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ
7	Νέα Καλλικράτεια	- Κατασκευή συντριβανίου στο κεντρικό πάρκο και στην οδό της Οσίας Παρασκευής, στο ύψος της πλατείας - Ηλεκτροφωτισμός παραλιακών περιοχών ανατολικά και δυτικά του οικισμού της Ν. Ποτίδαιας - Διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο ύψος των κοιμητηρίων Ν. Καλλικράτειας - Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ)
8	Νέα Γωνία	- Διατήρηση της κίνησης διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της υπό μελέτη οδού - Διαμόρφωση νέου ασφαλικού οδοστρώματος πλάτους 5,3m για την κίνηση των οχημάτων - Διαμόρφωση νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 1,5m - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων και δέντρων επί των πεζοδρομίων - Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
9	Σήμαντρα	- Δημιουργία πεζοδρομίων - Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ) και ηλεκτροφωτισμού
10	Νέα Τρίγλια - Ελαιοχωρία - Πετράλωνα	- Κατασκευή νέων εκατέρωθεν πεζοδρομίων - Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί των πεζοδρομίων - Τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
11	Νέα Ποτίδαια	Διατείχισμα Κασσάνδρας (Βόρειο όριο του οικισμού της Νέας Ποτίδαιας Χαλκιδικής)
12	Νέα Καλλικράτεια	Παραλία Νέας Καλλικράτειας
13	Νέα Ηράκλεια	Διαμόρφωση Παραλιακού μετώπου Νέας Προποντίδας (από τον οικισμό της Νέας Ηράκλειας έως στον οικισμό των Ν. Μουδανιών)

Στάδιο 2

	έως Νέα Μουδανιά	
--	---------------------	--

Στάδιο 2

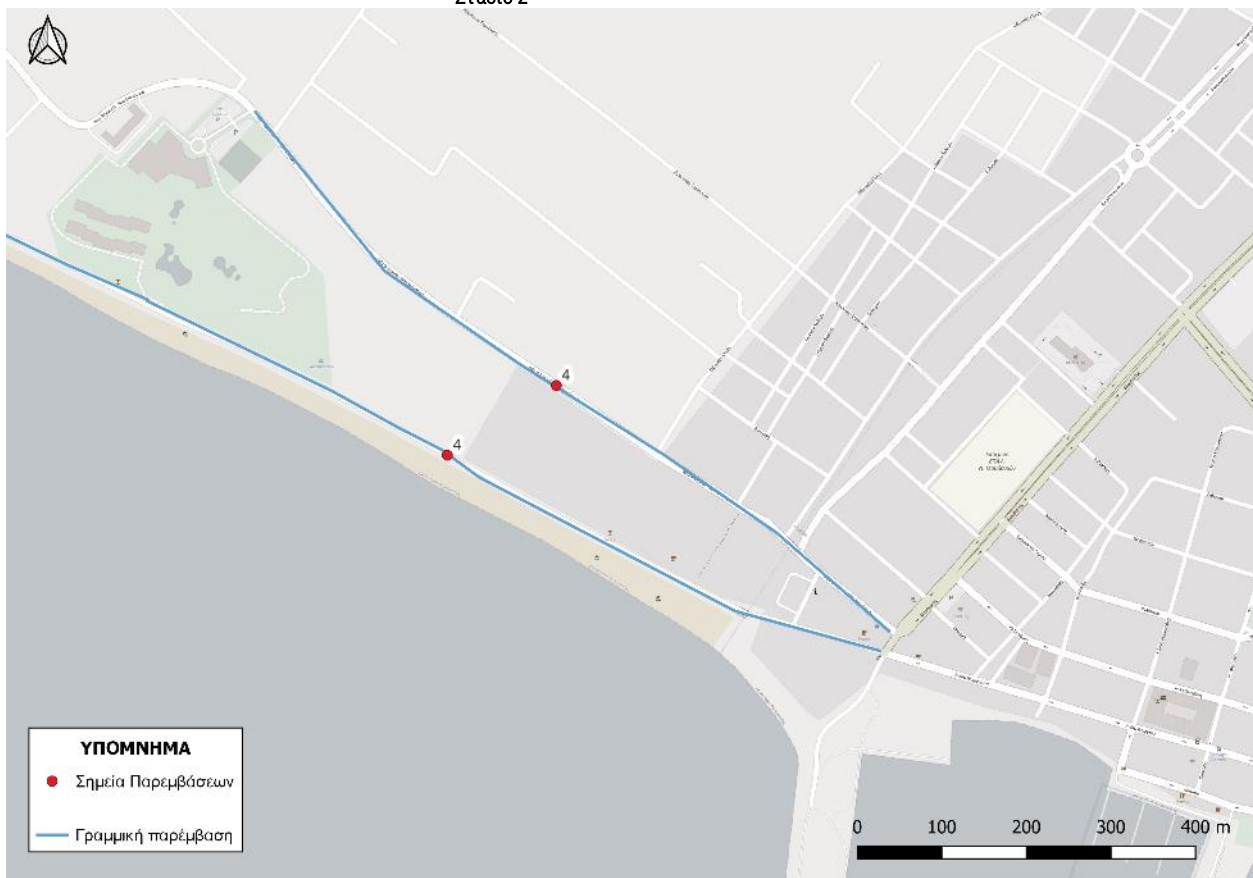


Σχήμα 4.18: Συνολικές μελλοντικές παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης

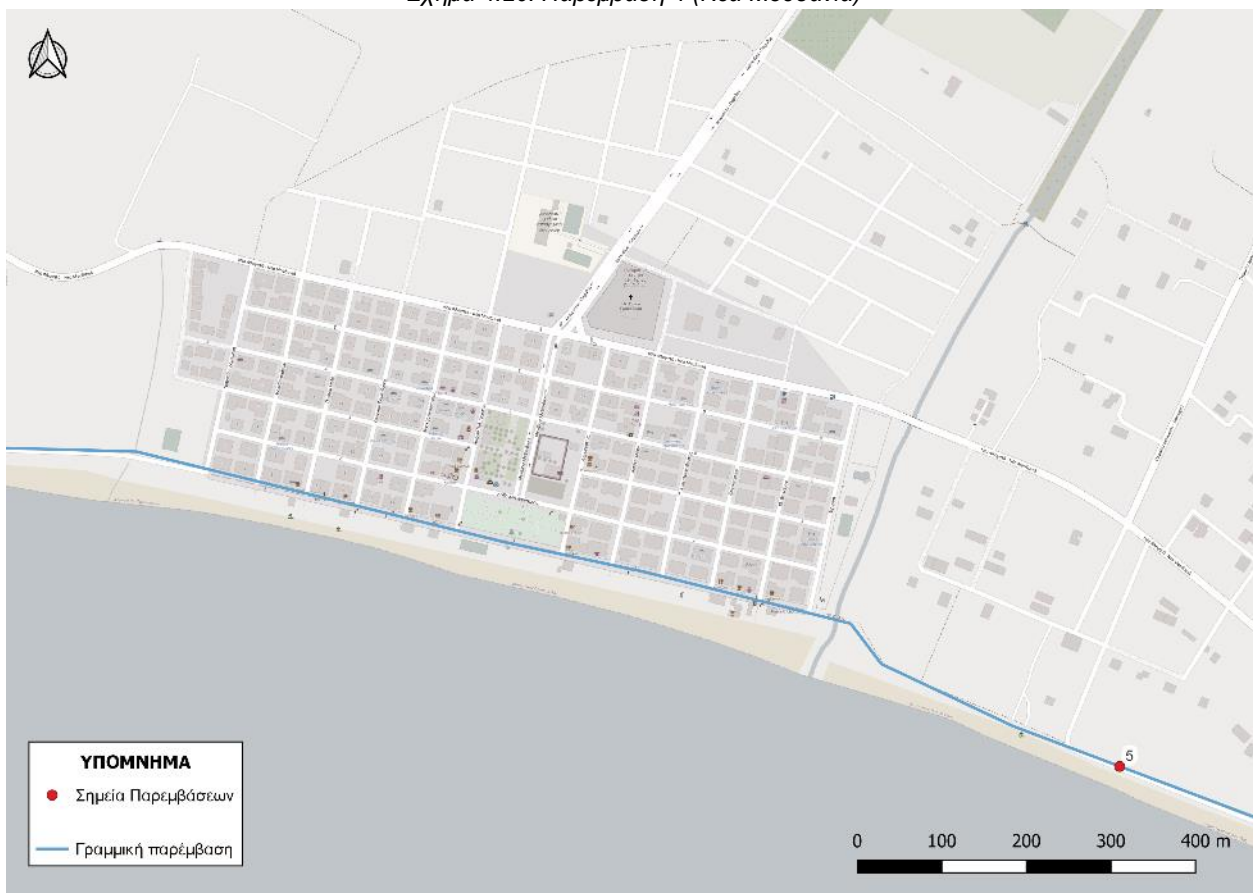


Σχήμα 4.19: Παρέμβαση 1, 2 και 3 (Νέα Μουδανιά)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.20: Παρέμβαση 4 (Νέα Μουδανιά)



Σχήμα 4.21: Παρέμβαση 5 (Νέα Μουδανιά)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.22: Παρέμβαση 6 (Φλογητά)



Σχήμα 4.23: Παρέμβαση 7 και 12 (Νέα Καλλικράτεια)

Στάδιο 2

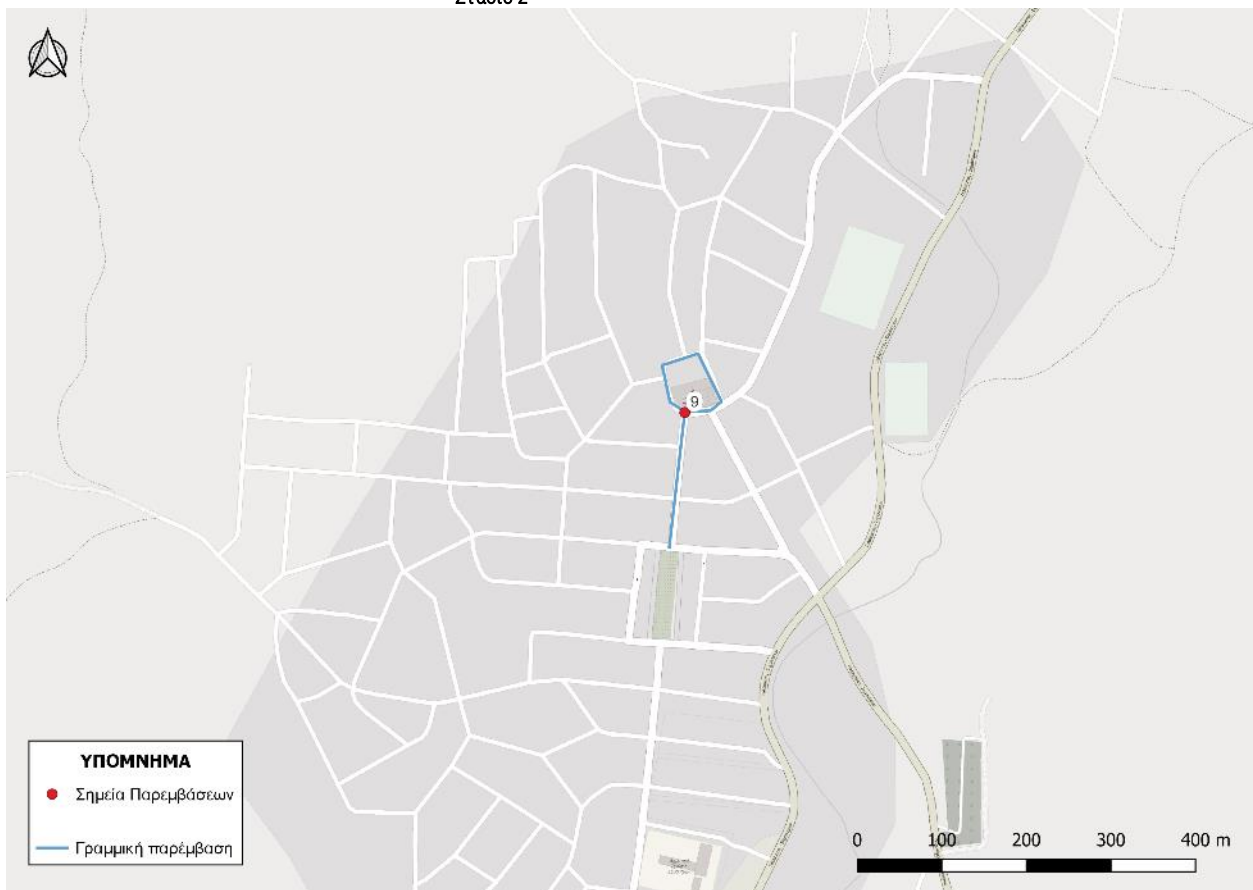


Σχήμα 4.24: Παρέμβαση 7 και 11 (Νέα Ποτίδαια)

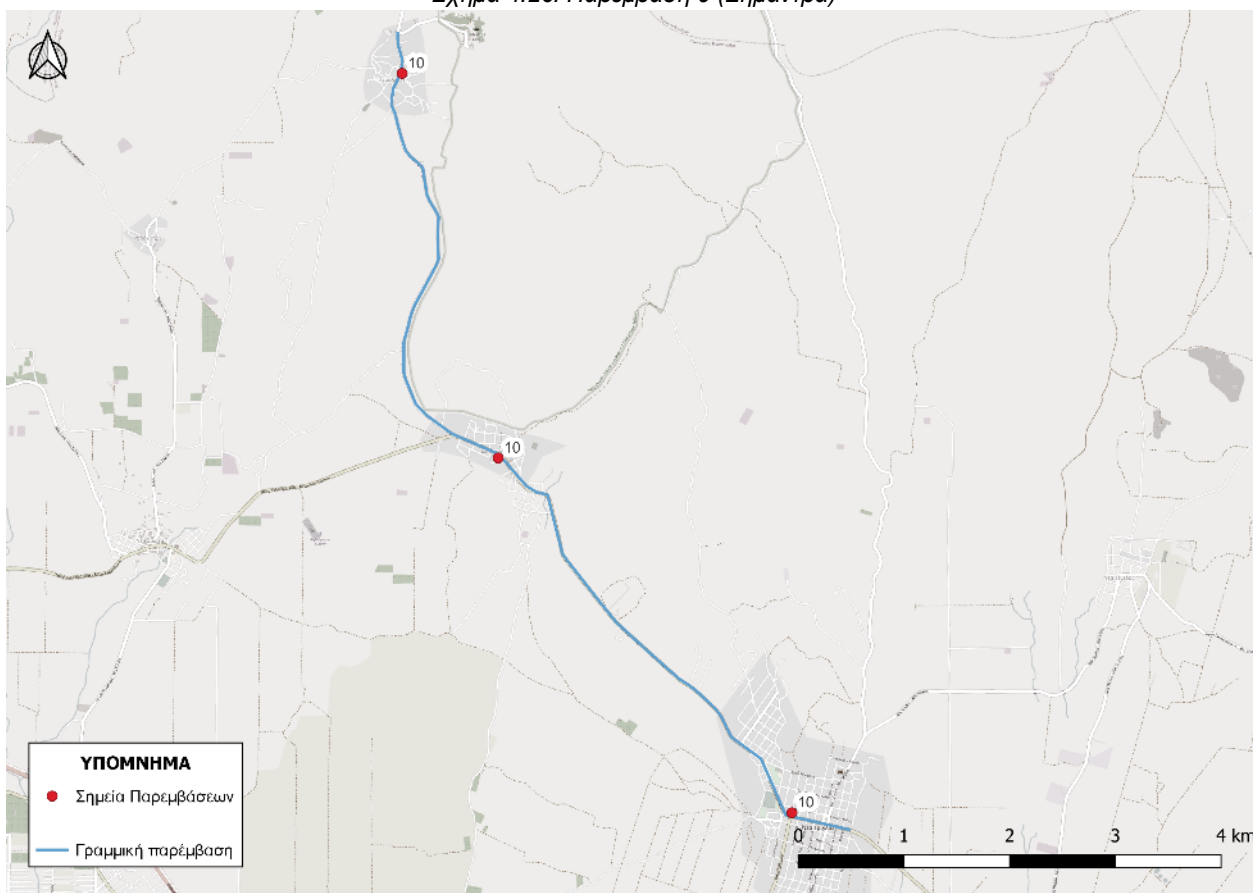


Σχήμα 4.25: Παρέμβαση 8 (Νέα Γωνιά)

Στάδιο 2

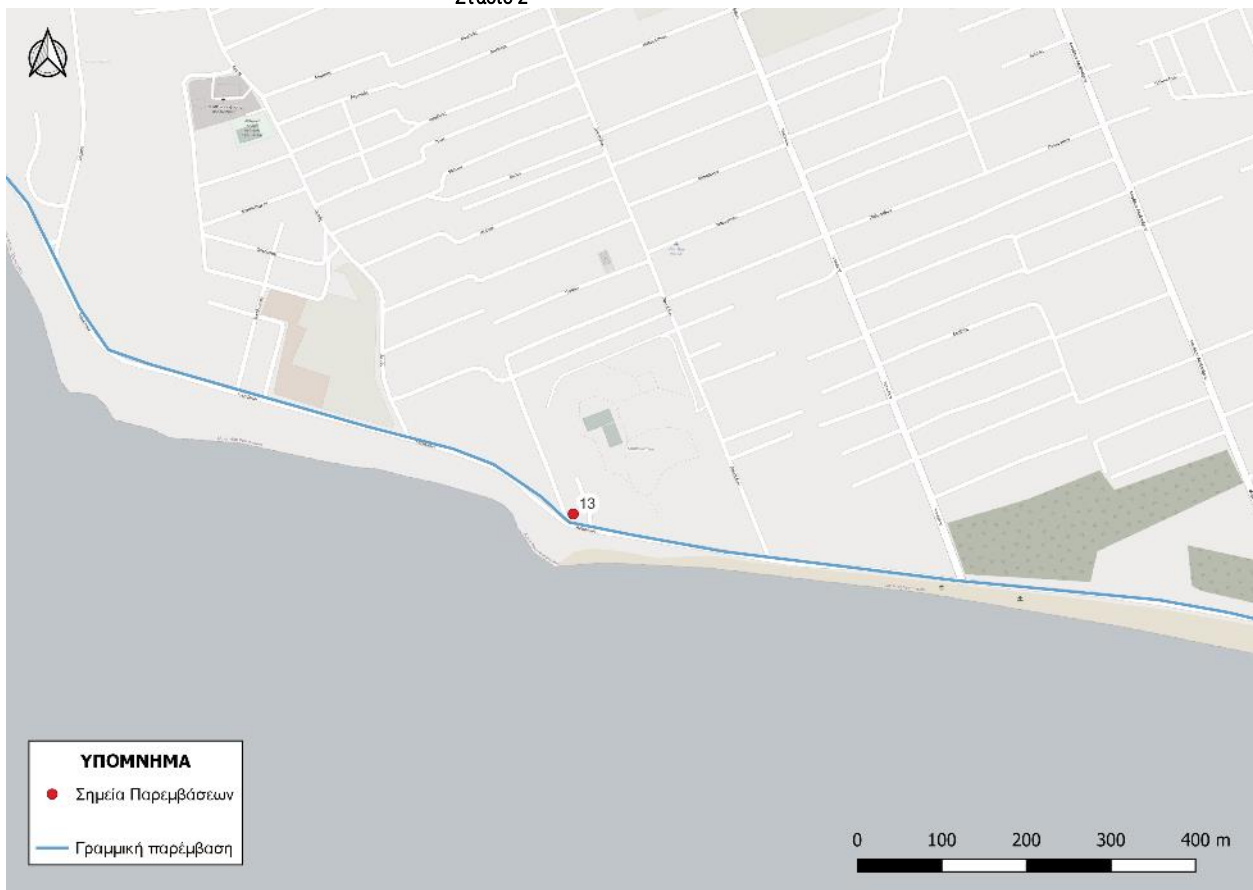


Σχήμα 4.26: Παρέμβαση 9 (Σήμαντρα)

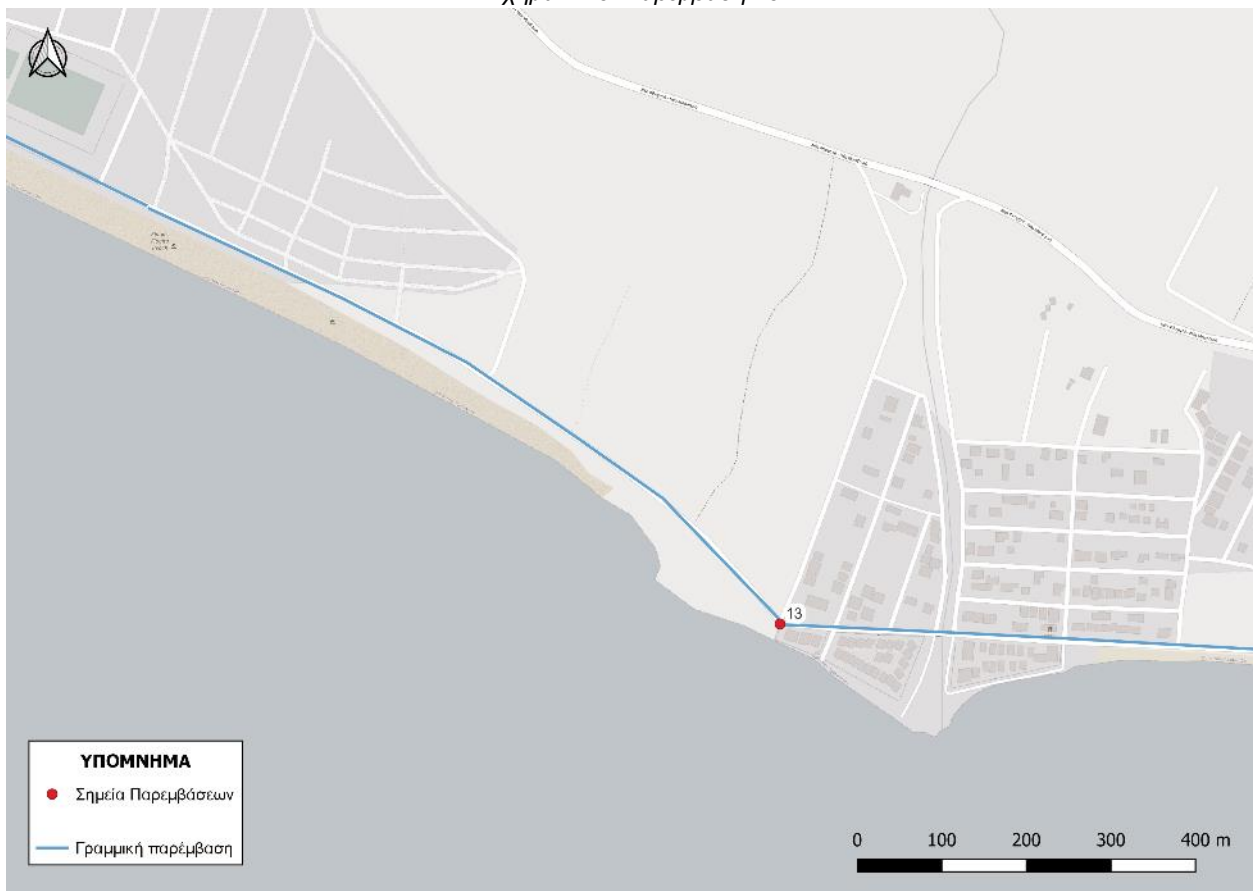


Σχήμα 4.27: Παρέμβαση 10 (Νέα Τρίγλια - Ελαιοχωρια – Πετράλωνα)

Στάδιο 2

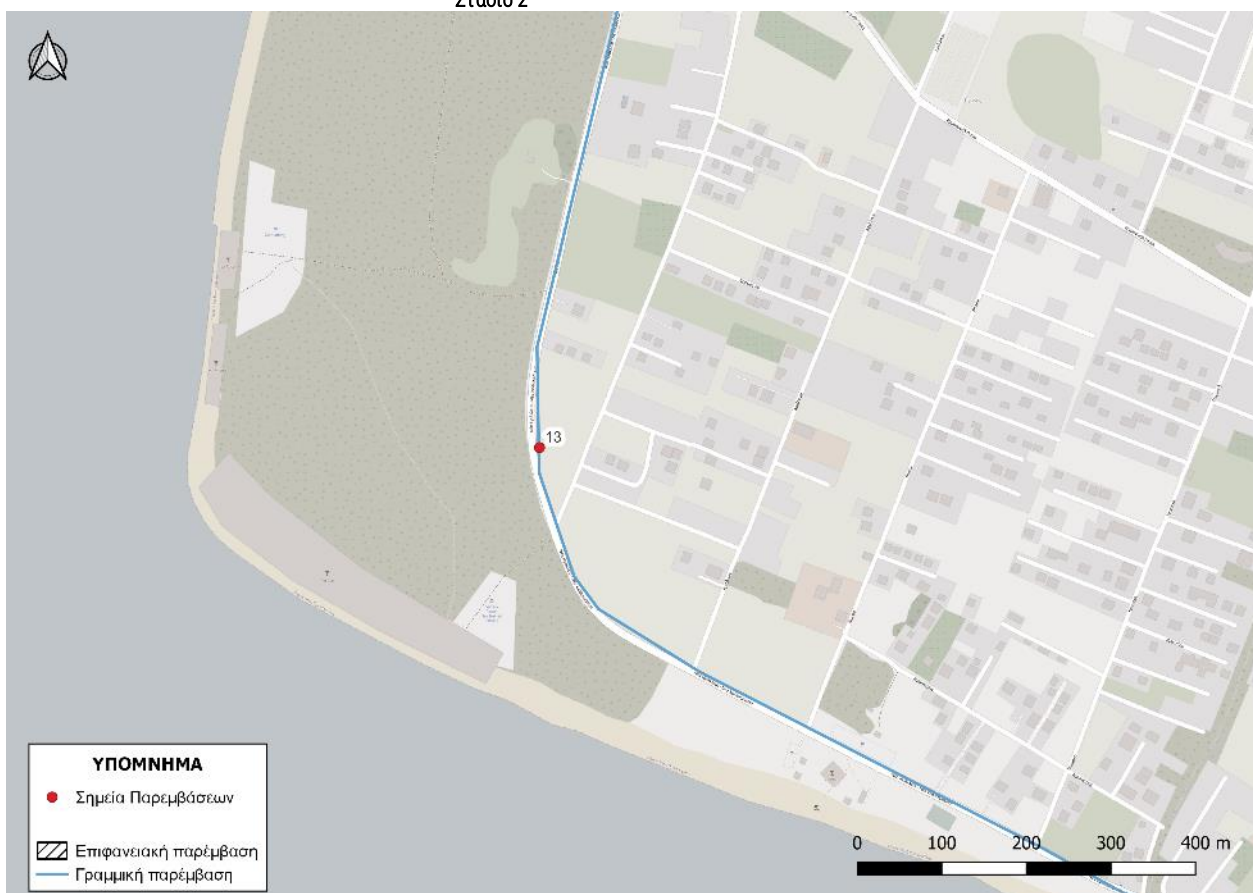


Σχήμα 4.28: Παρέμβαση 13

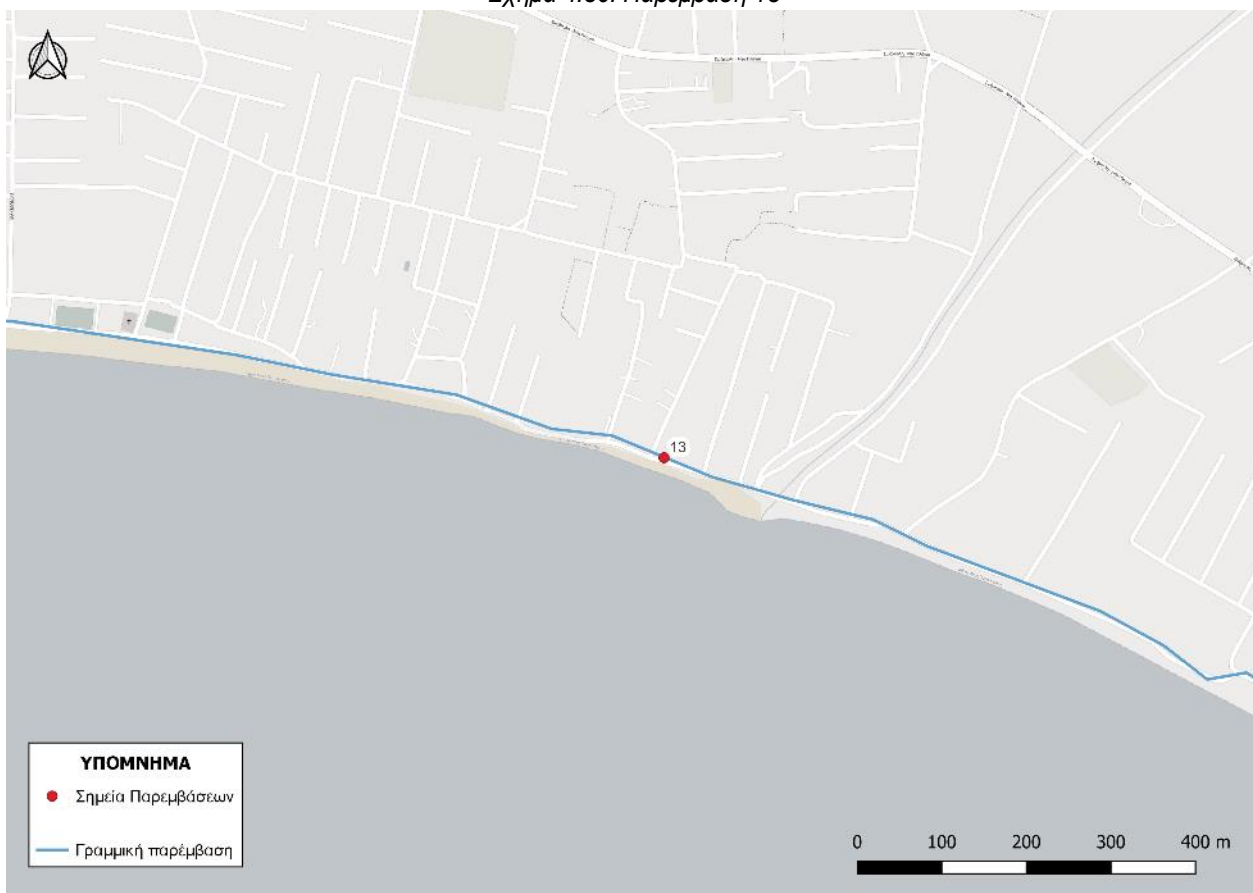


Σχήμα 4.29: Παρέμβαση 13

Στάδιο 2

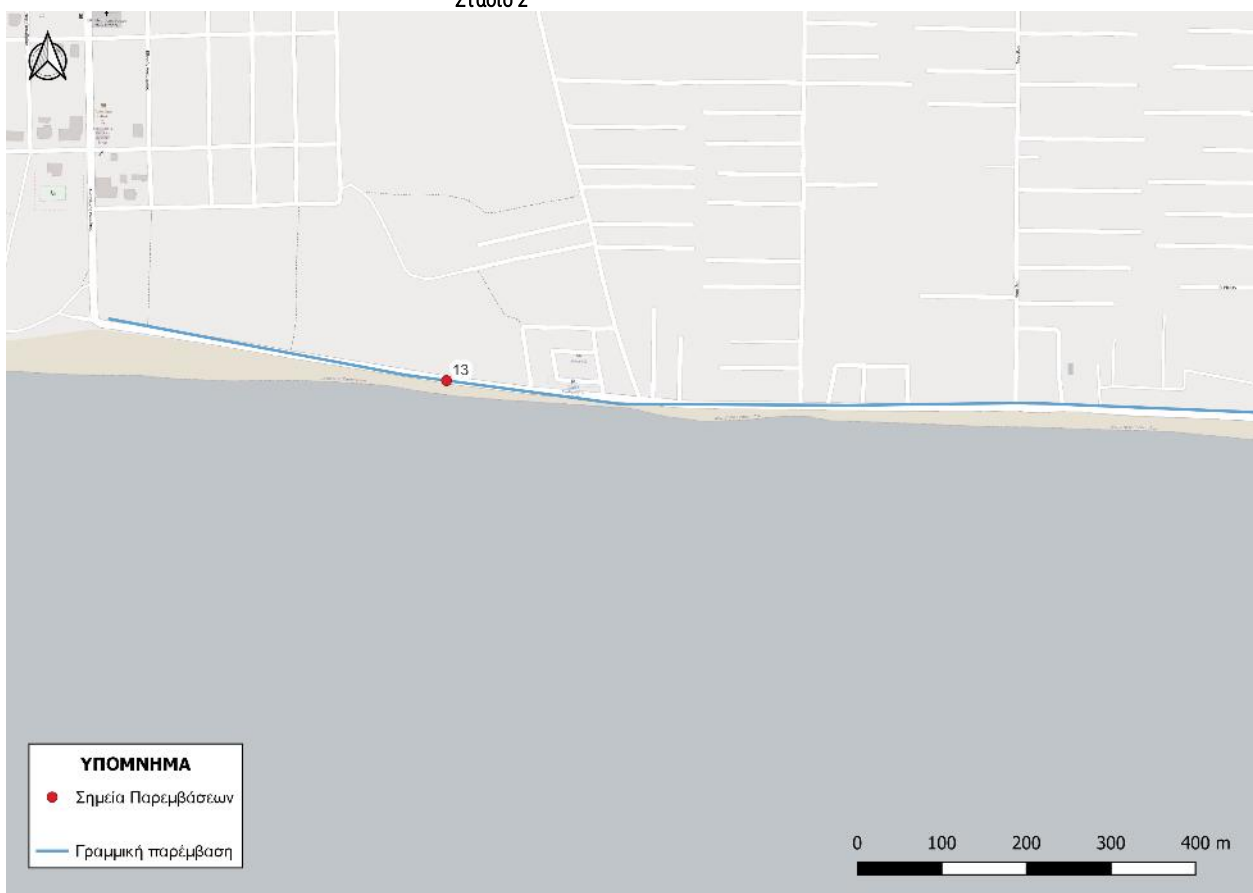


Σχήμα 4.30: Παρέμβαση 13



Σχήμα 4.31: Παρέμβαση 13

Στάδιο 2



Σχήμα 4.32: Παρέμβαση 13

4.3 ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

4.3.1. Δ.Ε. Καλλικράτειας

Οι βασικές αρχές των πολεοδομικών μελετών ένταξης σε σχέδιο πόλης για την Δ.Ε. Καλλικράτειας περιλαμβάνουν:

- Τον καθορισμό χρήσεων γης: γενικής κατοικίας, αμιγούς κατοικίας και τουρισμού-αναψυχής.
- Τον καθορισμό ζωνών για κοινόχρηστους χώρους πρασίνου και για την κατασκευή αθλητικών και λουτρικών εγκαταστάσεων, κτιρίων πολλαπλών χρήσεων, πλατείας, ιατρείου, υπαίθριου θεάτρου και παιδικής χαράς.
- Τον καθορισμό περιοχών για κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων.
- Την οριοθέτηση και περιγραφή του θεσμικού πλαισίου σχετικά με τη διαμόρφωση χώρων στάθμευσης.

4.3.2. Δ.Ε. Τρίγλιας

Οι βασικές αρχές της πρότασης διαμορφώνονται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και το προγραμματικό πλαίσιο των ανωτέρων επιπέδων σχεδιασμού, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

- Ο προσδιορισμός ζωνών χρήσεων γης και η προβλεπόμενη οικιστική ανάπτυξη και χωρική οργάνωση έχουν ως βασικούς άξονες:
 - ο Την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή οικολογικού ενδιαφέροντος, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της αειφορίας.
 - ο Την χωροθέτηση των απαιτούμενων οικιστικών υποδοχέων για την κάλυψη της ζήτησης για Α' και Β' κατοικία έως το 2020.
 - ο Την οργάνωση των χρήσεων γης με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ τους και με το ευρύτερο περιβάλλον τους.
 - ο Τη δημιουργία προϋποθέσεων για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
 - ο Τη διαφύλαξη του χαρακτήρα της περιοχής ως προς το τοπίο και την κλίμακα οικισμών και κτισμάτων.
 - ο Την διατήρηση και παραγωγική αξιοποίηση της γεωργικής γης, με στόχο την ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα.
 - ο Την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας στην ενδοχώρα, ώστε να αποφευχθούν οι συγκρούσεις χρήσεων γης.
 - ο Την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και των μνημείων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.
 - ο Την τήρηση των κανόνων ασφαλείας όσον αφορά κατολισθήσεις, σεισμούς, ρέματα κτλ.

Οι αρχές σχεδιασμού της χωρικής οργάνωσης επικεντρώθηκαν στα εξής σημεία:

- ο Στον μέγιστο δυνατό διαχωρισμό συγκρουόμενων χρήσεων γης.
- ο Στην ενδυνάμωση του κέντρου του οικισμού Τρίγλιας με συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών.
- ο Στην δημιουργία ζώνης τουριστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης με κέντρο το σπήλαιο των Πετραλώνων.

Στάδιο 2

- ο Στην οργάνωση της παραλιακής ζώνης β' κατοικίας του Δήμου όπου παρουσιάζεται έντονη τάση οικιστικής ανάπτυξης.
- ο Στην προστασία της γεωργικής γης και ειδικότερα στις θέσεις που έχουν ήδη αναπτυχθεί έργα ενίσχυσης της παραγωγής με προοπτική ανάπτυξης τομέα βιολογικών καλλιεργειών για ειδικά προϊόντα.
- ο Στην χωροθέτηση ζωνών παραγωγικών δραστηριοτήτων του Δευτερογενούς Τομέα.
- ο Στην αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής με την δημιουργία υποδομών εναλλακτικών μορφών τουρισμού επικεντρώνοντας στην ορεινή ενδοχώρα (πολιτιστικός, εκπαιδευτικός τουρισμός).
- ο Στην προστασία των υδάτινων πόρων (ρύπανση) και στην αξιοποίηση γεωθερμικού πεδίου.
- ο Στην πρόβλεψη υποδομών υποστήριξης της αλιείας.
- ο Στη σύνδεση των δραστηριοτήτων Ορεινού Χώρου με την Παραλιακή ζώνη.

4.3.3. Δ.Ε. Μουδανιών

Για την Δ.Ε. Μουδανιών το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης περιλαμβάνει:

- Τις βασικές αρχές της πρότασης, που διαμορφώνονται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και το προγραμματικό πλαίσιο των ανωτέρων επιπέδων σχεδιασμού, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.
- Τον προσδιορισμό ζωνών χρήσεων γης καθώς και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Μουδανιών, με βάση τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος, από δραστηριότητες που ενδεχομένως θα προκαλούσαν περιβαλλοντική επιβάρυνση.
- Την ισόρροπη χωρική ανάπτυξη όλου του ΟΤΑ μέσω της αναβάθμισης του φθίνοντος εσωτερικού τμήματος, έναντι της ανεπτυγμένης παραλιακής ζώνης.
- Την ενοποίηση, συμπλήρωση (όσον αφορά ελλείπουσες χρήσεις και εγκαταστάσεις), λειτουργική οργάνωση, συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, εξυγίανση και έλεγχο του όλου- σήμερα ετερόκλητου- οικιστικού πλέγματος οικισμών, οικιστικών συγκεντρώσεων, παραθεριστικών ζωνών και τουριστικών δραστηριοτήτων που έχει αναπτυχθεί στις παραλιακές ζώνες του ΟΤΑ.
- Τον καθορισμό των μεγεθών της οικιστικής ανάπτυξης σε όλη την έκταση του Δήμου, με βάση τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τις τοπικές ανάγκες και καταλληλότητες καθώς και τις κατευθύνσεις που προκύπτουν από υπερκείμενα σχέδια, με σκοπό την ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού σε οικισμούς με ταχεία ανάπτυξη, επιδιώκοντας παράλληλα να αντιμετωπιστούν οι οικιστικές πιέσεις που δέχεται η περιοχή, το έντονο φαινόμενο της εκτός σχεδίου δόμησης και η κάλυψη των αναγκών για παραθεριστική κατοικία. Βασική παράμετρο αποτελεί η διαμόρφωση συνθηκών προσφοράς περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας και η αντιμετώπιση, με αειφορικούς τρόπους, της διάχυσης της οικιστικής ανάπτυξης για α' και β' κατοικία.
- Την οργάνωση του πυκνού πλέγματος οικισμών –οικιστικών συγκεντρώσεων στη νοτιοδυτική παραλιακή ζώνη του ΟΤΑ στο Θερμαϊκό (Υποζώνη 1) έως τη διώρυγα. Στην περιοχή αυτή, όπου υπάρχει και η έδρα του Δήμου, καταβάλλεται προσπάθεια ώστε η ευρεία αυτή ζώνη να μην αποτελέσει ένα οικιστικό συνεχές, αλλά να αναπτυχθεί κατά κόμβους, με την παρεμβολή περιοχών διαφύλαξης του τοπίου και των υφισταμένων αρχαιολογικών χώρων.

Στάδιο 2

- Την οργάνωση της διάχυτης οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής της Ποτίδαιας κάτω από τη διώρυγα (Υποζώνη 2). Θεσμοθετείται περιοχή επέκτασης σε απόσταση από τον υφιστάμενο οικισμό της Ποτίδαιας, διασφαλίζονται οι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι, διαχωρίζεται η τοπική από την υπερτοπική κυκλοφορία, εξασφαλίζονται οι κοινωνικές και τεχνικές υποδομές.
- Την οργάνωση του αραιού πλέγματος των οικισμών οικιστικών συγκεντρώσεων στη νοτιοανατολική παραλιακή ζώνη του ΟΤΑ στον Τορωναίο κόλπο (Υποζώνη του Αγ. Μάμα) με ταυτόχρονη διαφύλαξη των περιοχών προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (υγροβιότοπος Αγ Μάμα, Ολύνθιος ποταμός).
- Την οργάνωση του πλέγματος των αγροτικών οικισμών της ενδοχώρας, στη βόρεια πλευρά του ΟΤΑ (Υποζώνη 4–Πορταριάς), πάνω από την εθνική οδό, με παράλληλη διαφύλαξη της γεωργικής γης πρώτης προτεραιότητας, της οποίας ο κύριος όγκος, βρίσκεται στην υποζώνη αυτή.
- Την δημιουργία στο κομβικό σημείο συνάντησης των 3 υποζωνών (1,3,4), κοντά στον κόμβο των Ν.Μουδανίων, του βιομηχανικού πάρκου του ΟΤΑ σε μια περιοχή που εξυπηρετείται κυκλοφοριακά από το εθνικό δίκτυο και έχει πρόσβαση στο λιμάνι των Ν. Μουδανίων, αλλά και σε όλη τη Χαλκιδική.
- Την ποιοτική παραθεριστική – τουριστική ανάπτυξη – (Ζώνες Τουρισμού– Αναψυχής), που θα βασίζεται στην εξυγίανση–προστασία των ήδη ανεπτυγμένων τουριστικά και παραθεριστικά περιοχών, την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων, και την εξειδίκευση των τουριστικών υπηρεσιών.
- Την εξασφάλιση επαρκούς αποθέματος σε γη για α' και β' κατοικία σύμφωνα με τις πληθυσμιακές προβλέψεις και την αναμενόμενη ζήτηση.
- Τους προγραμματικούς στόχους και τα προγραμματικά μεγέθη με χρονικό ορίζοντα 15ετίας, με βάση τον προγραμματικό πληθυσμό των 26.319 (μονίμων) κατοίκων και 15.010 παραθεριστών για το έτος 2021, κατανεμημένο στις επί μέρους Πολεοδομικές Ενότητες – Οικισμούς.
- Τον προσδιορισμό των Περιοχών Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης(ΠΕΠΔ) με βάση τις ανάγκες των παραγωγικών τομέων.
- Τον προσδιορισμό των Περιοχών Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) καθώς και ζωνών παραγωγικών δραστηριοτήτων με βάση τις ανάγκες των παραγωγικών τομέων και τις σχετικές προγραμματικές κατευθύνσεις.

4.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

4.4.1. Δ.Ε. Καλλικράτειας

Όπως προαναφέρθηκε για την Δ.Ε. Νέας Καλλικράτειας υπάρχουν εγκρίσεις πολεοδομικών μελετών ένταξης σε σχέδιο πόλης, συνεπώς δεν γίνεται ανάλυση για τις προβλεπόμενες χρήσεις γης σε αυτό το κεφάλαιο ανά προτεινόμενη πολεοδομική ενότητα, αλλά ανά περιοχή για την οποία έχει συνταχθεί Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης.

Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης του οικισμού Ν.Σωζόπολης (περιοχή II) Κοινότητας Ν.Συλάτων (Ν.Χαλκιδικής)

Στάδιο 2

Για την περιοχή προβλέπεται η διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και η κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων και παιδικής χαράς. Επιπλέον καθορίζονται οι χρήσεις γης γενικής κατοικίας στα οικοδομικά τετράγωνα με πρόσωπο την παλιά επαρχιακή οδό Θεσσαλονίκης- Νέων Μουδανιών, τουρισμού και αναψυχής σε περιοχή που ορίζεται από τέσσερά οικοδομικά τετράγωνα και αμιγούς κατοικίας στην υπόλοιπη περιοχή.

Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης της περιοχής Κεντρική Καλλικράτεια 2B του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Προβλέπεται η διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και η κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων και παιδικής χαράς. Καθορίζονται οι χρήσεις γης περιοχής σε περιοχή που ορίζεται από επτά οικοδομικά τετράγωνα και αμιγούς κατοικίας στην υπόλοιπη περιοχή.

Πολεοδομικό σχέδιο τμήματος του οικισμού Νέας Καλλικράτειας του δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Στην περιοχή καθορίζεται η χρήση γης αμιγούς κατοικίας σε οικοδομικό τετράγωνο με αναγραφόμενο το ακρώνυμο Α.Κ. που παραπέμπει στην συγκεκριμένη χρήση γης, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή επιτρέπεται η χρήση γης γενικής κατοικίας, με εξαίρεση σημεία τουριστικών εγκαταστάσεων ξενοδοχεία, πρατήρια βενζίνης και επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική Ν.Καλλικράτεια 2α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Προβλέπονται χρήσεις γενικής και αμιγούς κατοικίας σε οικοδομήσιμους χώρους όπως αυτοί ορίζονται σε σχετικό διάγραμμα του πολεοδομικού σχεδίου, ενώ οροθετούνται στα ίδια διαγράμματα περιοχές για τουρισμό και αναψυχή, στις οποίες επιτρέπεται οι χρήσεις για πρατήρια βενζίνης στις κεντρικές αρτηρίες του οικισμού (περιφερειακή οδός και οδός Αγίου Παύλου), εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, συνεδριακά κέντρα, ελικοδρόμια, καζίνο, γήπεδα γκολφ και τουριστικούς λιμένες. Επιπλέον σημειώνεται ότι δεν επιτρέπεται η λειτουργία κέντρων διασκέδασης και αναψυχής, σε κτήριο με χρήσης κατοικίας. Τέλος αναφέρεται και η πρόβλεψη για διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και κατασκευή αθλητικών και λουτρικών εγκαταστάσεων, κτιρίων πολλαπλών χρήσεων, πλατείας, ιατρείου, υπαίθριου θεάτρου και παιδικής χαράς.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Κεντρική 1B» του δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Οριοθετούνται στα διαγράμματα περιοχές για τουρισμό και αναψυχή, στις οποίες επιτρέπεται οι χρήσεις για πρατήρια βενζίνης, κτήρια στάθμευσης, συνεδριακά κέντρα, ελικοδρόμια και καζίνο. Στις υπόλοιπες περιοχές προβλέπονται χρήσεις γενικής και αμιγούς κατοικίας σε οικοδομήσιμους χώρους όπως αυτοί ορίζονται σε σχετικό διάγραμμα του πολεοδομικού σχεδίου, ενώ σημειώνεται ότι δεν επιτρέπεται η λειτουργία κέντρων διασκέδασης και αναψυχής, σε κτήριο με χρήσης κατοικίας. Τέλος αναφέρεται και η πρόβλεψη για κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πλατείας, πάρκου, παιδικής χαράς

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 2β» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Στάδιο 2

Στη μελέτη προσδιορίζονται χωρικά περιοχές κατοικίας, εμπορικών καταστημάτων για καθημερινές ανάγκες, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι και πολιτιστικά κέντρα. Επιπλέον, συγκεκριμένα οριοθετούνται σημεία για γενική κατοικία και σημεία για τουρισμό και αναψυχή, τα οποία ειδικότερα συμπεριλαμβάνουν ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις, εστιατόρια και αναψυκτήρια.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 2 του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω δήμου

Στην μελέτη οριοθετούνται στα διαγράμματα περιοχές για τουρισμό και αναψυχή. Αναφέρεται ότι τα κέντρα διασκέδασης δεν επιτρέπεται να είναι στο ίδιο κτήριο με κατοικία. Στις υπόλοιπες περιοχές προβλέπονται χρήσεις αμιγούς κατοικίας σε οικοδομήσιμους χώρους όπως αυτοί ορίζονται σε σχετικό διάγραμμα του πολεοδομικού σχεδίου. Τέλος αναφέρεται και η πρόβλεψη για κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πλατείας, ιατρείου, πάρκου, δημοτικού ξενώνα, κτιριακών εγκαταστάσεων βιοτόπου-γραφείων συλλόγων, παιδικού σταθμού και παιδικής χαράς.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 1 (1.1. και 1.2) του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω Δήμου.

Οριοθετούνται στο πολεοδομικό σχέδιο στα διαγράμματα περιοχές για τουρισμό και αναψυχή, στις οποίες επιτρέπεται οι χρήσεις για κατοικία, εστιατόρια, αναψυκτήρια και τουριστικές εγκαταστάσεις μέχρι 50 κλίνες. Στις υπόλοιπες περιοχές προβλέπονται χρήσεις αμιγούς κατοικίας. Τέλος αναφέρεται και η πρόβλεψη για κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πάρκου, παιδικής χαράς και παιδικού σταθμού.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας της πολεοδομικής ενότητας «Κεντρική 1Α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Στη μελέτη προσδιορίζονται χωρικά περιοχές αμιγούς κατοικίας, εμπορικών καταστημάτων για καθημερινές ανάγκες, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, κτήρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι και πολιτιστικά κέντρα. Επιπλέον, συγκεκριμένα οριοθετούνται σημεία για γενική κατοικία και σημεία για τουρισμό και αναψυχή, τα οποία ειδικότερα συμπεριλαμβάνουν κατοικία, τουριστικές εγκαταστάσεις, εστιατόρια και αναψυκτήρια. Επιπλέον είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι προβλέπεται και η κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, πάρκου, χώρου υγείας-πρόνοιας, πλατείας, εκκλησίας, χώρου πολιτισμού και παιδικής χαράς.

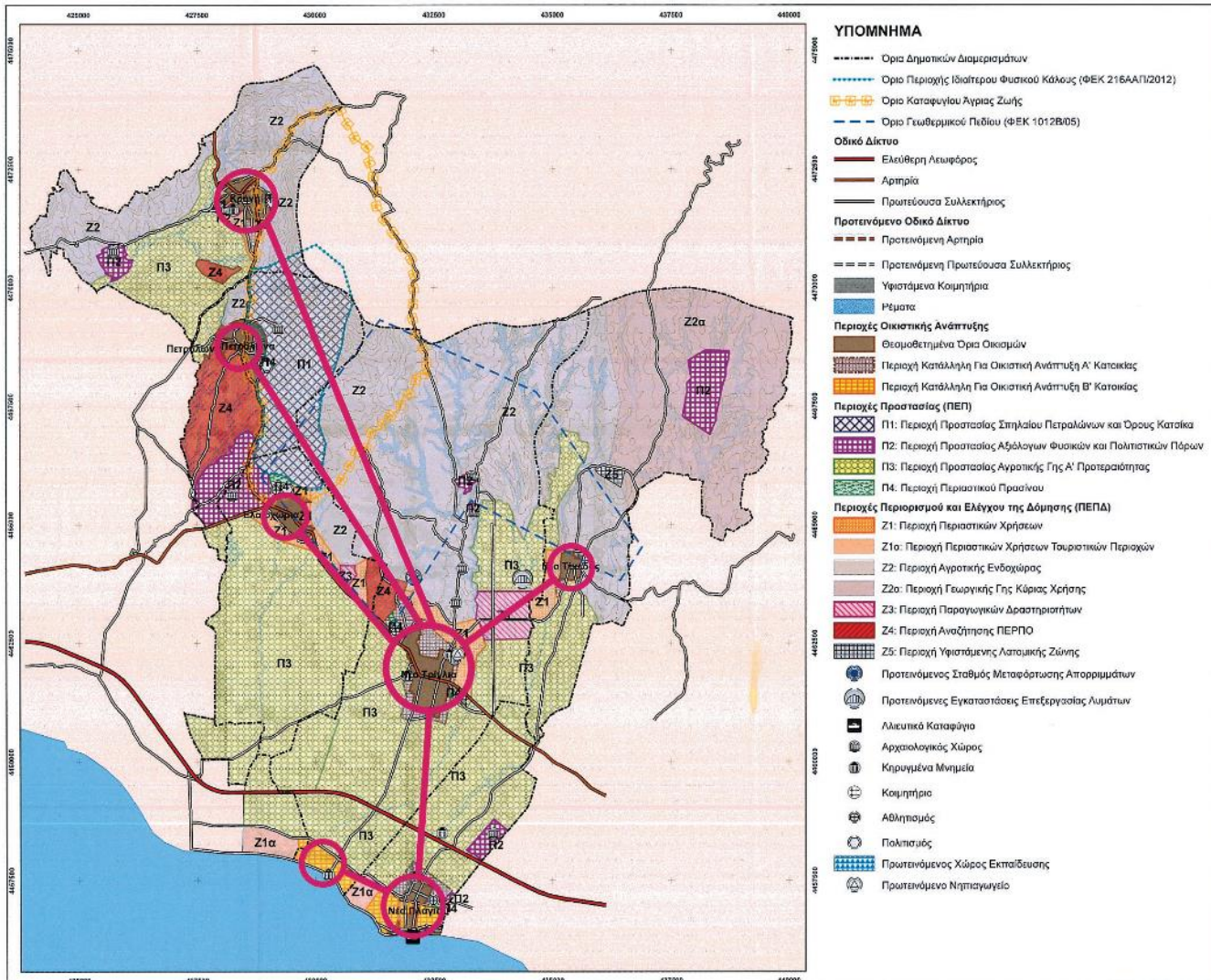
Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 1α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Αρχικά, οριοθετούνται (ως τμήμα τομέα Ι) τα τμήματα στα οποία προβλέπεται η χρήση αμιγούς κατοικίας, με εξαίρεση τα σημεία που αποτελούν ξενώνες μικρού δυναμικού, εμπορικά καταστήματα, κτήρια πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις και θρησκευτικούς χώρους. Στη συνέχεια αναφέρεται ότι στα τμήματα των τομέων ΙΙ και ΙΙΙ επιτρέπεται και εκεί η χρήσης αμιγούς κατοικίας. Στους χώρους που έχουν καταταχθεί ότι ανήκουν στον τομέα ΙV, επιτρέπεται η χρήσης για τουρισμό και αναψυχή. Τέλος σε πέντε οικοδομικά τετράγωνα γίνεται επιτρεπτή η χρήσης ελεύθερων χώρων αστικού πρασίνου και σε ένα οικοδομικό τετράγωνο η χρήση κοινωνικών εξυπηρετήσεων.

4.4.2. Δ.Ε. Τρίγλιας

Για την Δ.Ε. Τρίγλιας προβλέπεται Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 520 ΑΑΠ/2010) όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 405 ΑΑΠ/2014. Στο Σχήμα 4.33 παρουσιάζεται ο τροποποιημένος χάρτης του Γ.Π.Σ. για την Δ.Ε. Τρίγλιας.

Στάδιο 2



Σχήμα 4.33: Τροποποιημένο Σχέδιο Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Τρίγλιας (ΦΕΚ 405 ΑΑΠ/2014)

Όπως είναι εμφανές από την χαρτογραφική απεικόνιση που παρουσιάζεται στο Σχήμα 4.33 από την Δ.Ε. διέρχεται μια ελεύθερη λεωφόρος, και διακρίνονται αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί. Επιπροσθέτως, είναι αναγκαίο να αναφερθεί ότι, στην περιοχή εντοπίζονται συνολικά έξι (6) οικισμοί. Περιοχές κατάλληλες για οικιστική ανάπτυξη Α' κατοικίας έχουν οριοθετηθεί σε 4 από τους 6 οικισμούς της Δ.Ε., οι οποίοι είναι η Νέα Τρίγλια, η Νέα Τένεδος, η Νέα Πλαγία και η Κρήνη. Επιπλέον περιοχές κατάλληλες για οικιστική ανάπτυξη Β' κατοικίας έχουν οριοθετηθεί στην παραλιακή ζώνη στην οποία βρίσκεται στα Νέα Πλάγια.

Όπως προαναφέρθηκε επτά (7) πολεοδομικές ενότητες προτείνονται για τις οποίες λεπτομερείς αναφέρονται στη συνέχεια.

Πολεοδομική ενότητα Ν.Τρίγλιας

Ο οικισμός οργανώνεται σε μια πολεοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 219,4Ha.

Προβλέπονται ειδικότερα:

- Επέκταση του οικισμού σε έκταση 28,7 Ha βορειοδυτικά αυτού σε περιοχή που παρουσιάζεται έντονη οικοδομική δραστηριότητα, ανάπτυξη Α' κατοικίας και ζήτηση αγοράς γης. Η έκταση με

Στάδιο 2

κυρίαρχο δασικό χαρακτήρα που παρεμβάλλεται στην περιοχή της προβλεπόμενης επέκτασης, δεν πολεοδομείται και προβλέπεται ως ζώνη περιαστικού πρασίνου.

- Επέκταση βόρεια του οικισμού, σε θύλακα που περιβάλλεται νότια και δυτικά από εντός σχεδίου περιοχή, έκτασης 34,9 Ha.
- Επέκταση του οικισμού σε έκταση 35,00 Ha νότια, νοτιοανατολικά και νοτιοδυτικά αυτού ώστε να ενσωματωθούν υφιστάμενες οικιστικές χρήσεις που εμφανίζονται στις παρυφές του οικισμού. Αναδιαρθρώνονται οι θεσμοθετημένες κοινωφελείς χρήσεις στο δυτικό όριο του οικισμού ώστε να προσαρμοσθούν στις υφιστάμενες υποδομές αλλά και στις πραγματικές ανάγκες.

Πολεοδομική ενότητα Ν.Πλάγιας

Σημαντικός πόλος αναψυχής και παραθερισμού είναι ο παραθαλάσσιος οικισμός των Ν. Πλαγίων με μεγάλη αύξηση πληθυσμού και λειτουργικού φόρτου κατά την περίοδο του καλοκαιριού. Προβλέπεται η οργάνωση οικιστικής περιοχής Α' και Β' κατοικίας σε μια πολεοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 173,41 Ha με Μέση Πυκνότητα 122άτομα/ Ha και χωρητικότητα 2.205 μόνιμων κατοίκων και 2.534 εποχικών κατοίκων.

Ειδικότερα προβλέπονται:

- Επέκταση Α' κατοικίας του οικισμού σε 39,30 Ha ανατολικά και δυτικά αυτού, βόρεια της υφιστάμενης δημοτικής οδού Σωζόπολης – Ν. Φλογητών, ώστε να είναι δυνατή η ορθολογική οργάνωσή του και η εξασφάλιση χώρων για την κάλυψη αναγκών κοινοχρήστων χώρων για το σύνολο του οικισμού.
- Επεκτάσεις Β' κατοικίας ανατολικά και δυτικά του οικισμού, νότια της υφιστάμενης δημοτικής οδού Σωζόπολης – Ν. Φλογητών, σε εκτάσεις συνολικής επιφάνειας 86,35 Ha, αντίστοιχα, σε περιοχές που εμφανίζεται σημαντικός αριθμός διάσπαρτων οικιστικών πυρήνων πυκνής αυθαίρετης δόμησης. Η ρύθμιση της παραλιακής ζώνης του οικισμού μέσω της πολεοδόμησης για Β' κατοικία επιβάλλεται εκτός των άλλων και λόγω του γεγονότος ότι η ένταξη σε σχέδιο πόλης των αντίστοιχων περιοχών του Δήμου Καλλικράτειας έχει ωθήσει την τάση για αυθαίρετη οικιστική ανάπτυξη προς την παραλιακή ζώνη του Δήμου Τρίγλιας, και ειδικότερα στην περιοχή του Δ.Δ. Πλαγίων.
- Δημιουργία συλλεκτηρίας οδού παράλληλης με την δημοτική οδό Σωζόπολης – Ν. Φλογητών προς νότο, ώστε να παρακάμπτεται το κέντρο του οικισμού.

Αναδιαρθρώνονται οι θεσμοθετημένες κοινωφελείς χρήσεις του οικισμού ώστε να προσαρμοσθούν στις πραγματικές ανάγκες και στις υφιστάμενες υποδομές. Οι οικιστικές ενότητες Α' και Β' κατοικίας αντιμετωπίζονται ως ενιαίο σύνολο για τον υπολογισμό των αναγκών σε χώρους πρασίνου, αθλητισμού και στάθμευσης.

Πολεοδομική ενότητα Ελαιοχωρίων

Ο οικισμός οργανώνεται ως μια πολεοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 52,5 Ha.

Δεν προτείνεται επέκταση του οικισμού.

Δεν προτείνονται αλλαγές στις χωροθετήσεις των κοινωφελών χώρων όπως αυτοί είναι εγκεκριμένοι ή υλοποιημένοι. Προβλέπεται συμπληρωματικά ο χαρακτηρισμός δημοτικής ιδιοκτησίας στα δυτικά του οικισμού ως χώρος αθλητισμού και στάθμευσης.

Στάδιο 2

Βορειοδυτικά του οικισμού, δημόσια έκταση περίπου 250 στρ. προτείνεται να χαρακτηριστεί ως χώρος περιαστικού πρασίνου. Διαμόρφωση μικρής κλίμακας υπαίθριων γηπέδων αθλητικών δραστηριοτήτων εντός αυτού επιτρέπεται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας δασικής αρχής.

Πολοδομική ενότητα Ν.Τενέδου

Ο οικισμός οργανώνεται σε μια πολοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 32,40 Ha.

Προβλέπεται επέκταση του οικισμού προς Νότο σε έκταση 4,92 Ha. ώστε να συμπεριληφθεί στην εντός σχεδίου περιοχή τμήμα «διανομής αστικών οικοπέδων» του Υπουργείου Γεωργίας με τον χαρακτηρισμό «Συνοικισμός». Επίσης προτείνεται επέκταση του οικισμού σε μικρή έκταση 2,5 Ha προς βορρά έως το φυσικό όριο της αγροτικής οδού.

Η προβλεπόμενη για τον οικισμό κοινωνική υποδομή καλύπτεται εν μέρει εντός του παλιού οικισμού (Εκπαίδευση, Πολιτισμός, νάος, παιδικός σταθμός) και εν μέρει στην περιοχή της επέκτασης (Αθλητισμός, χώροι στάθμευσης, πράσινο).

Πολοδομική ενότητα Κρήνης

Ο οικισμός οργανώνεται ως μια πολοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 83,70 Ha.

Προβλέπεται επέκταση του οικισμού νοτίως αυτού και σε περιορισμένη έκταση 16,32 Ha, σε περιοχή με μεγάλη κατάτμηση γης, η οποία παρουσιάζει έντονη οικιστική ανάπτυξη με το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης.

Επίσης προβλέπεται η ένταξη στο πολοδομικό ιστό του οικισμού, έκτασης σφηνοειδούς περιγράμματος της παραρεμάτιας ζώνης στο βορειοανατολικό όριο του οικισμού, ώστε να είναι δυνατή η πολοδομική ρύθμισή της και η αξιοποίηση των εισφορών γης για την ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων πρασίνου παρά το ρέμα.

Η προβλεπόμενη πολοδομική οργάνωση δεν θίγει το συνεκτικό τμήμα του οικισμού που παρουσιάζει ενδιαφέροντα παραδοσιακό αστικό ιστό και εντός του οποίου δεν υπάρχει δυνατότητα για νέες χωροθετήσεις κοινοχρήστων ή κοινωφελών χώρων, πλην της επέκτασης του χώρου του Δημοτικού Σχολείου – Νηπιαγωγείου.

Προβλέπεται η πολοδόμηση του συνόλου του οικισμού και των προβλεπόμενων επεκτάσεων. Για το τμήμα του οριοθετημένου οικισμού που εμπίπτει εντός της προσωρινής οριοθέτησης του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου Αγ. Γεωργίου ορίζεται ότι η πολοδόμηση του είναι δυνατή, μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.

Πολοδομική ενότητα Πετραλώνων

Ο οικισμός των Πετραλώνων σε απόσταση 500 μέτρων από το Σπήλαιο των Πετραλώνων, το οποίο είναι σπουδαιότατος αρχαιολογικός χώρος παλαιοντολογικού ενδιαφέροντος που αποτελεί κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού (ΦΕΚ 290Β'/30-5-83) Ο οικισμός οργανώνεται ως μια πολοδομική ενότητα συνολικής έκτασης 76,4 Ha.

Η προβλεπόμενη πολοδομική οργάνωση δεν θίγει τον διαμορφωμένο κεντρικό πυρήνα του οικισμού, ο οποίος οργανώνεται εκατέρωθεν της επαρχιακής οδού που συνδέει τον οικισμό με τους λοιπούς οικισμούς του Δήμου και που λόγω του χαμηλού φόρτου της δε διασπά την ενότητά του. Προβλέπονται όμως

Στάδιο 2

παρεμβάσεις στην οργάνωση των χρήσεων του λοιπού τμήματος του οικισμού, που σε μεγάλο βαθμό είναι αδόμητο και περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό δημοτικών ιδιοκτησιών, με στόχο την δημιουργία πόλου, πολιτιστικού και τουριστικού χαρακτήρα, δεδομένης της στενής σχέσης του οικισμού με το Σπήλαιο Πετραλώνων.

Πολεοδομική ενότητα Παραλίας Τρίγλιας–Ν.Πλαγίων

Προβλέπεται η πολεοδόμηση για χρήση Β' κατοικίας τμήματος της παραλιακής ζώνης του Δήμου, έκτασης 66,82 Ha, η οποία εκτείνεται ανατολικά και δυτικά του κεντρικού οδικού άξονα πρόσβασης στην παραλία Ν. Τρίγλιας. Στην κεντρική αυτή θέση βρίσκεται και το διατηρητέο νεότερο μνημείο που έχει παραχωρηθεί στον Δήμο (Μαγαζάρα) για αποκατάσταση, με ευθύνη της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Για κάθε παρέμβαση στο μνημείο και στον περιβάλλοντα χώρο του είναι απαραίτητη η γνωμοδότηση της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας, που μπορεί να θέτει επιπλέον όρους. Στην ζώνη αυτή προβλέπεται να απορροφηθούν οι πιέσεις για ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας οι οποίες σήμερα εκτονώνονται με ανορθόδοξο τρόπο (αυθαίρετη δόμηση) και να αναπτυχθούν και όλες οι χρήσεις λοιπών εξυπηρετήσεων της ευρύτερης παραλιακής ζώνης.

Για την περιοχή δεν προβλέπονται κοινωφελείς εξυπηρετήσεις, δεδομένου του κυρίαρχου παραθεριστικού χαρακτήρα της, αλλά προβλέπονται χώροι πρασίνου στάθμευσης, πολιτισμού και αθλητισμού.

4.4.3. Δ.Ε. Μουδανιών

Για την Δ.Ε. Μουδανιών προβλέπεται Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 118 ΑΑΠ/2008) όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 37 ΑΑΠ/2012. Όπως προαναφέρθηκε Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Μουδανιών προτείνονται συνολικά δεκαεννιά (19) πολεοδομικές ενότητες, εκ των οποίων οι έξι (6) ανήκουν στον οικισμό των Νέων Μουδανιών.

Πολεοδομικές ενότητες ΠΕ.1 - ΠΕ.6 (Νέα Μουδανιά)

- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.1: Τσατσανείκα–Γραφεία (δεν περιλαμβάνει νέες επεκτάσεις) –Συνολική έκταση περίπου 22,6 Ha.
- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.2: Ιστορικό κέντρο–παλαιός οικισμός(δεν περιλαμβάνει νέες επεκτάσεις) Συνολική έκταση περίπου 71,4 Ha.
- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.3: Αλμύρα–Ελαιώνες+ επέκταση. Περιλαμβάνει τις παλιές ΠΕ3 και ΠΕ4 και τμήμα της νέας δυτικής επέκτασης. Συνολική έκταση περίπου 54 Ha.
- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.4: Περιοχή βόρεια–βορειοανατολικά του οικισμού που περιλαμβάνει τμήμα της παλαιάς ΠΕ5 (επεκτάσεις βάσει του ΓΠΣ του 2001) και τη νέα επέκταση σε συνέχεια αυτής. Συνολική έκταση περίπου 47,4 Ha.
- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.5: Περιοχή δυτικής επέκτασης α' κατοικίας Ν. Μουδανιών συνεχόμενη με τον σημερινό θεσμοθετημένο οικισμό. Περιλαμβάνει τμήμα της ΠΕ5 (παλιές επέκτασης) και τμήμα των νέων επεκτάσεων στα δυτικά. Συνολική έκταση περίπου 56,4 Ha.
- Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.6: Περιοχή ανατολικής επέκτασης α' κατοικίας Ν. Μουδανιών Συνολική έκταση περίπου 23,7 Ha.

Ο οικισμός είναι ουσιαστικά μικτός (μόνιμοι κάτοικοι και παραθεριστές) χωρίς δυνατότητα διαχωρισμού των δύο αυτών χρήσεων κατοικίας. Έχει επιφάνεια εγκεκριμένου σχεδίου περίπου 1655 στρ.. Ο οικισμός είναι έντονα αναπτυσσόμενος και αναμένεται σε μια 15ετία να έχει αυξήσει τον μόνιμο πληθυσμό του από 6.475 (ΕΣΥΕ 2001) σε 11.400 περίπου κατοίκους.

Στάδιο 2

Οι περισσότερες εντός του υφισταμένου ΓΠΣ εκτάσεις, για διάφορους λόγους, έχουν σχεδόν εξαντλήσει την δυνατότητα δόμησής τους. Μη πολεοδομημένη και σχετικά αδόμητη παραμένει μια Πολ. Ενότητα βόρεια της παλαιάς εθνικής οδού (η παλαιά ΠΕ 5) που τώρα ορίζεται ως ΠΕ4, η οποία έχει καταληφθεί σε σημαντικό βαθμό από επαγγελματικές εγκαταστάσεις διαφόρων ειδών (συνεργεία, αποθήκες, βιοτεχνίες κλπ) και θεωρείται μερικώς ακατάλληλη για χρήση κατοικίας.

Για τον οικισμό κρίνονται αναγκαίες σημαντικές επεκτάσεις, συνολικά της τάξης των 1.100 τ.μ., περιμετρικά του υφιστάμενου οικισμού, η μεγαλύτερη προς τα δυτικά (Ελαιώνες) και μικρότερες, προς τα ανατολικά και βόρεια. Η προσθήκη των νέων περιοχών επεκτάσεων με χαμηλό ΣΔ, αποφορτίζει από την οικιστική πίεση το κεντρικό τμήμα του οικισμού και προσφέρει περιοχές με χαμηλή δόμηση, κατάλληλες για ποιοτική κατοικία.

Οι Συντελεστές Δόμησης καθορίζονται για τις δύο περιοχές επέκτασης (ανατολικά και δυτικά) χαμηλοί και ίσοι με 0,3, καθώς τελικά αναμένεται να επικρατήσει χαρακτήρας μικτής κατοικίας παντού.

Προτείνεται επίσης οργάνωση της ζώνης του λιμένα, τα όρια του οποίου (κατόπιν θετικής γνωμοδότησης του Δήμου και του Οργανισμού Λιμένος Μουδανιών) οριστικοποιούνται, η δε πέραν των ορίων αυτών περιοχή του δυτικού παραλιακού μετώπου εντάσσεται σε σχέδιο πόλης (Π.Ε. 3) με χρήσεις Τουρισμού-Αναψυχής (ένα οικ. τετράγωνο) και Γενικής κατοικίας (λοιπή παραλιακή ζώνη) και με χαμηλό Σ.Δ.=0,3. Η ένταξη στις προς πολεοδόμηση περιοχές του δυτικού παραλιακού μετώπου το οποίο είναι σε μεγάλο βαθμό δομημένο και περιφραγμένο, θα επιτρέψει τη διάνοιξη οδικών αξόνων προς την παραλιακή ζώνη, όπου βρίσκεται η κυριότερη τουριστική ακτή του οικισμού.

Οι υφιστάμενες Πολεοδομικές Ενότητες και οι επίμερους τομείς- τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων του οικισμού Ν. Μουδανιών βάσει του εγκεκριμένου ΓΠΣ του οικισμού, επαναριθμούνται και επαναοριοθετούνται σε σχέση και με τις νέες Πολεοδομικές ενότητες που δημιουργούνται.

Οι αλλαγές στην πολεοδομική οργάνωση του οικισμού, σε σχέση με το παλαιότερο θεσμοθετημένο ΓΠΣ, αναλυτικά είναι οι εξής:

- Η δημιουργία νέας Π.Ε. με αρ.5 (Π.Ε.5) στην περιοχή Ελαιώνας (δυτικά) του οικισμού των Μουδανιών στην οποία έχει συμπεριελήφθει και τμήμα της παλαιότερης μη πολεοδομημένης μέχρι στιγμής, παλαιάς Π.Ε.5. Με τον τρόπο αυτό η Ενότητα αποκτά σαφή όρια στον βασικό οδικό άξονα εισόδου στον οικισμό, από τον κόμβο της εθνικής οδού. Προτεινόμενος μέσος Σ.Δ. 0.3.
- Η δημιουργία νέας Π.Ε. με αρ.6 (Π.Ε.6) στα ανατολικά του οικισμού των Μουδανιών, με προτεινόμενο μέσο Σ.Δ. 0.3.
- Η σύμπτυξη των παλαιότερων Π.Ε.3 & 4 σε μια νέα Π.Ε.3 για λόγους βέλτιστου πολεοδομικού και πληθυσμιακού μεγέθους και η συμπλήρωσή της με τμήματα επέκτασης προς την δυτική πλευρά (Ελαιώνες) ώστε να εξασφαλισθούν από τις εισφορές σε γη, πέραν των απαιτούμενων κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων για τις νέες περιοχές επέκτασης και επιπλέον χώροι πρασίνου (της τάξης των 10 στρ) για την αναπλήρωση των χώρων πρασίνου στην ενότητα «Ελαιώνα», όπως προβλέπονταν από το ΓΠΣ του οικισμού Μουδανιών, τα οποία άλλαξαν χρήση. Η νέα Π.Ε.3 περιλαμβάνει πλέον δύο ήδη πολεοδομημένους (υπο)τομείς (τους ΠΕ.3.1.& ΠΕ.3.2 με Σ.Δ. 0.8 και 0.6 αντιστοίχως) και περιοχές ένταξης ΠΕ.3.3 α) στην παραλιακή ζώνη και β) στο δυτικό τμήμα, με προτεινόμενο Σ.Δ. 0.3.
- Μετονομασία της πρώην Π.Ε. 5 σε Π.Ε. 4 και επέκτασή της προς βόρειο -ανατολικά με μέσο Σ.Δ. 0.5. (όπως ισχύει).

Στάδιο 2

- Τον καθορισμό στην Π.Ε.1 τριών υποτομέων, των Π.Ε.1.1 (πολεοδομημένο τμήμα με Σ.Δ. 0.8) και Π.Ε.1.2, Π.Ε.1.3. (μη πολεοδομημένες μικρές επεκτάσεις, βάσει του παλαιού ΓΠΣ) με Σ.Δ. 0.5.
- Τον καθορισμό στην Π.Ε. 2 τριών υποτομέων, του Π.Ε.2.1. (πολεοδ. τμήμα παλαιού οικισμού) με Σ.Δ. 1.2, του Π.Ε.2.2. (πολεοδ. τμήμα βορειοδυτικά της ενότητας) με Σ.Δ. 0.8, και του Π.Ε.2.3 (μη πολεοδομημένη εισέτι μικρή επέκταση από το παλαιό ΓΠΣ) με Σ.Δ. 0.5.

Πολεοδομικές ενότητες ΠΕ.7 και ΠΕ.8 (Φλογητά)

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.7: Το τμήμα (τομέας Α) της διανομής του υφιστάμενου οικισμού Φλογητών (περίπου 482 στρ) και η προς βορά περιοχή επέκτασής του (περίπου 103 στρ), αποτελούν την ΠΕ.7 με συνολική έκταση 565 στρ. Ο μέσος ΣΔ του τομέα Α, ορίζεται σε 0,8, της δε επέκτασης σε 0,4.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.8: Το πολεοδομημένο τμήμα (τομέας Β) του υφιστάμενου οικισμού των Φλογητών (περίπου 140 στρ) και η περιοχή επέκτασης στο βορειοανατολικό τμήμα (περίπου 359 στρ) αποτελούν την ΠΕ.8. Ο ΣΔ του τομέα Β, παραμένει 0,5, όπως είναι νομοθετημένος (ΦΕΚ 374Δ/20–7–93), της δε επέκτασης, ορίζεται σε 0,4.

Τα Ν. Φλογητά είναι έντονα αναπτυσσόμενος οικισμός μικτής (α' και β') κατοικίας στην παραλιακή ζώνη του ΟΤΑ. Αποτελείται από δύο Τομείς Α και Β (διανομές και πολεοδόμηση). Η χωρητικότητα –λόγω των παραθεριστών –έχει σχεδόν εξαντληθεί. Με τις προτεινόμενες επεκτάσεις της τάξης των 462 στρ. στα βορειοδυτικά και ανατολικά, εξορθολογίζεται το σχήμα του οικισμού και το μελλοντικό Σχέδιο Πόλης, ολοκληρώνονται και ιεραρχούνται τα οδικά δίκτυα και οι λοιπές τεχνικές υποδομές.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.9

Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο οικισμό Πορταριάς (περίπου 1610) και περιμετρικές περιοχές επέκτασης (περίπου 364 στρ). Συνολική έκταση περίπου 197,4 Ηα.

Ο οικισμός είναι προϋφιστάμενος του 23 με μικρή πληθυσμιακή ανάπτυξη, η δε χωρητικότητά του είναι επαρκής. Προτείνονται περιμετρικές επεκτάσεις με σκοπό τον εξορθολογισμό του πολεοδομικού ιστού σε σχέση με παλαιότερες οριοθετήσεις και τη δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου για την αρτιότερη κυκλοφοριακή οργάνωση και την απαλλαγή του οικισμού από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Ο μέσος Συντελεστής Δόμησης στον οριοθετημένο οικισμό και στις πολύ μικρές επεκτάσεις ομαλοποίησης του ορίου, ορίζεται σε 0,8, ενώ στις επεκτάσεις ορίζεται σε 0,4.

Στην Πορταριά δεν εντοπίζεται ανάγκη αναθεώρησης των κοινοχρήστων–κοινοφελών χρήσεων γης με εξαίρεση την χωροθέτηση βρεφονηπιακού σταθμού. Οργανώνεται και ιεραρχείται το οδικό δίκτυο του οικισμού και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για περιφερειακό οδικό δακτύλιο. Ως χρήση γης ορίζεται, για το σύνολο του υφιστάμενου οικισμού και των μικρών περιμετρικών επεκτάσεών του, η γενική κατοικία, εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων, ενώ για τη μεγαλύτερη ενότητα επέκτασης, στα νότια, ορίζεται η χρήση της αμιγούς κατοικίας.

Χρήση γης της οποίας η μεταφορά εκτός ορίων οικισμού, θεωρείται αναγκαία, αποτελούν τα νεκροταφεία τα οποία σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία πρέπει να χωροθετούνται τουλάχιστον 250 μέτρα εκτός ορίων οικισμού. Τα υφιστάμενα νεκροταφεία χαρακτηρίζονται ως χώροι μνημειακού πρασίνου.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.10

Περιλαμβάνει τον παλαιό οικισμό Ζωγράφου (περίπου 299 στρ) και την επέκτασή του περίπου 193 στρ. Συνολική έκταση περίπου 49,2 Ηα.

Στάδιο 2

Αποτελεί οικισμό μόνιμων κατοίκων στην ενδοχώρα, με αρκετά σημαντική οικιστική ανάπτυξη. Προτείνεται επέκτασή του στα βορειοδυτικά κατά περίπου 120 στρ. σε περιοχή δημοτικής ιδιοκτησίας προς κάλυψη αναγκών σε κοινωνική κατοικία και κατοικία παλιννοστούντων, καθώς και μικρές επεκτάσεις (περίπου 30 στρ) στα νότια για ομαλοποίηση των ορίων του οικισμού. Ο ΣΔ στον υφιστάμενο οικισμό ορίζεται σε 0,8 ενώ στις επεκτάσεις σε 0,4. Ο υφιστάμενος οικισμός (300 στρ περίπου) και οι περιοχές επέκτασής του, αποτελούν την ΠΕ 10, συνολικής έκτασης περίπου 492 στρ.

Ως χρήση γης του υφιστάμενου οικισμού και των μικρών επεκτάσεων στα νοτιοδυτικά και νοτιοανατολικά, ορίζεται η γενική κατοικία, (εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων), ενώ της επέκτασης στα βορειοδυτικά (που αποτελεί και ξεχωριστό τομέα), η αμιγής κατοικία. Προβλέπεται η προσθήκη χώρων πρασίνου, αθλητισμού και πρόνοιας (βρεφονηπιακός σταθμός) στην περιοχή επέκτασης, καθώς επίσης και δημοτικού σχολείου. Σε συνδυασμό με την ζώνη του ρέματος που διέρχεται δυτικά του οικισμού έξω από την περιοχή πολεοδόμησης και διαθέτει στοιχεία φυσικού κάλλους, τις δημοτικές εκτάσεις που υπάρχουν σε ικανοποιητική έκταση στην συνέχεια του οικισμού, η όλη βόρεια περιοχή του Ζωγράφου εντός και εκτός οικισμού, προτείνεται να εξελιχθεί σε σημαντικό τόπο αναψυχής των κατοίκων του ΟΤΑ και των παραθεριστών.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.11

Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο οικισμό Διονυσίου (περίπου 190 στρ) και την περιοχή επέκτασης του. Συνολική έκταση περίπου 31 Ηα.

Μικρός οικισμός μόνιμων κατοίκων στην ενδοχώρα, ο μόνος στάσιμος πληθυσμιακά του ΟΤΑ. Ο οικισμός διατηρεί τη δυνατότητα να δεχθεί πέραν του μόνιμου και παραθεριστικό πληθυσμό ενισχύοντας την (επιθυμητή) τροπή του παραθεριστικού ρεύματος προς την ενδοχώρα.

Δεν διαθέτει αδόμητους χώρους. Προτείνεται επέκτασή του στα νοτιοδυτικά κατά 120 στρ. προς εξασφάλιση γης για κάλυψη αναγκών σε κατοικία εγκατάστασης παλιννοστούντων και παραθεριστική κατοικία. Ο μέσος ΣΔ για την επέκταση, που αποτελεί και ξεχωριστό τομέα, καθορίζεται σε 0,4, ενώ για τον υφιστάμενο οικισμό καθορίζεται σε 0,8.

Στο σύνολο του υφιστάμενου οικισμού Διονυσίου καθορίζεται η χρήση της γενικής κατοικίας, εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων. Η περιοχή επέκτασης θα έχει τη χρήση αμιγούς κατοικίας. Στις περιοχές επέκτασης προστίθενται χώροι πρασίνου και αθλητισμού (σε ενδεικτικές θέσεις στον χάρτη)

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.12

Αποτελεί την προτεινόμενη παραθεριστική περιοχή μεταξύ Ποτίδαιας και Αγ. Μάμα Συνολική έκταση περίπου 43,2 Ηα. Προτείνεται η εξυγίανση-πολεοδόμηση της ήδη δομημένης σε μεγάλο βαθμό αυτής περιοχής). Καθορίζεται ΜΣΔ= 0,25.

Οι δύο νέοι προβλεπόμενοι παραθεριστικοί οικισμοί (μεταξύ Ποτίδαιας- Αγ. Μάμα) ΠΕ 12, και παραλία Αγ. Μάμα (ΠΕ 15) έχουν καθαρά παραθεριστικό χαρακτήρα για το λόγο αυτό ορίζεται η χρήση της αμιγούς παραθεριστικής κατοικίας στο μεγαλύτερο τμήμα τους, με εξαίρεση ορισμένα τμήματα, (όπως φαίνεται στους χάρτες Π.3.1) στα οποία επιτρέπεται η γενική κατοικία με στόχο τη δυνατότητα λειτουργίας ορισμένων βασικών εξυπηρετήσεων για τους κατοίκους, (εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων).

Στάδιο 2

Επιπλέον χωροθετούνται αθλητικοί χώροι και χώροι πρασίνου (ενδεικτικές θέσεις).

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.13

Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο οικισμό του Αγ. Μάμα (περίπου 851 στρ) και περιμετρικές περιοχές επέκτασης (περίπου 267 στρ). Συνολική έκταση περίπου 111,8 Ηα.

Είναι οικισμός προϋφιστάμενος του 23, με σημαντική πληθυσμιακή ανάπτυξη. Προβλέπονται επεκτάσεις στο βορειοανατολικό και νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού ιστού, με σκοπό τον εξορθολογισμό του σε σχέση με παλαιότερες οριοθετήσεις και τη δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου για την αρτιότερη κυκλοφοριακή οργάνωση και την απαλλαγή του οικισμού από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Ο οριοθετημένος οικισμός θα έχει $MΣΔ = 0,8$, οι δε επεκτάσεις $MΣΔ = 0,4$.

Στον υφιστάμενο οικισμό του Αγίου Μάμα καθορίζεται ως χρήση γης η γενική κατοικία, εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων, ενώ για τις περιοχές επέκτασης ορίζεται η αμιγής κατοικία. Οργανώνεται και ιεραρχείται το οδικό δίκτυο του οικισμού και προτείνεται η δημιουργία περιφερειακού οδικού δακτυλίου.

Προβλέπεται η χωροθέτηση χώρου Βρεφονηπιακού σταθμού, Χώρου σχολείου (Γυμνασίου) και Αθλητισμού για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών του οικισμού, όπως και κοινόχρηστων χώρων.

Χρήση γης της οποίας η μεταφορά εκτός ορίων οικισμού, θεωρείται αναγκαία, αποτελούν τα νεκροταφεία τα οποία σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία πρέπει να χωροθετούνται τουλάχιστον 250 μέτρα εκτός ορίων οικισμού. Προβλέπεται η μεταφορά των κοιμητηρίων στο νέο δημοτικό κοιμητήριο στο Δημοτικό Διαμέρισμα των Μουδανιών. Τα υφιστάμενα νεκροταφεία χαρακτηρίζονται ως χώροι μνημειακού πρασίνου.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.14

Περιλαμβάνει την Παραλία Διονυσίου με τις παλαιές δυτικές και βόρειες επεκτάσεις, τον οικισμό Μουριές, την Παραλία Πορταριάς –Πορταριανά (παραθεριστικός οικισμός που προέκυψε από συνεταιριστική δόμηση), και μικρή περιοχή επέκτασης στα βόρεια για ομαλοποίηση του ορίου, λόγω του προτεινόμενου περιφερειακού δρόμου. Συνολική έκταση περίπου 128, 3 Ηα.

Η Παραλία Πορταριάς είναι παραλιακός παραθεριστικός οικισμός που προέκυψε από συνεταιριστική δόμηση.

Διαθέτει πολεοδομική μελέτη, αλλά παραμένει αδόμητη σε μεγάλο ποσοστό. Η Παραλία Πορταριάς, μαζί με την Παραλία Διονυσίου και τις παλαιές επεκτάσεις της, αποτελούν μικτό οικιστικό σύνολο που δημιουργήθηκε για να καλύψει τη μεγάλη ζήτηση παραθεριστικής κατοικίας στην περιοχή. Η χωρητικότητα των οικισμών είναι επαρκής και η εναπομείνουσα χωρητικότητα θα καλυφθεί από παραθεριστική κατοικία. Όλοι οι οικισμοί αποτελούν μία ΠΕ. Οι όροι δόμησης για την ενότητα αυτή παραμένουν οι οριζόμενοι από τα εγκεκριμένα και ισχύοντα Διατάγματα για την περιοχή. Η μικρή περιοχή επέκτασης που προτείνεται για ομαλοποίηση του ορίου, θα έχει επίσης $Σ.Δ = 0,4$.

Το σύνολο των υφισταμένων οικιστικών αναπτύξεων [οικισμός Μουριές (περίπου 140 στρ) – Παραλία Διονυσίου (περίπου 183 στρ) με τις παλαιές δυτικές και βόρειες επεκτάσεις (περίπου 529 στρ – τα Πορταριανά (περίπου 260 στρ)], καθώς και η μικρή επέκταση στα βόρεια, εκτείνεται σε σημαντική έκταση και έχουν δημιουργήσει ένα οικιστικό σύνολο με διαδοχικές διανομές και πολεοδομήσεις και με κυρίως παραθεριστικό χαρακτήρα. Επειδή εντοπίζονται προβλήματα ασυνέχειας του οδικού δικτύου, λόγω της διαφορετικής μορφής των διαδοχικών πολεοδομήσεων, θεωρείται βασικής σημασίας η ολοκλήρωση της

Στάδιο 2

περιφερειακής αρτηρίας στο βόρειο όριο της Πολεοδομικής Ενότητας (Χάρτης Π.2 και Π.3.1.) που επιτρέπει την υπερτοπική κίνηση οχημάτων στα όρια των οικισμών της παραλιακής ζώνης.

Στα Πορταριανά δεν εντοπίζεται ανάγκη αναθεώρησης των χρήσεων γης οι οποίες καθορίζονται ως περιοχές αμιγούς κατοικίας, σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη του οικισμού, (π.δ. 8.11.1090/ΦΕΚ 657Δ/22.11.1990). Οι γειτνιάζουσες περιοχές γενικής κατοικίας και εγκαταστάσεων τουρισμού-αναψυχής του οικισμού της Παραλίας Διονυσίου και του οικισμού Μουριές (με τις οποίες η παραλία Πορταριάς αποτελεί μια Πολεοδομική Ενότητα) καλύπτουν τις ανάγκες της ενότητας για χωροθέτηση εμπορικών και τουριστικών χρήσεων.

Διατηρούνται οι κοινωνικές υποδομές οι θεσμοθετημένες από τις αντίστοιχες εγκεκριμένες μελέτες (ΦΕΚ 311/Δ/18.6.1090, π.δ. 8.11.1090/ΦΕΚ 657Δ/22.11.1990). Προκύπτει ανάγκη για αναθεώρηση μόνον της χρήσης ενός παραλιακού Ο.Τ. στον οικισμό Μουριές, από χώρο αθλητισμού, σε χώρο πολιτιστικών λειτουργιών (υπάρχει πλεόνασμα σε χρήσεις αθλητισμού). Οι δημιουργούμενες (λόγω του μόνιμου πληθυσμού) ανάγκες για εκπαιδευτικές λειτουργίες, θα καλυφθούν στο ήδη καθορισμένο με αυτή τη χρήση, οικοδομικό τετράγωνο.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.15

Αποτελεί την προτεινόμενη παραθεριστική περιοχή στην παραλία Αγ. Μάμα Συνολική έκταση περίπου 46 Ha. Προτείνεται για εξυγίανση- πολεοδόμηση με σεβασμό στις ευαίσθητες περιβαλλοντικές συνθήκες στην περιοχή του γειτνιάζοντος βιοτόπου του Αγ. Μάμα. Οι όροι δόμησης πρέπει να διασφαλίζουν πολύ ήπια οικιστική ανάπτυξη

Παραλιακή παραθεριστική Περιοχή Αγ. Μάμα (ΠΕ 15) (περίπου 460 στρ), νοτιοανατολικά του οικισμού Αγ Μάμα. Η περιοχή έχει οικοπεδοποιηθεί και δομηθεί εν μέρει. Προτείνεται εξυγίανση-πολεοδόμηση με σεβασμό στις ευαίσθητες περιβαλλοντικές συνθήκες στην περιοχή του γειτνιάζοντος βιοτόπου του Αγ. Μάμα, με σκοπό την προσφορά πολεοδομημένης γης για την απορρόφηση της ζήτησης με όρους αειφορίας, και την αποφυγή μαζικής κατασκευής αυθαίρετων.

Λόγω του ότι γειτνιάζει με ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή (απειλούμενος υγρότοπος Αγ Μάμα) οι όροι δόμησης πρέπει να διασφαλίζουν πολύ ήπια οικιστική ανάπτυξη, έτσι καθορίζεται Μ.Σ.Δ.=0,25 και αρπότητα 1000 τ.μ. Μεταξύ του βιοτόπου και της προς πολεοδόμηση περιοχής, προτείνεται να δημιουργηθεί ζώνη πρασίνου- στη φάση της πολεοδόμησης- που θα λειτουργεί ως ζώνη μόνωσης και προστασίας του υδροβιοτόπου. Η χρήση γης θα είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό, αμιγής κατοικία, με μικρή ζώνη κεντρικά, γενικής κατοικίας, εξαιρουμένων συγκεκριμένων χρήσεων όπως, πρατήρια υγρών καυσίμων και επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.16

Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο οικισμό του Αγ.Παντελεήμονα (581 στρ) και μικρή περιοχή επέκτασης (περίπου 55 στρ) Συνολική έκταση περίπου 63,6 Ha. Ο οικισμός έχει μικρή πληθυσμιακή ανάπτυξη και η χωρητικότητά του είναι επαρκής Προβλέπεται μικρή επέκταση (περίπου 54 στρέμματα) στο βόρειο τμήμα του οικισμού προς εξορθολογισμό του οικιστικού ιστού και απορρόφηση της αναμενόμενης ζήτησης για α΄και β΄ κατοικία. Ορίζεται μέσος ΣΔ= 0,8 για τον υφιστάμενο τομέα Α, 0,5, (όπως είναι νομοθετημένος (ΦΕΚ 703Δ΄/17- 12-90) για τον τομέα Β, και 0,4 για τη νέα επέκταση.

Πολεοδομικές ενότητες ΠΕ. 17 και ΠΕ. 18 (Ποτίδαια)

Στάδιο 2

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.17: Περιλαμβάνει τον υφιστάμενο οικισμό της Ποτίδαιας Συνολική έκταση περίπου 48,4 Ha.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ. 18: Αποτελεί την προτεινόμενη περιοχή επέκτασης Ποτίδαιας, πέραν του ορίου του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου, για ανάγκες σε κύρια κατοικία, χωρίς εδαφική συνέχεια με υφιστάμενο οικισμό (λόγω παρεμβολής σημαντικών αρχαιολογικών χώρων). Συνολική έκταση περίπου 50 Ha.

Ο υφιστάμενος οικισμός αποτελεί στην ουσία μικτό οικισμό μόνιμων και παραθεριστικών κατοίκων. Σαν χρήση, για το σύνολο του υφιστάμενου οικισμού, ορίζεται η Γενική Κατοικία, εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων. Στην περιοχή επέκτασης (ΠΕ17) – οποία δεν έχει εδαφική συνέχεια με τον υφιστάμενο οικισμό– καθορίζεται επίσης η χρήση της Γενικής Κατοικίας, με ζώνη κεντρικών λειτουργιών στο κέντρο της, εξαιρουμένων και στις δύο ζώνες των πρατηρίων βενζίνης και των συνεργείων επισκευής οχημάτων. Με βάση τους υπολογισμούς για τις ανάγκες του συνολικού οικισμού σε υποδομές, θεωρείται αναγκαία η χωροθέτηση βρεφονηπιακού σταθμού, χώρου σχολείου (δημοτικού), χώρου για την διεξαγωγή πολιτιστικών εκδηλώσεων και λοιπών κοινωνικών υποδομών.

Πολεοδομική ενότητα ΠΕ.19

Περιλαμβάνει τον οριοθετημένο οικισμό Σημάντρων, (περίπου 877στρ), και περιφερειακές περιοχές επέκτασης (περίπου 399 στρ). Συνολική έκταση περίπου 127, 6 Ha.

Ο οικισμός των Σημάντρων αποτελεί πληθυσμιακά αναπτυσσόμενο οικισμό της ενδοχώρας του Ν. Χαλκιδικής. Θεωρείται απαραίτητη η χωροθέτηση χώρου σχολείου στις περιοχές επέκτασης, και η αύξηση των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης. Οργανώνεται και ιεραρχείται το οδικό δίκτυο του οικισμού. Επιπλέον χωροθετούνται τοπικοί αθλητικοί χώροι (ανοικτά γήπεδα) και χώροι πρασίνου στις περιοχές επέκτασης (ενδεικτικές θέσεις). Ως χρήση γης του υφιστάμενου οικισμού και των νέων επεκτάσεων στα νότια, ορίζεται η γενική κατοικία (εξαιρουμένων των πρατηρίων βενζίνης των συνεργείων επισκευής οχημάτων), ενώ των επεκτάσεων στα βόρεια ορίζεται η αμιγής κατοικία.

4.4.4 Περιοχές Ειδικής Προστασίας

4.4.4.1 Δ.Ε. Καλλικράτειας

Στις πολεοδομικές μελέτες ένταξης σε σχέδιο πόλης για την Δ.Ε. Νέας Καλλικράτειας δεν αναφέρονται Περιοχές Ειδικής Προστασίας για την περιοχή.

4.4.4.2 Δ.Ε. Τρίγλιας

- Προβλέπονται ζώνες προστασίας (ΠΕΠ) όπου τίθενται περιορισμοί, τόσο στις χρήσεις, όσο και στη δόμηση με σχετική διαβάθμιση, ανάλογα με την αναγκαιότητα προστασίας κάθε ζώνης (Ζώνη προστασίας του σπηλαίου Πετραλώνων και Όρους Κατσίκας, Ζώνες προστασίας αξιόλογων φυσικών και πολιτιστικών πόρων, Ζώνη Γεωργικής γης Α' προτεραιότητας, Ζώνες περιαστικού πρασίνου).
- Προβλέπονται ζώνες Π.Ε.Π.Δ. (Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης). Ειδικότερα καθορίζονται περιοχές περιαστικών χρήσεων γύρω από τους οικισμούς και στις αναπτυσσόμενες παραλιακές τουριστικές ζώνες, ζώνες αγροτικής ενδοχώρας και γεωργικής γης κύριας χρήσης,

Στάδιο 2

καθώς και ζώνες παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπου επιθυμητή είναι η συγκέντρωση και η σταδιακή μετεγκατάσταση χρήσεων και εγκαταστάσεων χαμηλής και μέσης όχλησης.

- Επίσης προβλέπονται ευρύτερες ζώνες αναζήτησης ΠΕΡΠΟ καθώς και λατομική ζώνη (στην υφιστάμενη θέση). Το οικιστικό δίκτυο του Δήμου Τρίγλιας εντάσσεται σε ένα ευρύτερο δίκτυο οικισμών της περιοχής με κύριους πόλους την Νέα Καλλικράτεια και τα Νέα Μουδανιά στα παράλια, τα Βασιλικά, την Γαλάτιστα και τον Πολύγυρο στην ενδοχώρα. Παρά την τάση μετατόπισης δραστηριοτήτων στα παράλια, η έδρα του Δήμου, η Ν. Τρίγλια, διατηρεί κεντρική θέση, που οφείλεται στον ρόλο της ως κέντρου εξυπηρέτησης μιας δυναμικής αγροτικής περιοχής. Η παραλιακή ζώνη του Δήμου (σε συνέχεια της παραλιακής ζώνης του Δήμου Καλλικράτειας και Μουδανιών) αποτελεί τον κύριο υποδοχέα των οικιστικών πιέσεων παραθεριστικής κατοικίας, διαμορφώνοντας ένα παραλιακό μέτωπο που επηρεάζεται σημαντικά από το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ). Τα προγραμματικά μεγέθη για τον προσδιορισμό και την οριοθέτηση των οικιστικών υποδοχέων Α' και Β' κατοικίας – τουριστικών υποδομών βασίστηκαν αφενός στην πρόβλεψη της πληθυσμιακής αύξησης του Δήμου και αφετέρου στην εκτίμηση της ζήτησης για Β' Κατοικία και για δημιουργία τουριστικών υποδομών. Ο προγραμματικός πληθυσμός για το σύνολο των οικισμών του Δήμου με ορίζοντα το έτος 2020 είναι 7500 κάτοικοι (μέγεθος που μπορεί να περιλαμβάνει και μικρό ποσοστό εποχικών κατοίκων) ενώ ο παραθεριστικός πληθυσμός αιχμής (εντός και εκτός οικιστικών υποδοχέων) εκτιμάται ότι μπορεί να ανέλθει σε 7.500–8.000 άτομα.

4.4.4.3 Δ.Ε. Μουδανιών

Η περιοχή εμπεριέχει Περιοχές Ειδικής Προστασίας Αρχαιολογικών Χώρων με τις μεγαλύτερες εκτάσεις αυτών να χωροθετούνται κυρίως στο νότιο και παραλιακό τμήμα καθώς και μικρότερες εκτάσεις βορειότερα τα Πορταριάς. Επιπλέον στην περιοχή υπάρχουν Περιοχές Ειδικής Προστασίας Φυσικού περιβάλλοντος κυρίως στην νότια περιοχή της Δ.Ε. που γειτνιάζει με τον Τωρωναίο κόλπος και Δασικής προστασίας στο βόρειο τμήμα της Δ.Ε.. Τέλος, δυο Περιοχές Ειδικής Προστασίας Τοπίου διακρίνονται στο νοτιότερο τμήμα της Δ.Ε., μια που γειτνιάζει με τον οικισμό Φλογητά και μια βόρεια του οικισμού Ζωγράφου.

Μεγάλο τμήμα της Δ.Ε έχει οριστεί στο Γ.Π.Σ. ως ΠΕΠΔ Γεωργικής Γης Κύριας Χρήσης και ακολουθούν σε έκταση τμήματα ΠΕΠΔ Γεωργικής Γης Πρώτης Προτεραιότητας και Λοιπής Γεωργικής Γης. Οι συγκεκριμένες Χρήσεις Γης δεν εντοπίζονται συγκεντρωτικά στη Δ.Ε., αλλά χωροθετούνται σε διάφορα τμήματα αυτής. Επιπροσθέτως, τμήματα Τουρισμού και Αναψυχής διακρίνονται στην παραλιακή περιοχή του Θερμαϊκού κόλπου και διακρίνονται 4 Περιοχές Εξυπηρέτησης Αστικού πληθυσμού, που γειτνιάζουν με τους οικισμούς, Νέα Μουδανιά, Άγιος Παντελεήμων, Σήμαντρα και Άγιος Μάμας. Περιοχή Οικιστικής Καταλληλότητας εντοπίζεται στο βορειοανατολικό τμήμα των Νέων Μουδανιών και Περιοχή Οδικών Αξόνων στο νότια τμήμα της Δ.Ε. προς την Νέα Φώκαια.

4.5 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

4.5.1. Δ.Ε. Καλλικράτειας

Πολεοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης του οικισμού Ν.Σωζόπολης (περιοχή II) Κοινότητας Ν.Συλάτων (Ν.Χαλκιδικής)

Στάδιο 2

Για την περιοχή προβλέπεται η κατασκευή οδών και πεζοδρομίων, στους οποίους θα επιτρέπεται η διέλευση από οχήματα άμεσης ανάγκης καθώς και οχημάτων ιδιωτών που έχουν πρόσωπο σε αυτούς. Επίσης να σημειωθεί ότι στην περιοχή προβλέπεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης.

Πολοδομική μελέτη ένταξης σε σχέδιο πόλης της περιοχής Κεντρική Καλλικράτεια 2B του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Στην περιοχή προβλέπεται η κατασκευή οδών και πεζοδρομίων στους οποίους θα επιτρέπεται η διέλευση από οχήματα άμεσης ανάγκης καθώς και οχημάτων ιδιωτών που έχουν πρόσωπο σε αυτούς. Επιπλέον στην περιοχή προβλέπεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης.

Πολοδομικό σχέδιο τμήματος του οικισμού Νέας Καλλικράτειας του δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Για την περιοχή προβλέπεται η κατασκευή οδών και πεζοδρομίων.

Πολοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική Ν.Καλλικράτεια 2α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Σύμφωνα με τα πλαίσια του υφιστάμενου σχεδιασμού προβλέπεται η κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων. Τέλος, αναφέρεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, και πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι επιβάλλεται η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Κεντρική 1B» του δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Το παρόν πολοδομικό σχέδιο προβλέπει τη κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων. Τέλος, αναφέρεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, και πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι επιβάλλεται η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 2β» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Η παρούσα μελέτη προβλέπει την κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων και την διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, και όπως και στις προηγούμενες μελέτες επιβάλλεται η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 2 του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω δήμου

Σύμφωνα με τα πλαίσια του υφιστάμενου σχεδιασμού προβλέπεται η κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων καθώς και η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας Ηράκλεια 1 (1.1. και 1.2) του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής) και του οικισμού Ν. Ηράκλειας του ιδίου ως άνω Δήμου

Στάδιο 2

Σύμφωνα με τα πλαίσια του υφιστάμενου σχεδιασμού προβλέπεται η κατασκευή οδών και πεζοδρομίων και επιβάλλεται η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας της πολεοδομικής ενότητας «Κεντρική 1Α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν. Χαλκιδικής)

Η παρούσα μελέτη προβλέπει την κατασκευή οδών, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων Τέλος, αναφέρεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, και πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι επιβάλλεται η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής δεύτερης κατοικίας «Δυτική 1α» του Δήμου Καλλικράτειας (Ν.Χαλκιδικής)

Όπως και στις προαναφερθείσες μελέτες προβλέπεται η κατασκευή οδών και πεζοδρομίων και η υποχρέωσή εξασφάλισης χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και συνολική επιφάνεια ενός κτηρίου.

4.5.2. Δ.Ε. Τρίγλιας

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο των οικισμών του Δήμου Τρίγλιας αποτελείται από τις τοπικές οδούς και από τμήματα των βασικών αξόνων (επαρχιακών και κοινοτικών) που αναφέρθηκαν. Η επαρχιακή οδός που διασχίζει τους οικισμούς Ν. Τρίγλιας, Ελαιοχωρίων, Πετραλώνων, Κρήνης, δεν δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργία των οικισμών λόγω του μικρού κυκλοφοριακού φόρτου, αντίθετα αποτελεί την συνδετήρια αρτηρία των οικισμών του Δήμου.

Η κοινοτική οδός Σωζόπολης – Ν. Πλαγίων η οποία διασχίζει την περιοχή της παραλιακής ζώνης με πυκνή αυθαίρετη δόμηση, παράλληλα με την ακτή σε απόσταση 400 μ. θα πρέπει να αναβαθμισθεί ώστε να παραλαμβάνει με ασφάλεια τη διαμπερή κυκλοφορία περιμετρικά της προς πολεοδόμηση ζώνης, με σύνδεση μέσω του κόμβου της Σωζόπολης. Από την οδό αυτή θα αναρτηθεί και το βασικό οδικό δίκτυο της προτεινόμενης περιοχής Β' κατοικίας στην παραλία του Δήμου.

Προτείνεται συμπληρωματικά η κατασκευή οδού σύνδεσης του Δήμου μέσω Βάβδου με την Γαλάτιστα, που θα βοηθήσει στην σύνδεση βόρειου και δυτικού τμήματος του νομού.

Με βάση την παρούσα μελέτη προτείνεται ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Με ιδιαίτερη κυκλοφοριακή μελέτη πρέπει να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα στις θέσεις όπου το πρωτεύον οδικό δίκτυο (Επαρχιακή οδός) διασταυρώνεται με το τοπικό δίκτυο δρόμων των οικισμών (κυρίως στους οικισμούς Ν. Τρίγλιας, Ελαιοχωρίων, Πετραλώνων). Οι προτάσεις του ΓΠΣ αφορούν μόνον το κύριο δίκτυο οδών-πεζοδρόμων και δεν υπεισέρχονται σε ρυθμίσεις κατώτερης κλίμακας, που αποτελούν αντικείμενο υποκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού και ρυθμίσεων.

4.5.3. Δ.Ε. Μουδανιών

Στην περιοχή διέρχονται κλειστός αυτοκινητόδρομος καθώς και τμήματα κύριων αρτηριών του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου. Το προτεινόμενο νέο τμήμα κλειστού αυτοκινητοδρόμου χωροθετείται από τον οικισμό των Νέων Μουδανιών προς τον Πολύγυρο. Οι προτεινόμενες επεκτάσεις των κύριων αρτηριών της Δ.Ε. ενώνουν το νότιο τμήμα της Δ.Ε. Τρίγλιας με βορειοδυτικό κόμβο του οικισμού Νέων Μουδανιών και τον οικισμό Νέα Ποτίδαια με τα Νέα Μουδανιά.

Λιμάνι Ν. Μουδανιών.

Αποτελεί βασική μεταφορική και αναπτυξιακή υποδομή του ΟΤΑ, με σύνθετες μεταφορικές, εμπορικές, ακτοπλοϊκές, αλιευτικές και τουριστικές δραστηριότητες. Είναι το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της Χαλκιδικής και μια από τις σημαντικότερες ιχθυόσκαλες της ευρύτερης περιοχής. Κατά την θερινή περίοδο το λιμάνι εξυπηρετεί και αριθμό τουριστικών σκαφών. Για την ανάπτυξη του λιμανιού, απαιτούνται:

Επέκταση και συμπλήρωση των λιμενικών και των χερσαίων εγκαταστάσεων της ζώνης λιμένα και της παραλιακής ζώνης Ν. Μουδανιών, για δραστηριότητες εμπορικές, ακτοπλοϊκές, αλιευτικές (αλιευτικό καταφύγιο) και τουριστικές (μαρίνα τουριστικών σκαφών) μετά από ειδικές μελέτες.

Αντιμετώπιση των προβλημάτων μόλυνσης της λιμενολεκάνης.

Μαζικές Συγκοινωνίες

Την εξυπηρέτηση των οικισμών του ΟΤΑ από το δίκτυο των μαζικών συγκοινωνιών του Νομού Χαλκιδικής.

Μέσο Σταθερής Τροχιάς

Την εξέταση, κατόπιν ειδικής μελέτης, της δυνατότητας σύνδεσης των οικισμών του ΟΤΑ με το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.), με μέσο σταθερής τροχιάς (προαστιακός σιδηρόδρομος ανατολικών περιοχών ΠΣΘ), με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προς και από την περιοχή, για μόνιμους κατοίκους και παραθεριστές –τουρίστες Θαλάσσια συγκοινωνία

Την εξέταση, κατόπιν ειδικής μελέτης, της δυνατότητας δημιουργίας γραμμών θαλάσσιας συγκοινωνίας από και προς το λιμάνι των Μουδανιών, με στόχο την αποσυμφόρηση των χερσαίων οδικών δικτύων και την ενίσχυση του τουρισμού.

Οδικό δίκτυο υπερτοπικό

Ιεραρχείται το εξωαστικό οδικό δίκτυο του ΟΤΑ ως κατωτέρω. Τα τμήματα των οδών που δεν έχουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά, βελτιώνονται, αναβαθμίζονται και συμπληρώνονται μετά από ειδικές μελέτες.

Αυτοκινητόδρομοι (ελεύθεροι λεωφόροι)

- Η εθνική οδός Θεσσαλονίκης – Μουδανιών
- Η επαρχιακή οδός – Μουδανιών – προς Πολύγυρο και Νικήτη
- Η επαρχιακή οδός – Μουδανιών –Ν.Ποτίδαια Κύριες Αρτηρίες
- Η παλαιά εθνική οδός Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών (τμήμα από Ν. Μουδανιά μέχρι τα όρια του ΟΤΑ Τρίγλιας)
- Η επαρχιακή οδός Ν. Ποτίδαια–προς Καλλιθέα
- Η προτεινόμενη οδός που συνδέει τους παραλιακούς οικισμούς Ν. Φλογητά – Παραλία Διονυσίου– Παραλία Πορταριάς– Ν. Μουδανιά, με συμπλήρωση, βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών, και αλλαγή της χάραξής της έτσι, ώστε να αποτελέσει ταυτόχρονα περιφερειακή οδό στα όρια των ανωτέρω οικισμών με στόχο η διερχόμενη κυκλοφορία να μην περνάει μέσα από τους οικισμούς. Προτείνεται η διασύνδεση της οδού αυτής σε κομβικά σημεία με συλλεκτρίες οδούς με τους παράπλευρους δρόμους (service roads) της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών για την εξυπηρέτηση των παραλιακών οικισμών.

Κόμβοι

Στάδιο 2

- Υφιστάμενοι κόμβοι (Ανισόπεδοι): α) Πορταριάς και β) Ν. Μουδανιών
- Προτεινόμενοι κόμβοι: γ) Μουδανιών–βιομηχανικής ζώνης (υπόγεια διάβαση), δ) Αγ. Μάμα (ισόπεδος).

Οδικό δίκτυο δευτερεύον

Το εκτός οικισμών δευτερεύον δίκτυο (συλλεκτήριες και τοπικοί οδοί) συμπληρώνεται και αναβαθμίζεται, προς τις παρακάτω κατευθύνσεις:

Συλλεκτήριες

- Η επαρχιακή οδός Πολύγυρος – Σήμαντρα – Ν. Τρίγλια, στο τμήμα που βρίσκεται εντός του ΟΤΑ
- Δημιουργία δικτύου συλλεκτηρίων οδών στον ΟΤΑ. Το δίκτυο αποτελείται από τις δημοτικές οδούς που συνδέουν τους οικισμούς της ενδοχώρας μεταξύ τους, τους κάθετους άξονες από τους οικισμούς Ζωγράφου, Διονυσίου, Πορταριά προς την παραλιακή ζώνη, την οδό που συνδέει τον Άγιο Μάμα με τους παραθεριστικούς οικισμούς Βάρκες και Πόρτες, την οδό που συνδέει την Ποτίδαια με την περιοχή επέκτασής της στο νότιο τμήμα της, τις συνδέσεις με το υπερτοπικό δίκτυο στις περιοχές των κόμβων και τις παράπλευρες οδούς εξυπηρέτησης, καθώς και την προτεινόμενη οδό που συνδέει το ΒΙΠΑ με τα Ν. Μουδανιά.

Δίκτυο πεζοδρόμων–ποδηλατοδρόμων

- Καθορισμός πλέγματος πεζοδρόμων και εξασφάλιση οργανωμένων χώρων στάθμευσης στους παραθεριστικούς οικισμούς της παραλιακής ζώνης.
- Διαφύλαξη–ανάδειξη μονοπατιών στην ευρύτερη περιοχή του ΟΤΑ, ώστε να ενισχυθούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού.
- Ενοποίηση παραλιακών πεζοδρόμων των οικισμών Ν. Μουδανιών–Παραλίων Πορταριάς – Διονυσίου– Φλογητών σε μια ενιαία διαδρομή.
- Δημιουργία εξωαστικού ποδηλατοδρόμου παράλληλα με τις υφιστάμενες οδούς κατά τη διαδρομή Ν. Μουδανιά – Πόρτες – Άγιος Μάμας – Πορταριά – Σήμαντρα – Άγιος Παντελεήμονας – Ζωγράφου – Φλογητά – Παραλία Διονυσίου – Ν. Μουδανιά με σκοπό να τονωθεί ο αθλητικός και ο περιηγητικός τουρισμός και να δημιουργηθούν σημαντικές ροές τουριστών από τα παράλια προς την ενδοχώρα.

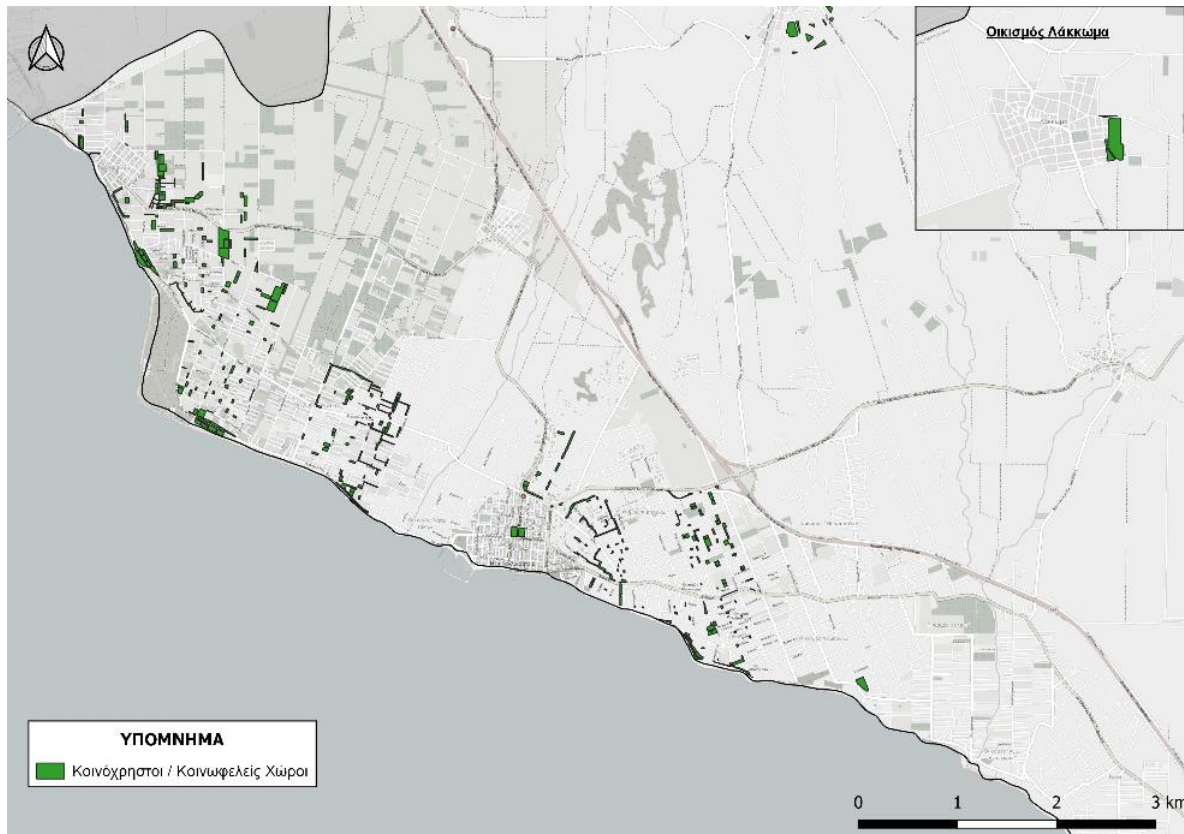
Επιπλέον προτείνεται οργάνωση, διασύνδεση των οδικών δικτύων και αναθεώρηση σε διάφορα σημεία του αστικού ιστού της σχεδόν συνεχόμενης – πολεοδομημένης παραλιακής ζώνης Φλογητών, παραλίας Διονυσίου, παραλίας Πορταριά, δημιουργία, στο βόρειο όριο των παραπάνω οικισμών, οδικού δικτύου (αρτηρίας) εξυπηρέτησης–παράκαμψης των τουριστικών–παραλιακών περιοχών, ανεξάρτητου από το λοιπό δίκτυο και ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης των οικισμών και δημιουργία συνεχόμενου παραλιακού πεζοδρόμου– ποδηλατόδρομου. Ο παραλιακός αυτός πεζοδρόμος– ποδηλατόδρομος ο οποίος καλύπτει μια διαδρομή αρκετών χιλιομέτρων, κατά τμήματα μπορεί να συνυπάρχει (με χωριστή σήμανση) με δρόμους οχημάτων, είτε υφιστάμενους σήμερα, είτε υπό διάνοιξη.

Στάδιο 2

4.6 ΈΚΤΑΣΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΧΩΡΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ

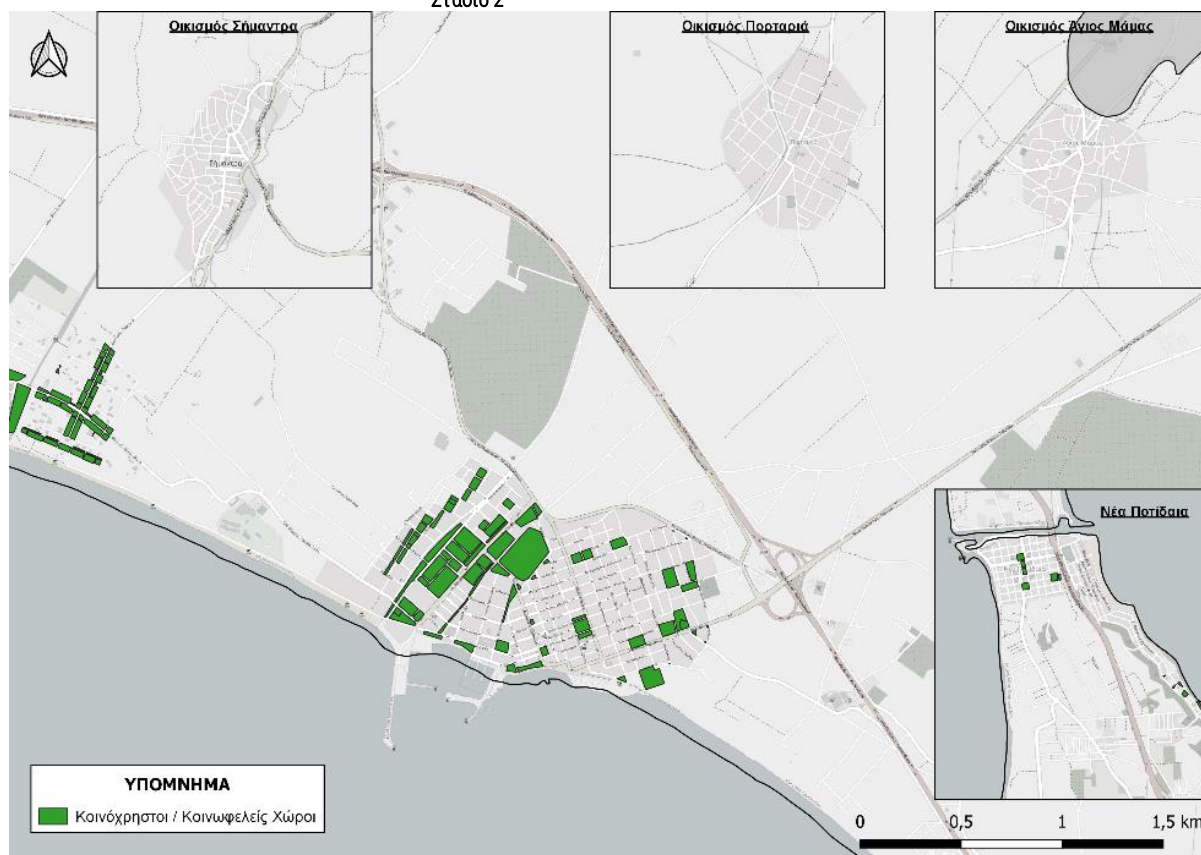
Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι περιοχές κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων στις αστικές περιοχές της περιοχής μελέτης καθώς και οι εκτάσεις που αυτές καταλαμβάνουν.

Από τα στοιχεία καταδεικνύεται ότι οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι είναι περισσότεροι στα Νέα Μουδανιά, τα Φλογητά και στους παραλιακούς οικισμούς στην Νέα Καλλικράτεια., ενώ αντίθετα οι ορεινοί οικισμοί δεν έχουν έχουν σημαντικό αριθμό κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Σημειώνεται όμως ότι λόγω της τοποθεσίας τους έχουν μεγαλύτερη εγγύτητα με το πράσινο στις ορεινές εκτάσεις.



Σχήμα 4.34: (1) Κοινόχρηστοι / Κοινωφελείς χώροι (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στάδιο 2



Σχήμα 4.35: (2) Κοινόχρηστοι / Κοινοφελείς χώροι (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

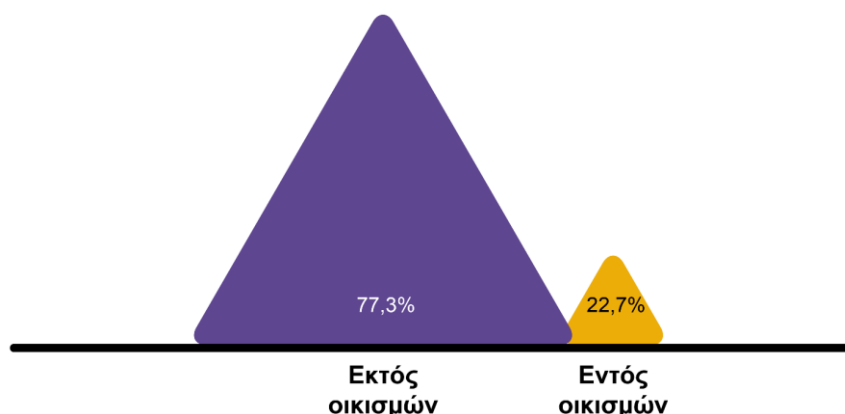
5. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η καταγραφή και ανάλυση των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, δεδομένου ότι η οδική υποδομή αποτελεί παράμετρο πρωτεύουσας σημασίας για όλα σχεδόν τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς (ΙΧ οχήματα, λεωφορεία, ποδήλατα, πεζή μετακίνηση, κ.ά.), στο πέμπτο αυτό κεφάλαιο παρουσιάζονται στοιχεία αναφορικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, τη λειτουργική ιεράρχηση των οδών, τις λωρίδες κίνησης, την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, τη θέση σηματοδοτούμενων και κυκλικών κόμβων, τη σήμανση, κλπ.

5.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διαθέτει ένα εκτενές δίκτυο οδών, με συνολικό μήκος που υπερβαίνει τα 1.419 km και καλύπτει επαρκώς όλη την περιοχή ευθύνης του Δήμου. Συνολικά το οδικό δίκτυο που διατρέχει τον Δήμο Νέας Προποντίδας απαρτίζεται από σχεδόν 11.630 οδικά τμήματα και περισσότερους από 8.800 κόμβους, με την πυκνότητά του να είναι της τάξης των 3,7 km/km². Το μέγεθος αυτό, αν και σχετικά χαμηλό, είναι απολύτως αναμενόμενο δεδομένου ότι ο Δήμος Νέας Προποντίδας δεν είναι ένας αμιγώς αστικός Δήμος, αλλά ένας Δήμος που αποτελείται από πολλούς μικρότερους και μεγαλύτερους αστικούς και ημιαστικούς οικισμούς και μεγάλες περιφερειακές περιοχές. Αναλυτικότερα, όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 5.1** που ακολουθεί, το οποίο με όρους μήκους δίνει την κατανομή του οδικού δικτύου εντός και εκτός οικισμών, η συντριπτική πλειοψηφία (77,3%) του οδικού δικτύου βρίσκεται εκτός των ορίων των οικισμών.

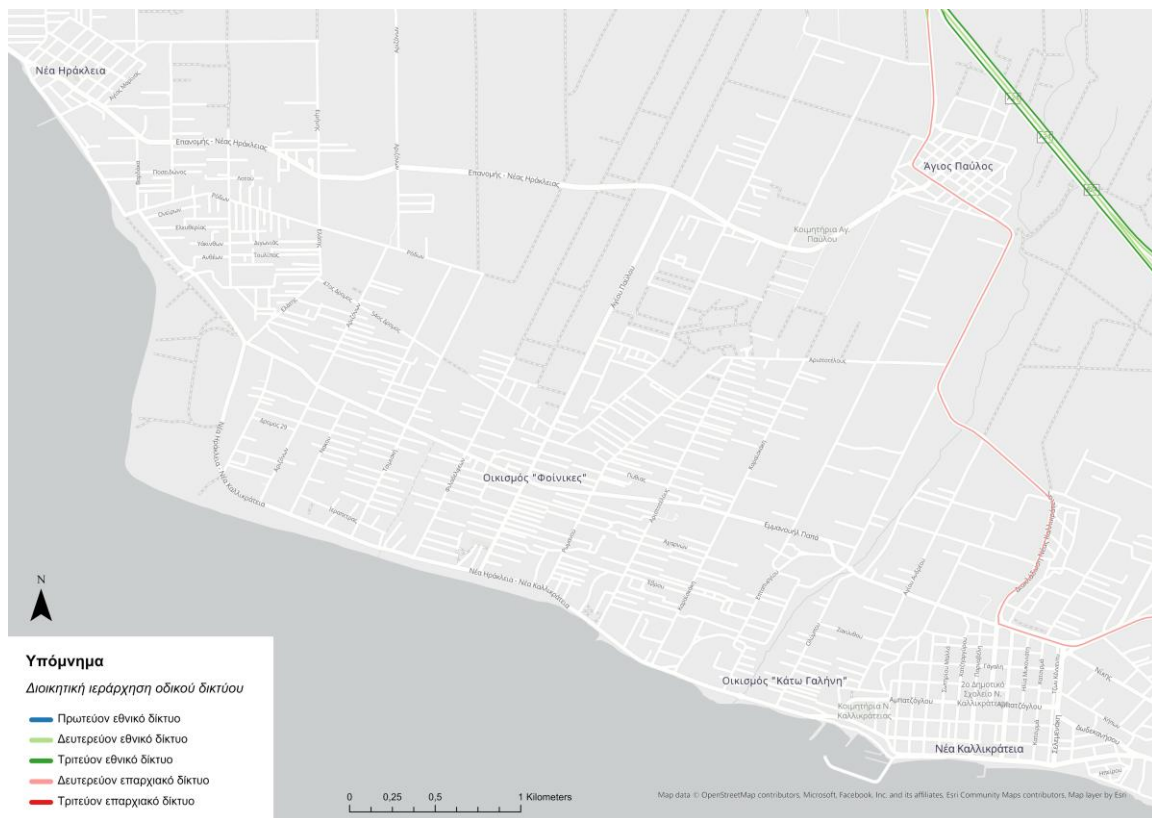


Σχήμα 5.1: Ποσοστιαία κατανομή του οδικού δικτύου με όρους μήκους εκτός και εντός των οικισμών του Δήμου

Από τον Δήμο Νέας Προποντίδας διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικού χαρακτήρα οι οποίοι συνδέουν την περιοχή μελέτης με όλους τους όμορους Δήμους, δηλαδή τους Δήμους Θέρμης, Θερμαϊκού, Πολύγυρου και Κασσάνδρας, με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης, καθώς και με την ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας. Παράλληλα, οι άξονες αυτοί εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό και διαμπερείς μετακινήσεις μεγάλου μήκους, οι οποίες έχουν ως αφετηρία ή προορισμό κάποιο άλλο σημείο, οικισμό ή πόλη της ΠΕ Χαλκιδικής. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τα **Σχήματα 5.2-5.13** που ακολουθούν τα οποία δίνουν την κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ, από την περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας διέρχονται άξονες που είναι χαρακτηρισμένοι ως εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο, μεταξύ των

Στάδιο 2

οποίων ο αυτοκινητόδρομος Α24, η επαρχιακή οδός Νέας Καλλικράτειας-Νέων Μουδανίων, η επαρχιακή οδός Πολυγύρου-Νέας Τρίγλιας, η επαρχιακή οδός Πολυγύρου-Νέων Μουδανίων-Νέας Ποτίδαιας, κλπ.



Σχήμα 5.2: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (α)

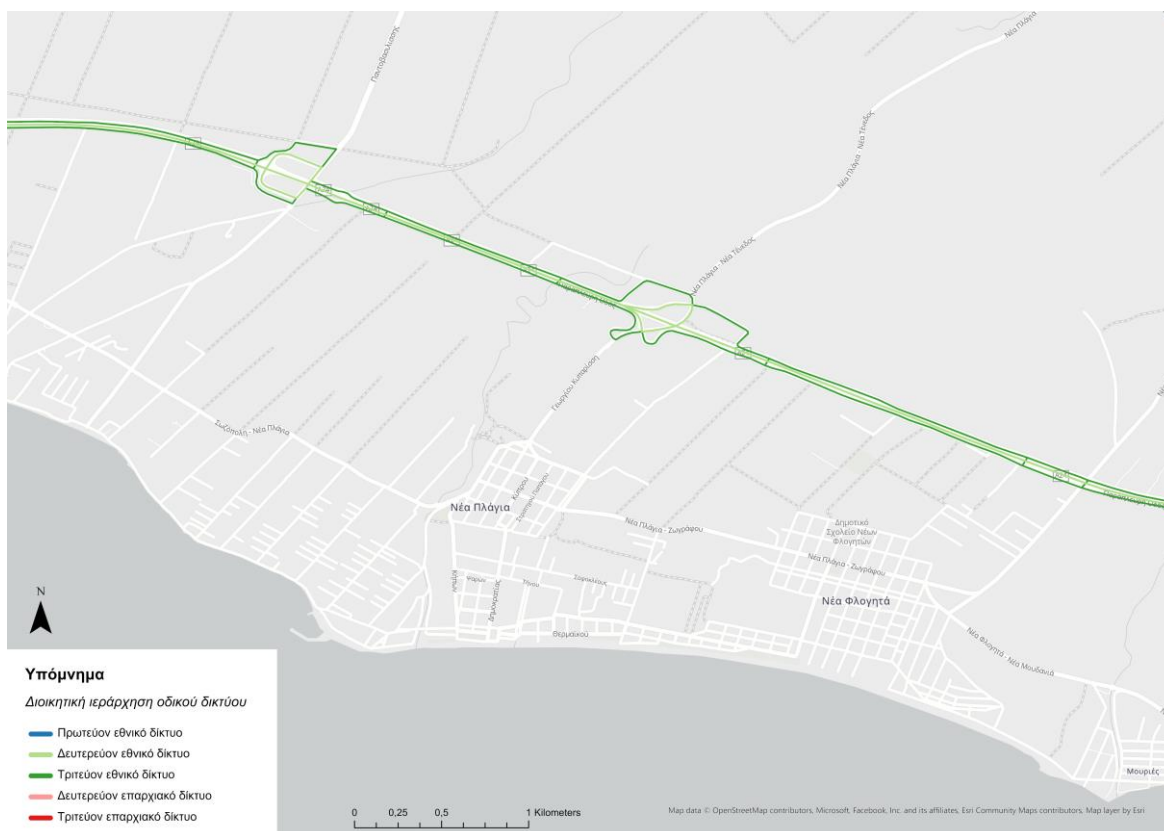


Σχήμα 5.3: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (β)

Στάδιο 2

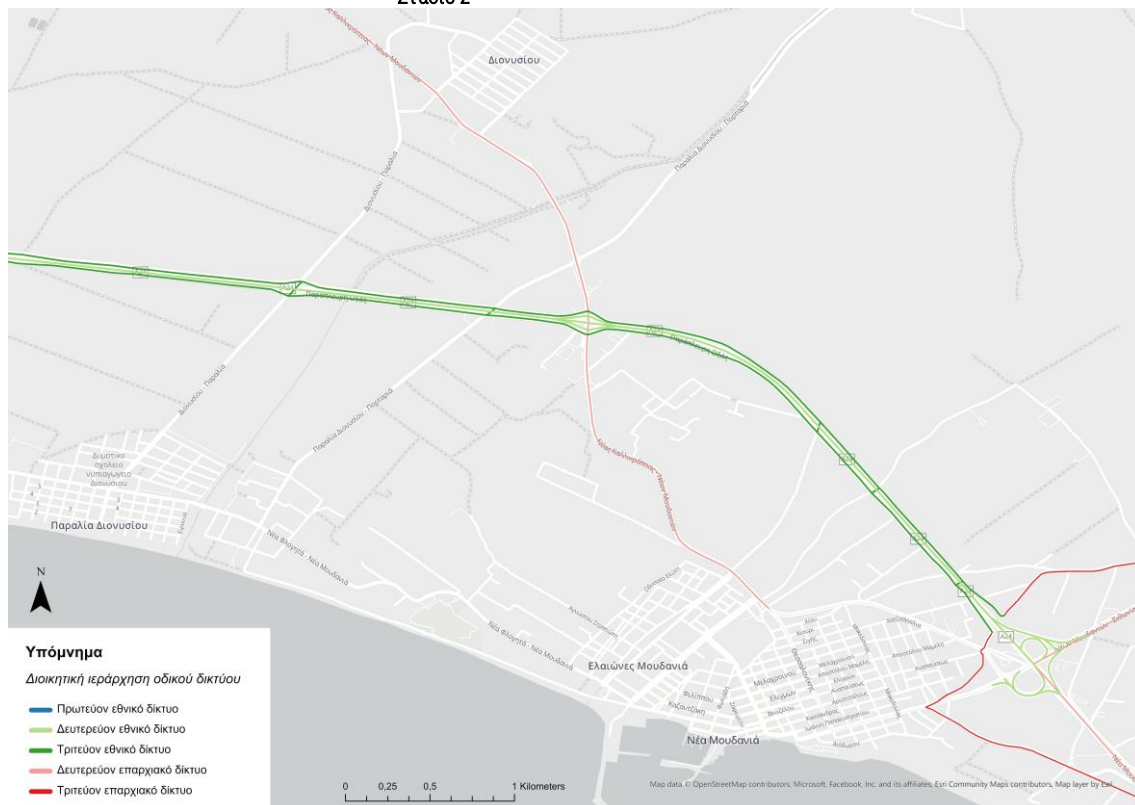


Σχήμα 5.4: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (γ)

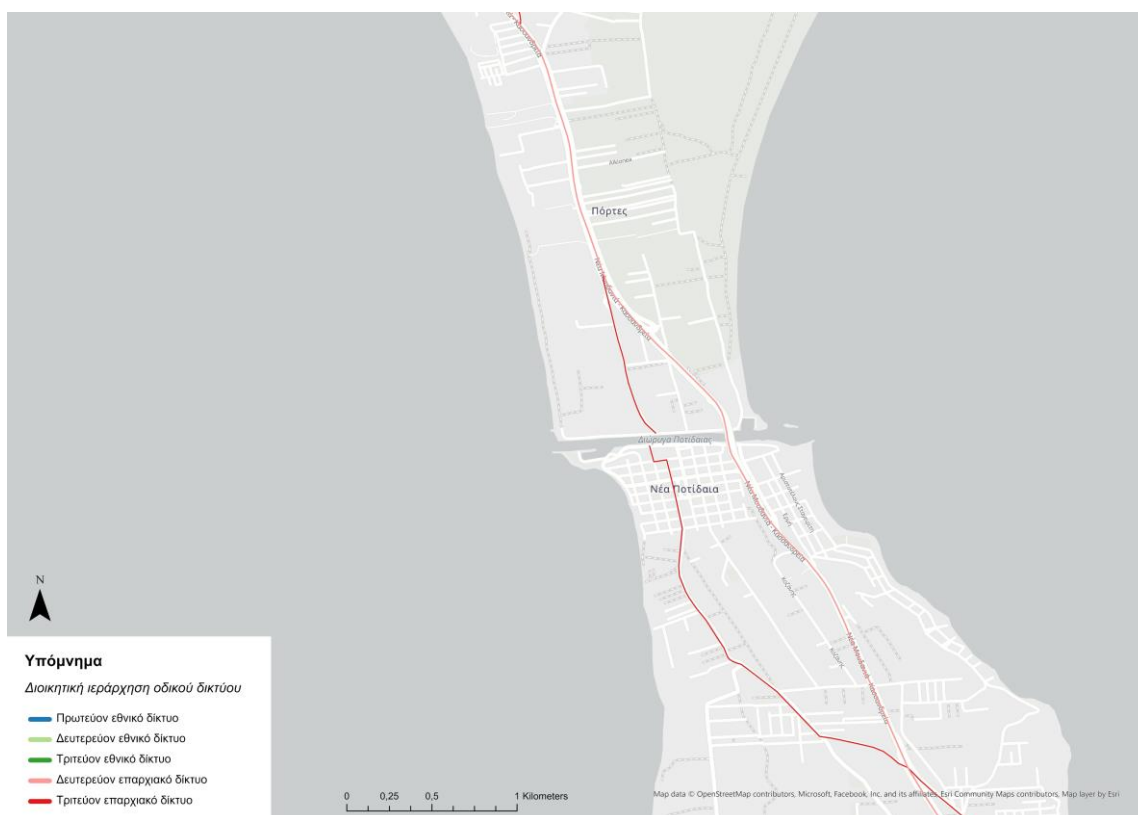


Σχήμα 5.5: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (δ)

Στάδιο 2

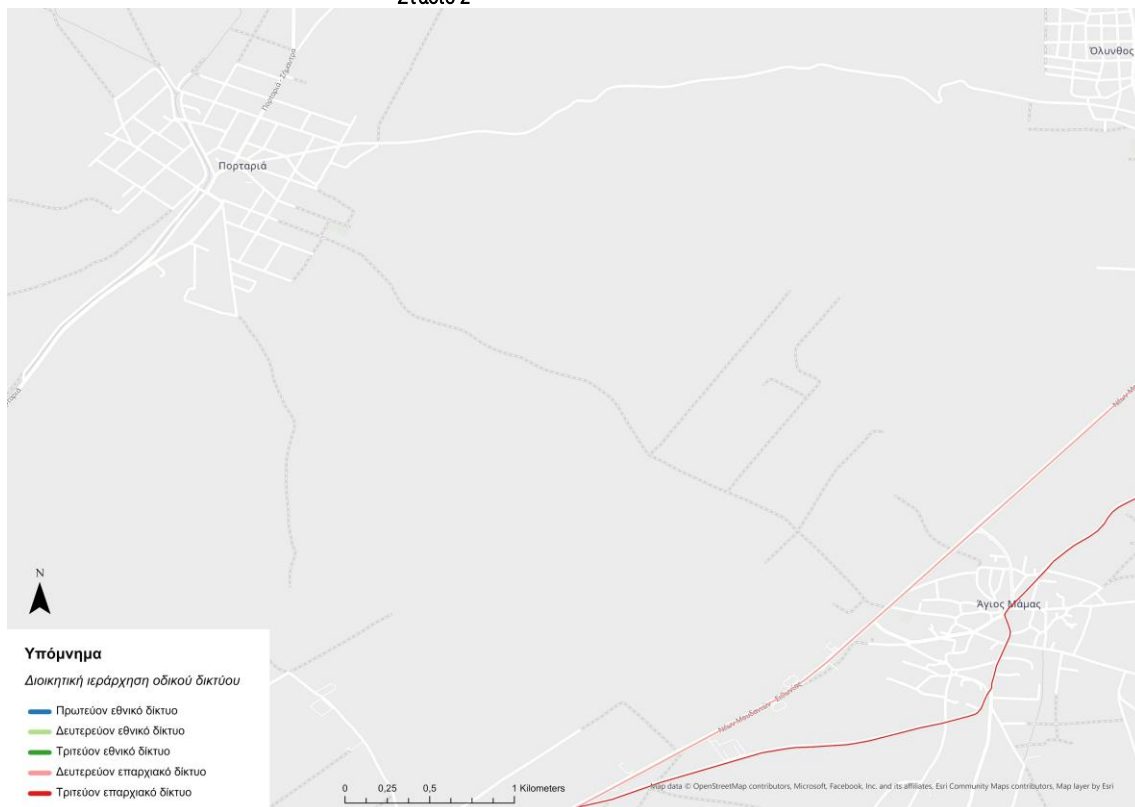


Σχήμα 5.6: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ε)

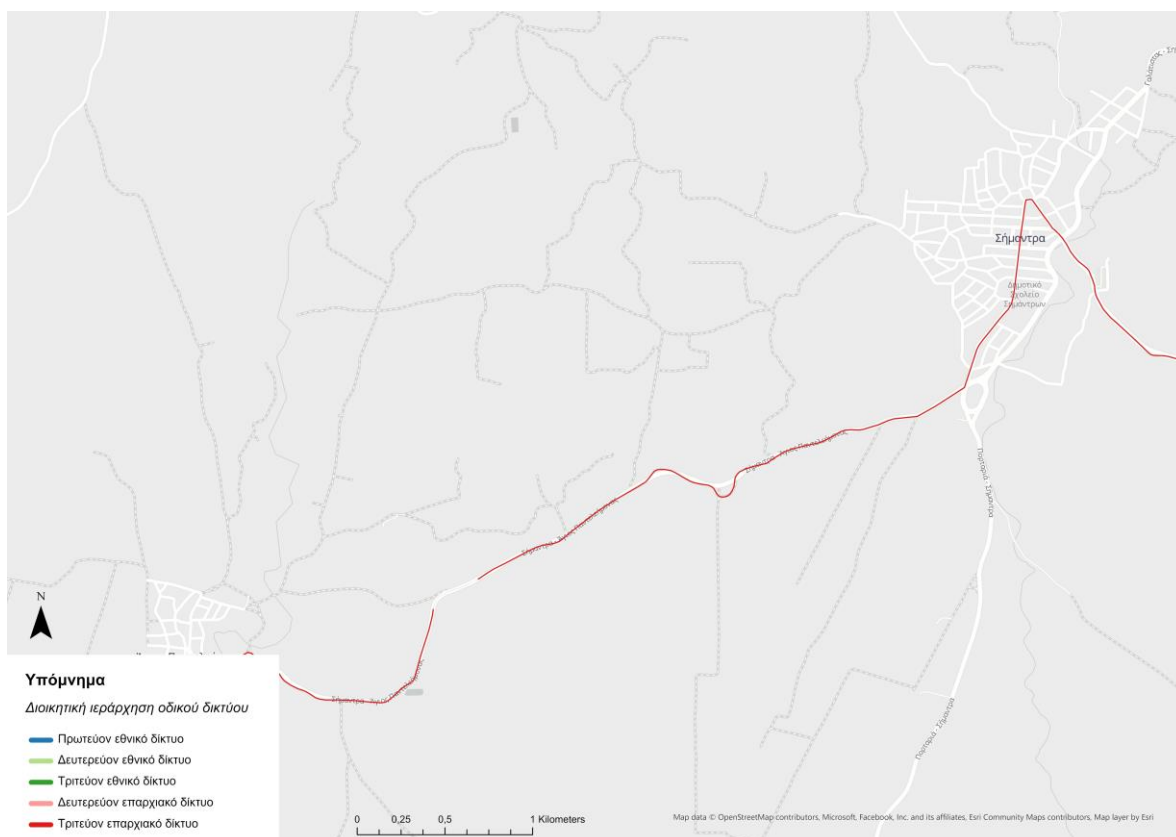


Σχήμα 5.7: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (στ)

Στάδιο 2

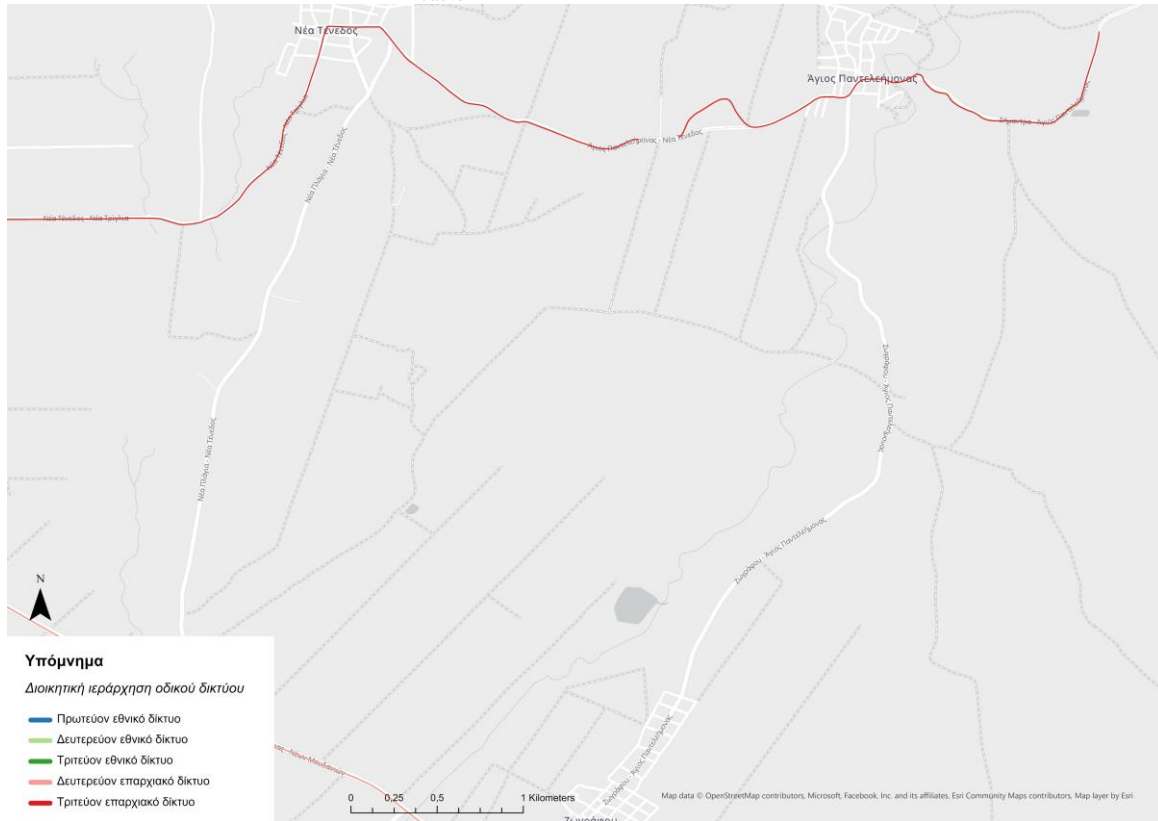


Σχήμα 5.8: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ζ)

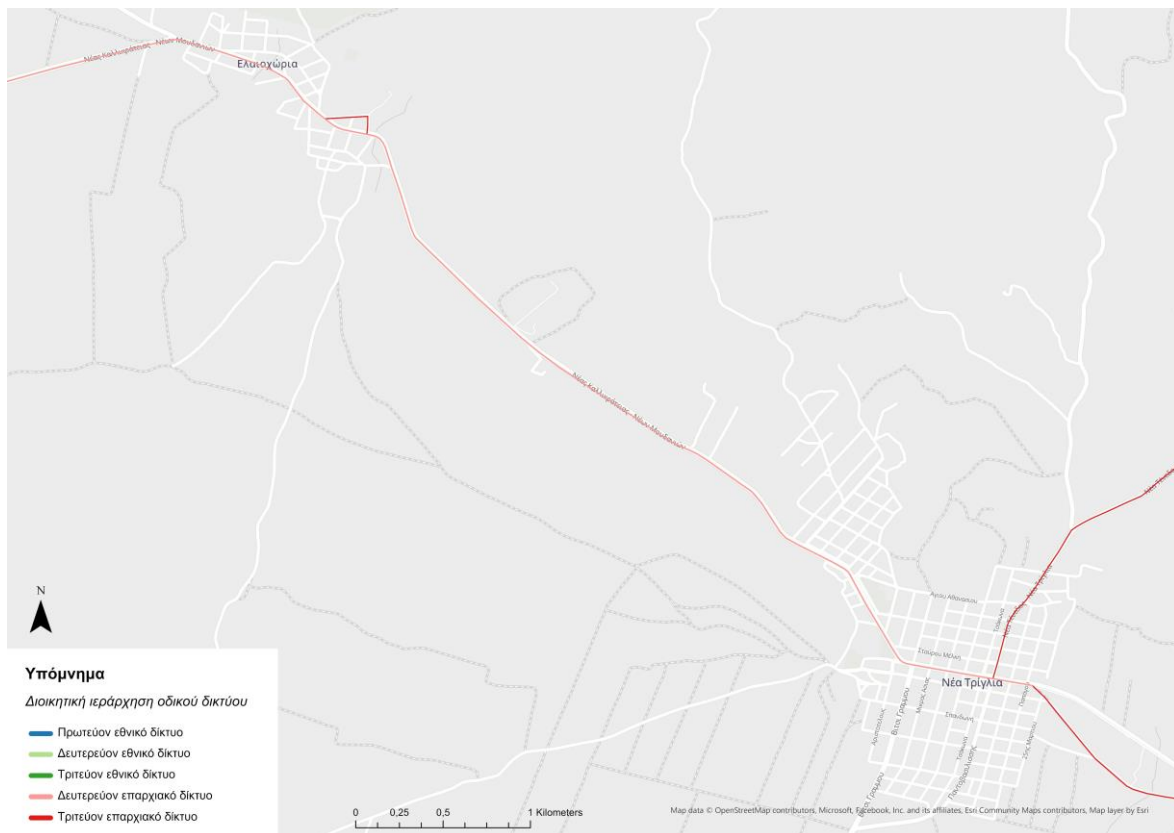


Σχήμα 5.9: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (η)

Στάδιο 2

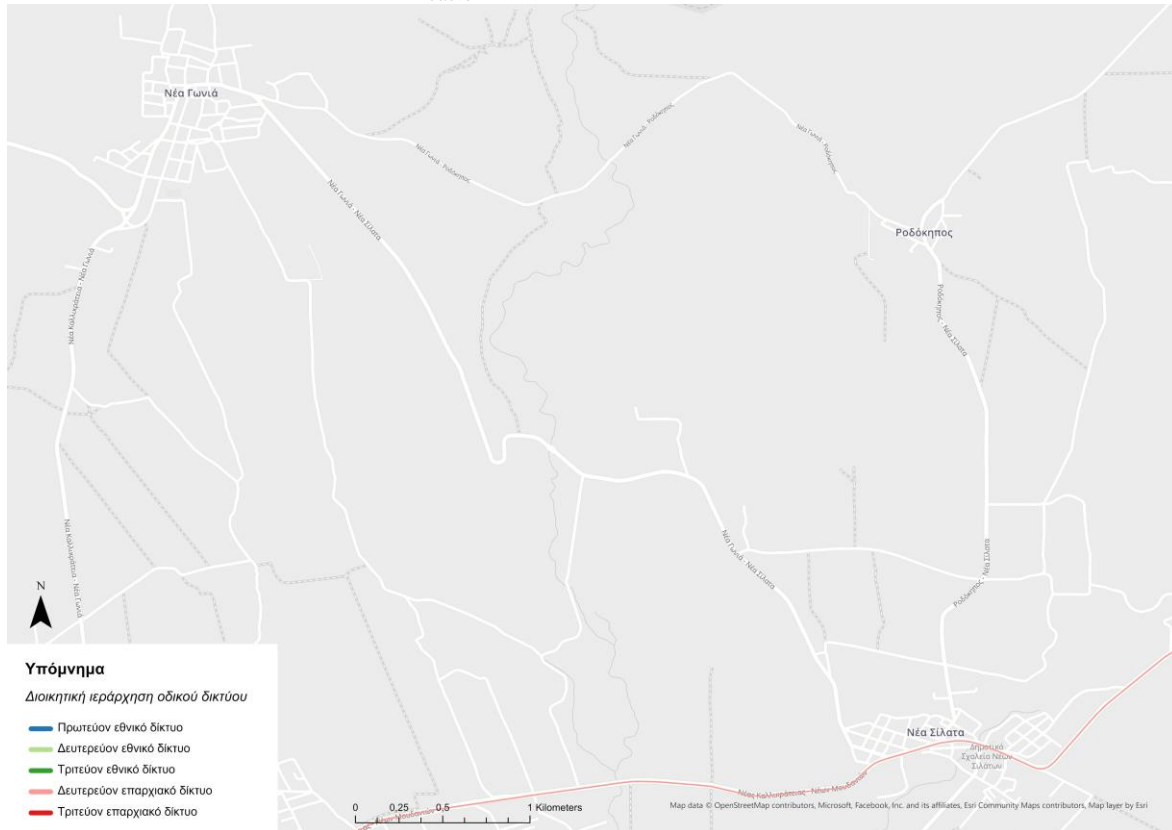


Σχήμα 5.10: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (θ)

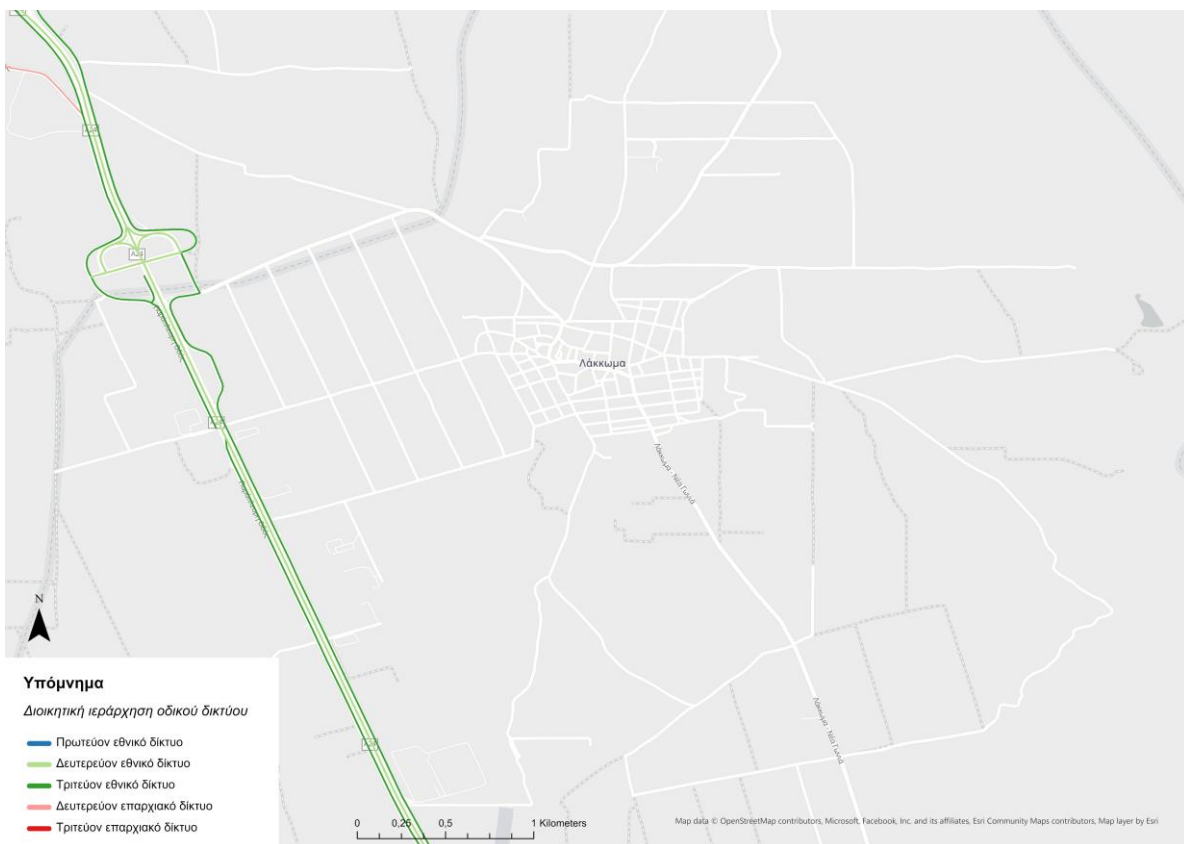


Σχήμα 5.11: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (ι)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.12: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (κ)



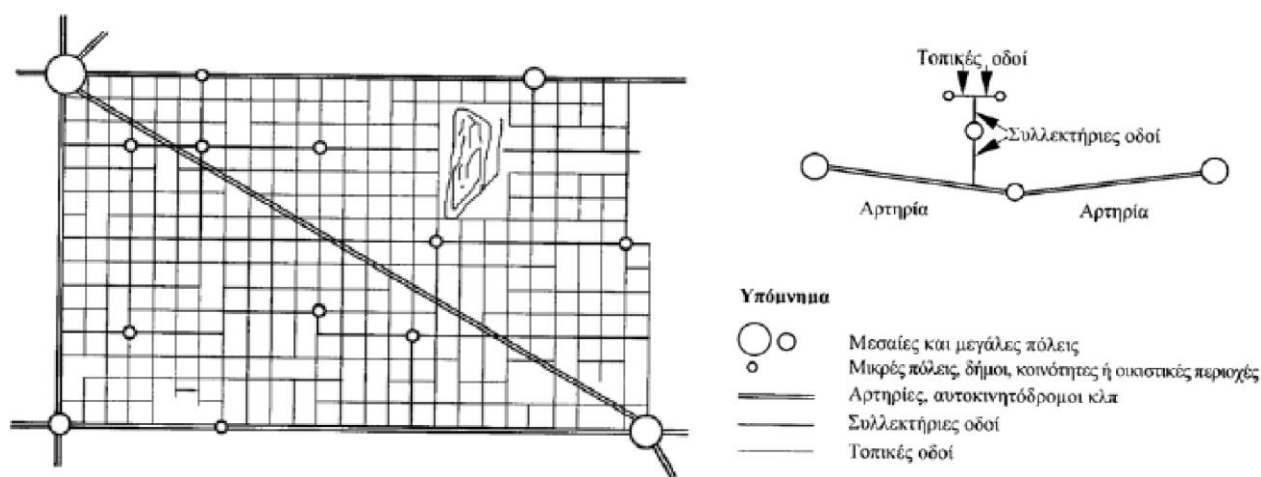
Σχήμα 5.13: Κατάταξη οδικού δικτύου κατά ΔΜΕΟ (λ)

Στάδιο 2

Όσον αφορά τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τις ελληνικές Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, 2001), οι οδοί σε υπεραστικό/περιαστικό περιβάλλον μπορούν να διακριθούν σε:

- **Υπεραστικές Αρτηρίες.** Διακρίνονται συνήθως στις Κύριες Υπεραστικές Αρτηρίες (αυτοκινητόδρομοι και οδοί μεγάλης κυκλοφοριακής σημασίας) και στις Δευτερεύουσες Υπεραστικές Αρτηρίες (σύνδεση μεγάλων ή μεσαίων πόλεων εντός του ίδιου ή διαφορετικού νομού).
- **Υπεραστικές Συλλεκτήριες Οδοί.** Κατά κύριο λόγο, εξυπηρετούν μετακινήσεις μεταξύ οικισμών εντός του ίδιου νομού.
- **Υπεραστικές Τοπικές Οδοί.** Εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τοπικής σημασίας μετακινήσεις.

Η διαμόρφωση ενός τυπικού υπεραστικού/περιαστικού οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο **Σχήμα 5.14** που ακολουθεί.



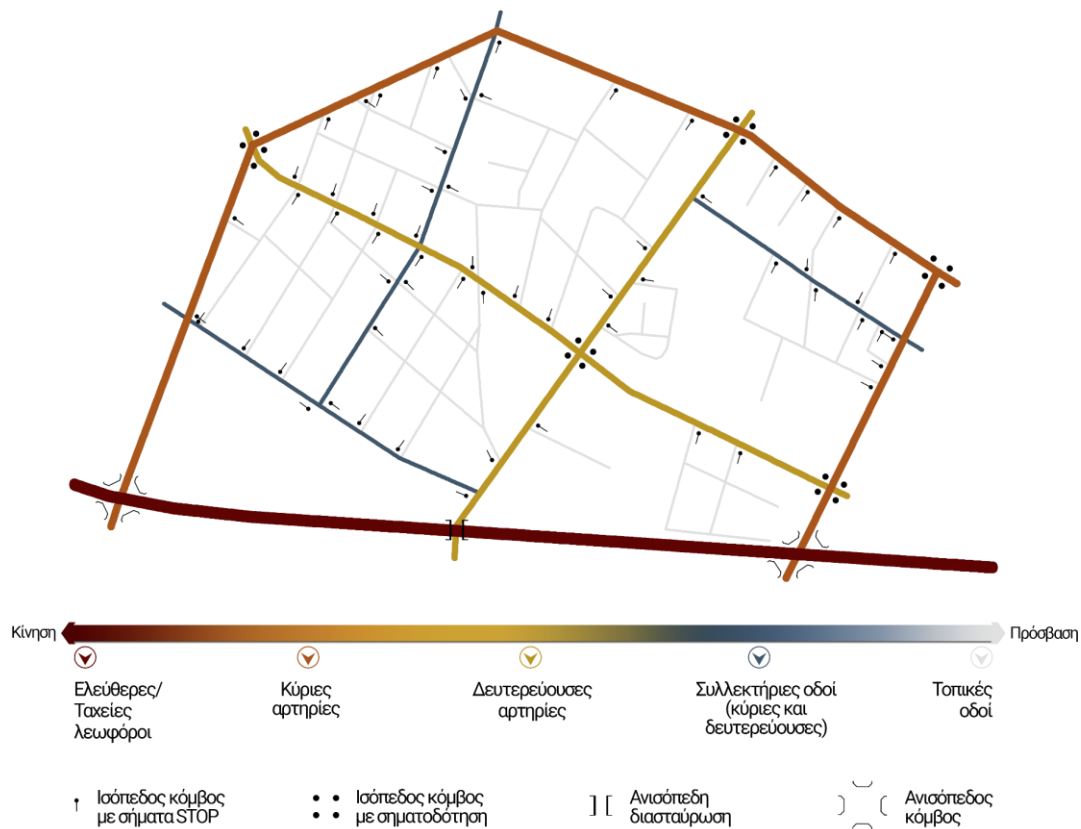
Σχήμα 5.14: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου υπεραστικού/περιαστικού οδικού δικτύου

Αντίστοιχα με το υπεραστικό/περιαστικό περιβάλλον, οι οδοί σε αστικό περιβάλλον μπορούν να διακριθούν σε τρεις (3) βασικές κατηγορίες (αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί), ανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετούν: σύνδεση, πρόσβαση (στις παρόδιες χρήσεις γης) και παραμονή (επί της οδού). Αναλυτικότερα:

- **Αρτηρίες.** Προορίζονται για εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες. Ανάλογα με τα λειτουργικά και γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά και ειδικότερα τον βαθμό ελέγχου των προσβάσεων, οι αρτηρίες υποδιαιρούνται συνήθως σε τρεις (3) κατηγορίες: α) Ελεύθερες/ταχείες λεωφόροι, β) Κύριες αρτηρίες, και γ) Δευτερεύουσες αρτηρίες.
- **Συλλεκτήριες οδοί.** Κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό που συνήθως είναι προσβάσιμος μέσω μιας τοπικής οδού. Αντίστροφα, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών. Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τόσο την πρόσβαση όσο και τη σύνδεση.
- **Τοπικές οδοί.** Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Για αυτήν την κατηγορία των οδών, όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρήσης τους για διαμπερείς κινήσεις, είναι επιθυμητές χαμηλές ταχύτητες.

Στάδιο 2

Οι λειτουργίες που εξυπηρετούν οι διάφορες κατηγορίες αστικών οδών συνοψίζεται στο **Σχήμα 5.15** του συγγράμματος «Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας» των Γαβανά κ.ά. (2015) που ακολουθεί.



Σχήμα 5.15: Σχηματική διάταξη του λειτουργικά ιεραρχημένου αστικού οδικού δικτύου και σχέση κίνησης-πρόσβασης

Με βάση τα παραπάνω, πραγματοποιώντας επιτόπια παρατήρηση, χαρτογραφική αναγνώριση, επικαιροποίηση και αξιολόγηση διαθέσιμων πηγών και υποβάθρων, και τέλος, συναντήσεις εργασίας με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, αναγνωρίστηκε ο λειτουργικός χαρακτήρας των οδών και υλοποιήθηκε η λειτουργική ιεράρχηση του δικτύου του Δήμου Νέας Προποντίδας. Εδώ οφείλει να σημειωθεί ότι στις παραπάνω κατηγορίες κρίθηκε επιβεβλημένο να προστεθεί επιπλέον αυτή της «Ράμπας Εισόδου/Εξόδου» σε αυτοκινητόδρομο, λόγω των ιδιαίτερων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών που παρουσιάζει. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Νέας Προποντίδας παρουσιάζεται αναλυτικά στα **Σχήματα 5.16-5.28** που ακολουθούν.

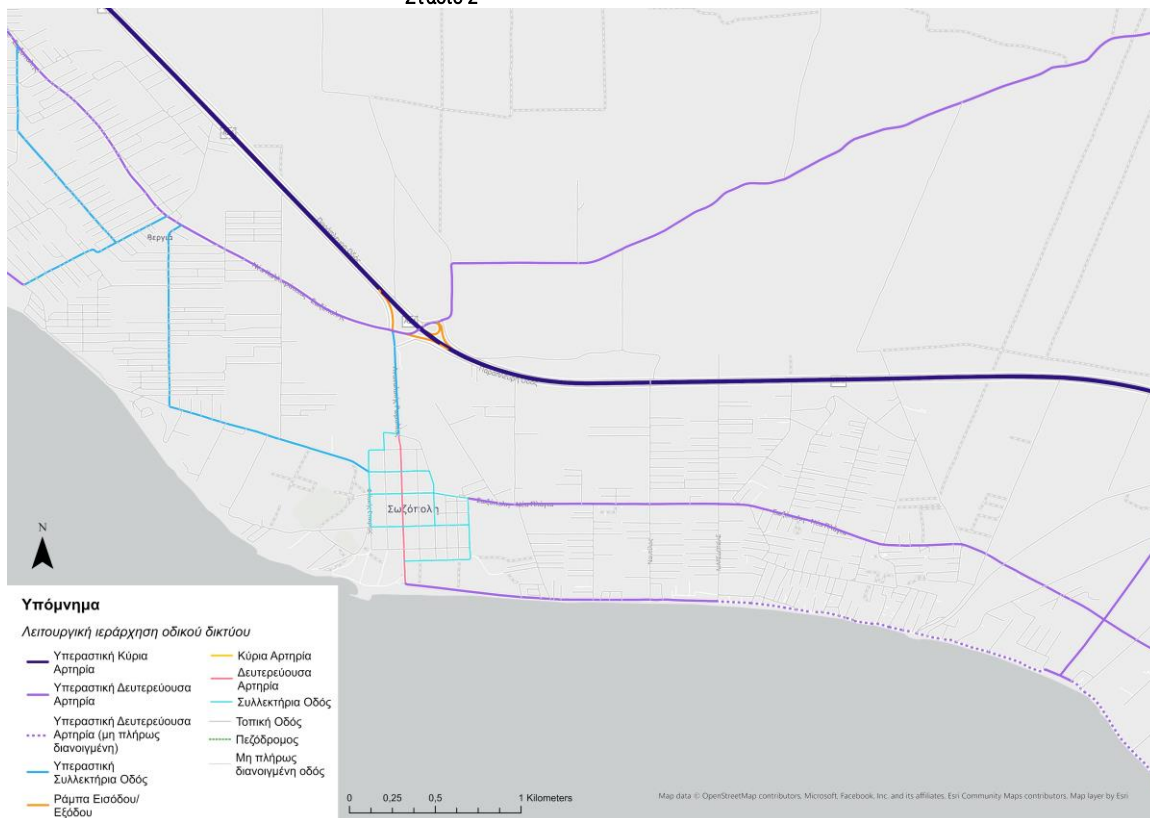


Σχήμα 5.16: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (α)

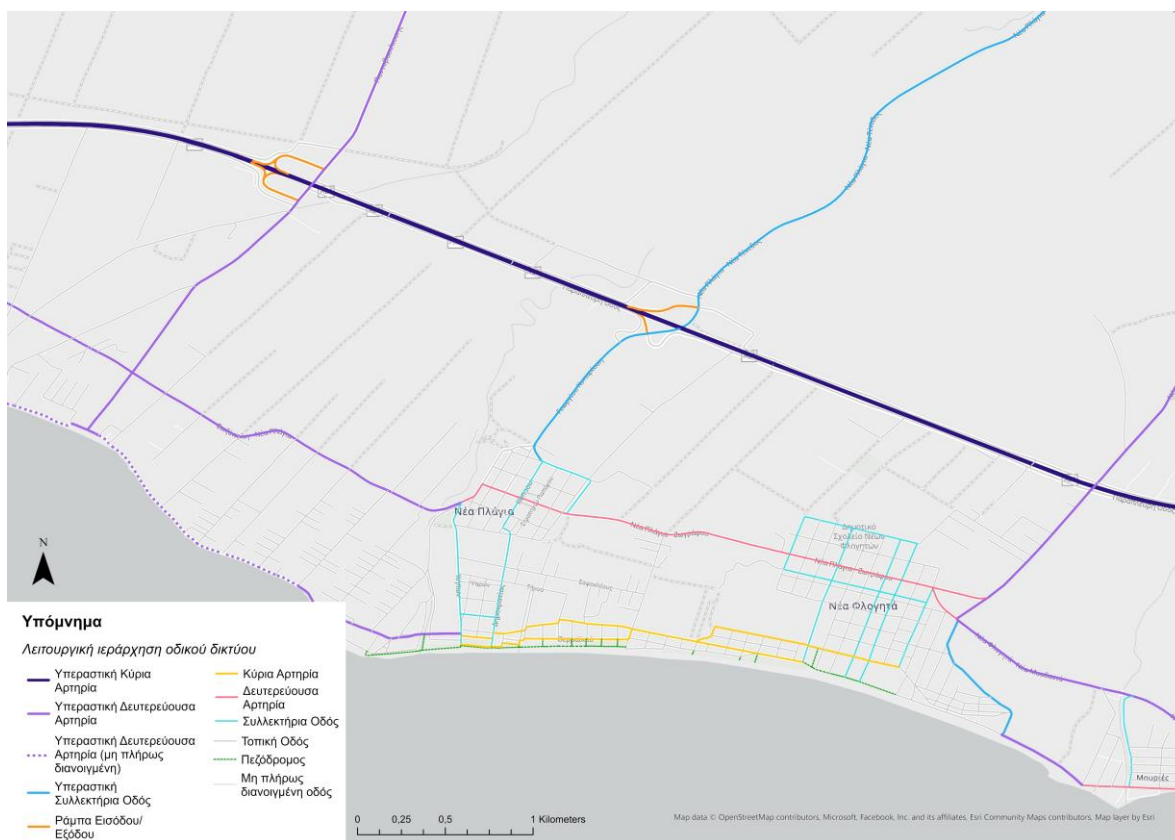


Σχήμα 5.17: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (β)

Στάδιο 2

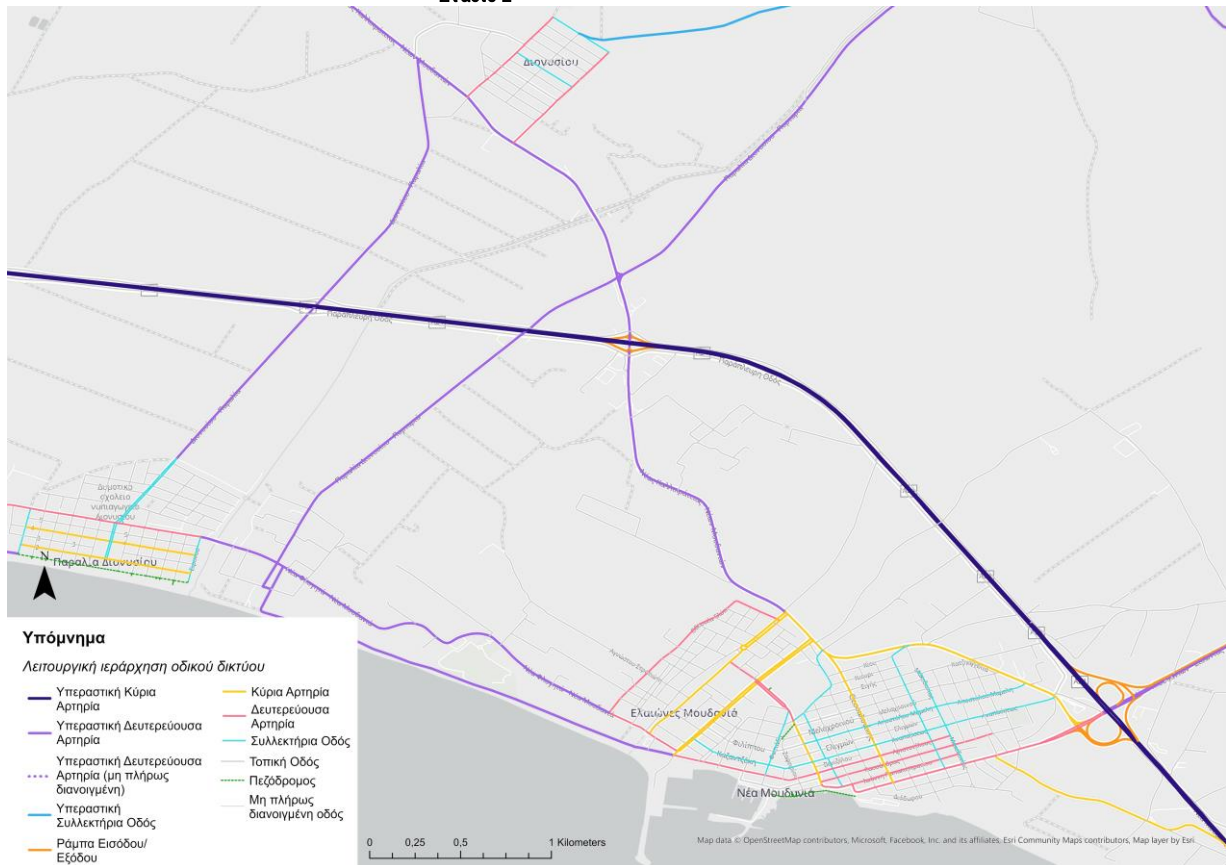


Σχήμα 5.18: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (γ)

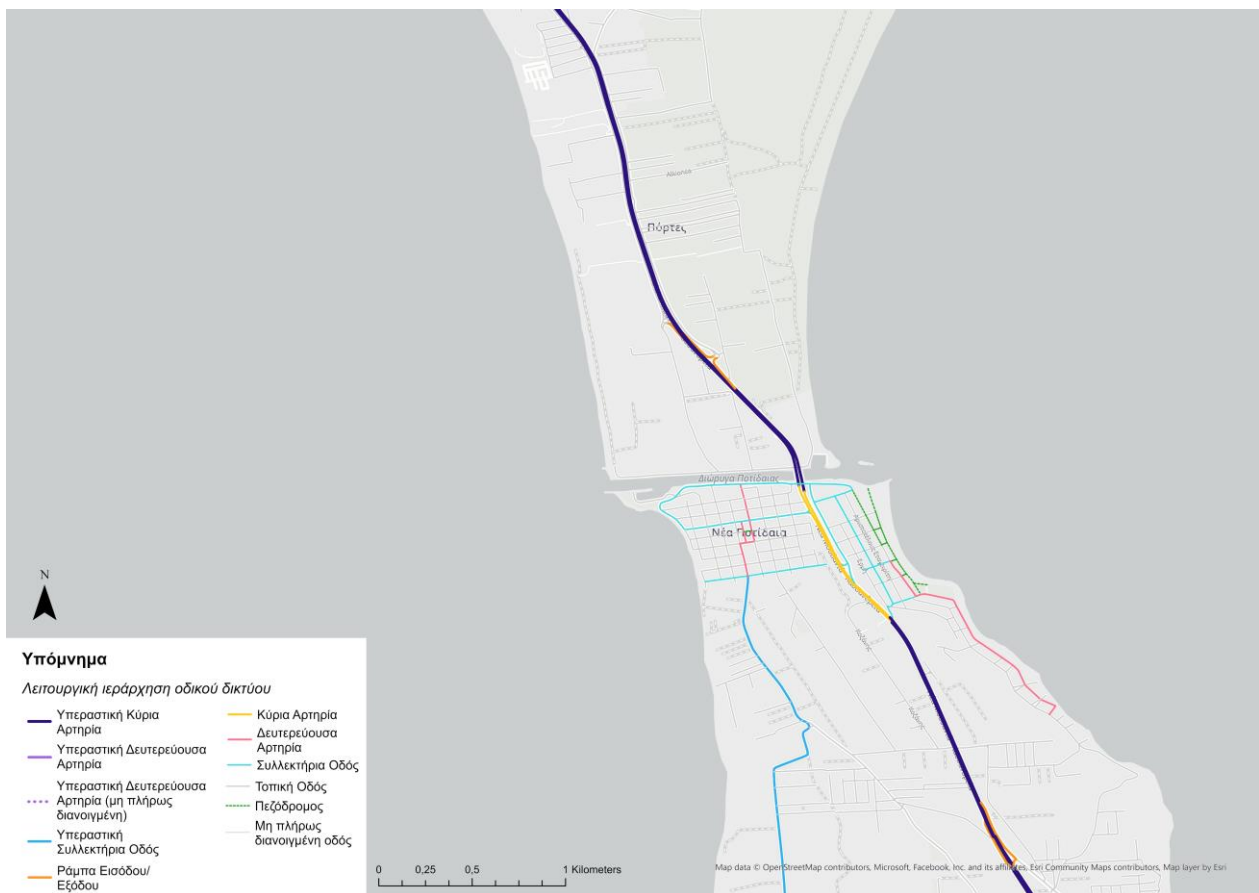


Σχήμα 5.19: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (δ)

Στάδιο 2

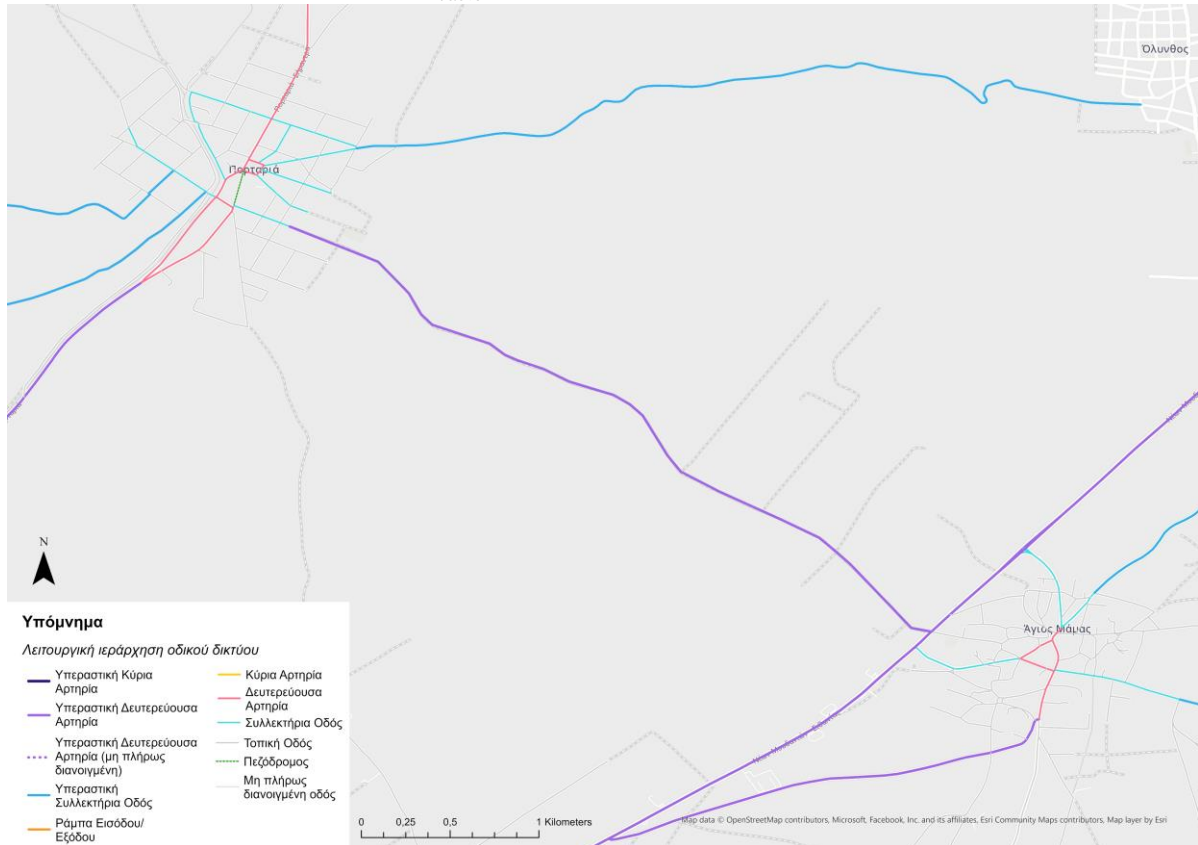


Σχήμα 5.20: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ε)

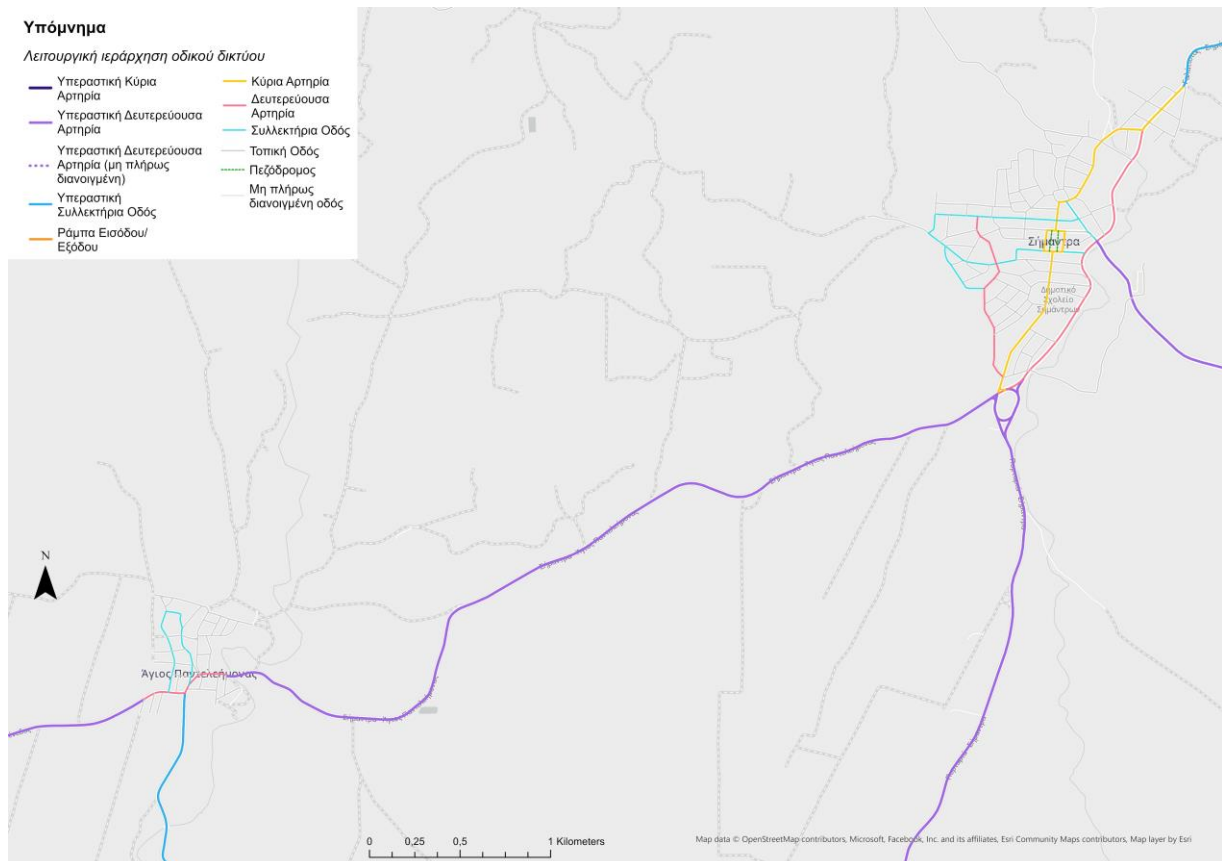


Σχήμα 5.21: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (στ)

Στάδιο 2

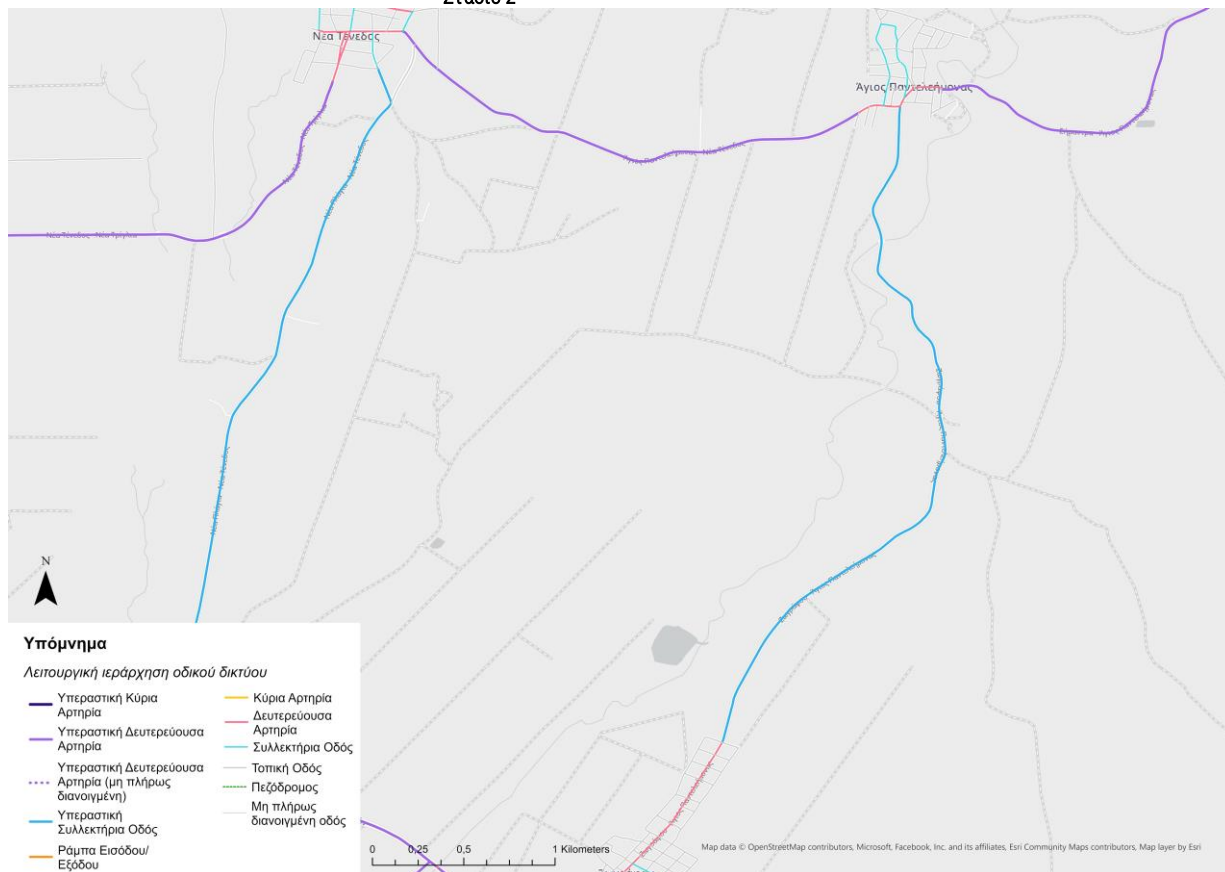


Σχήμα 5.22: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ζ)

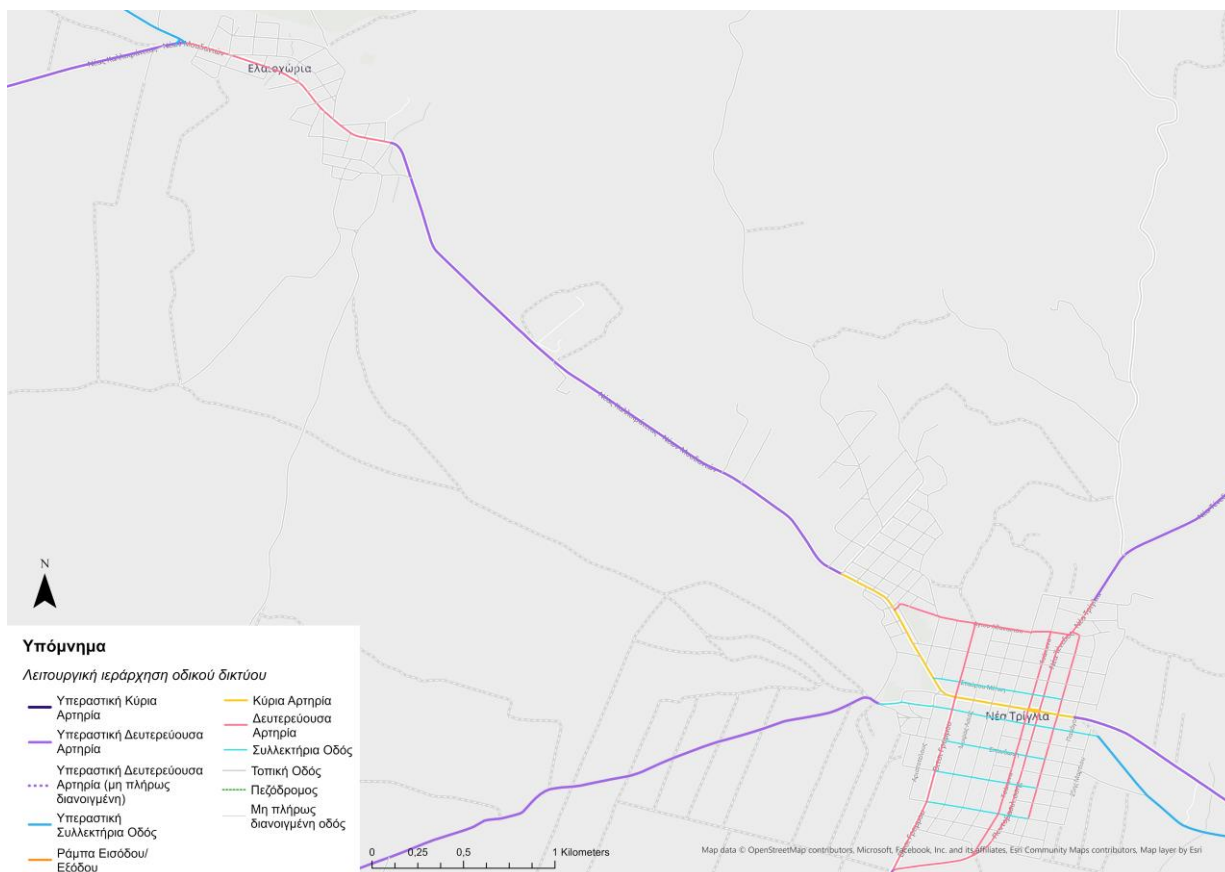


Σχήμα 5.23: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (η)

Στάδιο 2

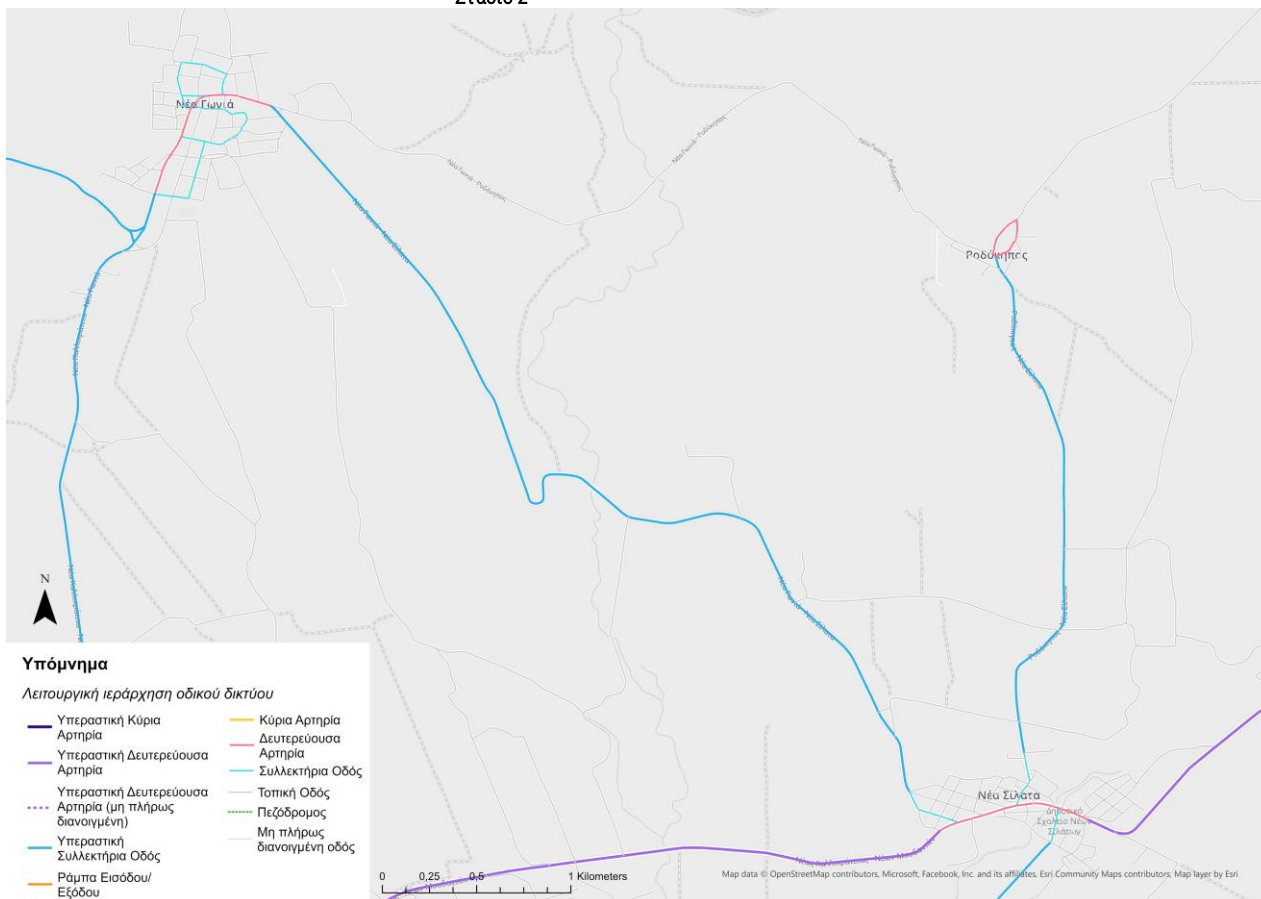


Σχήμα 5.24: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (θ)

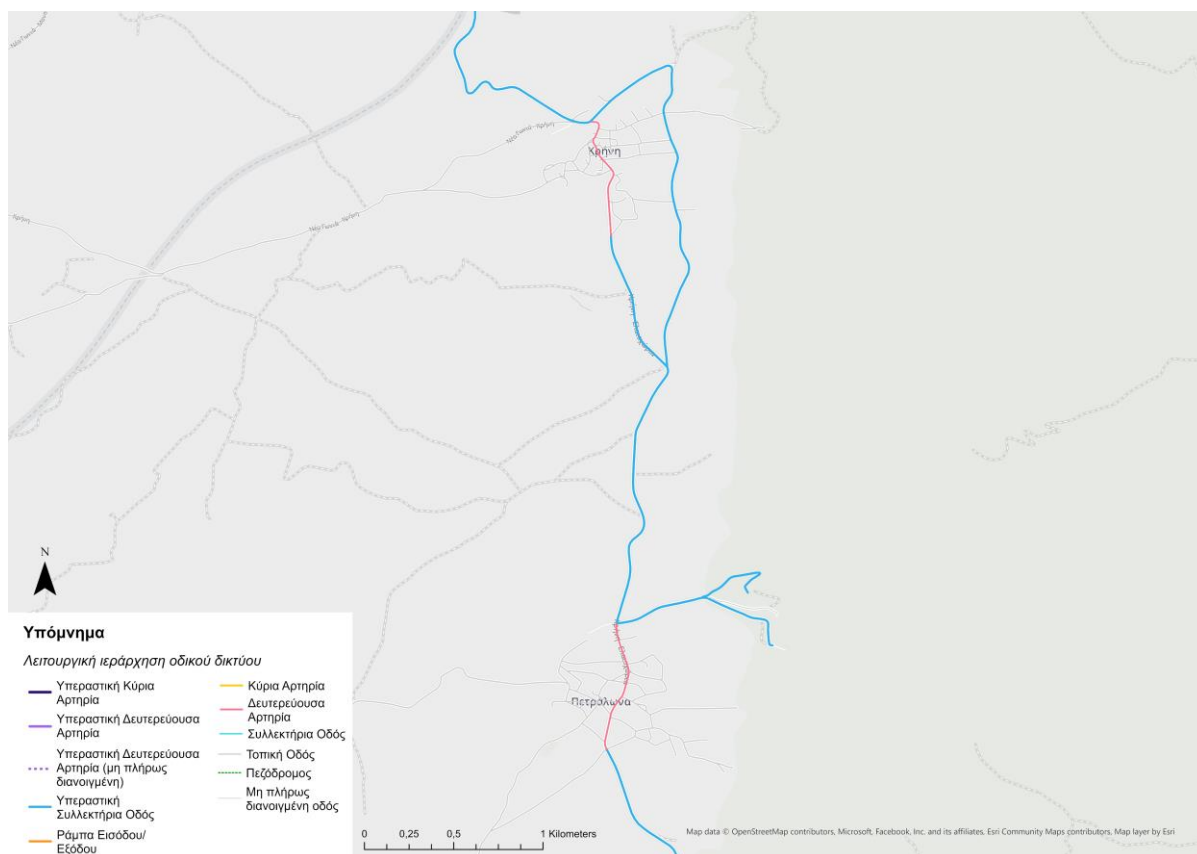


Σχήμα 5.25: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (ι)

Στάδιο 2

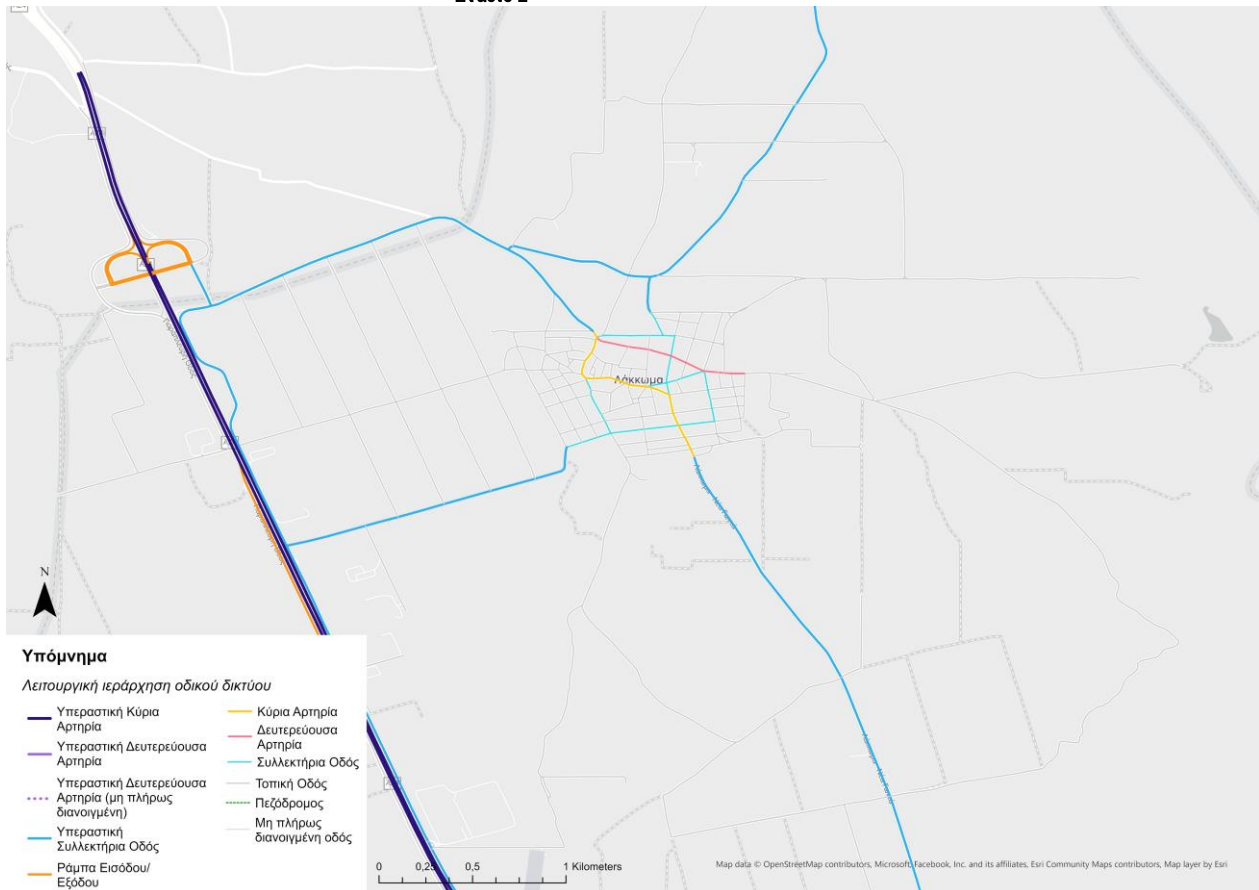


Σχήμα 5.26: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (κ)



Σχήμα 5.27: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (λ)

Στάδιο 2

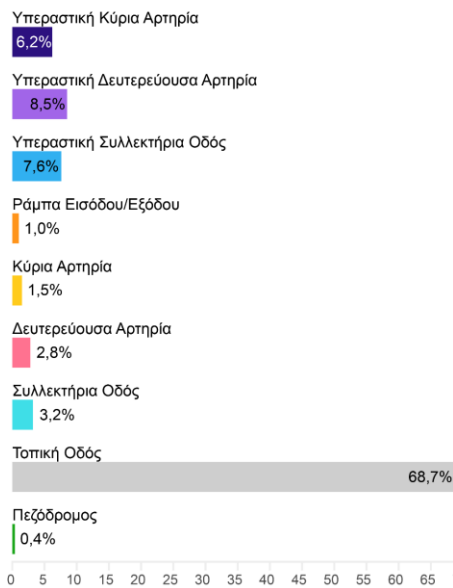


Σχήμα 5.28: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου (μ)

Όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 5.29** που ακολουθεί, σε επίπεδο Δήμου, το 30,9% με όρους μήκους του οδικού δικτύου αποτελεί τμήμα του βασικού οδικού δικτύου, το 68,7% συνιστά κομμάτι του τοπικού δικτύου, ενώ τέλος, οι πεζόδρομοι αντιστοιχούν στο 0,4%. Εστιάζοντας αποκλειστικά στους οικισμούς που βρίσκονται εντός της περιοχής του Δήμου, το 33,1% του οδικού δικτύου είναι τμήμα του βασικού οδικού δικτύου, το 65,3% αποτελεί κομμάτι του τοπικού δικτύου, ενώ τέλος, οι πεζόδρομοι αντιστοιχούν στο 1,6%.

Στάδιο 2

Εντός δήμου



Εντός οικισμών



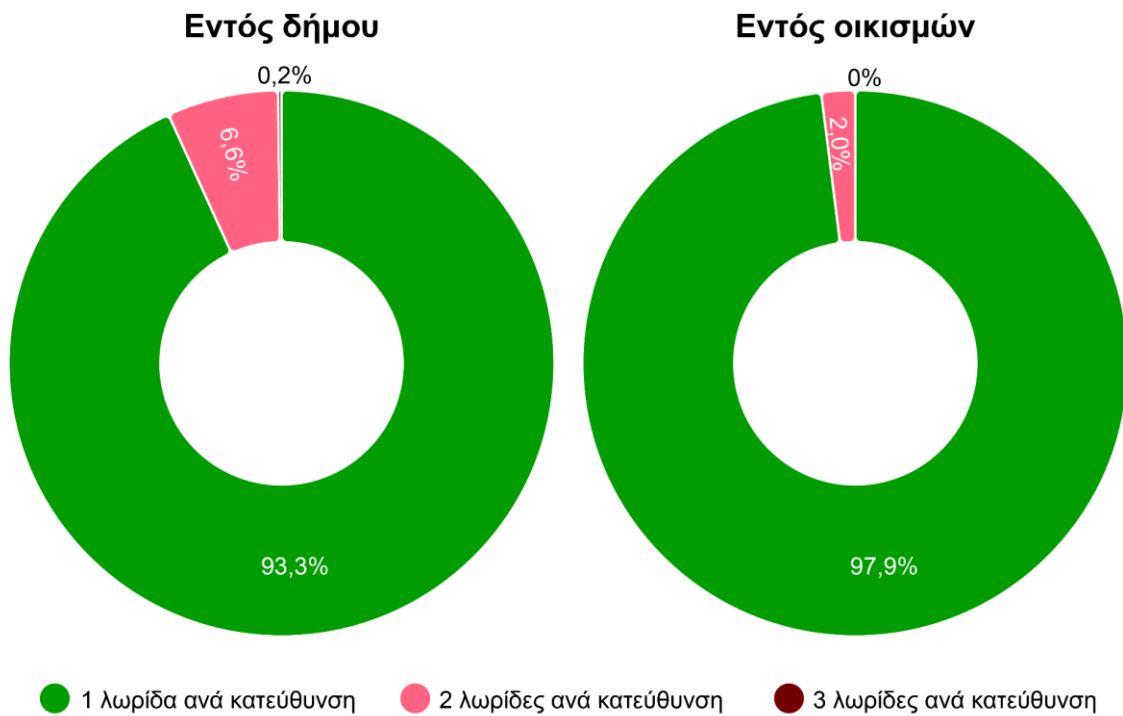
Σχήμα 5.29: Κατανομή του οδικού δικτύου στις διάφορες κατηγορίες λειτουργικής ιεράρχησης

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά το βασικό οδικό δίκτυο στο χωρικό επίπεδο του Δήμου, το 6,2% του μήκους αντιστοιχεί σε υπεραστικές κύριες αρτηρίες, το 8,5% σε υπεραστικές δευτερεύουσες αρτηρίες, το 7,6% σε υπεραστικές συλλεκτήριες οδούς, και το 1,0% σε ράμπες εισόδου/εξόδου. Επιπλέον, το 1,5% αντιστοιχεί σε κύριες αρτηρίες, το 2,8% σε δευτερεύουσες αρτηρίες, ενώ το 3,2% σε συλλεκτήριες οδούς. Αναφορικά με το χωρικό επίπεδο των οικισμών, όπως αναμενόταν, το ποσοστό των υπεραστικών αρτηριών και συλλεκτήριων οδών είναι αρκετά χαμηλότερο, με το 1,6% να αντιστοιχεί σε υπεραστικές δευτερεύουσες αρτηρίες και το 1,5% σε υπεραστικές συλλεκτήριες οδούς. Επιπρόσθετα, εντός των οικισμών το 5,7% του μήκους του οδικού δικτύου αντιστοιχεί σε κύριες αρτηρίες, το 10,9% σε δευτερεύουσες αρτηρίες, το 13,5% σε συλλεκτήριες οδούς, ενώ τέλος, το 1,6% σε πεζόδρομους. Το ποσοστό των πεζόδρομων, αν και περιορισμένο, είναι αντίστοιχο άλλων ελληνικών πόλεων και Δήμων, ενώ εάν σε αυτό συνυπολογιστεί και το ποσοστό των οδών με ήπια διαμόρφωση, τότε κρίνεται ικανοποιητικό. Εδώ οφείλει να υπογραμμιστεί η σημαντική πρόοδος που έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια ο Δήμος Νέας Προποντίδας ως προς την υιοθέτηση κατασκευαστικών προτύπων που εμποδίζουν την ανάπτυξη ταχυτήτων, ευνοούν την ήπια κυκλοφορία, προωθούν τη συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς, και παράλληλα λειτουργούν ευεργετικά για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, σε μια σειρά αστικών αναπλάσεων και επεμβάσεων, με πλέον χαρακτηριστικές το παραλιακό μέτωπο στον οικισμό της Νέας Καλλικράτειας, την οδό Δημ. Τζαβούρα στον οικισμό των Νέων Μουδανίων, την κεντρική πλατεία στον οικισμό της Νέας Τρίγλιας, κλπ. Το ίδιο ενθαρρυντική είναι και η προσπάθεια ενσωμάτωσης του ποδηλάτου στον αστικό χώρο, κυρίως με την κατασκευή υποδομών όπως τα ποδηλατοστάσια (ήτοι τα stands στάθμευσης ποδηλάτων) σε διάφορους οικισμούς του Δήμου (πχ. Νέα Μουδανιά, Άγιος Παύλος, Νέα Καλλικράτεια, Νέα Ηράκλεια, κλπ.) και οι ποδηλατόδρομοι (ανάμεσα στις οδούς Φωτιάδη και Ζαφειρίου) στον οικισμό των Νέων Μουδανίων και στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού της Σωζόπολης.

Όσον αφορά τον αριθμό λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση, όπως προκύπτει και από το **Σχήμα 5.30** που ακολουθεί, τόσο σε επίπεδο Δήμου όσο και σε επίπεδο οικισμών, στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων υφίσταται μια (1) λωρίδα κίνησης, ενώ σημαντικά μικρότερα είναι τα ποσοστά που αντιστοιχούν σε οδικά τμήματα με δύο (2) και τρεις (3) λωρίδες ανά κατεύθυνση. Τα τελευταία, δε, κατά

Στάδιο 2

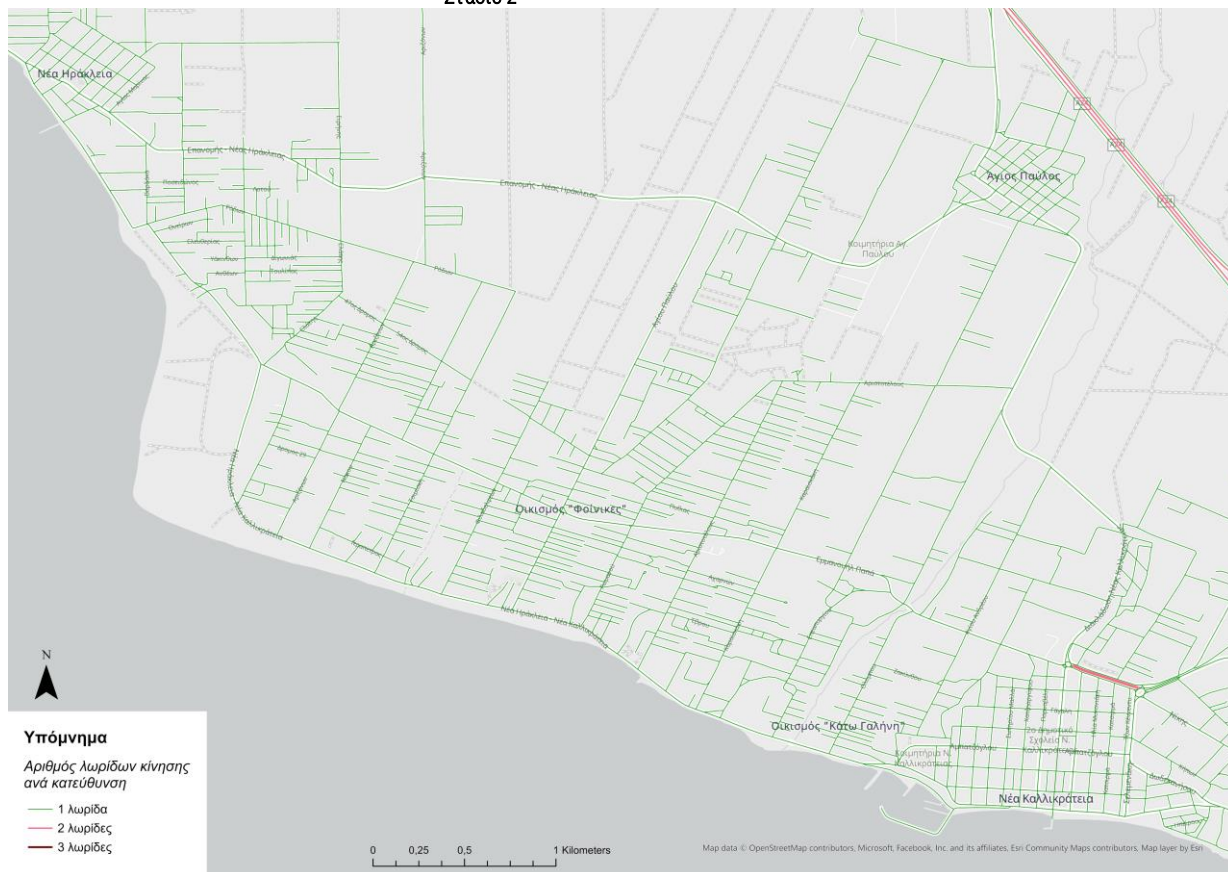
κύριο λόγο είναι οδικά τμήματα που δεν βρίσκονται εντός των οικισμών, αλλά αποτελούν τμήματα του αυτοκινητόδρομου Α24.



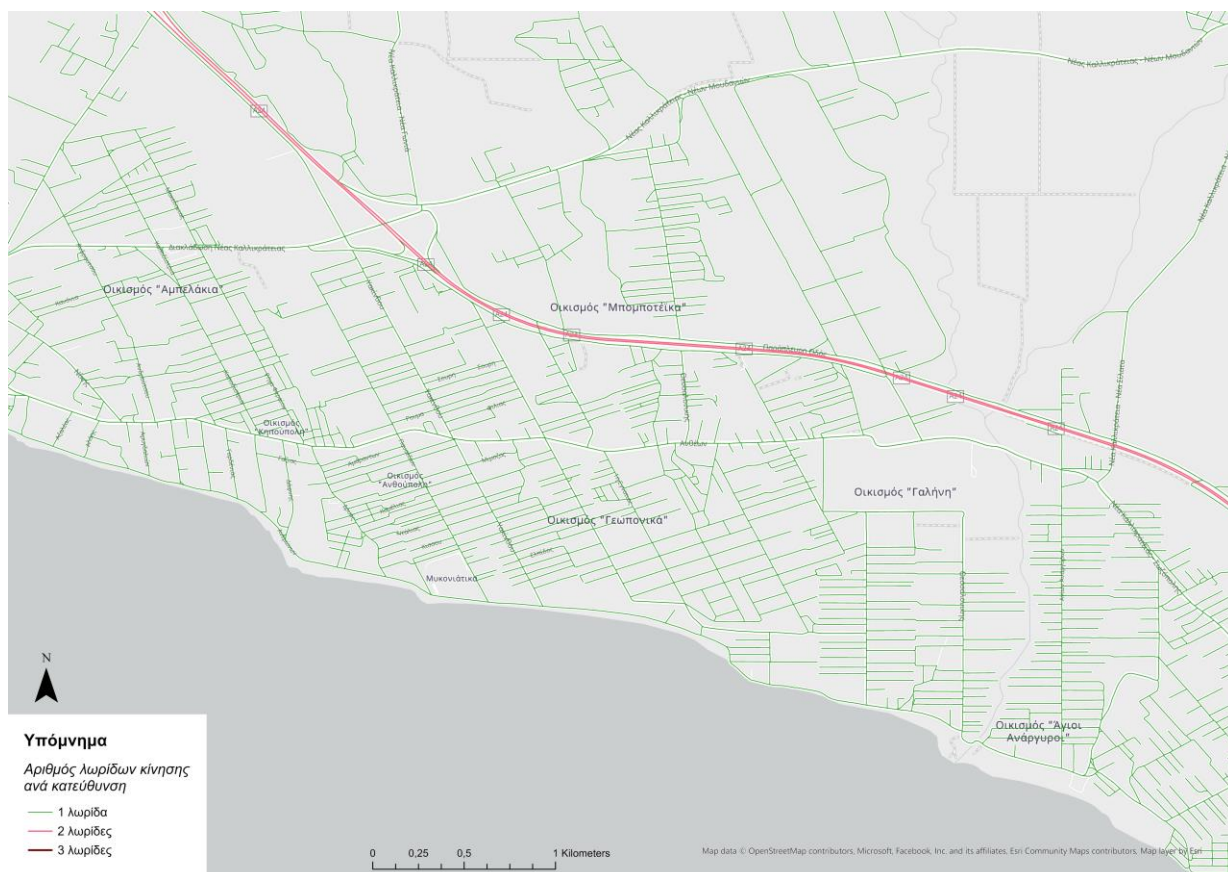
Σχήμα 5.30: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει του αριθμού των λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση

Η χαρτογραφική απεικόνιση του οδικού δικτύου με βάση τον αριθμό λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση δίνεται αναλυτικά στα **Σχήματα 5.31-5.43** που ακολουθούν.

Στάδιο 2



Σχήμα 5.31: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (α)

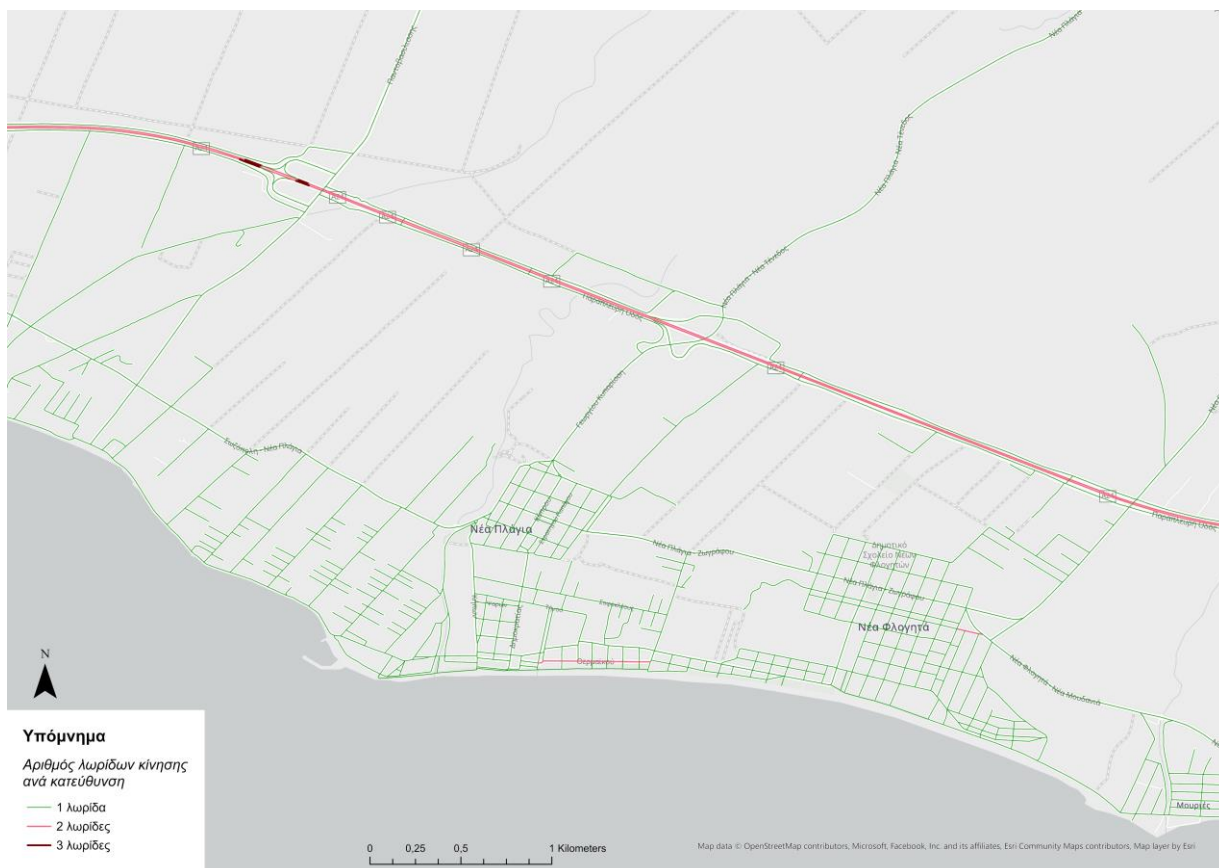


Σχήμα 5.32: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (β)

Στάδιο 2

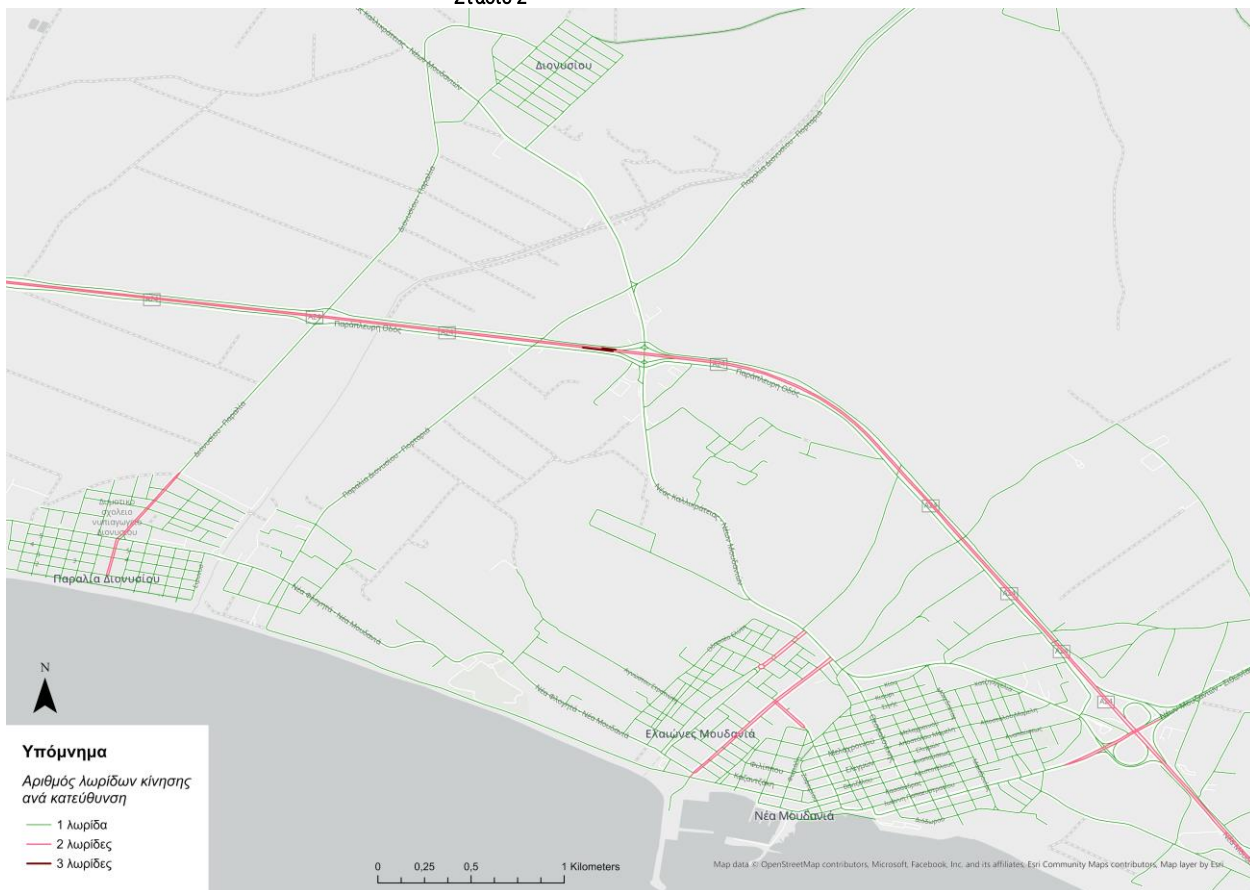


Σχήμα 5.33: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (γ)

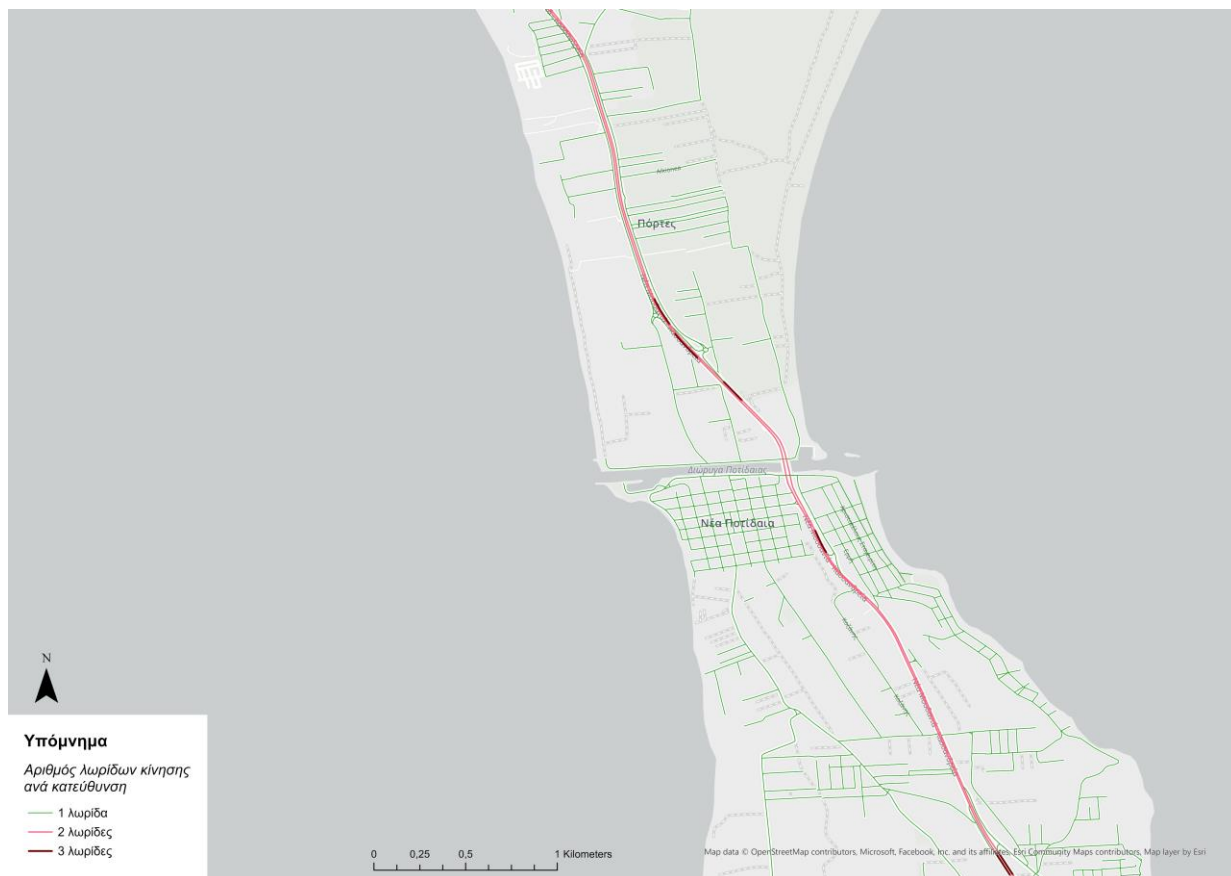


Σχήμα 5.34: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (δ)

Στάδιο 2

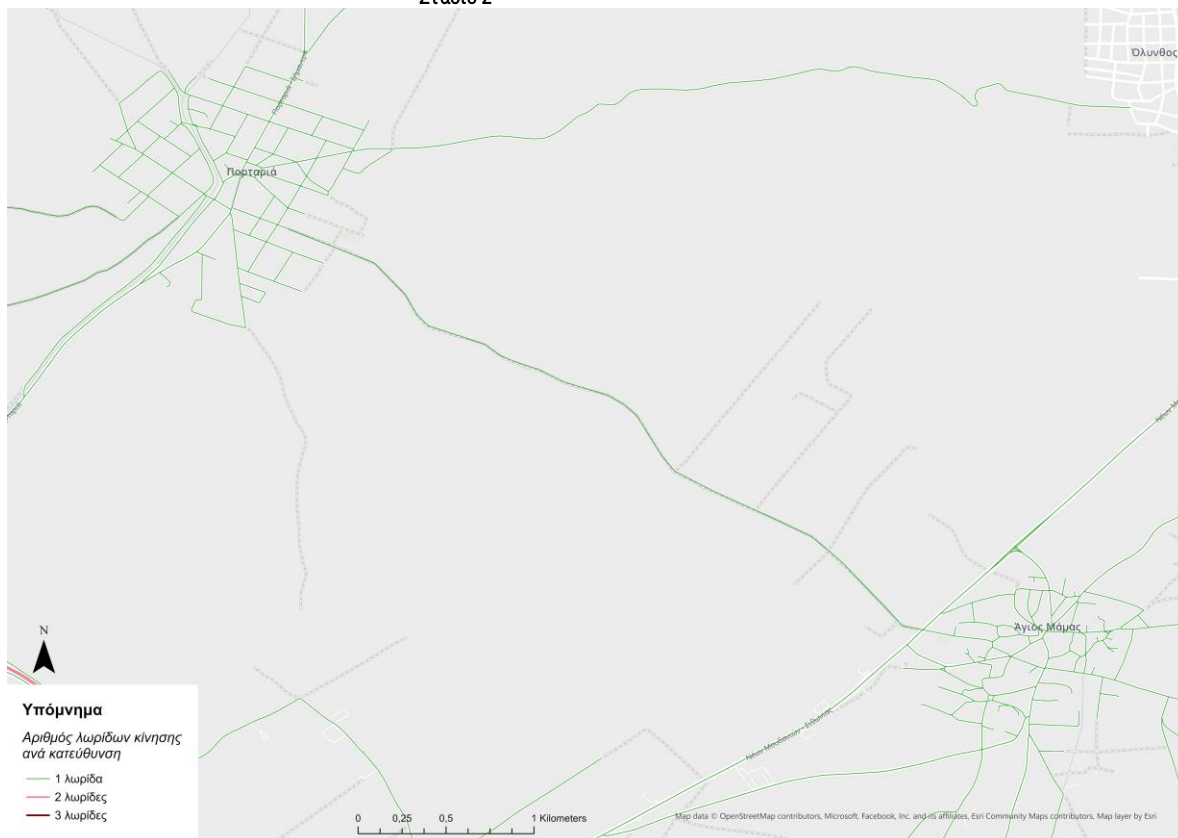


Σχήμα 5.35: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ε)

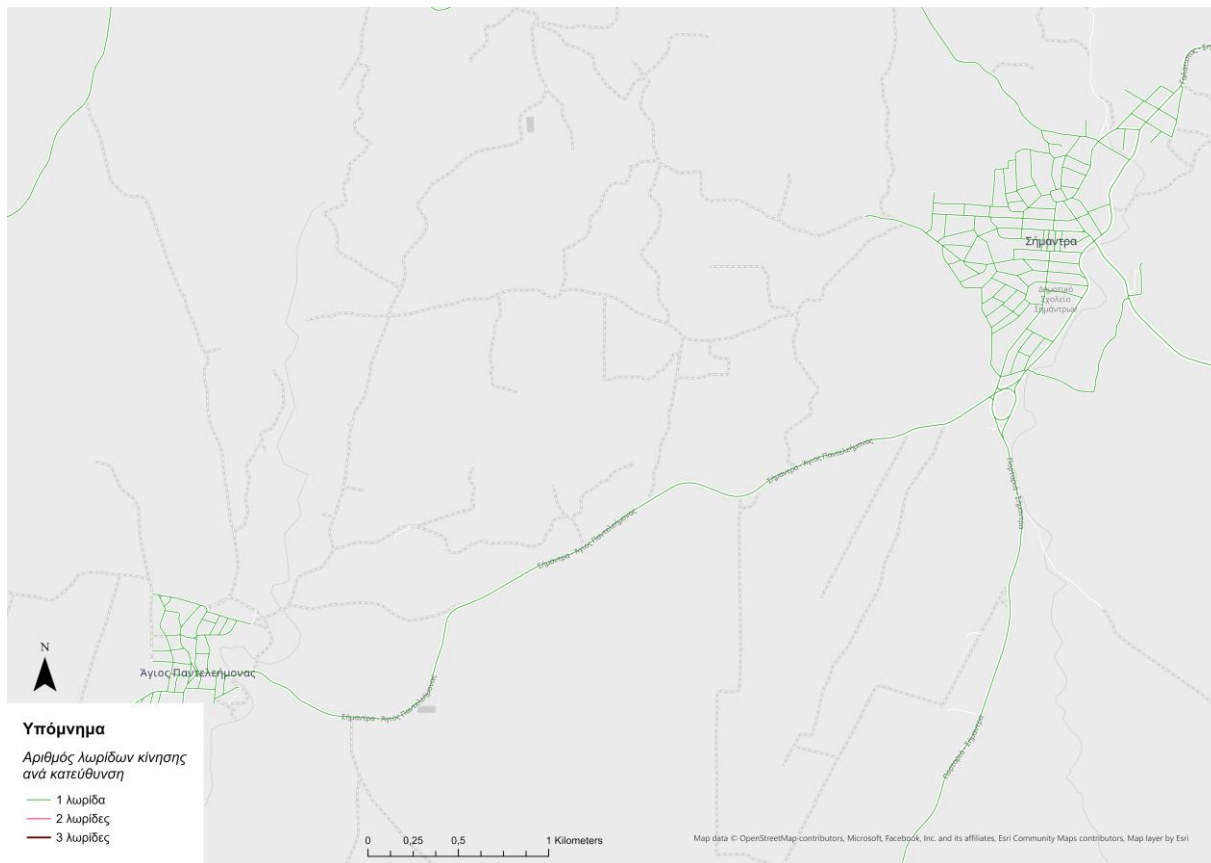


Σχήμα 5.36: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (στ)

Στάδιο 2

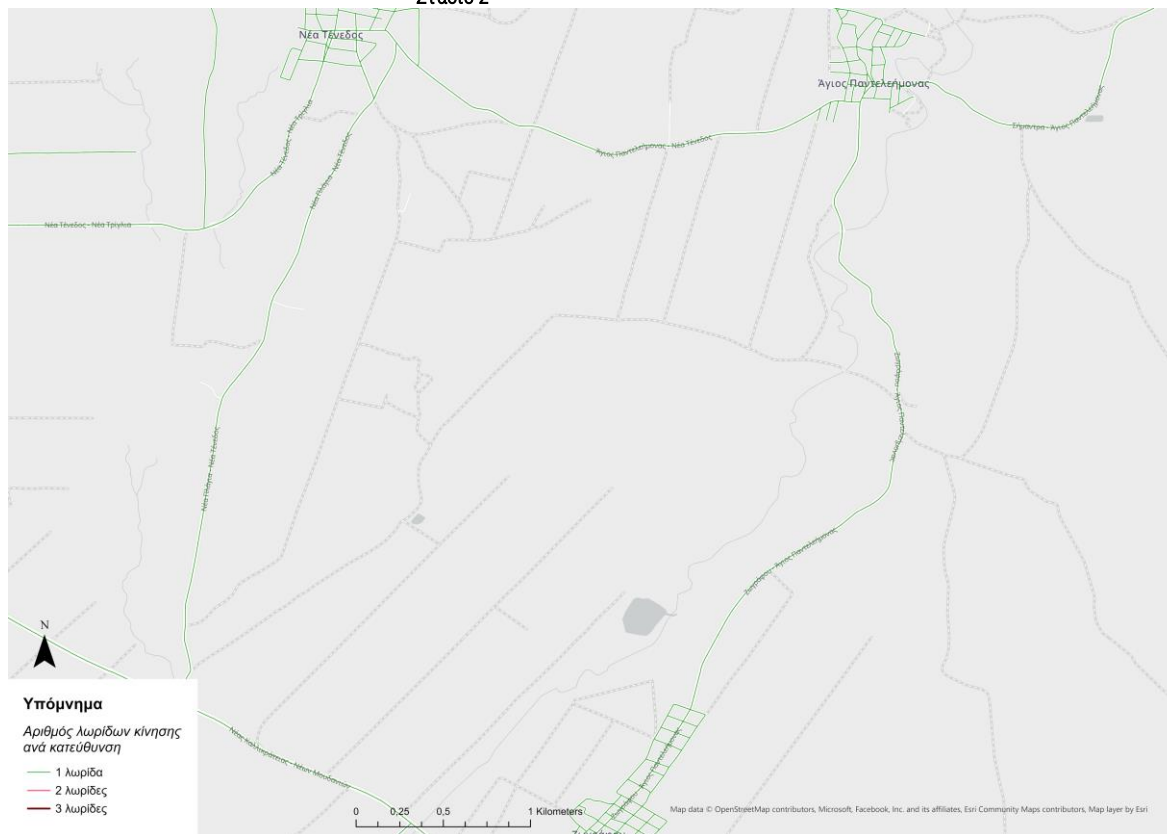


Σχήμα 5.37: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ζ)

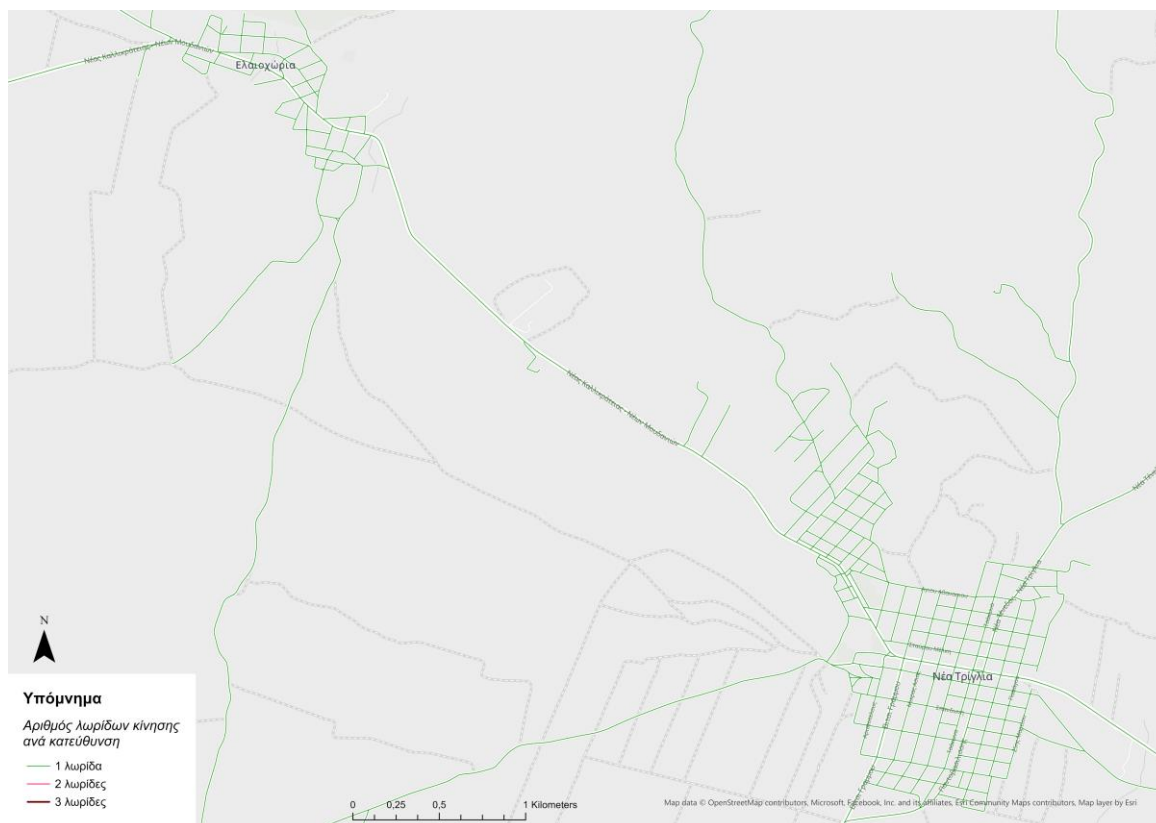


Σχήμα 5.38: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (η)

Στάδιο 2

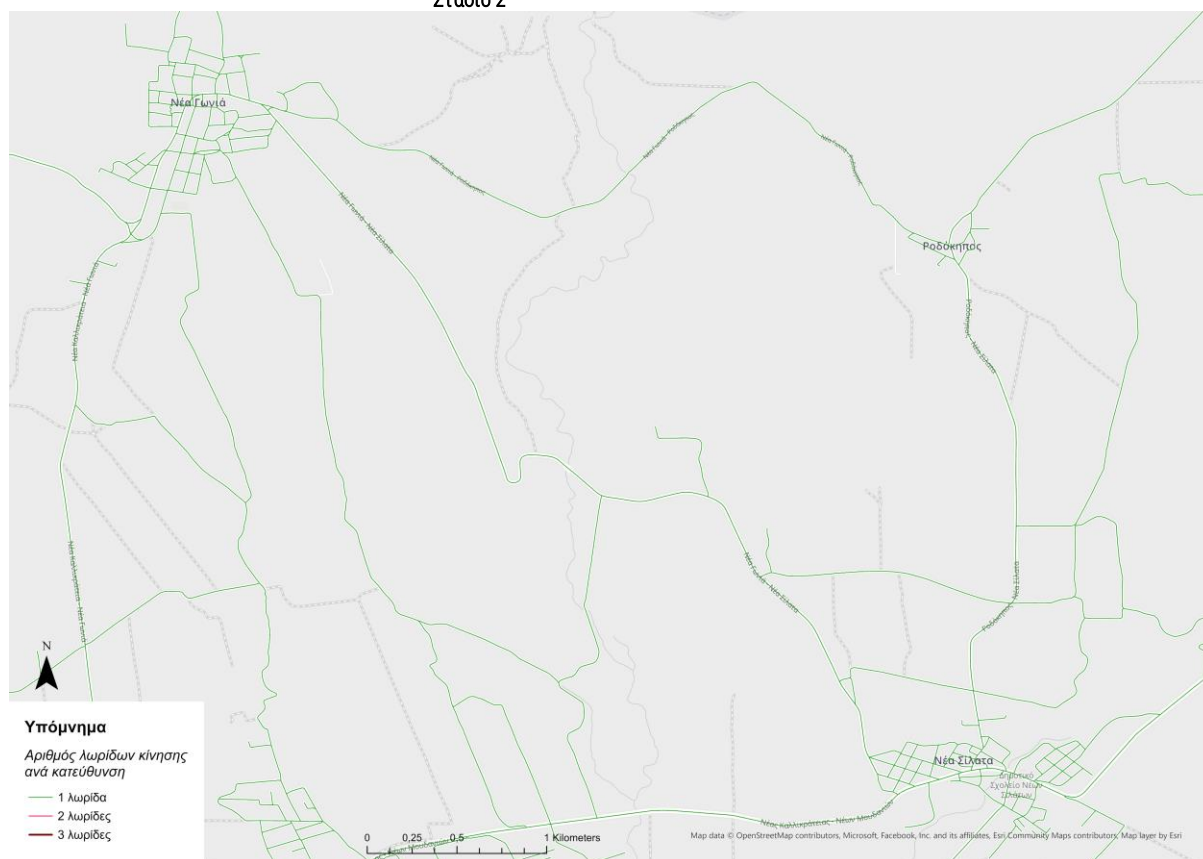


Σχήμα 5.39: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (θ)

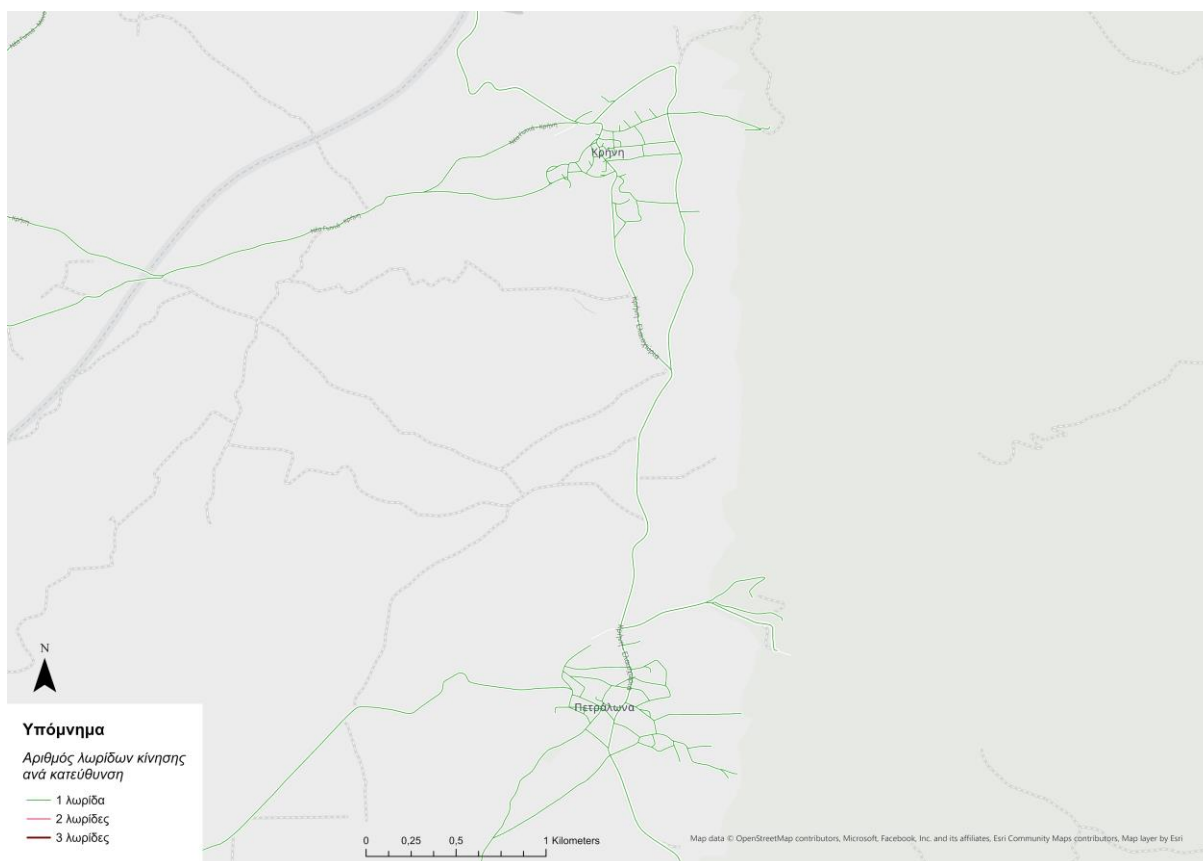


Σχήμα 5.40: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (ι)

Στάδιο 2

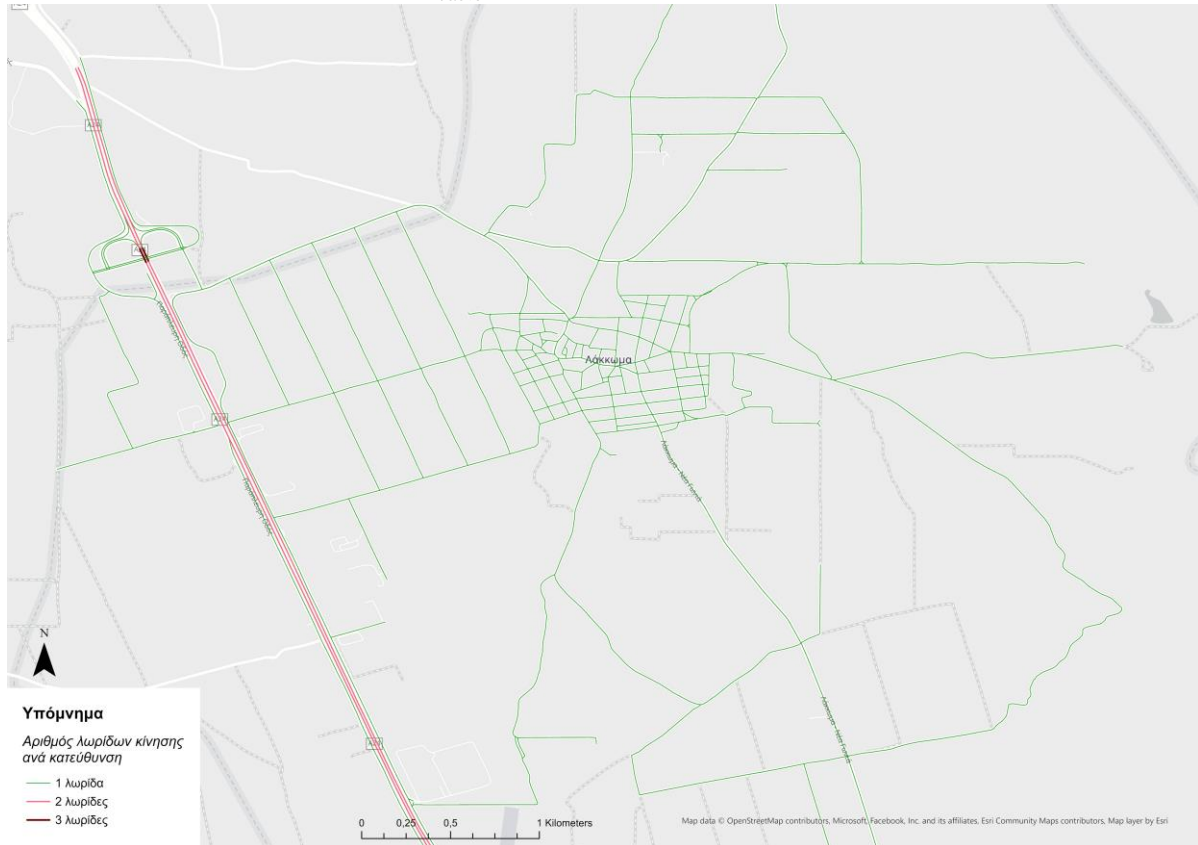


Σχήμα 5.41: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (κ)



Σχήμα 5.42: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (λ)

Στάδιο 2



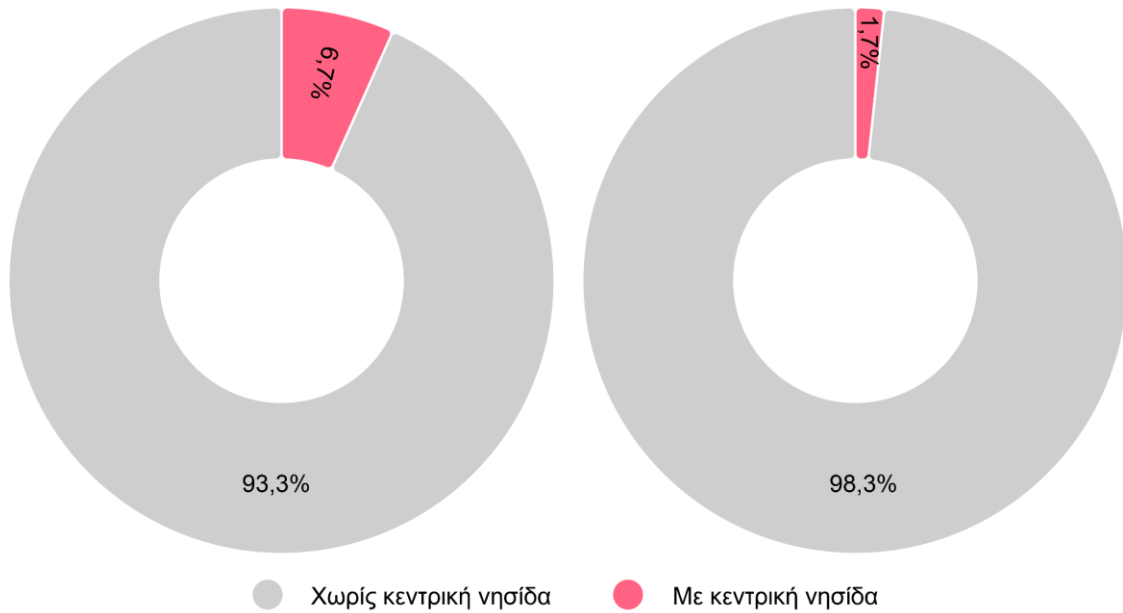
Σχήμα 5.43: Αριθμός λωρίδων κίνησης ανά κατεύθυνση (μ)

Αναφορικά με την ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας, όπως είναι αναμενόμενο νησίδα καταγράφεται κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων όπως του αυτοκινητοδρόμου Α24, ενώ παρούσα είναι ακόμη σε σημειακές περιπτώσεις του οδικού δικτύου, όπως για παράδειγμα στην οδό Κανελλοπούλου και στη Λεωφ. Δημοκρατίας (στον οικισμό των Νέων Μουδανίων), στη βόρεια είσοδο της Παραλίας Διονυσίου, κλπ. Με όρους μήκους, σε επίπεδο Δήμου οι οδικοί άξονες χωρίς κεντρική νησίδα αντιστοιχούν στο 93,3%, ενώ εντός οικισμών στο 98,3%. Η κατανομή του οδικού δικτύου βάσει της ύπαρξης ή μη διαχωριστικής κεντρικής νησίδας απεικονίζεται στο **Σχήμα 5.44**, ενώ τα οδικά τμήματα που φέρουν κεντρική διαχωριστική νησίδα απεικονίζονται χαρτογραφικά στα **Σχήματα 5.45-5.57** που ακολουθούν.

Στάδιο 2

Εντός δήμου

Εντός οικισμών



Σχήμα 5.44: Κατανομή του οδικού δικτύου βάσει της ύπαρξης ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας

Σχετικά με τις κλίσεις του οδικού δικτύου, όπως προκύπτει και από τα **Σχήματα 5.58-5.70** τα οποία παρουσιάζουν τις κλίσεις του εδάφους με βάση τα δεδομένα ενός ψηφιακού μοντέλου εδάφους (Πηγές: Airbus, USGS, NGA, NASA, CGIAR, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, GSA, GSI, GIS User Community), οι κλίσεις εντός των οικισμών είναι στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων καθόλα ήπιες, ευνοώντας την προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι μολονότι η ακρίβεια ενός ψηφιακού μοντέλου εδάφους δεν μπορεί σε καμία των περιπτώσεων να αγγίξει αυτή των τοπογραφικών αποτυπώσεων και στοιχείων, τα συμπεράσματα που μπορούν να προκύψουν για ένα στρατηγικό σχέδιο από τη θεώρηση χαρτών που βασίζονται σε ψηφιακά μοντέλα είναι καθόλα αξιόπιστα.

Στάδιο 2

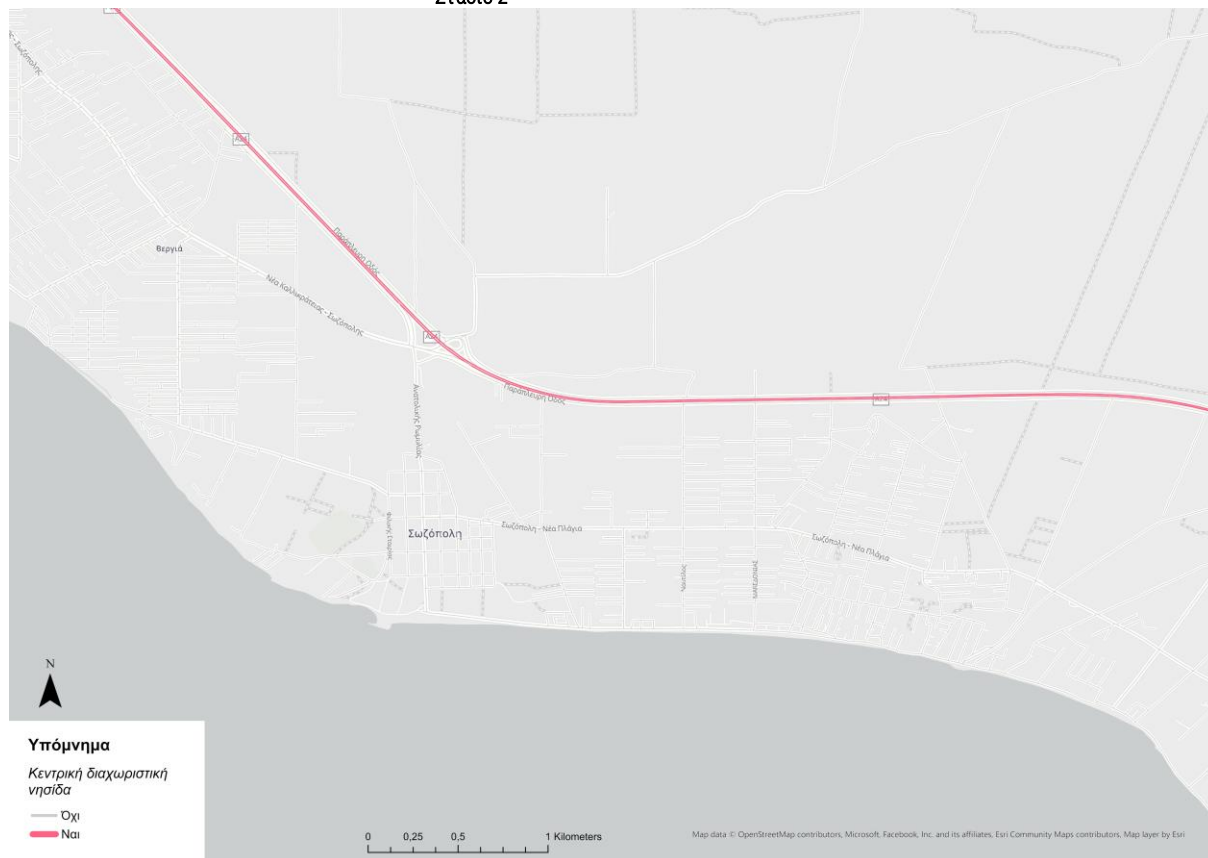


Σχήμα 5.45: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (α)

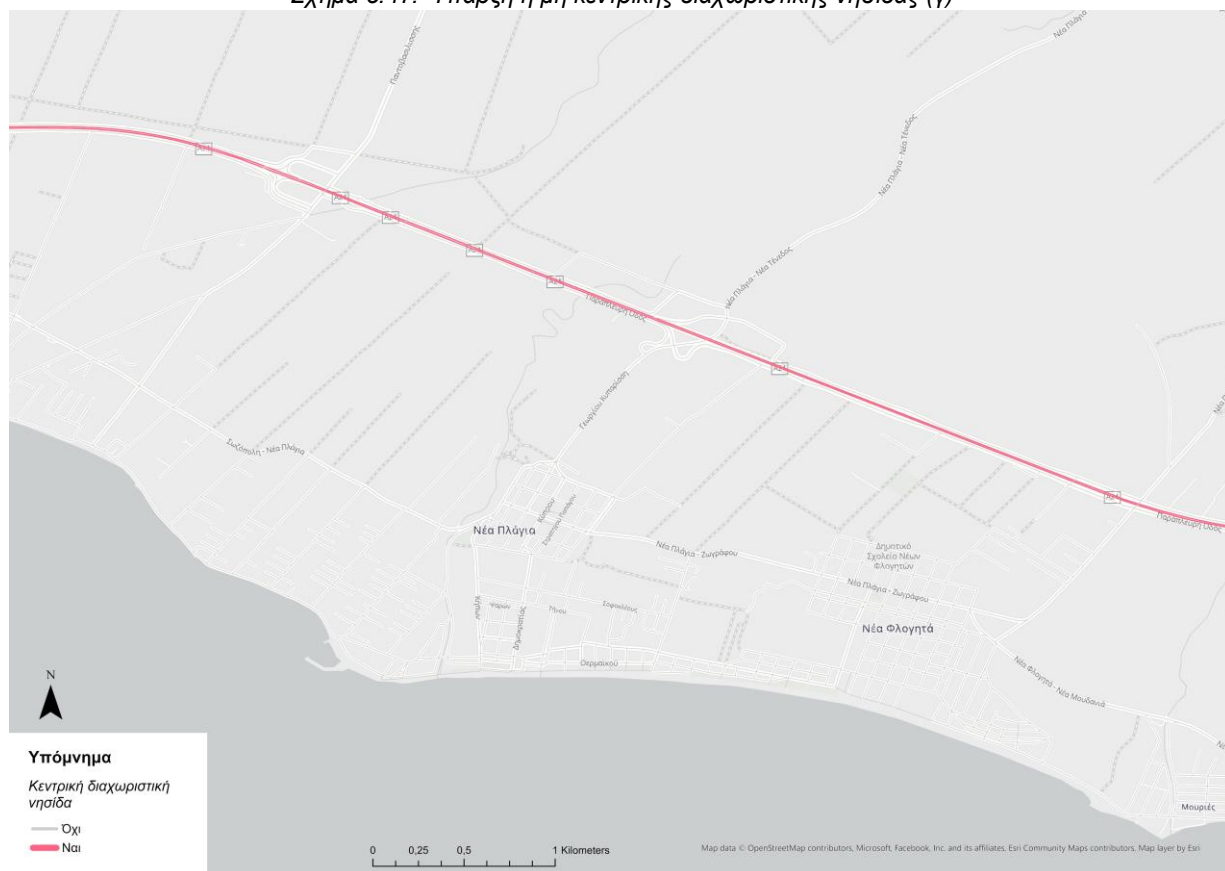


Σχήμα 5.46: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (β)

Στάδιο 2

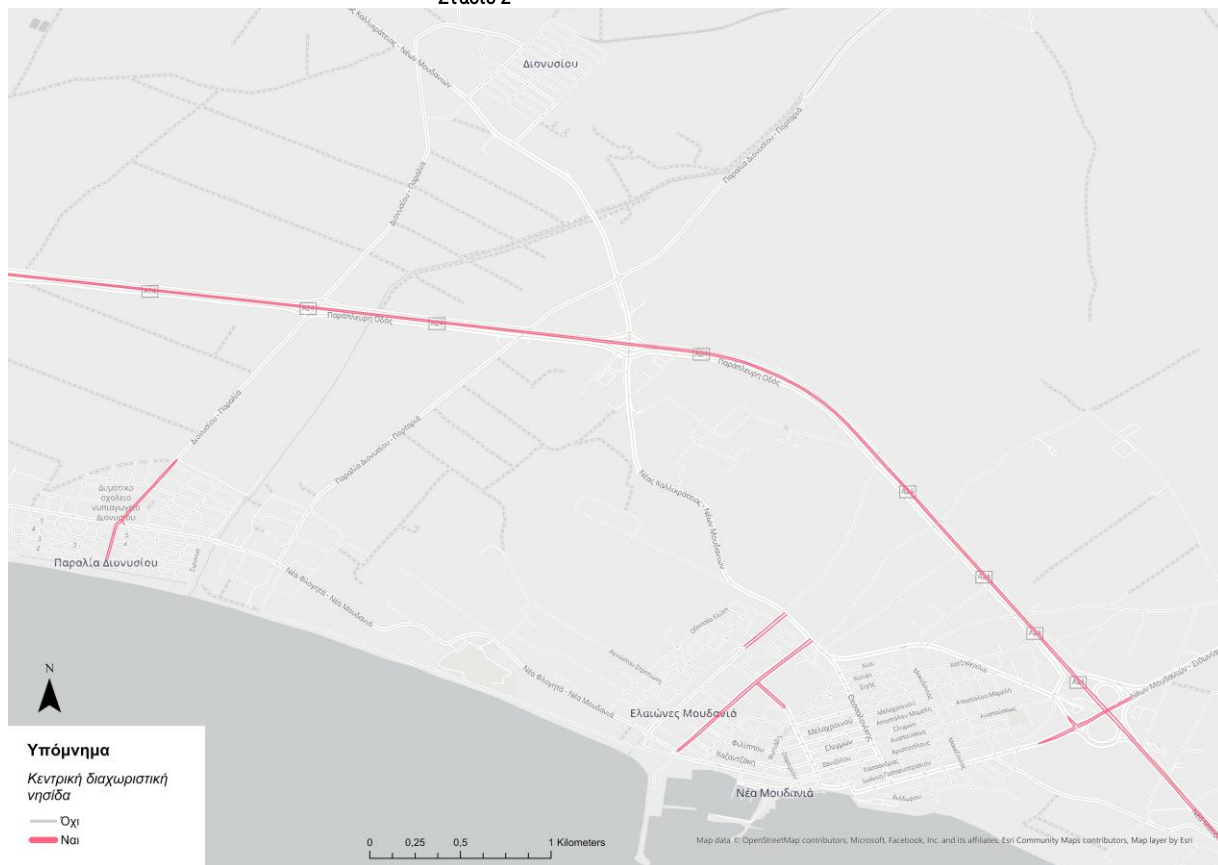


Σχήμα 5.47: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (γ)

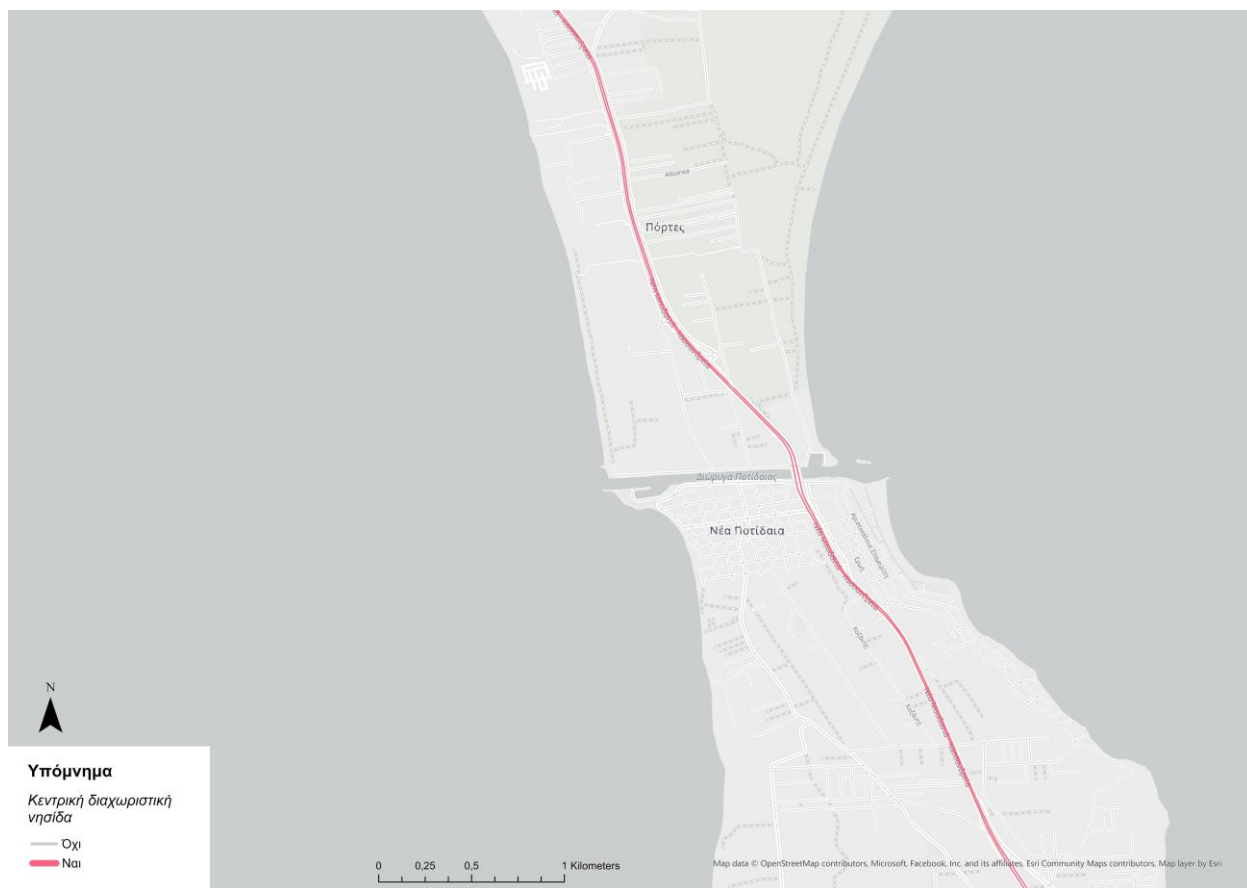


Σχήμα 5.48: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (δ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.49: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ε)

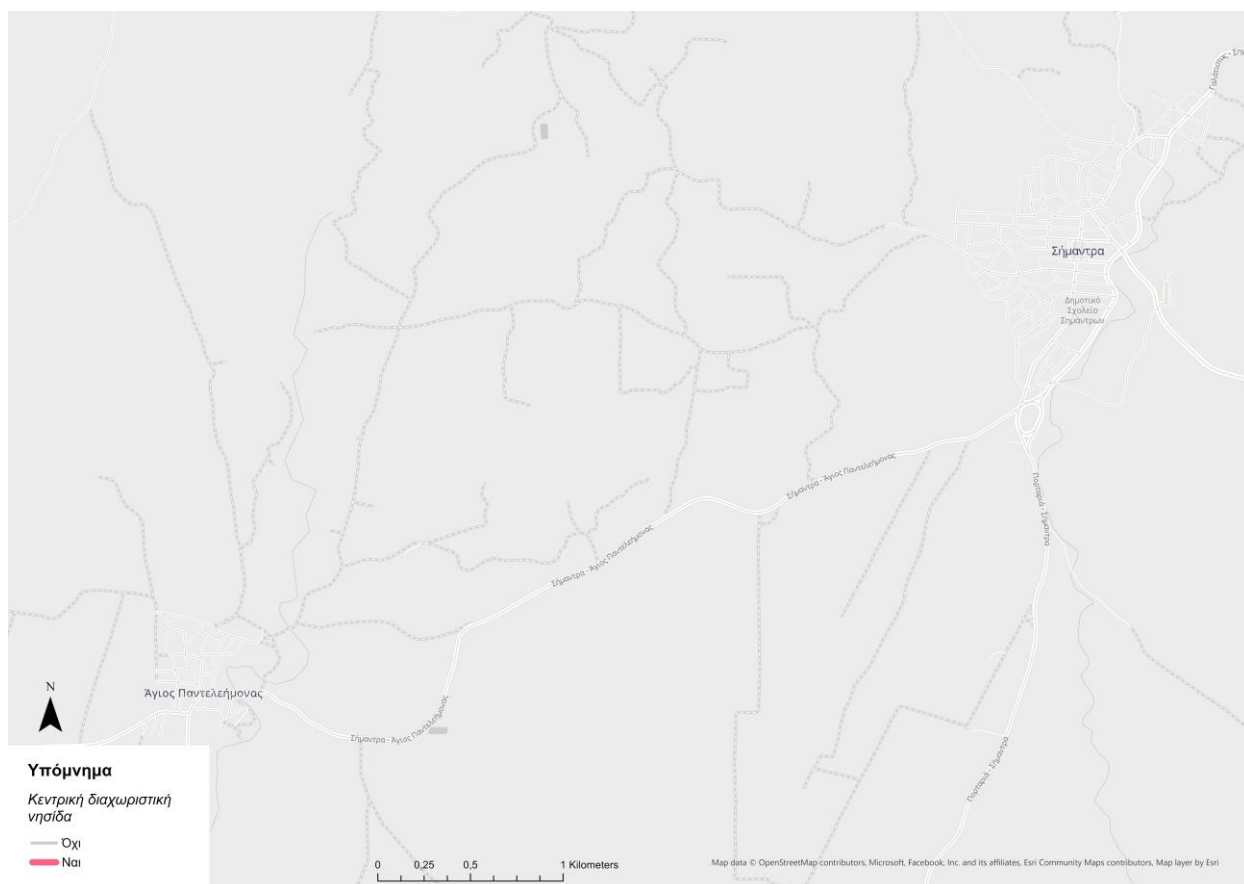


Σχήμα 5.50: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (στ)

Στάδιο 2

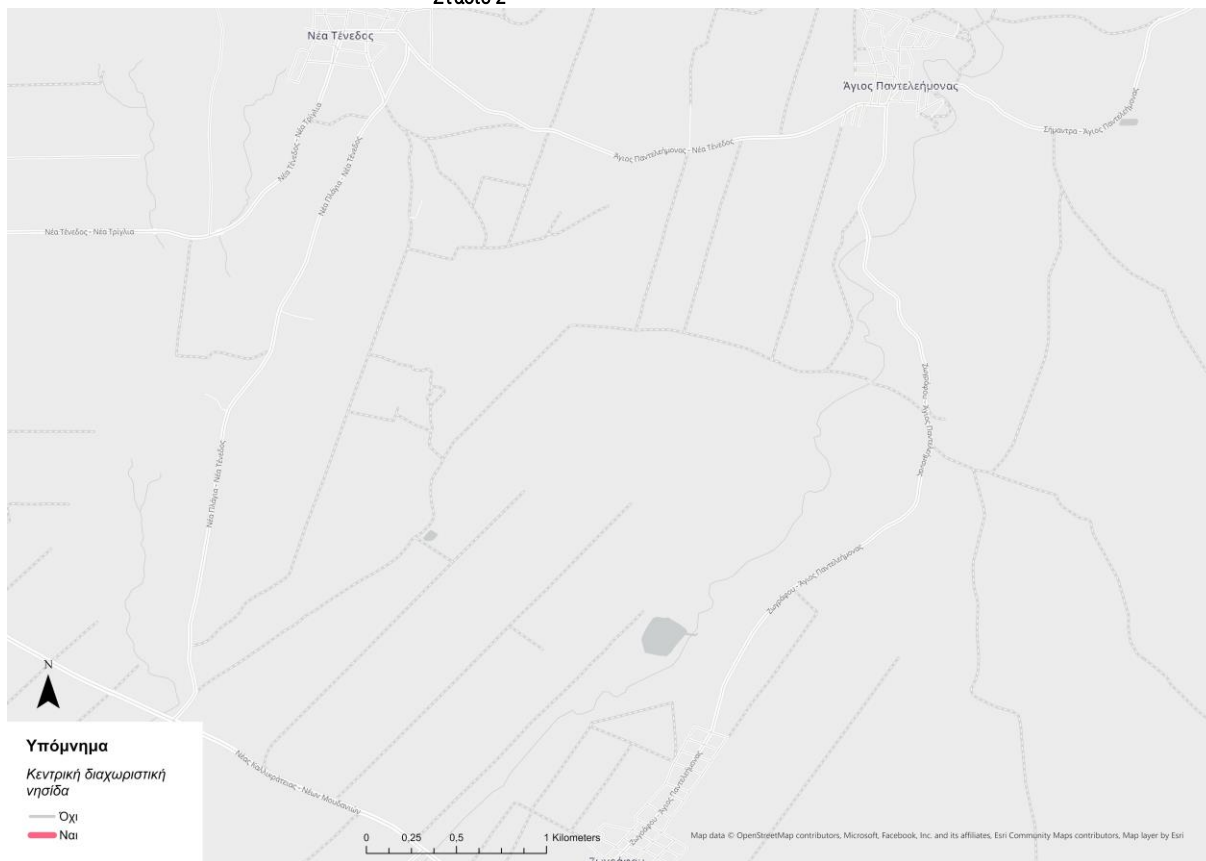


Σχήμα 5.51: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ζ)

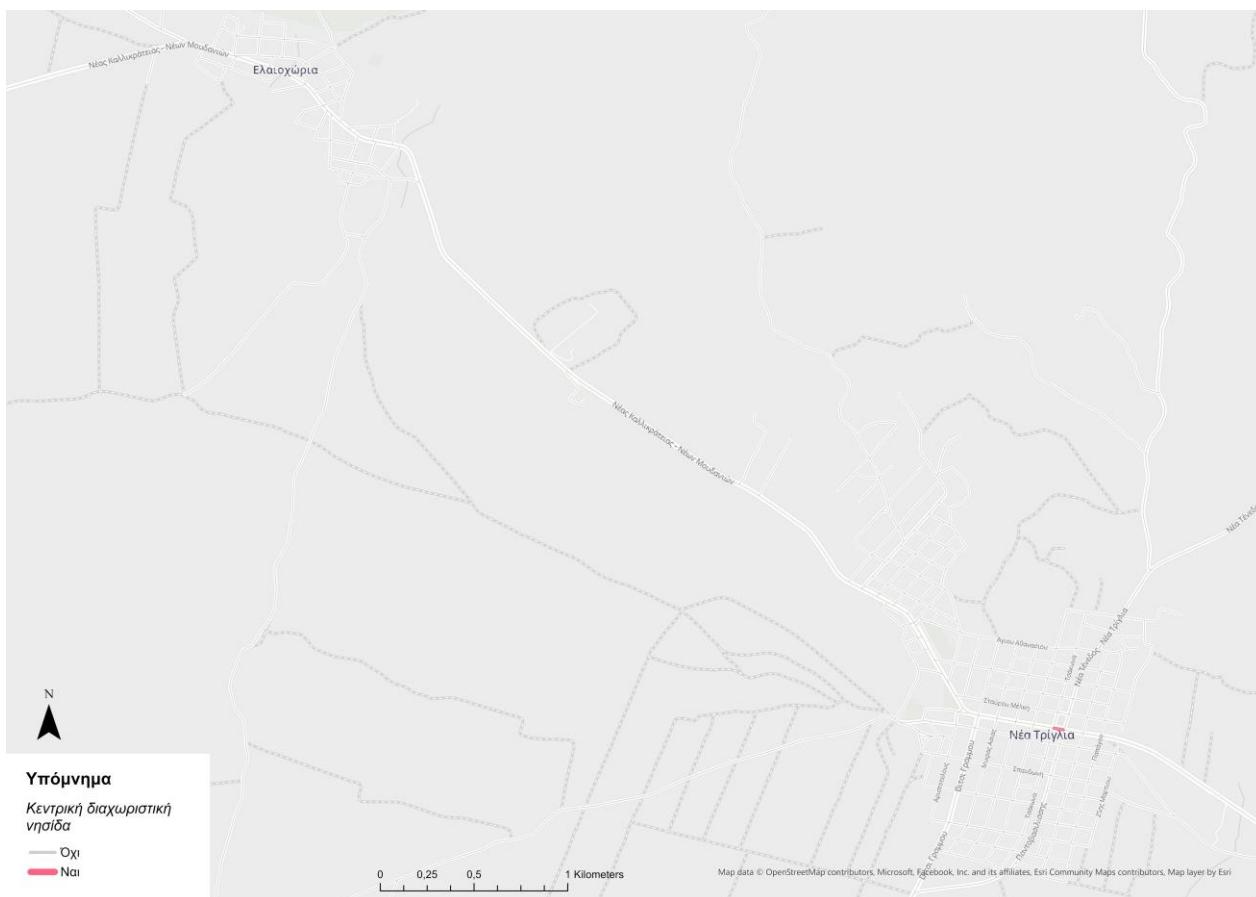


Σχήμα 5.52: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (η)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.53: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (θ)



Σχήμα 5.54: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (ι)

Στάδιο 2

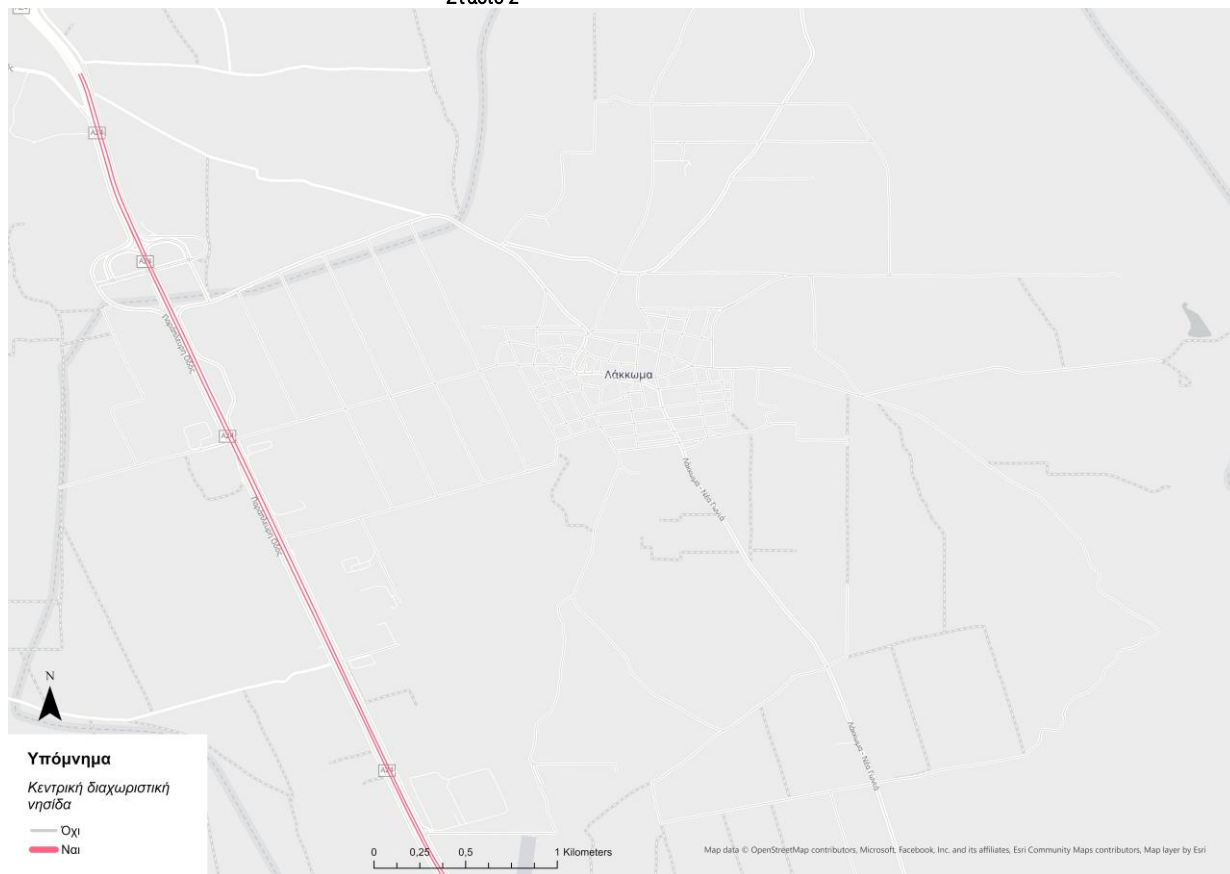


Σχήμα 5.55: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (κ)

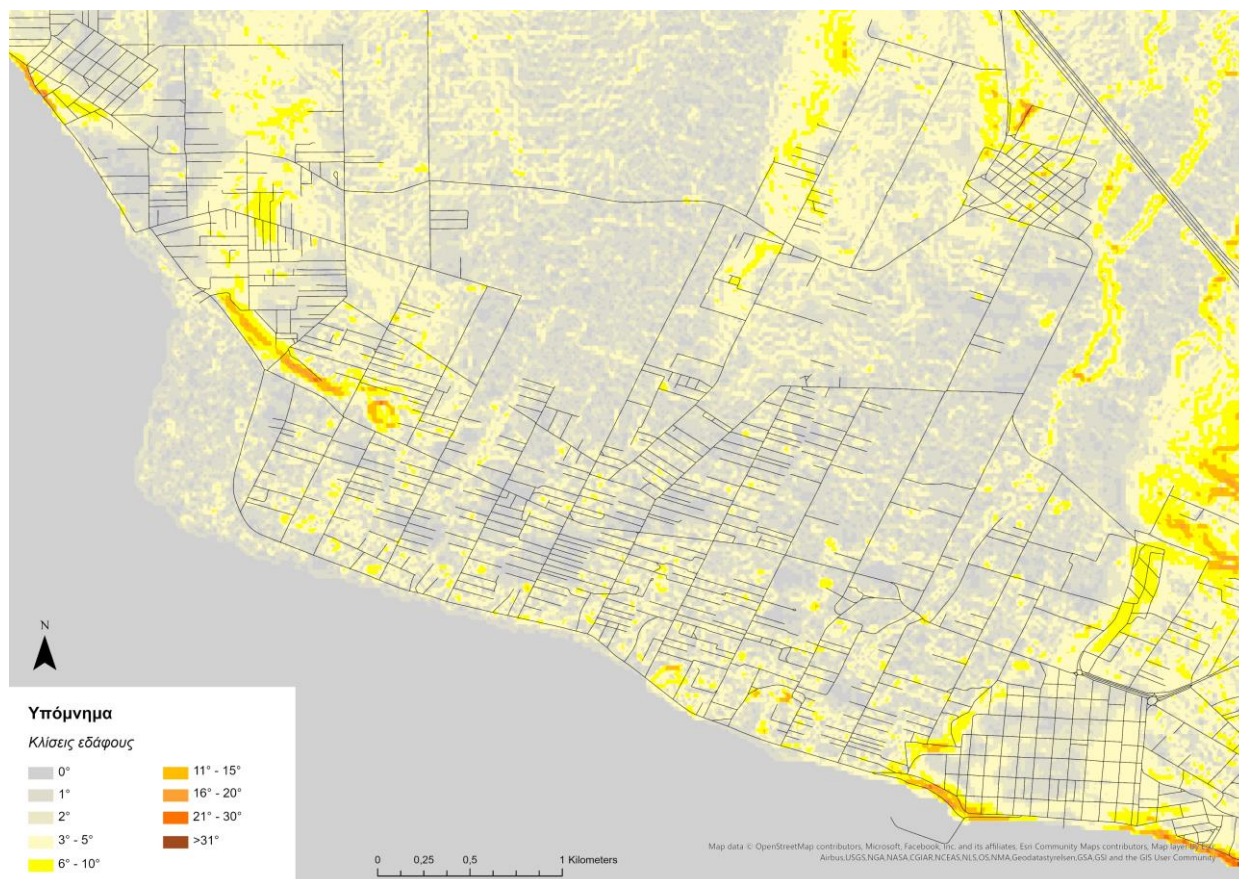


Σχήμα 5.56: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (λ)

Στάδιο 2

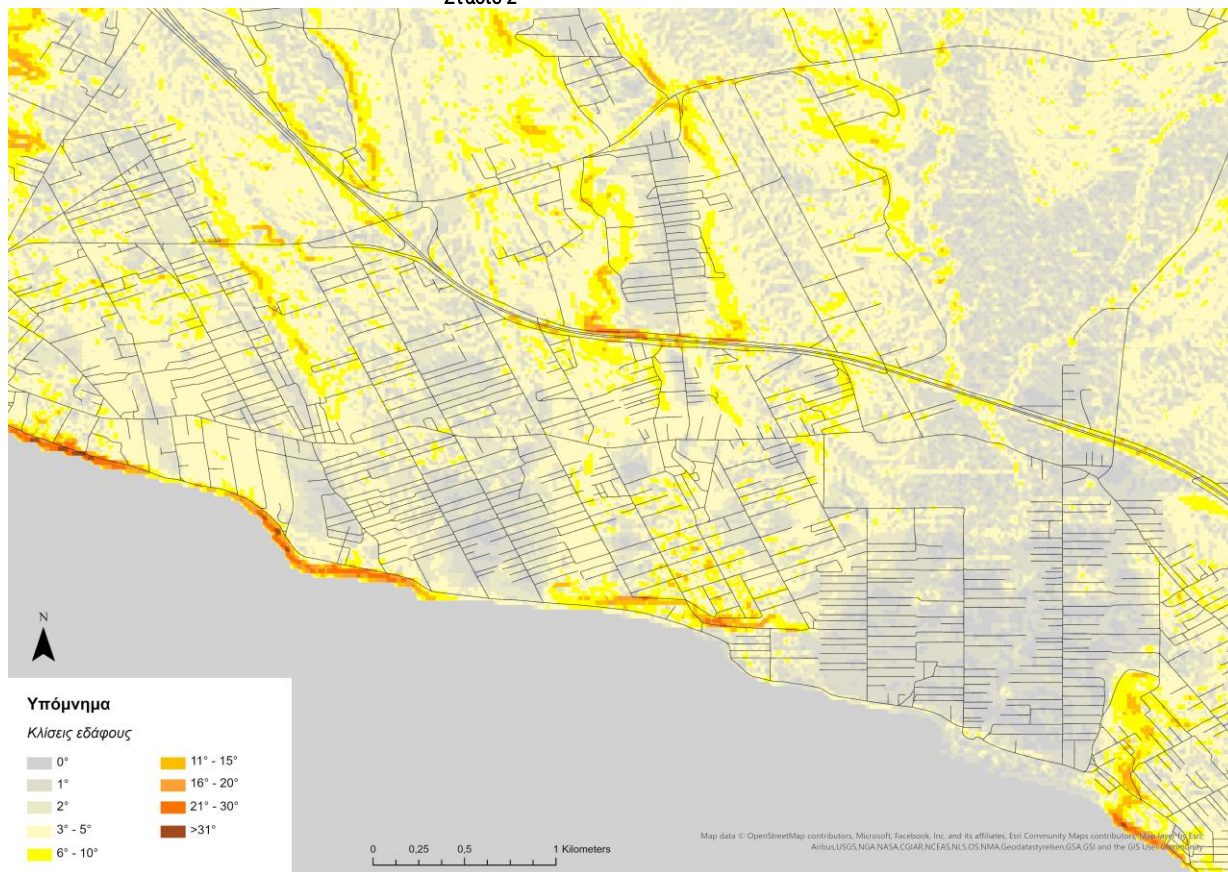


Σχήμα 5.57: Ύπαρξη ή μη κεντρικής διαχωριστικής νησίδας (μ)

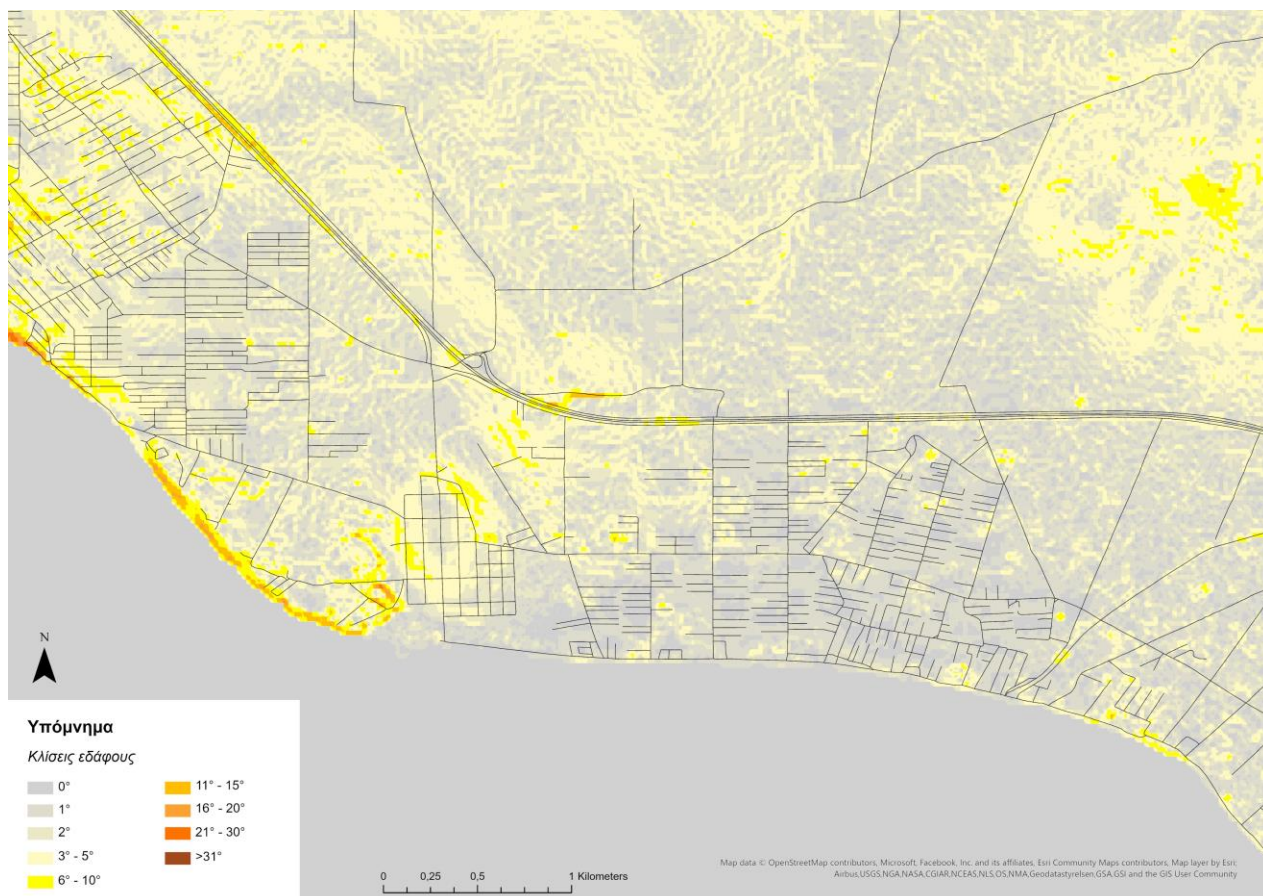


Σχήμα 5.58: Κλίσεις εδάφους (α)

Στάδιο 2

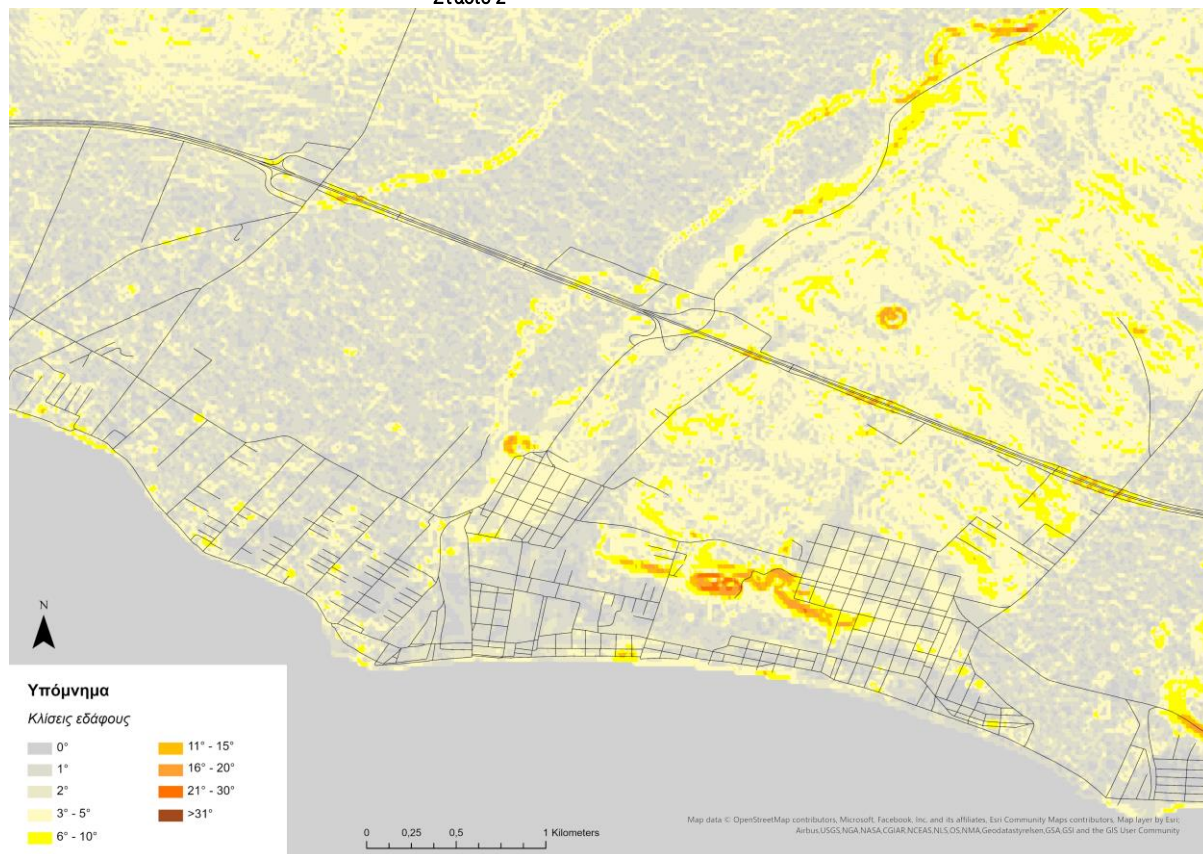


Σχήμα 5.59: Κλίσεις εδάφους (β)

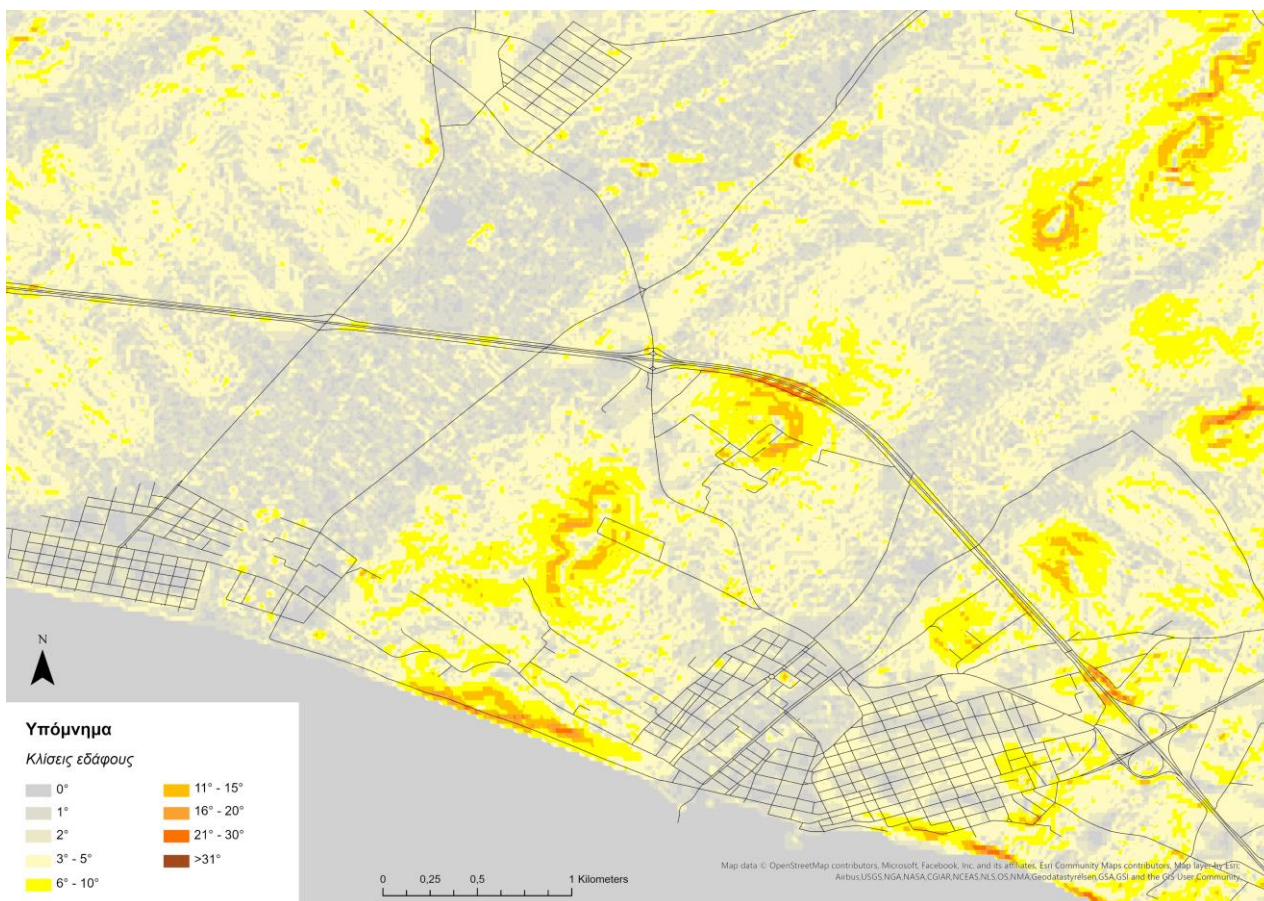


Σχήμα 5.60: Κλίσεις εδάφους (γ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.61: Κλίσεις εδάφους (δ)



Σχήμα 5.62: Κλίσεις εδάφους (ε)

Υπόμνημα
Κλίσεις εδάφους

0°	11° - 15°
1°	16° - 20°
2°	21° - 30°
3° - 5°	>31°
6° - 10°	

0 0.25 0.5 1 Kilometers

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft Bing, etc., and its derivatives. Map imagery © Mapbox. Map layer by Esri, Airphoto USGS, NASA, NOAA, NAS, NLS, OS, etc. Dec 2019.

Υπόμνημα
Κλίσεις εδάφους

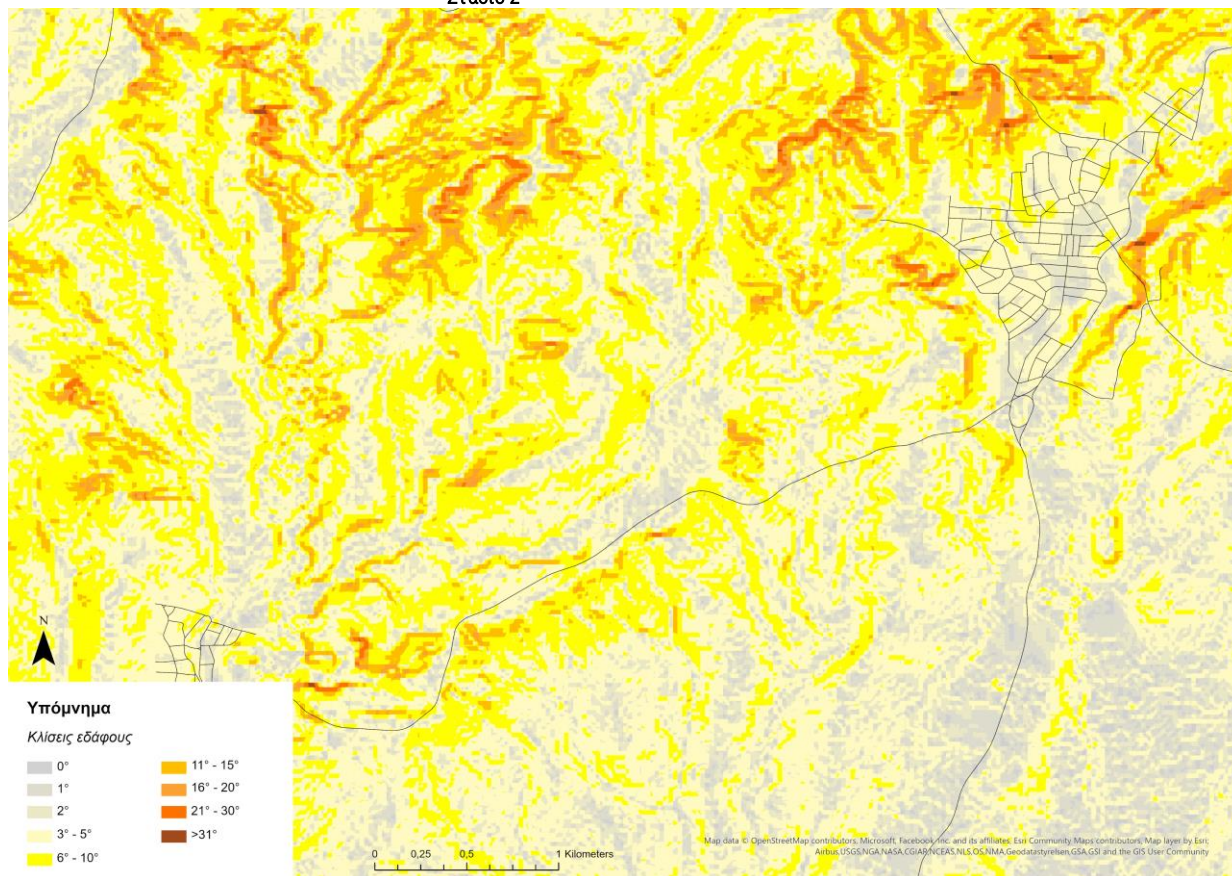
0°	11° - 15°
1°	16° - 20°
2°	21° - 30°
3° - 5°	>31°
6° - 10°	

0 0.25 0.5 1 Kilometers

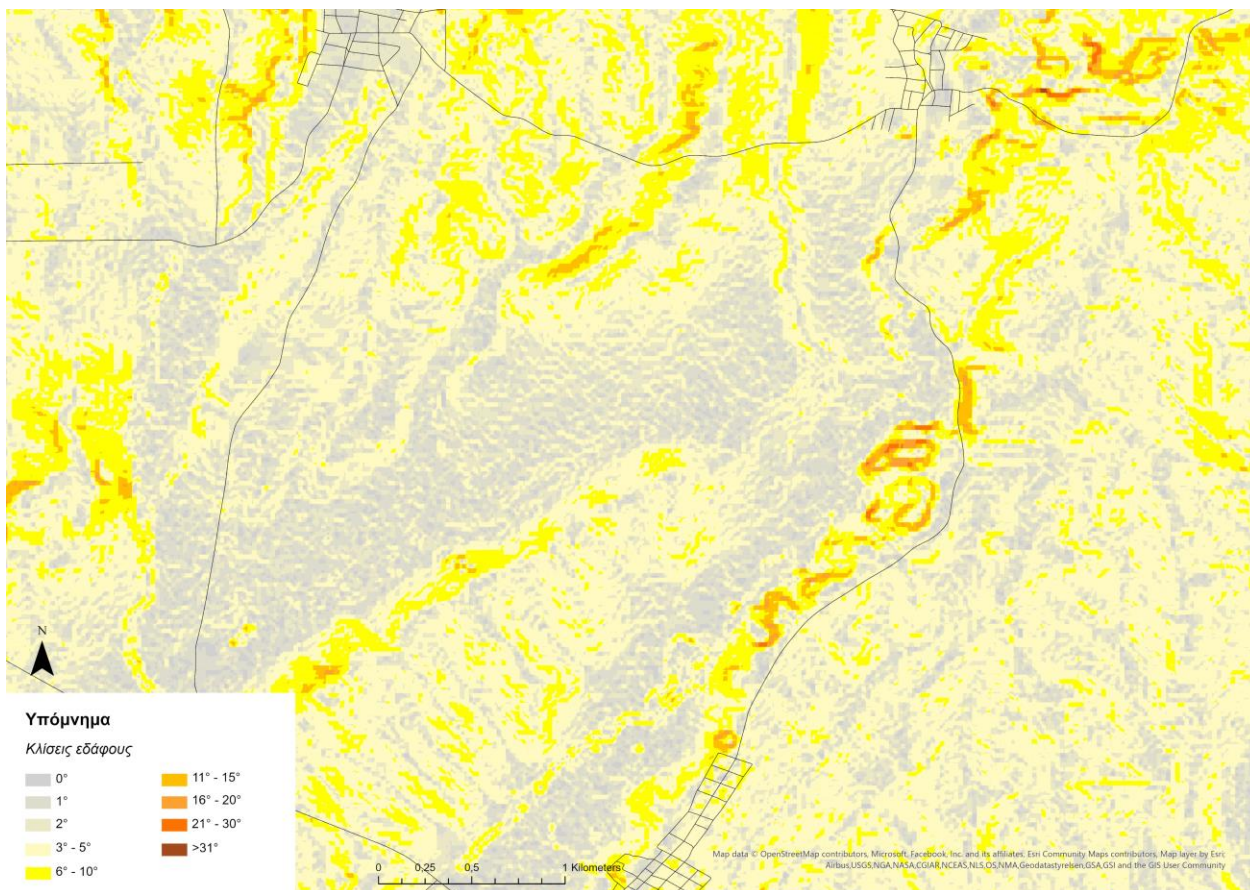
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and its affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri, Airbus DS, NASA, NASA CGIAR, NCEAS, NISOS, NOAA, Geostatistics, USA GSI and the GIS User Community

199
«CONSORTIS»

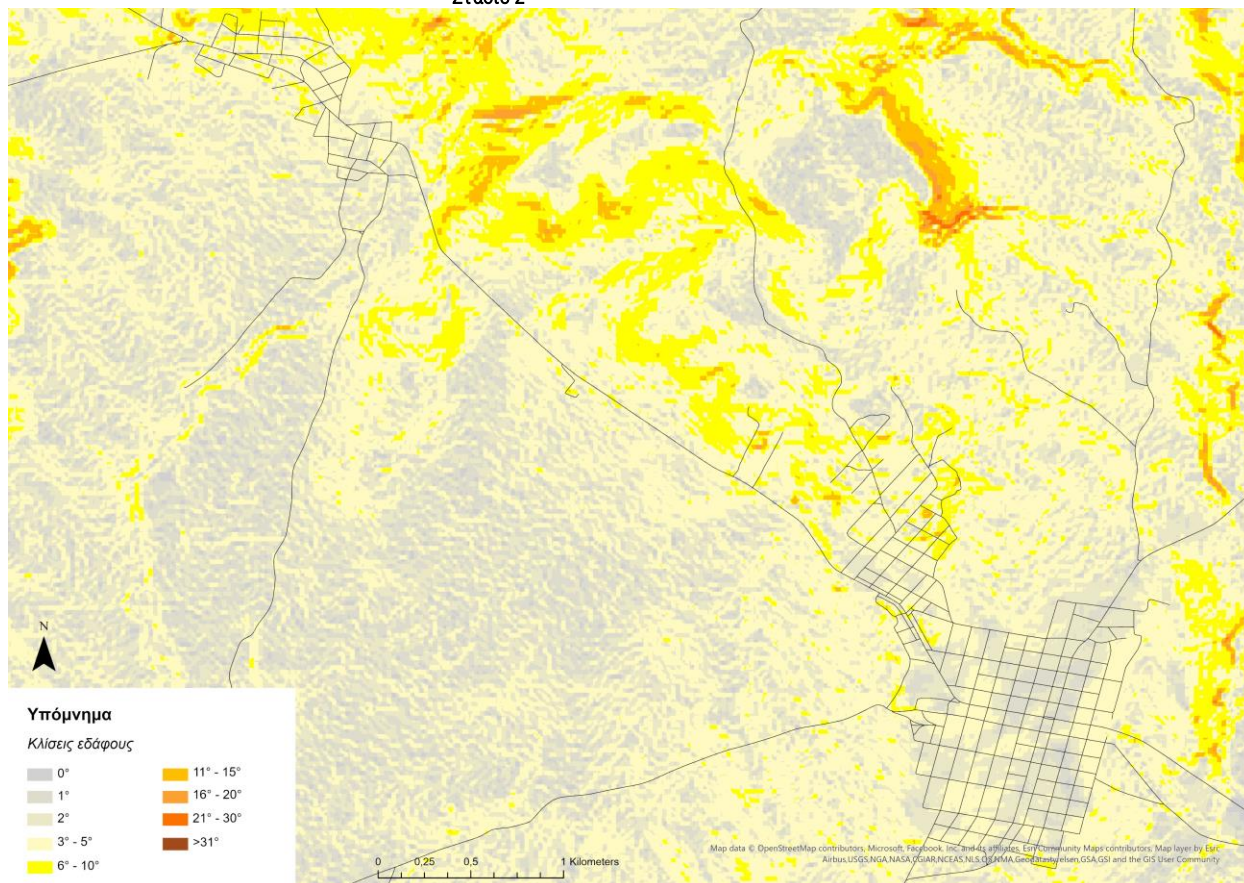
Στάδιο 2



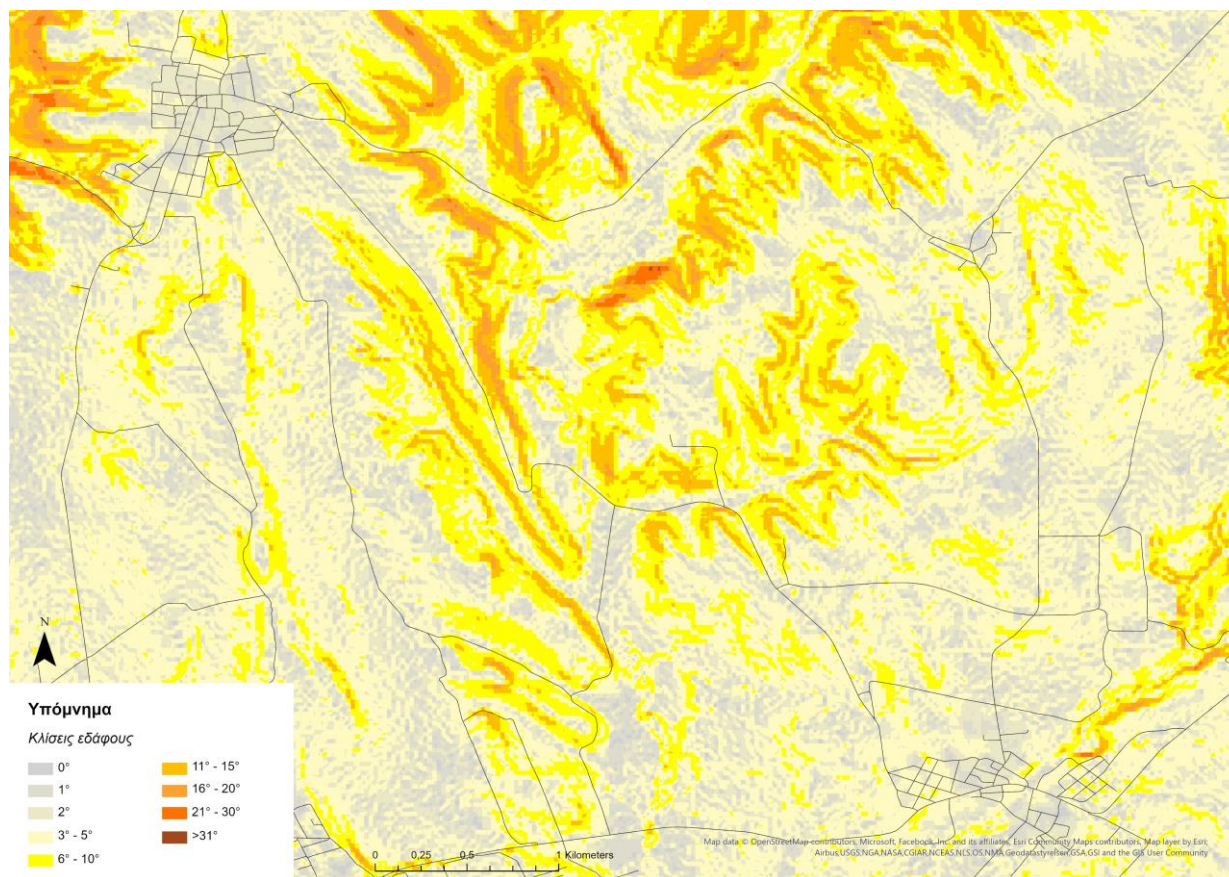
Σχήμα 5.65: Κλίσεις εδάφους (η)



Σχήμα 5.66: Κλίσεις εδάφους (θ)

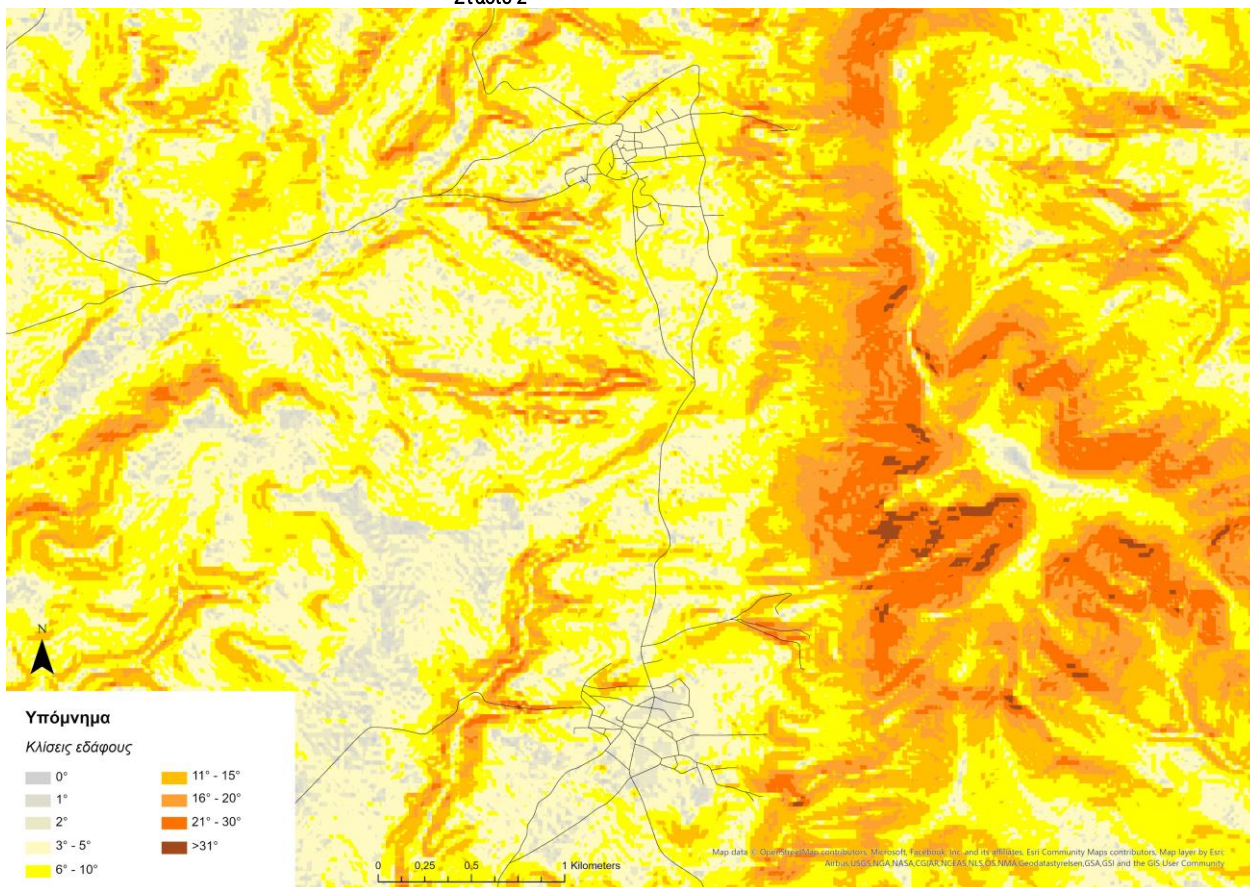


Σχήμα 5.67: Κλίσεις εδάφους (ι)

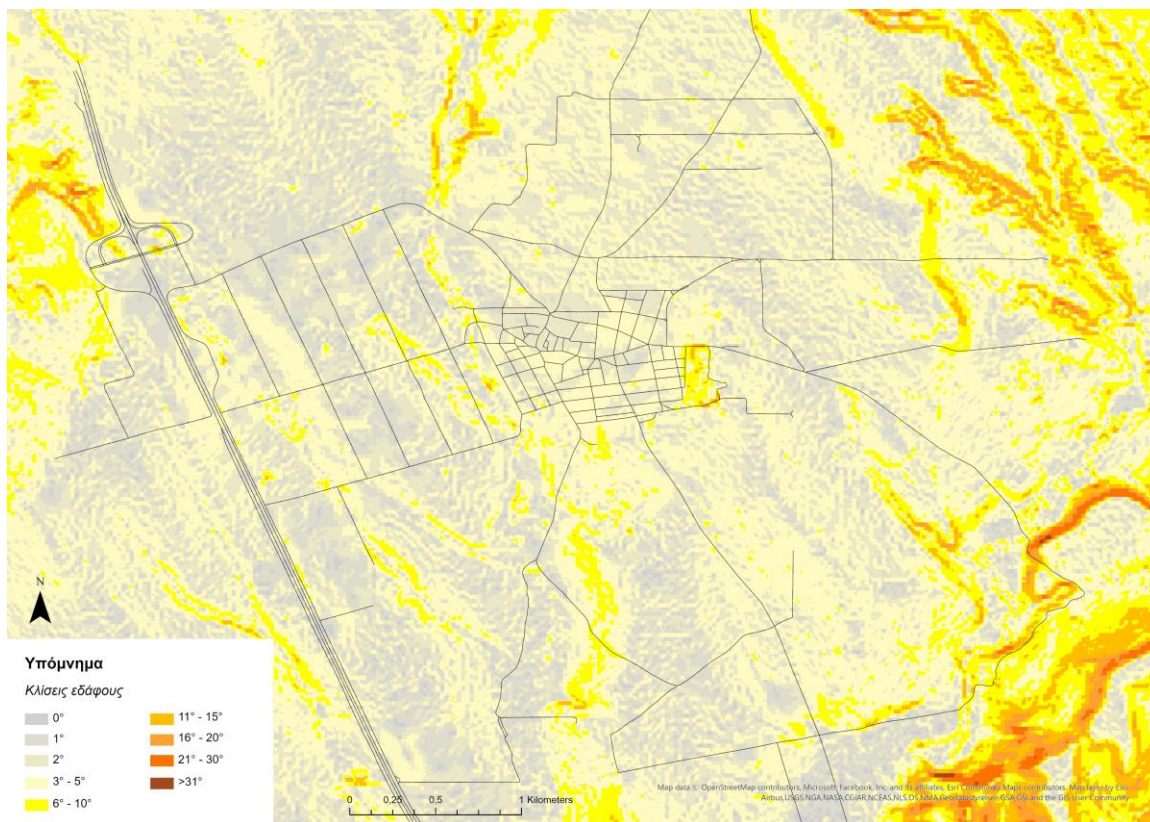


Σχήμα 5.68: Κλίσεις εδάφους (κ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.69: Κλίσεις εδάφους (λ)



Σχήμα 5.70: Κλίσεις εδάφους (μ)

Στάδιο 2

Τέλος, αξιοποιώντας τα υπόβαθρα με τις ρυμοτομικές γραμμές του Δήμου, επιτόπιες αποτυπώσεις και ψηφιογραφικά δεδομένα, εκτιμήθηκε το πλάτος των οδών στο βασικό οδικό δίκτυο. Δεδομένου ότι για κάθε οδικό άξονα η μέτρηση του πλάτους έλαβε χώρα σε περισσότερα από ένα οδικά τμήματα, στον **Πίνακα 5.1** που ακολουθεί, παρουσιάζονται δύο (2) τιμές, ήτοι η ελάχιστη και η μέγιστη τιμή.

Πίνακας 5.1: Πλάτη οδών

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)
Νέα Καλλικράτεια		
Κ. Μιχαήλου	8,0	8,0
Παρναβέλη	8,3	8,3
Αντωνίου Κελέση	12,2	12,3
Ι.Μυκωνιάτη	8,3	8,4
Δ. Σελεμενάκη	6,4	6,5
Οσίας Παρασκευής	7,6	7,6
Λ. Αμπατζόγλου	8,0	8,0
Β. Πιτσούλη	7,8	8,0
Λεωφόρος Νίκης	20,4	20,5
Οδός χωρίς όνομα	7,6	8,0
Σωζόπολη		
Φιλικής Εταιρείας	6,5	6,5
Αν. Ρωμυλίας	7,5	7,6
25ης Μαρτίου	4,8	8,0
Παραλιακή - Ανατολικής Ρωμυλίας	12,8	12,8
Οδός χωρίς όνομα	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα 2	13,0	13,0
Οδός χωρίς όνομα 3	7,2	11,0
Οδός χωρίς όνομα 4	8,5	8,5
28ης Οκτωβρίου	9,5	9,5
Οδός χωρίς όνομα 5/ Κάθετος σε Ευαγγελίστριας	7,3	7,5
Νέα Ηράκλεια		
Οδός χωρίς όνομα 1	8,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα 2	7,0	12,4
Οδός χωρίς όνομα 3	6,0	9,2
Οδός χωρίς όνομα 4 (κύρια αρτηρία)	10,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα 5 (δευτ. αρτηρία)	8,2	8,3
Οδός χωρίς όνομα 5 (δευτ. αρτηρία)/Παραλιακή	7,0	15,5
Λάκκωμα		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	10,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα (κύρια αρτηρία)	13,0	13,0
Αισχύλου	6,7	6,7
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/ κάθετος στην Αισχύλου	10,5	10,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/ κάθετος στη δευτ. αρτηρία	8,3	8,3
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	6,5	6,5
Νέα Γωνιά		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	7,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/ κάθετος	8,0	8,0

Στάδιο 2

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/ κάθετος	7,0	7,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	13,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/συνέχεια της δευτ. αρτηρίας	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/περιμετρική	6,7	6,8
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)/κάθετη στην περιμετρική	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,0	8,0
Άγιος Παύλος		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,5	7,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	18,0	18,0
Νέα Σίλατα		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	9,0	16,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,8	8,8
Κρήνη		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,8	10,8
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	5,5	5,5
Πετράλωνα		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	13,0	13,0
Ροδόκηπος		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	10,0
Ελαιοχώρια		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	11,0	11,0
Νέα Τένεδος		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,8	7,8
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	10,0	12,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	10,3	10,3
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) -κεντρική	7,5	9,3
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) -κάθετος κεντρική	6,8	6,8
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) -κάθετος κεντρική	5,6	5,6
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	9,5	9,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια) - κάθετος σε δευτ. αρτηρία	10,5	10,5
Άγιος Παντελεήμων		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	7,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	10,0
Σήμαντρα		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	8,3	8,3
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	6,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	6,3	6,3
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) -Επαρχιακή Οδός Ν.Τρίγλιας - Πολυγύρου	8,0	8,0
Νέα Τρίγλια		
Αριστοφάνη	8,0	8,0
Γρ. Ε.	8,5	8,5
Προύσης	7,0	8,5

Στάδιο 2

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)
Καραολή & Δημητρίου	8,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα	6,0	6,0
Βίτσι Γράμμου	10,0	12,0
Τσάκωνα	11,0	11,0
Παντοβασιλίσσης	11,0	13,5
Ελ. Βενιζέλου	10,0	11,0
Αγ. Αθανασίου	8,0	8,0
Ζωγράφου		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	11,2
Διονυσίου		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,7	8,7
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,2	7,2
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	7,00-12,00	12,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	8,0	8,0
Πορταριά		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	7,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	8,0	14,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)-περιμετρική και κάθετος σε δευτ. αρτηρία κεντρική	11,0	11,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	10,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	12,0	12,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	12,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Άγιος Μάμας		
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	7,5	7,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	7,5	7,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) - κεντρική	10,5	10,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	13,5	13,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,3	9,3
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,3	8,3
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	7,0
Νέα Ποτίδαια		
Κασσανδρείας	12,3	22,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) - κεντρική	10,0	13,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	8,5	8,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	9,0	9,0
Κωνσταντίνου Μελά	10,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,5	9,5

Στάδιο 2

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,5	9,5
Ελ.Βενιζέλου	10,0	10,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία) - κεντρική παραλιακή	12,0	12,0
Μουριές		
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	7,0	7,0
Παραλία Διονυσίου		
Γρ. Λαμπράκη	7,0	7,0
Μεγ. Αλεξάνδρου	15,0	20,0
Ειρήνης	13,5	13,5
2η Λεωφόρος	10,0	10,0
4η Λεωφόρος	11,0	11,0
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	10,0	10,0
Νέα Πλάγια		
Λεωφόρος Δημοκρατίας	11,8	11,8
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,8	8,8
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	7,0	9,8
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	9,0	9,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	10,5	10,5
Θερμικού	9,3	9,3
Θερμικού	12,0	12,0
Αιγαίου	7,0	7,0
Πόντου	8,0	8,0
Νικ. Πλαστήρα	10,0	10,0
Φλογητά		
Γεωργίου Β'	12,5	12,5
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	13,0	13,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	12,0	12,0
Ρήγα Φερραίου	8,0	8,0
Οδός χωρίς όνομα (συλλεκτήρια)	8,0	8,0
Γερμανού Καραβαγγέλη	10,0	10,0
Νικ. Πλαστήρα	11,0	11,0
Νέα Μουδανιά		
Κανελλοπούλου	14,5	27,5
Λεωφόρος Ελευθερίας	27,5	27,5
Θεσσαλονίκης	10,0	10,0
Τζαβούρα	14,0	14,0
Μεγ. Αλεξάνδρου	7,0	10,5
Νικ. Καζαντζάκη	12,0	12,0
Γ. Παπανδρέου	13,0	13,0
Χρυσοστόμου Σμύρνης	10,0	10,0
Αναπαύσεως	8,0	11,5
Καλολίμνου	7,5	7,5
Μακεδονίας	8,0	8,0
Φωτιάδου	10,4	10,4
Αγ. Γεωργίου	9,0	9,0

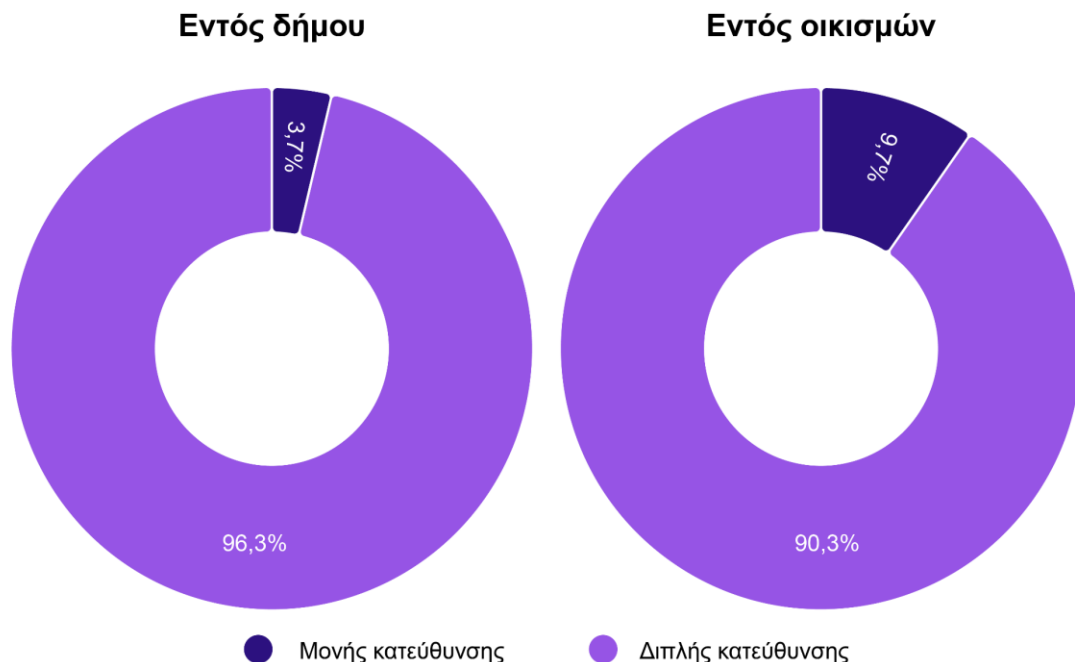
Στάδιο 2

Οδός	Ελάχιστη τιμή (m)	Μέγιστη τιμή (m)
Εθνικής Αντίστασης	9,5	9,5
Αριστοτέλους	12,0	12,0
Κασσάνδρας	9,0	10,5
Ιωάννου Παπαευστρατίου	13,0	13,0
Παναγίας Κορυφινής	10,0	34,0
Γρ. Ε	10,3	10,3
Οδός χωρίς όνομα (δευτ. αρτηρία)	12,7	12,7

5.3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Μετά την περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου που προηγήθηκε, στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα στοιχεία που συνθέτουν την κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου, όπως οι κατευθύνσεις των οδών, οι θέσεις των σημαντικότερων κόμβων (σηματοδοτούμενων και κυκλικών), και τέλος, οι θέσεις των διαβάσεων και των ραμπών (κεκλιμένων επιπέδων) πεζών. Ακόμη, όπως οφείλει να σημειωθεί, η κατακόρυφη σήμανση στο βασικό οδικό δίκτυο των οικισμών παρουσιάζεται για λόγους ευκρίνειας μόνο στους Χάρτες της σειράς Α.6 που συνοδεύουν το παρόν παραδοτέο.

Πιο αναλυτικά, όπως γίνεται εμφανές από το **Σχήμα 5.71**, η συντριπτική πλειοψηφία των οδών (τόσο σε επίπεδο δήμου όσο και εντός οικισμών) είναι διπλής κατεύθυνσης, ενώ μόλις το 3,7% και το 9,7% του μήκους του οδικού δικτύου εντός δήμου και οικισμών αντίστοιχα, είναι μονής. Η κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου απεικονίζεται αναλυτικά στα **Σχήματα 5.72-5.74** που ακολουθούν.

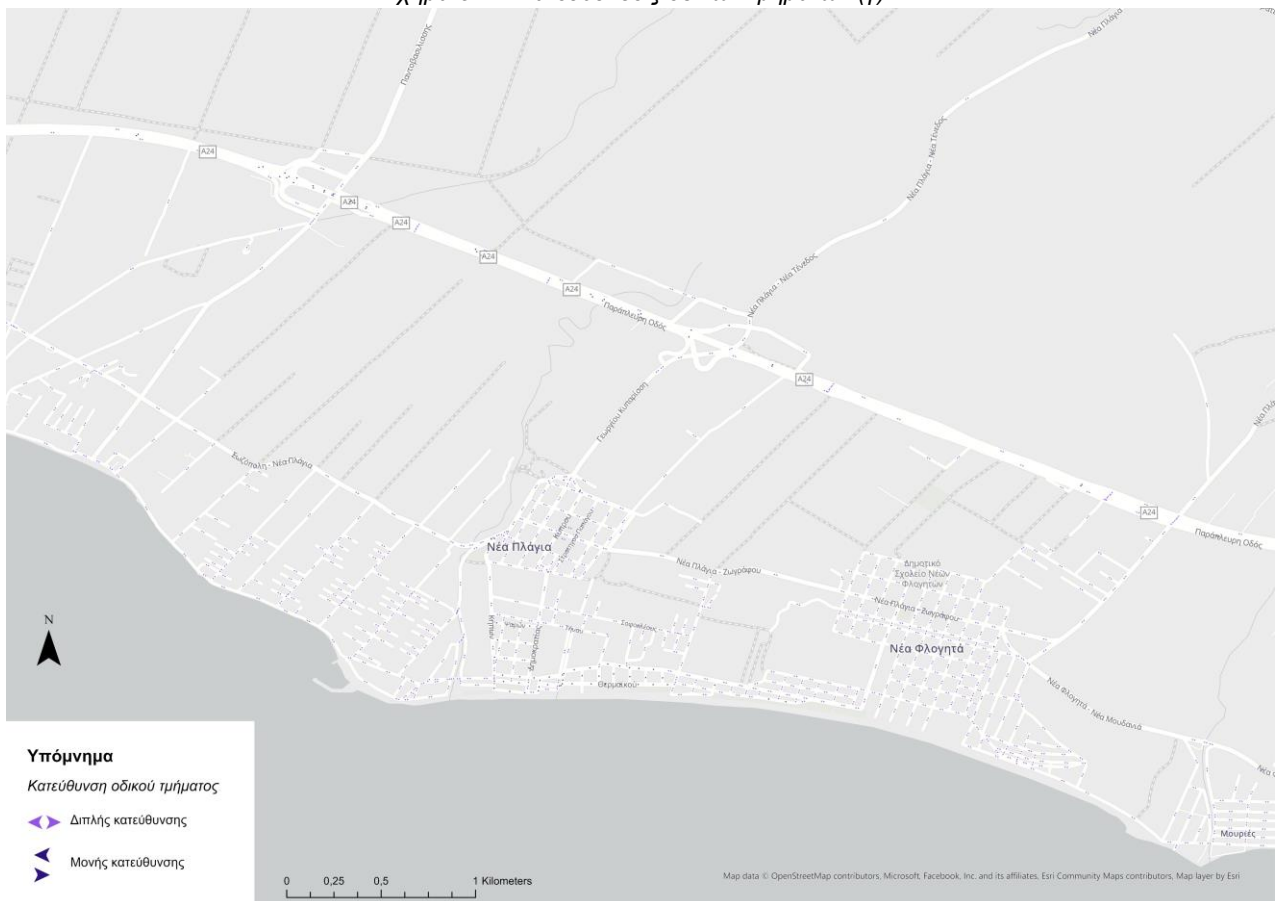


Σχήμα 5.71: Κατανομή του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με βάση τον αριθμό των κατευθύνσεων

Στάδιο 2

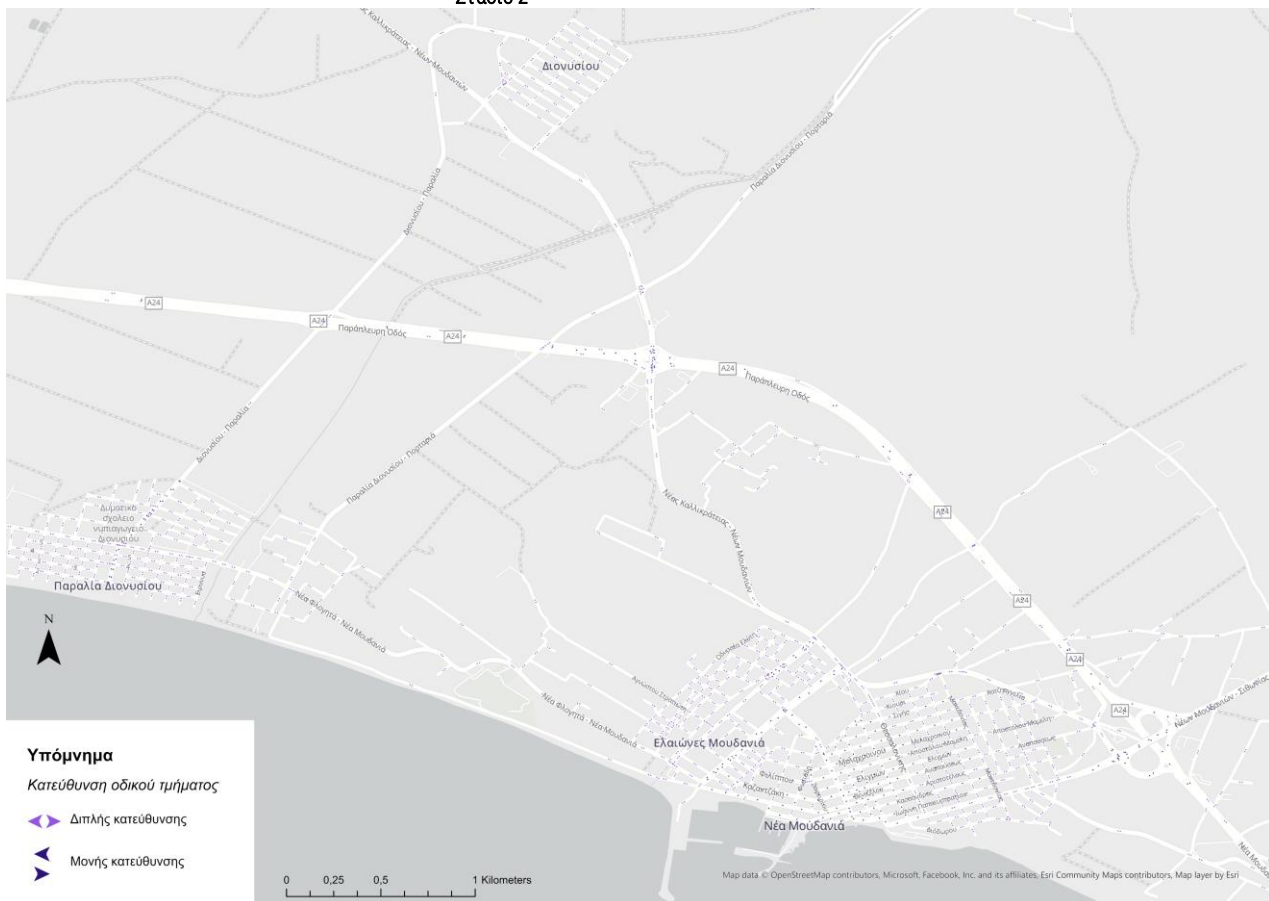


Σχήμα 5.74: Κατεύθυνσεις οδικών τμημάτων (γ)

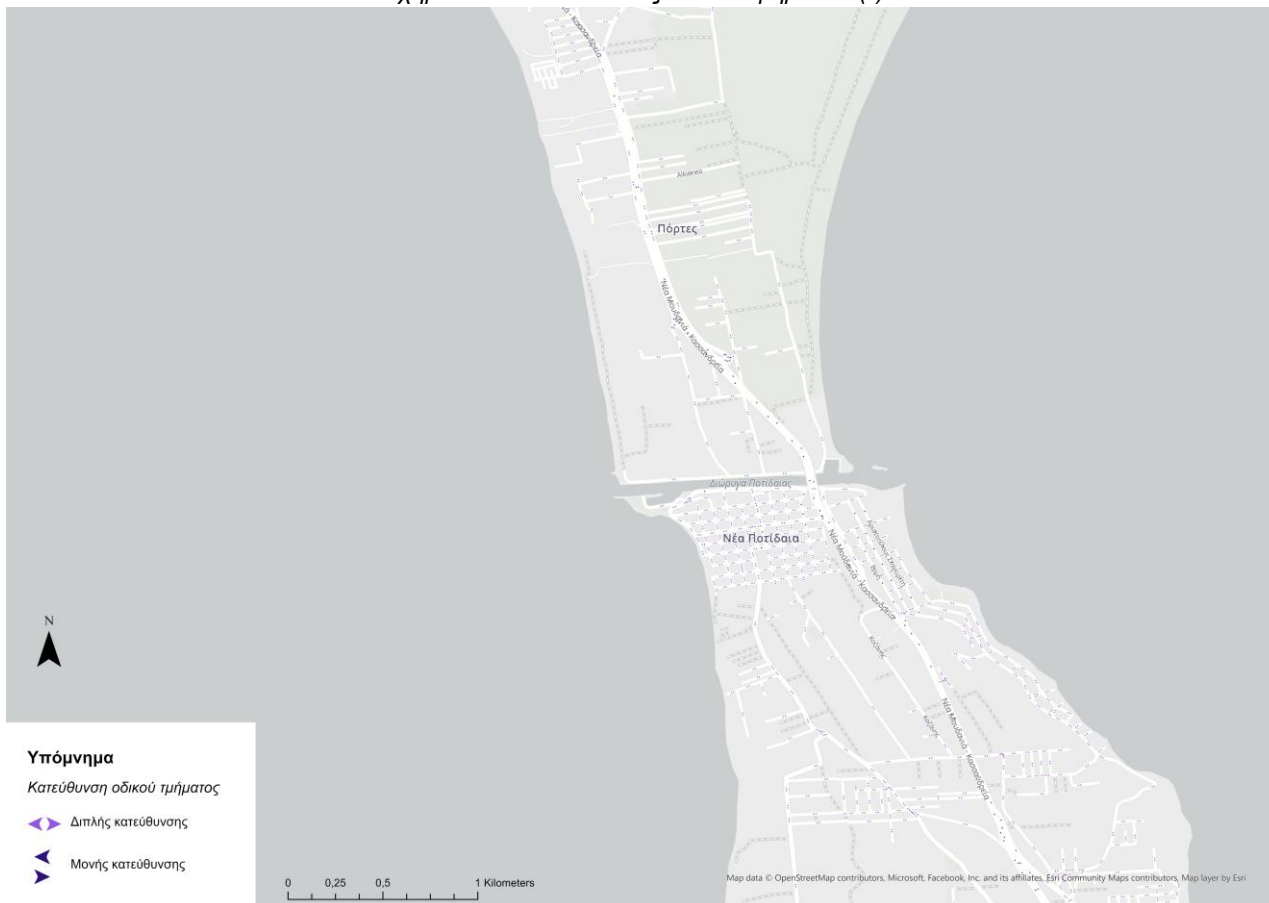


Σχήμα 5.75: Κατεύθυνσεις οδικών τμημάτων (δ)

Στάδιο 2

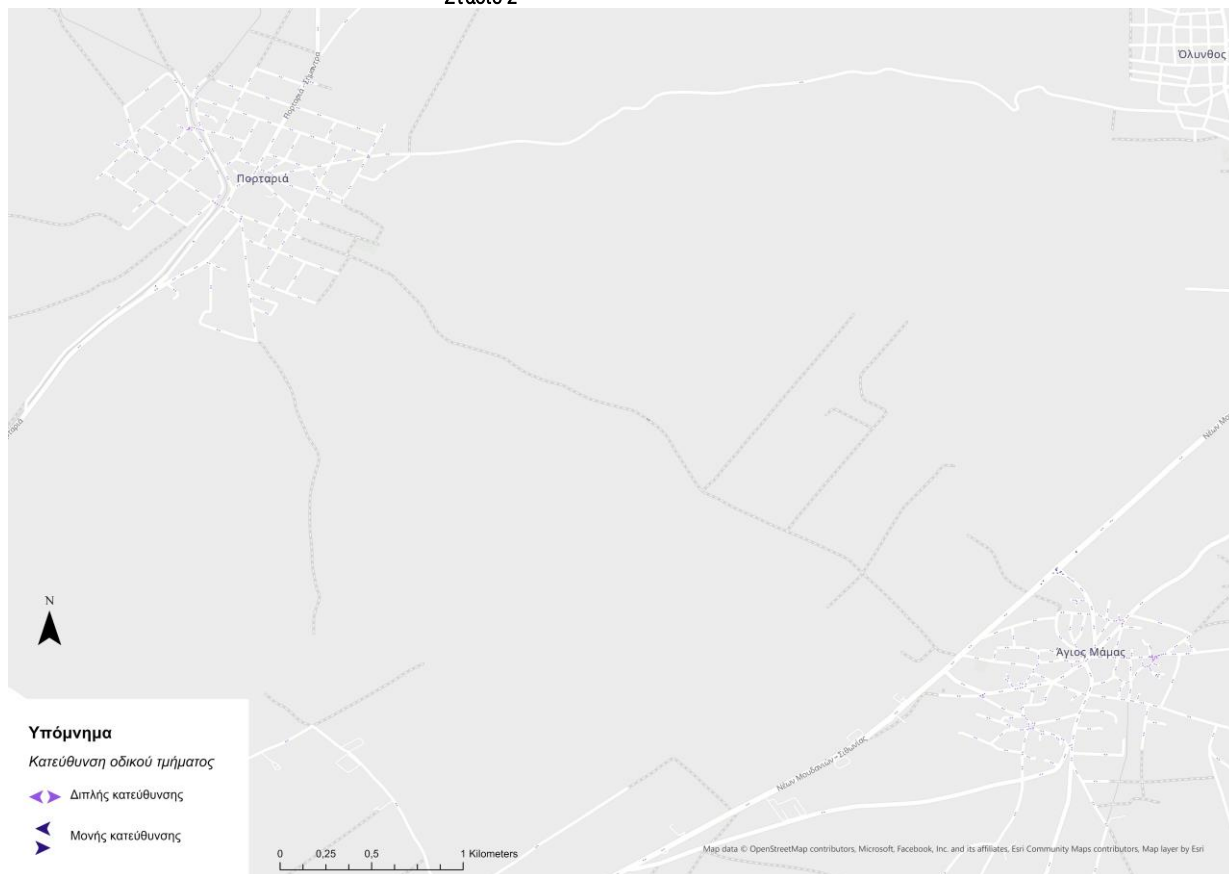


Σχήμα 5.76: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ε)

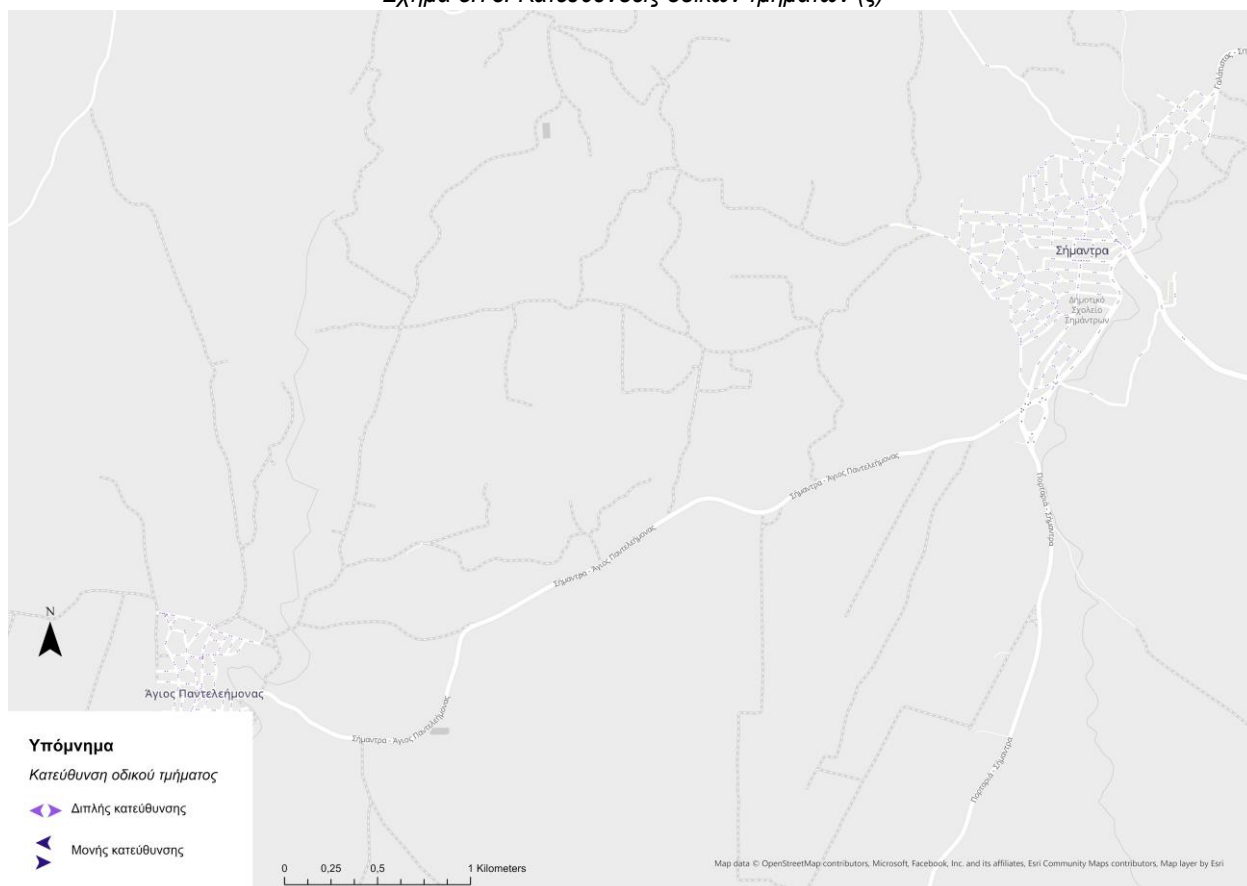


Σχήμα 5.77: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (στ)

Στάδιο 2

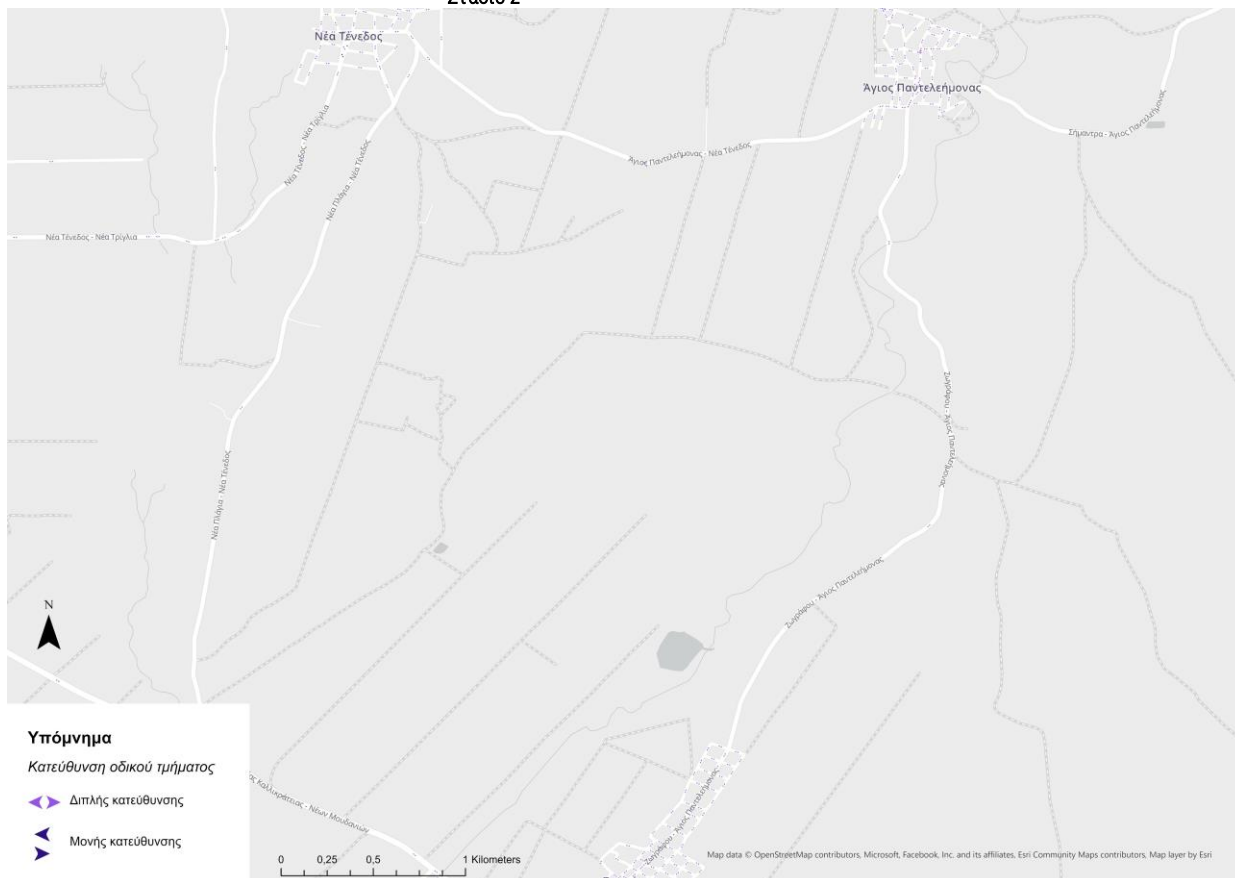


Σχήμα 5.78: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ζ)

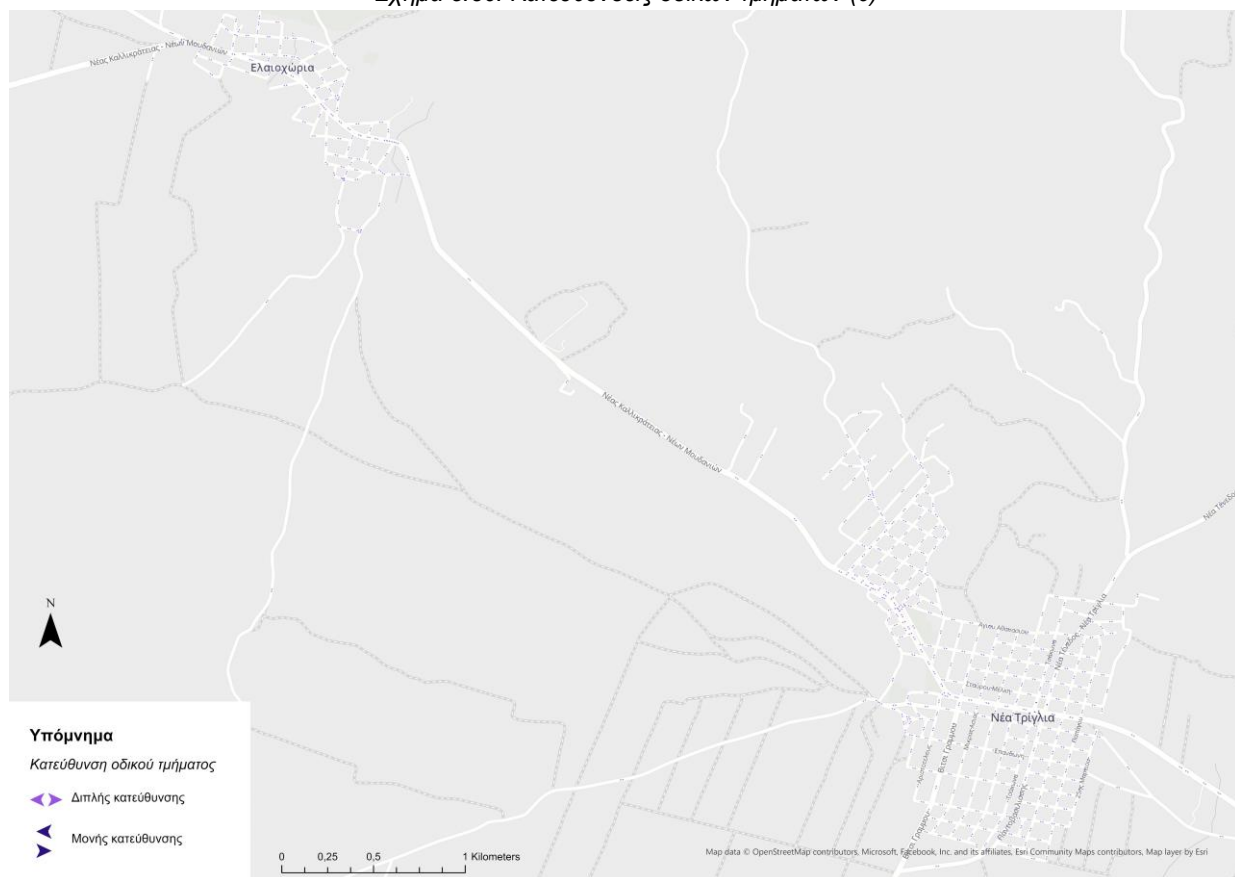


Σχήμα 5.79: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (η)

Στάδιο 2

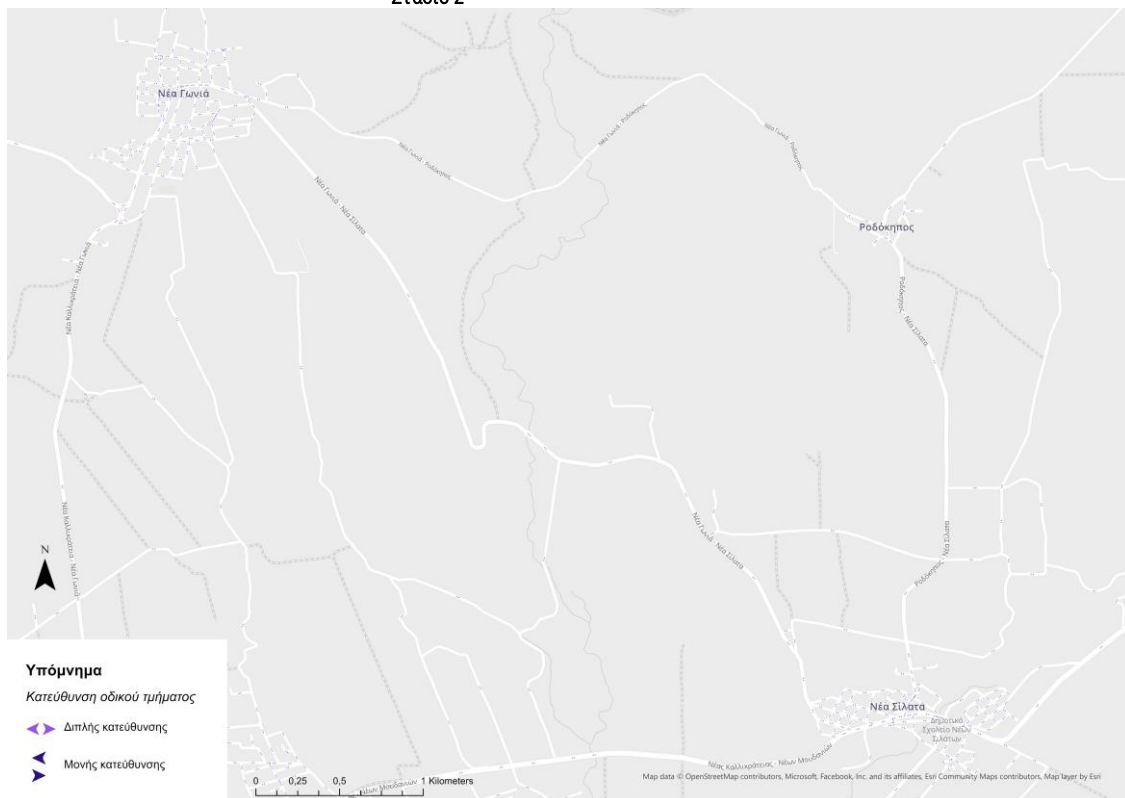


Σχήμα 5.80: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (θ)

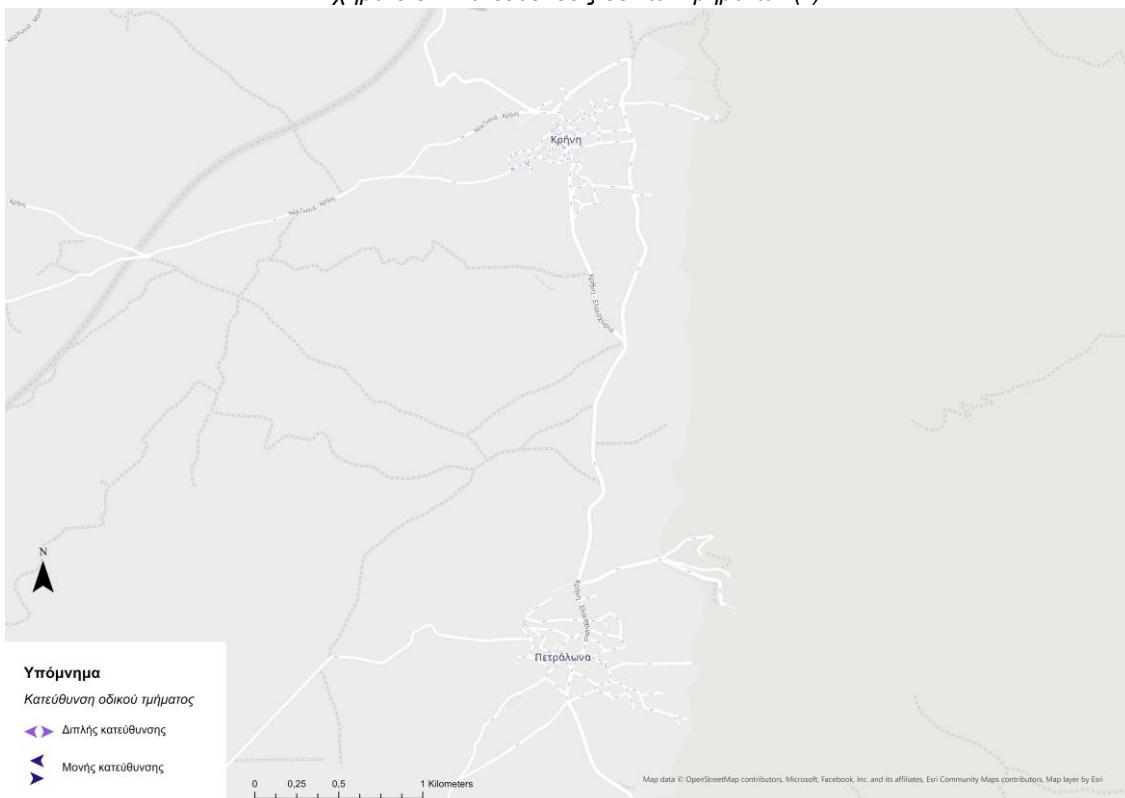


Σχήμα 5.81: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (ι)

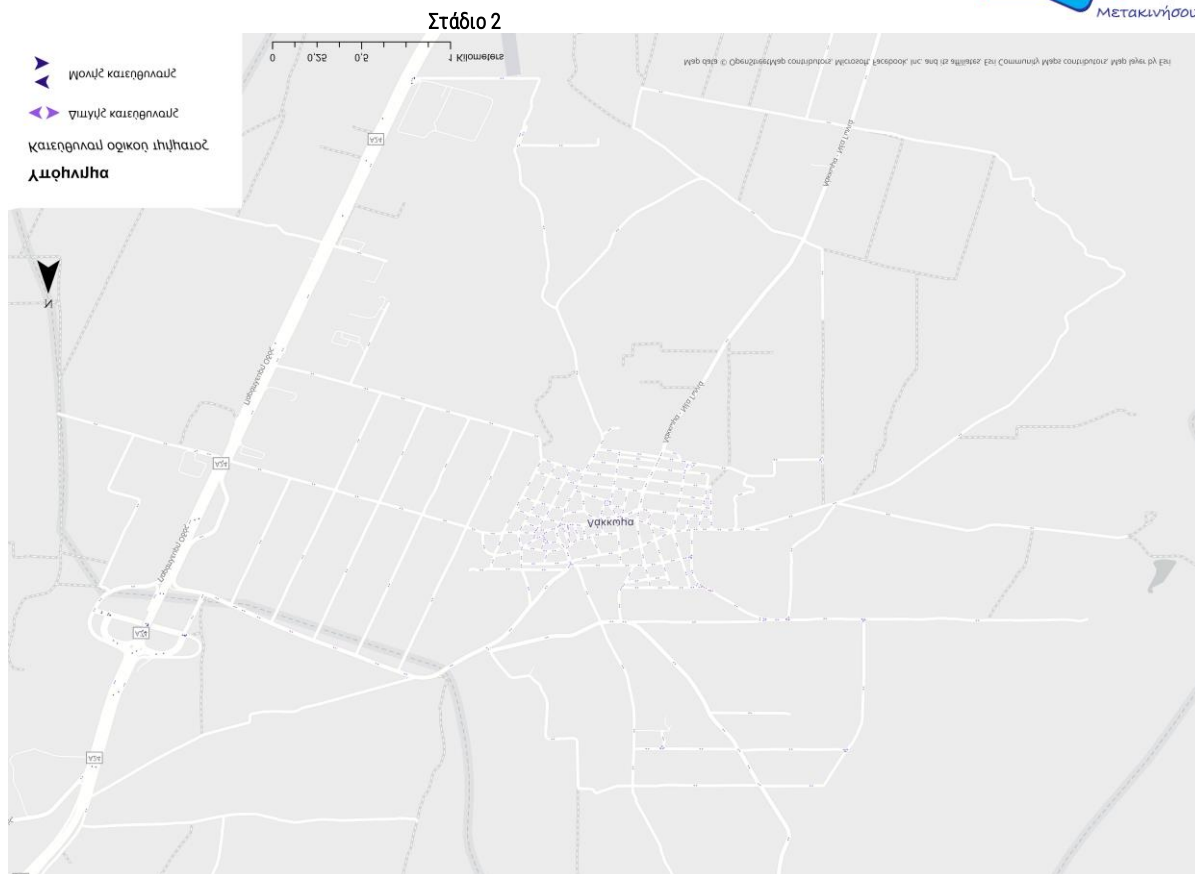
Στάδιο 2



Σχήμα 5.82: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (κ)



Σχήμα 5.83: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (λ)



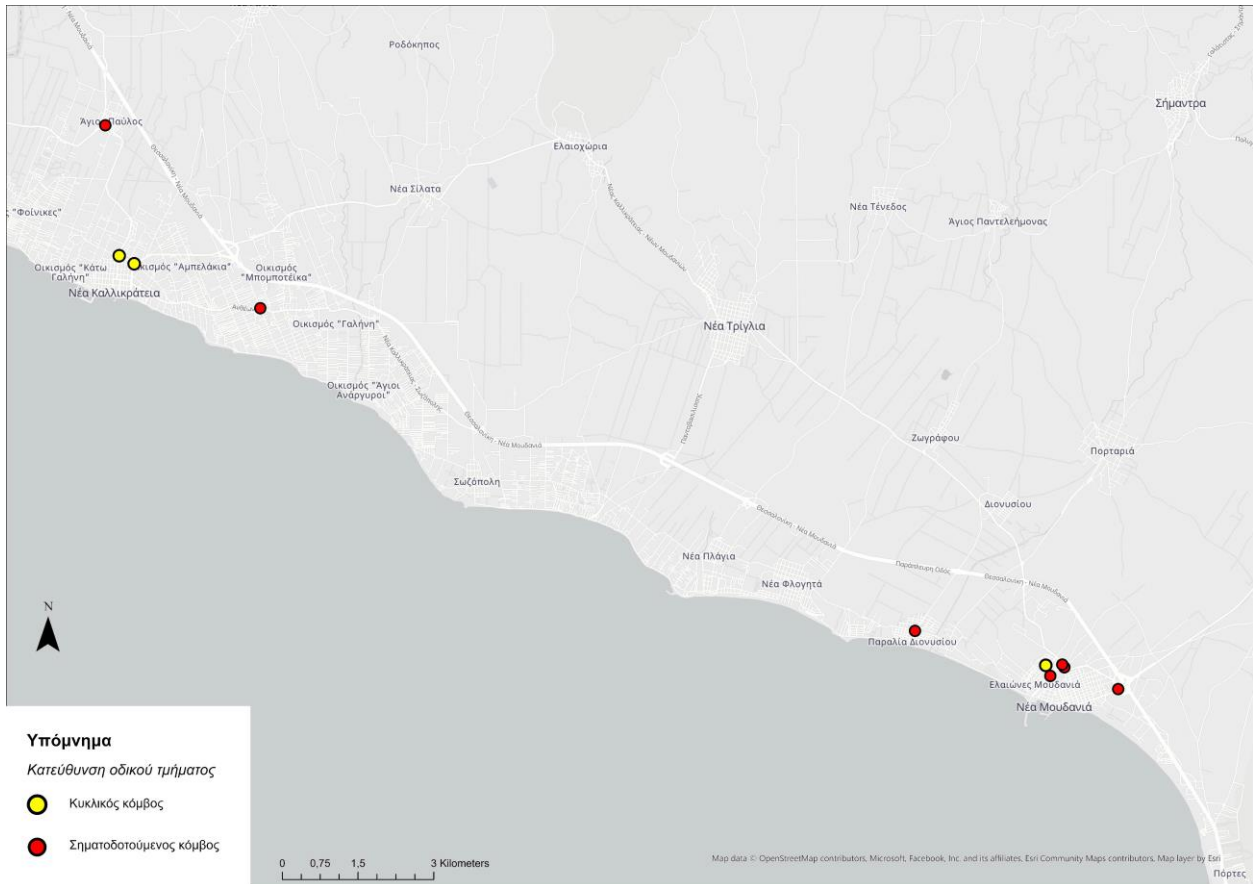
Σχήμα 5.84: Κατευθύνσεις οδικών τμημάτων (μ)

Αναφορικά με τους σημαντικότερους κόμβους, όπως απεικονίζεται και στο **Σχήμα 5.85** που ακολουθεί, εντός των ορίων της περιοχής μελέτης εντοπίζονται 7 (επτά) εν λειτουργία σηματοδοτούμενοι κόμβοι και τρεις (3) κυκλικοί κόμβοι. Από αυτούς, οι τέσσερις σηματοδοτούμενοι βρίσκονται στην οικισμό των Νέων Μουδανιών, ο πέμπτος στον Άγιο Παύλο, ο έκτος στην Παραλία Διονυσίου και ο έβδομος στη διασταύρωση των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Ανθέων πλησίον των οικισμών Μπομποτεΐκα και Γαλήνη, ενώ τέλος, οι δύο από τους τρεις κυκλικούς βρίσκονται στον οικισμό της Νέας Καλλικράτειας και ο ένας στα Νέα Μουδανιά.

Τέλος, όσον αφορά τις αναγκαίες υποδομές στο οδικό δίκτυο που διευκολύνουν την κίνηση των πεζών όπως οι διαβάσεις και οι ράμπες (βατά κεκλιμένα επίπεδα), στο βασικό οδικό δίκτυο εντός των οικισμών της περιοχής μελέτης καταγράφηκαν (με τη χρήση δορυφορικών ψηφιογραφικών δεδομένων, αεροφωτογραφιών, επιτόπιων επισκέψεων και καταγραφών) σχεδόν 160 διαβάσεις και περισσότερες από 360 ράμπες. Εδώ οφείλει να σημειωθεί ότι οι διαβάσεις που καταγράφηκαν είναι αυτές που το επίπεδο συντήρησής τους κατά τη στιγμή της καταγραφής ήταν τέτοιο που τις καθιστούσε ευδιάκριτες και λειτουργικές. Αναφορικά με τις ράμπες, όπως και οι διαβάσεις, έτσι και οι ράμπες εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δήμου και είναι εγκατεστημένες πρωτίστως κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων, καθώς και σε άξονες που έχουν υποστεί πρόσφατη ανάπλαση. Τα μεγέθη αυτά για τις διαβάσεις και τις ράμπες από τη μια πλευρά αναδεικνύουν τη σημαντική πρόοδο που έχει συντελέσει ο Δήμος Νέας Προποντίδας τα τελευταία χρόνια προς την πλευρά της εξασφάλισης της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών της οδού, από την άλλη όμως υποδηλώνει και την αδήριτη ανάγκη επιτάχυνσης ανάλογων δράσεων, με τελικό στόχο την επίτευξη καθολικής προσβασιμότητας σε όλους τους οικισμούς του Δήμου.

Στάδιο 2

Οι θέσεις των ραμπών και των διαβάσεων απεικονίζονται στα **Σχήματα 5.86-5.98 και 5.99-5.111** που ακολουθούν.



Σχήμα 5.85: Σηματοδοτούμενοι και κυκλικοί κόμβοι στην περιοχή μελέτης

Στάδιο 2



Σχήμα 5.86: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (α)



Σχήμα 5.87: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (β)

Στάδιο 2

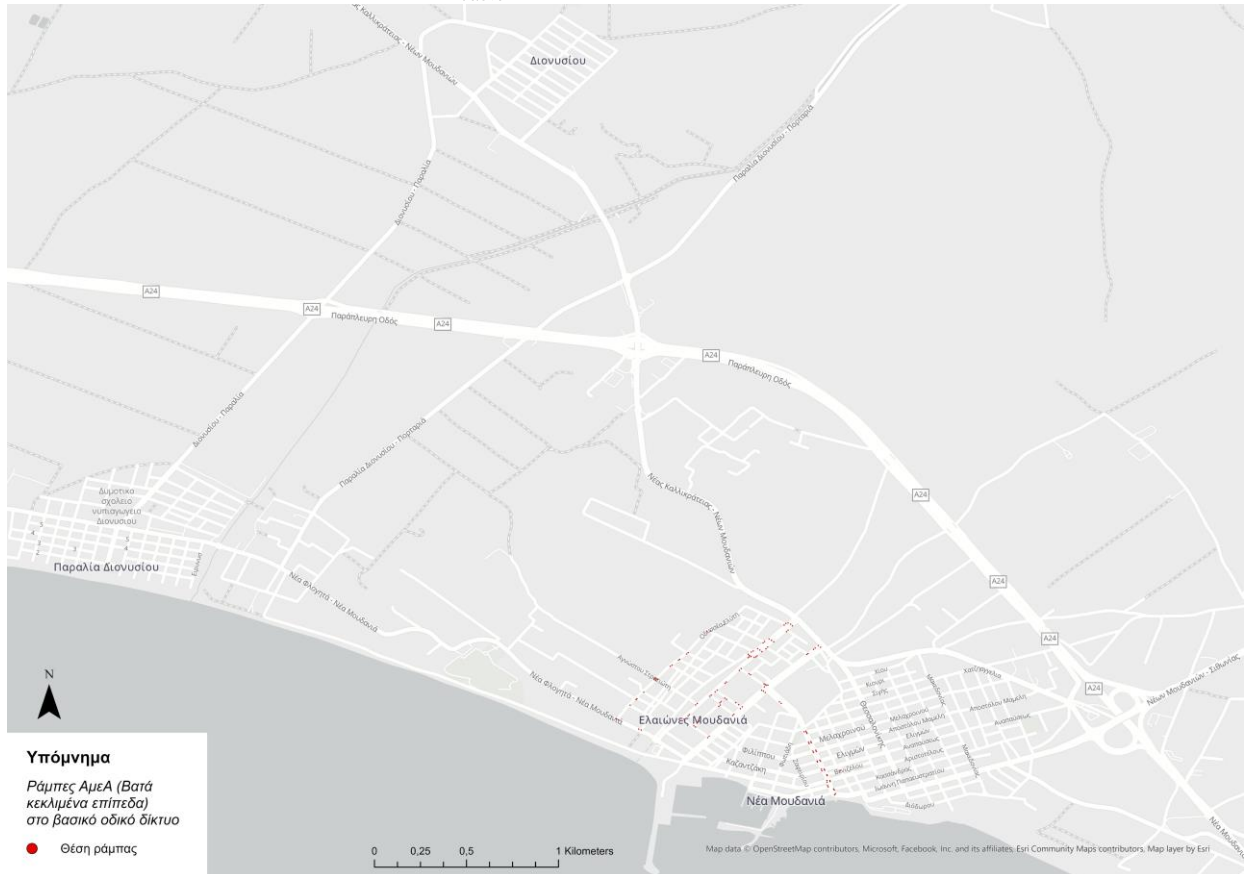


Σχήμα 5.88: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (γ)



Σχήμα 5.89: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (δ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.90: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ε)

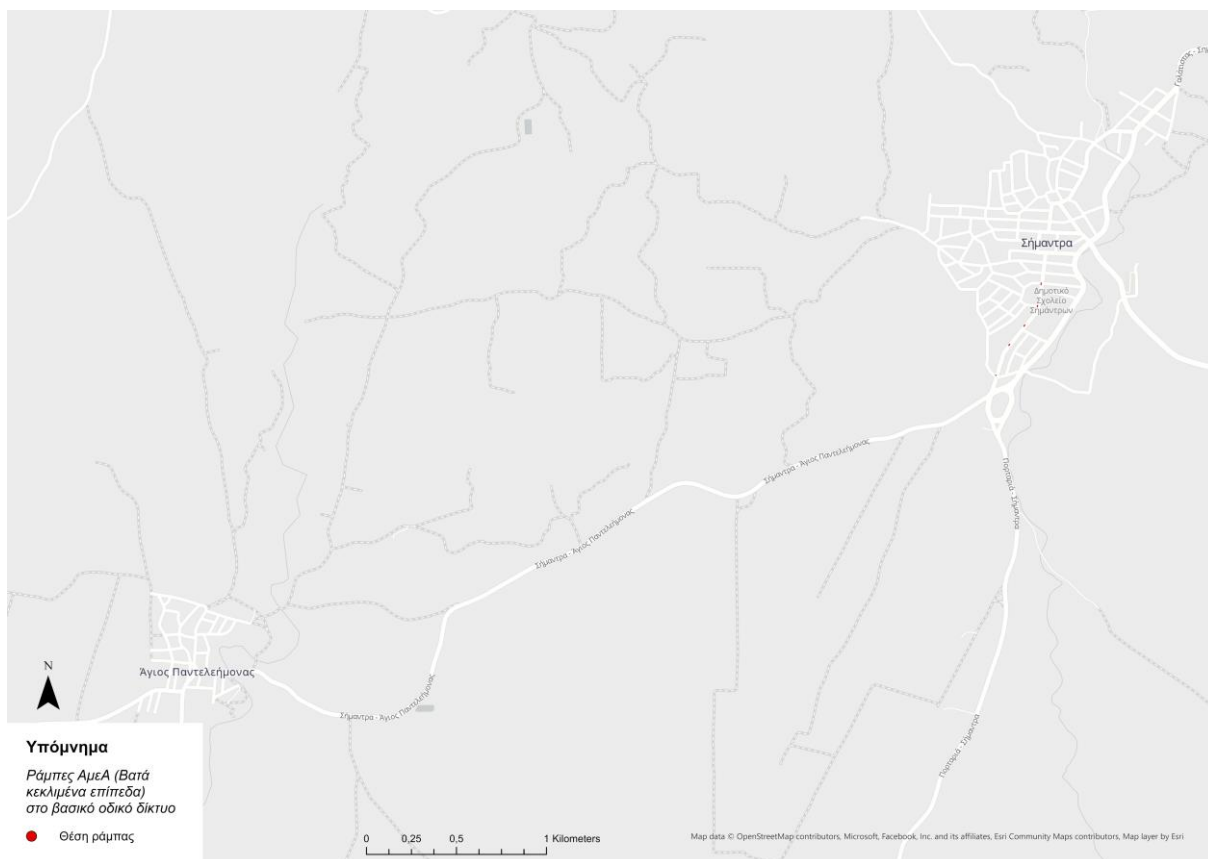


Σχήμα 5.91: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (στ)

Στάδιο 2

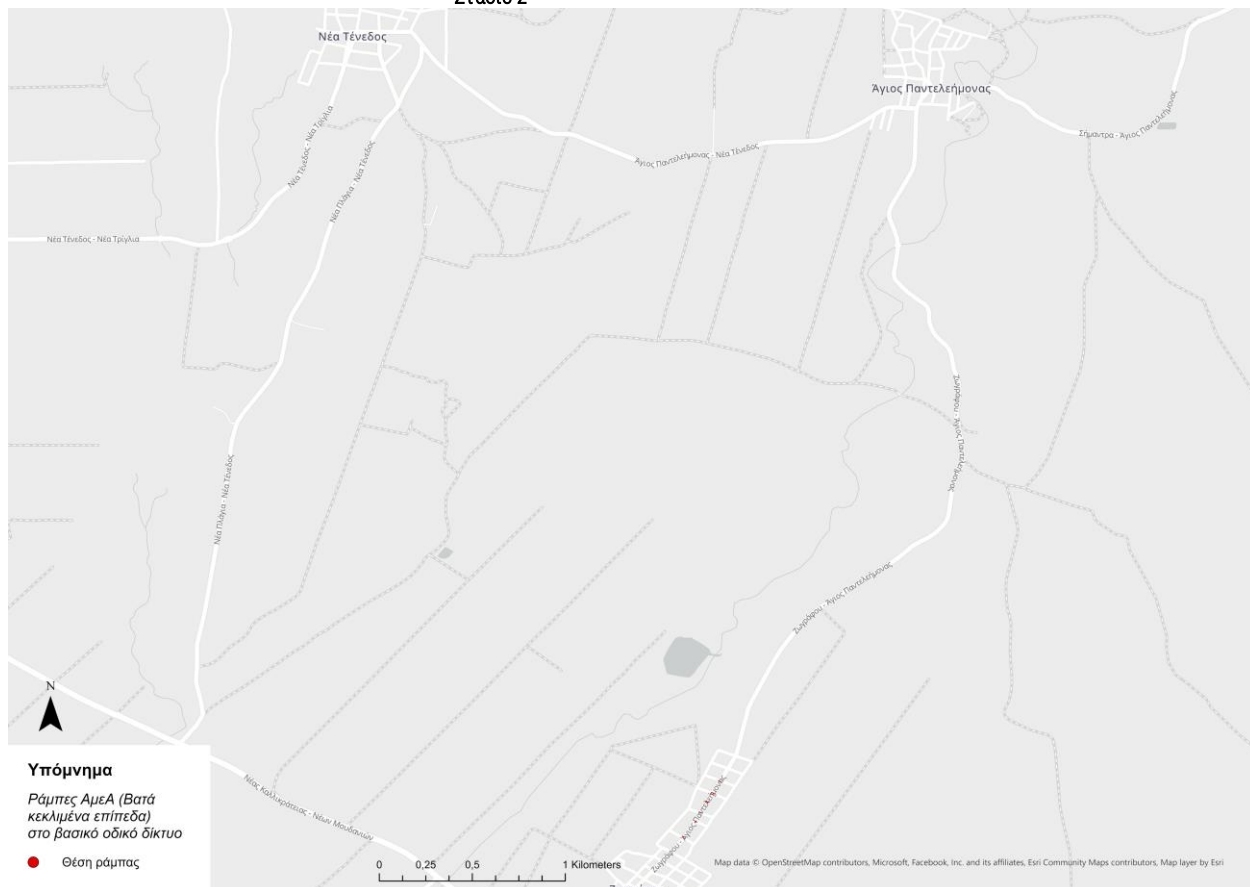


Σχήμα 5.92: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ζ)

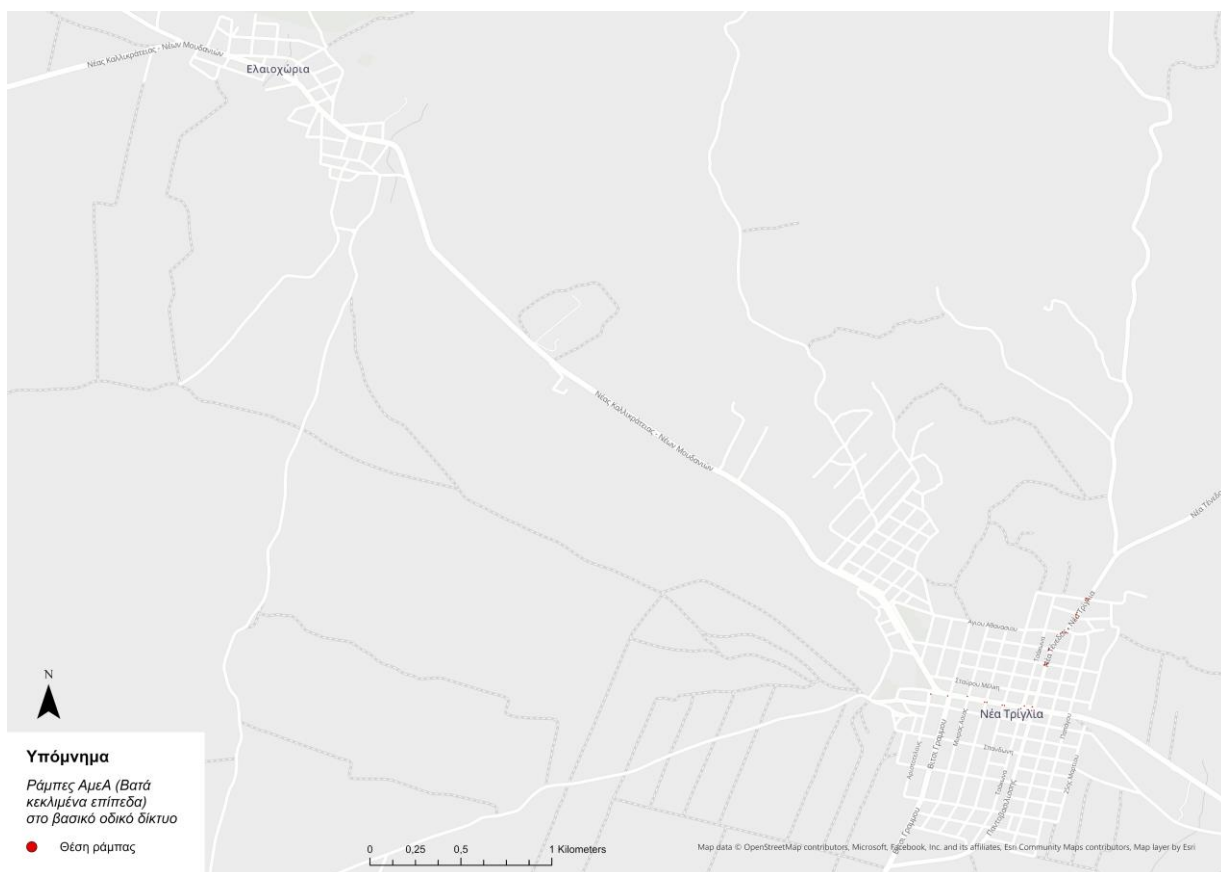


Σχήμα 5.93: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (η)

Στάδιο 2

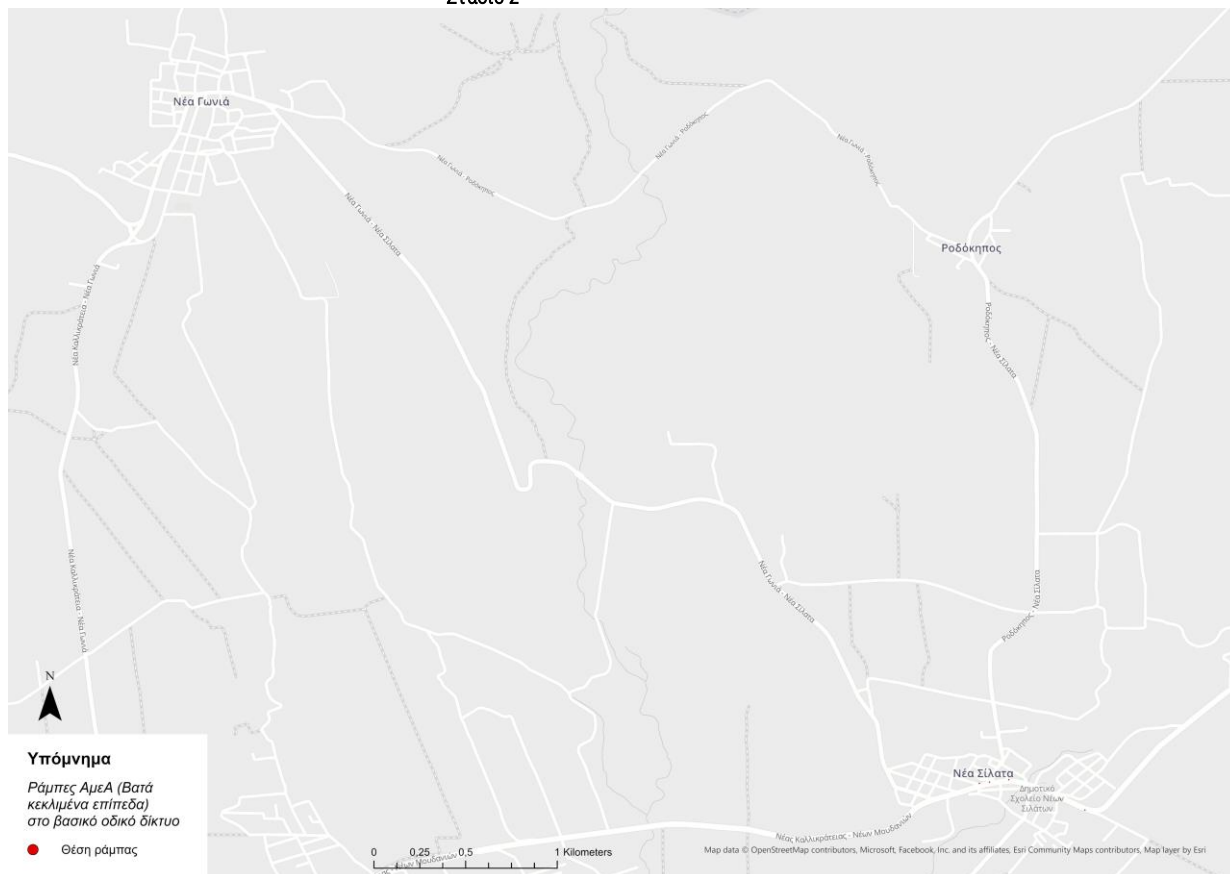


Σχήμα 5.94: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (θ)

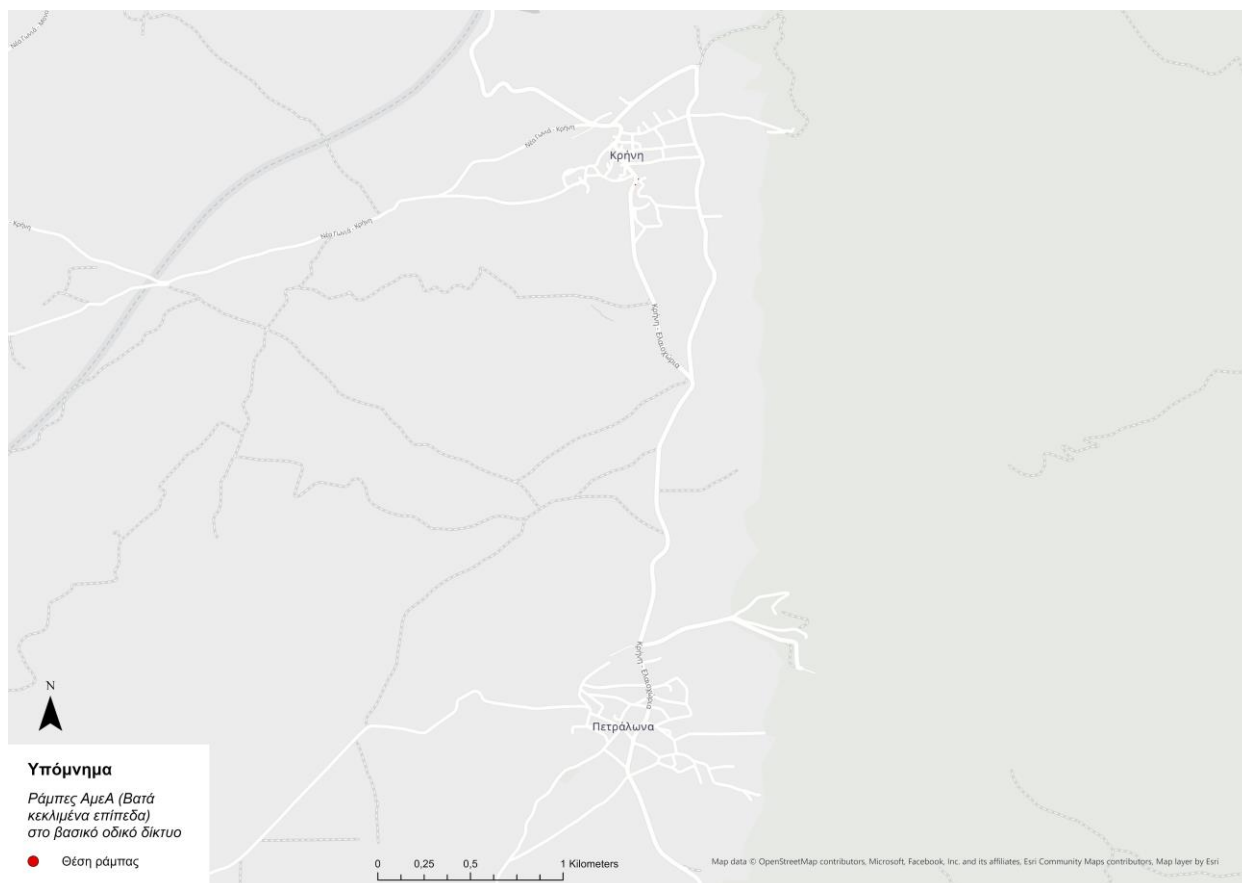


Σχήμα 5.95: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (ι)

Στάδιο 2

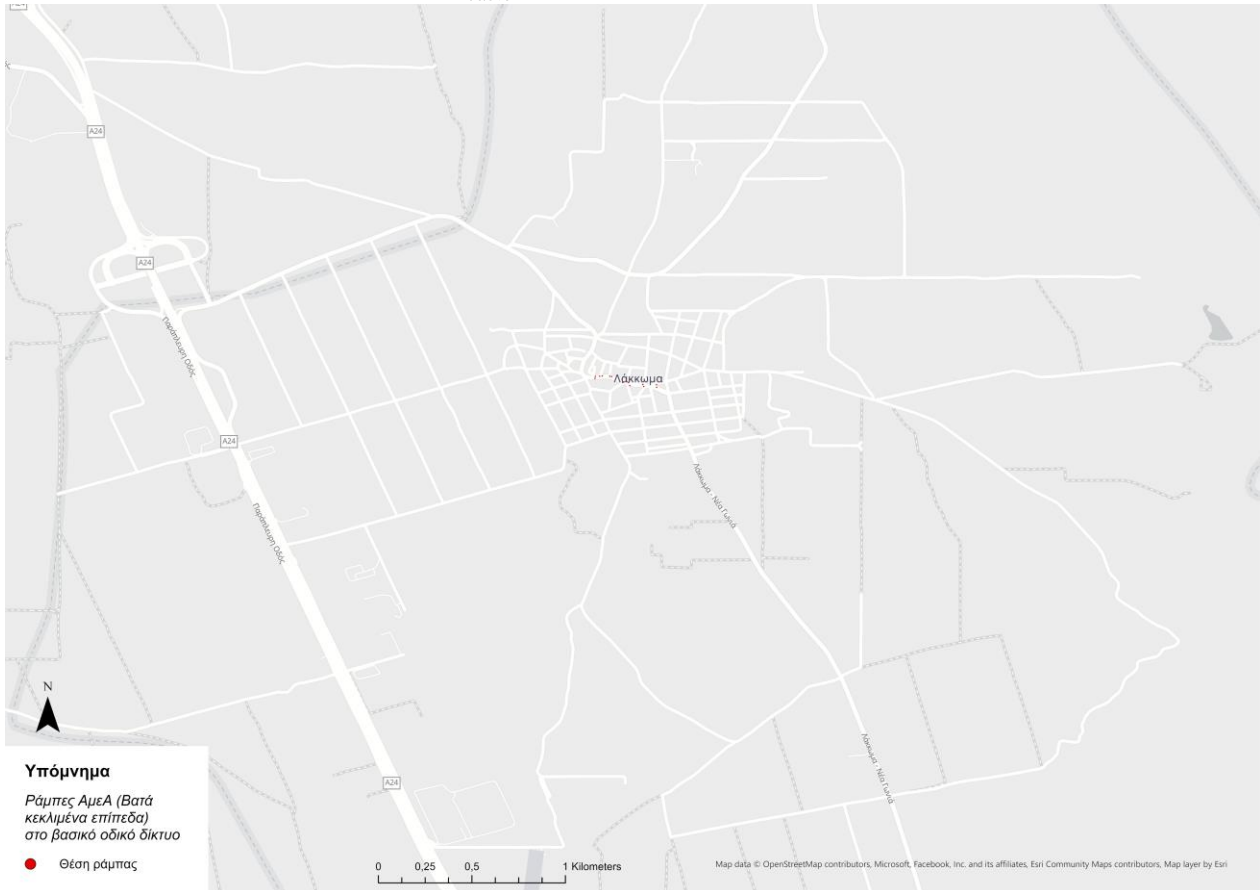


Σχήμα 5.96: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (κ)



Σχήμα 5.97: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (λ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.98: Θέσεις ραμπών στο βασικό οδικό δίκτυο (μ)



Σχήμα 5.99: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (α)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.100: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (β)

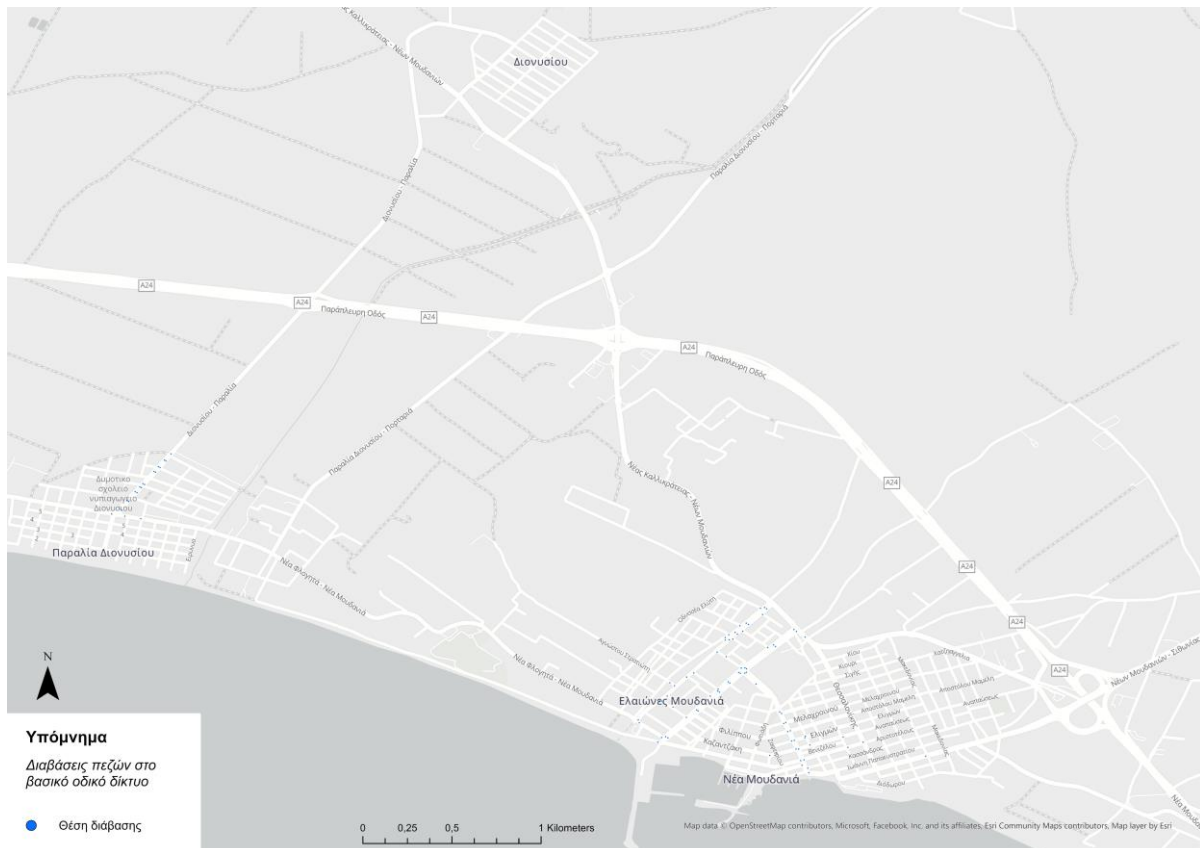


Σχήμα 5.101: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (γ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.102: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (δ)



Σχήμα 5.103: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ε)

Στάδιο 2

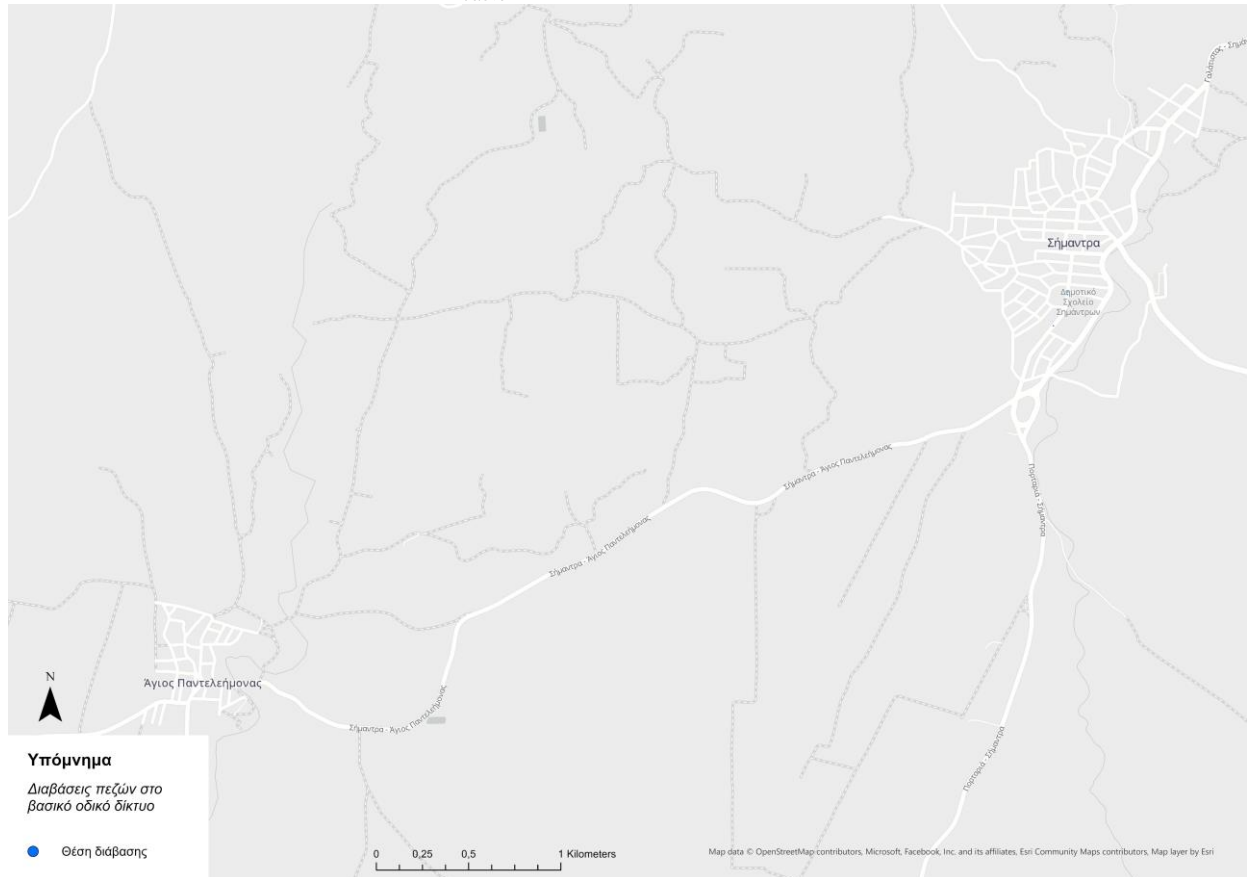


Σχήμα 5.104: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (στ)

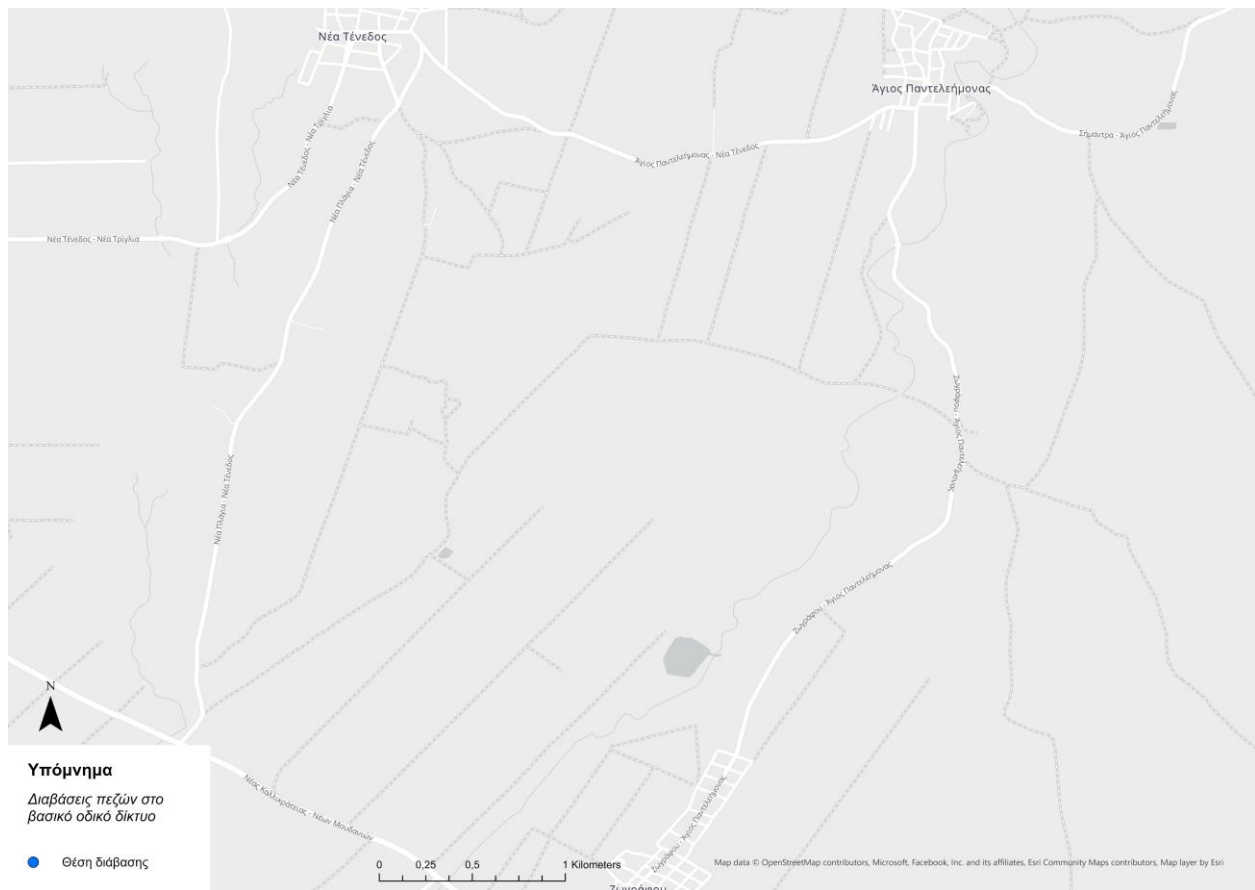


Σχήμα 5.105: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ζ)

Στάδιο 2

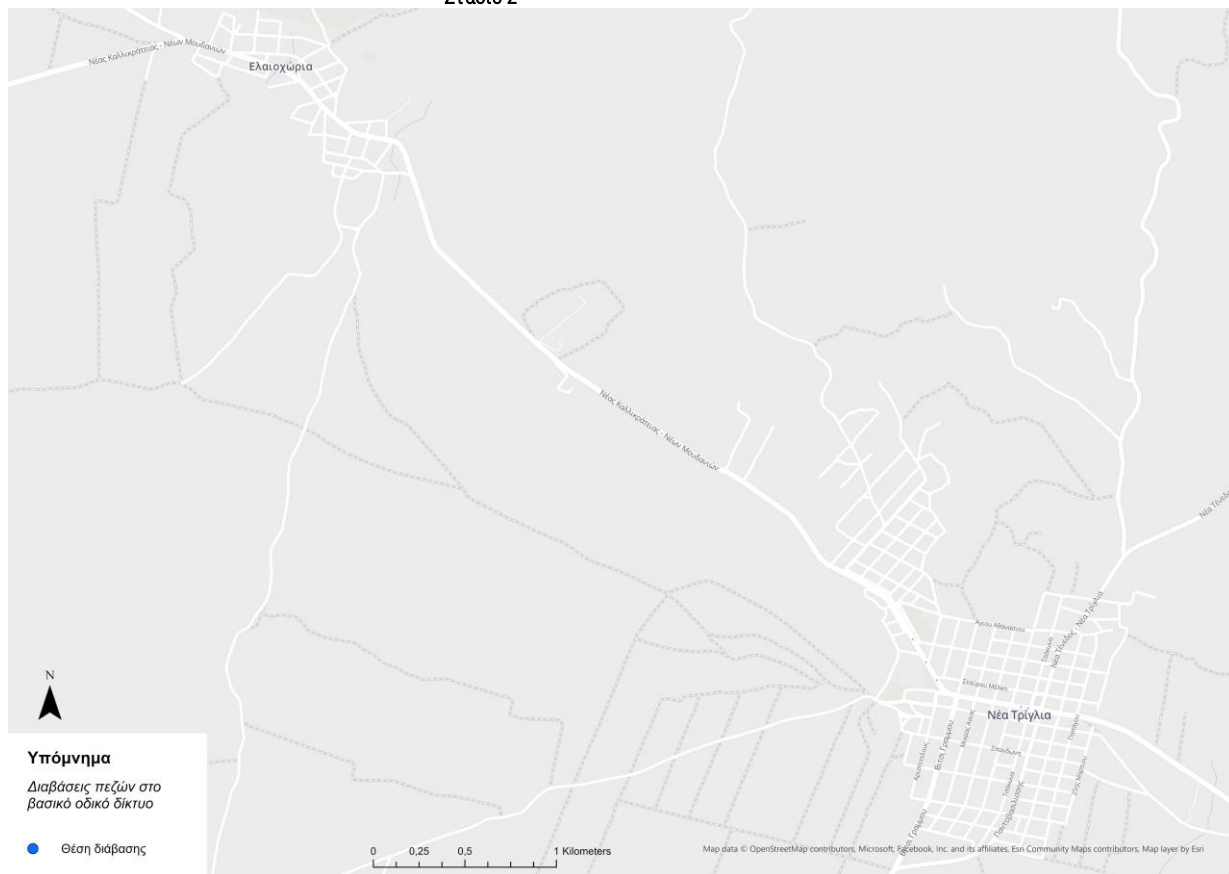


Σχήμα 5.106: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (η)

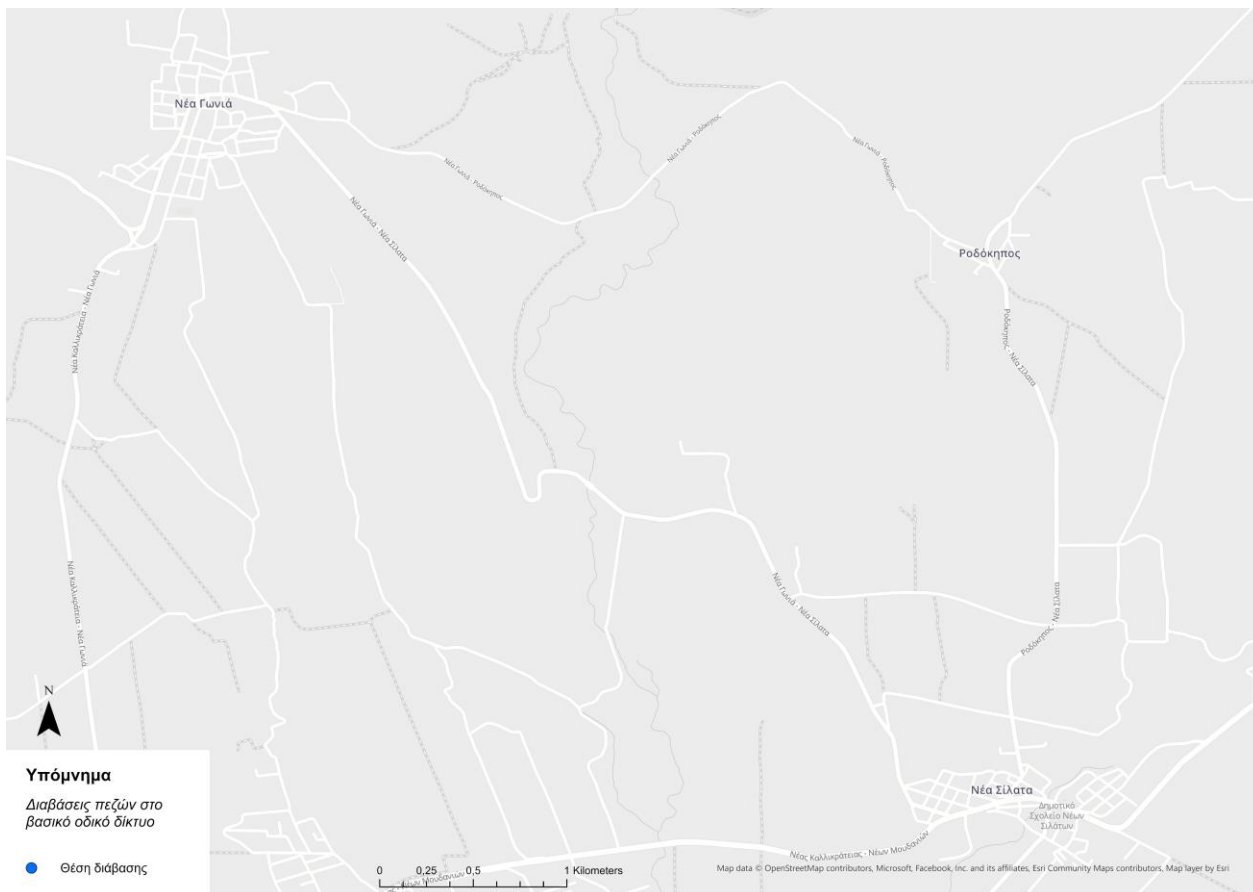


Σχήμα 5.107: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (θ)

Στάδιο 2

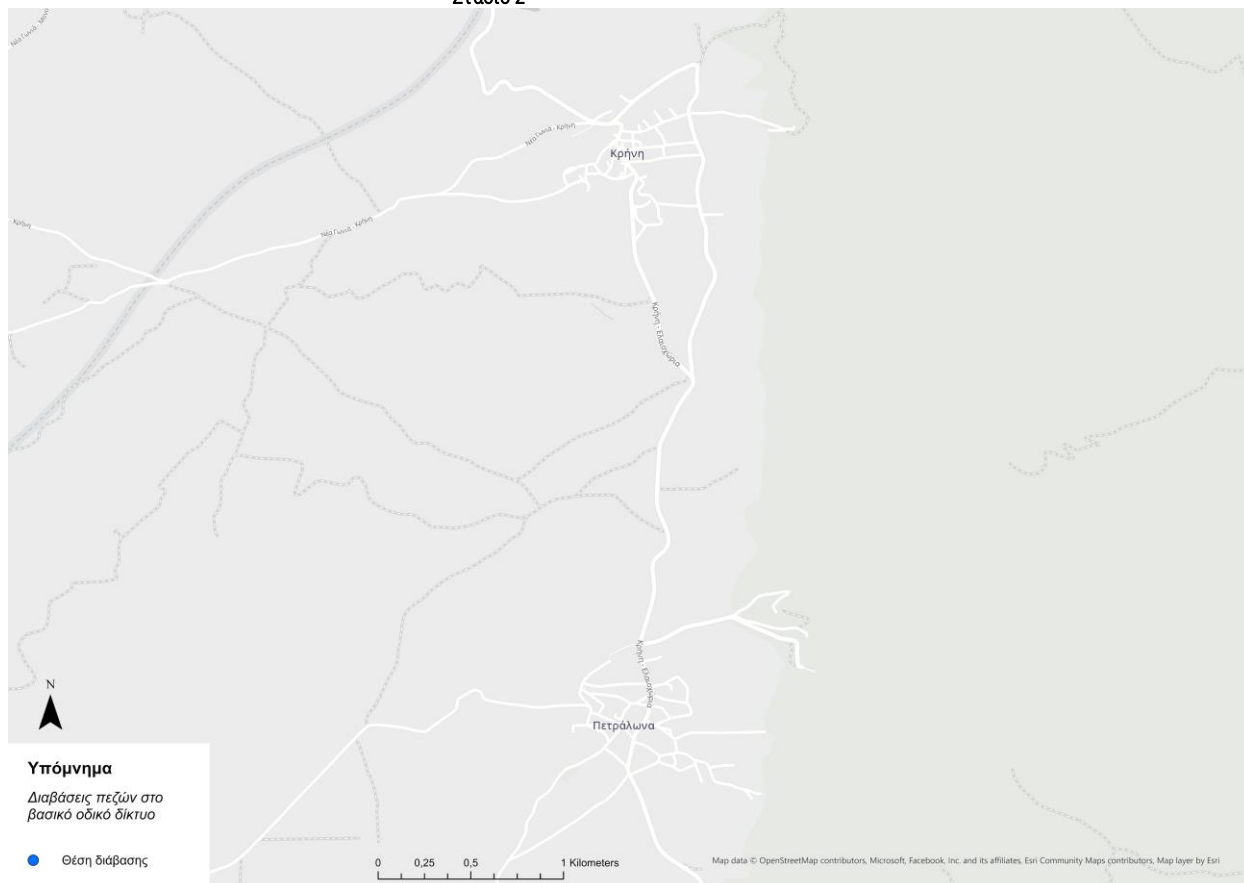


Σχήμα 5.108: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (ι)

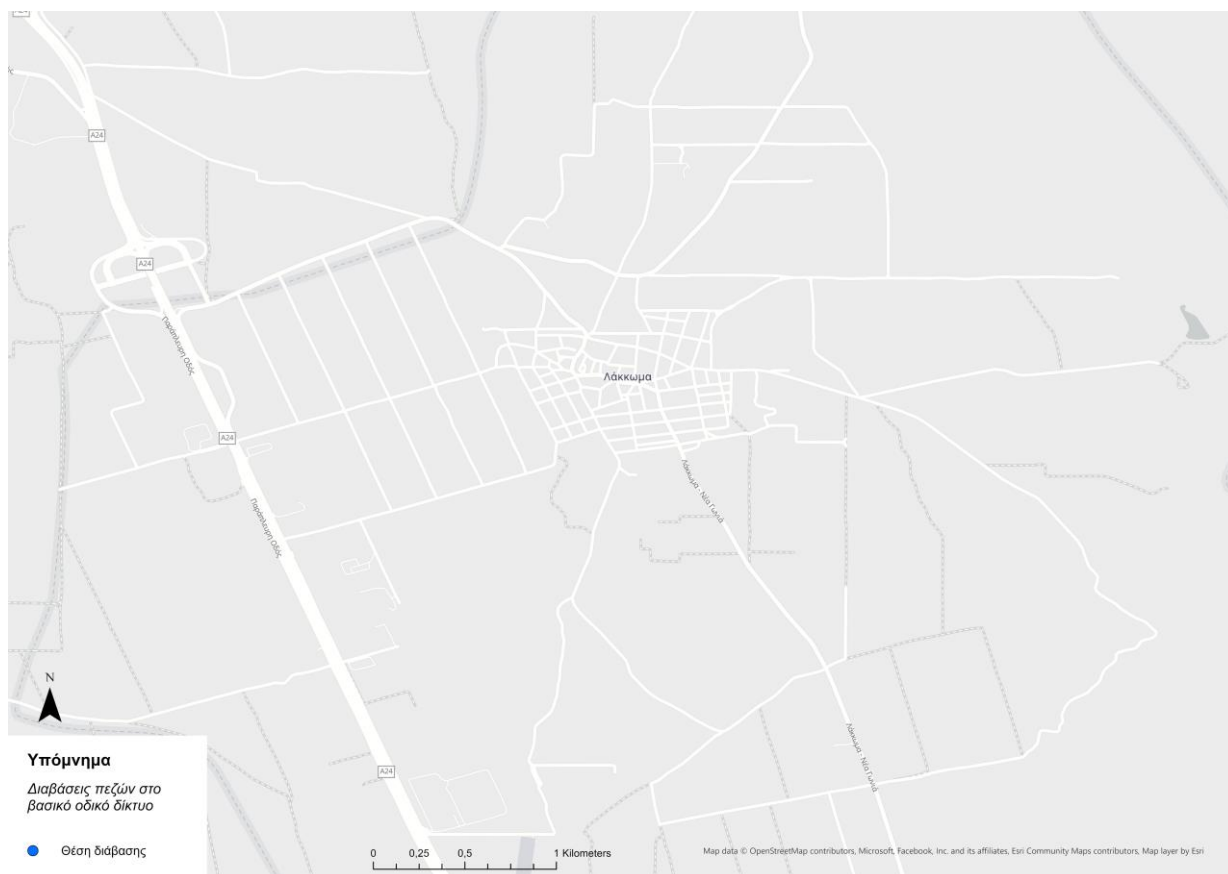


Σχήμα 5.109: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (κ)

Στάδιο 2



Σχήμα 5.110: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (λ)



Σχήμα 5.111: Θέσεις διαβάσεων στο βασικό οδικό δίκτυο (μ)

6. ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας πραγματοποιήθηκε μία εκτενής σειρά ενεργειών με στόχο τη συλλογή στοιχείων σχετικά με τα χαρακτηριστικά της οδικής κυκλοφορίας η οποία συνίσταται στα εξής:

- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας
- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές

Οι μετρήσεις αυτές είναι κατανεμημένες στο σύνολο των τριών Δ.Ε. του Δήμου και σαν στόχο έχουν την κάλυψη/καταγραφή των κυριότερων ροών μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης, ενώ παράλληλα επιδιώκεται και η εξέταση των βασικών πυλών εισόδου/εξόδου στην εξεταζόμενη περιοχή.

6.1 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ

6.1.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκαν συνολικά σε 40 κόμβους του οδικού δικτύου του Δήμου. Η διενέργεια δε των μετρήσεων πραγματοποιήθηκε με παρατηρητές (με τον αριθμό των παρατηρητών να κυμαίνεται από έναν έως τέσσερις και να είναι συνάρτηση του αριθμού των κινήσεων). Η διάρκεια των μετρήσεων ήταν συνολικά 8 ώρες και προσαρμόστηκαν κατάλληλα για τη θερινή και την χειμερινή περίοδο.

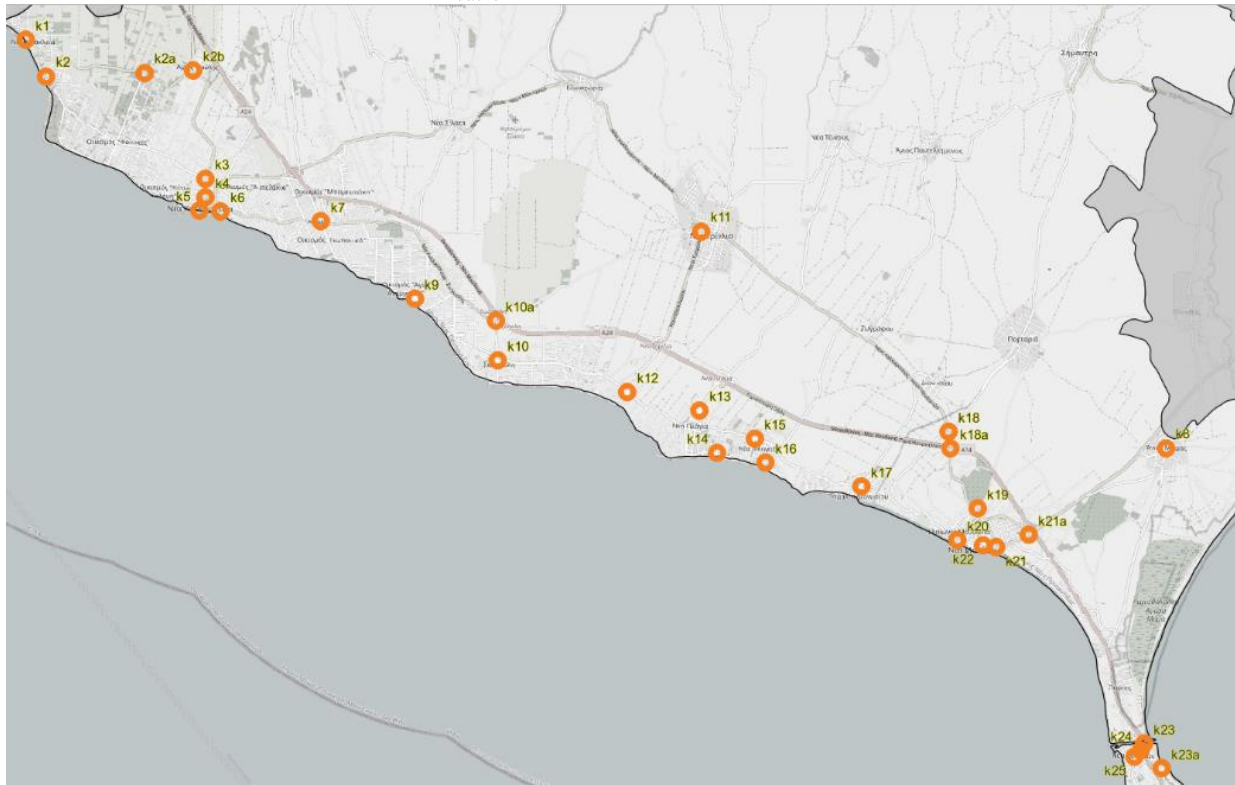
Η σύνθεση της κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε σε έξι κατηγορίες και συγκεκριμένα σε: α) ΙΧ, β) Ταξί, γ) Δίκυκλα, δ) Λεωφορεία, ε) Φορτηγά, στ) Βαρέα Φορτηγά.

6.1.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων

Οι μετρήσεις της θερινής περιόδου πραγματοποιήθηκαν σε 31 χαρακτηριστικά σημεία των οικισμών του Δήμου και των βασικών αξόνων του δικτύου. Οι ώρες των μετρήσεων ήταν πρωινές (9:00-12:00), μεσημεριανές (15:00-18:00) και βραδινές (20:00-22:00) προσαρμοσμένες κατάλληλα ώστε να καλύπτουν τις ιδιαίτερες συνθήκες που δημιουργούν οι αυξημένες τουριστικές ροές.

Ακολούθως, παρουσιάζεται ο χάρτης (Σχήμα 6.1), τα στοιχεία (Πίνακας 6.1) και τα κυριότερα ευρήματα των εν λόγω μετρήσεων.

Στάδιο 2



Σχήμα 6.1: Χάρτης κόμβων θερινής περιόδου

Πίνακας 6.1: Στοιχεία κόμβων θερινής περιόδου

A/A	Κωδικός Σημείου	Περιοχή	Θέση Μετρήσεων	Πλήθος οδικών τμημάτων	Σύνολο στρεφουσών κινήσεων
1	K1	Ν. Ηράκλεια	Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Επανομής	4	12
2	K2	Ν. Ηράκλεια	Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Ν. Καλλικράτειας & Ρόδων	4	12
3	K2a	Ν. Ηράκλεια – Αγ. Παύλος	Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Αγίου Παύλου & Λεωφόρος Αγ. Παύλου	4	12
4	K2b	Αγ. Παύλος	Παλαιά επαρχιακή οδός Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών & Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Αγίου Παύλου	4	12
5	K3	Ν. Καλλικράτεια	Κυκλικός κόμβος Ν. Καλλικράτειας & Οσίας Παρασκευής	7	23
6	K4	Ν. Καλλικράτεια	Αντωνίου Κελεσή & Αμπατζόγλου	4	4
7	K5	Ν. Καλλικράτεια	Νίκης & Παρναβέλη	3	2
8	K6	Ν. Καλλικράτεια	Λέσβου, Νίκης & Παπανδρέου	3	3
9	K7	Γεωπονικά	Μεγ.Αλεξάνδρου, 11 ^η Δήμητρα & Ανθέων	4	12
10	K8	Αγ. Μάμας	Κεντρική διασταύρωση Αγ. Μάμας	4	12
11	K9	Βεργιά	Κόμβος Βεργιάς (βόρεια παρκινγκ)	7	13
12	K10	Σωζόπολη	Δημ. οδός Φλογητών - Ν. Πλάγια & Αν. Ρωμυλίας	4	12
13	K10a	Σωζόπολη	Έξοδος Ε.Ο. & Ανατολικής Ρωμυλίας	4	9
14	K11	Ν. Τρίγλια	Αγίας Παρασκευής & Βίτσι Γράμμου	4	12

Στάδιο 2

15	K12	N. Πλάγια	Δημ. οδός Φλογητών - N. Πλάγια	4	12
16	K13	N. Πλάγια	N. Τρίγλια – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	4	12
17	K14	N. Πλάγια	Πόντου & Αγίας Σοφίας	4	12
18	K15	N. Φλογητά	Παλαιά Εθν. Οδός N. Μουδανιών-N. Καλλικράτειας & Γεωργίου Β'	4	12
19	K16	N. Φλογητά	Νικ. Πλαστήρα	3	6
20	K17	N. Φλογητά – N. Μουδανιά	Επ. οδός N. Καλλικράτεια- N. Μουδανιά & Μεγ. Αλεξάνδρου	4	12
21	K18	N. Μουδανιά	Τρίγλια- N. Μουδανιά & Πορταριά-Παραλία Διονυσίου	4	12
22	K18a	N. Μουδανιά	Τρίγλια – Μουδανιά & Κόμβος Ε.Ο.	4	7
23	K19	N. Μουδανιά	Τρίγλια – Μουδανιά & Κανελλοπούλου	3	7
24	K20	N. Μουδανιά	Παλ. Εθν. Οδ. N. Μουδανιών-N. Καλλικράτειας & Λεωφ. Ελευθερίας	3	6
25	K21	N. Μουδανιά	Θεσσαλονίκης & Παν. Κορυφινής	4	12
26	K21a	N. Μουδανιά	Παναγίας Κορυφινής (ύψος Κόμβου Ε.Ο. 2)	4	12
27	K22	N. Μουδανιά	Δημ. Τζαβούρα, Αγίου Γεωργίου & Εθν. Αντιστάσεως	4	3
28	K23	N. Ποτίδαια	Κασσανδρείας	3	7
29	K23a	N. Ποτίδαια	Ελευθερίου Βενιζέλου & Αγίου Νικολάου	4	9
30	K24	N. Ποτίδαια	1ος Κόμβος μετά τη Δυτική είσοδο της Ποτίδαιας	4	9
31	K25	N. Ποτίδαια	Κεντρική πλατεία N. Ποτίδαιας & Ο.Σ. Περιφερειακού ιατρείου	4	9

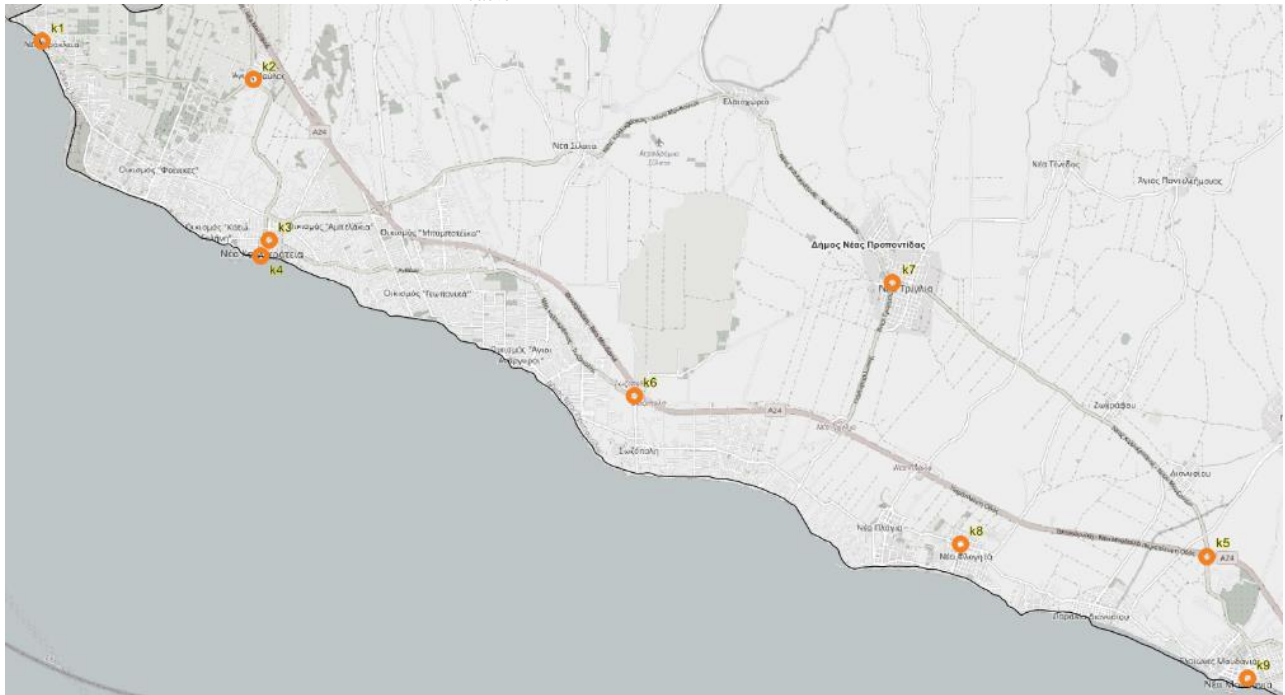
Από τις μετρήσεις της θερινής περιόδου προέκυψαν τα κατωτέρω αποτελέσματα:

- Ο κόμβος που εμφανίζει το μεγαλύτερο φόρτο είναι ο K21a (6689 ΜΕΑ).
- Φόρτους άνω των 4000 ΜΕΑ εμφανίζουν οι κόμβοι K21a, K2b, K7, K18a, K19, K20, K21, K22.
- κόμβος που εμφανίζει το μικρότερο φόρτο είναι ο K23a (424 ΜΕΑ) .
- Φόρτους έως και 1000 ΜΕΑ εμφανίζουν οι κόμβοι K23a, K9 και K25.
- Οι μέγιστοι φόρτοι παρατηρούνται ως επί το πλείστον κατά τις πρωινές ώρες 10:00-12:00.

Οι χειμερινές μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε εννέα (9) χαρακτηριστικά σημεία των οικισμών του Δήμου και σημεία των βασικών αξόνων του δικτύου. Οι ώρες των μετρήσεων ήταν οι πρωινές (7:00-10:00), μεσημεριανές (13:00-14:00) και βραδινές (18:00-20:00). Σημειωτέο ότι όλα τα σημεία ταυτίζονται με μερικά εκ των θερινών μετρήσεων.

Ακολούθως, παρουσιάζεται ο χάρτης (Σχήμα 6.2), τα στοιχεία (Πίνακας 6.2) και τα βασικά αποτελέσματα των εν λόγω μετρήσεων.

Στάδιο 2



Σχήμα 6.2: Χάρτης χειμερινών κόμβων

Πίνακας 6.2: Στοιχεία χειμερινών κόμβων

A/A	Κωδικός Σημείου	Περιοχή	Θέση Μετρήσεων	Πλήθος οδικών τμημάτων	Σύνολο στρεφουσών κινήσεων
1	K1	Ν. Ηράκλεια	Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Επανομής	4	12
2	K2b	Αγ. Παύλος	Παλαιά επαρχιακή οδός Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών & Δημ. Οδός Ν. Ηράκλειας - Αγίου Παύλου	4	12
3	K4	Ν. Καλλικράτεια	Αντωνίου Κελεσής & Αμπατζόγλου	4	4
4	K5	Ν. Καλλικράτεια	Νίκης & Παρναβέλη	3	2
5	K10a	Σωζόπολη	Έξοδος Ε.Ο. & Ανατολικής Ρωμυλίας	4	9
6	K11	Ν. Τρίγλια	Αγίας Παρασκευής & Βίτσι Γράμμου	4	12
7	K15	Ν. Φλογητά	Παλαιά Εθνική Οδός Ν. Μουδανιών-Ν. Καλλικράτειας & Γεωργίου Β'	4	12
8	K18a	Ν. Μουδανιά	Τρίγλια – Μουδανιά & Κόμβος Ε.Ο.	4	7
9	K22	Ν. Μουδανιά	Δημ. Τζαβούρα, Αγίου Γεωργίου & Εθν. Αντιστάσεως	4	3

Από τις μετρήσεις της χειμερινής περιόδου προέκυψαν τα κατωτέρω αποτελέσματα:

- Ο κόμβος που εμφανίζει το μεγαλύτερο φόρτο είναι ο K18a (4312 ΜΕΑ).
- Ο κόμβος με το μικρότερο φόρτο είναι ο K1 (319 ΜΕΑ).
- Ο ι μέγιστοι φόρτοι παρατηρούνται ως επί το πλείστον κατά τις πρωινές ώρες 7:00-10:00.

Αναλυτικά τα αποτελέσματα των μετρήσεων και ορισμένα βασικά κυκλοφοριακά μεγέθη για το σύνολο των κόμβων (χειμερινής και θερινής περιόδου) παρουσιάζονται στο Παράρτημα Β.

Στάδιο 2

6.1.3 Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων εποχικών μετρήσεων

Οι εννέα (9) κοινοί κόμβοι εμφανίζονται σε αντιστοιχία χειμώνας-καλοκαίρι κατωτέρω.

Πίνακας 6.3: Μεταβολή κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΚΟΜΒΩΝ (ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ)			
ΚΟΜΒΟΣ	ΕΠΟΧΗ	ΜΕΑ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Κ1	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	345	-81,1%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1825	
Κ2b	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	2056	-60,6%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	5218	
Κ4	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1768	-48,4%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3427	
Κ5	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1437	-48,8%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	2805	
Κ10a	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	620	-58,9%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1508	
Κ11	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1195	-48,6%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	2324	
Κ15	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1650	-58,4%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3962	
Κ18a	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	5565	-0,1%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	5570	
Κ22	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	3429	-14,1%
	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3993	

Παρατηρείται ότι:

- Υπάρχει συνολική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή.
- Ο κόμβος Κ1 εμφανίζει τη μέγιστη μεταβολή διότι πρόκειται για τοπική παραθαλάσσια οδό περιορισμένης κυκλοφορίας, η οποία τη θερινή περίοδο χρησιμοποιείται ως δρόμος προσπέλασης σε κατοικίες και παραλίες οπότε παρουσιάζει αυξημένη κυκλοφορία,
- Ο κόμβος Κ18a εμφανίζει την ελάχιστη μεταβολή διότι πρόκειται για κόμβο εισόδου-εξόδου στον αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης-Μουδανιών ο οποίος παρουσιάζει αυξημένη κίνηση καθόλη τη διάρκεια της χρονιάς.
- Τη χειμερινή περίοδο υπάρχει αύξηση στην κυκλοφορία των Ι.Χ. οχημάτων, των λεωφορείων και των φορτηγών και ύφεση στην κυκλοφορία των δικύκλων και των ταξί σε σχέση με τη θερινή περίοδο.

6.2 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΣΕ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

6.2.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Οι μετρήσεις σε διατομές πραγματοποιήθηκαν συνολικά σε 40 θέσεις του οδικού δικτύου του Δήμου Νέας Προποντίδας κατά τη διάρκεια τυπικών καθημερινών ημερών. Σε κάθε μία από τις διατομές τοποθετήθηκαν μετρητές RoadRod VT 5900 Plus και VT4-5900 (MetroCount UK Ltd) με δύο λάστιχα για δύο (2) συνεχόμενα 24ωρα για τον καθορισμό της σύνθεσης κυκλοφορίας, ενώ η εξαγωγή των καταγραφών έγινε με το συνεργαζόμενο λογισμικό MTExec της ίδιας εταιρείας.

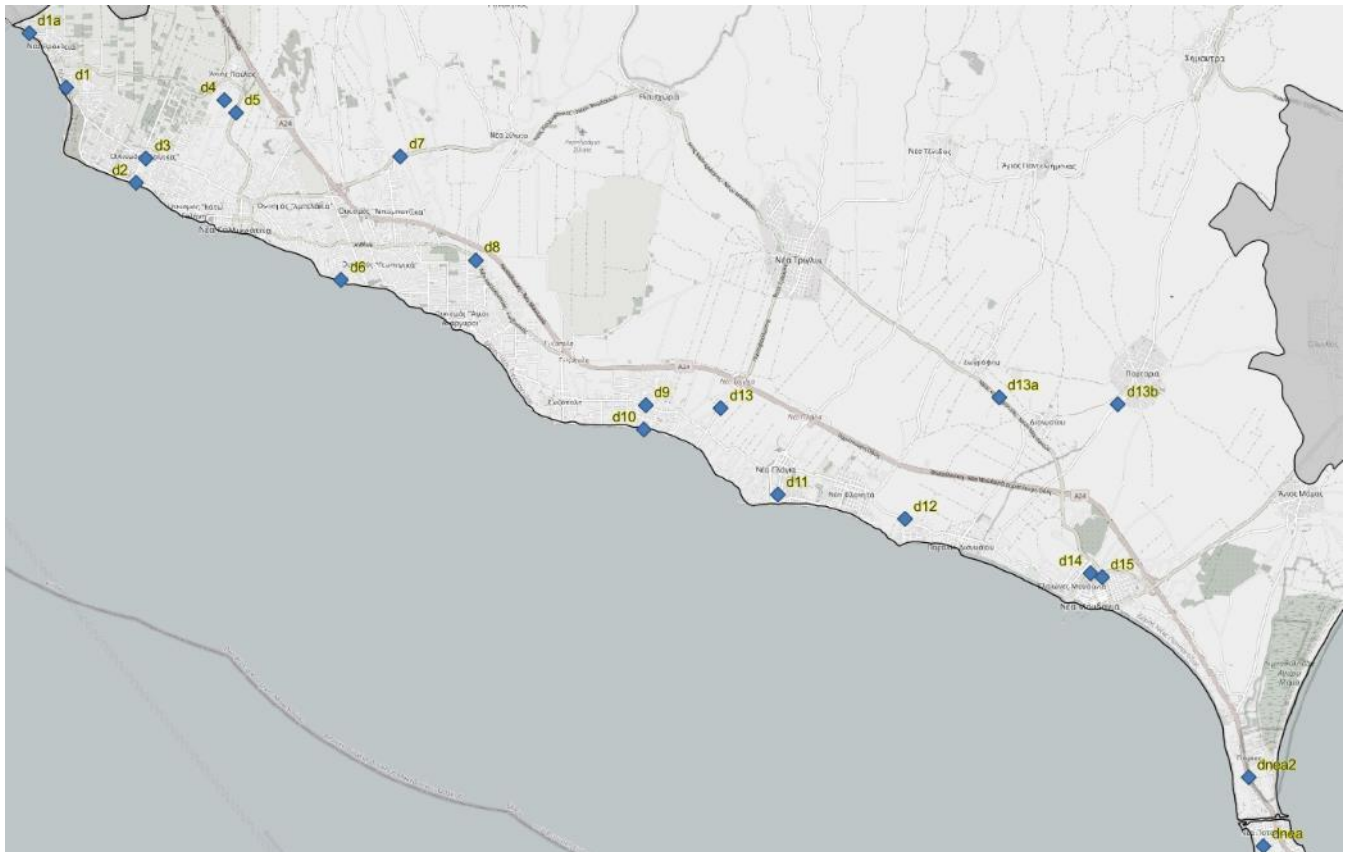
Η σύνθεση της κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε σε τέσσερις κατηγορίες και συγκεκριμένα σε: α) Δίκυκλα, β) ΙΧ οχήματα-Ημιφορτηγά-Μικρά Λεωφορεία, γ) Διαξονικά Φορτηγά-Λεωφορεία, δ) Τριαξονικά Φορτηγά.

6.2.2 Αποτελέσματα και συμπεράσματα μετρήσεων

- **Θερινές μετρήσεις**

Οι θερινές μετρήσεις υλοποιήθηκαν στο διάστημα 19 και 22 Ιουλίου 2022. Σημειωτέο ότι η διατομή 10 είναι χωματόδρομος και το σύστημα των αυτόματων μετρητών κυκλοφορίας δεν μπόρεσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Επομένως, τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης διατομής δε λήφθηκαν υπόψιν και οι συνολικές μετρηθέντες διατομές μειώθηκαν στους 19 αντί για 20.

Ακολούθως, παρουσιάζεται ο χάρτης (Σχήμα 6.3), τα στοιχεία (Πίνακας 6.4) και τα κυριότερα αποτελέσματα των μετρήσεων.



Σχήμα 6.3: Χάρτης θερινών διατομών

Στάδιο 2

Πίνακας 6.4: Στοιχεία θερινών διατομών

A/A	Κωδ	Θέση	Περιοχή	Χ(ΕΓΣΑ 87)	Υ(ΕΓΣΑ 87)
1	d1	N Ηράκλεια – N. Καλλικράτεια (ύψος Ρόδων)	N.Ηράκλεια	416542.6	4465479
2	d1a	Επανομής – Αγίου Παύλου	N.Ηράκλεια	415729.4	4466665
3	d2	N Ηράκλεια – N. Καλλικράτεια (ύψος Λεώφ Αγ. Παύλου)	N. Ηράκλεια – Αγ. Παύλος	418065.9	4463402
4	d3	Εμμ. Παπά (ύψος Λεώφ Αγ. Παύλου)	N. Ηράκλεια – Αγ. Παύλος	418280.5	4463926
5	d4	Παράδρομος μεταξύ Επανομής – αγ. Παυλου & Αγ. Παύλου – N. Καλλικράτειας	Αγ. Παύλος	419995.5	4465195
6	d5	Αγ. Παύλου – N. Καλλικράτειας	Αγ. Παύλος- N. Καλλικράτεια	420233.6	4464919
7	d6	Παραλιακή οδός Καλλικράτειας – Βεργιάς (ύψος «Μυκονιάτικα»)	Γεωπονικά	422536.5	4461287
8	d7	N. Καλλικράτεια – N. Σίλατα	N. Σίλατα	423823	4463966
9	d8	N. Καλλικράτεια – Σωζόπολη (ύψος Σιλατα – Βεργιά)	Βεργιά	425461.3	4461715
10	d9	Σωζόπολη – N. Πλάγια	Σωζόπολη – N. Πλάγια	429173.2	4458550
11	d11	Δημοκρατίας (Ύψος Σαλαμίνας)	N. Πλάγια	432052.8	4456597
12	d12	N. Φλογητά – Παραλία Διονυσίου	N. Φλογητά	434819.8	4456077
13	d13	N. Τρίγλιας – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	N. Τρίγλια	430810.1	4458492
14	d13a	N. Τρίγλια – N. Μουδανιά (ύψος Ζωγράφου – Διονυσίου)	N. Τρίγλια - N. Μουδανιά		
15	d13b	Πορταριά – Παραλία Διονυσίου	Πορταριά		
16	d14	Ελευθερίας (Ύψος Σταδίου)	N. Μουδανιά	438865.5	4454890
17	d15	Θεσσαλονίκης (Ύψος Χίου)	N. Μουδανιά	439124.5	4454809
18	dnea	Ποτίδαια – Οικ. Πανόραμα	N. Ποτίδαια	442631.9	4448948
19	dnea2	Υπόγεια σύνδεση μεταξύ Τορωναίου & Θερμαϊκού κόλπου		442310.3	4450447

• Χειμερινές μετρήσεις

Οι χειμερινές μετρήσεις υλοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 5,6 με 12,13 Δεκεμβρίου 2023. Ακολούθως, παρουσιάζεται ο χάρτης (Σχήμα 6.4), τα στοιχεία (Πίνακας 6.5) και τα αποτελέσματα των διατομών.



Σχήμα 6.4: Χάρτης χειμερινών διατομών

Πίνακας 6.5: Στοιχεία χειμερινών διατομών

A/A	Κωδ	Θέση	Περιοχή	Χ(ΕΓΣΑ 87)	Υ(ΕΓΣΑ 87)
1	d1	Ν Ηράκλεια – Ν. Καλλικράτεια (ύψος Ρόδων)	Ν. Ηράκλεια	416542.6	4465479
2	d2	Ν Ηράκλεια – Ν. Καλλικράτεια (ύψος Λεώφ Αγ. Παύλου)	Ν. Ηράκλεια – Αγ. Παύλος	418065.9	4463402
3	d3	Εμμ. Παπά (ύψος Λεώφ Αγ. Παύλου)	Ν. Ηράκλεια – Αγ. Παύλος	418280.5	4463926
4	d4	Αγ. Παύλου – Ν. Καλλικράτειας	Αγ. Παύλος- Ν. Καλλικράτεια	420233.6	4464919
5	d5	Οσίας Παρασκευής	Ν.Καλλικράτεια	420297.4	4462916
6	d6	Διακλάδωση Ν. Καλλικράτειας	Ν.Καλλικράτεια	420740.3	4463009
7	d7	Ν. Καλλικράτεια – Ν. Σίλατα	Ν. Σίλατα	423823	4463966
8	d8	Ανθέων	Γεωπονικά	422450.9	4462081
9	d9	Ν. Καλλικράτεια – Σωζόπολη (ύψος Σίλατα – Βεργιά)	Βεργιά	425461.3	4461715
10	d10	Σωζόπολη – Ν. Πλάγια	Σωζόπολη – Ν. Πλάγια	429173.2	4458550
11	d11	Παντοβασιλίσσης	Ν. Τρίγλια	431625	4459823
12	d12	Γεωργίου Κυπαρίσση	Ν. Πλάγια	432302	4457701
13	d13	Πολυγύρου-Σημάντρων	Σήμαντρα	441847.6	4465538
14	d14	Ν. Καλλικράτειας-Ν.Μουδανιών	Πορταριά-Ν. Μουδανιά	438214.5	4456934

Στάδιο 2

15	d15	N. Φλογητά-N. Μουδανιά	N. Μουδανιά	438087.4	4454655
16	d16	Ελευθερίας (Ύψος Σταδίου)	N. Μουδανιά	438865.5	4454890
17	d17	Θεσσαλονίκης (Ύψος Χίου)	N. Μουδανιά	439124.5	4454809
18	d18	N. Καλλικράτειας-N. Μουδανιών	N. Μουδανιά	439549	4454962
19	d19	Παναγίας Κορυφινής	N. Μουδανιά	439613,9	4454327
20	d20	Είσοδος N. Μουδανιά-Κασσανδρεία	N. Ποτίδαια	442841,8	4449352

6.2.3 Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων διατομών εποχικών μετρήσεων

Ανάμεσα στις 20 χειμερινές και 19 θερινές διατομές εντοπίστηκαν 9 κοινές οι οποίες εμφανίζονται σε αντιστοιχία χειμώνας-καλοκαίρι κατωτέρω.

Πίνακας 6.6: Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων διατομών εποχικών μετρήσεων

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΔΙΑΤΟΜΩΝ (ΧΕΙΜΩΝΑΣ-ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ)				
ΔΙΑΤΟΜΗ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΠΟΧΗ	ΜΕΑ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
d1-d1	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	459	-74,6%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1808	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	463	-72,4%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1677	
d2-d2	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	246	-83,3%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1477	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	234	-83,3%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1405	
d3-d3	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	536	-68,5%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1702	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	527	-65,7%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1535	
d4-d5	ΠΡΟΣ ΒΟΥΝΟ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1933	-26,1%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	2615	
	ΠΡΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	2174	-30,7%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3135	
d7-d7	ΠΡΟΣ Ν. ΣΙΛΑΤΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	734	-16,5%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	879	
	ΠΡΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	766	-18,7%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	942	
d9-d8	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	322	-68,4%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1019	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	358	-67,3%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1096	
d10-d9	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	247	-76,6%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1057	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	227	-79,1%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1085	
d16-d14	ΠΡΟΣ ΒΟΥΝΟ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	2795	-34,9%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	4291	
	ΠΡΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	2167	-48,0%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	4171	
d17-d15	ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	3367	-15,1%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3965	
	ΠΡΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	3245	-27,8%
		ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	4492	

Παρατηρείται ότι:

Στάδιο 2

- Οι παραλιακοί δρόμοι και οι τοπικές οδοί σύνδεσης των οικισμών παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη μείωση της κυκλοφορίας κατά τη χειμερινή περίοδο. Αυτό πιθανότατα συμβαίνει επειδή κατά τη θερινή περίοδο οι οδοί αυτές χρησιμοποιούνται για προσπέλαση σε κατοικίες και παραλίες.
- Οι συλλεκτήριες διατομές καθώς και οι διατομές εντός των Μουδανιών εμφανίζουν τη μικρότερη μείωση κατά τη χειμερινή περίοδο. Αυτό συμβαίνει διότι οι οδοί αυτές βρίσκονται σε κομβικά σημεία και επομένως, χρησιμοποιούνται ισοδύναμα καθόλη τη διάρκεια της χρονιάς.
- Κατά τη θερινή περίοδο υπάρχει μείωση στην κυκλοφορία των οχημάτων κατηγορίας β (ΙΧ οχήματα-Ημιφορτηγά-Μικρά Λεωφορεία) και αύξηση στις κατηγορίες α (Δίκυκλα) και γ (Διαξονικά Φορτηγά-Λεωφορεία).

6.3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΜΕ ΠΑΛΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Κατά την κυκλοφοριακή μελέτη του Δ.Δ. Ν. Καλλικράτειας διεξήχθησαν μετρήσεις επί δύο τυπικές ημέρες για κάθε κόμβο, τους μήνες Δεκέμβριο του 2005 (Δευτέρα 12/12/2005, Παρασκευή 16/12/2005, Δευτέρα 19/12/2005 και Τετάρτη 21/12/2005) και Αύγουστο του 2006 (Δευτέρα 7/8/2006, Τετάρτη 9/8/2006, Πέμπτη 10/8/2006, Παρασκευή 11/8/2006).

Οι κόμβοι που μελετήθηκαν είναι οι παρακάτω:

- K1: Π.Ε.Ο. προς Αγ. Παύλο και Ν. Σίλατα με Ο. Παρασκευής και οδό προς Ν. Ηράκλεια,
- K2: Αμπατζόγλου με Παρναβέλη,
- K3: Αμπατζόγλου με Ο. Παρασκευής,
- K4: Αμπατζόγλου με Κελέση,
- K5: Παρναβέλη με Νίκης,
- K6: Κελέση με Νίκης και
- K7: Κελέση με Π.Ε.Ο. προς Ν. Σίλατα

Η ημερήσια διάρκεια των μετρήσεων, κατά τις τυπικές ημέρες, ήταν τέσσερις ώρες, κατανεμημένες δύο ώρες κατά την πρωινή αιχμή της κυκλοφορίας (07:00-09:00) και δύο κατά την μεσημβρινή αιχμή (12:30-14:30), ενώ κατά τα Σαββατοκύριακα, η ημερήσια διάρκεια των μετρήσεων ήταν τρεις ώρες στη μεγαλύτερη αιχμή της ημέρας (11:00-14:00). Οι φόρτοι μετατράπηκαν σε ΜΕΑ (Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων)/ώρα με αναγωγή των οχημάτων σύμφωνα με τους παρακάτω συντελεστές:

- Επιβατικά οχήματα, ταξί, ημιφορτηγά: 1
- Φορτηγά: 2
- Λεωφορεία: 3
- Δίκυκλα, ποδήλατα: 0,5

Οι τρεις από τους επτά κόμβους της μελέτης του 2005-2006 ταυτίζονται με τους κόμβους που μετρήθηκαν το 2022. Από τη σύγκριση που πραγματοποιήθηκε διαπιστώνεται ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι αυξημένος το 2022 σε σχέση με το 2005-2006. Συγκεκριμένα, η μικρότερη αύξηση παρατηρήθηκε στον Κ1, ο οποίος αποτελεί την κύρια είσοδο στον οικισμό της Ν. Καλλικράτειας οπότε εμφανίζει σταθερά υψηλή κυκλοφορία ενώ η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε σε κόμβους εντός του οικισμού και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Πίνακας 6.7: Συγκριτική ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων κόμβων εποχικών μετρήσεων

ΚΟΜΒΟΣ	ΕΠΟΧΗ	ΜΕΑ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Κ1 (ΜΕΛΕΤΗ 2006)	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	3846	7,4%
Κ3 (ΜΕΤΡΗΣΗ 2022)		4132	
Κ4 (ΜΕΛΕΤΗ 2005)	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	1181	49,7%
Κ3 (ΜΕΤΡΗΣΗ 2022)		1768	
Κ4 (ΜΕΛΕΤΗ 2006)	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1571	118,1%
Κ4 (ΜΕΤΡΗΣΗ 2022)		3427	
Κ5 (ΜΕΛΕΤΗ 2005)	ΧΕΙΜΩΝΑΣ	763	88,3%
Κ4 (ΜΕΤΡΗΣΗ 2022)		1437	
Κ5 (ΜΕΛΕΤΗ 2006)	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ	1285	118,3%
Κ5 (ΜΕΤΡΗΣΗ 2022)		2805	

6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΤΟΜΩΝ

Σε σχέση με τις τις μετρήσεις των διατομών ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος είναι διαφορετικός ανάλογα με την διατομή, όμως είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι η κυκλοφορία πραγματοποιείται ως επί το πλείστον από ΙΧ-Ημιφορτηγά-Λεωφορεία σε ποσοστά άνω του 90%.

7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

7.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ

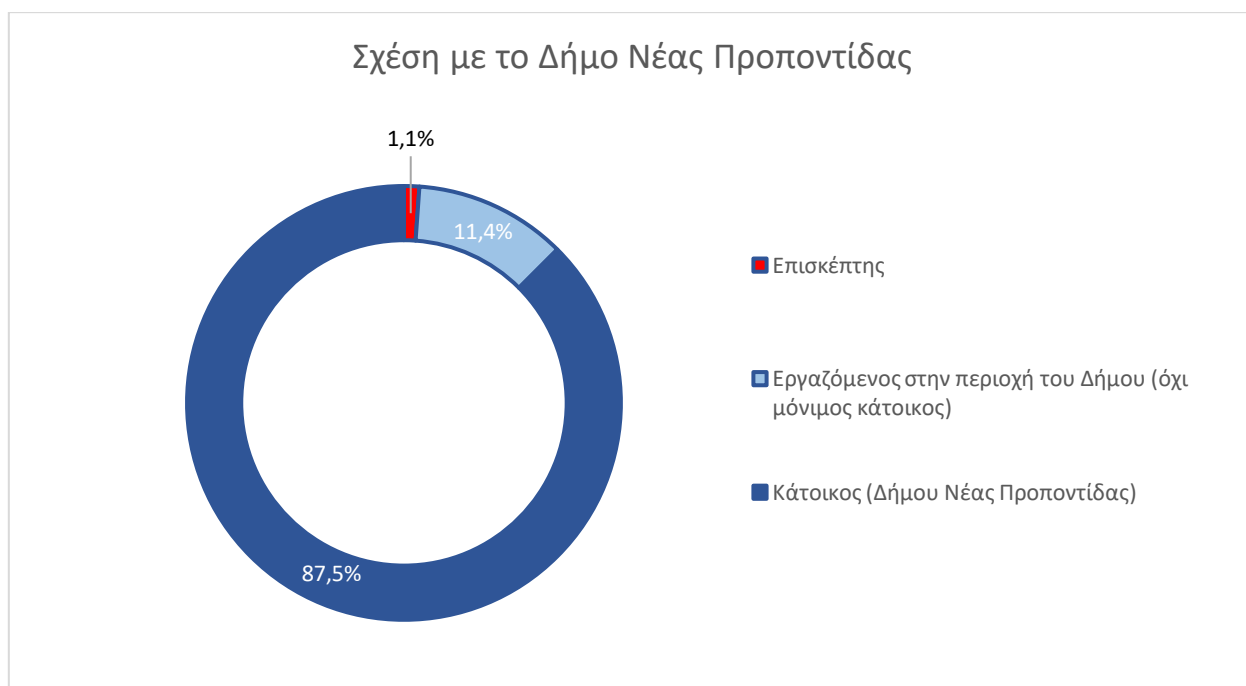
Στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου προκειμένου να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των κατοίκων, αλλά και να αποτυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με κρίσιμες συνιστώσες του συστήματος κινητικότητας του Δήμου ώστε να ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες που θα ληφθούν υπόψη στον μελλοντικό σχεδιασμό. Ο αριθμός των συλλεχθέντων ερωτηματολογίων ήταν 176.

Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας στο πλαίσιο της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης.

7.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

7.2.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

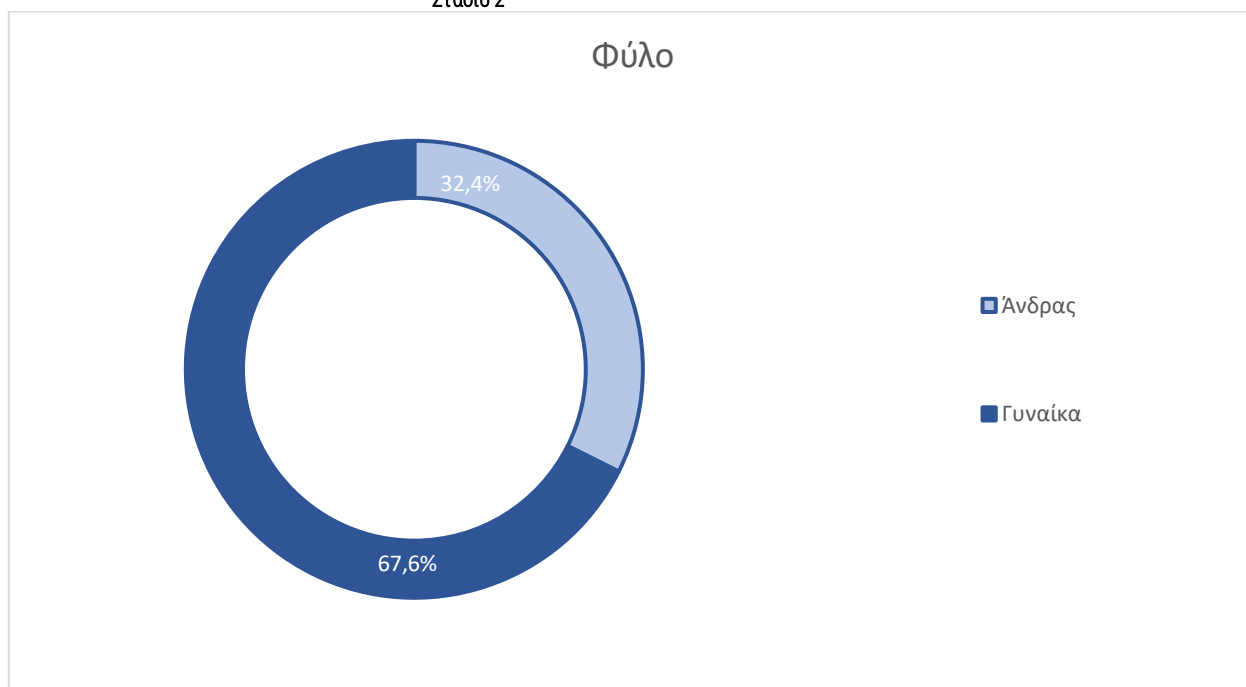
Η συντριπτική πλειονότητα των συμμετεχόντων ήταν κάτοικοι σε ποσοστό 87,5%. Ένα μικρότερο ποσοστό ήταν εργαζόμενοι στην περιοχή του Δήμου, ενώ συμμετείχε και ένα ελάχιστο ποσοστό επισκεπτών (Σχήμα 7.1).



Σχήμα 7.1: Σχέση συμμετεχόντων με το Δήμο Προποντίδας

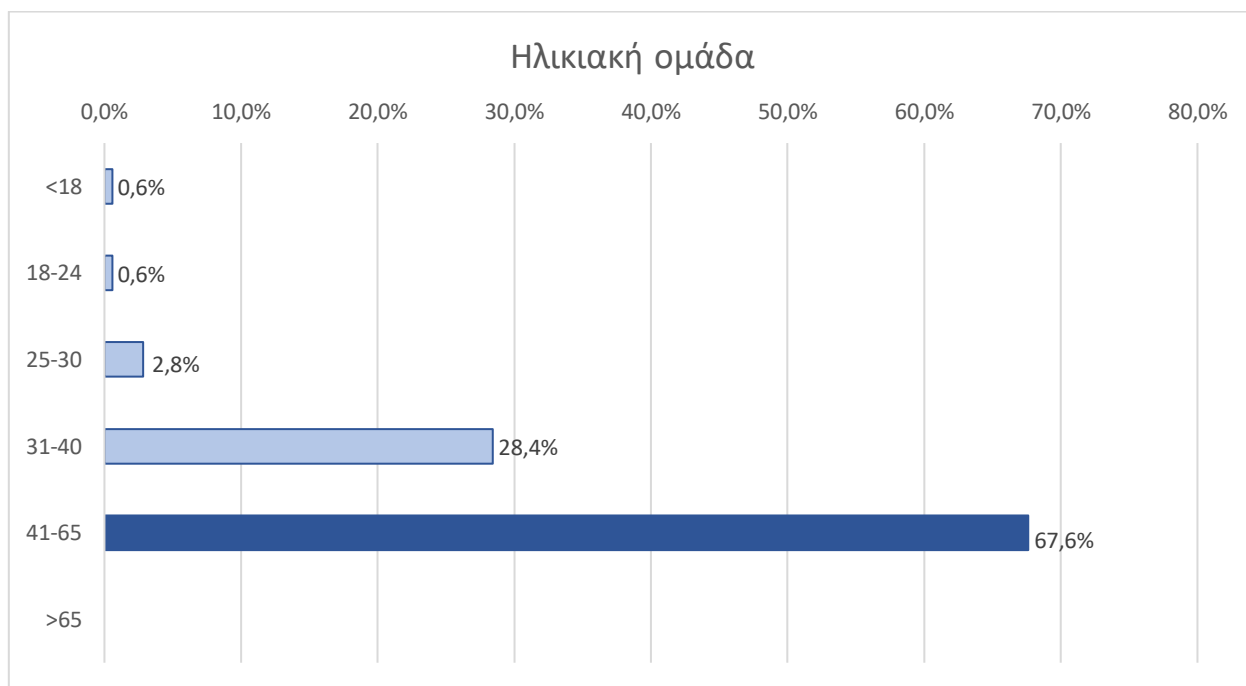
Η αναλογία ανδρών και γυναικών που συμμετείχαν στο ερωτηματολόγιο ήταν περίπου 1:2 (Σχήμα 7.2).

Στάδιο 2



Σχήμα 7.2: Φύλο συμμετεχόντων

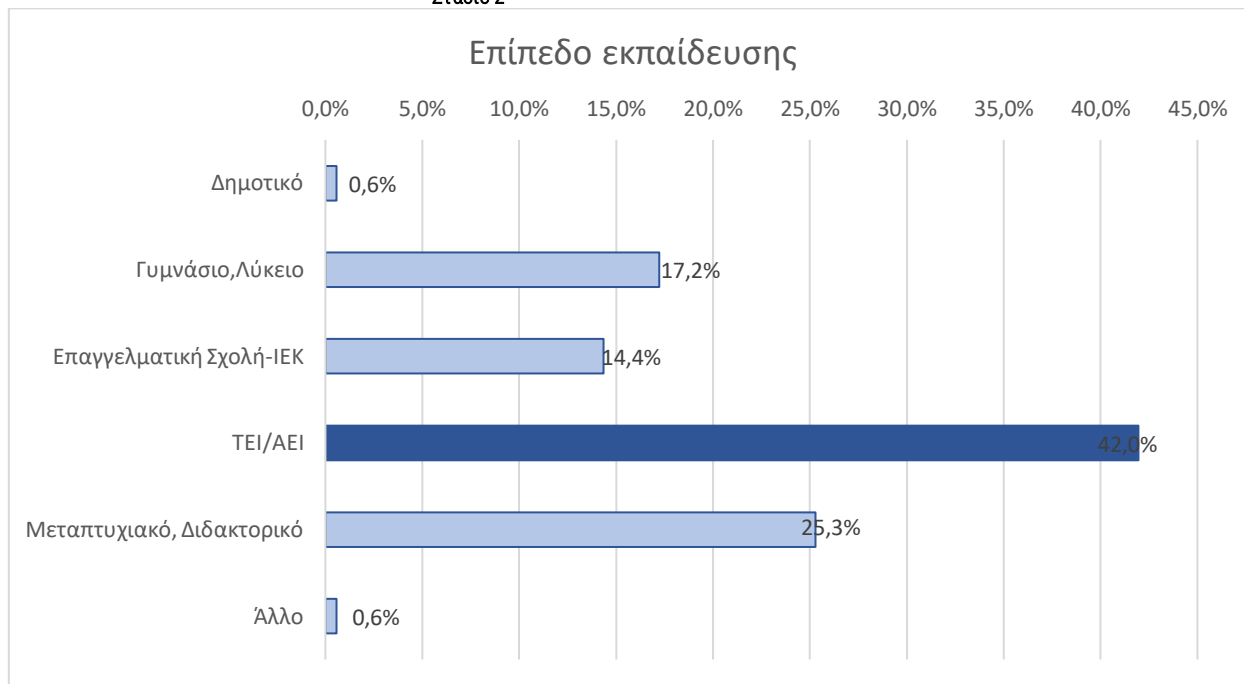
Η ηλικιακή ομάδα που συμμετείχε στο ερωτηματολόγιο ήταν κυρίως 41-65 ετών σε ποσοστό 67,6%. Δευτερευόντως, έλαβαν μέρος άτομα ηλικίας 31-40 χρονών σε ποσοστό 28,4%, ενώ οι υπόλοιπες ηλικίες εμφανίστηκαν σε πολύ μικρότερα ποσοστά. Σημειωτέο ότι δεν υπήρχε συμμετοχή από άτομα >65 ετών προφανώς λόγω του διαδικτυακού χαρακτήρα της έρευνας με τον οποίο οι ηλικίες αυτές δεν είναι εξοικειωμένες (Σχήμα 7.3).



Σχήμα 7.3: Ηλικιακή ομάδα συμμετεχόντων

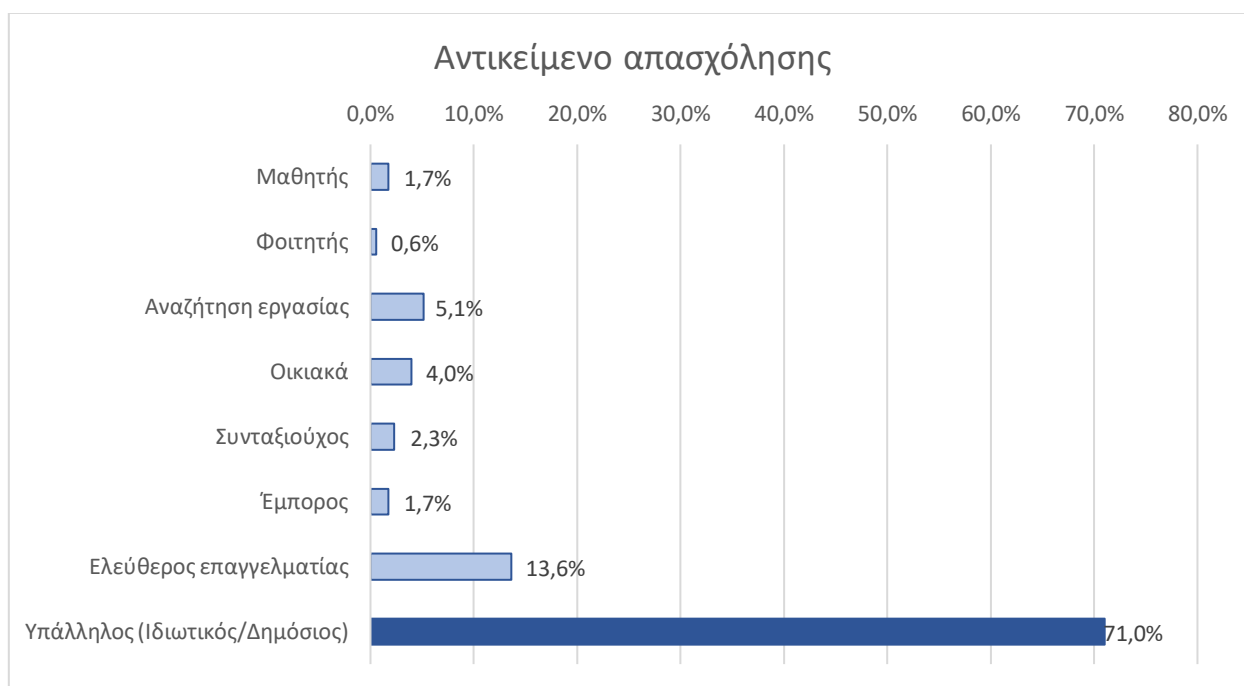
Το επίπεδο εκπαίδευσης των συμμετεχόντων παρουσιάζεται στην Σχήμα 7.4. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες ήταν απόφοιτοι ΑΕΙ/ΤΕΙ.

Στάδιο 2



Σχήμα 7.4: Επίπεδο εκπαίδευσης συμμετεχόντων

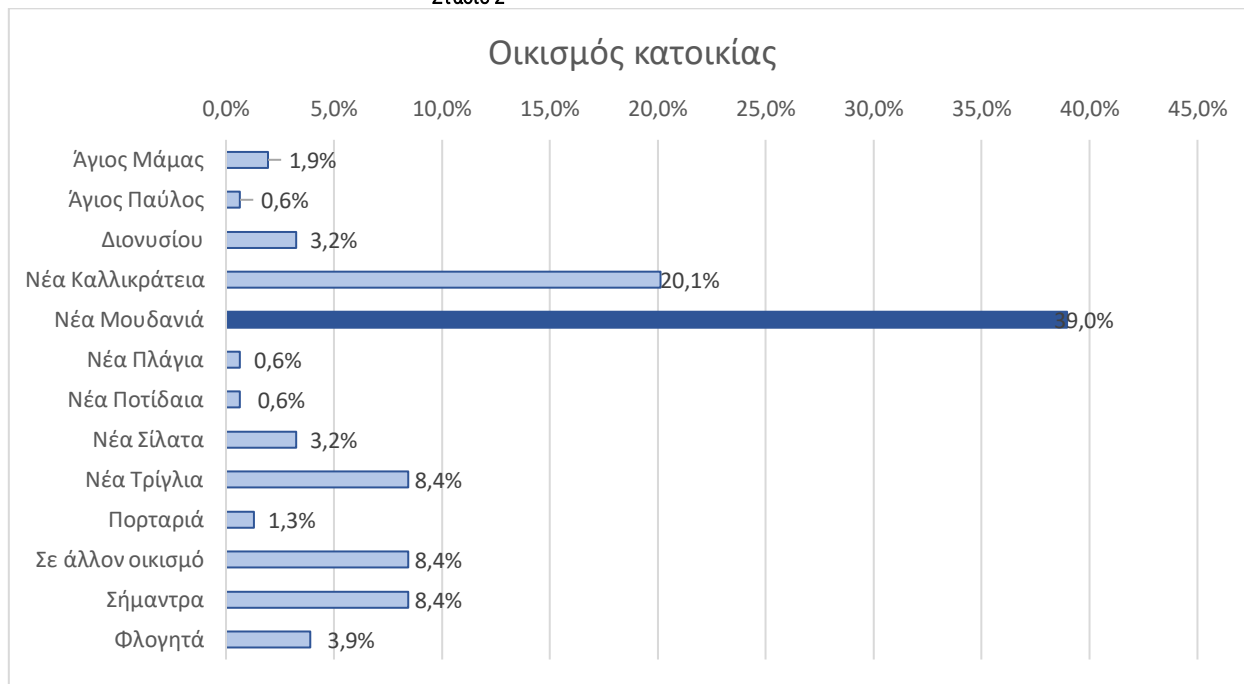
Οι συμμετέχοντες ήταν κυρίως υπάλληλοι στον Ιδιωτικό ή Δημόσιο φορέα και ελεύθεροι επαγγελματίες (πλην εμπόρου) (Σχήμα 7.5).



Σχήμα 7.5: Αντικείμενο απασχόλησης συμμετεχόντων

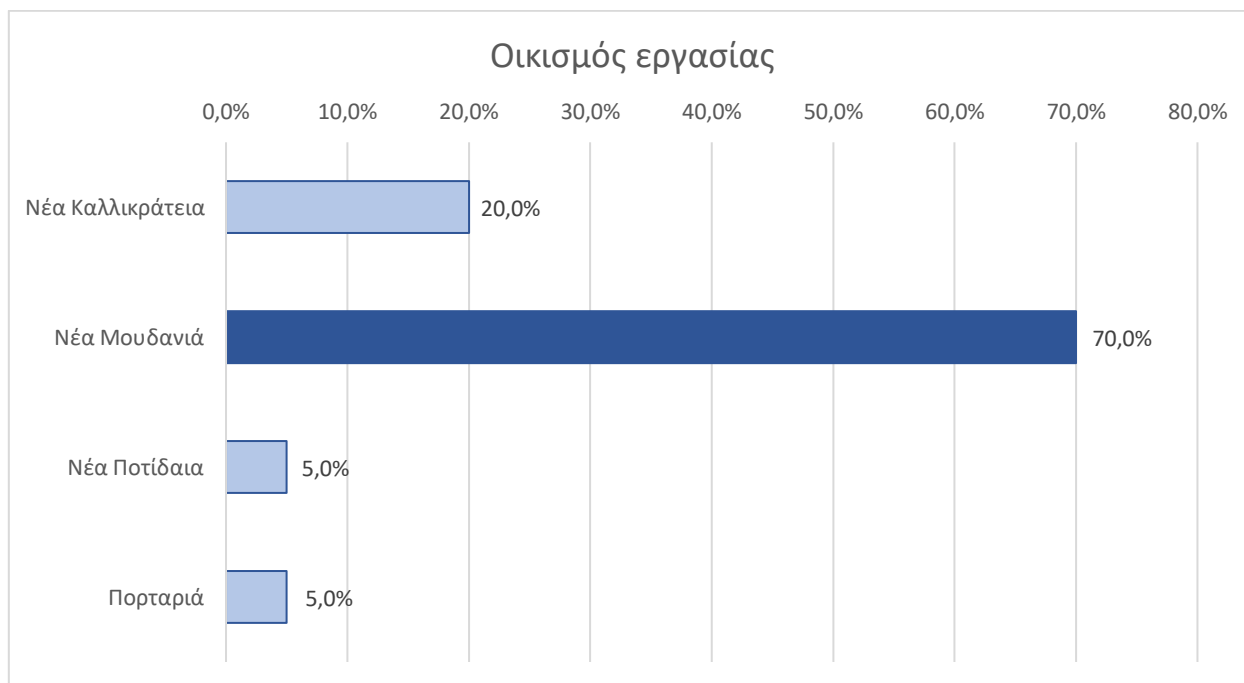
Η πλειονότητα των συμμετεχόντων δήλωσαν ως μόνιμη κατοικία τα Νέα Μουδανιά σε ποσοστό 39% και τη Νέα Καλλικράτεια σε ποσοστό 20,1%. Αυτό ήταν αναμενόμενο διότι οι δύο αυτοί οικισμοί είναι οι περισσότερο πολυπληθείς σε σχέση με τους υπολοίπους του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχήμα 7.6).

Στάδιο 2



Σχήμα 7.6: Οικισμός κατοικίας συμμετεχόντων

Αντίστοιχα, οι περισσότεροι ερωτηθέντες εργάζονται στα Νέα Μουδανιά σε ποσοστό 70% και τη Νέα Καλλικράτεια σε ποσοστό 20%. Αυτό συμβαίνει διότι οι δύο αυτοί οικισμοί έχουν τη μεγαλύτερη προσφορά θέσεων εργασίας σε σχέση με τους υπολοίπους του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχήμα 7.7:).

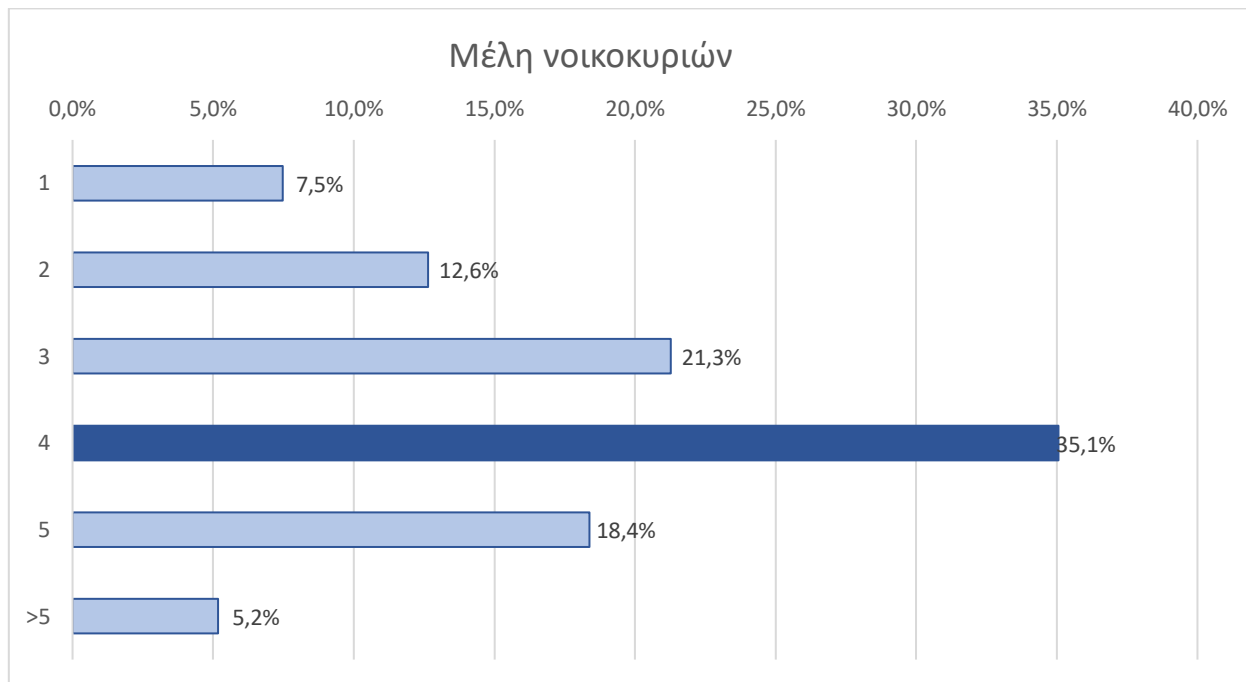


Σχήμα 7.7: Οικισμός εργασίας συμμετεχόντων

Μέσω των ερωτηθέντων συλλέχθηκαν στοιχεία για το εκάστοτε νοικοκυριό.

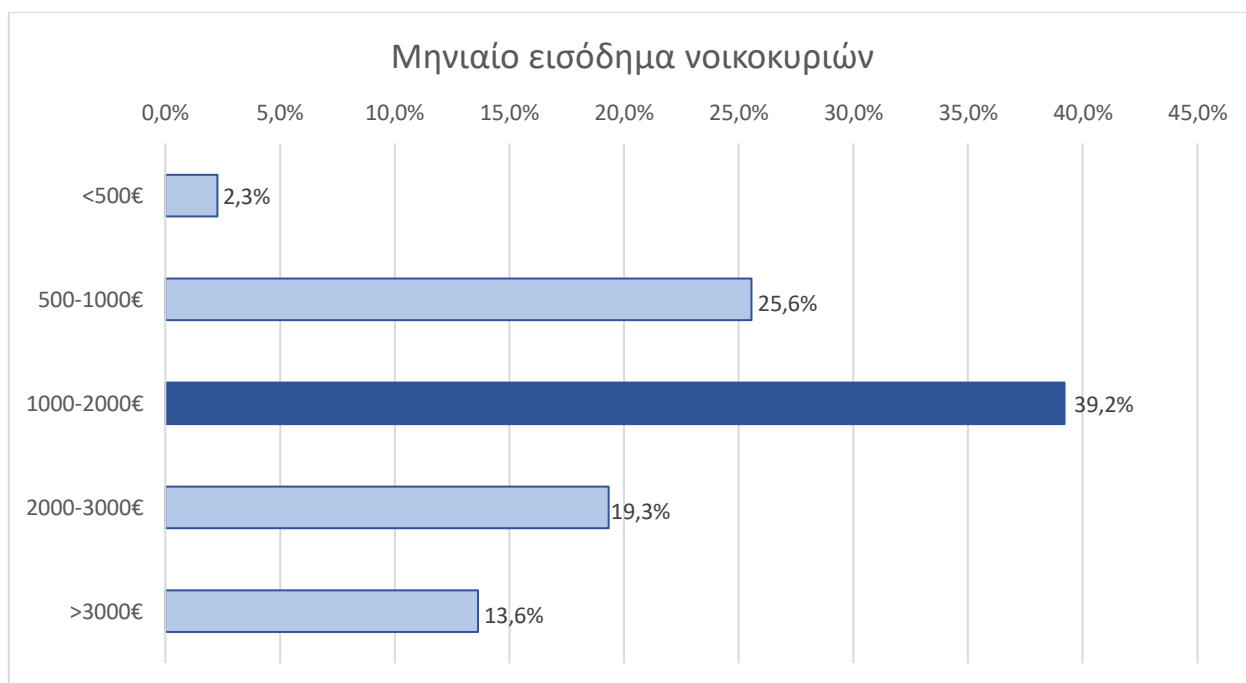
Στάδιο 2

Τα νοικοκυριά απαρτίζονται ως επί το πλείστον από 4 μέλη με ποσοστό 35,1% και ακολουθούν οι τριμελείς και οι πενταμελείς οικογένειες με ποσοστά 21,3% και 18,4% αντίστοιχα (Σχήμα 7.8).



Σχήμα 7.8: Μέλη νοικοκυριών συμμετεχόντων

Το μέσο μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα των νοικοκυριών ανέρχεται κυρίως στα 1.000-2.000€ με ποσοστό 39,2% και έπειτα τα 500-1.000€ και 2.000-3.000€ με ποσοστά 25,6% και 19,3% αντίστοιχα (Σχήμα 7.9).

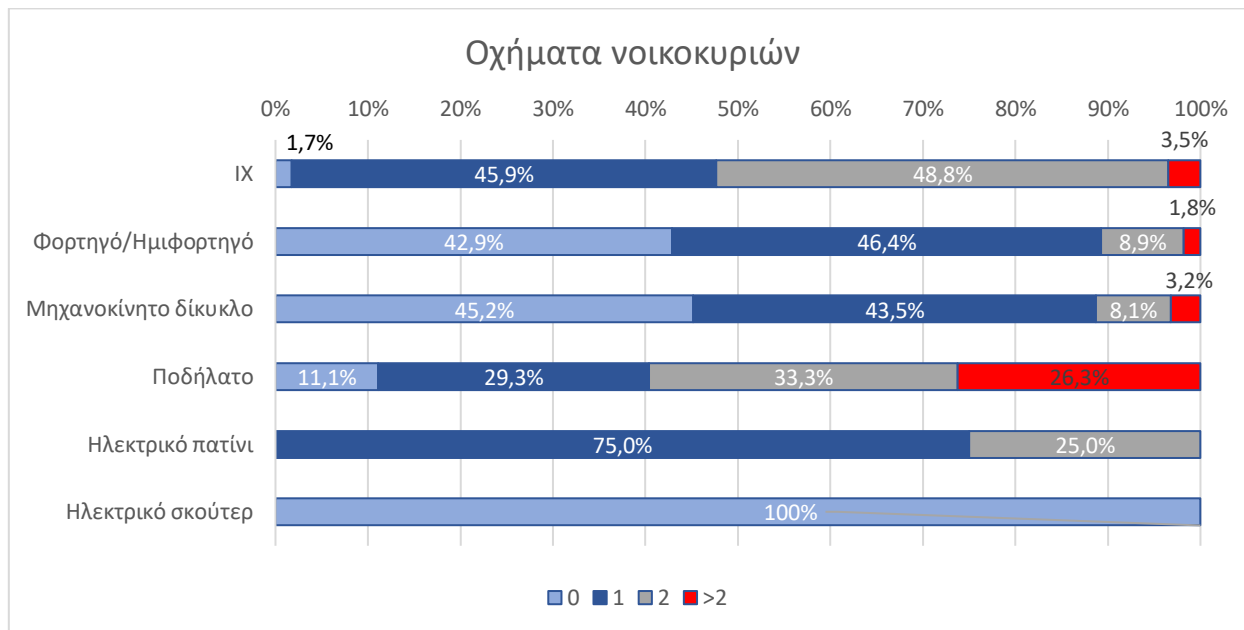


Σχήμα 7.9: Μηνιαίο εισόδημα νοικοκυριών συμμετεχόντων

Το πλήθος και το είδος των οχημάτων που κατέχει το κάθε νοικοκυριό παρουσιάζεται στο Σχήμα 7.10. Τα περισσότερα νοικοκυριά εμφανίζονται να κατέχουν 1 ή 2 αυτοκίνητα, 1 ή 2 ποδήλατα, 1 μηχανοκίνητο δίκυκλο

Στάδιο 2

ή 1 φορτηγό/ημιφορτηγό. Το ηλεκτρικό πατίνι εμφανίζεται σε ελάχιστα νοικοκυριά, ενώ κανένα δεν κατέχει ηλεκτρικό σκούτερ.



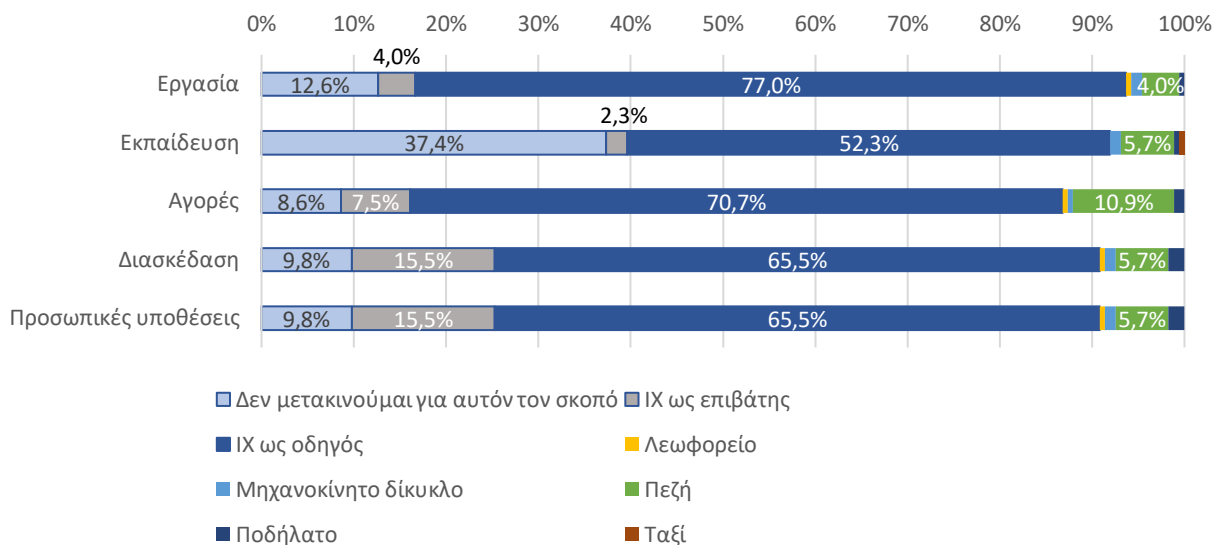
Σχήμα 7.10: Οχήματα νοικοκυριών

7.2.2 Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Το μέσο μετακίνησης καθώς και η αιτία επιλογής του μέσου παρουσιάζονται στο Σχήμα 7.11 και στο Σχήμα 7.12. Ο κύριος τρόπος μετακίνησης για όλους τους σκοπούς είναι με ΙΧ ως οδηγός ή ως συνοδηγός, ενώ σε δεύτερη φάση επικρατεί η πεζή μετακίνηση. Οι μετακινήσεις με λεωφορείο, ταξί ή ποδήλατο είναι μηδαμινές. Οι περισσότεροι ερωτηθέντες δήλωσαν ότι προτιμούν το Ι.Χ. πρωτίστως επειδή δεν έχουν διαθέσιμη εναλλακτική και δευτερευόντως για λόγους άνεσης, ασφάλειας και ταχύτητας. Επιπλέον, σε τρίτη φάση, εκτιμούν ότι τα μέσα αυτά τους προσφέρουν χρονική αξιοπιστία. Στον αντίποδα, οι παράγοντες της εξοικονόμησης χρημάτων και της ευχαρίστησης-υγείας δεν απασχολούν ιδιαίτερως τους ερωτηθέντες κατά τις μετακινήσεις τους.

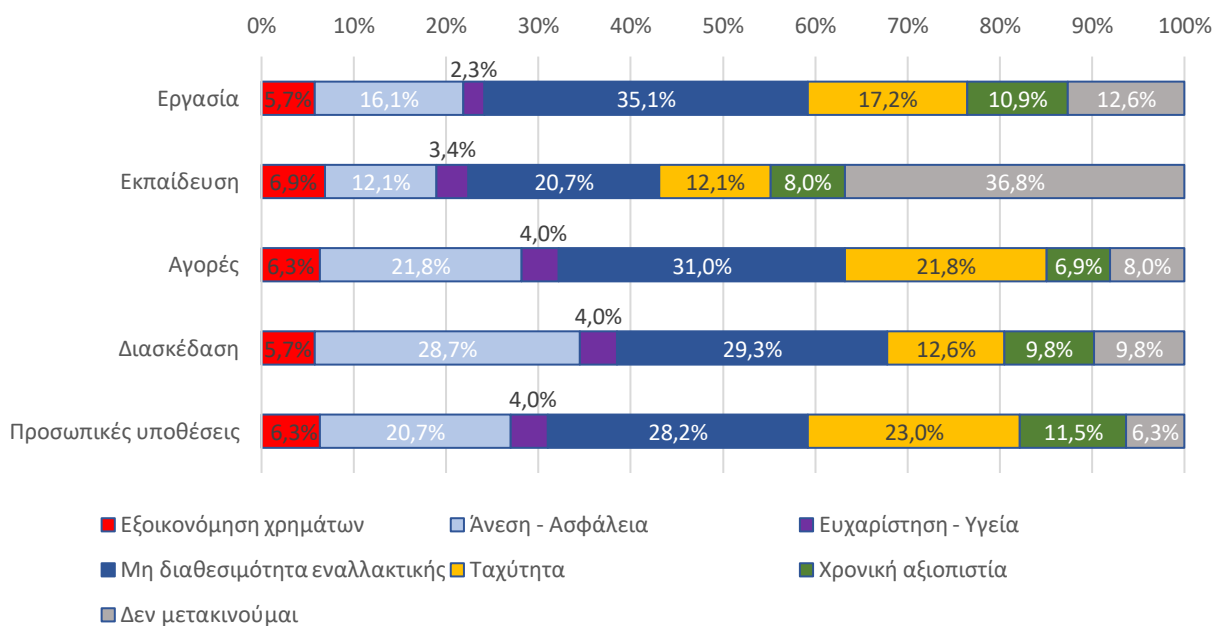
Στάδιο 2

Μέσο μετακίνησης για τον κάθε σκοπό



Σχήμα 7.11: Μέσο μετακίνησης συμμετεχόντων για τον κάθε σκοπό

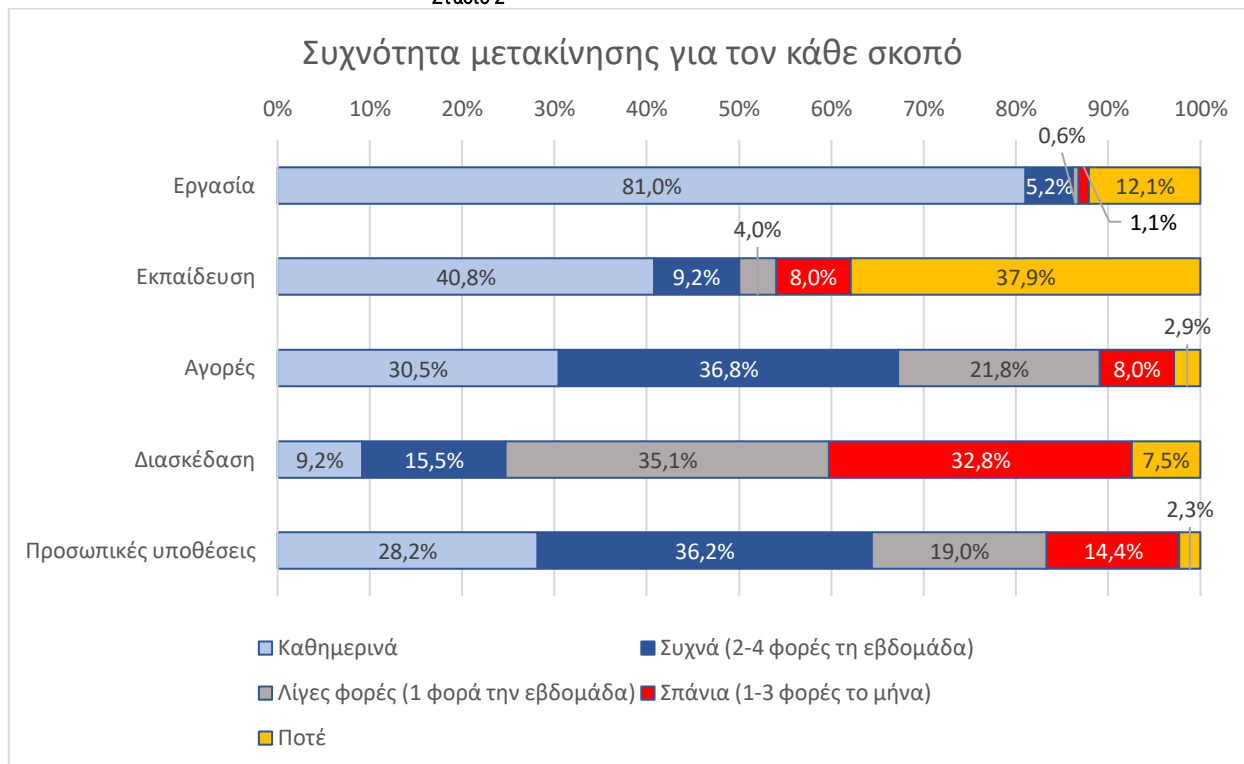
Αιτία επιλογής μέσου για τον κάθε σκοπό



Σχήμα 7.12: Αιτία επιλογής μέσου για τον κάθε σκοπό

Η επικρατέστερη συχνότητα μετακίνησης είναι 2-7 φορές την εβδομάδα. Αναλυτικότερα, για λόγους εργασίας η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων μετακινείται καθημερινά, ενώ για λόγους αγορών και προσωπικών υποθέσεων οι μετακινήσεις ισοκατανέμονται και σε μικρότερες συχνότητες. Ακόμα μικρότερη συχνότητα εμφανίζει η διασκέδαση, ενώ αρκετοί δε μετακινούνται ποτέ για λόγους εκπαίδευσης δεδομένου ότι οι περισσότεροι συμμετέχοντες είναι της ηλικιακής κατηγορίας 41-65 και ήδη εργαζόμενοι (Σχήμα 7.13).

Στάδιο 2



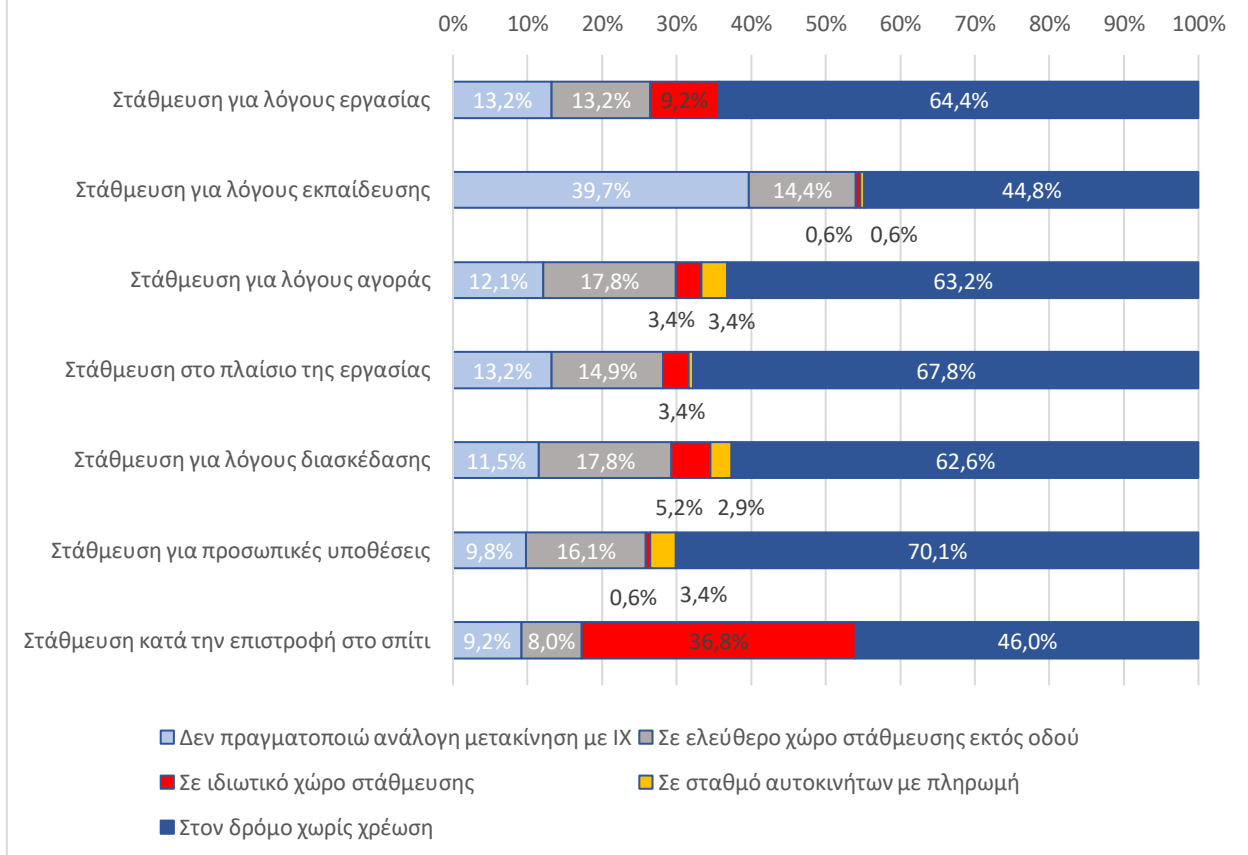
Σχήμα 7.13: Συχνότητα μετακίνησης συμμετεχόντων για τον κάθε σκοπό

7.2.3 Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Το είδος της στάθμευσης για τον κάθε σκοπό παρουσιάζεται στο Σχήμα 7.14. Η πλειονότητα των ερωτηθέντων σταθμεύει δωρεάν παρά την οδό για όλους τους σκοπούς των μετακινήσεων. Στο ίδιο μήκος κύματος, ένα μικρότερο ποσοστό σταθμεύει σε ελεύθερο χώρο εκτός οδού. Βεβαίως, κατά την επιστροφή στο σπίτι αρκετοί σταθμεύουν σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Σημειωτέο ότι η στάθμευση σε σταθμό αυτοκινήτων επί πληρωμή δεν εμφανίζει ιδιαίτερη προτίμηση κυρίως επειδή στο Δήμο είναι εύκολη η εύρεση θέσης στάθμευσης με τους λοιπούς τρόπους.

Στάδιο 2

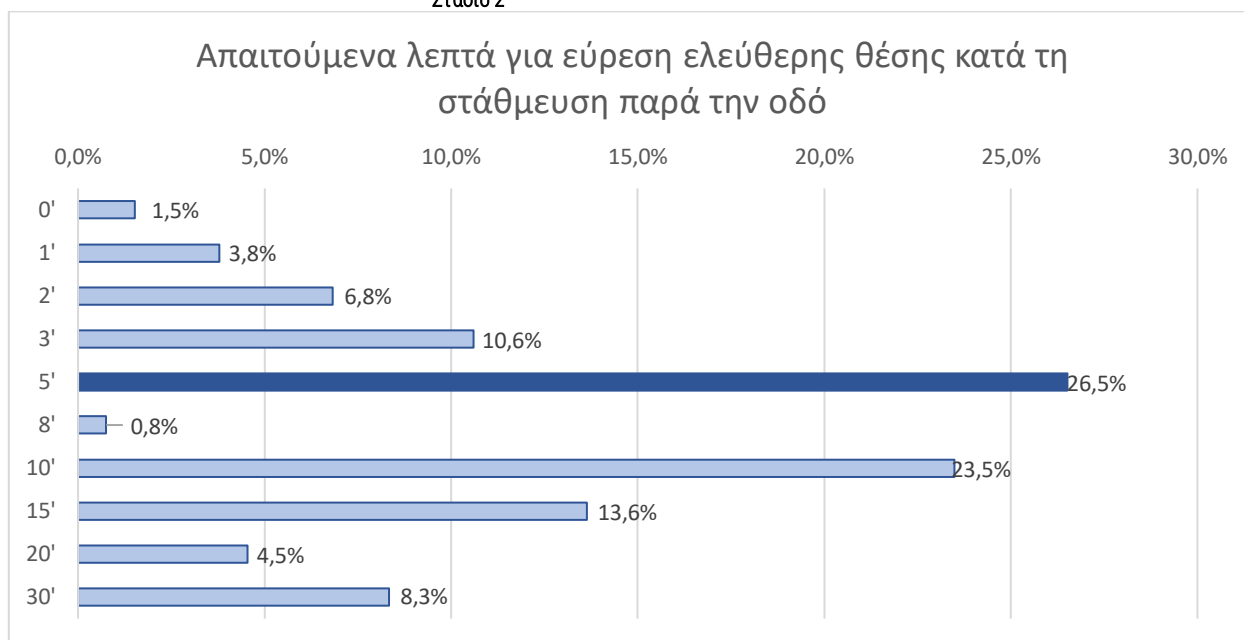
Είδος στάθμευσης για τον εκάστοτε σκοπό



Σχήμα 7.14: Είδος στάθμευσης για τον εκάστοτε σκοπό

Ο συνήθης απαιτούμενος χρόνος για εύρεση ελεύθερης θέσης στάθμευσης παρά την οδό είναι τα 5' και στη συνέχεια τα 10'. Αξιοπερίεργο είναι το γεγονός ότι οι συμμετέχοντες δήλωσαν ότι χρειάζονται έως και 30' για την εύρεση θέσης (Σχήμα 7.15). Γενικά, οι χρόνοι άνω των 10' θεωρούνται εξωπραγματικοί για τις περιοχές αυτές και, επομένως, πρόκειται για λανθασμένη εκτίμηση των συμμετεχόντων, οι οποίοι στην προσπάθεια εύρεσης θέσης επιβεβαιώνουν τη θεωρία σχετικότητας του χρόνου.

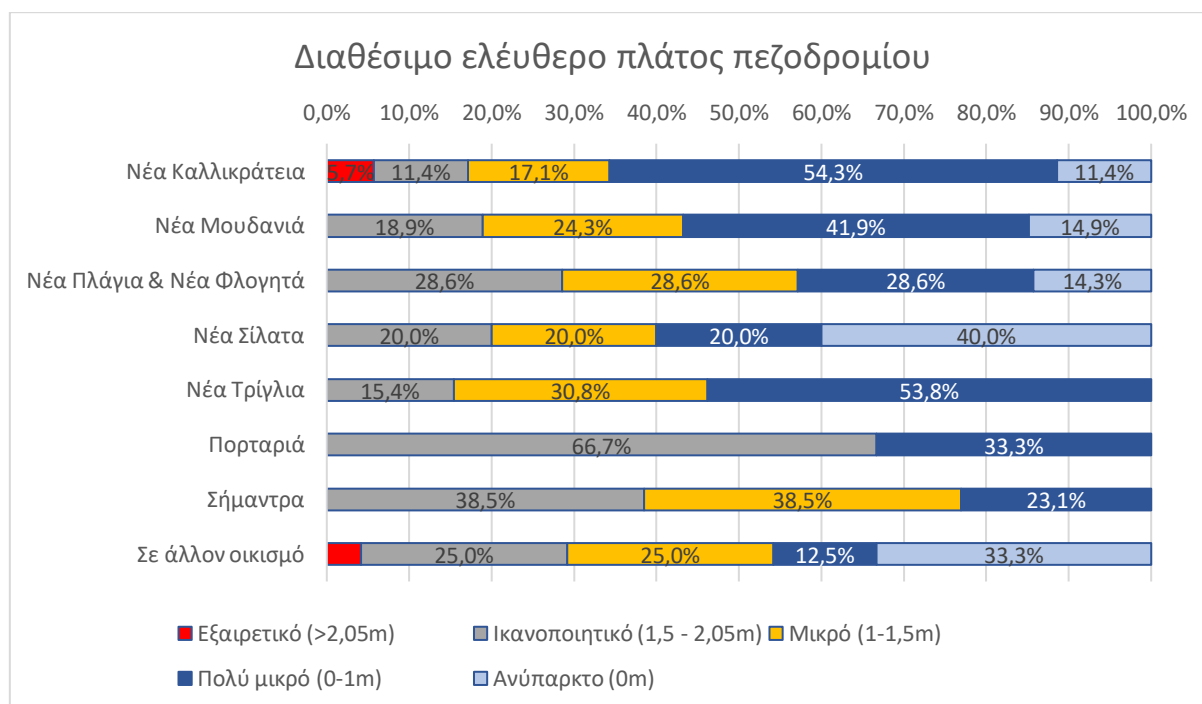
Στάδιο 2



Σχήμα 7.15: Απαιτούμενα λεπτά για εύρεση ελεύθερης θέσης κατά τη στάθμευση παρά την οδό

7.2.4 Αξιολόγηση υποδομών για πεζούς

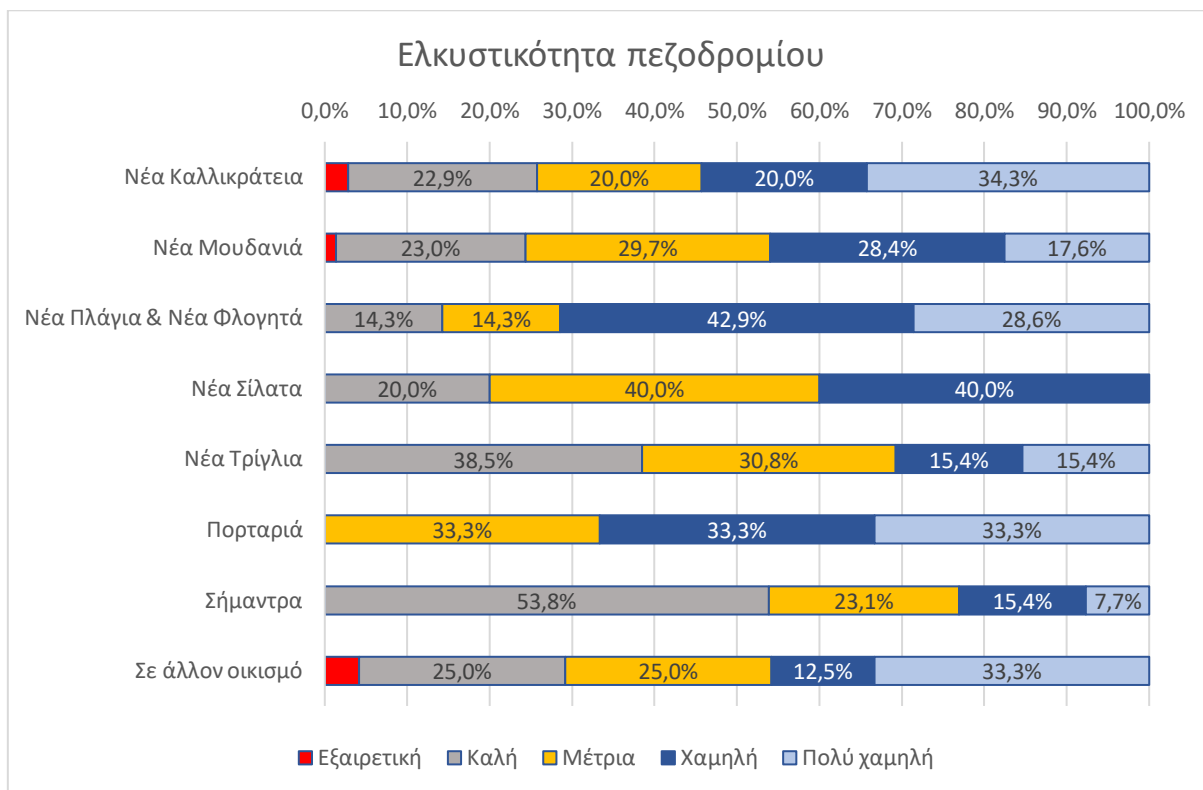
Το πλάτος των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται στους περισσότερους οικισμούς μικρό έως ανύπαρκτο με εξαίρεση τα Νέα Τρίγλια και τα Σήμαντρα όπου θεωρείται κυρίως ικανοποιητικό. Αντίθετα, πολύ λιγότεροι ερωτηθέντες εκτιμούν ότι στην Νέα Καλλικράτεια και σε λοιπούς οικισμούς το πλάτος είναι εξαιρετικό (Σχήμα 7.16)



Σχήμα 7.16: Πλάτος πεζοδρομίου

Στάδιο 2

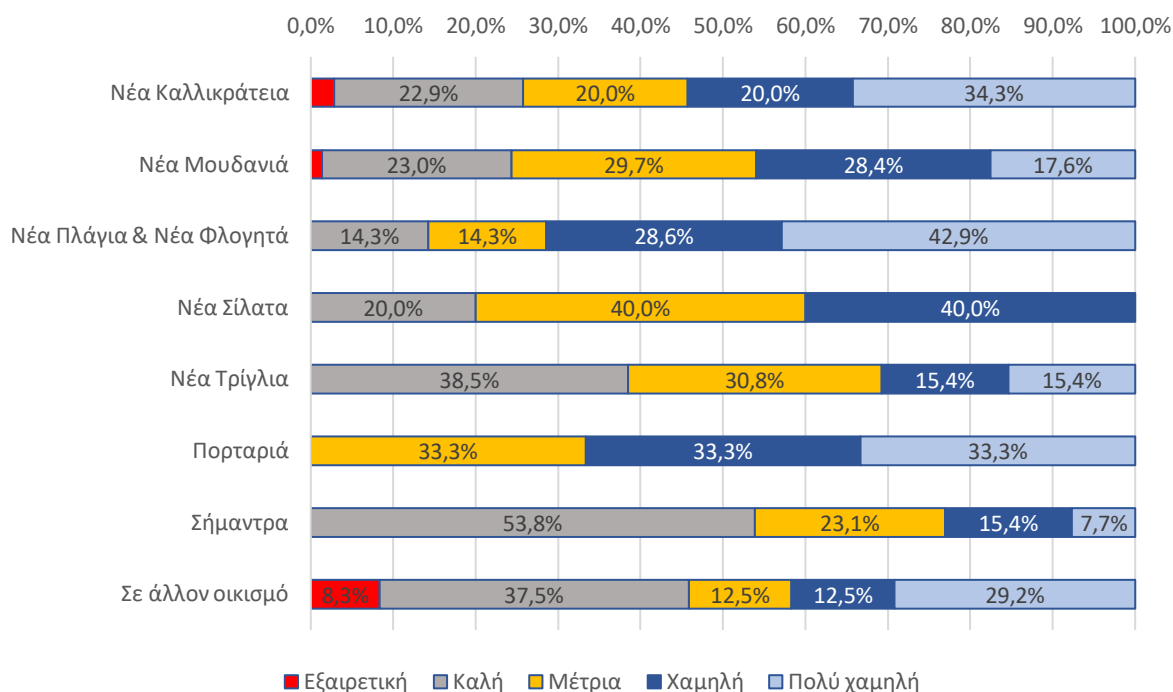
Κατόπιν, η πλειοψηφία χαρακτηρίζει την ελκυστικότητα, την ασφάλεια και την ποιότητα της επιφανείας των πεζοδρομίων μέτρια έως και πολύ χαμηλή, ενώ μόνο στον οικισμό των Σήμαντρων θεωρούν ότι τα παραπάνω χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων είναι ως επί το πλείστον ικανοποιητικά (Σχήμα 7.17-Σχήμα 7.19).



Σχήμα 7.17: Ελκυστικότητα πεζοδρομίου

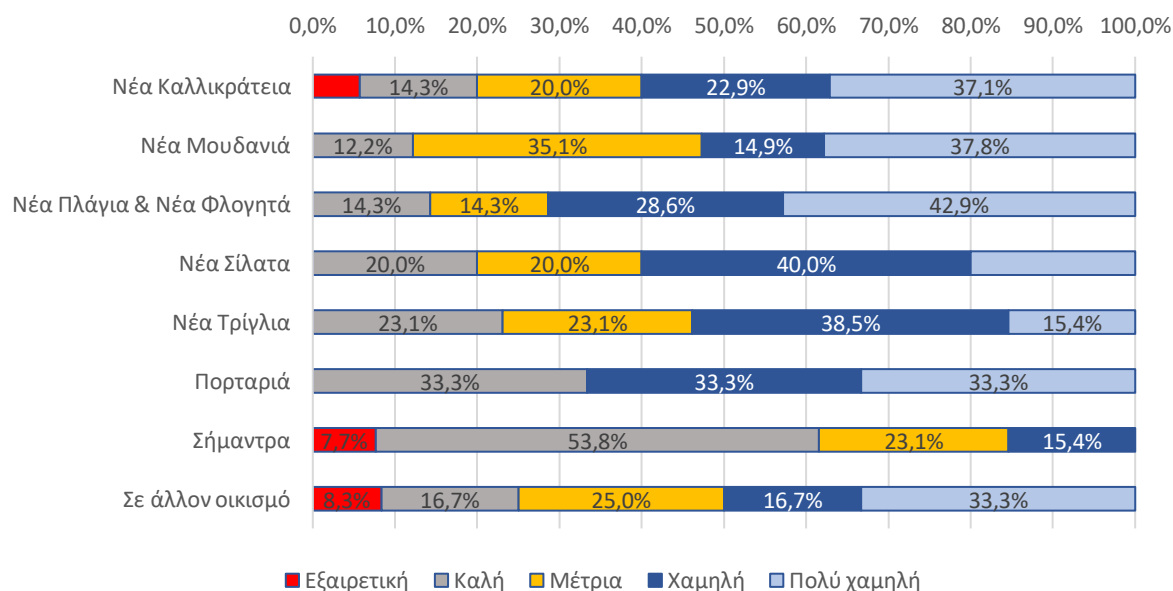
Στάδιο 2

Αίσθημα προσωπικής ασφάλειας κατά την πεζή μετακίνηση



Σχήμα 7.18: Ασφάλεια πεζοδρομίου

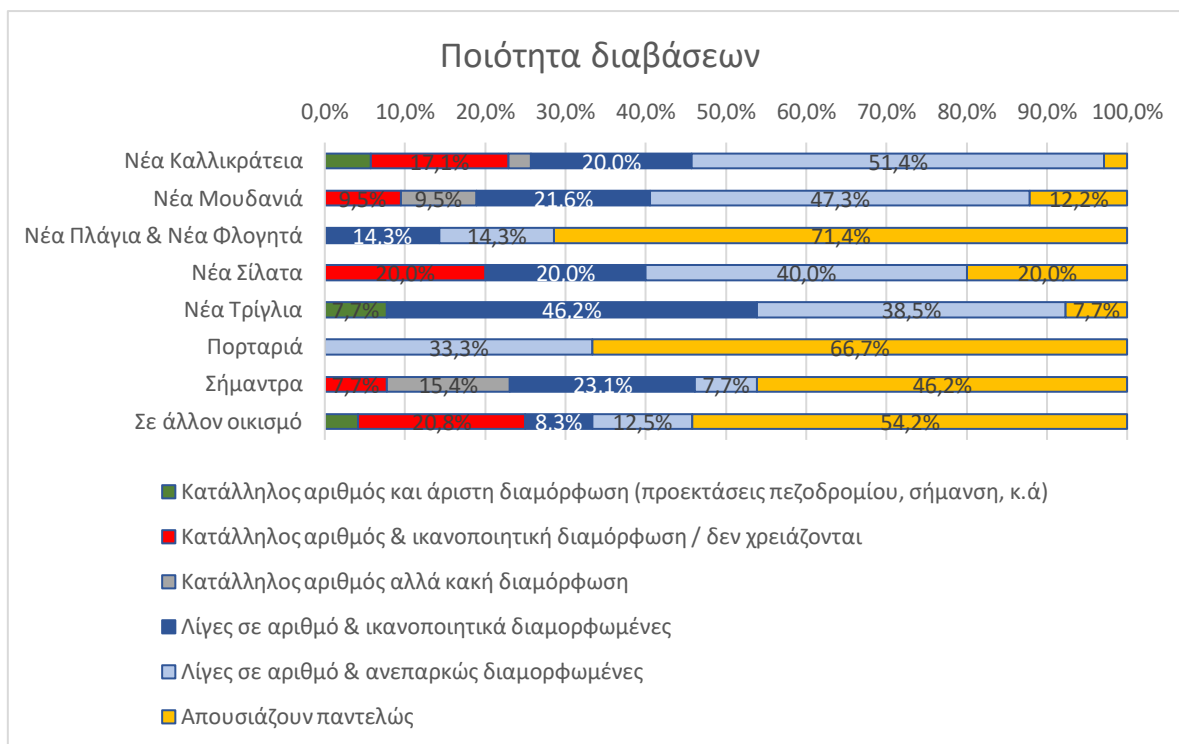
Ποιότητα επιφανείας πεζοδρομίου



Σχήμα 7.19: Ποιότητα επιφανείας πεζοδρομίου

Όσον αφορά την ποιότητα των διαβάσεων εμφανίζεται ανεπαρκής. Αναλυτικότερα, οι διαβάσεις είτε είναι λίγες σε αριθμό και ανεπαρκώς διαμορφωμένες είτε απουσιάζουν παντελώς. Γενικά, στερούνται είτε πλήθους είτε καταλληλότητας, ενώ ελάχιστες θεωρούνται άρτιες. Πάντως, σε καλύτερη κατάσταση φαίνονται να βρίσκονται οι διαβάσεις στα Νέα Τρίγλια, οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως ικανοποιητικές αν και λίγες στον αριθμό (Σχήμα 7.20).

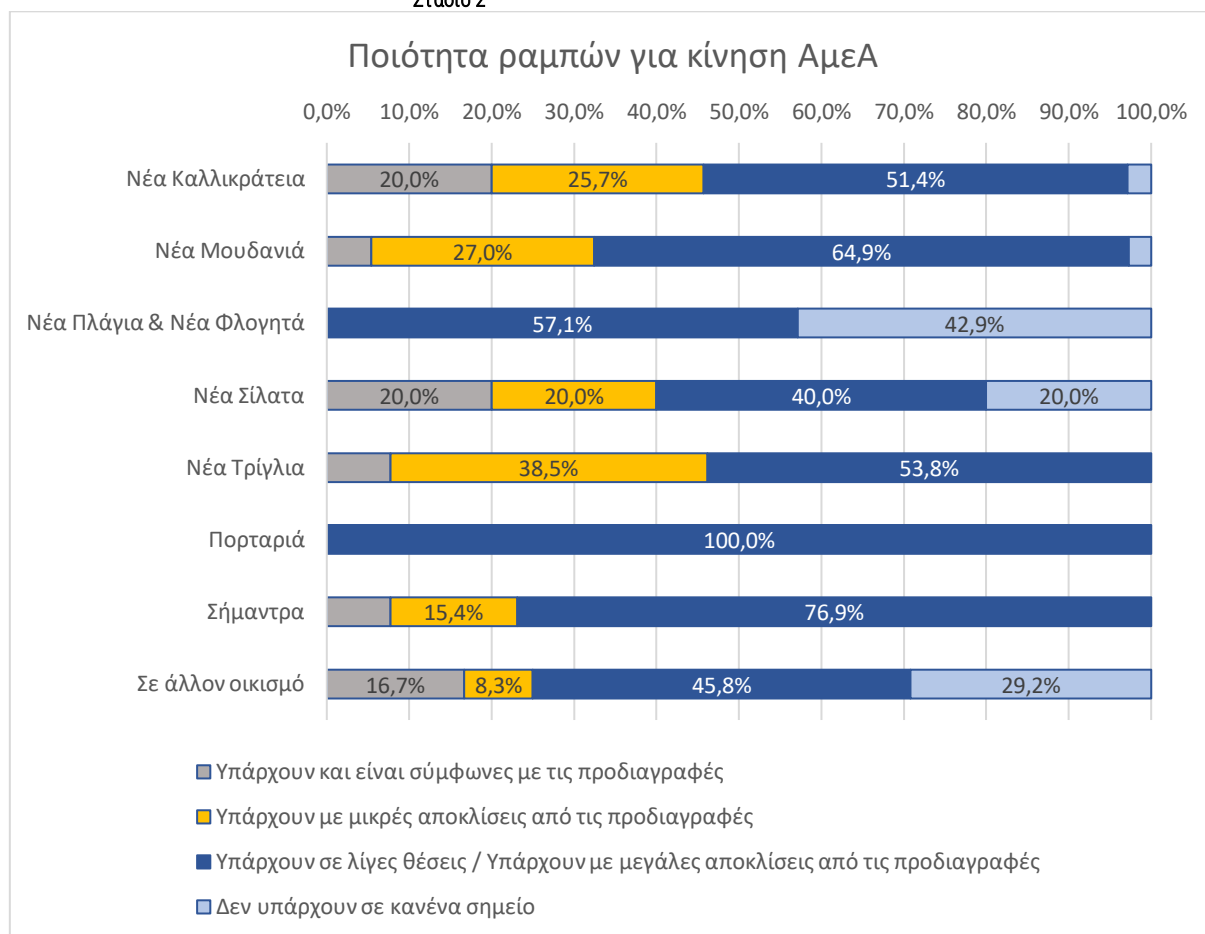
Στάδιο 2



Σχήμα 7.20: Ποιότητα διαβάσεων

Αντίστοιχα, η ποιότητα των ραμπών είναι στη συντριπτική πλειοψηφία προβληματική με μεγάλες και μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές-μάλιστα σε κάποιους οικισμούς απουσιάζουν παντελώς. Σαφώς, υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό, το οποίο είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές κυρίως στα Νέα Σίλατα και τη Νέα Καλλικράτεια (Σχήμα 7.21).

Στάδιο 2

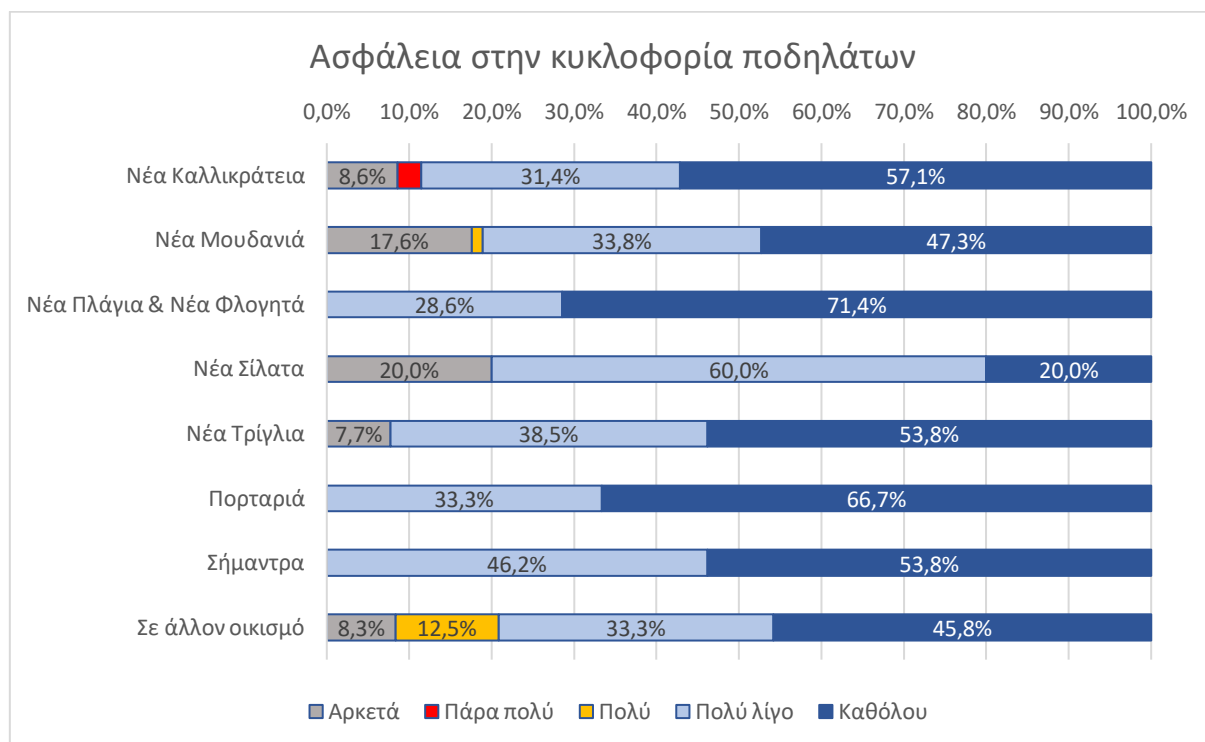


Σχήμα 7.21: Ποιότητα ραμπών για κίνηση ΑμεΑ

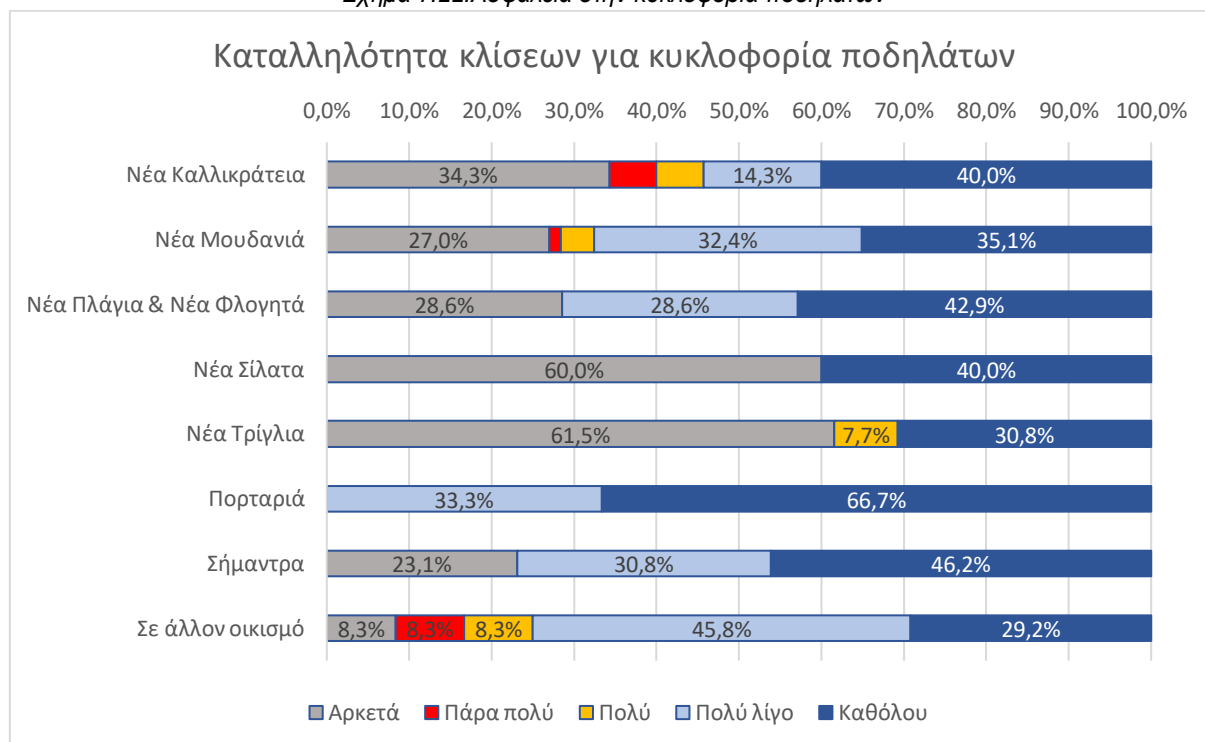
Στάδιο 2

7.2.5 Αξιολόγηση υποδομών ποδηλάτου

Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται συνολικά ακατάλληλο για την κυκλοφορία ποδηλάτου. Τόσο η ασφάλεια κατά την κυκλοφορία όσο και η κλίση των οδών θεωρούνται πολύ λίγο έως καθόλου κατάλληλα από το σύνολο των ερωτηθέντων. Στον αντίποδα, στα Νέα Σίλατα και τη Νέα Τρίγλια η κλίση των οδών χαρακτηρίζεται αρκετά κατάλληλη για την κυκλοφορία ποδηλάτων (Σχήμα 7.22, Σχήμα 7.23).



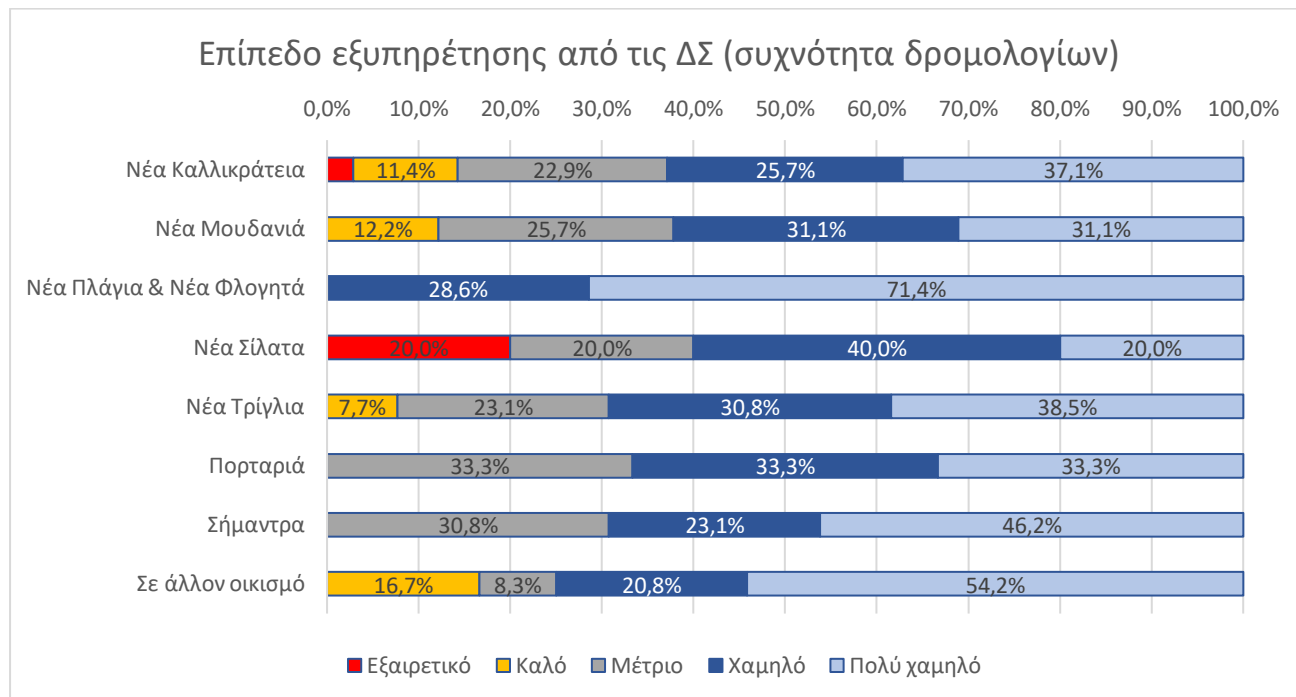
Σχήμα 7.22: Ασφάλεια στην κυκλοφορία ποδηλάτων



Σχήμα 7.23: Καταλληλότητα κλίσεων για κυκλοφορία ποδηλάτων

7.2.6 Αξιολόγηση MMM

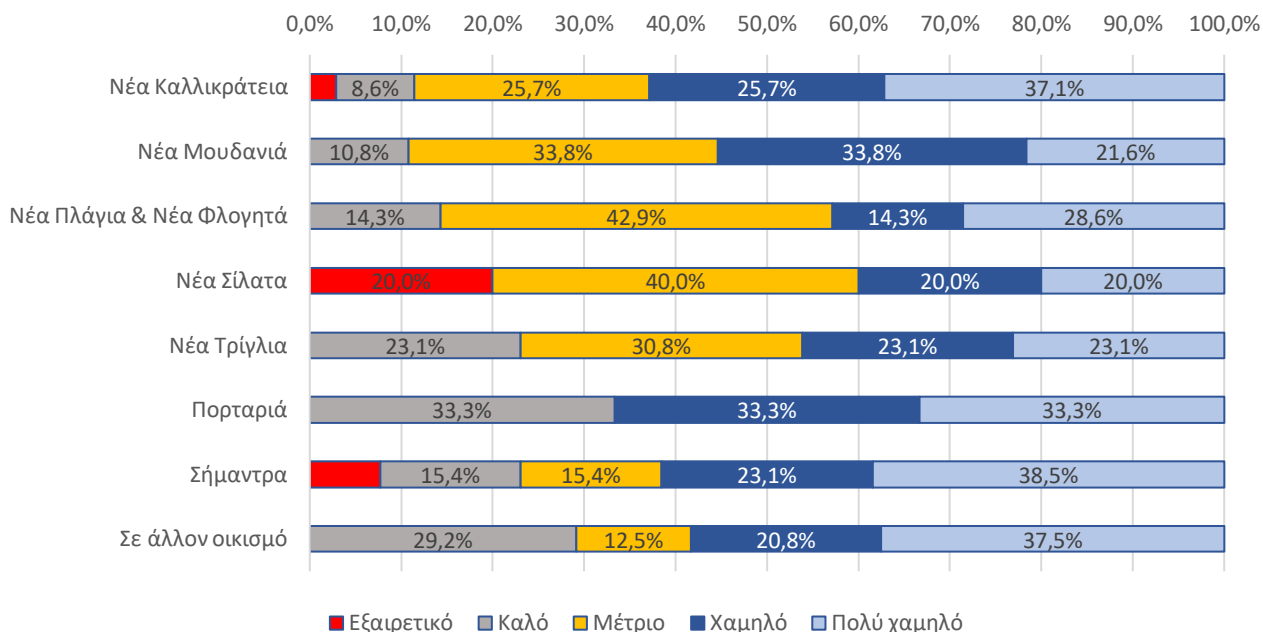
Η ποιότητα των δημοσίων συγκοινωνιών βρίθει. Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες χαρακτηρίζουν τη συχνότητα των δρομολογίων, την προσβασιμότητα και την κάλυψη των στάσεων καθώς και την ασφάλεια κατά την αναμονή μέτρια ως πολύ χαμηλή. Εξαιρεση αποτελούν τα Νέα Σίλατα όπου εμφανίζεται βελτιωμένο προφίλ των δημοσίων συγκοινωνιών (Σχήμα 7.24-Σχήμα 7.27). Η κατάσταση αυτή επιβεβαιώνει το γεγονός ότι το λεωφορείο δεν προτιμάται ως μέσο μετακίνησης των ερωτηθέντων.



Σχήμα 7.24: Συχνότητα δρομολογίων ΔΣ

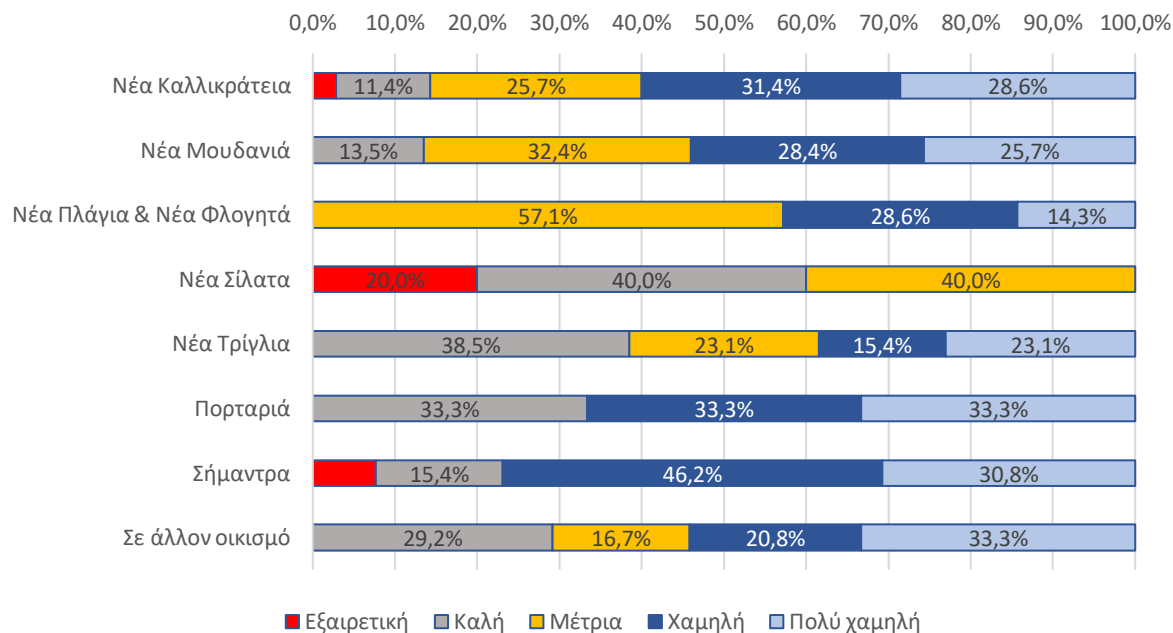
Στάδιο 2

Επίπεδο εξυπηρέτησης από τις ΔΣ (πλήθος στάσεων)



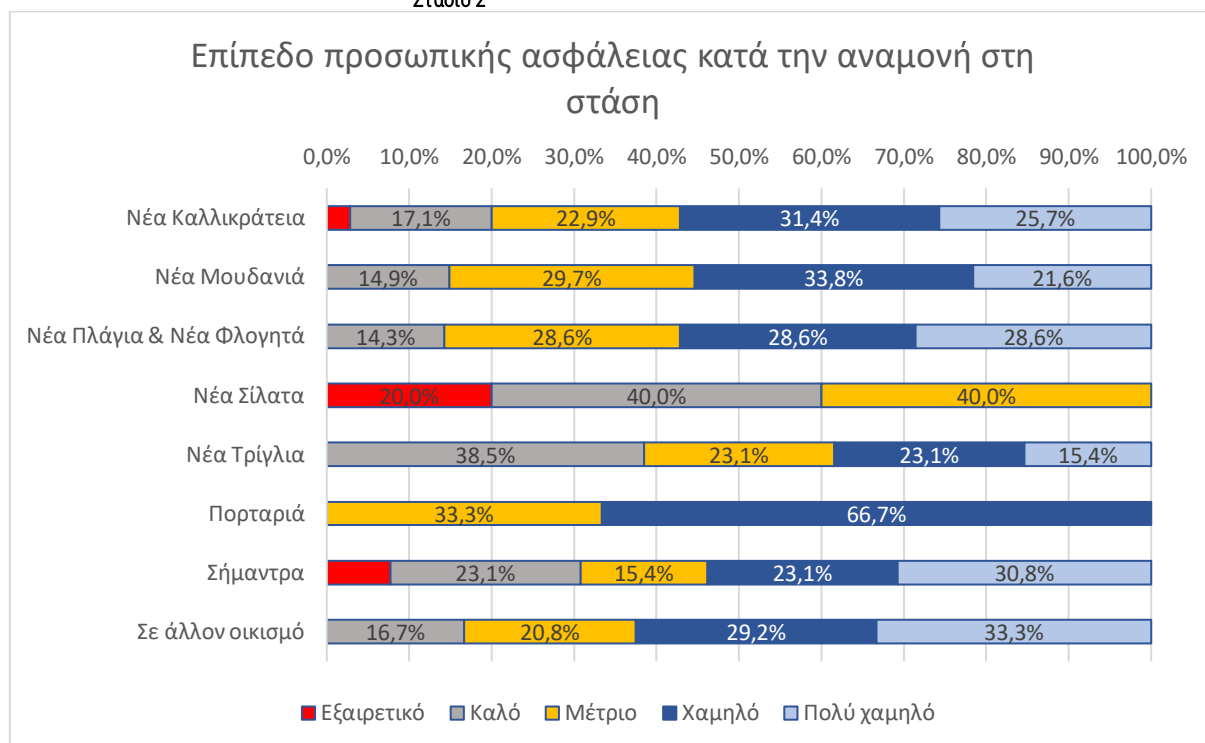
Σχήμα 7.25: Πλήθος στάσεων ΔΣ

Επίπεδο προσβασιμότητας στάσεων



Σχήμα 7.26: Προσβασιμότητα στάσεων

Στάδιο 2



Σχήμα 7.27: Ασφάλεια κατά την αναμονή στη στάση

Στάδιο 2

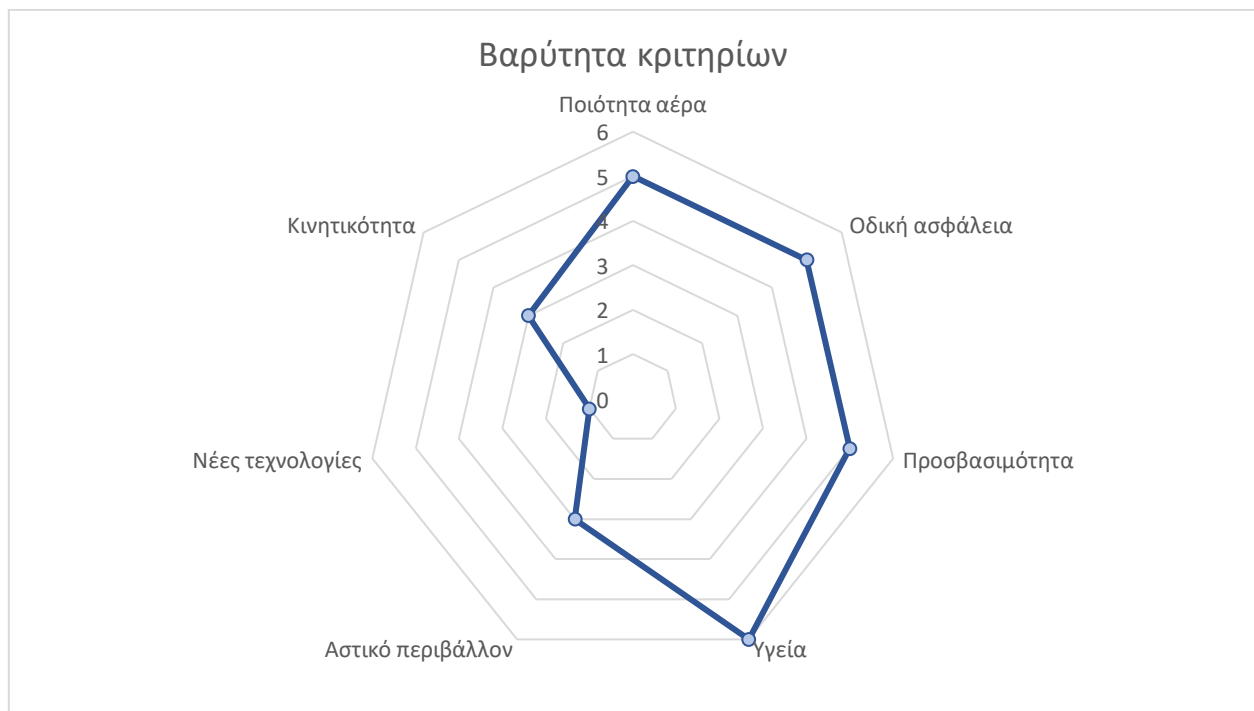
7.2.7 Συμμετοχή επισκεπτών

Οι επισκέπτες ήταν τετραμελείς ή πενταμελείς οικογένειες από τη Θεσσαλονίκη, οι οποίες ταξίδεψαν με αυτοκίνητο για να επισκεφτούν την εξοχική κατοικία τους στους οικισμούς του Αγίου Παύλου και της Νέας Καλλικράτειας. Το κόστος ταξιδιού ανήλθε στα 20€ και η διάρκεια διαμονής ήταν 60-100 μέρες. Τέλος, ο τρόπος μετακίνησης κατά την παραμονή τους ήταν με Ι.Χ., ηλεκτρικό πατίνι ή πεζή μετακίνηση.

7.2.8 Βαρύτητα Κριτηρίων σχετικά με το σύστημα αστικής κινητικότητας

Σκεπτόμενοι το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας μιας πόλης, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν τη βαρύτητα διαφόρων κριτηρίων και πεδίων αστικής κινητικότητας σε μία κλίμακα 7 μονάδων όπου το 1 αντιστοιχίζεται με μικρή βαρύτητα και το 7 με πολύ μεγάλη βαρύτητα.

Αναφορικά με τα κριτήρια που συνθέτουν το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας, οι συμμετέχοντες εκτιμούν ότι μεγαλύτερη βαρύτητα έχει η υγεία. Σε δεύτερη φάση, θεωρούν ισάξια τα κριτήρια της προσβασιμότητας, της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας αέρα και σε τρίτη φάση τα κριτήρια της κινητικότητας και του αστικού περιβάλλοντος. Τέλος, η μικρότερη βαρύτητα δόθηκε στις νέες τεχνολογίες (Σχήμα 7.28).



Σχήμα 7.28: Βαρύτητα κριτηρίων

Αντίστοιχα, όσον αφορά τα πεδία αστικής κινητικότητας που συνθέτουν το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας, οι συμμετέχοντες εκτιμούν ότι μέγιστη βαρύτητα έχει η ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης. Κατόπιν, ακολουθούν με φθίνουσα πορεία τα υπόλοιπα κριτήρια και συγκεκριμένα η βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης, η αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας, η ενίσχυση υποδομών ποδηλάτου, η βελτίωση της αστικής συγκοινωνίας, η βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών (Σχήμα 7.29).

Στάδιο 2



Σχήμα 7.29: Βαρύτητα πεδίου αστικής κινητικότητας

7.2.9 Προβλήματα – Προτάσεις

Τα σχόλια που καταγράφηκαν αναφορικά τα υφιστάμενα προβλήματα καθώς και οι πιθανές προτάσεις για τη βελτίωση της κινητικότητας στον Δήμο Ν. Προποντίδας καταγράφονται κατωτέρω:

- Πρέπει να μειωθούν τα όρια ταχύτητας των οχημάτων στις εισόδους των οικισμών.
- Περισσότερα πεζοδρόμια.
- Επείγει η κατασκευή πεζοδρομίων και δημοσίων χώρων στάθμευσης.
- Χρειάζεται αστική συγκοινωνία από/προς τα μικρά χωριά από/προς τα 3 κεντρικά χωριά του Δήμου, σε ικανοποιητική συχνότητα ή σε ώρες που να βολεύει και τους εργαζόμενους.
- Να μπου λωφορεία που να καλύπτουν την συγκοινωνία μεταξύ των χωριών προς και από Μουδανιά για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων. Απουσιάζουν παντελώς.
- Επί της οδού Θεσσαλονίκης ως πεζή αλλά και ως οδηγός Ι.Χ και ποδηλάτου συναντώ φορτηγά σταθμευμένα ακόμη και επάνω σε πεζοδρόμια και συνεχώς αυτοκίνητα επί της οδού σταθμευμένα που δυσχεραίνουν την καθημερινότητα όλων καθώς και κρίνονται επικίνδυνα λόγω σχολείων, φροντιστηρίων, Εκκλησίας. Έχω κάνει κλήση στην τροχαία για στάθμευση φορτηγών ώστε να γίνει σύσταση αλλά εξακολουθούν να παρκάρουν για ώρες επί της οδού
- Να υπάρχει αστυνόμευση όσον αφορά τις ράμπες ΑμεΑ, όπου παρκάρουν συνέχεια τα αυτοκίνητα.
- Πεζοδρόμηση κέντρου, δημιουργία parking εκτός αστικών κέντρων
- Από πού να ξεκινήσει κανείς και πού να τελειώσει; Τα παιδιά για να πάνε στο 2ο Γυμνάσιο Μουδανιών ρισκάρουν καθημερινά με κίνδυνο της ζωής τους (άκρως επικίνδυνη κατάσταση με ανύπαρκτες διαβάσεις, χωρίς πεζοδρόμια με απαράδεκτη τριτοκοσμική κατάσταση υποδομών). Άθλια παντού η κατάσταση των πεζοδρομίων, αδύνατον να περπατήσεις με ασφάλεια. Με αυτοκίνητο κινούμενος, η ορατότητα στις διασταυρώσεις είναι σε πολλά σημεία μηδενική λόγω περιφράξεων σπιτιών και άλλων

Στάδιο 2

παράνομων κατασκευών. Τα καταστήματα βγάζουν την πραμάτεια τους στα πεζοδρόμια (σε κάποιες περιπτώσεις η καλυπτόμενη επιφάνεια του πεζοδρομίου από το κατάστημα είναι μεγαλύτερη από το εμβαδόν του καταστήματος!). Η τοποθέτηση του πάρκινγκ στο παραλιακό μέτωπο (μπροστά από το ζαχαροπλαστείο Γιάνταη), κατά την άποψή μου, είναι μια τραγική επιλογή: αναγκάζεις τον κόσμο να διασχίσει το κέντρο των Μουδανιών με αυτοκίνητο με αποτέλεσμα να δημιουργείται μπουτιλιάρισμα εντός του κέντρου όταν σε άλλες χώρες το κέντρο πεζοδρομείται και τα αυτοκίνητα περιορίζονται εκτός κέντρου. Θα πρέπει να υπάρχει δημοτική συγκοινωνία με ηλεκτρικά οχήματα λεωφορεία που θα διευκολύνει και θα εξυπηρετεί τη μετακίνηση ιδιαίτερα συγκεκριμένων κατηγοριών, πχ ηλικιωμένους που θέλουν να μεταβούν στο κέντρο, παιδιά που θέλουν να μεταβούν από την περιοχή του ελαιώνα στο λύκειο κλπ.

- Αφήνουμε τα παιδιά μας σε μια ανύπαρκτη στάση για να τα παραλάβει το μέσο μεταφοράς τους για το σχολείο απαράδεκτο
- Ανάπλαση στην Θεσσαλονίκης και Παναγίας κορυφής
- Διόρθωση του δρόμου Σημάντρων Πορταριάς
- Κατάληψη πεζοδρομίων από καταστήματα, ταμπέλες, σημαίες. Κατάληψη θέσεων στάθμευσης επίσης από μαγαζιά με σημαίες και ποδήλατα, ελλιπής χώρος στάθμευσης φορτω/εκφορτ για εξυπηρέτηση καταστημάτων.
- Καλύτερος φωτισμός σε κάποια σημεία και περιοχές. Π.χ. Ελαιώνας, Νέα Μουδανιά.
- Παντελής έλλειψη πεζοδρομίων στο σύνολο του δημοτικού ιστού των Νέων Μουδανιών, αλλά και στο σύνολο του Δήμου, έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα ειδικά τις ώρες αιχμής, με σχεδόν αδύνατη την πρόσβαση σε ΑΜΕΑ, πεζούς και ποδήλατα.
- Δένδρα κρύβουν σήμανση και οι δάφνες είναι για εθνική οδό άλλως εμποδίζουν ορατότητα κίνησης πεζών μέσα στην πόλη άρα δυστύχημα
- Τα stop δεν φαίνονται καθώς καλύπτονται από δέντρα
- Κακή ποιότητα οδοστρώματος, έλλειψη πεζοδρομίων, έλλειψη χώρων στάθμευσης
- Ταμπέλα στοπ στην ταβέρνα του Λευτέρη δεν είναι ορατή και θα γίνει ατύχημα
- Προβληματική η διάβαση από τη μια πλευρά του δρόμου στην άλλη για να μπουν στο σχολείο τους οι μαθητές του 2 δημοτικού σχολείου από τη λεωφόρο Ελευθερίας (πλευρά του Μασούτη). Τουλάχιστον κλαδευτήκαν λίγο τα φυτά, αλλά καλό θα ήταν να μπορούσε να γίνει κανονικό άνοιγμα της νησίδας ή να βγουν εντελώς οι 2 θάμνοι για να ανοίξει το μέρος και να στέκονται τα παιδιά πάνω στη νησίδα και όχι στον δρόμο
- Σε πολλά σημεία δεν υπάρχουν σχεδόν πεζοδρόμια
- Να γίνουν στάσεις και πάρκινγκ
- Δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος και δεν υπάρχουν πεζοδρόμια σε όλο τον οικισμό.
- Απουσία πεζοδρομίων
- Ανύπαρκτα πεζοδρόμια και πεζόδρομοι στο παραλιακό μέτωπο
- Πιο μεγάλους δρόμους για μεγαλύτερη αυτοκίνηση
- Χρειάζονται θέσεις στάθμευσης
- Θα πρέπει να διατεθούν πιο πολλά δρομολόγια λεωφορείων ως αναφορά τα Σήμαντρα (τόπος κατοικίας μου) αλλά και να υπάρχει μεγαλύτερη διέλευση των λεωφορείων από την Πορταριά (τόπος εργασίας).
- Πολλές λακούβες στους δρόμους σε συγκεκριμένες περιοχές

Στάδιο 2

- Μένω Νέα Καλλικράτεια ,χρειάζεται περισσότερους πεζοδρόμους.....ας περπατήσουν λίγο κάνει καλό στην υγεία...ευχαριστώ!!!!
- Πεζοδρομία!!
- Όλα είναι ικανοποιητικά
- Άμεσος ΟΛΙΚΟΣ επανασχεδιασμός υπό την προϋπόθεση ο μελετητής να έχει ίδια γνώμη και άποψη (όχι από γραφείου) της περιοχής
- Ανακατασκευή των 2 κεντρικότερων οδών των Ν. Μουδανίων, Θεσσαλονίκης και Π. Κορυφινής.
- Θα ήθελα να υπάρχει δημοτική συγκοινωνία. Να εξυπηρετεί τους γύρω οικισμούς και τα παιδιά μας που αθλούνται στο κλειστό γυμναστήριο στον Άγιο Παύλο. Επίσης, πέρα από την Οσίας Παρασκευής, σε όλο το υπόλοιπο χωριό, τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα. Ακόμη, λείπει φωτισμός σε κάποιους δρόμους. Και βάλτε δίπλα σε κάθε κάδο απορριμμάτων και έναν κάδο ανακύκλωσης.
- "1ο)οδικό δίκτυο Μουδανίων χωρίς ΛΕΑ ""απαράδεκτο"", κακό οδόστρωμα με κλίσεις επικίνδυνες ιδίως σε ημέρες βροχής.
- 2ο)κόμβος Σωζόπολης συνεχώς συμβαίνουν ατυχήματα ίσως πρέπει να μπουν φανάρια.
- 3)δρόμος Ροδοκήπου-Σιλάτων στενός και επικίνδυνος, χωρίς καμία οδοσήμανση, διάβαση, πεζοδρόμια εντός οικισμού.....η πολυτέλεια του ΚΤΕΛ ανύπαρκτη..... την τελευταία 15ετία έχει μόνιμους κατοίκους.....με ΠΑΙΔΙΑ!!"
- Στον οικισμό της Παραλίας Πορταριάς δεν υφίσταται καν ασφαλτόστρωση , πεζοδρόμια , επαρκείς φωτισμός , διαβάσεις κτλ.
- Καλύτερο οδικό δίκτυο
- Δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία.
- Έλλειψη ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων
- Η ποιότητα των δρόμων είναι πάρα πολύ χαμηλή, η σήμανση ανεπαρκής πεζοδρόμια έχει μόνο στο κέντρο Δέντρα/πράσινο ανύπαρκτα, καθαριότητα ανεπαρκής.
- Να δημιουργηθούν διαβάσεις στην Θεσσαλονίκης. Πεζοδρόμια και διαβάσεις στην Παναγίας Κορυφινής.
- Υπάρχει μονόδρομος παρόλα αυτά κάτοικοι χρησιμοποιούν τον δρόμο προς τις δύο κατευθύνσεις
- Έλλειψη πεζοδρομίων
- Πολλοί μονόδρομοι
- Κάποια πάρκινγκ ποδηλάτων έχουν τοποθετηθεί σε μέρη στα οποία δεν χρειάζονται (π.χ. απέναντι από το γυμναστήριο στον κεντρικό, δεν εξυπηρετούν κανέναν εκεί). Οι οδηγοί χρειάζονται επείγοντως επιμόρφωση για βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς όσον αφορά τους πεζούς. Ο οδηγός πρέπει να σταματάει όταν βλέπει τον πεζό.
- Θα πρότεινα να υπάρχει συγκοινωνία με λεωφορείο στους οικισμούς που βρίσκονται εκτός κέντρου με συχνότερα δρομολόγια καθώς και ποδηλατόδρομοι για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών
- Πεζοδρόμια παντού και ποιότητα πεζοδρομίων παντού όχι μόνο στο κέντρο
- Να αλλάξουμε δήμαρχο
- Πολύ λακκούβα παντού, ελλειπείς συγκοινωνίες λόγω των ελάχιστων ατόμων. Ελλιπής ασφαλτόστρωση.
- Ασφαλή πεζοδρόμια για πεζούς και ηλεκτρικά σκούτερ
- Δημιουργία θέσεων παρκινγκ κοντά σε κεντρικές πλατείες σε συνδυασμό με πεζοδρόμηση κεντρικών σημείων το καλοκαίρι.
- Αστική συγκοινωνία εντός δήμου

Στάδιο 2

- Απουσιάζουν πεζοδρόμια για ασφαλές περπάτημα πεζών και δρόμοι για ποδηλάτες
- Να υπάρχει συγκοινωνία που να εξυπηρετεί ΟΛΑ τα χωριά του Δήμου
- "1.Θεσσαλονίκης και περιφερειακής Μουδανιών
- 2. Θεσσαλονίκης απαράδεκτη
- 3. οδός Αλεξανδρίδη
- 4. Έξω από το κλειστό των Μουδανιών"
- Ανύπαρκτη δημόσια τοπική συγκοινωνία - κατάληψη των πεζοδρομίων στον κεντρικό δρόμο της Τρίγλιας, και εγκατάλειψη στα πεζοδρόμια των υπολοίπων δρόμων
- Ποδηλατόδρομος για σύνδεση Καλλικράτειας- Αγίου Παύλου όπου βρίσκεται το κλειστό γυμναστήριο
- Ενδοδημοτικά μικρά λεωφορεία και με την έναρξη της θερινής περιόδου πλοiάριο για μετακίνηση δια θαλάσσης.
- Διαβάσεις υπάρχουν αρκετές, αλλά δυστυχώς η αναίδεια των οδηγών σε συνδυασμό με σχεδόν την απόλυτη απουσία του ελέγχου από τις δημοτικές και αστυνομικές αρχές ,κάνουν τις διαβάσεις ένα ακόμα πάρκινγκ για τους ελεεινούς ασυνείδητου.
- Απουσία πεζοδρομίου σε δρόμο υψηλής ταχύτητας οχημάτων
- "Δεν υπάρχουν ΜΜΜ για τη μετακίνηση εντός των οικισμών του Δήμου. Σε κεντρικούς δρόμους δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Λίγοι χώροι ελεύθερης στάθμευσης."
- Πολλά προβλήματα με διαρροές στους δρόμους των Μουδανιών, όπως και βουλωμένα φρεάτια.
- Στην Νέα Ποτίδαια τα πεζοδρόμια που έχουν γίνει είναι πολύ ωραία αλλά υπάρχει πρόβλημα με τον δρόμο έχει στενέψει και το καλοκαίρι ειδικά γίνεται συνωστισμός στο ύψος του Λεμονή και στο μάρκετ express. Επίσης θα ήταν πολύ καλό να συνδεθεί η Νέα Ποτίδαια με τα Μουδανιά με ποδηλατόδρομο, αυτό θα βοηθούσε στην μείωση των αυτοκινήτων αν υπάρχει ασφαλές ποδηλατόδρομος.
- Χρειάζεται να γίνει πεζοδρόμιο στο δρόμο μέχρι το 1ο δημοτικό σχολείο. Καθημερινά περπατάνε παιδιά σε ένα πολύ επικίνδυνο δρόμο
- "Σαμαράκια" για την μείωση ταχύτητας αυτοκινήτων μέσα σε οικισμούς, ειδικά σε σημεία κοντά σε σχολεία, παιδικές χαρές και πάρκα. Διαβάσεις πεζών.
- Ανυπαρξία ποδηλατοδρόμων. Ύπαρξη πεζοδρόμων μόνο στο κέντρο του χωριού.

7.3 ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ

7.3.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Η καταγραφή των μετακινήσεων συμπληρώνεται από την έρευνα παρά την οδό (Road Side Interviews-RSI), η οποία πραγματοποιήθηκε από εξειδικευμένους συνεντευκτές και έλαβε χώρα σε πενήντα θέσεις οι οποίες αποτελούν τα βασικά σημεία εισόδου-εξόδου στην εξεταζόμενη περιοχή με απώτερο σκοπό την αποτύπωση της εποχιακής ζήτησης τη θερινή περίοδο. Οι έρευνες παρά την οδό έχουν ως βασικό σκοπό τον προσδιορισμό των ζευγών προέλευσης – προορισμού για δύο από τις τρεις κατηγορίες μετακίνησης: τα ζεύγη μετακινήσεις μεταξύ εσωτερικών – εξωτερικών μετακινήσεων και τα ζεύγη μετακινήσεων για τις εξωτερικές – εξωτερικές μετακινήσεις. Με άλλα λόγια, μέσω της έρευνας μετακινήσεων παρά την οδό, εξετάζονται μετακινήσεις σε ζώνες οι οποίες δεν μπορούν να καλυφθούν από την έρευνα σε νοικοκυριά. Επιπλέον, ο προσδιορισμός της πληρότητας των αυτοκινήτων σε αριθμό ατόμων (vehicle occupancy) δίνει τη δυνατότητα να εκτιμηθούν στα σημεία των ερευνών (συνήθως σημεία εισόδου-εξόδου της περιοχής μελέτης) ο συνολικός αριθμός μετακινήσεων ανθρώπων, αφού βεβαίως υπάρχουν καταγραφές αριθμού οχημάτων.

Στάδιο 2

Στην περίπτωση του Δήμου Ν. Προποντίδας η χωροθέτηση σταθμών διεξαγωγής ερευνών σε οδηγούς είναι εξαιρετικά σημαντική, διότι η κατανόηση της ζήτησης για μετακινήσεις θα αξιοποιήσει τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης έρευνας σε μεγάλο βαθμό. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η χωροθέτηση των σταθμών αντιμετωπίζει υψηλό βαθμό δυσκολίας, καθώς:

- το οδικό δίκτυο στις περισσότερες περιπτώσεις είναι συνδέσεις μεταξύ οικισμών (1 λωρίδα να κατεύθυνση) και δεν έχει χώρους εκτός οδού για την ασφαλή στάση οχημάτων,
- οι πολλοί οικισμοί του δήμου και ο έντονος τουριστικός του χαρακτήρας δημιουργούν πολλές σημαντικές εστίες προέλευσης και προορισμού, οι οποίες πρέπει να καλυφθούν από την έρευνα.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανώτερο ζητήματα (στο βαθμό του εφικτού), επιλέχθηκε η διεξαγωγή των συγκεκριμένων ερευνών παρουσία εκπροσώπου της τροχαίας.

Η διάρκεια των ερευνών σε κάθε πύλη ήταν συνολικά έξι ώρες, ήτοι 08:00-14:00 λαμβανομένου υπόψη τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας. Ο αριθμός των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκε σε κάθε πύλη ήταν ανάλογος του κυκλοφοριακού φόρτου που εισέρχεται/εξέρχεται από την εκάστοτε διατομή και οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν ήταν οι εξής:

- Ωρα Διέλευσης
- Είδος Οχήματος (Δίκυκλο, Επιβατικό Ι.Χ., ΤΑΞΙ, Ημιφορτηγό, Μικρό λεωφορείο (έως 12 θέσεις), Μεγάλο λεωφορείο, Φορτηγό 2-αξονικό, Φορτηγό 3+αξονικό ή πολυαξονικό)
- Πλήθος επιβατών στο όχημα (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού)
- Τοποθεσία προέλευσης
- Τοποθεσία προορισμού
- Τόπος κατοικίας οδηγού (στην προέλευση, στον προορισμό, αλλού)
- Σκοπός μετακίνησης (Εργασία, στα πλαίσια της εργασίας, Εκπαίδευση, Αγορές, Ατομικές υποθέσεις, Αναψυχή, Άλλος σκοπός ή δραστηριότητα)
- Συχνότητα μετακίνησης (>4 φορές την εβδομάδα, 1-4 φορές την εβδομάδα, 1-3 φορές το μήνα, <1 φορά το μήνα)

Το τελικό ερωτηματολόγιο που διαμορφώθηκε για τις ανάγκες του Δήμου παρουσιάζεται κατωτέρω.

Στάδιο 2

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ

ΣΤΑΘΜΟΣ:

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: 1 2 (1: ΠΡΟΣ 'ΠΟΛΗ', 2: ΑΠΟ 'ΠΟΛΗ')

ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: / / 22

ΩΡΑ ΕΝΑΡΣΗΣ: :00

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΛΙΔΑΣ:

Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ									ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ			ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ			ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ							
	ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΔΙΚΥΚΛΟ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ	ΤΑΞΙ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ	ΜΙΚΡΟ ΛΕΩΦΟΡΕΟ (έως 12 θέσεις)	ΜΕΓΑΛΟ ΛΕΩΦΟΡΕΟ	ΦΟΡΤΗΓΟ 3+ αξόνων ή Πολυαξονικό				ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ)	ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	ΑΛΛΟΥ	ΕΡΓΑΣΙΑ	ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΨΩΝΑ	ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	ΑΝΑΨΥΧΗ	ΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΡΙΣΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΑΝΩ ΑΠΟ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 4 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΩΣ 3 ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ
1	1	2	3	4	5	6	7	8		Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο και Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα (ΕΝΤΟΣ Δήμου)	Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο και Δημοτική ή Τοπική Κοινότητα (ΕΝΤΟΣ Δήμου)														
2	1	2	3	4	5	6	7	8		Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα (ΕΚΤΟΣ Δήμου)	Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα (ΕΚΤΟΣ Δήμου)														
3	1	2	3	4	5	6	7	8																	
4	1	2	3	4	5	6	7	8																	
5	1	2	3	4	5	6	7	8																	
6	1	2	3	4	5	6	7	8																	
7	1	2	3	4	5	6	7	8																	
8	1	2	3	4	5	6	7	8																	
9	1	2	3	4	5	6	7	8																	
10	1	2	3	4	5	6	7	8																	

Σχήμα 7.30: Ερωτηματολόγιο Προέλευσης-Προορισμού παρά την οδό (RSI)

Οι θέσεις υλοποίησης της έρευνας παρουσιάζονται στον κατωτέρω Πίνακα 7.1 και στο Σχήμα 7.31.

Πίνακας 7.1: Θέσεις υλοποίησης έρευνας παρά την οδό (RSI)

A/A	Κωδ	Θέση	Περιοχή	X(ΕΓΣΑ 87)	Y (ΕΓΣΑ 87)
1	r1a	Επανομής – Αγίου Παύλου	Ηράκλεια	415553.7	4466867
2	r1b	Επανομής – Αγίου Παύλου	Ηράκλεια	415556	4466890
3	r2a	Έξοδος Ε.Ο. προς Καλλικράτεια ύψος αγ. Παύλου	Αγ. Παύλος	420019.2	4466214
4	r2b	Έξοδος Ε.Ο. από Καλλικράτεια (ύψος «Ευεξία»)	Αγ. Παύλος	419372.6	4468165
5	r3a	N Ηράκλεια – N. Καλλικράτεια (ύψος Κάτω Γαλήνη)	N. Καλλικράτεια	419373.1	4462604
6	r3b	N Ηράκλεια – N. Καλλικράτεια (γύψος Κάτω Γαλήνη)	N. Καλλικράτεια	419421.5	4462591
7	r4a	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων – N. Καλλικράτεια 2	N. Καλλικράτεια	422005.8	4463109
8	r4b	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων – N. Καλλικράτεια 2	N. Καλλικράτεια	422018.1	4463108
9	r5a	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων - Λάκκωμα	Λάκκωμα	418230.9	4471754
10	r5b	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων - Λάκκωμα	Λάκκωμα	418263.7	4471844
11	r6a	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων – N. Σίλατα	N. Σίλατα	422772.7	4463368
12	r6b	Έξοδος Ε.Ο. Θεσ/νικης Μουδανίων – N. Σίλατα	N. Σίλατα	422812.6	4463396
13	r7a	Ανθέων (ύψος Πανσέδων)	Γεωπονικά	422441	4462065
14	r7b	Ανθέων (ύψος Πανσέδων)	Γεωπονικά	422404.9	4462055
15	r8a	Σίλατα – Βεργιά (Υψος Καλλικράτειας –Σοζώπολης)	Βεργιά	425471.9	4461890

Στάδιο 2

16	r8b	Σιλατα – Βεργιά (Ύψος Καλλικράτειας – Σοζώπολης)	Βεργιά	425493.8	4461874
17	r9a	N. Καλλικράτειας – Σοζώπολη (ύψος κόμβος Σοζώπολης)	Σωζόπολη	427210.7	4459706
18	r9b	N. Καλλικράτειας – Σοζώπολη (ύψος κόμβος Σοζώπολης)	Σωζόπολη	427229.9	4459706
19	r10a	Ανατ. Ρωμυλίας (ύψος κόμβος Σοζώπολης)	Σωζόπολη	427341.3	4459548
20	r10b	Ανατ. Ρωμυλίας (ύψος κόμβος Σοζώπολης)	Σωζόπολη	427339.7	4459569
21	r11a	N. Τριγλίας – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	N. Τρίγλια	431094.1	4458775
22	r11b	N. Τριγλίας – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	N. Τρίγλια	431051	4458711
23	r12a	N. Τριγλίας – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	N. Τρίγλια	431496.6	4459482
24	r12b	N. Τριγλίας – παραλία (ύψος κόμβος Τρίγλιας)	N. Τρίγλια	431545.7	4459427
25	r13a	Είσοδος N Πλάγια (ύψος Κόμβου N Πλάγια)	N Πλάγια	432502.9	4458009
26	r13b	Είσοδος N Πλάγια (ύψος Κόμβου N Πλάγια)	N Πλάγια	432525.2	4458004
27	r14a	Διονυσίου – Παραία (ύψος Ε.Ο.)	N. Φλογητά – N. Μουδανιά	436783.9	4456660
28	r14b	Διονυσίου – Παραία (ύψος Ε.Ο.)	N. Φλογητά – N. Μουδανιά	436749.3	4456634
29	r15a	N.Τριγλία – N. Μουδανιά (Ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	438238.8	4456356
30	r15b	N.Τριγλία – N. Μουδανιά (Ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	438236.6	4456405
31	r16a	N. Μουδανιά (Ανατολική είσοδος πόλης)	N. Μουδανιά	440000.2	4454707
32	r16b	N. Μουδανιά (Ανατολική είσοδος πόλης)	N. Μουδανιά	439975.8	4454724
33	r17a	Παν Κορυφινής (ύψος Κόμβου Ε.Ο. 2)	N. Μουδανιά	440029.4	4454467
34	r17b	Παν Κορυφινής (ύψος Κόμβου Ε.Ο. 2)	N. Μουδανιά	440013.3	4454469
35	r18a	Είσοδος Ποτίδαια Δυτικά	N. Ποτίδαια	442858.5	4449360
36	r18b	Είσοδος Ποτίδαια Δυτικά	N. Ποτίδαια	442874.5	4449347
37	r19a	Είσοδος Ποτίδαια Ανατολικά	N. Ποτίδαια	442999.7	4449167
38	r19b	Είσοδος Ποτίδαια Ανατολικά	N. Ποτίδαια	443018.6	4449154
39	r20a	Πολυγύρου – Σημάντρων (ύψος Σημάντρων)	Σημάντρα	442623.7	4465371
40	r20b	Πολυγύρου – Σημάντρων (ύψος Σημάντρων)	Σημάντρα	442679	4465413
41	r21a	Πορταριά – Παραλία Διονυσίου (ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	437625.1	4456551
42	r21b	Πορταριά – Παραλία Διονυσίου (ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	437590.5	4456505
43	r22a	Νέα Φλογητά – Ζωγράφου (ύψος Ε.Ο.)	N Φλογητά	434527.2	4457108
44	r22b	Νέα Φλογητά – Ζωγράφου (ύψος Ε.Ο.)	N Φλογητά	434592.8	4457194
45	r23a	N.Τριγλία – N. Μουδανιά (ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	438239	4456806
46	r23b	N.Τριγλία – N. Μουδανιά (ύψος Κόμβος Ε.Ο.)	N. Μουδανιά	438235.5	4456825
47	r24a	Άγιος Μαρμας – Ποτίδαια (ύψος Αγ. Μαρμας)	Άγιος Μαρμας	443237.4	4455552
48	r24b	Άγιος Μαρμας – Ποτίδαια (ύψος Αγ. Μαρμας)	Άγιος Μαρμας	443284.8	4455595
49	r25a	Νέα Φλογητά– N. Μουδανιά (Δυτική εισοδός πόλης)	N. Μουδανιά	438009.7	4454708
50	r25b	Νέα Φλογητά– N. Μουδανιά (Δυτική εισοδός πόλης)	N. Μουδανιά	438022.1	4454711

Στάδιο 2



Σχήμα 7.31: Χάρτης θέσεων υλοποίησης έρευνας παρά την οδό (RSI)

Στάδιο 2

7.3.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων

Συνολικά, πραγματοποιήθηκαν 7468 συνεντεύξεις και η κατανομή τους ανά σταθμό και κατεύθυνση παρουσιάζεται κατωτέρω (Πίνακας 7.2).

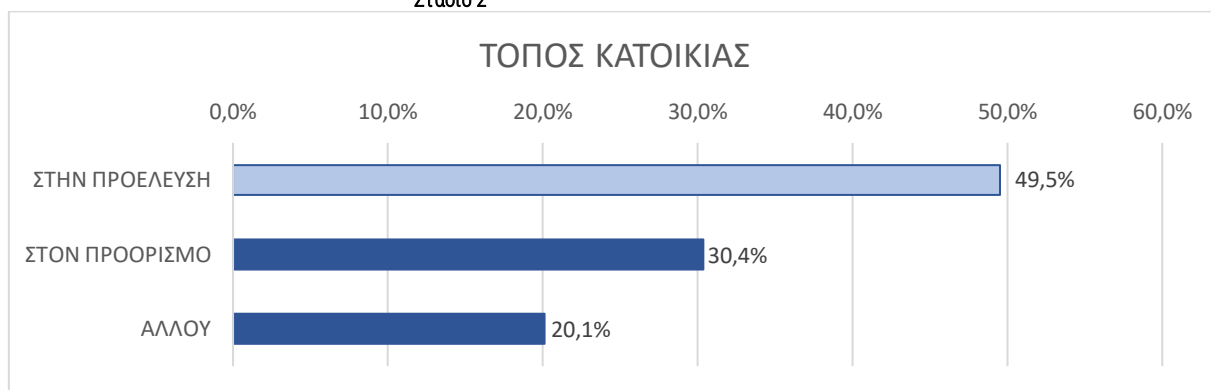
Πίνακας 7.2: Κατανομή συνεντεύξεων ανά σταθμό

ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ		ΣΥΝΟΛΟ
	A	B	
1	157	144	301
2	250	238	488
3	93	165	258
4	151	131	282
5	124	130	254
6	224	182	406
7	112	115	227
8	92	84	176
9	106	98	204
10	131	136	267
11	181	212	393
12	165	135	300
13	156	179	335
14	118	110	228
15	210	212	422
16	300	250	550
17	276	275	551
18	60	40	100
19	159	54	213
20	129	76	205
21	104	109	213
22	79	83	162
23	140	200	340
24	93	60	153
25	240	200	440
ΣΥΝΟΛΟ			7468

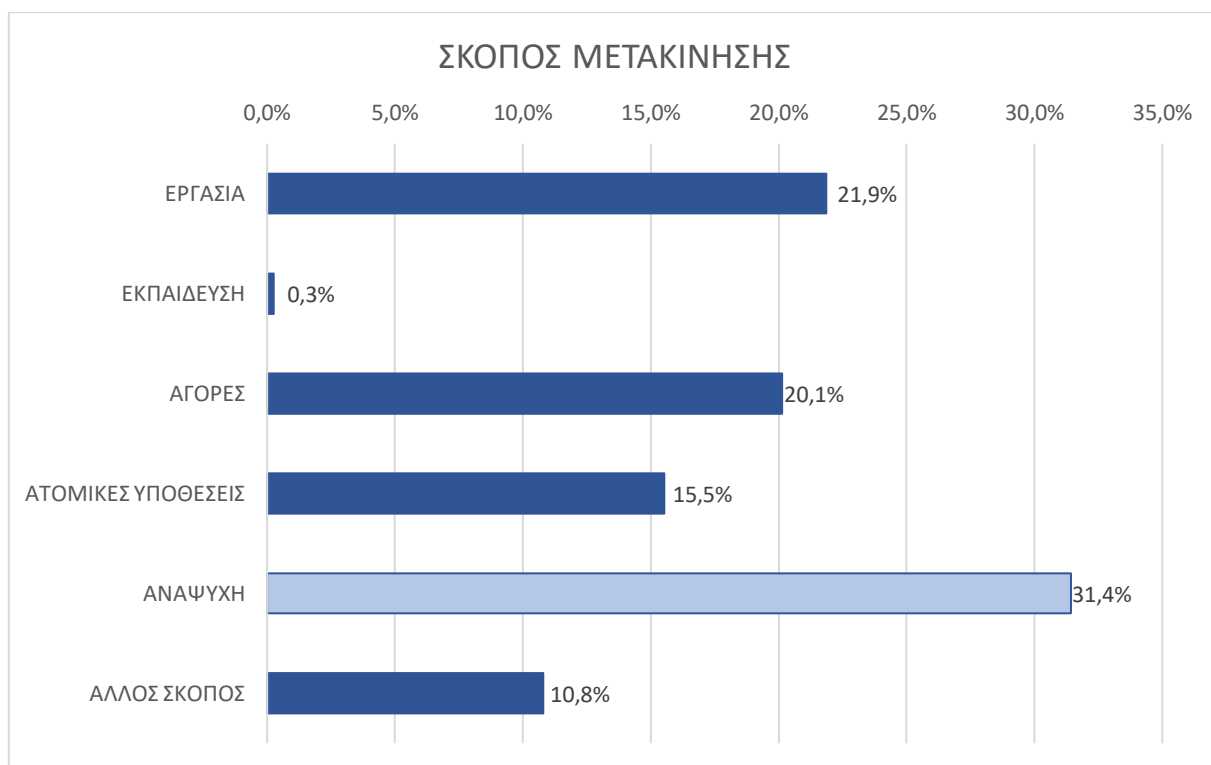
Τα περισσότερα ερωτηματολόγια και επομένως, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι εμφανίζονται στους σταθμούς 16 και 17, στις οδούς Ν. Καλλικράτειας-Ν. Μουδανίων και Παναγίας Κορυφινής (ύψος του αυτοκινητόδρομου Θεσσαλονίκης-Μουδανίων). Αντιθέτως, τα λιγότερα ερωτηματολόγια εντοπίζονται στο σταθμό 18, στην είσοδο του οικισμού της Ποτίδαιας.

Κατά τη διάρκεια της έρευνας οι περισσότεροι ερωτηθέντες είχαν ως αφετηρία την κατοικία τους.

Στάδιο 2

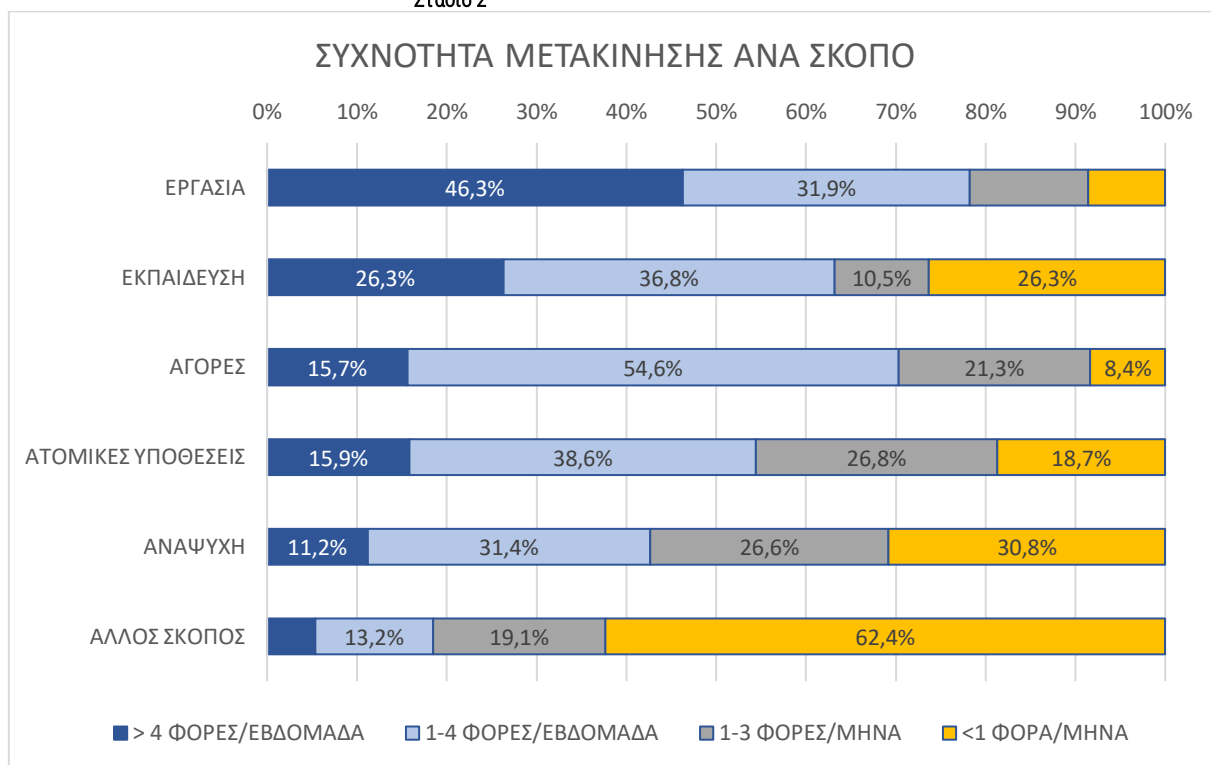


Ο κύριος σκοπός μετακίνησης των ερωτηθέντων είναι η αναψυχή με ποσοστό 31,4% και ακολουθεί η εργασία με ποσοστό 21,9% και οι αγορές με ποσοστό 20,1%. Στον αντίποδα, η μετακίνηση για λόγους εκπαίδευσης είναι σχεδόν μηδενική δεδομένου ότι η έρευνα υλοποιήθηκε κατά τους θερινούς μήνες.

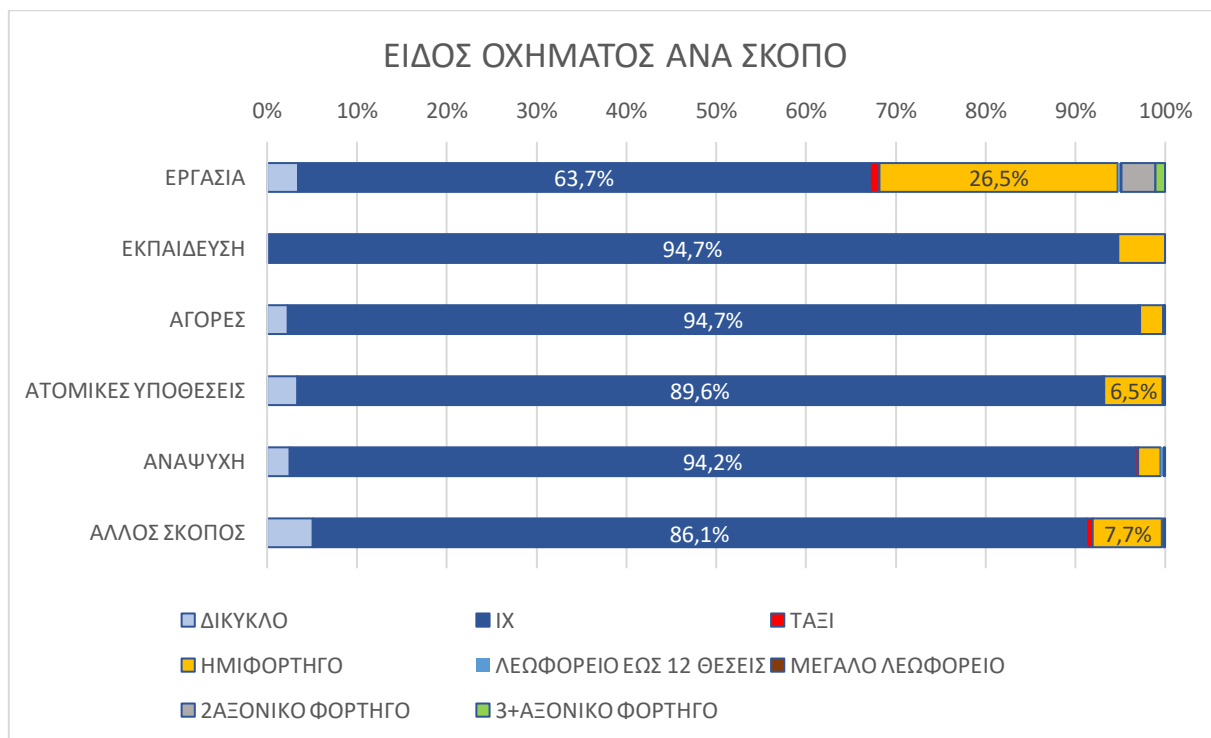


Η επικρατέστερη συχνότητα μετακίνησης είναι 1-4 φορές ανά εβδομάδα για τους διάφορους σκοπούς, ωστόσο για λόγους εργασίας η συχνότητα αυξάνεται σε >4 φορές ανά εβδομάδα. Πάντως, οι περισσότερες μετακινήσεις γίνονται για εργασία, αγορές και ατομικές υποθέσεις.

Στάδιο 2

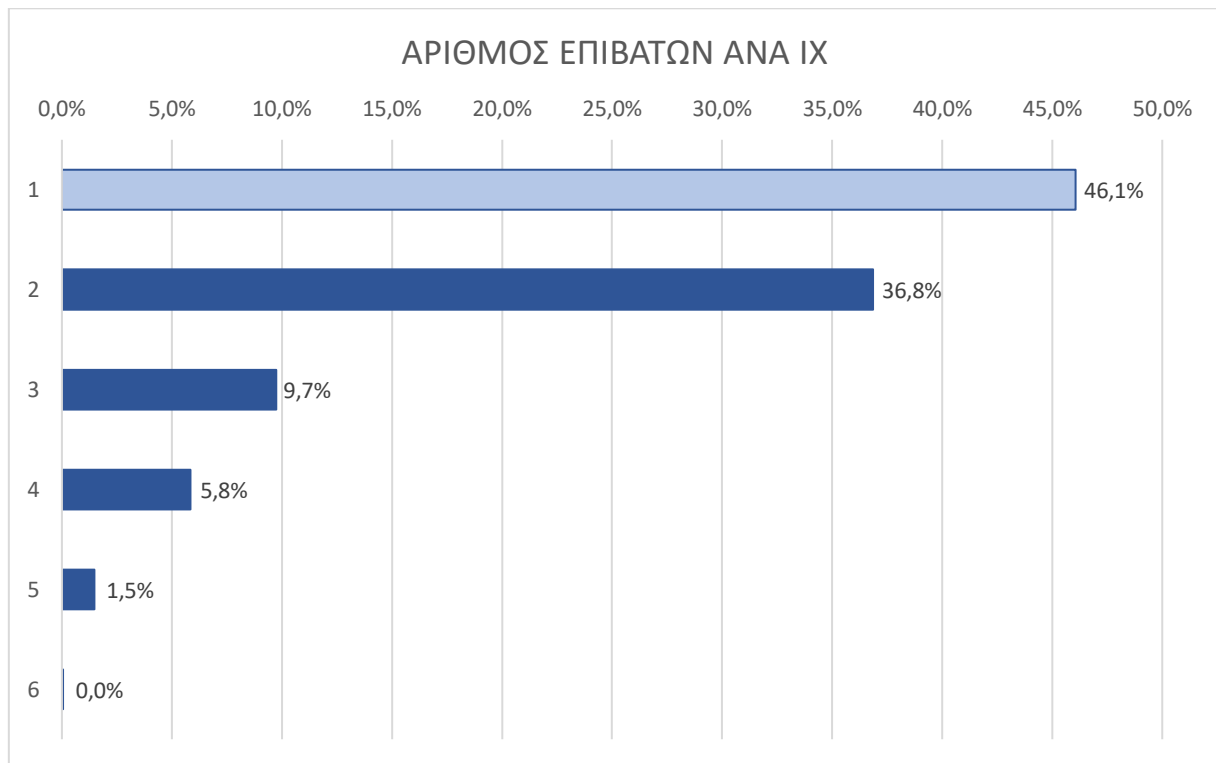


Αναφορικά με το είδος οχήματος για τον κάθε σκοπό παρατηρείται ότι η συντριπτική πλειονότητα χρησιμοποιεί Ι.Χ. αυτοκίνητο για κάθε είδους μετακίνηση. Επίσης, αξιοσημείωτη είναι η αυξημένη χρήση ημιφορτηγού στο πλαίσιο της εργασίας σε δεύτερη φάση, μετά τη χρήση Ι.Χ.



Στάδιο 2

Επιπλέον, παρατηρείται ότι ως επί το πλείστον στο κάθε Ι.Χ. όχημα επιβαίνουν 1-2 άτομα συμπεριλαμβανομένου του οδηγού. Για την ακρίβεια, η μέση πληρότητα επιβατικού οχήματος σύμφωνα με το διαθέσιμο δείγμα διαμορφώνεται στα 1,8 άτομα ανά όχημα.

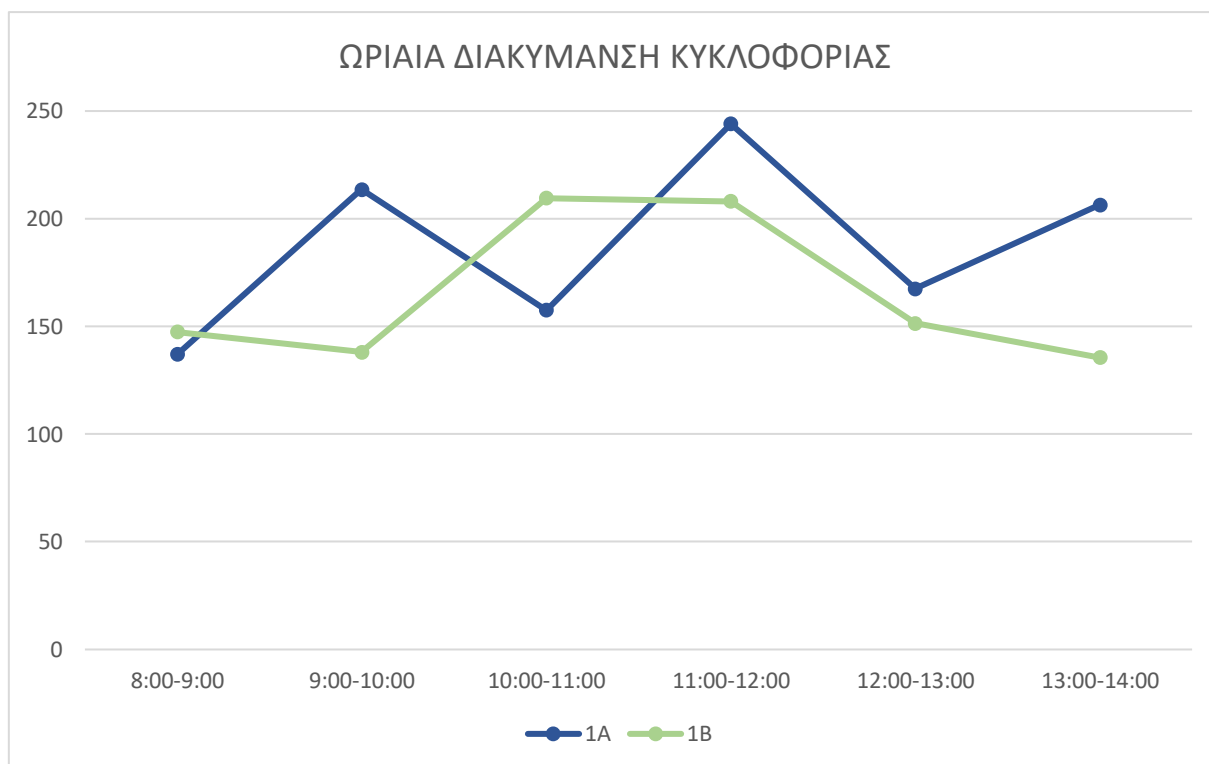


Στάδιο 2

Επιπλέον, παράλληλα με την έρευνα καταγράφηκαν και τα διερχόμενα οχήματα ανά κατεύθυνση. Η καταμέτρηση έγινε ανά ώρα για τις ώρες 8:00-14:00 και για τις 25 διατομές. Ακολουθώντας, παρατίθενται αναλυτικά οι εν λόγω μετρήσεις:

1Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΑ
8:00-9:00	6	65	17	3	0	3	2	96	137
9:00-10:00	9	102	26	5	0	5	3	150	214
10:00-11:00	7	76	19	3	0	3	3	111	158
11:00-12:00	10	117	30	5	0	5	4	171	244
12:00-13:00	7	79	20	4	0	4	3	117	168
13:00-14:00	9	99	26	4	0	4	3	145	207
ΣΥΝΟΛΟ	48	538	138	24	0	24	18	790	1126

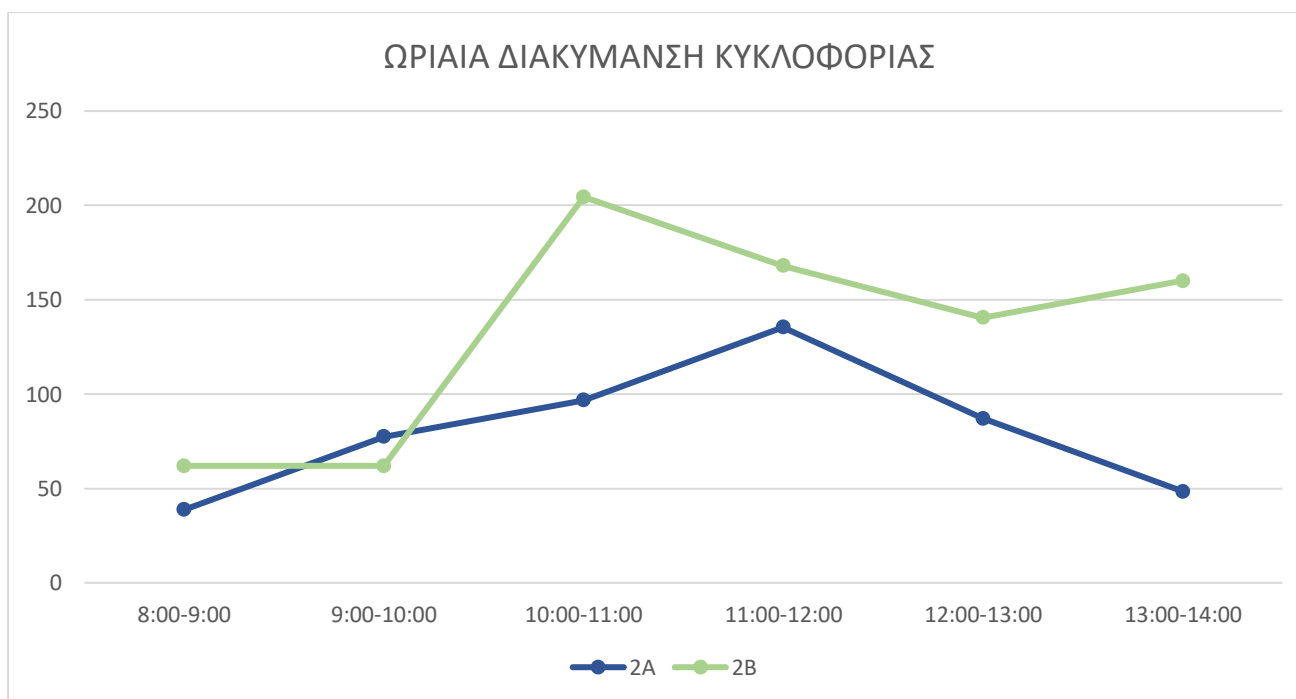
1Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΑ
8:00-9:00	9	74	17	0	0	4	2	106	148
9:00-10:00	8	71	16	0	0	3	2	100	138
10:00-11:00	13	110	24	0	0	5	2	154	210
11:00-12:00	12	106	24	0	0	5	3	150	208
12:00-13:00	9	78	17	0	0	4	2	110	152
13:00-14:00	9	71	16	0	0	3	1	100	136
ΣΥΝΟΛΟ	60	510	114	0	0	24	12	720	990



Στάδιο 2

2Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΑ
8:00-9:00	2	28	1	1	0	1	0	34	39
9:00-10:00	3	57	3	1	0	2	1	67	77
10:00-11:00	4	71	3	2	1	3	1	84	97
11:00-12:00	5	99	4	2	1	4	1	117	135
12:00-13:00	3	64	3	1	1	2	1	75	87
13:00-14:00	2	36	2	1	0	1	1	42	48
ΣΥΝΟΛΟ	19	355	16	8	3	13	5	419	484

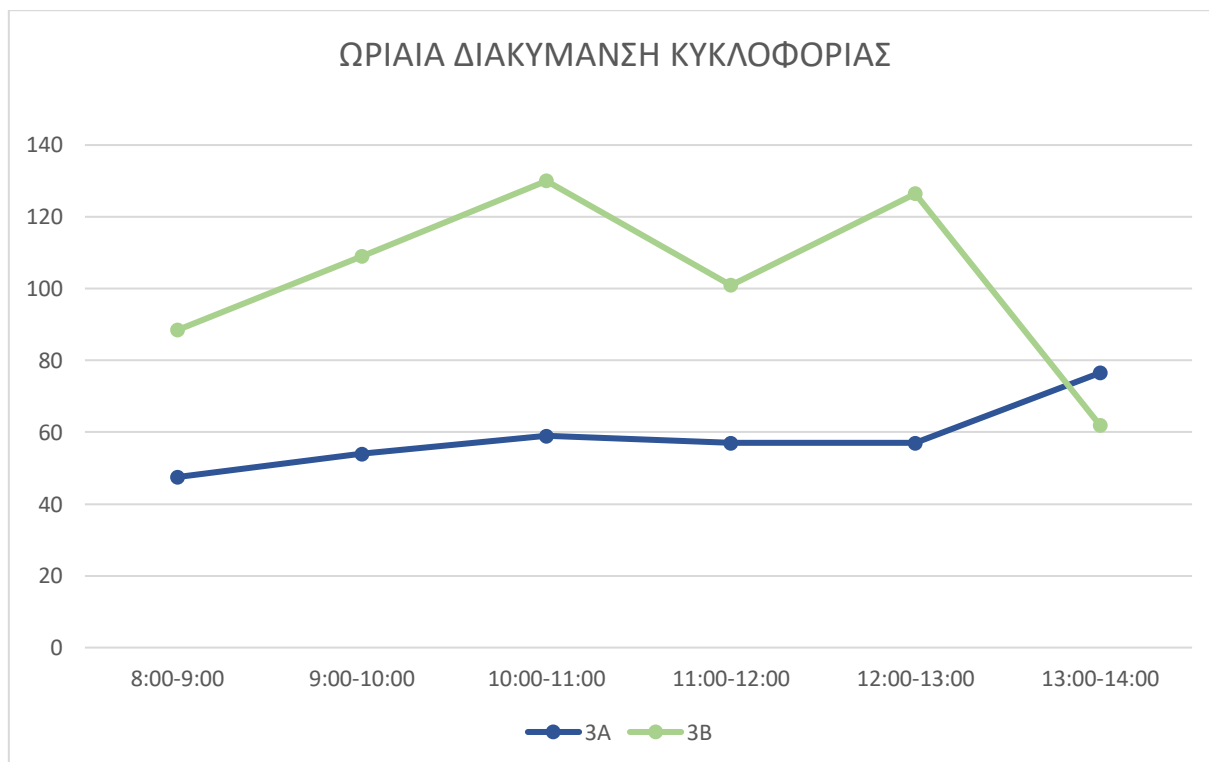
2Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΑ
8:00-9:00	2	49	3	0	0	1	0	55	62
9:00-10:00	2	49	3	0	0	1	0	55	62
10:00-11:00	7	146	10	1	2	4	2	172	204,5
11:00-12:00	6	122	8	1	1	3	2	143	168
12:00-13:00	5	98	8	1	1	3	1	117	140,5
13:00-14:00	6	117	8	1	1	3	1	137	160
ΣΥΝΟΛΟ	28	581	40	4	5	15	6	679	797



Στάδιο 2

3Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	34	3	0	0	1	0	41	48
9:00-10:00	4	37	3	0	0	2	0	46	54
10:00-11:00	4	42	3	0	0	2	0	51	59
11:00-12:00	4	40	3	0	0	2	0	49	57
12:00-13:00	4	40	3	0	0	2	0	49	57
13:00-14:00	5	53	4	0	0	3	0	65	77
ΣΥΝΟΛΟ	24	246	19	0	0	12	0	301	351

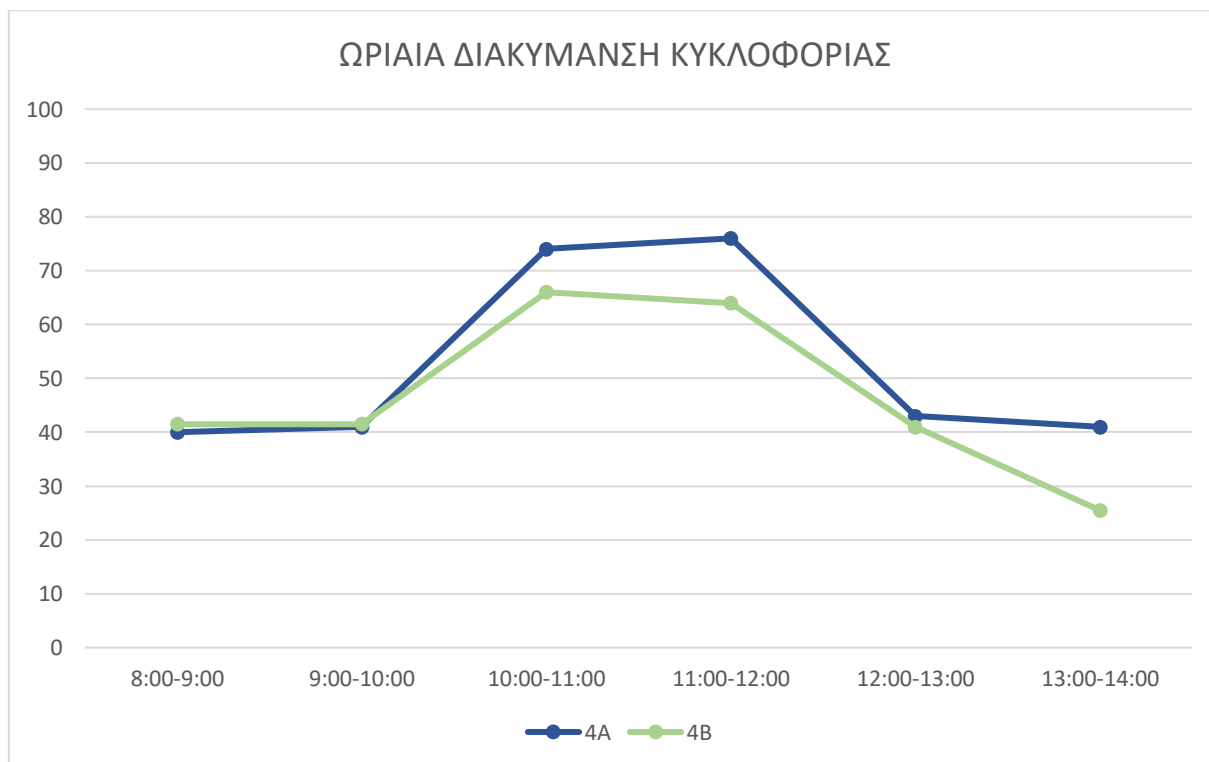
3Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	7	67	4	0	0	2	0	80	89
9:00-10:00	8	81	5	0	0	3	0	97	109
10:00-11:00	10	98	6	0	0	3	0	117	130
11:00-12:00	8	76	4	0	0	3	0	91	101
12:00-13:00	9	95	6	0	0	3	0	113	127
13:00-14:00	4	45	3	0	0	2	0	54	62
ΣΥΝΟΛΟ	46	462	28	0	0	16	0	552	617



Στάδιο 2

4A									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	26	3	1	0	1	0	33	40
9:00-10:00	2	27	3	1	0	1	0	34	41
10:00-11:00	4	46	6	2	0	2	0	60	74
11:00-12:00	4	48	6	2	0	2	0	62	76
12:00-13:00	2	26	4	1	0	1	0	34	43
13:00-14:00	2	27	3	1	0	1	0	34	41
ΣΥΝΟΛΟ	16	200	25	8	0	8	0	257	315

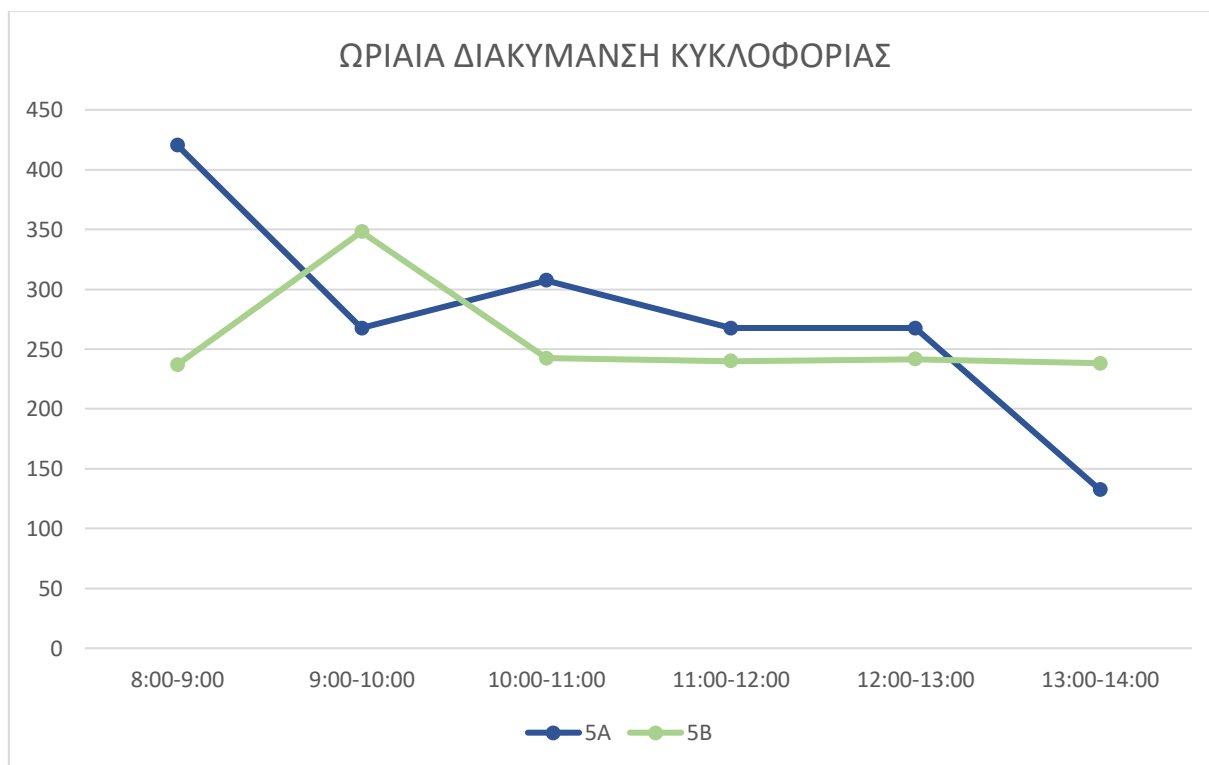
4B									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	28	3	0	0	1	0	35	41,5
9:00-10:00	3	28	3	0	0	1	0	35	41,5
10:00-11:00	4	42	5	1	0	2	0	54	66
11:00-12:00	4	40	5	1	0	2	0	52	64
12:00-13:00	2	28	3	0	0	1	0	34	41
13:00-14:00	1	16	2	0	0	1	0	20	25,5
ΣΥΝΟΛΟ	17	182	21	2	0	8	0	230	280



Στάδιο 2

5Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	5	49	41	0	2	38	42	177	421
9:00-10:00	3	32	26	0	1	24	27	113	268
10:00-11:00	3	36	30	0	1	28	31	129	308
11:00-12:00	3	32	26	0	1	24	27	113	268
12:00-13:00	3	32	26	0	1	24	27	113	268
13:00-14:00	1	15	13	0	0	12	14	55	133
ΣΥΝΟΛΟ	18	196	162	0	6	150	168	700	1663

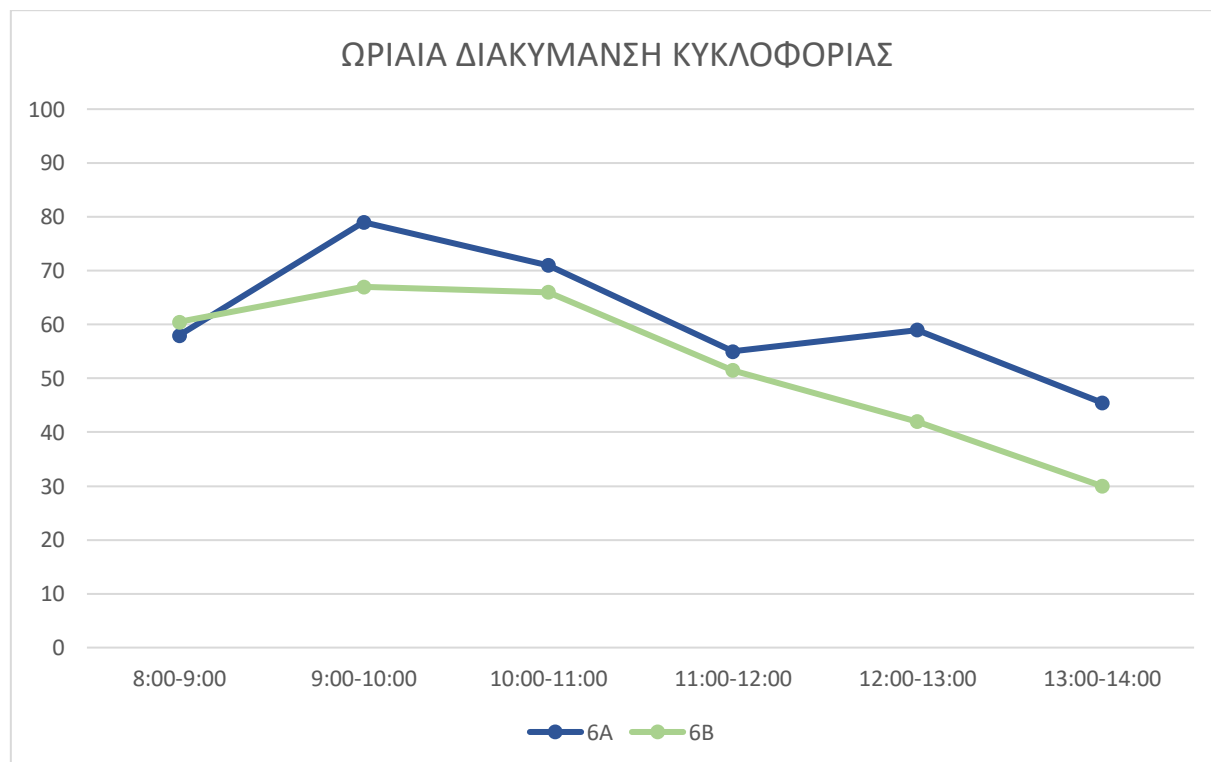
5Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	4	25	23	0	0	25	22	99	237
9:00-10:00	8	41	34	0	0	35	32	150	348
10:00-11:00	5	24	25	0	0	23	24	101	243
11:00-12:00	4	25	22	0	0	21	28	100	240
12:00-13:00	5	23	23	0	0	22	27	100	242
13:00-14:00	4	26	23	0	0	24	23	100	238
ΣΥΝΟΛΟ	30	164	150	0	0	150	156	650	1547



Στάδιο 2

6Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	42	3	0	1	1	0	49	58
9:00-10:00	2	50	4	1	3	2	0	62	79
10:00-11:00	2	48	3	1	2	2	0	58	71
11:00-12:00	2	36	3	0	2	1	0	44	55
12:00-13:00	2	40	3	0	2	1	0	48	59
13:00-14:00	1	30	2	0	2	1	0	36	46
ΣΥΝΟΛΟ	11	246	18	2	12	8	0	297	368

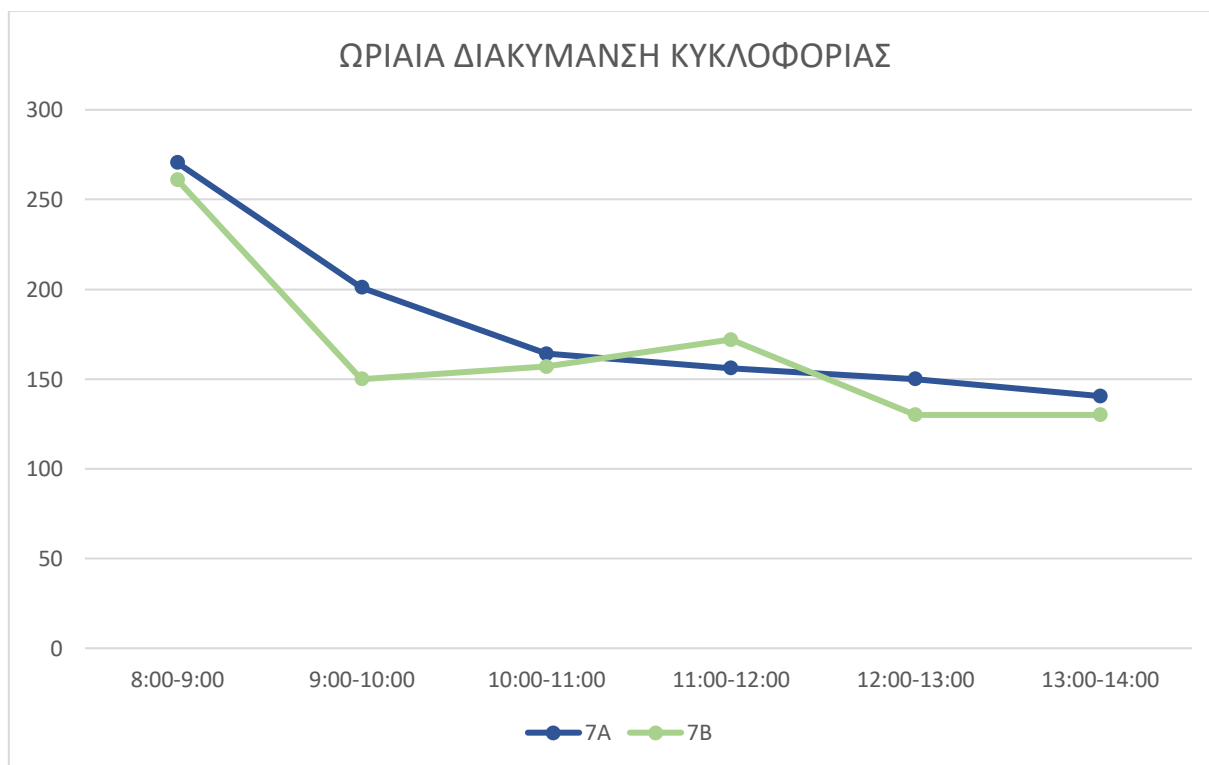
6Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	30	4	2	3	2	0	44	61
9:00-10:00	4	33	4	2	2	3	1	49	67
10:00-11:00	4	33	4	1	2	3	1	48	66
11:00-12:00	3	28	3	1	2	2	0	39	52
12:00-13:00	2	23	3	0	2	1	0	31	42
13:00-14:00	2	17	2	0	1	1	0	23	30
ΣΥΝΟΛΟ	18	164	20	6	12	12	2	234	317



Στάδιο 2

7Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	71	46	0	2	10	8	140	271
9:00-10:00	2	53	35	0	1	8	5	104	201
10:00-11:00	2	43	28	0	1	6	5	85	164
11:00-12:00	2	41	27	0	1	6	4	81	156
12:00-13:00	2	38	25	0	1	7	4	77	150
13:00-14:00	1	38	25	0	0	5	4	73	141
ΣΥΝΟΛΟ	12	284	186	0	6	42	30	560	1082

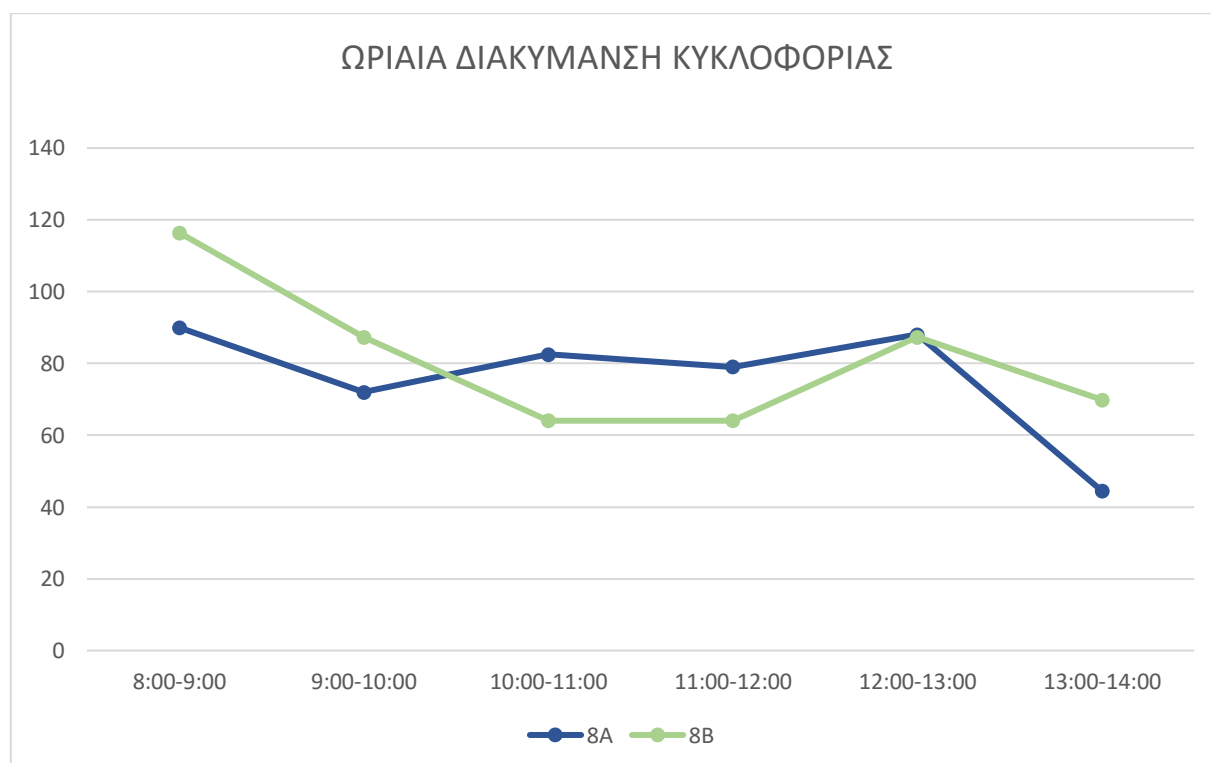
7Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	93	45	3	0	5	5	151	261
9:00-10:00	0	53	26	1	0	3	3	86	150
10:00-11:00	0	56	27	2	0	3	3	91	157
11:00-12:00	0	62	30	2	0	3	3	100	172
12:00-13:00	0	47	23	2	0	2	2	76	130
13:00-14:00	0	47	23	2	0	2	2	76	130
ΣΥΝΟΛΟ	0	358	174	12	0	18	18	580	1000



Στάδιο 2

8Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	50	13	0	0	0	0	65	90
9:00-10:00	2	38	11	0	0	0	0	51	72
10:00-11:00	3	45	12	0	0	0	0	60	83
11:00-12:00	2	45	11	0	0	0	0	58	79
12:00-13:00	2	45	14	0	0	0	0	61	88
13:00-14:00	1	11	11	0	0	0	0	23	45
ΣΥΝΟΛΟ	12	234	72	0	0	0	0	318	456

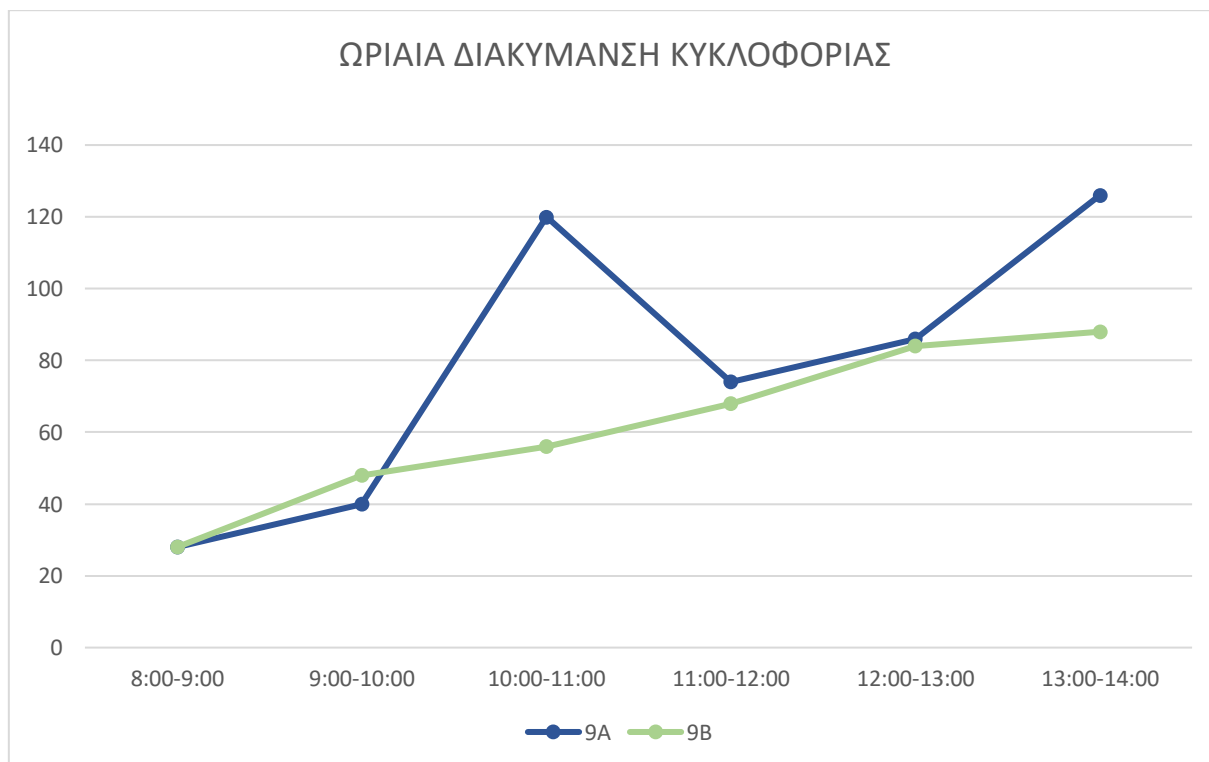
8Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	60	19	0	0	0	0	80	116
9:00-10:00	1	45	14	0	0	0	0	60	87
10:00-11:00	1	33	10	0	0	0	0	44	64
11:00-12:00	1	33	10	0	0	0	0	44	64
12:00-13:00	1	45	14	0	0	0	0	60	87
13:00-14:00	1	36	11	0	0	0	0	48	70
ΣΥΝΟΛΟ	6	252	78	0	0	0	0	336	489



Στάδιο 2

9Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	16	0	0	0	4	0	20	28
9:00-10:00	0	24	0	4	0	4	0	32	40
10:00-11:00	0	80	0	4	4	8	0	96	120
11:00-12:00	4	72	0	0	0	0	0	76	74
12:00-13:00	4	72	0	0	0	4	0	80	86
13:00-14:00	4	84	4	4	4	4	0	104	126
ΣΥΝΟΛΟ	12	348	4	12	8	24	0	408	474

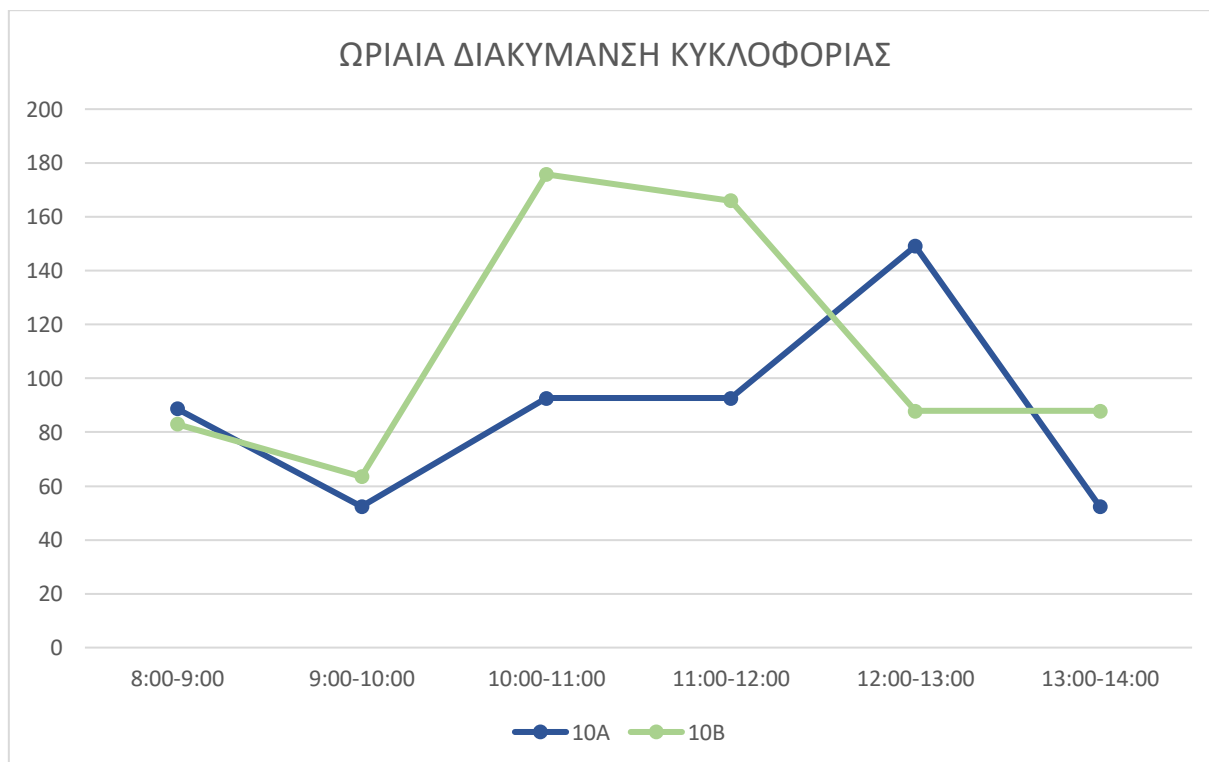
9Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	28	0	0	0	0	0	28	28
9:00-10:00	0	44	0	4	0	0	0	48	48
10:00-11:00	0	36	0	8	4	0	0	48	56
11:00-12:00	0	40	0	4	4	0	4	52	68
12:00-13:00	0	56	0	4	4	4	0	68	84
13:00-14:00	0	36	4	4	4	8	0	56	88
ΣΥΝΟΛΟ	0	240	4	24	16	12	4	300	372



Στάδιο 2

10Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	62	7	0	0	2	0	72	89
9:00-10:00	1	37	4	0	0	1	0	42	52
10:00-11:00	1	65	7	0	0	2	0	75	93
11:00-12:00	1	65	7	0	0	2	0	75	93
12:00-13:00	2	104	11	0	0	3	0	121	149
13:00-14:00	1	37	4	0	0	1	0	42	52
ΣΥΝΟΛΟ	8	368	40	0	0	12	0	428	528

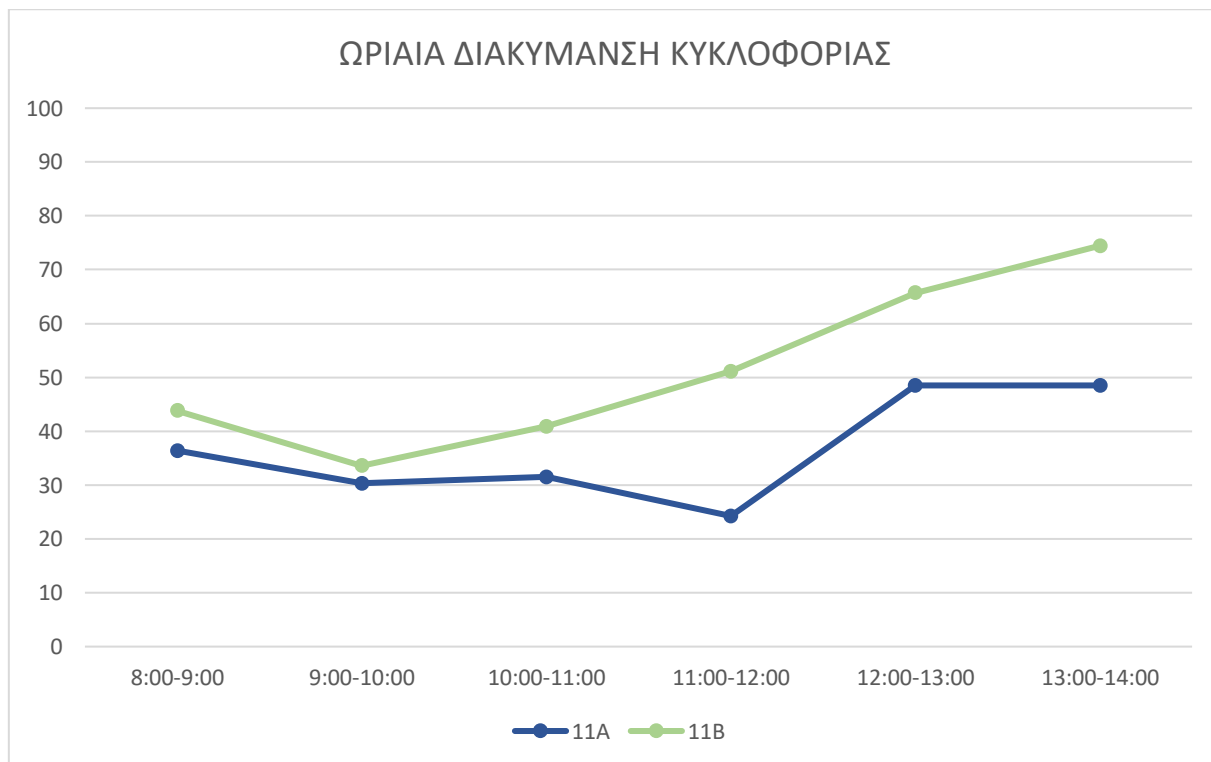
10Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	66	4	1	1	2	0	73	83
9:00-10:00	1	50	3	0	0	1	0	55	63
10:00-11:00	2	139	7	1	1	3	0	154	176
11:00-12:00	2	131	7	1	1	3	0	145	166
12:00-13:00	1	69	4	1	1	2	0	77	88
13:00-14:00	1	69	4	1	1	2	0	77	88
ΣΥΝΟΛΟ	8	524	28	4	4	12	0	580	664



Στάδιο 2

11Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	28	2	0	0	0	0	31	36
9:00-10:00	0	23	2	0	0	0	0	26	30
10:00-11:00	0	24	2	0	0	0	0	27	32
11:00-12:00	0	19	2	0	0	0	0	21	24
12:00-13:00	1	38	3	0	0	0	0	42	49
13:00-14:00	1	38	3	0	0	0	0	42	49
ΣΥΝΟΛΟ	3	170	14	0	1	1	0	189	220

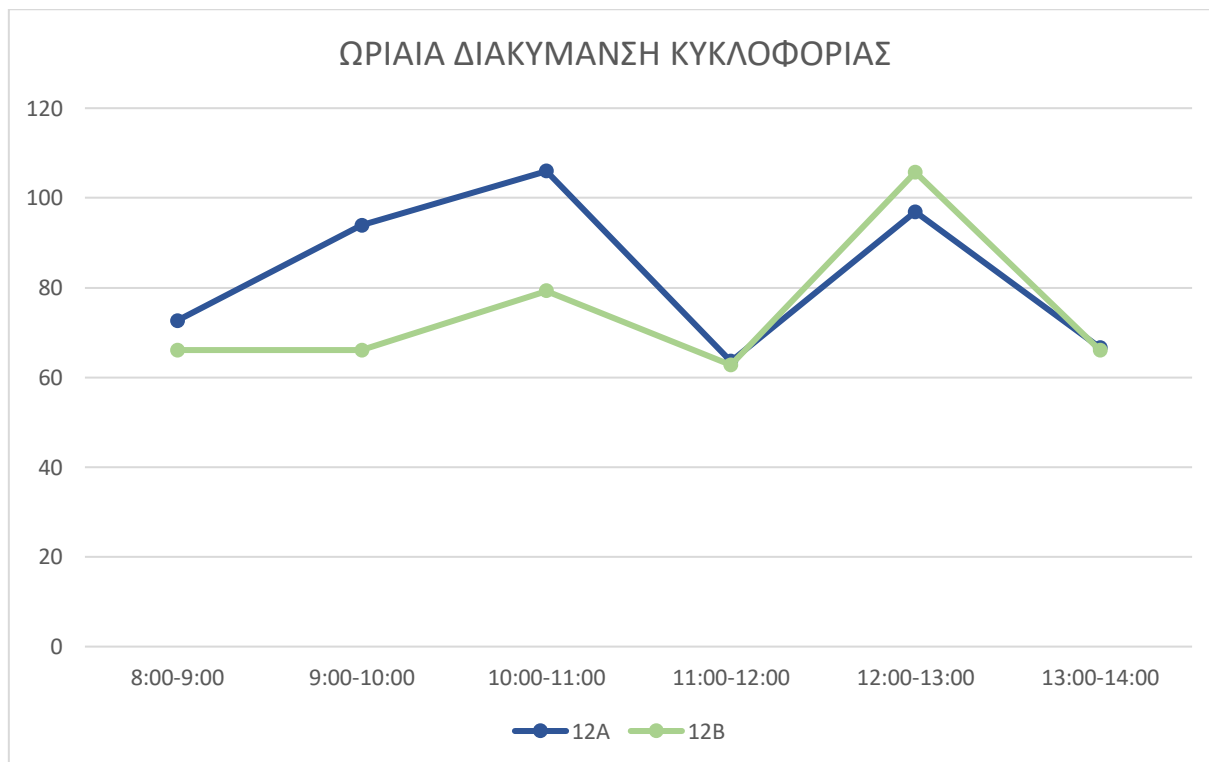
11Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	31	3	0	0	1	0	37	44
9:00-10:00	1	24	2	0	0	1	0	28	34
10:00-11:00	1	29	3	0	0	1	0	34	41
11:00-12:00	2	36	4	0	0	1	0	43	51
12:00-13:00	2	47	5	0	0	1	0	55	66
13:00-14:00	3	53	5	0	0	1	0	62	74
ΣΥΝΟΛΟ	11	220	22	0	0	6	0	259	310



Στάδιο 2

12Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	39	7	0	0	3	1	53	73
9:00-10:00	3	51	9	0	1	3	1	68	94
10:00-11:00	4	57	10	0	1	4	1	77	106
11:00-12:00	2	34	6	0	0	2	1	46	64
12:00-13:00	3	52	9	0	1	3	1	70	97
13:00-14:00	2	36	6	0	0	2	1	48	67
ΣΥΝΟΛΟ	17	270	46	2	3	18	6	362	500

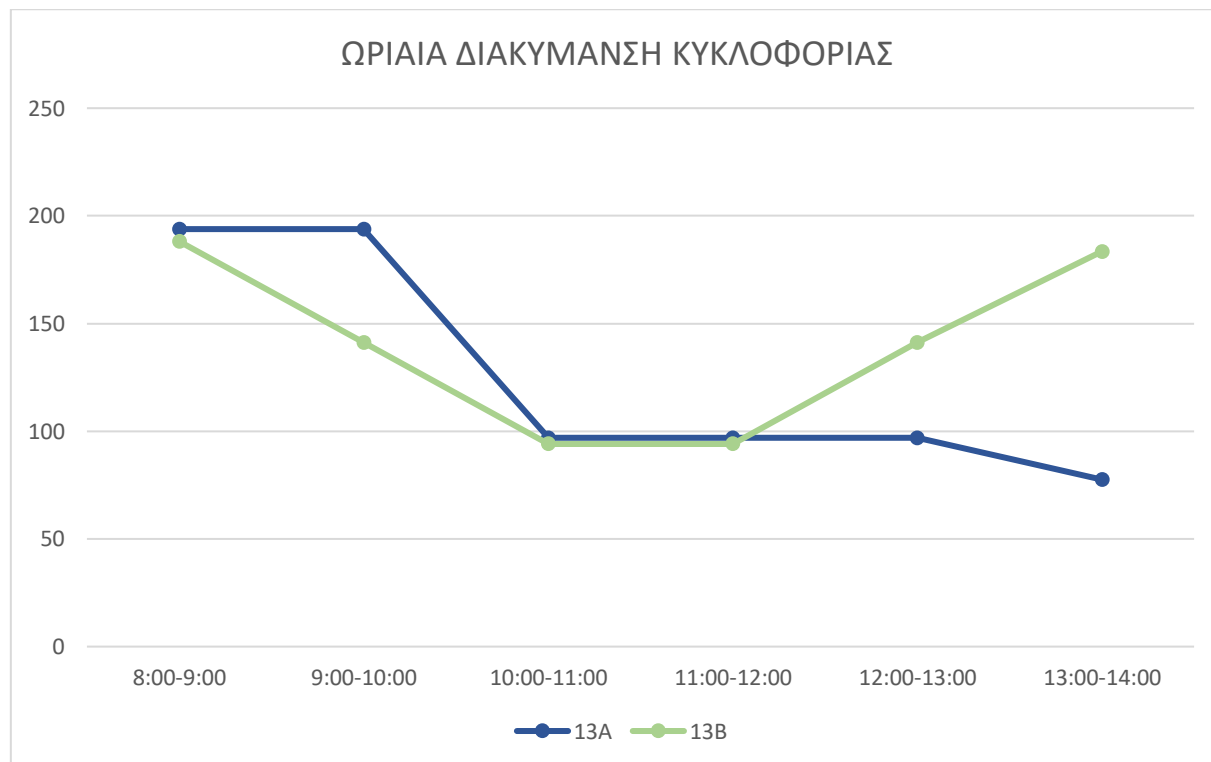
12Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	24	9	0	0	3	1	41	66
9:00-10:00	3	24	9	0	0	3	1	41	66
10:00-11:00	4	29	11	0	0	4	2	49	79
11:00-12:00	3	23	8	0	0	3	1	39	63
12:00-13:00	5	38	14	0	0	5	2	65	106
13:00-14:00	3	24	9	0	0	3	1	41	66
ΣΥΝΟΛΟ	20	162	60	1	0	21	10	274	446



Στάδιο 2

13Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	83	28	0	0	9	0	120	194
9:00-10:00	0	83	28	0	0	9	0	120	194
10:00-11:00	0	42	14	0	0	5	0	60	97
11:00-12:00	0	42	14	0	0	5	0	60	97
12:00-13:00	0	42	14	0	0	5	0	60	97
13:00-14:00	0	33	11	0	0	4	0	48	78
ΣΥΝΟΛΟ	0	324	108	0	0	36	0	468	756

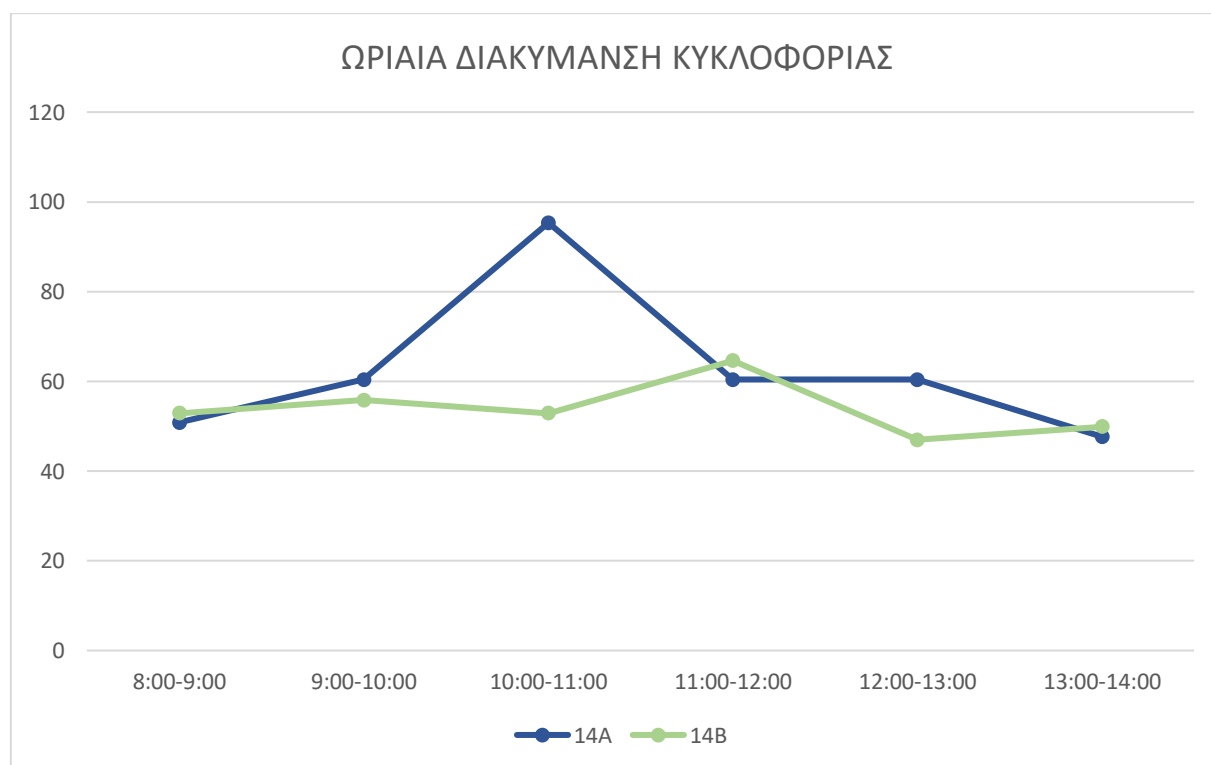
13Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	78	29	0	0	8	0	115	188
9:00-10:00	0	59	21	0	0	6	0	86	141
10:00-11:00	0	39	14	0	0	4	0	57	94
11:00-12:00	0	39	14	0	0	4	0	57	94
12:00-13:00	0	59	21	0	0	6	0	86	141
13:00-14:00	0	76	28	0	0	8	0	112	183
ΣΥΝΟΛΟ	0	350	128	0	0	36	0	514	842



Στάδιο 2

14Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	14	7	0	0	3	2	28	51
9:00-10:00	2	16	8	0	0	4	3	33	60
10:00-11:00	3	26	12	0	0	6	4	52	95
11:00-12:00	2	16	8	0	0	4	3	33	60
12:00-13:00	2	16	8	0	0	4	3	33	60
13:00-14:00	2	13	6	0	0	3	2	26	48
ΣΥΝΟΛΟ	12	101	49	1	0	23	17	203	375

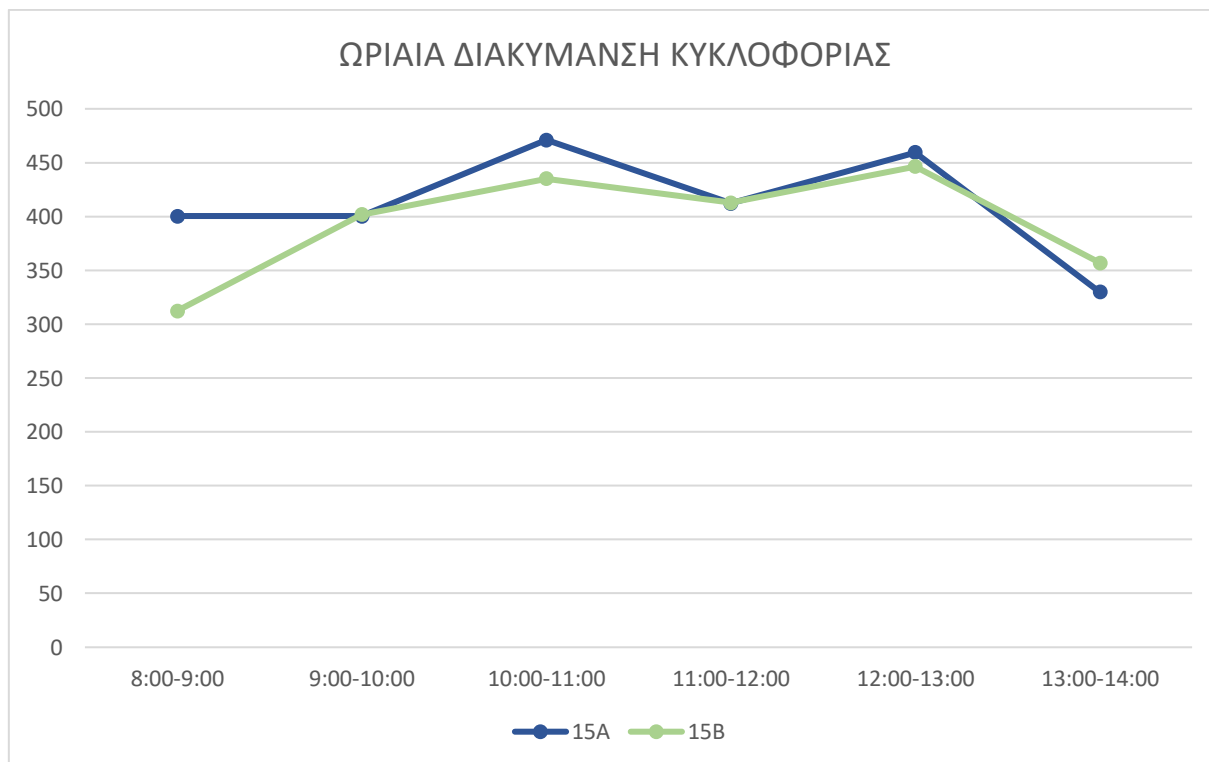
14Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	18	7	0	0	3	2	31	53
9:00-10:00	1	19	7	0	0	3	2	32	56
10:00-11:00	1	18	7	0	0	3	2	31	53
11:00-12:00	2	22	8	0	0	3	2	37	65
12:00-13:00	1	16	6	0	0	2	2	27	47
13:00-14:00	1	17	6	0	0	3	2	29	50
ΣΥΝΟΛΟ	8	108	41	1	0	17	12	187	323



Στάδιο 2

15Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	5	297	14	3	3	13	3	338	400
9:00-10:00	5	297	14	3	3	13	3	338	400
10:00-11:00	6	350	16	3	3	15	3	398	471
11:00-12:00	6	306	14	3	3	14	3	348	412
12:00-13:00	6	341	16	3	3	15	3	388	459
13:00-14:00	4	245	11	2	2	11	2	278	330
ΣΥΝΟΛΟ	33	1836	84	18	18	81	18	2088	2474

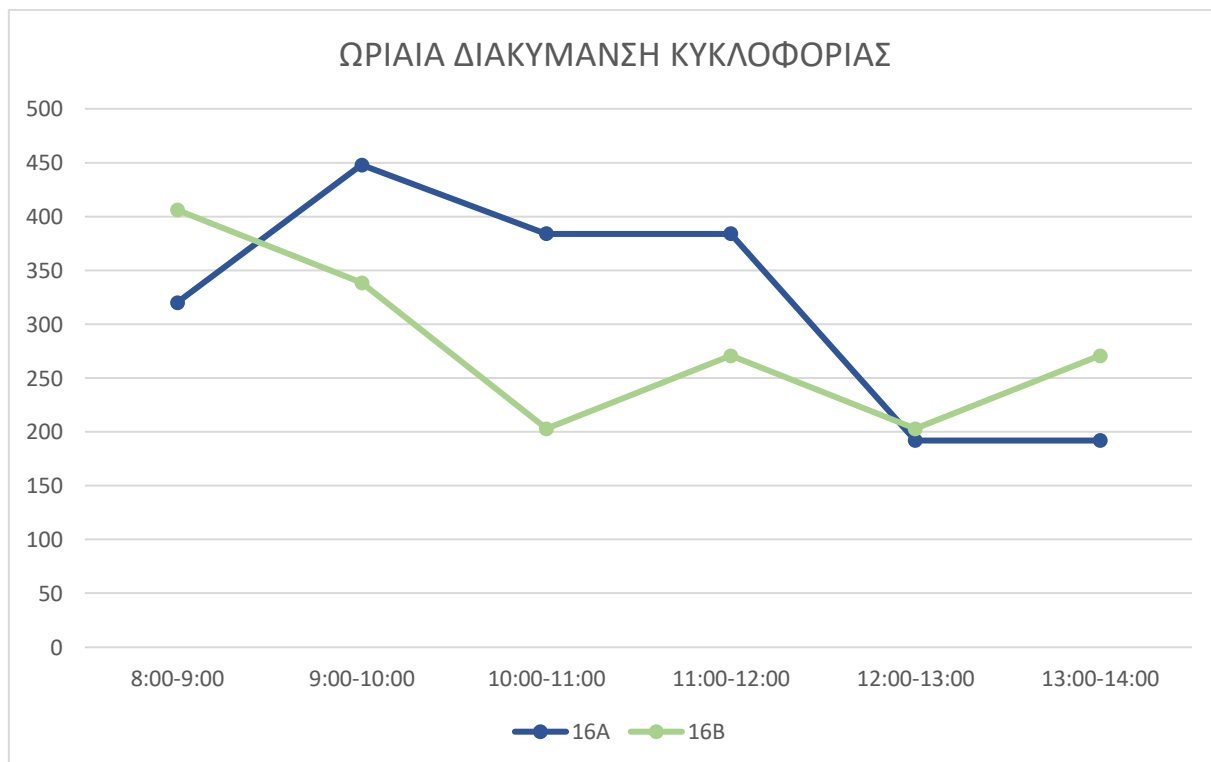
15Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	6	233	11	3	2	8	4	266	312
9:00-10:00	8	300	14	4	3	11	5	342	402
10:00-11:00	8	325	15	4	3	12	5	371	435
11:00-12:00	8	308	14	4	3	11	5	352	413
12:00-13:00	8	333	15	4	3	12	5	380	446
13:00-14:00	7	266	12	3	2	10	4	304	357
ΣΥΝΟΛΟ	45	1764	81	21	15	63	27	2016	2366



Στάδιο 2

16Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	20	200	25	0	0	8	4	257	320
9:00-10:00	28	280	35	0	0	11	6	359	448
10:00-11:00	24	240	30	0	0	10	5	308	384
11:00-12:00	24	240	30	0	0	10	5	308	384
12:00-13:00	12	120	15	0	0	5	2	154	192
13:00-14:00	12	120	15	0	0	5	2	154	192
ΣΥΝΟΛΟ	120	1200	148	0	0	48	24	1540	1920

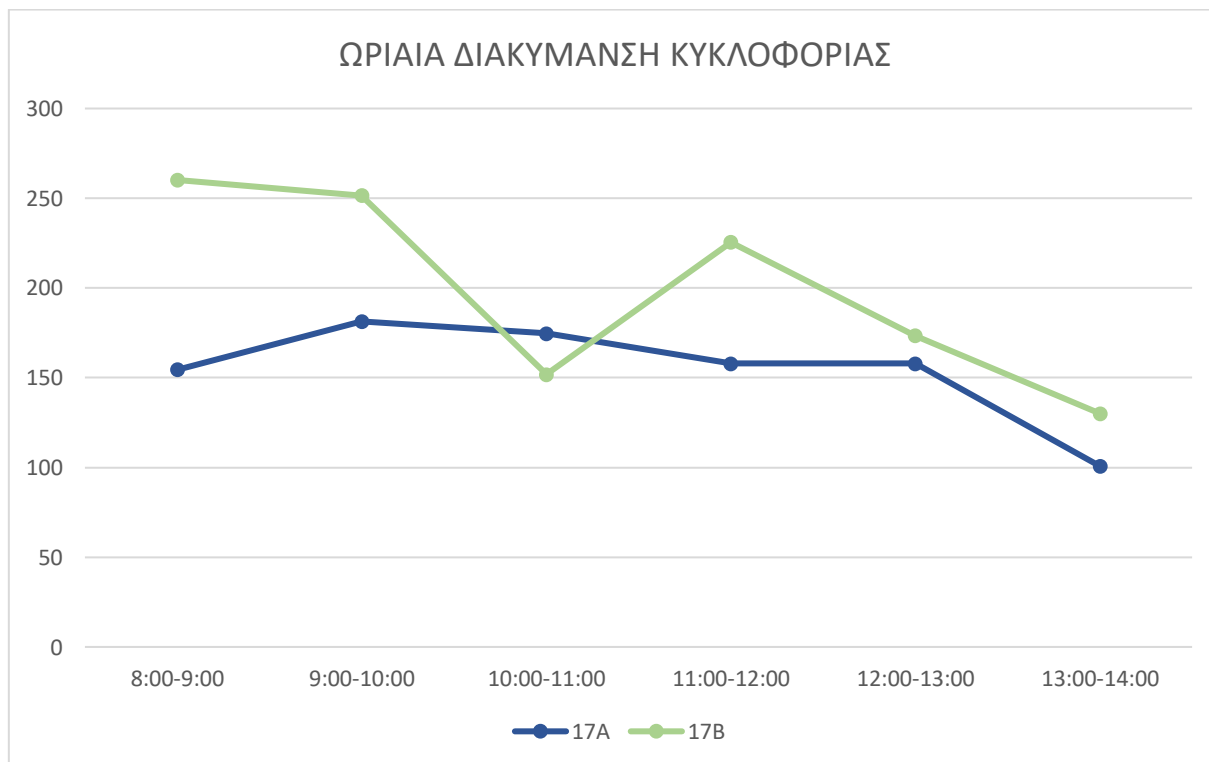
16Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	6	207	17	6	0	29	17	282	406
9:00-10:00	5	173	14	5	0	24	14	235	338
10:00-11:00	3	104	9	3	0	14	9	141	203
11:00-12:00	4	138	12	4	0	19	12	188	271
12:00-13:00	3	104	9	3	0	14	9	141	203
13:00-14:00	4	138	12	4	0	19	12	188	271
ΣΥΝΟΛΟ	24	864	72	24	0	120	72	1176	1692



Στάδιο 2

17Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	7	131	5	1	1	1	0	145	155
9:00-10:00	8	153	6	1	1	1	0	170	181
10:00-11:00	8	148	6	1	1	1	0	164	175
11:00-12:00	7	133	5	1	1	1	0	148	158
12:00-13:00	7	133	5	1	1	1	0	148	158
13:00-14:00	5	85	3	1	1	0	0	95	101
ΣΥΝΟΛΟ	42	783	30	6	6	3	0	870	927

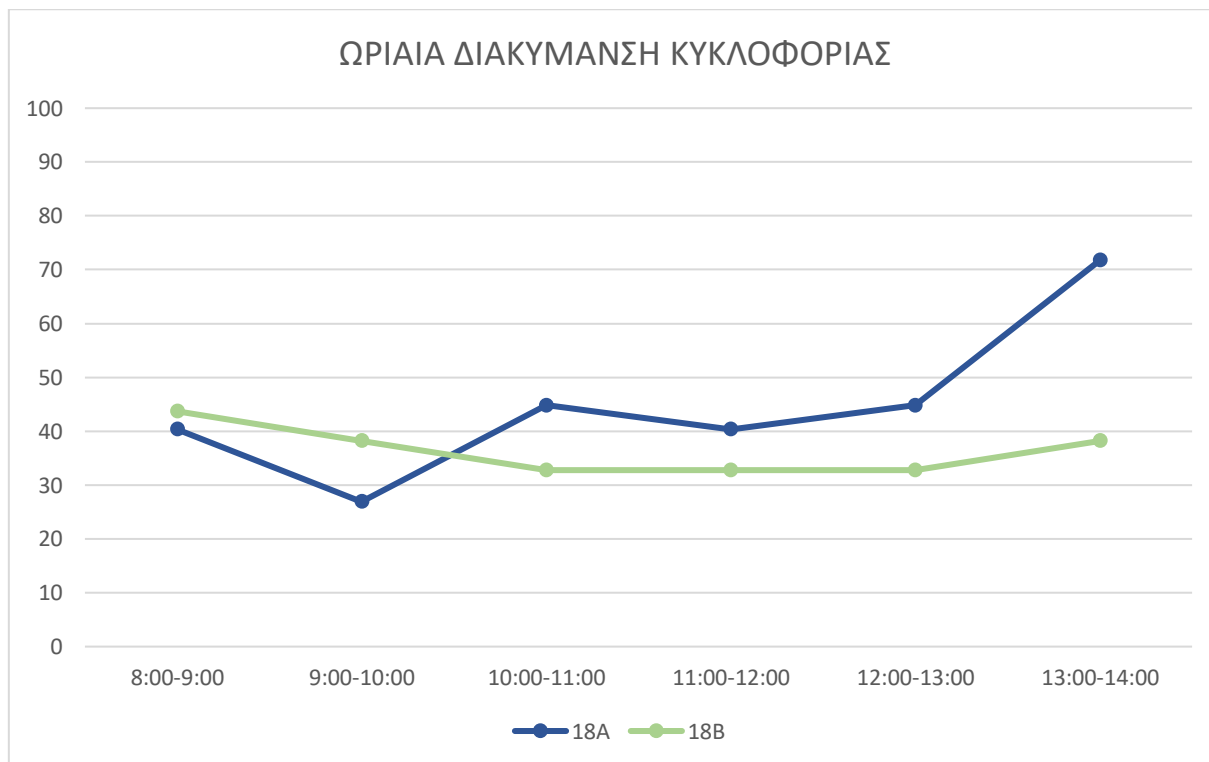
17Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	232	6	7	0	1	0	249	260
9:00-10:00	3	225	6	6	0	1	0	240	252
10:00-11:00	2	136	3	4	0	0	0	145	152
11:00-12:00	3	201	5	6	0	1	0	216	225
12:00-13:00	2	155	4	4	0	0	0	166	173
13:00-14:00	2	116	3	3	0	0	0	124	130
ΣΥΝΟΛΟ	15	1065	27	30	0	3	0	1140	1193



Στάδιο 2

18Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	30	2	0	0	2	0	34	40
9:00-10:00	0	20	1	0	0	1	0	23	27
10:00-11:00	1	33	2	0	0	2	0	38	45
11:00-12:00	1	30	2	0	0	2	0	34	40
12:00-13:00	1	33	2	0	0	2	0	38	45
13:00-14:00	1	53	3	0	0	3	0	61	72
ΣΥΝΟΛΟ	4	200	12	1	0	10	0	227	269

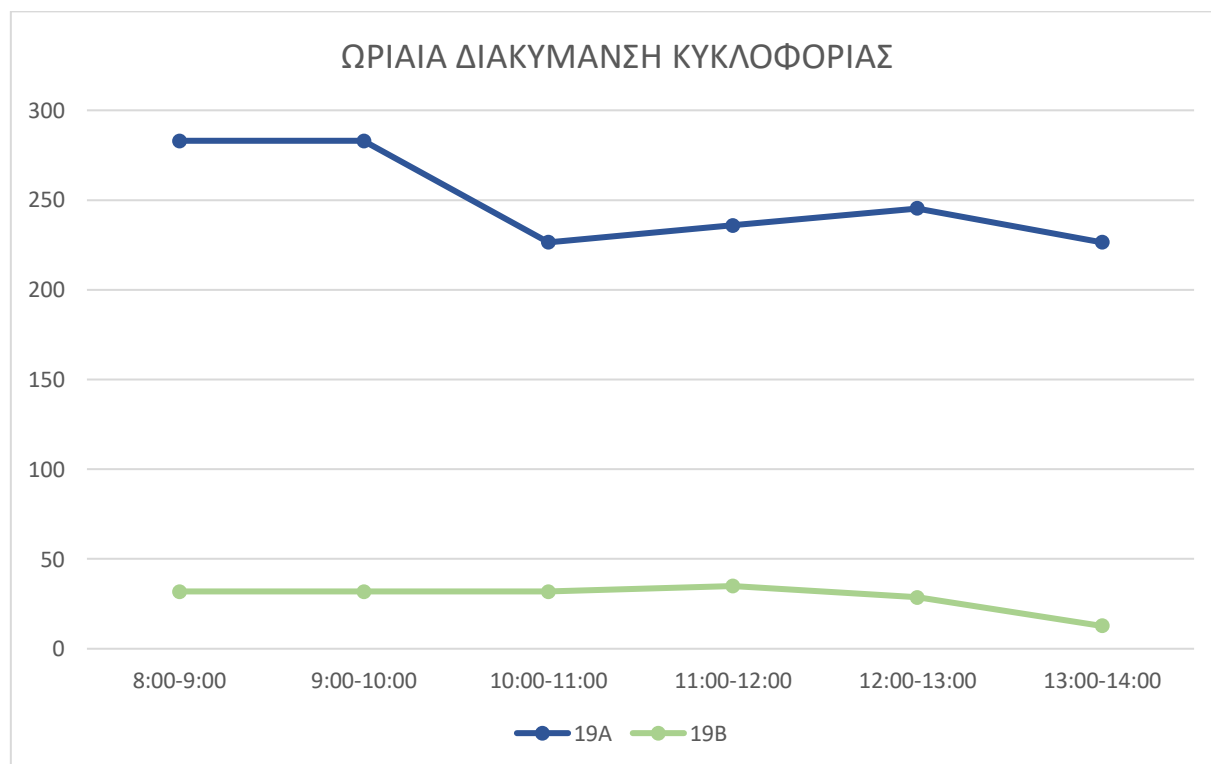
18Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	31	2	0	0	2	0	36	44
9:00-10:00	1	27	2	0	0	1	0	32	38
10:00-11:00	1	23	2	0	0	1	0	27	33
11:00-12:00	1	23	2	0	0	1	0	27	33
12:00-13:00	1	23	2	0	0	1	0	27	33
13:00-14:00	1	27	2	0	0	1	0	32	38
ΣΥΝΟΛΟ	5	154	12	2	0	8	0	181	219



Στάδιο 2

19Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	3	160	29	2	5	3	2	205	283
9:00-10:00	3	160	29	2	5	3	2	205	283
10:00-11:00	3	128	23	2	4	3	2	164	226
11:00-12:00	3	133	24	2	4	3	2	171	236
12:00-13:00	3	139	25	2	4	3	2	178	245
13:00-14:00	3	128	23	2	4	3	2	164	226
ΣΥΝΟΛΟ	18	849	154	12	25	18	13	1089	1500

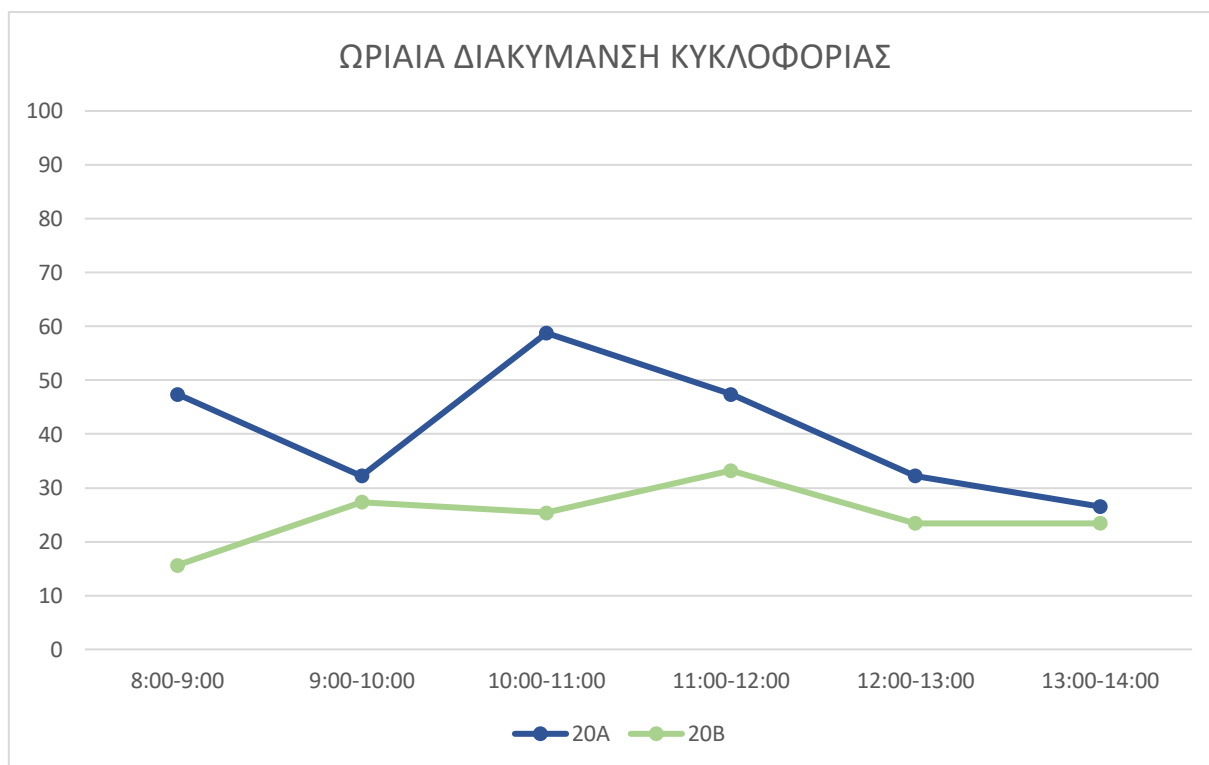
19Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	1	16	2	0	1	1	1	23	32
9:00-10:00	1	16	2	0	1	1	1	23	32
10:00-11:00	1	16	2	0	1	1	1	23	32
11:00-12:00	1	18	2	0	2	1	1	25	35
12:00-13:00	1	15	2	0	1	1	1	21	29
13:00-14:00	1	7	1	0	1	0	0	9	13
ΣΥΝΟΛΟ	7	89	9	1	8	5	4	123	172



Στάδιο 2

20Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	34	4	1	0	0	0	40	47
9:00-10:00	1	23	3	0	0	0	0	27	32
10:00-11:00	2	42	5	1	0	0	0	50	59
11:00-12:00	2	34	4	1	0	0	0	40	47
12:00-13:00	1	23	3	0	0	0	0	27	32
13:00-14:00	1	19	2	0	0	0	0	22	27
ΣΥΝΟΛΟ	9	174	21	3	0	0	0	207	245

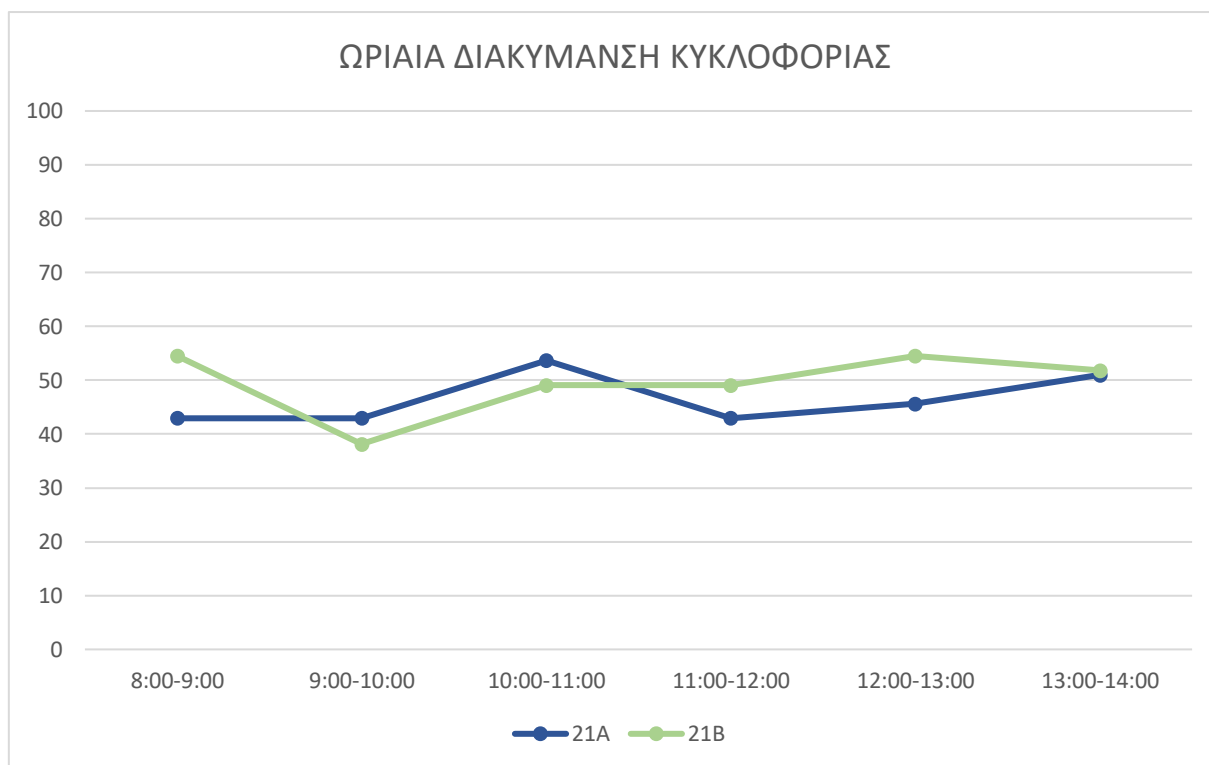
20Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	0	8	3	0	0	0	0	11	16
9:00-10:00	1	13	4	1	0	0	0	19	27
10:00-11:00	1	12	4	1	0	0	0	17	25
11:00-12:00	1	16	5	1	0	0	0	23	33
12:00-13:00	0	11	4	0	0	0	0	16	23
13:00-14:00	0	11	4	0	0	0	0	16	23
ΣΥΝΟΛΟ	3	72	24	3	0	0	0	102	149



Στάδιο 2

21Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	0	21	6	1	0	1	0	29	43
9:00-10:00	0	21	6	1	0	1	0	29	43
10:00-11:00	0	27	8	1	0	1	0	36	54
11:00-12:00	0	21	6	1	0	1	0	29	43
12:00-13:00	0	23	6	1	0	1	0	31	46
13:00-14:00	0	25	7	1	0	1	0	35	51
ΣΥΝΟΛΟ	0	138	39	6	0	6	0	189	279

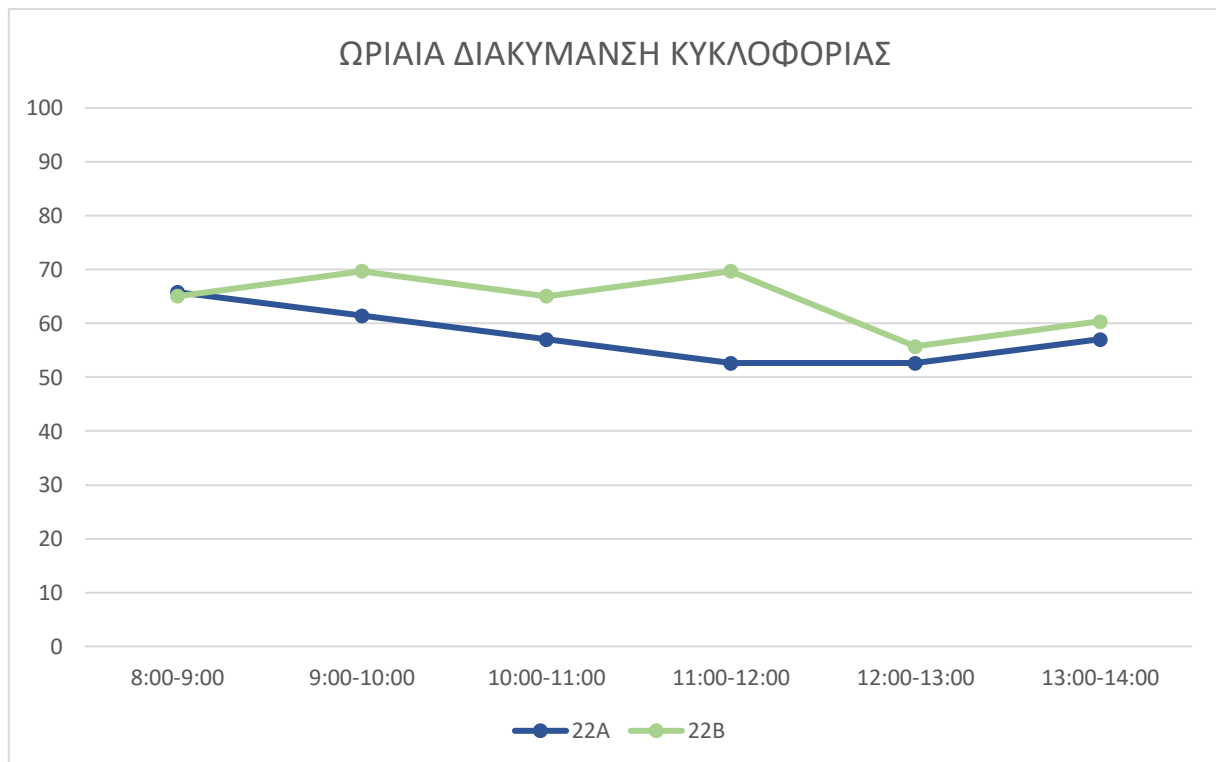
21Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	0	31	7	2	0	0	1	40	54
9:00-10:00	0	22	5	2	0	0	0	28	38
10:00-11:00	0	28	6	2	0	0	0	36	49
11:00-12:00	0	28	6	2	0	0	0	36	49
12:00-13:00	0	31	7	2	0	0	1	40	54
13:00-14:00	0	29	6	2	0	0	1	38	52
ΣΥΝΟΛΟ	0	168	36	12	0	0	3	219	297



Στάδιο 2

22Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	31	9	0	0	3	0	44	66
9:00-10:00	2	29	8	0	0	3	0	41	61
10:00- 11:00	1	27	7	0	0	2	0	38	57
11:00- 12:00	1	25	7	0	0	2	0	35	53
12:00- 13:00	1	25	7	0	0	2	0	35	53
13:00- 14:00	1	27	7	0	0	2	0	38	57
ΣΥΝΟΛΟ	9	162	45	0	0	15	0	231	347

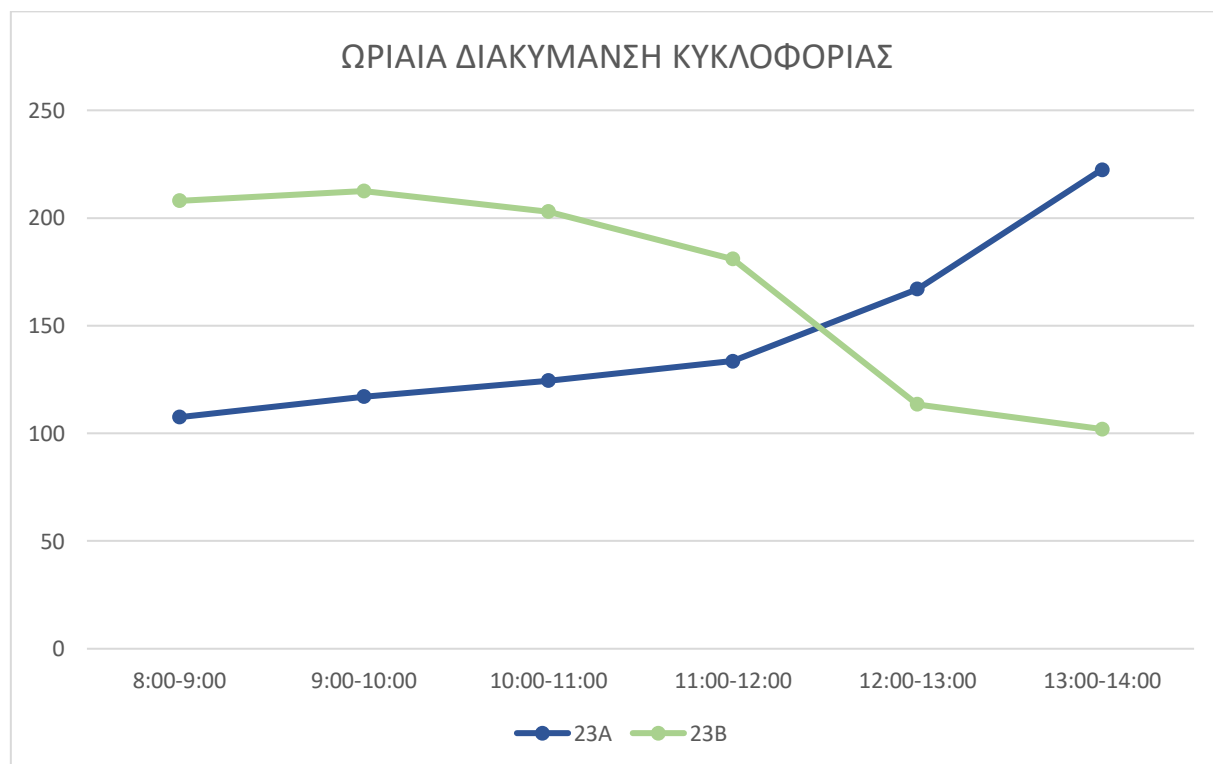
22Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	2	28	7	0	0	4	2	41	65
9:00-10:00	2	30	7	0	0	4	2	44	70
10:00- 11:00	2	28	7	0	0	4	2	41	65
11:00- 12:00	2	30	7	0	0	4	2	44	70
12:00- 13:00	1	24	6	0	0	3	2	36	56
13:00- 14:00	1	26	6	0	0	3	2	39	60
ΣΥΝΟΛΟ	9	165	39	0	0	21	12	246	386



Στάδιο 2

23Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	1	86	2	0	0	3	2	94	108
9:00-10:00	0	96	5	0	1	1	0	103	117
10:00-11:00	3	80	8	1	2	3	1	98	125
11:00-12:00	1	98	9	2	2	0	0	112	134
12:00-13:00	2	103	13	0	0	5	3	126	167
13:00-14:00	3	167	13	0	0	3	2	188	223
ΣΥΝΟΛΟ	10	630	50	3	5	15	8	721	872

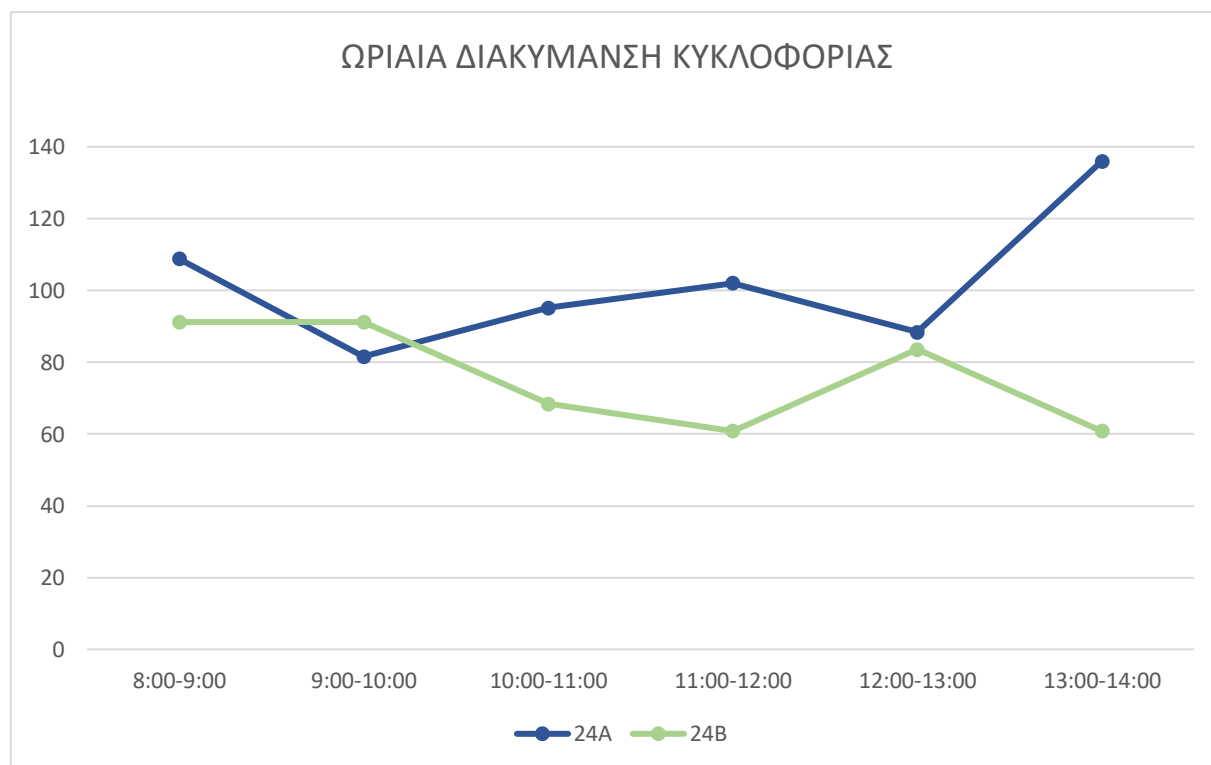
23Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	0	151	12	0	0	5	2	170	208
9:00-10:00	3	162	8	1	2	3	3	182	213
10:00-11:00	4	138	13	3	2	4	1	165	203
11:00-12:00	2	125	11	1	1	4	2	146	181
12:00-13:00	1	79	9	1	0	2	0	92	114
13:00-14:00	0	75	7	0	0	2	0	84	102
ΣΥΝΟΛΟ	10	730	60	6	5	20	8	839	1020



Στάδιο 2

24Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	4	43	4	0	0	13	4	68	109
9:00-10:00	3	32	3	0	0	10	3	51	82
10:00- 11:00	4	37	4	0	0	11	4	60	95
11:00- 12:00	4	40	4	0	0	12	4	64	102
12:00- 13:00	3	35	3	0	0	10	3	55	88
13:00- 14:00	5	53	5	0	0	16	5	85	136
ΣΥΝΟΛΟ	24	240	24	0	0	72	24	384	612

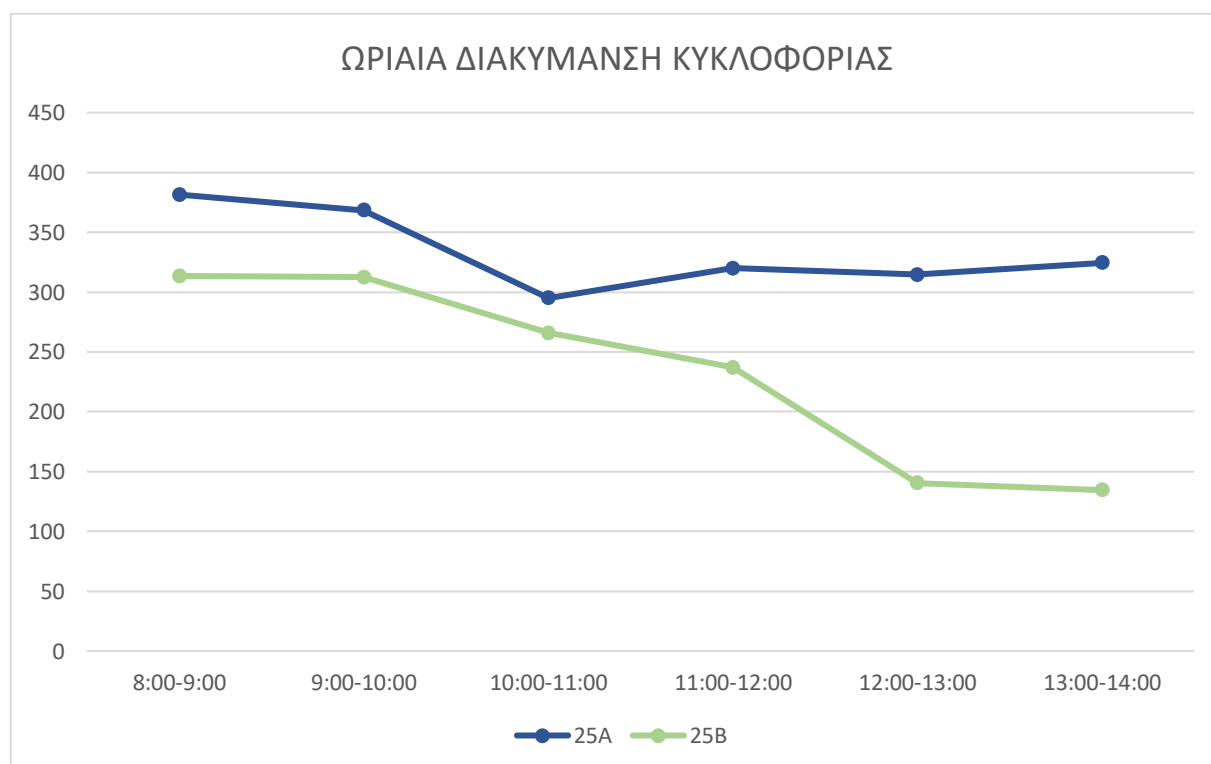
24Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛ Α	ΕΠΙΒΑΤΙΚ Α	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓ Α	ΤΑΞΙ Ι	ΛΕΩΦΟΡΕΙ Α	2- ΑΞΟΝΙΚΑ	3- ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛ Ο	ΜΕ Α
8:00-9:00	10	29	10	0	0	5	5	58	91
9:00-10:00	10	29	10	0	0	5	5	58	91
10:00- 11:00	7	22	7	0	0	4	4	43	68
11:00- 12:00	6	19	6	0	0	3	3	38	61
12:00- 13:00	9	26	9	0	0	4	4	53	84
13:00- 14:00	6	19	6	0	0	3	3	38	61
ΣΥΝΟΛΟ	48	144	48	0	0	24	24	288	456



Στάδιο 2

25Α									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	11	297	16	13	0	6	0	343	382
9:00-10:00	13	266	16	21	0	9	0	325	369
10:00-11:00	10	201	16	17	0	8	0	252	295
11:00-12:00	12	223	16	16	0	9	0	276	320
12:00-13:00	13	222	16	14	0	8	0	273	315
13:00-14:00	13	231	16	15	0	8	0	283	325
ΣΥΝΟΛΟ	72	1440	96	96	0	48	0	1752	2004

25Β									
ΩΡΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΑΞΙ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2-ΑΞΟΝΙΚΑ	3-ΑΞΟΝΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΤΑ
8:00-9:00	7	208	17	12	0	13	0	257	314
9:00-10:00	5	216	14	16	0	12	0	263	313
10:00-11:00	4	183	13	15	0	9	0	224	266
11:00-12:00	4	165	11	13	0	8	0	201	237
12:00-13:00	3	94	9	9	0	3	0	118	141
13:00-14:00	1	94	8	7	0	3	0	113	135
ΣΥΝΟΛΟ	24	960	72	72	0	48	0	1176	1404



Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι οι διατομές με τη μέγιστη ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας κατά τις μετρηθείσες ώρες αντιστοιχούν σε οδούς που αποτελούν τις κύριες ή και δευτερεύουσες εισόδους

Στάδιο 2

στον οικισμό Νέων Μουδανίων. Αυτό είναι αναμενόμενο διότι ο εν λόγω οικισμός αποτελεί την έδρα του Δήμου και κατά συνέπεια το κύριο εμπορικό και οικονομικό κεντρο του Δήμου Νέας Προποντίδας. Αντιθέτως, ο μικρότερος αριθμός διερχόμενων παρατηρείται σε επαρχιακές οδούς στη Νέα Καλλικράτεια και τα Σήμαντρα.

7.4 ΈΡΕΥΝΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ

7.4.1 Μεθοδολογία συλλογής – πλάνο μετρήσεων

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίων σε νοικοκυριά με σκοπό τόσο την αποτύπωση των βασικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων όσο και την καταγραφή των ζευγών Προέλευσης – Προορισμού των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται στην περιοχή μελέτης.

Οι έρευνες πραγματοποιήθηκαν από εξειδικευμένους συνεντευκτές είτε στις κατοικίες των μετακινουμένων είτε σε πολυσύχναστες οδούς και δημόσιους χώρους του Δήμου (π.χ. πλατείες). Τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν αποτελούν μια εκτεταμένη «παραλλαγή» του ερωτηματολογίου που χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της έρευνας προέλευσης-προορισμού παρά την οδό και διαφοροποιούνται μεταξύ των μόνιμων κατοίκων-κατοίκων εξοχικών και των επισκεπτών στην περιοχή.

Στάδιο 2

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΕΥΝΗΤΗ)		Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ / _ / _ / _ /	
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα		ΚΩΔ. ΕΡΕΥΝΗΤΗ / _ / _ / _ /	
		ΑΡ. ΖΩΝΗΣ / _ / _ /	
Α' ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ			
1. Το σπίτι αυτό είναι η κύρια κατοικία σας στον Δήμο Νέας Προποντίδας;			
ΝΑΙ		1	
ΟΧΙ		2	
(Αν ΟΧΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ)			
2. Πόσα άτομα ζουν μόνιμα στο νοικοκυριό σας;			
3. Πόσα από τα μόνιμα μέλη του νοικοκυριού είναι άνω των 5 ετών;			
4. Τύπος Κατοικίας			
Μονοκατοικία		1	
Διπλοκατοικία		2	
Διαμέρισμα πολυκατοικίας		3	
Άλλος (περιγράψτε)		4	
5. Κατηγορία Συνολικού ("καθαρού") Μηνιαίου Εισοδήματος Νοικοκυριού			
Έως 500 ευρώ		1	
Από 500 έως 1.000 ευρώ		2	
Από 1.000 έως 2.000 ευρώ		3	
Άνω των 2.000 ευρώ		4	
Δεν απάντησε		5	
6. Πόσα οχήματα διαθέτει η οικογένεια/το νοικοκυριό σας;			
ΔΙΚΥΚΛΟ	0	1	2 >2
ΙΧ	0	1	2 >2
ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ/ΦΟΡΤΗΓΟ	0	1	2 >2
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	0	1	2 >2
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΚΟΥΤΕΡ	0	1	2 >2
7. Τι ποσοστό του ("καθαρού") μηνιαίου εισοδήματός σας δαπανάτε για μετακινήσεις για το σύνολο του νοικοκυριού σας;.....%			

Στάδιο 2

Β' ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΛΩΝ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΕΥΝΗΤΗ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ > 5 ΕΤΩΝ)						
1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ	/ /	/ /	/ /	/ /	/ /	/ /
2. ΦΥΛΟ						
Άνδρας	1	1	1	1	1	1
Γυναίκα	2	2	2	2	2	2
3. ΗΛΙΚΙΑ						
<18	1	1	1	1	1	1
18-24	2	2	2	2	2	2
25-34	3	3	3	3	3	3
35-44	4	4	4	4	4	4
45-54	5	5	5	5	5	5
55-64	6	6	6	6	6	6
>=65	7	7	7	7	7	7
4. Α.ΜΕ.Α. (ή εμποδιζόμενο στη μετακίνηση)						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΌΧΙ	2	2	2	2	2	2
5. ΚΥΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ΠΡΟΗΓ. ΕΒΔΟΜΑΔΑ)						
Εργασία	1	1	1	1	1	1
Εκπαίδευση	2	2	2	2	2	2
Αναζήτηση Εργασίας	3	3	3	3	3	3
Οικιακά	4	4	4	4	4	4
Συνταξιούχος/ Εισοδηματίας	5	5	5	5	5	5
Σε άδεια	6	6	6	6	6	6
Άλλο	7	7	7	7	7	7
6. ΜΕΤΑΚΙΝΗΘΗΚΕ ΤΟ ΜΕΛΟΣ ΧΘΕΣ;						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΟΧΙ						
Λόγοι υγείας	2	2	2	2	2	2
Μόνιμη ενασχόληση σπίτι	3	3	3	3	3	3
Έκτακτη ενασχόληση σπίτι	4	4	4	4	4	4
Ήταν εκτός Δήμου	5	5	5	5	5	5
Μετακίνηση πεζή < 300μ	6	6	6	6	6	6
Άλλος λόγος	7	7	7	7	7	7

Στάδιο 2

Γ' ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΑΤΟΜΟ ΑΝΩ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ)																															
1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ																															
2. Α/Α ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ																															
3. ΩΡΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ																															
4. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ																															
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα																															
5. ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ																															
6. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ																															
7. ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ																															
8. ΠΛΗΘΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΕΑΝ Ι.Χ.)																															
9. ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ																															
10. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ																															
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα																															
12. ΧΡΟΝΟΣ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ																															
Από την προέλευση προς το σημείο επιβίβασης/στάθμευσης																															
Από σημείο αποβίβασης/στάθμευσης προς τον προορισμό																															
ΑΝ ΟΔΗΓΟΣ Ι.Χ. Ή ΑΛΛΟΥ ΜΕΣΟΥ																															
13. ΤΥΠΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
14. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
15. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ																															
16. ΚΑΝΑΤΕ ΑΛΛΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ;																															

Κωδικοί Χρήσεων Γής	
1 Κατοικία	6 Βιομηχανία / Βιοτεχνία
2 Γραφεία/Υπηρεσίες/Τράπεζες	7 Μεταφορές
3 Εμπορικά Καταστήματα	8 Αναψυχή - Αθλητισμός - Τουρισμός
4 Εκπαίδευση, Παιδικοί Σταθμοί	9 Ψυχαγωγία - Εστίαση
5 Περιβαλλοντική / Πρόνοια	10 Άλλες Χρήσεις

Κωδικοί Σταθμεύσεως	
1 Στην οδό χωρίς πληρωμή	
2 Στην οδό με πληρωμή	
3 Σε ιδιωτικό χώρο (Κατοικία-επιχείρηση)	
4 Σε ιδιωτικό χώρο με πληρωμή	
5 Σε δωρεάν δημόσιο οργανωμένο χώρο	
7 Σε στάθμευση	

Στάδιο 2

Δ' Ερωτηματολόγιο για μετακινήσεις κατά τη θερινή περίοδο

1. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες επισκέπτεστε κάποιο παραλία στον Δήμο Νέας Προποντίδας;				
			ΝΑΙ	1
			ΌΧΙ	2
(Αν ΟΧΙ ΤΕΛΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ)				
2. Εάν ΝΑΙ, συνήθως ποια παραλία επισκέπτεστε;				
3. Πόσο συχνά κάνετε τη συγκεκριμένη μετακίνηση;				
			Καθημερινά	1
			Το Σαββατοκύριακο	2
			Άλλο	
4. Ποιες είναι οι ώρες που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνηση σας				
			Ώρα αναχώρησης	
			Ώρα άφιξης	

Σχήμα 7.32: Ερωτηματολόγιο μόνιμων κατοίκων και κατοίκων εξοχικών

Στάδιο 2

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΕΥΝΗΤΗ)		Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ /__ /__ /__ /	
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα		ΚΩΔ. ΕΡΕΥΝΗΤΗ /__ /__ /__ /	
		ΑΡ. ΖΩΝΗΣ /__ /__ /	
Α' ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ (Ως νοικοκυριό ορίζεται η προσωρινή κατοικία)			
1. Το σπίτι αυτό είναι η κύρια κατοικία σας στον Δήμο Νέας Προποντίδας;			
NAI		1	
OXI		2	
(Αν ΝΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΟΙΚΩΝ)			
2. Εάν ΟΧΙ, μετακινηθήκατε χθες προς/από τον Δήμο Νέας Προποντίδας;			
NAI		1	
OXI		2	
(Αν ΟΧΙ ΤΕΛΟΣ ΣΥΝΕΤΕΥΞΗΣ)			
3. Σε ποιο Δήμο (ή χώρα αν πρόκειται για κάτοικο εξωτερικού) βρίσκεται η μόνιμη κατοικία σας;			
4. Πόσα άτομα ζουν στην προσωρινή θερινή κατοικία σας;			
5. Πόσα από τα μόνιμα μέλη της προσωρινής θερινής κατοικίας είναι άνω των 5 ετών;			
6. Τύπος προσωρινής θερινής κατοικίας			
Μονοκατοικία		1	
Διπλοκατοικία		2	
Διαμέρισμα πολυκατοικίας		3	
Ξενοδοχείο		4	
Ενοικιαζόμενο δωμάτιο		5	
Camping		6	
Airbnb		7	
Άλλος (περιγράψτε)			
7. Κατηγορία Συνολικού ("καθαρού") Μηνιαίου Εισοδήματος Νοικοκυριού			
Έως 500 ευρώ		1	
Από 500 έως 1.000 ευρώ		2	
Από 1.000 έως 2.000 ευρώ		3	
Άνω των 2.000 ευρώ		4	
Δεν απάντησε		5	
8. Πόσα οχήματα έχετε στη διάθεσή σας στην προσωρινή θερινή κατοικία;			
ΔΙΚΥΚΛΟ	0	1	2 >2
ΙΧ	0	1	2 >2
ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ/ΦΟΡΤΗΓΟ	0	1	2 >2
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	0	1	2 >2
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΚΟΥΤΕΡ	0	1	2 >2

Στάδιο 2

Β' ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕΛΩΝ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΕΥΝΗΤΗ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΘΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΗΛΙΚΙΑΣ > 5 ΕΤΩΝ)						
1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ	/ /	/ /	/ /	/ /	/ /	/ /
2. ΦΥΛΟ						
Άνδρας	1	1	1	1	1	1
Γυναίκα	2	2	2	2	2	2
3. ΗΛΙΚΙΑ						
<18	1	1	1	1	1	1
18-24	2	2	2	2	2	2
25-34	3	3	3	3	3	3
35-44	4	4	4	4	4	4
45-54	5	5	5	5	5	5
55-64	6	6	6	6	6	6
>=65	7	7	7	7	7	7
4. Α.ΜΕ.Α. (ή εμποδιζόμενο στη μετακίνηση)						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΌΧΙ	2	2	2	2	2	2
5. ΚΥΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ΠΡΟΗΓ. ΕΒΔΟΜΑΔΑ)						
Εργασία	1	1	1	1	1	1
Εκπαίδευση	2	2	2	2	2	2
Αναζήτηση Εργασίας	3	3	3	3	3	3
Οικιακά	4	4	4	4	4	4
Συνταξιούχος/ Εισοδηματίας	5	5	5	5	5	5
Σε άδεια	6	6	6	6	6	6
Άλλο	7	7	7	7	7	7
6. ΜΕΤΑΚΙΝΗΘΗΚΕ ΤΟ ΜΕΛΟΣ ΧΘΕΣ;						
ΝΑΙ	1	1	1	1	1	1
ΌΧΙ						
Λόγοι υγείας	2	2	2	2	2	2
Μόνιμη ενασχόληση σπίτι	3	3	3	3	3	3
Έκτακτη ενασχόληση σπίτι	4	4	4	4	4	4
Ήταν εκτός Δήμου	5	5	5	5	5	5
Μετακίνηση πεζή < 300μ	6	6	6	6	6	6
Άλλος λόγος	7	7	7	7	7	7

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Β')



1. Α/Α ΜΕΛΟΥΣ												
2. Α/Α ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ												
3. ΟΡΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ												
4. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ												
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα												
5. ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ												
6. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	Εργασία	1	Εργασία	1	Εργασία	1	Εργασία	1	Εργασία	1	Εργασία	1
	Εκπαίδευση	2	Εκπαίδευση	2	Εκπαίδευση	2	Εκπαίδευση	2	Εκπαίδευση	2	Εκπαίδευση	2
	Αγορές	3	Αγορές	3	Αγορές	3	Αγορές	3	Αγορές	3	Αγορές	3
	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4	Αναψυχή/ Ψυχαγωγία	4
	Στο πλαίσιο εργασίας	5	Στο πλαίσιο εργασίας	5	Στο πλαίσιο εργασίας	5	Στο πλαίσιο εργασίας	5	Στο πλαίσιο εργασίας	5	Στο πλαίσιο εργασίας	5
	Επιστροφή στο σπίτι	6	Επιστροφή στο σπίτι	6	Επιστροφή στο σπίτι	6	Επιστροφή στο σπίτι	6	Επιστροφή στο σπίτι	6	Επιστροφή στο σπίτι	6
	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7	Ατομικές Υποθέσεις/Κοινωνικά	7
	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8	Αλλαγή Μετ. Μέσου	8
	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9	Μετακίνηση προς/από την παραλία	9
	Άλλος.....	10	Άλλος.....	10	Άλλος.....	10	Άλλος.....	10	Άλλος.....	10	Άλλος.....	10
	ΔΣ/ ΔΑ	99	ΔΣ/ ΔΑ	99	ΔΣ/ ΔΑ	99	ΔΣ/ ΔΑ	99	ΔΣ/ ΔΑ	99	ΔΣ/ ΔΑ	99
7. ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1	Πεζή (απόσταση > 300μ.)	1
	Ποδήλατο	2	Ποδήλατο	2	Ποδήλατο	2	Ποδήλατο	2	Ποδήλατο	2	Ποδήλατο	2
	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3	Ηλεκτρικό Σκούτερ	3
	Μοτοσυκλέτα	4	Μοτοσυκλέτα	4	Μοτοσυκλέτα	4	Μοτοσυκλέτα	4	Μοτοσυκλέτα	4	Μοτοσυκλέτα	4
	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5	Ι.Χ. αυτοκίνητο (ίδιος οδηγός)	5
	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6	Ι.Χ. αυτοκίνητο (άλλος οδηγός)	6
	Ταξί	7	Ταξί	7	Ταξί	7	Ταξί	7	Ταξί	7	Ταξί	7
	Δημόσιες συγκοινωνίες	8	Δημόσιες συγκοινωνίες	8	Δημόσιες συγκοινωνίες	8	Δημόσιες συγκοινωνίες	8	Δημόσιες συγκοινωνίες	8	Δημόσιες συγκοινωνίες	8
	Νο Γραμμής.....		Νο Γραμμής.....		Νο Γραμμής.....		Νο Γραμμής.....		Νο Γραμμής.....		Νο Γραμμής.....	
	Όνομα Γραμμής.....		Όνομα Γραμμής.....		Όνομα Γραμμής.....		Όνομα Γραμμής.....		Όνομα Γραμμής.....		Όνομα Γραμμής.....	
	Άλλο μέσο	9	Άλλο μέσο	9	Άλλο μέσο	9	Άλλο μέσο	9	Άλλο μέσο	9	Άλλο μέσο	9
8. ΠΛΗΘΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΕΑΝ Ι.Χ.)												
9. ΟΡΑ ΑΦΙΞΗΣ												
10. ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ												
Οδός Αριθμός ή Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα												
11. ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ												
12. ΧΡΟΝΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΗΜΑΤΟΣ												
Από την προέλευση προς το σημείο επιβίβασης/ στάθμευσης	/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)	
Από σημείο αποβίβασης/ στάθμευσης προς τον προορισμό	/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)	
ΑΝ ΟΔΗΓΟΣ Ι.Χ. Ή ΑΛΛΟΥ ΜΕΣΟΥ												
13. ΤΥΠΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ												
14. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)		/_/_/ (λεπτά)	
15. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'		Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'		Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'		Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'		Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'		Εφάπαξ: /_/_/ (ευρώ) Η'	
	Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)		Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)		Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)		Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)		Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)		Μηνιαία: /_/_/ (ευρώ)	
	Η		Η		Η		Η		Η		Η	
	Δωρεάν		Δωρεάν		Δωρεάν		Δωρεάν		Δωρεάν		Δωρεάν	
16. ΚΑΝΑΤΕ ΑΛΛΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ;	ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)		ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)		ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)		ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)		ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)		ΟΧΙ (εξέκρινσε με νέο μέλος στη διατανή στήλη)	
	ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)		ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)		ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)		ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)		ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)		ΝΑΙ (συνέχισε στη διατανή στήλη)	

Δ' Ερωτηματολόγιο για μετακινήσεις κατά τη θερινή περίοδο					
1. Διαθέτετε εξοχική κατοικία στον Δήμο Νέας Προποντίδας;					
				NAI	1
				OXI	2
(Αν ΝΑΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 2, ΑΝ ΟΧΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 4)					
2. Εάν ΝΑΙ:					
Σε ποια περιοχή βρίσκεται;					
Μετακομίζετε κατά τους καλοκαιρινούς μήνες μόνιμα σε αυτή την κατοικία;					
				NAI	1
				OXI	2
(Αν ΝΑΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 4, ΑΝ ΟΧΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 3)					
3. Εάν ΟΧΙ, με τι συχνότητα πηγαίνετε στην κατοικία αυτή;					
				Κάθε μέρα	1
				Το Σαββατοκύριακο	2
				Πόσες μέρες διαμένετε εκεί περίπου το καλοκαίρι	
4. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες επισκέπτεστε κάποιο παραλία στον Δήμο Νέας Προποντίδας;					
				NAI	1
				OXI	2
(Αν ΝΑΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 5, ΑΝ ΟΧΙ ΕΡΩΤΗΣΗ 8)					
5. Εάν ΝΑΙ, συνήθως ποια παραλία επισκέπτεστε;					
6. Πόσο συχνά κάνετε τη συγκεκριμένη μετακίνηση;					
				Καθημερινά	1
				Το Σαββατοκύριακο	2
				Άλλο	
7. Ποιες είναι οι ώρες που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνηση σας προς/από την παραλία;					
				Ώρα αναχώρησης	
				Ώρα άφιξης	
8. Σε ποιο Δήμο (ή χώρα αν πρόκειται για κάτοικο εξωτερικού) βρίσκεται η μόνιμη κατοικία σας;					
(Η ερώτηση αυτή παραλείπεται αν έχει συμπληρωθεί στο 1ο μέρος του ερωτηματολογίου)					

Σχήμα 7.33: Ερωτηματολόγιο επισκεπτών

Στάδιο 2

Ως ελάχιστο πληθυσμιακό δείγμα (σύμφωνα με το ΤΤΔ της προκήρυξης) ορίστηκαν τα 500 ερωτηματολόγια προκειμένου να συμπεριληφθούν στο δείγμα και ειδικές κατηγορίες του πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, αποφασίσθηκε να πραγματοποιηθούν 300 ερωτηματολόγια σε μόνιμους κατοίκους του Δήμου, 100 ερωτηματολόγια σε άτομα που διαθέτουν εξοχική κατοικία στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου και 100 ερωτηματολόγια σε επισκέπτες – τουρίστες στην περιοχή μελέτης. Η γεωγραφική κατανομή των 400 ερωτηματολογίων (300 ερωτηματολόγια σε κατοίκους και 100 ερωτηματολόγια σε άτομα που διαθέτουν εξοχική κατοικία) πραγματοποιήθηκε με βάση τον πληθυσμό, ενώ η κατανομή των 100 ερωτηματολογίων σε επισκέπτες πραγματοποιήθηκε με βάση τον αριθμό κλινών σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και ξενοδοχεία στην περιοχή μελέτης. Στον Πίνακα 7.3 που ακολουθεί παρουσιάζεται η αρχική, αλλά και η τελική κατανομή των ερωτηματολογίων ανά οικισμό (ζώνη) όπως προέκυψε στο πεδίο. Παρατηρούνται κάποιες μικροδιαφορές οι οποίες ωστόσο είναι αναμενόμενες και αποδεκτές. Εδώ είναι αναγκαίο να σημειωθεί ότι οι ζώνες του συγκεκριμένου πίνακα αντιπροσωπεύουν τους οικισμούς και δεν συμπίπτουν τις κυκλοφοριακές ζώνες, που θα παρουσιαστούν στη συνέχεια.

Πίνακας 7.3: Πληθυσμιακό δείγμα για την έρευνα Προέλευσης-Προορισμού σε νοικοκυριά

ΑΡ. ΖΩΝΗΣ	ΖΩΝΗ	ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ & ΕΞΟΧΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΑΡΧΙΚΟ)	ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ (ΑΡΧΙΚΟ)	ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ & ΕΞΟΧΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ (ΠΡΑΚΤΙΚΟ)	ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ (ΠΡΑΚΤΙΚΟ)	ΣΥΝΟΛΟ (ΠΡΑΚΤΙΚΟ)
1	Άγ. Μάμας	9	23	9	23	32
2	Άγ. Παντελεήμονας	0	0	0	0	0
3	Άγ. Παύλος	14	1	5	0	5
4	Διονυσίου	12	9	12	9	21
5	Ελαιοχώρι	1	0	1	0	1
6	Ζωγράφου	1	0	1	0	1
7	Κρήνη	2	0	1	0	1
8	Λάκκωμα	11	0	11	0	11
9	Μουδανιά	164	18	164	18	182
10	Νέα Γωνιά	2	0	1	0	1
11	Νέα Ηράκλεια	0	0	9	1	10
12	Νέα Καλλικράτεια	99	19	99	19	118
13	Νέα Πλάγια	13	5	13	5	18
14	Νέα Ποτίδαια	8	15	8	15	23
15	Νέα Σίλατα	6	0	7	0	7
16	Νέα Τένεδος	1	0	1	0	1
17	Νέα Τρίγλια	18	0	19	0	19
18	Πετράλωνα	1	0	1	0	1
19	Πορταριά	13	0	12	0	12
20	Σήμαντρα	18	0	19	0	19
21	Φλογητά	8	10	8	10	18
ΣΥΝΟΛΟ		401	100	401	100	501

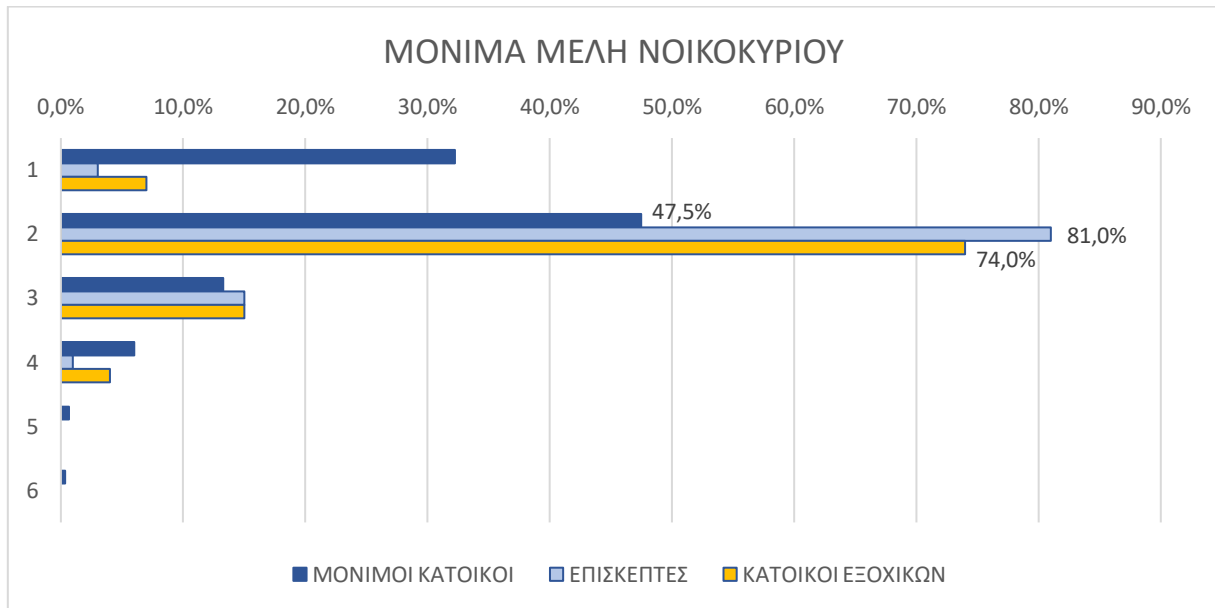
Τα συλλεχθέντα δεδομένα των ερευνών οργανώθηκαν σε λογιστικά φύλλα Excel και αξιοποιήθηκαν τόσο για την εξαγωγή χρήσιμων στοιχείων όπως για παράδειγμα ο βαθμός ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων, η κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο και σκοπό, η χρονική-χωρική κατανομή των μετακινήσεων, η μέση διάρκεια μετακίνησης, η συχνότητα χρήσης ΜΜΜ κ.λπ., όσο και για τη δόμηση των μητρώων Προέλευσης-Προορισμού που θα ενσωματωθούν στο μαθηματικό υπόδειγμα προσομοίωσης της κυκλοφορίας και τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων οργάνωσης της κινητικότητας.

7.4.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων

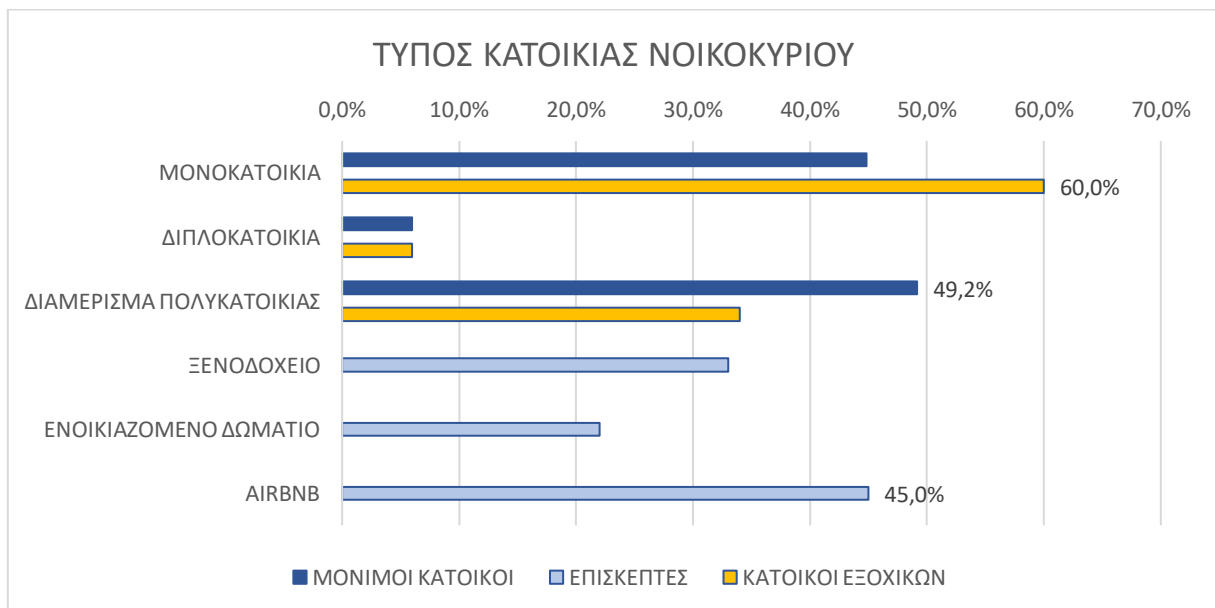
❖ Στοιχεία νοικοκυριών

Στάδιο 2

Γενικά, επικρατούν τα διμελή νοικοκυριά, ενώ ακολουθούν τα μονομελή και τα τριμελή. Τα πενταμελή και τα εξαμελή νοικοκυριά εντοπίζονται αποκλειστικά στους μόνιμους κατοίκους του Δήμου.

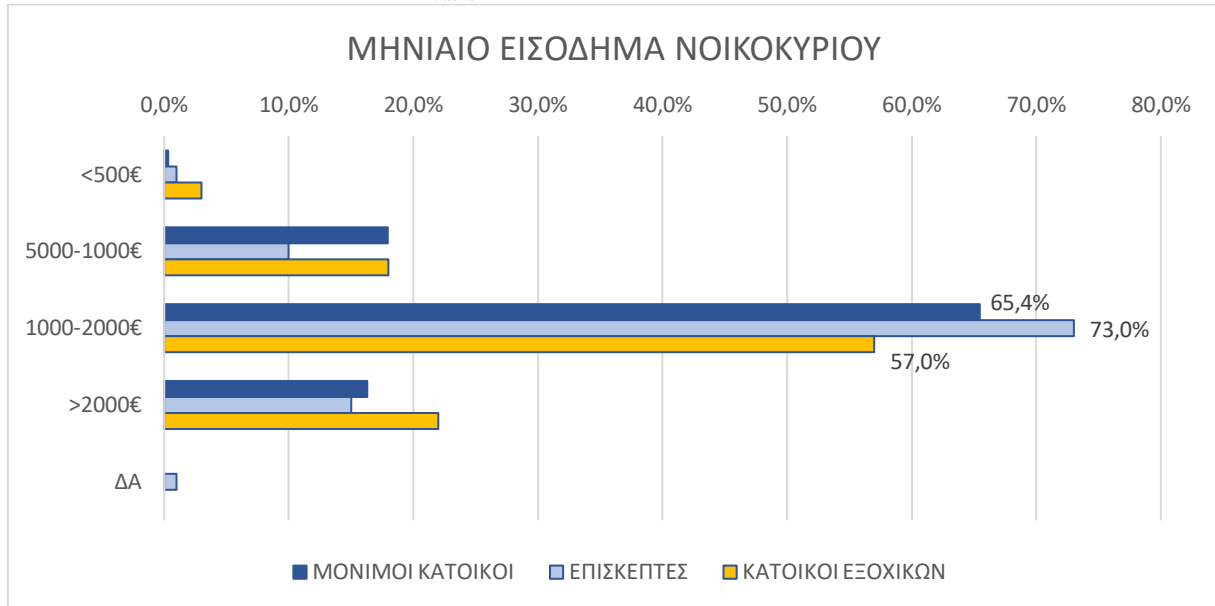


Για τους κατοίκους εξοχικών και τους μόνιμους κατοίκους ο συνηθέστερος τύπος κατοικίας είναι η μονοκατοικία και το διαμέρισμα πολυκατοικίας αντίστοιχα. Από την άλλη, οι επισκέπτες προτιμούν τη διαμονή κυρίως σε Airbnb.

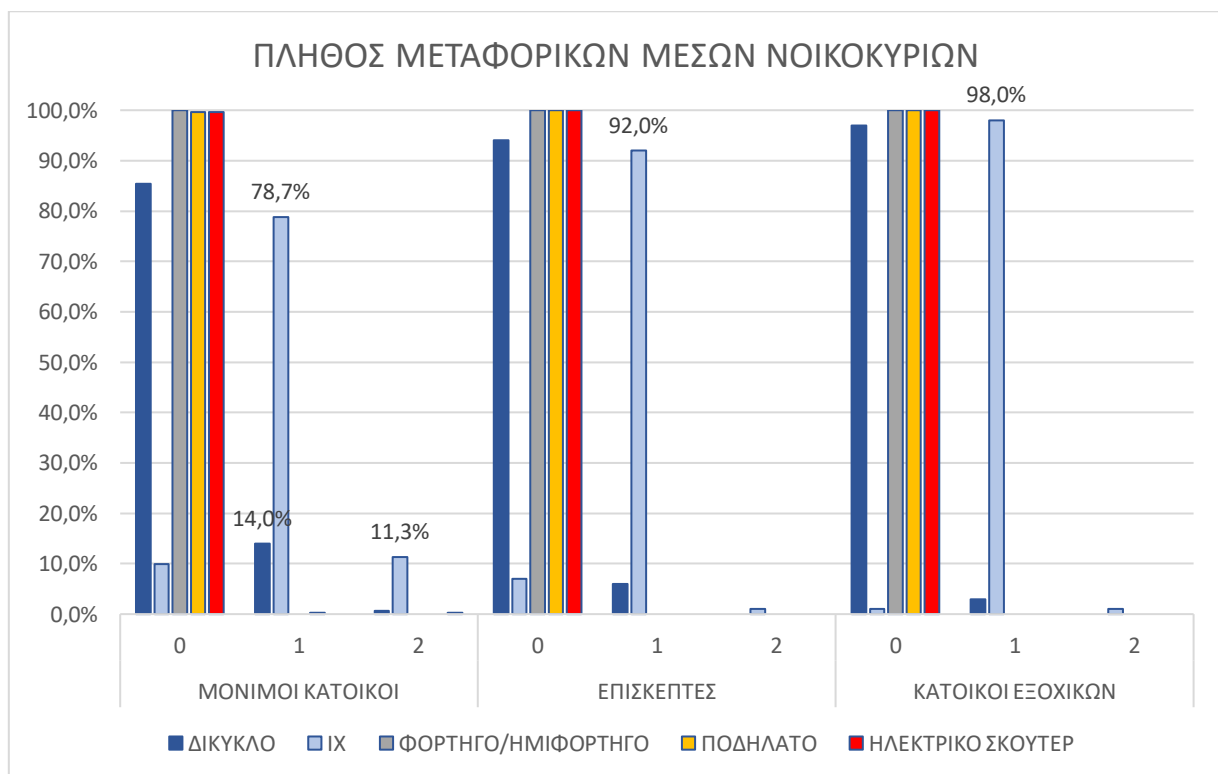


Συνολικά, το συνηθέστερο μηνιαίο εισόδημα των νοικοκυριών κυμαίνεται στα 1000-2000€.

Στάδιο 2



Η πλειονότητα των νοικοκυριών δεν έχουν κάποιο όχημα υπό την κατοχή τους. Από την άλλη, όσοι κατέχουν όχημα, διαθέτουν κυρίως Ι.Χ. αυτοκίνητο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι παρουσιάζονται σχεδόν μηδαμινά φορτηγά/ημιφορτηγά, ποδήλατα και ηλεκτρικά σκούτερ ιδίως στους μόνιμους κατοίκους και τους κατοίκους εξοχικών.

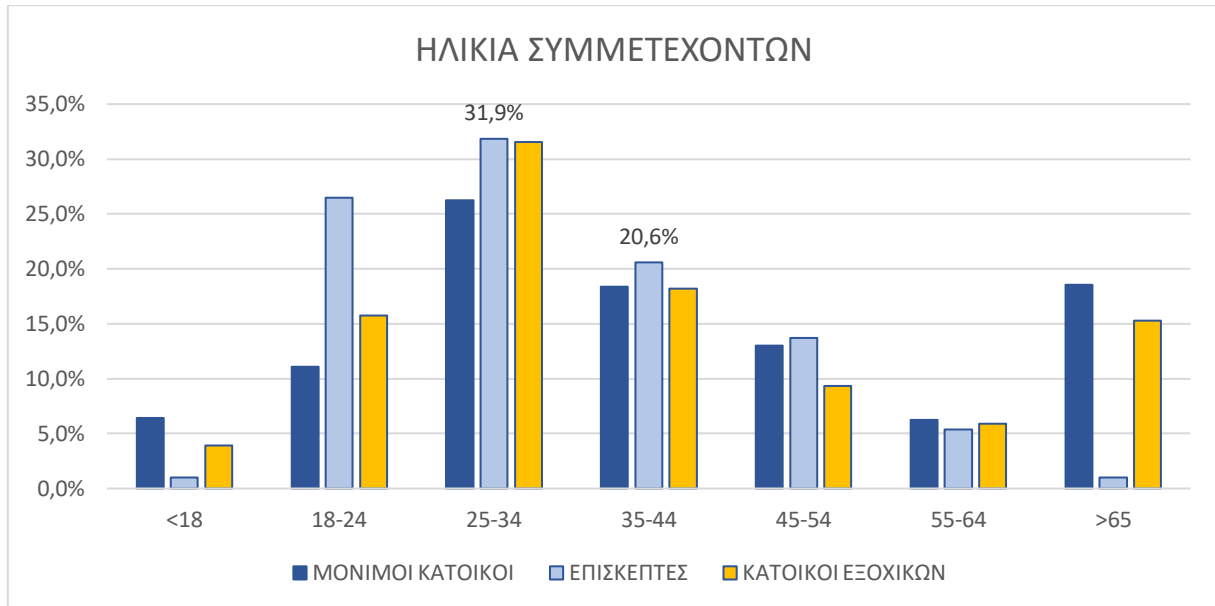


❖ Στοιχεία συμμετεχόντων

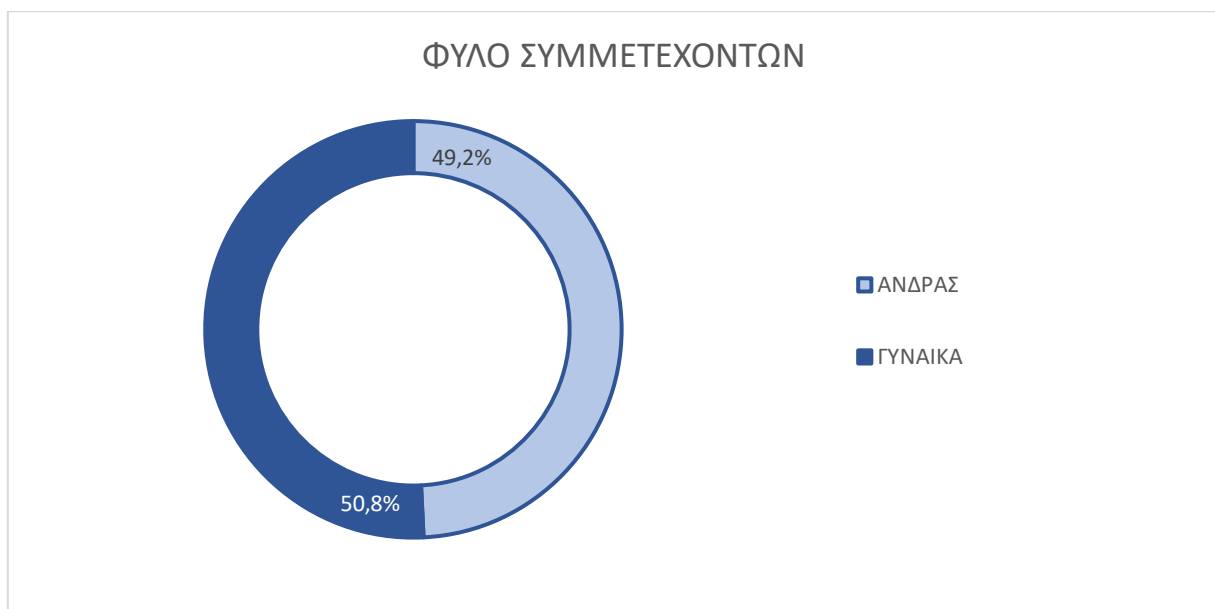
Συνολικά οι συμμετέχοντες ανήλθαν στους 560 μόνιμους κατοίκους, τους 204 επισκέπτες και τους 203 κατοίκους εξοχικού.

Στάδιο 2

Η συχνότερη ηλικία των συμμετεχόντων είναι τα 25-44 έτη. Τα ποσοστά αυτά είναι αντιπροσωπευτικά των πληθυσμιακών δεδομένων για τον Δήμο της Ν. Προποντίδας σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επιπλέον, η πλειονότητα των συμμετεχόντων αποτελούν την παραγωγική ηλικία, η οποία εμφανίζει τη μεγαλύτερη συμμετοχή σε τέτοιους είδους έρευνες, αλλά και τη μεγαλύτερη κινητικότητα όσον αφορά τους επισκέπτες.



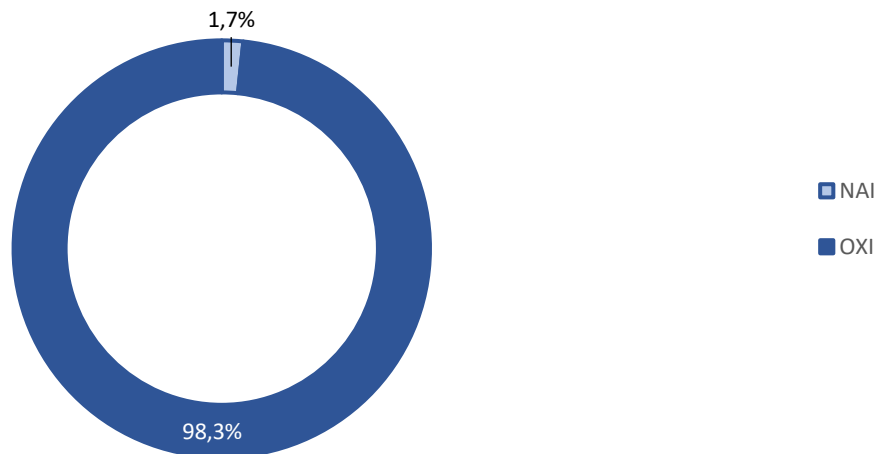
Αναφορικά με το φύλο των συμμετεχόντων, οι άντρες και οι γυναίκες συμμετείχαν ισοδύναμα με ποσοστό περίξ του 50% γεγονός που επιβεβαιώνει την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος.



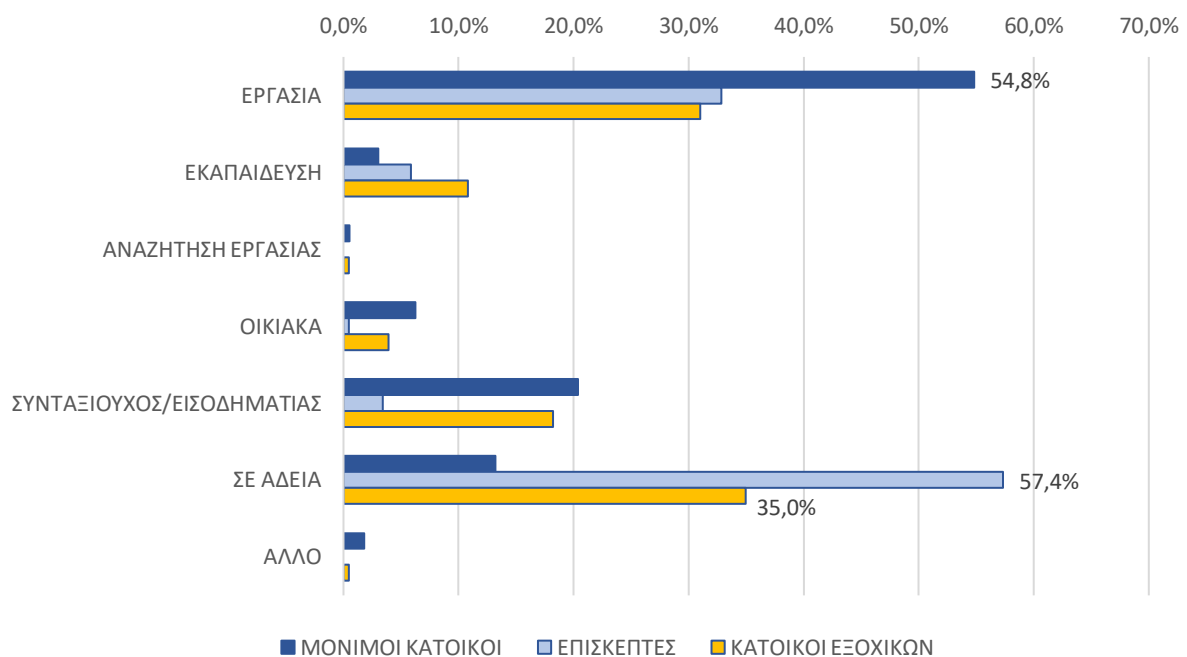
Το 1,7% των συμμετεχόντων δήλωσε ως άτομο με ειδικές ανάγκες ή εμποδιζόμενο στη μετακίνηση.

Στάδιο 2

ΑΜΕΑ (ή εμποδιζόμενο στη μετακίνηση)



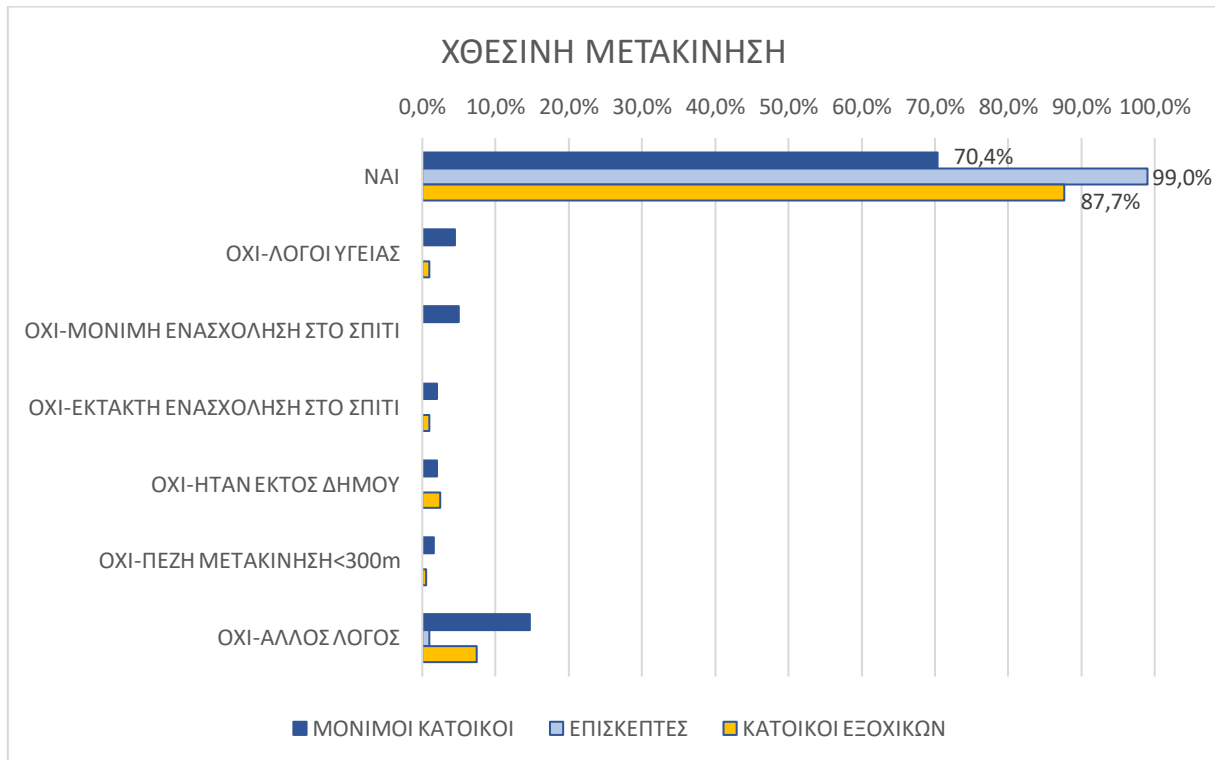
ΚΥΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ



Οι μόνιμοι κάτοικοι έχουν ως κύρια δραστηριότητα την εργασία σε ποσοστό 54,8%, ενώ οι επισκέπτες και οι κάτοικοι εξοχικού βρίσκονται σε άδεια σε ποσοστά 57,4% και 35% αντιστοίχως. Αυτό δικαιολογείται διότι κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου οι μόνιμοι κάτοικοι κυρίως εργάζονται προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους βραχυχρόνιους (επισκέπτες) ή μακροχρόνιους (κάτοικοι εξοχικού) επισκέπτες, οι οποίοι κάνουν διακοπές όντες σε άδεια.

Στάδιο 2

Η συντριπτική πλειονότητα των συμμετεχόντων πραγματοποίησε χθεσινή μετακίνηση επομένως, τα ακόλουθα δεδομένα βασίστηκαν σε μεγάλο ποσοστό του δείγματος.

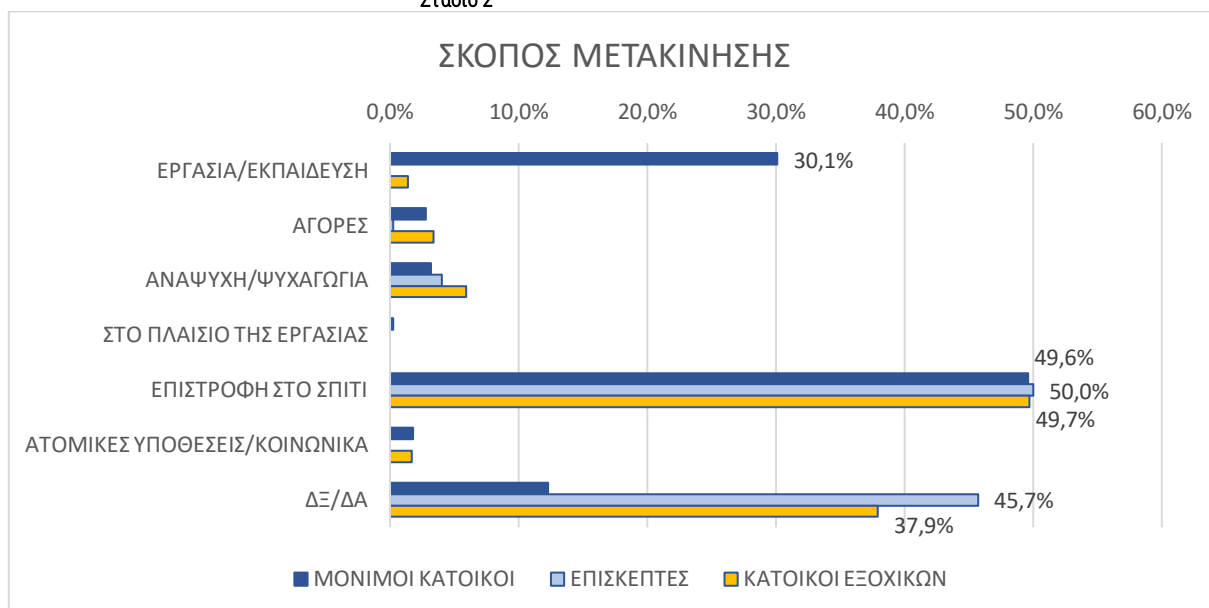


❖ Στοιχεία μετακινήσεων

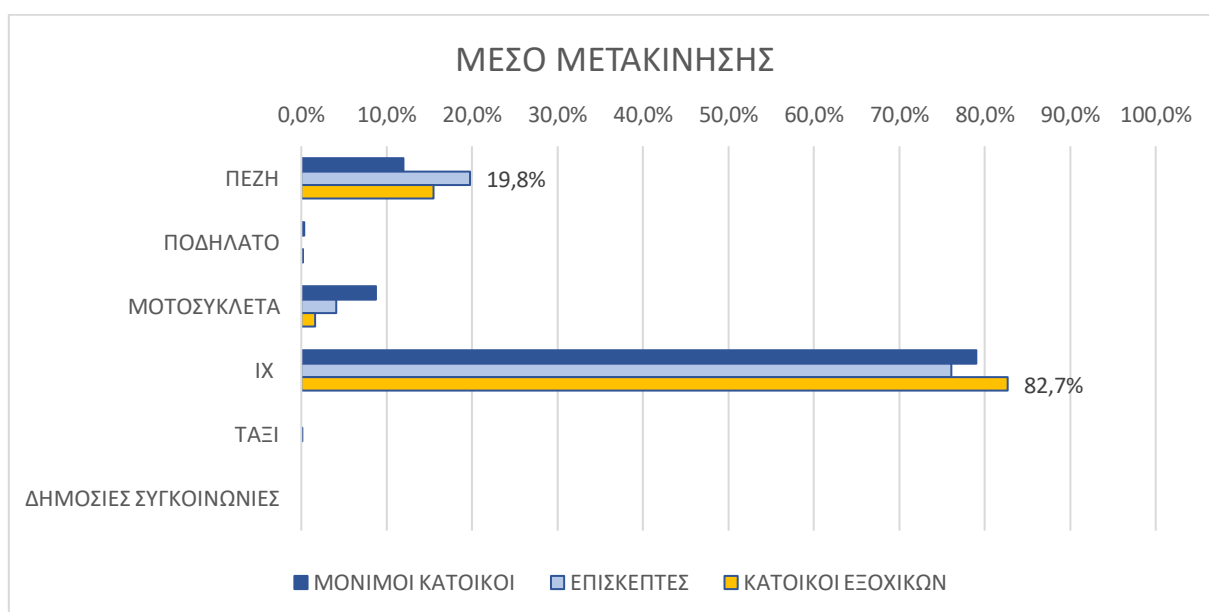
Συνολικά συλλέχθηκαν δεδομένα για 790 μετακινήσεις μόνιμων κατοίκων, 396 μετακινήσεις επισκεπτών και 356 μετακινήσεις κατοίκων εξοχικών.

Ο κύριος σκοπός μετακίνησης είναι η επιστροφή στο σπίτι με ποσοστό 50% για την κάθε κατηγορία συμμετεχόντων, ενώ αρκετοί αποφάσισαν να μην απαντήσουν στη συγκεκριμένη ερώτηση. Επιπλέον, το 30,1% των μόνιμων κατοίκων δήλωσε ως αιτία μετακίνησης την εργασία όπως ήταν αναμενόμενο δεδομένου ότι αυτή είναι η κύρια δραστηριότητά τους. Παρατηρείται ότι οι επισκέπτες μετακινούνται αποκλειστικά για αγορές, αναψυχή/ψυχαγωγία και επιστροφή στο σπίτι και καθόλου για εργασία και ατομικές υποθέσεις. Αυτό είναι αναμενόμενο δεδομένου ότι βρίσκονται σε περίοδο διακοπών.

Στάδιο 2



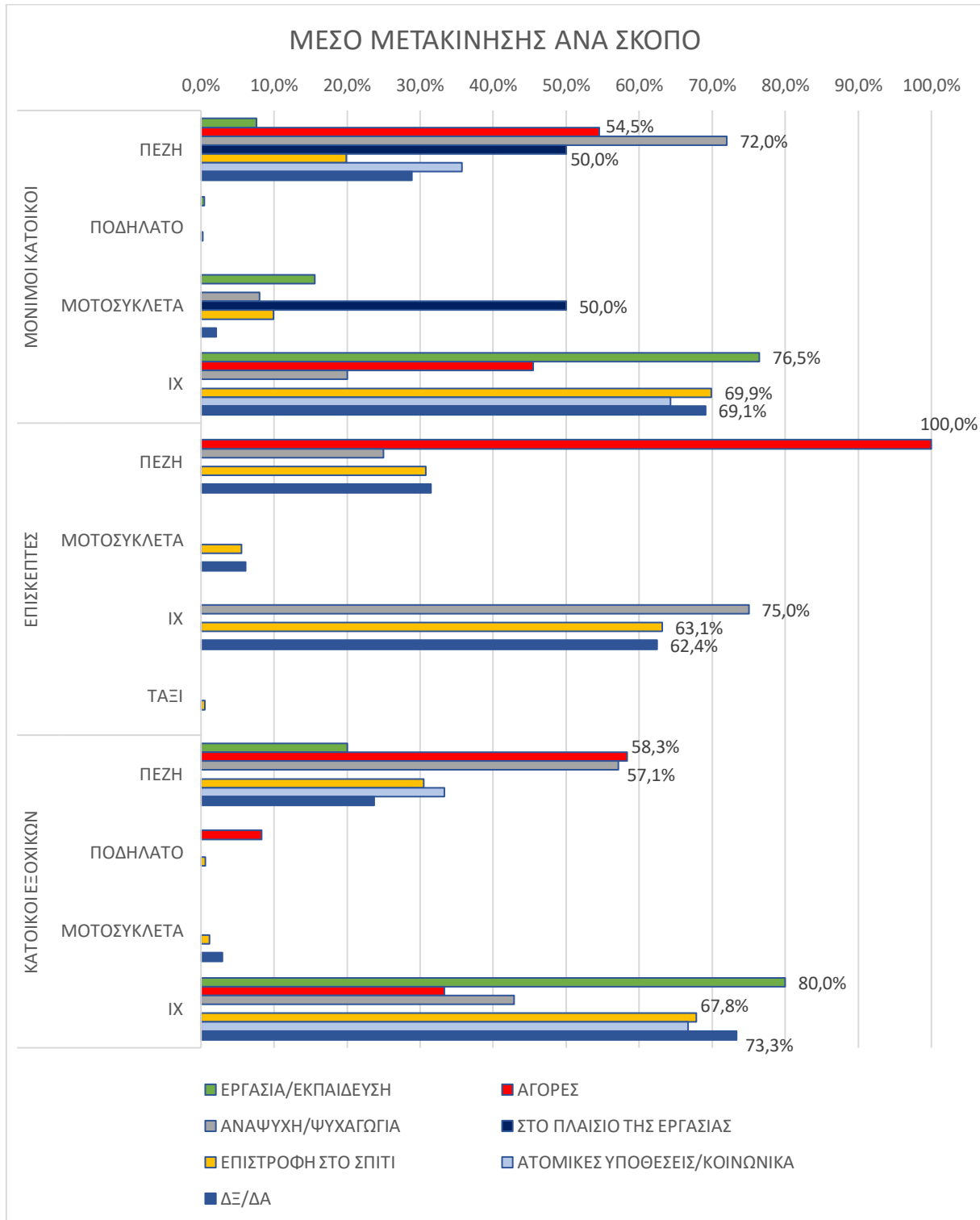
Το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης για όλες τις κατηγορίες των συμμετεχόντων είναι το Ι.Χ. σε ποσοστό της τάξεως του 80% και ακολουθεί η πεζή μετακίνηση με ποσοστό περίξ του 15%. Γενικά, το ποσοστό της πεζής μετακίνησης είναι υψηλό και εξηγείται από το γεγονός ότι ο κλοιός των μετακινήσεων είναι μικρός με τοπικό χαρακτήρα λόγω διακοπών και επομένως, επιτρέπει την μη χρήση μηχανοκίνητου οχήματος. Επιπλέον, η χρήση ποδηλάτου και μοτοσυκλέτας είναι πολύ μικρή διότι ελάχιστα νοικοκυριά κατέχουν αυτά τα μέσα μεταφοράς, ενώ η χρήση δημοσίων συγκοινωνιών είναι μηδενική δεδομένου ότι δεν υπάρχει τέτοια σύνδεση στους περισσότερους οικισμούς του Δήμου.



Από το παραπάνω διάγραμμα διακρίνονται τα μέσα μετακίνησης που προτιμά για τον εκάστοτε σκοπό η κάθε κατηγορία συμμετεχόντων. Αναλυτικότερα, οι μόνιμοι κάτοικοι επιλέγουν την πεζή μετακίνηση για αγορές και αναψυχή/ψυχαγωγία ενώ το Ι.Χ. προτιμάται στην εργασία, την επιστροφή στο σπίτι και τις ατομικές υποθέσεις/κοινωνικά. Επιπλέον η μετακίνηση στο πλαίσιο της εργασίας ισομοιράζεται σε πεζή και σε χρήση μοτοσυκλέτας. Κατόπιν, οι επισκέπτες επιλέγουν αποκλειστικά την πεζή μετακίνηση για τις

Στάδιο 2

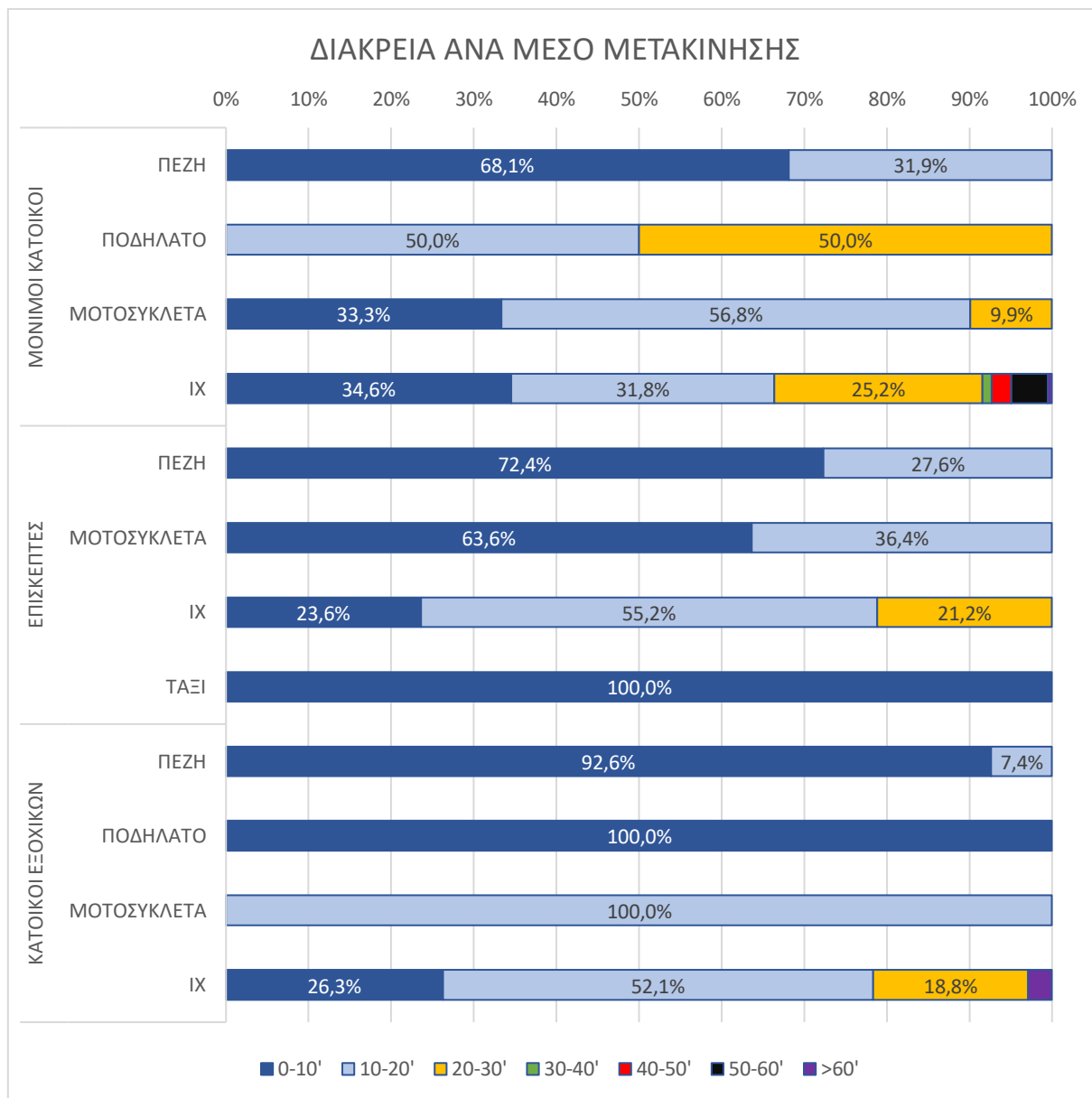
αγορές τους και το Ι.Χ. για αναψυχή/ψυχαγωγία και επιστροφή στο σπίτι. Τέλος, οι κάτοικοι εξοχικών προτιμούν την πεζή μετακίνηση για αγορές και αναψυχή/ψυχαγωγία και το Ι.Χ. για εργασία/εκπαίδευση, επιστροφή στο σπίτι και ατομικές υποθέσεις/κοινωνικά.



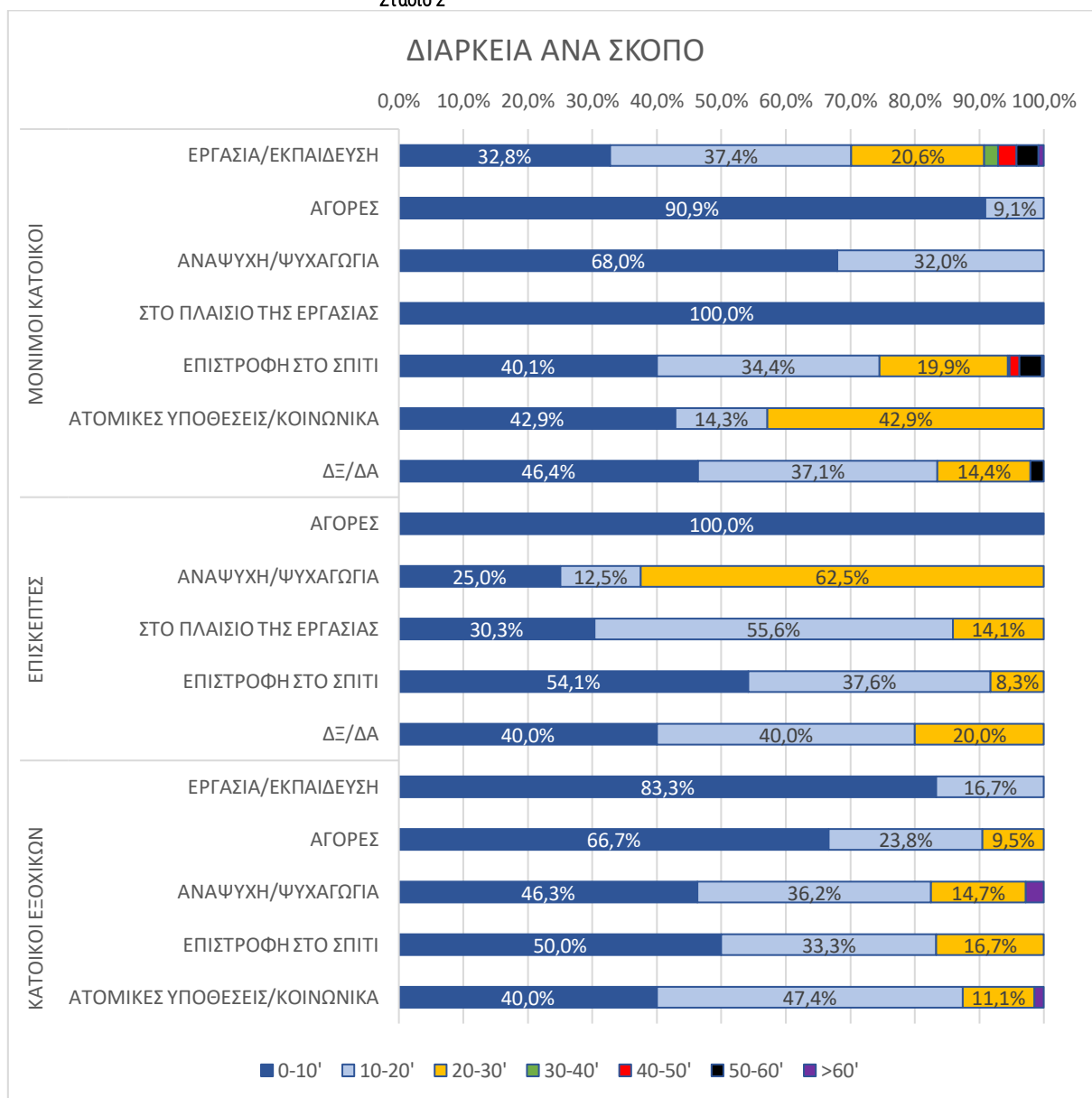
Παρατηρείται ότι η επικρατέστερη διάρκεια μετακίνησης για όλα τα μέσα, για όλους τους σκοπούς και για όλες τις κατηγορίες συμμετεχόντων είναι τα 0-30 λεπτά της ώρας. Αναλυτικότερα, οι ερωτηθέντες μετακινούνται πεζή 0-20', με ποδήλατο και μοτοσυκλέτα 0-30', με ταξί 0-10' και με Ι.Χ. κυρίως 0-30', αλλά στην κατηγορία των μόνιμων κατοίκων και των κατοίκων εξοχικών ξεπερνάνε και το διάστημα των 60'.

Στάδιο 2

Επιπλέον, οι μεγαλύτεροι χρόνοι μετακίνησης της τάξεως άνω των 30' παρατηρούνται για τους μόνιμους κατοίκους στην εργασία/εκπαίδευση και στην επιστροφή στο σπίτι ενώ για τους κατοίκους εξοχικών στην αναψυχή/ψυχαγωγία και τις ατομικές υποθέσεις/κοινωνικά. Αντίστοιχα, η μεγαλύτερη διάρκεια μετακινήσεων για τους επισκέπτες περιορίζεται έως τα 30' και εντοπίζεται κυρίως στον τομέα της αναψυχής/ψυχαγωγίας.

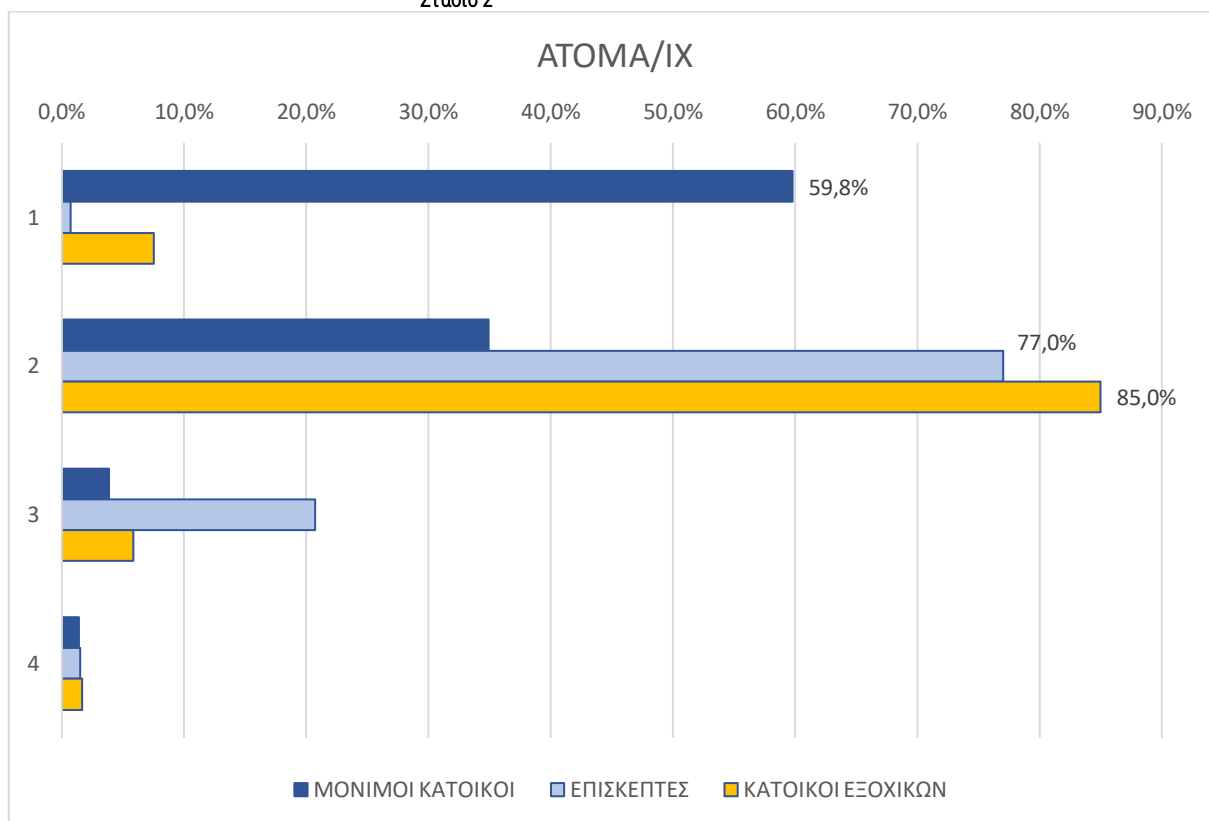


Στάδιο 2



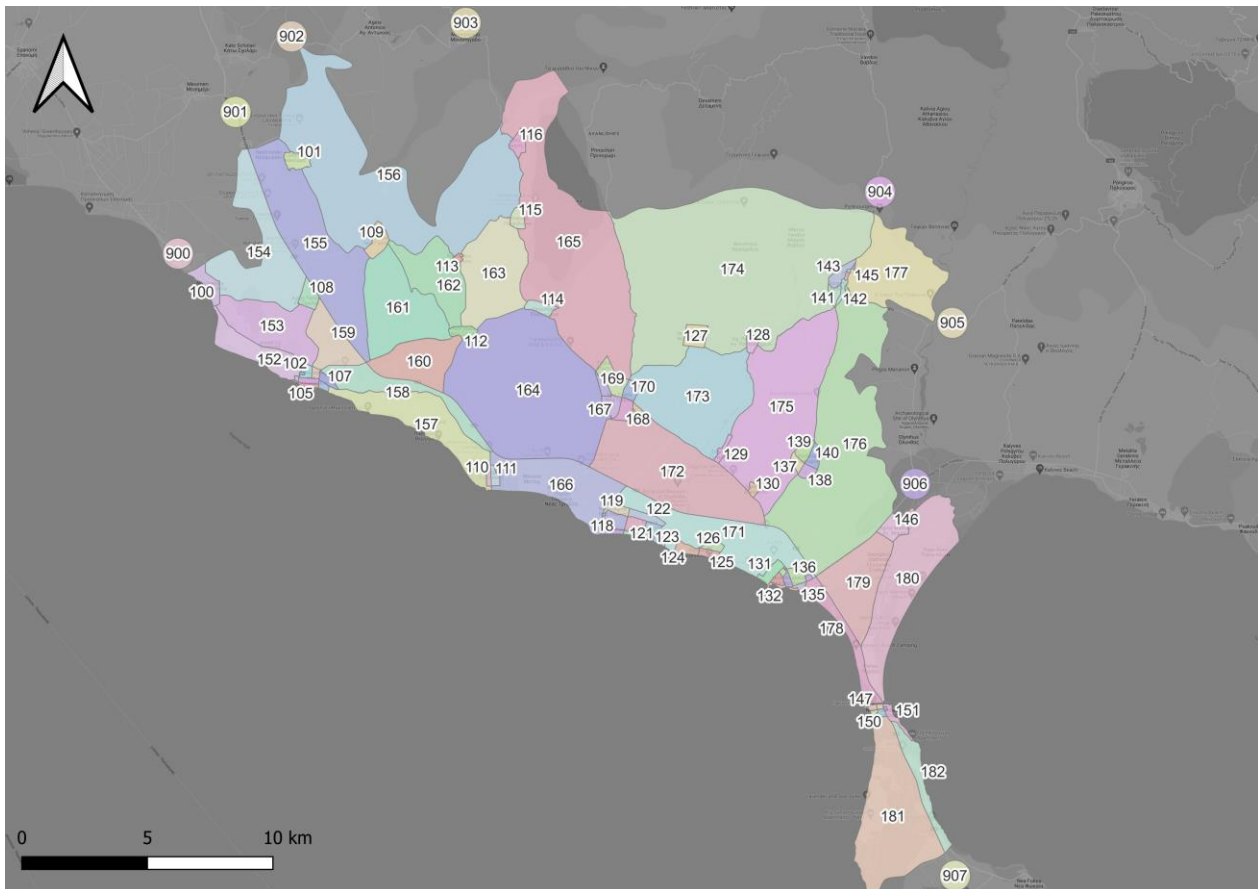
Στην πλειονότητα των ΙΧ οχημάτων επιβαίνουν 1-2 άτομα. Για την ακρίβεια, η μέση πληρότητα επιβατικού οχήματος είναι 1,47 άτομα/Ι.Χ. για τους μόνιμους κατοίκους, 2,23 άτομα/Ι.Χ. για τους επισκέπτες και 2,02 άτομα/Ι.Χ. για τους κατοίκους εξοχικών. Δεδομένου ότι η συνήθης μέση πληρότητα επιβατικού οχήματος κυμαίνεται στο 1,5 άτομα/Ι.Χ., η ευρεθείσα τιμή για τους μόνιμους κατοίκους θεωρείται αναμενόμενη, ενώ για τις άλλες δύο κατηγορίες συμμετεχόντων είναι αυξημένη. Αυτό βασίζεται στο γεγονός ότι κατά τη θερινή περίοδο τόσο οι επισκέπτες όσο και οι κάτοικοι εξοχικών φέρουν κυρίως ένα Ι.Χ. όχημα και όλα τα μέλη του νοικοκυριού καλούνται να μετακινηθούν με αυτό για τους διάφορους σκοπούς. Η ανάγκη αυτή, λοιπόν, προκαλεί την αύξηση της τιμής μέσης πληρότητας επιβατικού οχήματος. Τέλος, η μέση σταθμισμένη τιμή της μέσης πληρότητας επιβατικού οχήματος προκύπτει 1,85 άτομα/Ι.Χ.

Στάδιο 2



Στάδιο 2

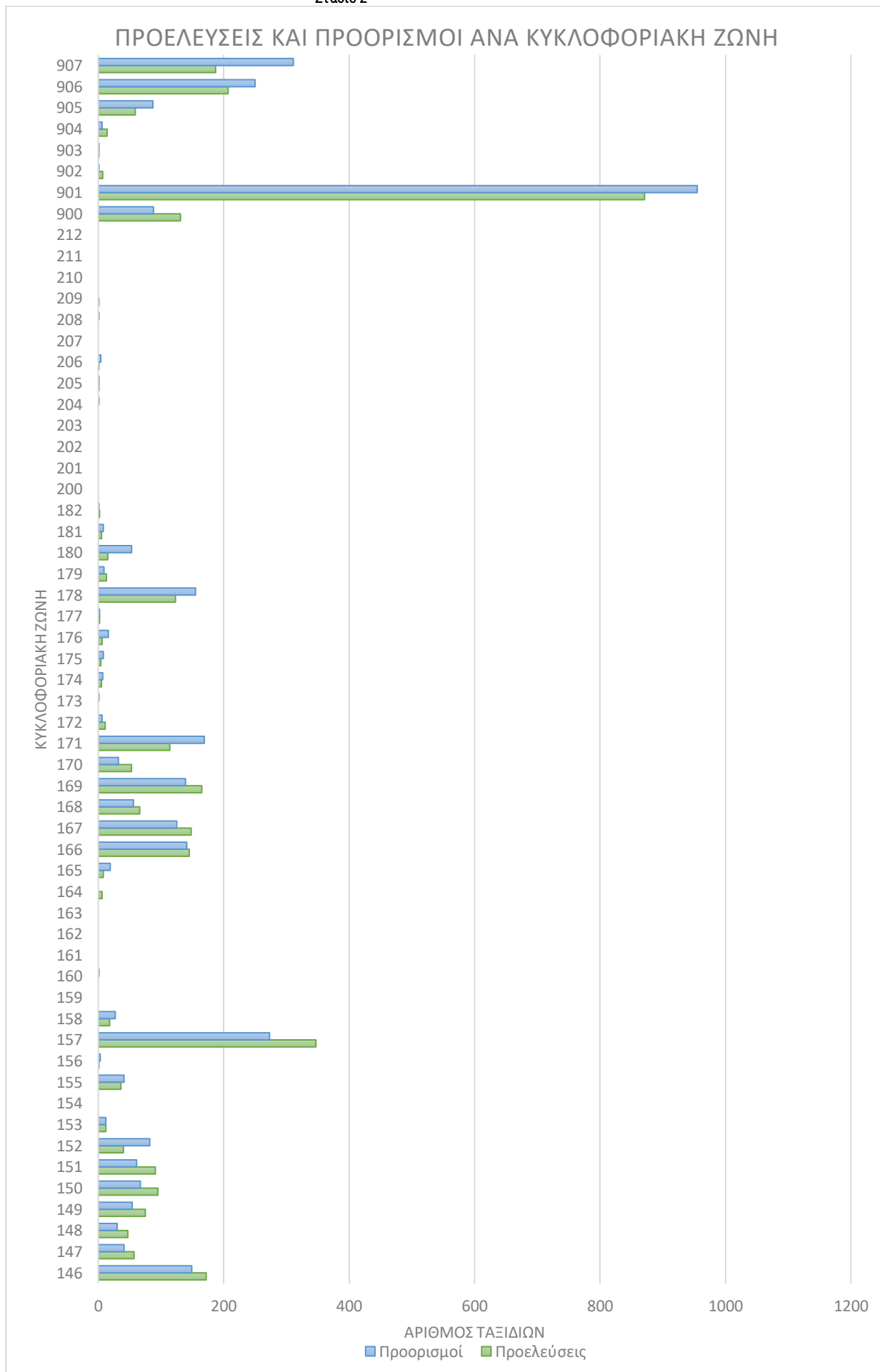
Τέλος, πραγματοποιήθηκε ανάλυση με σκοπό να βρεθεί ο αριθμός προελεύσεων και προορισμών ανά κυκλοφοριακή ζώνη. Ακολούθως δίδεται ο χάρτης κυκλοφοριακών ζωνών της περιοχής μελέτης.



Σχήμα 7.34: Χάρτης κυκλοφοριακών ζωνών της περιοχής μελέτης

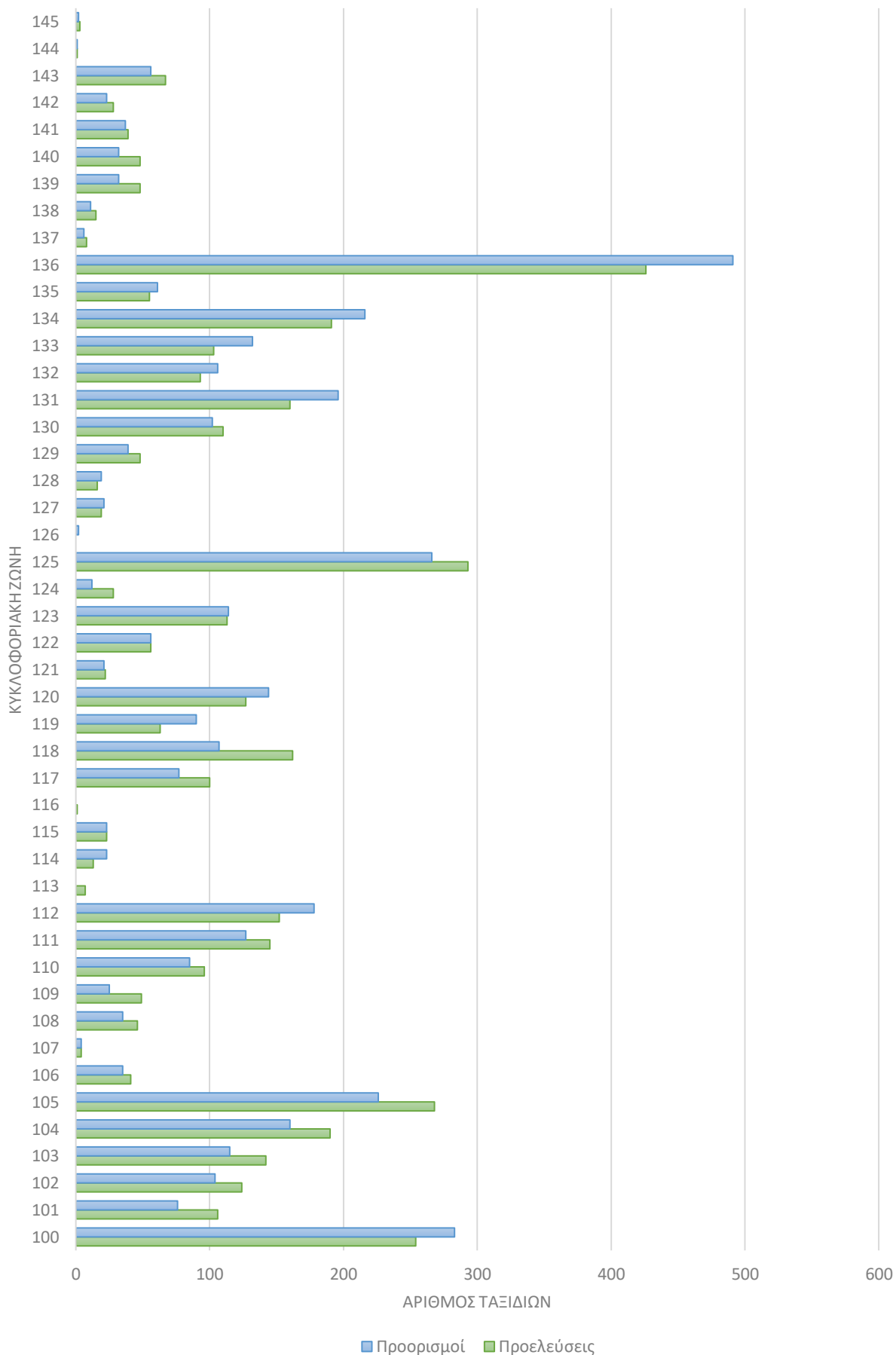
Όπως είναι εμφανές από τα διαγράμματα που ακολουθούν, τα μεγαλύτερα ποσοστά προελεύσεων και προορισμών εντοπίζονται στις κυκλοφοριακές ζώνες που χωροθετούνται στις Δ.Ε. Μουδανίων (για παράδειγμα στην κυκλοφοριακή ζώνη 136) και Δ.Ε. Καλλικράτειας (για παράδειγμα στις κυκλοφοριακές ζώνες 100 και 105). Είναι σημαντικό να ανφερθεί ότι μεγάλα ποσοστά μετακινήσεων παρουσιάζουν και οι εξωτερικές ζώνες, ιδίως η ζώνη 901.

Στάδιο 2



Στάδιο 2

ΠΡΟΕΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΑΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΖΩΝΗ



8. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η στάθμευση αποτελεί πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των ομάδων ενδιαφέροντος και των φορέων ενός αστικού κέντρου. Όπως συμβαίνει και στις περισσότερες ελληνικές πόλεις, ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία και χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός, αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν. Οι ΟΤΑ των χαμηλότερων επιπέδων (Δήμοι) είναι εκείνοι που επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της στάθμευσης σε καθημερινή βάση, στοιχείο που στις Ελληνικές πόλεις αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση λόγω των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών συνθηκών. Αντικρουόμενες ανάγκες, όπως στάθμευση για κατοίκους, εργαζόμενους & επισκέπτες, σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Για το λόγο αυτό και στα πλαίσια ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η ομάδα μελέτης προχώρησε στην πραγματοποίηση δειγματοληπτικών καταγραφών μεγεθών της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης σε διαδρομές, οι οποίες θεωρήθηκε ότι εμφανίζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς στάθμευσης. Οι συγκεκριμένες διαδρομές εντοπίζονται σε ποικίλα σημεία στο Δήμο (Ν. Ηράκλεια, Ν.Καλλικράτεια, Ν.Πλάγια, Ν.Τρίγλια, Ν.Φλογητά, Ν.Ποτίδαια, Ν.Μουδανιά) και με διαφορετικά χαρακτηριστικά ούτως ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν καλύτερη και αντιπροσωπευτικότερη κάλυψη της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 8.1: Χαρακτηριστικές διαδρομές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στο πλαίσιο του Δήμου Νέας Προποντίδας

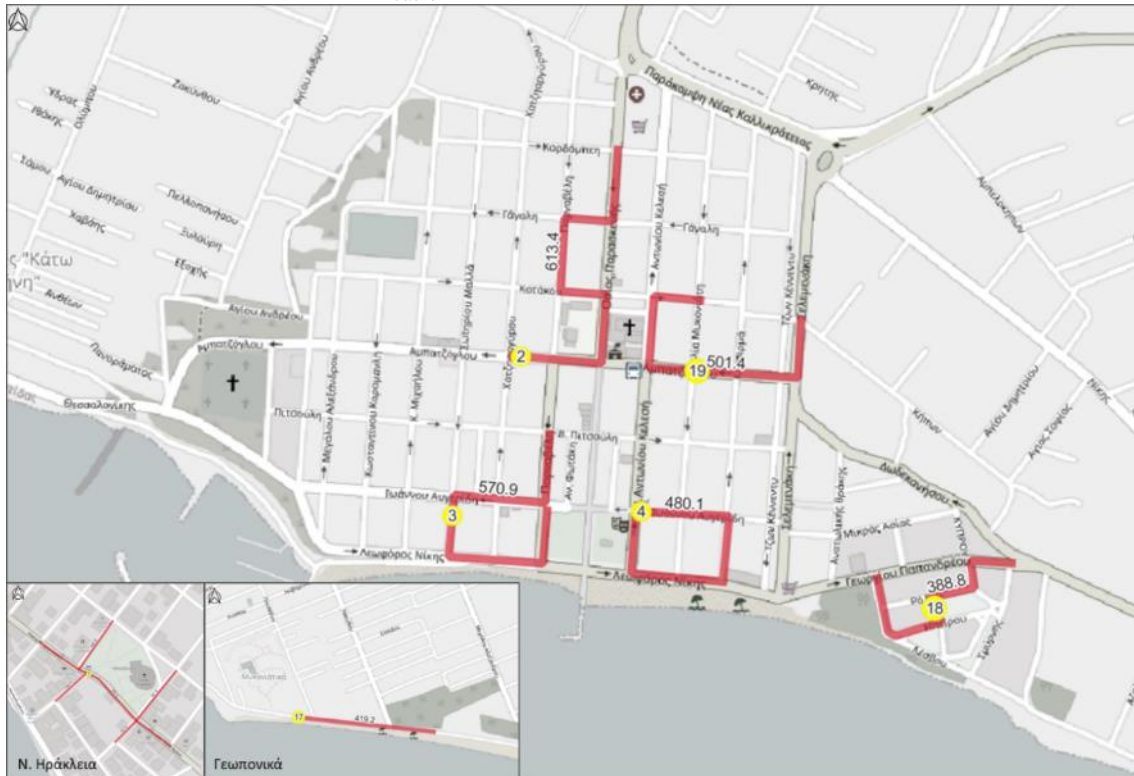
A/A	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΜΗΚΟΣ(μ)
1	Επανομή- Αγίου Παύλου – Πλευρικές οδοί πλατείας και προεκτάσεις τους προς παραλία	Ν.Ηράκλεια	584
2	Οσίας Παρασκευής (Κορδομπέτη έως Γαλάνη & Κοτάκου έως Αμπατζόγλου), Γαλάνη (Οσ. Παρασκευή έως Παρναβέλη), Παρναβέλη (Γαλάνη έως Κοτάκου), Κοτάκου (Παρναβέλη έως Οσ. Παρασκευής), Αμπατζόγλου (Οσ. Παρασκευής έως Χατζηαργυρού)	Ν. Καλλικράτεια	614
3	Παρναβέλη (Πισούλη έως Λ. Νίκης), Ι. Αυγερίδη (Παρναβέλη έως Σωτ. Μαλλά), Σωτ. Μαλλά (Ι. Αυγερίδη έως Λ. Νίκης), Λ. Νίκης (Μάλλα έως Παρναβέλη)	Ν. Καλλικράτεια	571
4	Αντ. Κελέση (Ι. Αυγερίδη έως Λ. Νίκης), Λ. Νίκης (Α. Κελέση έως Κατσίρμα), Λ. Νίκης (Κατσίρμα ως Ι. Αυγερίδη), Ι. Αυγερίδη (Κατσίρμα έως Αν. Κελέση)	Ν. Καλλικράτεια	480
5	Δημοκρατίας (Σαλαμίνας έως Κανάρη), Κανάρη (Δημοκρατίας έως Ρ. Φεραίου), Ρ. Φεραίου (Κανάρη έως Θερμαϊκού), Θερμαϊκού (Ρ. Φεραίου έως Κήπων), Κήπων Θερμαϊκού έως Παραλιακή), Παραλιακή & Πλατεία (Κήπων έως Κανάρη)	Ν. Πλάγια	545
6	Μακεδονίας (Σεφέρη έως Κυριακίδη & Κάθετη έως Β. Γεωργίου), Κυριακίδη (Μακεδονίας έως Σοφοκλή Βενιζέλου), Σ. Βενιζέλου & επόμενη καθετή (Κυριακίδη έως Μακεδονίας)	Ν. Φλογητά	557
7	Βασιλέως Γεωργίου (Πλαστήρα έως Ελ. Βενιζέλου)	Ν. Φλογητά	597
8	Ι. Παπαευστρατίου (Τζαβούρα έως 25 ^{ης} Μαρτίου & 28 ^{ης} έως Θεσ/νίκης), 25 ^{ης} Μαρτίου (Ι. Παπαευστρατίου έως Παν. Κορυφινής), Παν. Κορυφινής (25 ^{ης} Μαρτίου έως 28 ^{ης} Οκτωβρίου), 28 ^{ης} Οκτωβρίου (Παν. Κορυφινής έως Ι. Παπαευστρατίου), Θεσσαλονίκης (Ι. Παπαευστρατίου έως Κασσάνδρας)	Ν. Μουδανιά	442

Στάδιο 2

9	Κύπρου (Καρυωτάκη έως Ζαφειρίου), Ζαφειρίου (Κύπρου έως Χρ. Σμύρνης), Χρ. Σμύρνης (Ζαφειρίου έως Φωτιάδη), Φωτιάδη (Χρ. Σμύρνης έως Αγ. Γεωργίου, Αγ. Γεωργίου (Φωτιάδη έως Καρυωτάκη)	N. Μουδανιά	596
10	Δ. Τζαβούρα (Μοσχονησίων έως Μαμέλη), Μαμέλη (Τζαβούρα έως Μ. Αλεξάνδρου), Μ. Αλεξάνδρου (Μαμέλη έως Χρ. Σμύρνης), Χρ. Σμύρνης (Μ. Αλεξάνδρου έως Θεσσαλονίκης)	N. Μουδανιά	480
11	Ελιγμών (Ζαφειρίου έως Τζαβούρα), Τζαβούρα (Ελιγμών έως Εθν. Αντιστάσεως), Εθν. Αντιστάσεως (Τζαβούρα έως 25 ^{ης} Μαρτίου), 25 ^{ης} Μαρτίου (Εθν. Αντιστάσεως έως Κασσάνδρας), Κασσάνδρας (25 ^{ης} Μαρτίου έως 28 ^{ης} Οκτωβρίου)	N. Μουδανιά	446
12	Δυτική πλευρά Ποτίδαιας (κεντρική περιοχή)	N. Ποτίδαια	536
13	Δυτική πλευρά Ποτίδαιας (κεντρική περιοχή)	N. Ποτίδαια	520
14	Δυτική πλευρά Ποτίδαιας (είσοδος οικισμού)	N. Ποτίδαια	484
15	Ανατολική πλευρά Ποτίδαιας (Παραλία και στάδιο)	N. Ποτίδαια	483
16	Ανατολική πλευρά Ποτίδαιας (Παραλία)	N. Ποτίδαια	490
17	Παραλιακή Καλλικράτεια – Βεργιά (τουριστικό τμήμα)	N. Καλλικράτεια	420
18	Λέσβου (Γ. Παπανδρέου έως Ηπείρου), Ηπείρου (Λέσβου έως Ολύμπου), Ολύμπου (Ηπείρου έως Ρόδου), Ρόδου (Ολύμπου έως Κύπρου), Κύπρου (Ρόδου έως Γ. Παπανδρέου), Γ. Παπανδρέου (Κύπρου έως Σμύρνης)	N. Καλλικράτεια	390
19	Κοτάκου (Η. Μυκονιάτη έως Αντ. Κελέση), Αντ. Κελέση (Κοτάκου έως Αμπατζόγλου), Αμπατζόγλου (Αν. Κελέση έως Σελεμενάκη), Σελεμενάκη (Αμπατζόγλου έως Κήπων)	N. Καλλικράτεια	501
20	Πολυγύρου – Ν. Τριγλίας (Δοδεκανήσου έως Σ. Μέλκα), Σ. Μέλκα (Πολυγύρου – Τριγλίας έως Τσάκωνα), Τσάκωνα (Σ. Μέλκα έως Μ. Αλεξάνδρου), Μ. Αλεξάνδρου (Τσάκωνα έως Μ. Ασίας), Μ. Ασίας (Μ. Αλεξάνδρου έως Καραολή & Δημητρίου), Καραολή & Δημητρίου (Μ. Ασίας έως 28 ^{ης} Οκτωβρίου)	N. Τρίγλια	606
21	Θεσσαλονίκης (Σιγής έως Μοσχονησίων), Μοσχονησίων (Θεσσαλονίκης έως Αλεξανδρίδη), Αλεξανδρίδη (Μοσχονησίων έως Ελιγμών), Ελιγμών (Αλεξανδρίδη έως Καλολήμνου)	N. Μουδανιά	497

Σημειωτέο ότι κατά τη θερινή περίοδο απογράφηκαν και οι 21 διαδρομές, ενώ κατά τη χειμερινή περίοδο συνολικά 15 διαδρομές (1-6, 8-11, 13-14, 19-21).

Στάδιο 2



Σχήμα 8.1: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στη Ν. Ηράκλεια και τη Ν. Καλλικράτεια

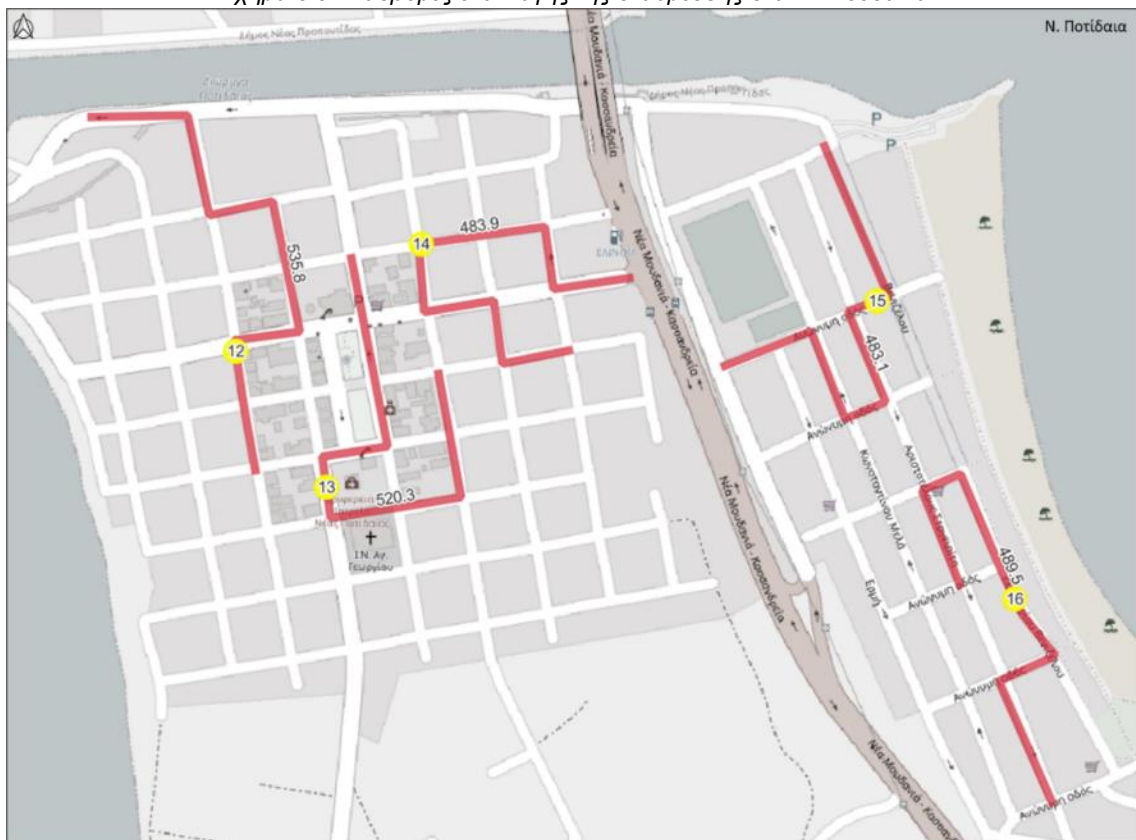


Σχήμα 8.2: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στα Ν. Πλάγια, Ν. Φλογητά και τη Ν. Τρίγλια

Στάδιο 2



Σχήμα 8.3: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στα Ν. Μουδανιά



Σχήμα 8.4: Διαδρομές εναλλαγής της στάθμευσης στη Ν. Ποτίδαια

Για την καταγραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης σε κάθε διαδρομή ακολουθήθηκαν τα εξής βήματα:

- Απογραφή της προσφοράς και της ζήτησης για τις είκοσι μία (21) διαδρομές της περιοχής μελέτης
- Καταγραφή των νόμιμων, παράνομων και ειδικών θέσεων στάθμευσης

Στάδιο 2

- Προσδιορισμός των δεικτών κατάληψης και ωριαίας εναλλαγής και μέσης διάρκειας στάθμευσης

Η απογραφή της προσφοράς και της ζήτησης πραγματοποιήθηκε από την ομάδα τις ώρες 9:00-14:00 μιας τυπικής καθημερινής.

Ειδικότερα καταγράφηκε τόσο η προσφορά στάθμευσης, ήτοι οι νόμιμες, σύμφωνα με τον ΚΟΚ, θέσεις στάθμευσης και οι ειδικές θέσεις στάθμευσης (για ΑμεΑ, φορτοεκφόρτωση, ταξί, κ.ά.) που υπάρχουν παρά την οδό, όσο και η συσσώρευση στάθμευσης (ζήτηση), ήτοι ο αριθμός των νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.

Οι βασικές κατηγορίες/αιτίες απαγόρευσης της στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ που χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό της παράνομης στάθμευσης είναι οι εξής (Πίνακας 8.2):

Πίνακας 8.2: Βασικές αιτίες απαγόρευσης στάθμευσης βάσει του ΚΟΚ

A/A	Αιτία απαγόρευσης
1	Ύπαρξη σήμανσης P-39, P-40
2	Είσοδος/Εξοδος σε χώρο στάθμευσης εκτός οδού
3	Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροchioδρομικών οχημάτων
4	Σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές
5	Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα από και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις
6	Στις νησίδες ασφαλείας και στις διαχωριστικές νησίδες
7	Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών
8	Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών
9	Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα
10	Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς και ποδηλατοδρόμους
11	Σε πλευρές οικοδομικού τετραγώνου όπου το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων
12	Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρία

- **Ισοζύγιο ζήτησης στάθμευσης θερινής και χειμερινής περιόδου**

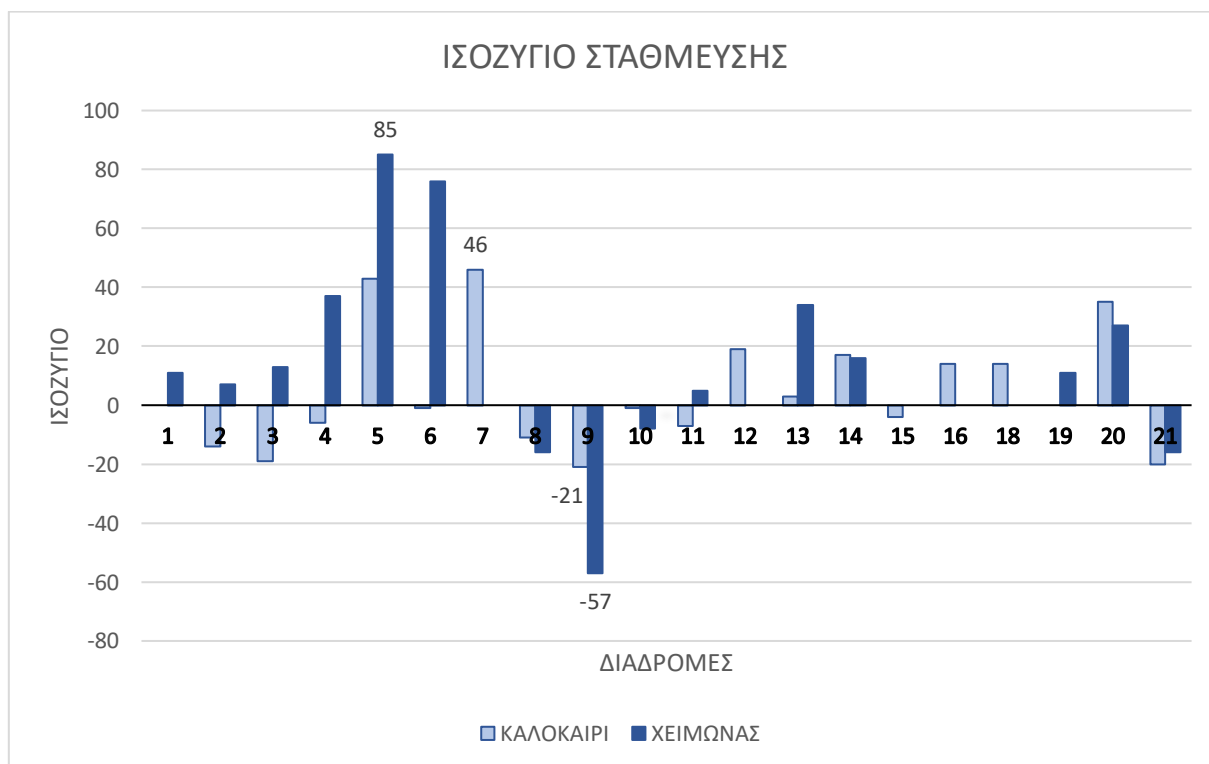
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των καταγραφών, η συνολική προσφορά και ζήτηση της στάθμευσης στις είκοσι μία (21) διαδρομές της θερινής περιόδου και στις δεκαπέντε (15) διαδρομές της χειμερινής περιόδου, παρουσιάζεται στον Πίνακα 8.3 και στο Σχήμα 8.5.

Πίνακας 8.3: Διευκρίνιση των διαφοροποιήσεων που παρατηρούνται στην προσφορά στάθμευσης κατά τη θερινή και χειμερινή περίοδο

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ			ΧΕΙΜΩΝΑΣ		
	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΖΗΤΗΣΗ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΖΗΤΗΣΗ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ
1	47	47	0	38	27	11
2	96	110	-14	102	95	7
3	91	110	-19	89	76	13
4	69	75	-6	81	44	37
5	95	52	43	93	8	85
6	85	86	-1	84	8	76

Στάδιο 2

7	91	45	46			
8	70	81	-11	59	75	-16
9	99	120	-21	83	140	-57
10	86	87	-1	95	103	-8
11	84	91	-7	96	91	5
12	49	30	19			
13	44	41	3	59	25	34
14	46	29	17	34	18	16
15	53	57	-4			
16	97	83	14			
18	71	57	14			
19	40	40	0	40	29	11
20	88	53	35	86	59	27
21	37	57	-20	44	60	-16
ΣΥΝΟΛΟ	1438	1351	87	1083	858	225



Σχήμα 8.5: Ισοζύγιο στάθμευσης θερινής και χειμερινής περιόδου

Έτσι, κατά τη θερινή περίοδο παρατηρείται ότι το ισοζύγιο στάθμευσης διατηρείται μηδενικό ή αρνητικό για την πλειονότητα των διαδρομών γεγονός που καταδεικνύει υψηλή ζήτηση στάθμευσης και μειωμένη προσφορά στους περισσότερους οικισμούς. Για την ακρίβεια, αρνητικό ισοζύγιο έχουν όλες οι διαδρομές στα Νέα Μουδανιά, οι κεντρικές και παραλιακές διαδρομές στη Νέα Καλλικράτεια και η παραλιακή διαδρομή στα Νέα Φλογητά και στη Νέα Ποτίδαια. Στον αντίποδα, θετικό ισοζύγιο και επομένως επάρκεια θέσεων στάθμευσης εμφανίζουν οι περισσότερες διαδρομές στη Νέα Ποτίδαια καθώς και κάποιες διαδρομές στα Νέα Πλάγια, τα Νέα Φλογητά, τη Νέα Τρίγλια και τη Νέα Καλλικράτεια, οι οποίες τοποθετούνται σε ζώνες απομακρυσμένες από τα σημεία τουριστικού ή κοινωνικού ενδιαφέροντος. Γενικά, το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στη διαδρομή 9 στα Νέα Μουδανιά, η οποία βρίσκεται σε κεντρικό σημείο του οικισμού ενώ, αντίθετα, το θετικότερο ισοζύγιο εμφανίζεται στη διαδρομή 7 στα Νέα Φλογητά, η οποία αποτελεί οδό σύνδεσης της ηπειρωτικής με την παραλιακή ζώνη του οικισμού.

Στάδιο 2

Κατά τη χειμερινή περίοδο το ισοζύγιο διατηρείται σχεδόν σε όλους τους οικισμούς, γεγονός θετικό που σηματοδοτεί την επάρκεια των θέσεων στάθμευσης δεδομένου ότι τον χειμώνα οι περιοχές εμφανίζουν περιορισμένη τουριστική κίνηση. Εξαίρεση αποτελούν οι διαδρομές 8,9 και 21 στα Νέα Μουδανιά, οι οποίες εμφανίζουν αρνητικό ισοζύγιο και κατά τη χειμερινή περίοδο και εκφράζουν ένα γενικότερο πρόβλημα στάθμευσης στην περιοχή.

Στη διαδρομή 17 (τοποθεσία «Μυκονιάτικα») (Σχήμα 8.6, Σχήμα 8.7) επικρατούν ειδικές συνθήκες εξαιτίας των χαρακτηριστικών της περιοχής και ως εκ τούτου δεν υπολογίστηκε το ισοζύγιο, αλλά η συσσώρευση κατά τη θερινή περίοδο. Στη διαδρομή αυτή είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί με κάποια ακρίβεια ο προσδιορισμός των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης διότι πρόκειται για μία οδό που βρίσκεται στο επίπεδο του αιγιαλού, κατά μήκος της οποίας δύναται να σταθμεύσουν άναρχα τα οχήματα, τόσο οριζόντια όσο και κάθετα (π.χ. την πρώτη ώρα μπορεί να σταθμεύσει ένα όχημα παράλληλα και την επόμενη στην θέση του να σταθμεύσουν δυο οχήματα κάθετα). Συνοπτικά, τα αποτελέσματα της συσσώρευσης παρουσιάζονται στον Πίνακα 8.4.

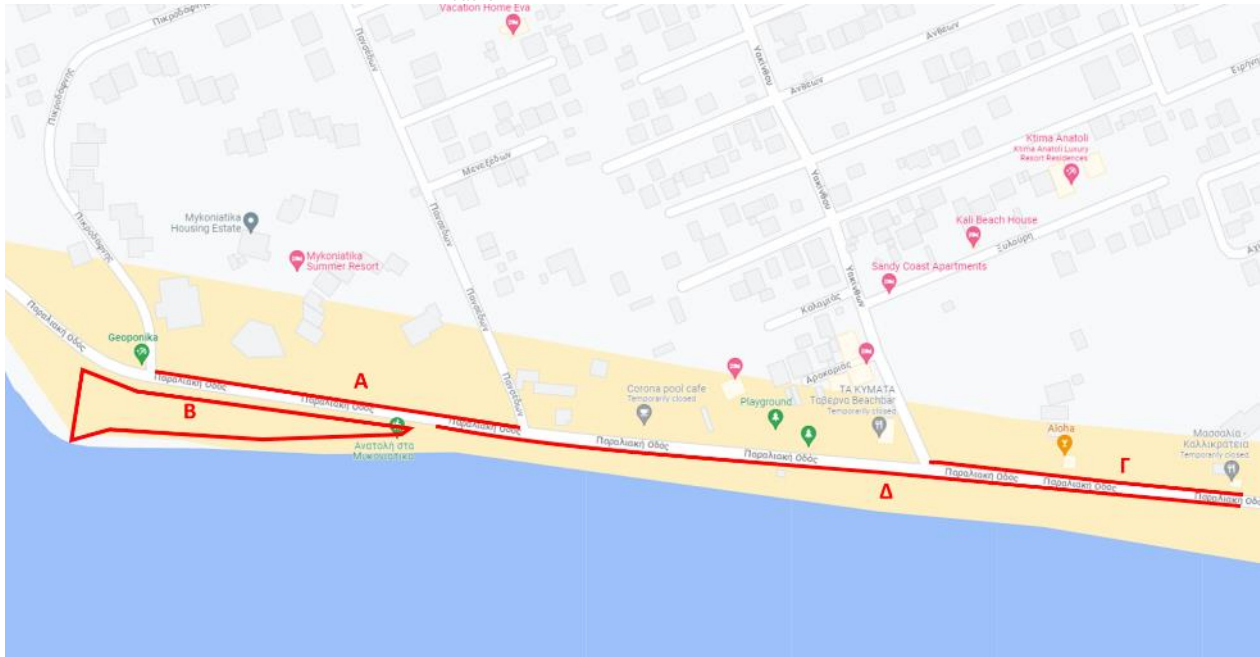


Σχήμα 8.6: Διαμόρφωση παραλιακής οδού στην τοποθεσία «Μυκονιάτικα» (Αύγουστος 2022)

Πίνακας 8.4: Συσσώρευση Διαδρομής 17

ΠΛΕΥΡΑ	ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ											
	09.00		10.00		11.00		12.00		13.00		14.00	
	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛ
A	1		20	2	25	3	31	3	38	2	35	3
B	8	0	28	1	44	2	61	2	73	2	69	1
Γ	7	3	17	7	31	5	37	8	38	7	37	6
Δ	2		36	6	49	6	62	9	69	7	65	7
ΣΥΝΟΛ	5		10		14		19		21		20	
Ο	8	8	1	16	9	16	1	22	8	18	6	17

Στάδιο 2



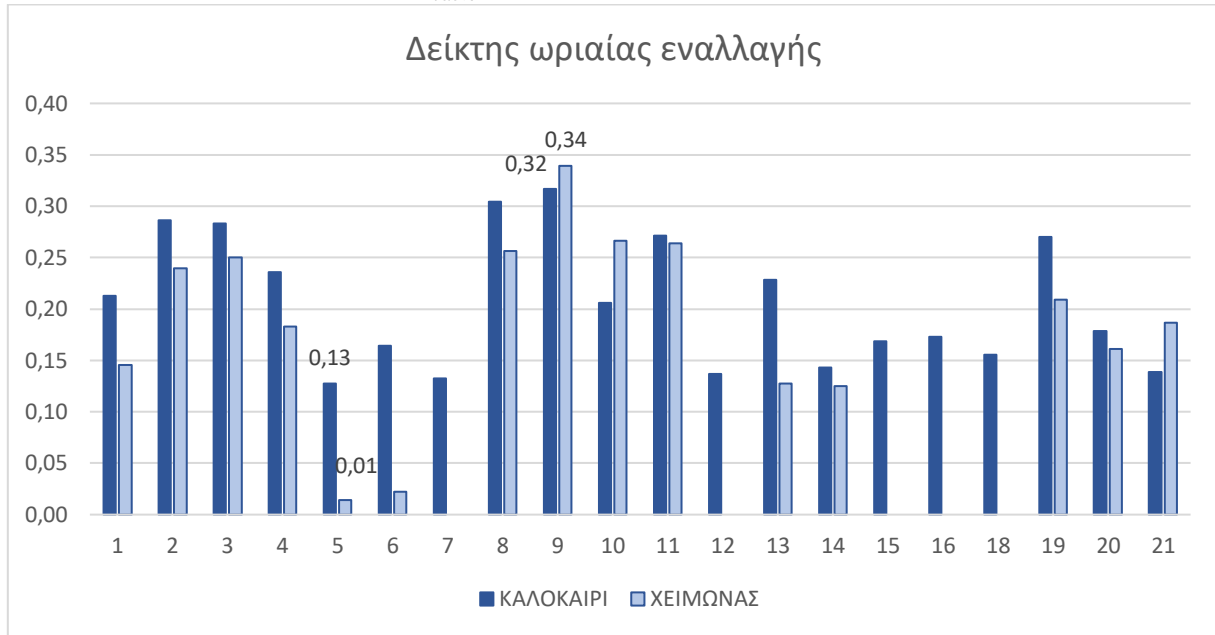
Σχήμα 8.7: Διαδρομή 17

Όπως γίνεται διακριτό, η ζήτηση για στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων σε περιόδους αυξημένης τουριστικής αιχμής (Ιούλιος - Αύγουστος) είναι αυξημένη στην εξεταζόμενη περιοχή με τις ανάγκες να αυξάνονται περισσότερο τα Σαββατοκύριακα.

- **Δείκτες**

Ο δείκτης ωριαίας εναλλαγής εκφράζει τη συχνότητα εναλλαγής των οχημάτων για την ίδια θέση στάθμευσης κατά τη διάρκεια κάθε ώρας στο σύνολο της μέτρησης. Ο δείκτης αυτός είναι μεγαλύτερος τη θερινή περίοδο σε σχέση με τη χειμερινή και μεγιστοποιείται στις διαδρομές που βρίσκονται στην καρδιά των οικισμών. Παρατηρείται ότι ο οικισμός Νέων Μουδανιών εμφανίζει τους υψηλότερους δείκτες ωριαίας εναλλαγής και ότι αυτοί συχνά είναι μεγαλύτεροι κατά τη χειμερινή περίοδο λόγω της έντονης κινητικότητας των κατοίκων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Στον αντίποδα, οι μικρότεροι δείκτες εμφανίζονται στα Νέα Πλάγια όπου η αγορά και η επισκεψιμότητα είναι πιο περιορισμένη τόσο τη θερινή όσο και τη χειμερινή περίοδο (Σχήμα 8.8).

Στάδιο 2



Σχήμα 8.8: Δείκτης ωριαίας εναλλαγής

Στο ίδιο μήκος κύματος ο δείκτης κατάληψης εκφράζει την κατάληψη μίας θέσης από ένα ή περισσότερα οχήματα για το σύνολο των ωρών μέτρησης. Ο δείκτης αυτός εμφανίζει αντίστοιχα χαρακτηριστικά με το δείκτη ωριαίας εναλλαγής (Σχήμα 8.9).



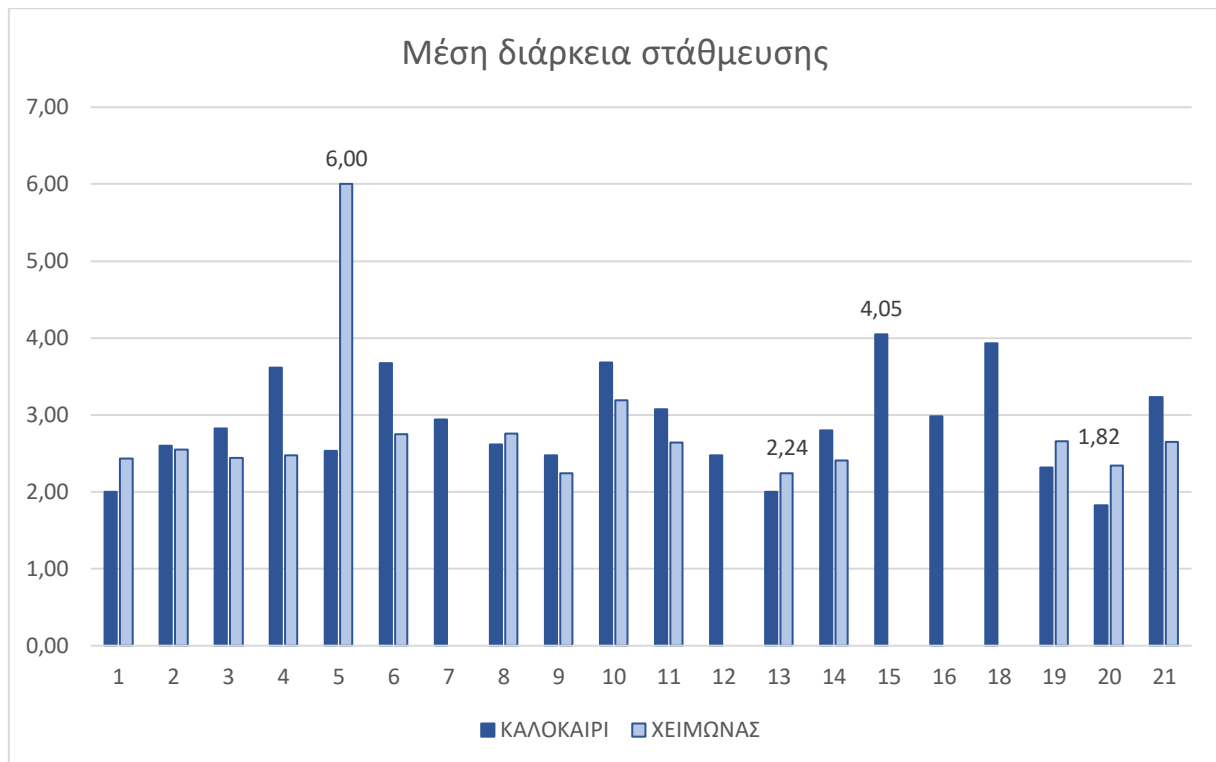
Σχήμα 8.9: Δείκτης κατάληψης

• Μέση διάρκεια στάθμευσης

Γενικά, η μέση διάρκεια στάθμευσης κυμαίνεται στις 2 με 3 ώρες για το σύνολο των οικισμών και είναι μικρότερη τη θερινή περίοδο έναντι της χειμερινής. Αναλυτικότερα, κατά το καλοκαίρι η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης είναι 4,05 ώρες και εντοπίζεται στη Νέα Ποτίδαια σε περιοχή πλησίον του παραλιακού μετώπου, ενώ η μικρότερη είναι 1,82 ώρες στη Νέα Τρίγλια σε εμπορική διαδρομή του οικισμού. Από την άλλη κατά το χειμώνα, η μέγιστη διάρκεια στάθμευσης είναι 6 ώρες και εντοπίζεται στα Νέα Πλάγια σε

Στάδιο 2

περιοχή πλησίον της θάλασσας ενώ η μικρότερη είναι 2,24 ώρες στη Νέα Ποτίδαια σε εμπορική περιοχή του οικισμού (Σχήμα 8.10).



Σχήμα 8.10: Μέση διάρκεια στάθμευσης

• Μεταμεσονύκτια συσσώρευση

Η μεταμεσονύκτια συσσώρευση μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη κατανόηση των αναγκών των μόνιμων κατοίκων ή γενικότερα των αναγκών των οικισμών για στάθμευση. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει τις πληροφορίες για τη βραδυνή συσσώρευση στις εξεταζόμενες διαδρομές

Πίνακας 8.5: Μεταμεσονύκτια Συσσώρευση

ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΒΡΑΔΥΝΗ ΖΗΤΗΣΗ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΒΡΑΔΥΝΗ ΖΗΤΗΣΗ
1	47	19	12	49	32
2	96	101	13	44	38
3	91	76	14	46	35
4	69	63	15	53	61
5	95	44	16	97	94
6	85	80	17	-	8
7	91	31	18	71	57
8	70	75	19	40	37
9	99	112	20	88	63
10	86	90	21	37	55
11	84	90			

Στάδιο 2

Ειδικές θέσεις στάθμευσης και χώροι εκτός οδού

Οι ειδικές θεσμοθετημένες θέσεις στάθμευσης που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στους επόμενους χάρτες.



Σχήμα 8.11: Ειδικές θέσεις στάθμευσης (1)



Σχήμα 8.12: Ειδικές θέσεις στάθμευσης (2)

Στάδιο 2

Σημειώνεται ότι στην περιοχή μελέτης δεν καταγράφονται χώροι στάθμευσης δικύκλων και εντοπίζεται ειδική θέση Φ/Ε στα Μουδανιά στην οδό Κύπρου.

Επιπλέον, παρουσιάζονται οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης εκτός οδού στον Δήμο Νέας Προποντίδας. Σε αρκετές περιπτώσεις ο χαρακτήρας τους είναι εποχικός και εξυπηρετεί τις ανάγκες της θερινής περιόδου. Ως αποτέλεσμα πολλοί από αυτούς δεν παρουσιάζουν την σχετική διαμόρφωση.



Σχήμα 8.13: Χώροι στάθμευσης – Δυτικά της Νέας Καλλικράτειας

Αναλυτικότερα, δυτικά της Νέας Καλλικράτειας διακρίνονται δυο (2) χώροι στάθμευσης, όπως αυτό είναι εμφανές στο Σχήμα 8.13. Ο χώρος που εντοπίζεται στα δυτικά έχει μέγιστη χωρητικότητα 56 Ι.Χ. και ο χώρος στα ανατολικά 38 Ι.Χ.

Στάδιο 2



Σχήμα 8.14: Χώροι στάθμευσης –Φλογητά

Στα Φλογητά εντοπίζονται δυο (2) χώροι στάθμευσης Ι.Χ. με τον βορειότερο χώρο να έχει μέγιστη χωρητικότητα 119 Ι.Χ. και τον νοτιότερο 91 Ι.Χ.



Σχήμα 8.15: Χώροι στάθμευσης –Νέα Μουδανιά (1)

Στάδιο 2



Σχήμα 8.16: Χώροι στάθμευσης –Νέα Μουδανιά (2)



Σχήμα 8.17: Χώροι στάθμευσης –Νέα Μουδανιά (3)

Στα Νέα Μουδανιά εντοπίζονται συνολικά αρκετοί χώροι στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, ο νότιος χώρος στο Σχήμα 8.15 έχει μέγιστη χωρητικότητα 35 Ι.Χ. και ο χώρος βόρεια αυτού 101 Ι.Χ. Στο Σχήμα 8.16, ο χώρος στάθμευσης έχει μέγιστη χωρητικότητα 241 Ι.Χ.. Τέλος, ο μεγαλύτερος χώρος στο Σχήμα 8.17 έχει μέγιστη χωρητικότητα 336 Ι.Χ και ο μικρότερος 112 Ι.Χ.

Στάδιο 2



Σχήμα 8.18: Χώροι στάθμευσης –Νέα Τρίγλια



Σχήμα 8.19: Χώροι στάθμευσης –Νέα Πλάγια

Τέλος ο χώρος στάθμευσης στη Νέα Τρίγλια έχει μέγιστη χωρητικότητα 11 Ι.Χ. και ο χώρος που εντοπίστηκε στα Νέα Πλάγια 85 Ι.Χ.

Καταγραφή του φόρτου και των προβλημάτων Στάθμευσης/Στάσης Τουριστικών Λεωφορείων

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει διαδικασίες σχεδιασμού και ενσωματώνει προσεγγίσεις, οι οποίες αποσκοπούν στην επίτευξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τη κάθε εξεταζόμενη περιοχή. Κρίσιμο στοιχείο προκειμένου να πραγματοποιηθεί αποτελεσματικά η συγκεκριμένη προσπάθεια αποτελεί η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων τόσο των επισκεπτών, όσο και των κατοίκων.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η κατανόηση των μετακινήσεων των επισκεπτών σε μια περιοχή με έντονη τουριστική υποδομή και δραστηριότητα, όπως στην περίπτωση του Δήμου Νέας Προποντίδας. Οι περισσότερες μετακινήσεις επισκεπτών πραγματοποιούνται με Ι.Χ. αυτοκίνητα και μέσω του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής και δεν μπορούν να διαφοροποιηθούν/ εντοπιστούν εύκολα. Ως αποτέλεσμα τα χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων μετακινήσεων εντοπίζονται μέσα από τις έρευνες μετακινουμένων.

Ένα σημαντικό τμήμα μετακινήσεων επισκεπτών πραγματοποιείται στην περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας, μέσω ιδιωτικών τουριστικών λεωφορείων, τα οποία κρίνεται σκόπιμο να αποτιμηθούν ξεχωριστά.

Τα ιδιωτικά τουριστικά λεωφορεία αποτελούν βαρέα οχήματα, τα οποία προσεγγίζουν τους οικισμούς του Δήμου και άλλα τουριστικά σημεία (π.χ. ξενοδοχειακές μονάδες, παραλίες κ.ά.) για την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών. Προκειμένου να είναι αποδοτικά και ελκυστικά στις υπηρεσίες τους, τα συγκεκριμένα οχήματα πρέπει να προσεγγίζουν τις κεντρικές περιοχές των οικισμών ή των επιμέρους σημείων ενδιαφέροντος. Η κίνηση και η στάθμευση αυτού του είδους των οχημάτων επιβαρύνει σημαντικά την λειτουργία του οδικού δικτύου.

Προκειμένου να αποτιμηθεί η δραστηριότητα των ιδιωτικών τουριστικών οχημάτων στην περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας, εξετάζονται ο φόρτος και η στάθμευση σε συγκεκριμένους οικισμούς κατά την θερινή περίοδο.

Νέα Ηράκλεια

Ο οικισμός της Νέας Ηράκλειας δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σχετικά με τα τουριστικά λεωφορεία, καθώς δεν αποτελεί τον τελικό προορισμό τους στις περισσότερες των περιπτώσεων. Στην κεντρική πλατεία του οικισμού έχει διαμορφωθεί μια εσοχή η οποία μπορεί να φιλοξενήσει τη στάθμευση αυτών των οχημάτων.

Ωστόσο, υψηλή ζήτηση τουριστικών λεωφορείων παρατηρείται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου μεταξύ των οικισμών της Νέας Ηράκλειας και της Νέας Καλλικράτειας. Στον συγκεκριμένο άξονα συγκεντρώνονται μεγάλες τουριστικές εγκαταστάσεις, οι οποίες ελκύουν μεγάλο πλήθος επισκεπτών. Ενώ αυτοί οι προορισμοί διαθέτουν χώρους στάθμευσης εκτός οδού, η κίνηση των τουριστικών λεωφορείων επιβαρύνουν τους φόρτους του τοπικού δικτύου.

Νέα Καλλικράτεια

Η Νέα Καλλικράτεια αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο οικισμό του Δήμου και τον πλησιέστερο μεγάλο οικισμό στην Θεσσαλονίκη. Συγκεντρώνει μεγάλο πλήθος δραστηριοτήτων και τουριστικών καταλυμάτων και εγκαταστάσεων, τόσο στο εσωτερικό του οικισμού, όσο και στις περιοχές περιμετρικά αυτού (π.χ. Μυκονιάτικα, Γεωπονικά, κάμπινγκ Αιγαίας, κ.ά.). Η πλειοψηφία των μετακινήσεων των επισκεπτών πραγματοποιείται από ιδιωτικά μέσα, ενώ και η σύνδεση με ΚΤΕΛ είναι πολύ συχνή. Τα ιδιωτικά τουριστικά λεωφορεία προσεγγίζουν την Ν. Καλλικράτεια με στόχο την επιβίβαση-αποβίβαση επισκεπτών στην

Στάδιο 2

παραλιακή ζώνη στο ύψος της κεντρικής πλατείας. Για μακροχρόνια στάθμευση των συγκεκριμένων οχημάτων επιλέγονται θέσεις στα άκρα του οικισμού (εικόνα).

Στάδιο 2



Σχήμα 8.20: Διαμορφωμένη θέση στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην κεντρική πλατεία της Ν. Ηράκλειας.



Σχήμα 8.21: «Ανεπίσημα» σημεία στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην περιοχή της Καλλικράτειας (Οδός Λέσβου & Σελενάκη).

Στάδιο 2



Σχήμα 8.22: «Ανεπίσημο» σημείο μακροχρόνιας στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στην οδό Σελενάκη (2022)

Νέα Πλάγια και Φλογητά

Οι συγκεκριμένοι οικισμοί έχουν αναπτυχθεί τις τελευταίες δεκαετίες με τέτοιο τρόπο που έχουν αποκτήσει ενιαίο αστικό πολεοδομικό ιστό. Με αυτόν τον τρόπο σχηματίζουν ένα εκτεταμένο παραλιακό μέτωπο, το οποίο συνδυάζει πληθώρα τουριστικών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με καταλύματα και ξενοδοχεία σε πολύ κοντινή απόσταση. Ως αποτέλεσμα, οι δυο οικισμοί έχουν διαμορφώσει έναν τουριστικό πυρήνα, ο οποίος ελκύει επισκέπτες από τη Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Κεντρικής Μακεδονίας, με τη μορφή οργανωμένων εκδρομών. Συνεπώς, τα τουριστικά λεωφορεία τα οποία επισκέπτονται τη συγκεκριμένη περιοχή είναι αισθητά περισσότερα σε σχέση με άλλους οικισμούς του Δήμου.

Οι χώροι στάθμευσης των συγκεκριμένων λεωφορείων δεν διαφοροποιούνται από εκείνους των Ι.Χ. αυτοκινήτων των επισκεπτών. Ειδικότερα, υπάρχουν αδιαμόρφωτοι χώροι εκτός οδού στα άκρα των οικισμών, οι οποίοι εξυπηρετούν τις συγκεκριμένες ανάγκες. Η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών γίνεται συνήθως πλησίον των συγκεκριμένων χώρων.



Σχήμα 8.23: Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στα Ν. Πλάγια και στα Φλογητά

Στάδιο 2



Σχήμα 8.24: Στάθμευση και επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην κεντρική πλατεία στα Ν. Πλάγια (Αύγουστος 2022)

Στάδιο 2



Σχήμα 8.25: Στάθμευση & επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην οδό Ομήρου στα Φλογητά (Αύγουστος 2022)

Στάδιο 2



Σχήμα 8.26: Στάθμευση & επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στην οδό Ν. Πλαστήρα (ύψος Γεωργίου Β) στα Φλογητά (Αύγουστος 2022)

Νέα Μουδανιά

Η έδρα του Δήμου συγκεντρώνει μεγάλο πλήθος μετακινήσεων για κάθε είδος δραστηριοτήτων. Οι επισκέπτες αποτελούν ένα μικρότερο ποσοστό των συγκεκριμένων μετακινήσεων σε σχέση με άλλους οικισμούς του Δήμου.

Στην κεντρική περιοχή του οικισμού η στάθμευση παρα την οδό δεν είναι εύκολη για οχήματα μεγάλου μεγέθους, όπως τα τουριστικά λεωφορεία. Η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών μπορεί να πραγματοποιηθεί με ολιγόλεπτη στάση κατά μήκος του άξονα Δ. Τζαβούρα, ωστόσο η μακροχρόνια στάθμευση χρειάζεται να γίνει σε περιοχές εκτός της κεντρικής. Περιμετρικά του κέντρου έχουν αναπτυχθεί χώροι στάθμευσης εκτός οδού για γενική χρήση στις οποίες μπορεί να σταθμεύσει ένα τουριστικό λεωφορείο ανάλογα με τις διαστάσεις τους.



Σχήμα 8.27: Στάθμευση και επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών τουριστικών λεωφορείων στα Νέα Μουδανιά.

9. ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται και αναλύεται το σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς που αναπτύσσεται στην περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς την περιοχή μελέτης.

Η ενθάρρυνση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) βρίσκεται στον πυρήνα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό και με απώτερο στόχο τη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινουμένων προς όφελος των MMM, στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας συγκεντώνεται πληθώρα διαφορετικών στοιχείων για τις λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης και κατ' ουσία αφορούν τις υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής.

Τα παραπάνω στοιχεία συλλέγονται από τον συνδυασμό ποικίλων πηγών, με τις κυριότερες να αποτελούν ο πάροχος μεταφορικού έργου στον Δήμο Νέας Προποντίδας, ήτοι το ΚΤΕΛ Χαλκιδικής σε συνδυασμό με επιτόπιες αυτοψίες, ορθοφωτογραφίες, διαδικτυακές υπηρεσίες και εφαρμογές κ.λπ.

Έπειτα από την συλλογή και την ανάλυση των παραπάνω δεδομένων, ειδικότερα σε ότι αφορά την καταγραφή της επιβατικής κίνησης των MMM, πραγματοποιήθηκαν επιπλέον μετρήσεις επιβατικής κίνησης με παρατηρητές σε λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης. Ειδικότερα, κατά την χειμερινή περίοδο, πραγματοποιήθηκε έρευνα επιβατικής κίνησης στο 20% των λεωφορειακών γραμμών που διέρχονται εντός του Δήμου ή/και σε γειτονικούς δήμους, για μια τυπική ημέρα για ένα 8ωρο (δύο 4ωρα πρωινής και απογευματινής αιχμής), ενώ η μελέτη επαναλήφθηκε, κατά τη θερινή περίοδο, στο 50% των λεωφορειακών γραμμών που καλύπτουν το οδικό δίκτυο της περιοχής με στόχο να εκτιμηθεί η πραγματική ζήτηση κατά την περίοδο αυτή και να αποτιμηθεί η ικανοποίηση των επισκεπτών της περιοχής μελέτης.

Ειδικότερα, στον Πίνακα 9.1 απεικονίζονται οι γραμμές στις οποίες δραστηριοποιείται το ΚΤΕΛ Χαλκιδικής σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού (<https://ktel-chalkidikis.gr/webtools/>). Οι γραμμές, οι οποίες διέρχονται εντός του Δήμου Νέας Προποντίδας είναι οι εξής:

- Θεσσαλονίκη – Παλιούρι (Μετάβαση Νο1 και Επιστροφή Νο3).
- Θεσσαλονίκη – Αγ. Παρασκευή (Μετάβαση Νο2 και Επιστροφή Νο22)
- Θεσσαλονίκη - ΤΣΑΛΔ ΤΡΙΓΛΙΑ Μουδανιά (Μετάβαση Νο5 και Επιστροφή Νο30)
- Θεσσαλονίκη – Κρήνη-Μουδανιά (Μετάβαση Νο6) Δεν υπάρχουν πληροφορίες δρομολογίων και η διαδρομή ταυτίζεται με άλλες γραμμές.
- Πολύγυρος – Κασσανδρεία (Μετάβαση Νο34 και Επιστροφή Νο16) Δεν υπάρχουν πληροφορίες δρομολογίων – Πιθανόν να μην εκτελείται
- Πολύγυρος – Μουδανιά (Μετάβαση Νο25 και Επιστροφή Νο17)

Προκειμένου να προσδιοριστούν τα δρομολόγια προς έρευνα και να εντοπιστούν εύστοχα η πρωινή και η απογευματινή ζήτηση για μετακινήσεις με Δημόσια συγκοινωνία, οι περίοδοι των ερευνών ορίστηκαν ως εξής:

- Πρωινή περίοδος: 08.00 έως 12.00
- Απογευματινή περίοδος: 17.00 έως 21.00

Στάδιο 2

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω περιόδους προσδιορίστηκε το πλήθος των εν δυνάμει δρομολογίων τα οποία θα μπορούσαν να ερευνηθούν ανά λεωφορειακή γραμμή, σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα τα οποία είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής.

Έτσι, συνολικά εξετάζονται (Πίνακας 9.2):

- Το 50% των δρομολογήσεων της πρωινής περιόδου: 9 Διαδρομές την πρωινή περίοδο.
- Το 50% των δρομολογήσεων της απογευματινής περιόδου: 7 Διαδρομές την πρωινή περίοδο.

Οι συγκεκριμένες έρευνες γίνονται με παρατηρητές και σαν σκοπό έχουν την καταγραφή της επιβατικής κίνησης από στάση σε στάση, σε περίπτωση που τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα από άλλους φορείς, κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής.

Πίνακας 9.1: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Χαλκιδικής

Όνομα σύμφωνα με ιστοσελίδα			Πληροφορίες	
1	Θεσσαλονίκη	Παλιούρι	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Μετάβαση
3	Παλιούρι	Θεσσαλονίκη	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Επιστροφή
2	Θεσσαλονίκη	Αγ. Παρασκευή	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Μετάβαση
22	Αγ. Παρασκευή	Θεσσαλονίκη	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Επιστροφή
5	Θεσσαλονίκη	ΤΣΑΛΔ ΤΡΙΓΛΙΑ Μουδανιά	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Μετάβαση
30	Μουδανιά	ΤΣΑΛΔ ΤΡΙΓΛΙΑ Θεσσαλονίκη	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Επιστροφή
6	Θεσσαλονίκη	ΚΡΗΝΗ Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	Εξυπηρετεί τον Δήμο Δεν υπάρχουν οι ώρες δρομολόγησης	Μετάβαση
-	-	-	-	Επιστροφή
7	Θεσσαλονίκη	Σάρτη Μαρμαράς	Εκτός περιοχής	Μετάβαση
26	Σάρτη Μαρμαράς	Θεσσαλονίκη	Εκτός περιοχής	Επιστροφή
8	Θεσσαλονίκη	Αρμενιστή Σάρτη	Εκτός περιοχής	Μετάβαση
-	-	-	-	Επιστροφή
9	Θεσσαλονίκη	Ουρανούπολη	Εκτός περιοχής	Μετάβαση
18	Ουρανούπολη	Θεσσαλονίκη	Εκτός περιοχής	Επιστροφή
15	Θεσσαλονίκη	Βαβδο Μαραθούσα	Εκτός περιοχής Δεν υπάρχουν οι ώρες δρομολόγησης	Μετάβαση
32	Βαβδο Μαραθούσα	Θεσσαλονίκη	Εκτός περιοχής Δεν υπάρχουν οι ώρες δρομολόγησης	Επιστροφή
34	Πολύγυρος	Κασσανδρεία	Εξυπηρετεί τον Δήμο Δεν υπάρχουν οι ώρες δρομολόγησης	Μετάβαση
16	Κασσανδρεία	Πολύγυρος	Εξυπηρετεί τον Δήμο Δεν υπάρχουν οι ώρες δρομολόγησης	Επιστροφή
25	Πολύγυρος	Μουδανιά	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Μετάβαση
17	Μουδανιά	Πολύγυρος	Εξυπηρετεί τον Δήμο	Επιστροφή

Στάδιο 2

Πίνακας 9.2: Επιλεγμένα προς εξέταση δρομολόγια κατά τη θερινή περίοδο

Όνομα σύμφωνα με ιστοσελίδα			Δρομολογήσεις	
1	Θεσσαλονίκη	Παλιούρι	06:45 08:00 10:00 12:00 13:00	14:15 16:00 18:30 20:00 21:00
3	Παλιούρι	Θεσσαλονίκη	06:30 08:15 09:30 11:20 13:15	15:00 16:00 18:00 20:00 21:00 22:15
2	Θεσσαλονίκη	Αγ. Παρασκευή	09:00 10:00 11:00	13:00 16:00 18:30
22	Αγ. Παρασκευή	Θεσσαλονίκη	07:00 09:10 11:10 13:00	13:10 14:55 17:30 18:40
5	Θεσσαλονίκη	Παραλιακά Μουδανιά	09:00 11:00	16:00 17:00 18:30
30	Μουδανιά	ΤΣΑΛΔ ΤΡΙΓΛΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	06:50 08:20 10:30 12:30 13:00	14:30 17:00 18:30 19:10 20:30
17	Μουδανιά	Πολύγυρος	08:20 10:00	13:00 17:00
25	Πολύγυρος	Μουδανιά	09:00 11:45	14:00
Δρομολόγια εντός πρωινού τετραώρου			Δρομολόγια εντός απογευματινού τετραώρου	

Στάδιο 2

9.2 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ιδιαίτερα σημαντικές για την συγκεκριμένη μελέτη είναι οι μετρήσεις επιβατικής κίνησης για τις προαναφερθείσες γραμμές ΚΤΕΛ. Συνεπώς, στο κεφάλαιο αυτό συντάσσεται παρουσίαση και ανάλυση της επιβατικής κίνησης των γραμμών ΚΤΕΛ.

Η χωροθέτηση των γραμμών αυτών απεικονίζεται στο Σχήμα 9.1 και η χωρική κάλυψη των στάσεων αυτών σε απόσταση 500 μέτρων στο Σχήμα 9.2. Από τα δυο σχήματα είναι εμφανής η εκτενής χωρική κάλυψη του παραλιακού μετώπου της περιοχής στον Θερμαϊκό κόλπο και η μικρότερη κάλυψη στις πιο ορεινές περιοχές του δήμου.



Σχήμα 9.1: Στάσεις γραμμών ΜΜΜ στον Δήμο Νέας Προποντίδας

Στάδιο 2



Σχήμα 9.2: Χωρική κάλυψη στάσεων γραμμών ΜΜΜ στον Δήμο Νέας Προποντίδας

9.2.1 Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης

Στη συνέχεια ακολουθούν οι αναλυτικές χειμερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης των λειτουργικών γραμμών ΚΤΕΛ του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Πίνακας 9.3: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΑΡΤΗ -ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΣΑΡΤΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **05-12-2022**

Ώρα έναρξης: **07:00**

Καιρός: **Βροχή**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ .ΣΑΡΤΗ		7:00		27
....					
64	Δ/ΣΗ ΑΓ.ΜΑΜΑ				
65	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ				
66	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ 1				
67	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
68	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				

Στάδιο 2					
69	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:29	9:29	5	20
70	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	9:51	9:51	0	4
71	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
72	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
73	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ				
74	ΕΥΕΞΙΑ				
75	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
76	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
77	ΚΑΡΔΙΑ				
78	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10:23		46	

Στην γραμμή που συνδέει τη Σάρτη με τη Θεσσαλονίκη κατά τη χειμερινή περίοδο τα επίπεδα επιβίβασης στην Σάρτη αγγίζουν το 54% της χωρητικότητας επιβατών των λεωφορείων, δεδομένου ότι η μέγιστη χωρητικότητα είναι 50 άτομα. Ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την συγκεκριμένη μελέτη είναι η ζήτηση που υπάρχει για την συγκεκριμένη γραμμή στα Νέα Μουδανιά, καθώς αποβιβάζονται 5 άτομα, αλλά επιβιβάζονται 20, 4 εκ των οποίων αποβιβάζονται στην Καλλικράτεια και τέλος το σύνολο των υπολοίπων επιβατών αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.4: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Ημερομηνία: **05-12-2022**

Ώρα έναρξης: **08:00**

Καιρός: **Βροχή**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		8:00		11
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΕΞΙΑ				
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	8:33	8:33	0	1
7	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
8	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
9	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	8:40	8:40	5	8
10	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
11	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
13	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
14	ΣΥΛΛΑΤΑ	8:52	8:52	0	1
15	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
16	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ	8:57	8:57	0	3
17	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
18	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
19	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ	9:03	9:03	2	0
20	ΤΡΙΓΛΙΑ	9:05	9:05	1	4
21	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
22	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
23	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
24	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
25	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
26	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:17	9:17	16	2
27	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
28	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
29	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
30	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
31	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
32	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
33	ΜΑΥΡΟΣ				
34	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	9:25	9:25	3	0
35	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ				
....					
70	ΤΣ ΠΑΛΙΟΥΡΙ	10:10		3	

Αρχικά, σύμφωνα με τις χειμερινές μετρήσεις για τη γραμμή που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Παλιούρι, 13 επιβάτες επιβιβάζονται και στη συνέχεια επιβιβάζονται ακόμα 4 στην Νέα Καλλικράτεια. Μέχρι την άφιξη του λεωφορείου στη Νέα Τρίγλια αποβιβάζονται δυο (2) επιβάτες σε ενδιάμεσους σταθμούς και

Στάδιο 2

επιβιβάζονται 5 επιβάτες, ένας στο γυμνάσιο της Νέας Τρίγλιας και ένα στο σταθμό της πόλης. Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως 10 επιβάτες αποβιβάζονται στα Νέα Μουδανιά, ενώ επιβιβάζονται 4, γεγονός που αποτελεί ένδειξη ζήτησης για μετακίνηση στα Νέα Μουδανιά. Επιπλέον επιβιβάζονται 2 ακόμα επιβάτες στο κέντρο υγείας Νέων Μουδανιών και μετά την αποβίβαση ενός επιβάτη στην Ποτίδαια, το σύνολο των υπολοίπων επιβατών αποβιβάζονται στον τερματικό της γραμμής.

Πίνακας 9.5: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ – ΣΗΜΑΝΤΡΑ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΣΗΜΑΝΤΡΑ**

Ημερομηνία: **09-12-2022**

Ώρα έναρξης: **09:10**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		9:10		4
2	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΚΕΝΤΡΟ				
4	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ				
5	Δ/ΣΗ ΑΓ. ΠΟΡΤΑΡΙΑ				
6	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
7	ΖΩΓΡΑΦΟΥ	9:20	9:20	0	1
8	ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
9	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ				
10	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ				
11	ΓΥΜΝΑΣΙΟ	9:31	9:31	0	1
12	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑ	9:33		6	

Η γραμμή που συνδέει τα Νέα Μουδανιά με τα Σήμαντρα, όπως γίνεται αντιληπτό αποτελεί γραμμή που ανήκει αποκλειστικά στο εσωτερικό του δήμου, εξυπηρετεί μικρό αριθμό επιβατών. Αρχικά, τέσσερις (4) επιβάτες επιβιβάζονται στα Νέα Μουδανιά, ένας στις εργατικές κατοικίες Ζωγράφου και ένας στο γυμνάσιο των Σήμαντρων, για να αποβιβαστούν εν τέλει στον τελικό σταθμό της γραμμής.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.6: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **09-12-2022**

Ώρα έναρξης: **09:35**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑ		9:35		4
2	ΓΥΜΝΑΣΙΟ				
3	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ				
4	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ				
5	ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
6	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
7	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
8	Δ/ΣΗ ΑΓ. ΠΟΡΤΑΡΙΑ				
9	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ				
10	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΚΕΝΤΡΟ	9:51	9:51	3	0
11	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
12	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:56		1	

Η γραμμή που παρουσιάζεται παραπάνω συνδέει τα Νέα Μουδανιά με τα Σήμαντρα και αποτελεί την ίδια γραμμή με αυτήν που παρουσιάστηκε στην προηγούμενη παράγραφο αλλά προς την αντίθετη κατεύθυνση. Είναι εμφανές και σε αυτήν την περίπτωση πως η γραμμή έχει χαμηλή ζήτηση με τέσσερις (4) επιβάτες να επιβιβάζονται στα Σήμαντρα και στη συνέχεια τρεις (3) να αποβιβάζονται στο κέντρο υγείας Μουδανιών και ο τελευταίος στον τερματικό σταθμό της γραμμής.

Πίνακας 9.7: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **13-12-2022**

Ώρα έναρξης: **17:02**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		17:02		17
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΞΕΙΑ	17:28	17:28	0	1
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	17:32	17:32	1	0
7	ΚΑΛΙΘΕΑ 1				

Στάδιο 2

8	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
9	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
10	ΑΓΚΑΛΗ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
11	ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
12	ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
13	ΣΕΡΡΑΙΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
14	ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΥΔΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΑ				
15	ΡΕΜΑ ΗΡΑΚΛΕΙΑ				
16	ΦΟΙΝΙΚΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
17	ΜΠΑΡΜΠΑ ΓΙΩΡΓΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ				
18	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
19	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	17:48	17:48	2	4
20	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ1				
21	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ 2				
22	ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ				
23	ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ	17:56	17:56	2	0
24	ΛΟΦΟΣ				
25	ΓΑΛΗΝΗ				
26	ΑΗΔΟΝΙΑ				
27	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ				
28	ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ				
29	ΠΑΠΑΡΟΥΝΑ				
30	ΒΕΡΓΙΑ	18:02	18:02	1	0
31	ΑΡΕΤΗ				
32	ΣΩΖΟΠΟΛΗ	18:05	18:05	0	1
33	ΑΓΝΑΝΤΙ				
34	ΝΑΥΤΙΛΟΣ				
35	ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ	18:08	18:08	1	0
36	ΑΚΤΗ ΧΑΒΑΗ				
37	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
38	ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ				
39	ΚΑΝΟΝΑΚΙ				
40	ΠΛΑΓΙΑ ΧΩΡΙΟ				
41	ΠΛΑΓΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ				
42	ΤΑΒΕΡΝΑ ΣΑΒΒΑΣ				
43	ΦΛΟΓΗΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ	18:18	18:18	1	0
44	ΦΛΟΓΗΤΑ ΧΩΡΙΟ	18:20	18:20	1	1
45	ΈΞΟΔΟΣ ΦΛΟΓΗΤΩΝ				
46	ΜΟΥΡΙΕΣ				
47	ΠΑΡΑΛΙΑ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
48	ΕΛΑΙΩΝΕΣ	18:29	18:29	3	0
49	ΠΑΡΑΛΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	18:31	18:31	3	0
50	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	18:34		9	

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται οι χειμερινές μετρήσεις της γραμμής που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με τα Νέα Μουδανιά. Αρχικά 17 επιβάτες επιβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη και ένας (1) στην Ευεξία. Επιπλέον, εντός της περιοχής μελέτης επιβιβάζονται έξι (6) ακόμα επιβάτες σε ενδιάμεσους σταθμούς. Εκτός της περιοχής μελέτης παρατηρείται η αποβίβαση ενός επιβάτη στον Άγιο Παύλο. Εντός, η κατανομή των αποβιβάσεων διακρίνεται από δύο (2) επιβάτες στην Νέα Καλλικράτεια, δύο (2) στα Γεωπονικά, ένας (1) στη Βεργιά, ένας (1) στη Χρυσή Ακτή, δύο (2) στην ευρύτερη περιοχή των Φλογητών, τρεις (3) στους Ελαιώνες, τρεις (3) στην Παραλία Μουδανιών και τέλος εννέα (9) στον τερματικό σταθμό στα Νέα Μουδανιά.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.8: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΑΛΙΟΥΡΙ (1)**

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Ημερομηνία: **05-12-2022**

Ώρα έναρξης: **08:00**

Καιρός: **Βροχή**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		8:00		11
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΕΞΙΑ				
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	8:33	8:33	0	1
7	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
8	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
9	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	8:40	8:40	5	8
10	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
11	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
13	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
14	ΣΥΛΛΑΤΑ	8:52	8:52	0	1
15	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
16	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ	8:57	8:57	0	3
17	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
18	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
19	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ	9:03	9:03	2	0
20	ΤΡΙΓΛΙΑ	9:05	9:05	1	4
21	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
22	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
23	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
24	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
25	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
26	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:17	9:17	16	2
27	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
28	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
29	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
30	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
31	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
32	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
33	ΜΑΥΡΟΣ				
34	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	9:25	9:25	3	0
35	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ				
....					
70	ΤΣ ΠΑΛΙΟΥΡΙ	10:10		3	

Στάδιο 2

Πίνακας 9.9: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΑΛΙΟΥΡΙ (2)

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Ημερομηνία: **08-12-2022**

Ώρα έναρξης: **19:00**

Καιρός: **Βροχή**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		19:00		35
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ	19:23	19:23	1	0
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΕΞΙΑ				
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	19:30	19:30	0	1
7	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
8	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ	19:35	19:35	3	0
9	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	19:39	19:39	2	2
10	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
11	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
13	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
14	ΣΥΛΛΑΤΑ	19:47	19:47	1	0
15	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
16	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
17	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
18	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
19	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
20	ΤΡΙΓΛΙΑ	19:57	19:57	5	0
21	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
22	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
23	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	20:03	20:03	1	0
24	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
25	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
26	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	20:10	20:10	12	16
27	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
28	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
29	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
30	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
31	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
32	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
33	ΜΑΥΡΟΣ				
34	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	20:20	20:20	5	0
35	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ				
....					
70	ΤΣ ΠΑΛΙΟΥΡΙ	21:10		24	

Στα δεδομένα του παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται οι χειμερινές μετρήσεις της γραμμής με αρχικό σταθμό τη Θεσσαλονίκη και προορισμό το Παλιούρι. Όπως είναι εμφανές στην συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει κινητικότητα εντός περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα αθροιστικά 12 επιβάτες έχουν επιβιβαστεί

Στάδιο 2

μέχρι την άφιξη στην Καλλικράτεια. Εκεί επιβιβάζονται 8 επιβάτες και αποβιβάζονται 5. Στη γραμμή ακολούθως αποβιβάζονται ακόμα 4 επιβάτες, 1 από τα Σύλλατα και 3 από τα Ελαιχώρια. Με την άφιξη της γραμμής στην περιοχή της Νέας Τρίγλιας, παρατηρείται η αποβίβαση 2 επιβατών στο γυμνάσιο της Τρίγλιας και στη στάση με όνομα «Τρίγλια» 4 επιβάτες επιβιβάζονται και ένας (1) αποβιβάζεται. Εν τέλει, εντός περιοχής μελέτης, σημαντική είναι η αποβίβαση 16 επιβατών στα Νέα Μουδανιά και επιβίβαση 2 ακόμα επιβατών για την πραγματοποίηση εξωγενούς μετακίνησης προς το Παλιούρι. Στον δεύτερο πίνακα με την ίδια διαδρομή, οι μετρήσεις καταγράφονται το απόγευμα (19:00) σε αντίθεση με τον προηγούμενη όπου η καταμέτρηση έγινε στις 8:00 το πρωί, η ζήτηση για μετακίνηση είναι σαφώς μεγαλύτερη, αλλά η κατανομή των στάσεων όπου παρατηρούνται επιβιβάσεις και αποβιβάσεις παραμένει όμοια με την προηγούμενη περίπτωση.

Πίνακας 9.10: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ημερομηνία: 08-12-2022

Ώρα έναρξης: 07:20

Καιρός: Καλός

Χωρητικότητα: 50

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΑΛΙΟΥΡΙ		7:20		9
....					
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ				
39	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	8:15	8:15	0	1
40	ΜΑΥΡΟΣ				
41	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
42	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
43	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
44	TENTEΣ ΓΕΡΑΚΗ				
45	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
46	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
47	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	8:33	8:33	7	7
48	ΓΩΝΙΑ2				
49	ΓΩΝΙΑ	8:55	8:55	0	2
50	ΓΩΝΙΑ1				
51	ΛΑΚΚΩΜΑ2	9:02	9:02	0	1
52	ΛΑΚΚΩΜΑ	9:03	9:03	0	2
53	ΛΑΚΚΩΜΑ1	9:04	9:04	0	1
54	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
55	ΚΑΡΔΙΑ				
56	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	9:25		16	

Στην γραμμή που συνδέει το Παλιούρι με τη Θεσσαλονίκη 9 επιβάτες επιβιβάζονται στο Παλιούρι, ένας (1) στην Ποτίδαια και στα Νέα Μουδανιά επιβιβάζονται και ταυτόχρονα αποβιβάζονται 7 επιβάτες. Στη συνέχεια, επιβιβάζονται 6 επιβάτες από τη Νέα Γωνία και το Λάκκωμα και το σύνολο αυτών αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Πίνακας 9.11: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **08-12-2022**

Ώρα έναρξης: **17:02**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		17:02		9
2	ΠΑΡΑΛΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	17:05	17:05	0	4
3	ΕΛΑΙΩΝΕΣ				
4	ΠΑΡΑΛΙΑ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
5	ΜΟΥΡΙΕΣ				
6	ΈΞΟΔΟΣ ΦΛΟΓΗΤΩΝ	17:13	17:13	1	0
7	ΦΛΟΓΗΤΑ ΧΩΡΙΟ	17:15	17:15	1	0
8	ΦΛΟΓΗΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ				
9	ΤΑΒΕΡΝΑ ΣΑΒΒΑΣ	17:18	17:18	1	0
10	ΠΛΑΓΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ				
11	ΠΛΑΓΙΑ ΧΩΡΙΟ	17:20	17:20	2	0
12	ΚΑΝΟΝΑΚΙ	17:23	17:23	1	2
13	ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ				
14	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
15	ΑΚΤΗ ΧΑΒΑΗ				
16	ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ				
17	ΝΑΥΤΙΛΟΣ				
18	ΑΓΝΑΝΤΙ				
19	ΣΩΖΟΠΟΛΗ				
20	ΑΡΕΤΗ				
21	ΒΕΡΓΙΑ	17:35	17:35	0	1
22	ΠΑΠΑΡΟΥΝΑ				
23	ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ				
24	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ				
25	ΑΗΔΟΝΙΑ				
26	ΓΑΛΗΝΗ				
27	ΛΟΦΟΣ				
28	ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
29	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
30	ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ				
31	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ 2				
32	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ1				
33	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	17:45	17:45	3	8
34	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
35	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
36	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	17:52	17:52	3	1
37	ΕΥΕΞΙΑ				
38	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
39	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ	18:00	18:00	4	0
40	ΚΑΡΔΙΑ				
41	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	18:20		6	

Στάδιο 2

Οι χειμερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης για την γραμμή Ν. Μουδανιά – Θεσσαλονίκη, δείχνουν την ανάγκη και την κατανομή για εσωτερική μετακίνηση στο δήμο. Πιο συγκεκριμένα αυτό είναι εμφανές από τις αποβιβάσεις μικρού αριθμού επιβατών στις Μουριές, τα Φλογητά, τα Νέα Πλάγια και το Κανονάκι. Στη συνέχεια ένας (1) επιβάτης επιβιβάζεται στη Βεργιά και στην Νέα Καλλικράτεια επιβιβάζονται 8 και αποβιβάζονται 3. Τέλος στον Άγιο Παύλο αποβιβάζονται 3 επιβάτες και επιβιβάζεται ένας (1), με 4 να αποβιβάζονται τελικά στο Λάκκωμα και 6 στη Θεσσαλονίκη.

Πίνακας 9.12: Χειμερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **13-12-2022**

Ώρα έναρξης: **18:00**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Επβίβαση - Αποβίβαση			
		Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΑΛΙΟΥΡΙ		18:00		4
38					
39	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ				
40	ΠΟΤΙΔΑΙΑ				
41	ΜΑΥΡΟΣ				
42	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
43	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
44	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
45	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
46	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
47	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
48	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	19:21	19:21	4	18
49	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
50	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
51	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
52	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
53	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
54	ΤΡΙΓΛΙΑ				
55	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
56	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
57	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
58	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
59	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
60	ΣΥΛΛΑΤΑ	19:39	19:39	1	1
61	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
62	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
63	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
64	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ	19:47	19:47	7	2
65	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ				
66	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
67	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
68	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ				
69	ΕΥΕΞΙΑ				
70	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
71	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ	20:00	20:00	0	1
72	ΚΑΡΔΙΑ				

72	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	20:20	14
----	-------------------	-------	----

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση για τις χειμερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης, η τελευταία γραμμή που αναλύεται, είναι αυτή που συνδέει το Παλιούρι με τη Θεσσαλονίκη, οποία όμως ακολουθεί διαφορετική διαδρομή από την προαναφερθείσα γραμμή, που έχει την ίδια προέλευση και τον ίδιο προορισμό. Έχοντας 4 επιβάτες από το Παλιούρι και φτάνοντας στα Νέα Μουδανιά, 18 επιβάτες επιβιβάζονται και 4 αποβιβάζονται. Στη συνέχεια στα Σύλλατα, ταυτόχρονα επιβιβάζεται και αποβιβάζεται ένας (1) επιβάτης και στο Σταθμαρχείο της Νέας Καλλικράτειας 2 επιβάτες επιβιβάζονται και 7 αποβιβάζονται. Τέλος, με μία (1) αποβίβαση από το λάκκωμα, 14 επιβάτες αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

9.2.2 Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης

Στη συνέχεια ακολουθούν οι αναλυτικές θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης των λειτουργικών γραμμών ΚΤΕΛ εντός των ορίων του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Πίνακας 9.13: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **08:35**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		8:35		30
2	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ	8:41	8:41	0	0
4	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
5	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
6	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
7	ΤΡΙΓΛΙΑ	8:45	8:45	0	3
8	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ	8:47	8:47	0	1
9	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
10	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
11	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ	8:51	8:51	1	0
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
13	ΣΥΛΛΑΤΑ	8:55	8:55	0	0
14	ΓΩΝΙΑ2				
15	ΓΩΝΙΑ	9:01	9:01	0	1
16	ΓΩΝΙΑ1				
17	ΛΑΚΚΩΜΑ2				
18	ΛΑΚΚΩΜΑ	9:08	9:08	0	0
19	ΛΑΚΚΩΜΑ1				
20	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
21	ΚΑΡΔΙΑ				
22	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	9:28		34	

Στάδιο 2

Σύμφωνα με την απογραφή των θερινών μετρήσεων για τη γραμμή Νέα Μουδανιά - Θεσσαλονίκη είναι εμφανές πως αρχικά πραγματοποιήθηκαν 30 επιβιβάσεις και στη συνέχεια, μετά την επιβίβαση 5 στο σύνολο επιβατών σε διαφορετικές στάσεις και την αποβίβαση ενός (1) στα Ελαιοχώρια, στην τελική αποβίβαση στη Θεσσαλονίκη παρατηρήθηκαν 34 αποβιβάσεις.

Πίνακας 9.14: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **08:38**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ		8:38		7
2	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	8:41	8:41	0	1
4	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ 1				
5	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ	8:50	8:50	0	0
6	Δ/ΣΗ ΑΓ.ΜΑΜΑ	8:52	8:52	0	0
....					
24	Τ.Σ. ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ	9:20		8	

Πίνακας 9.15: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **09:25**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ		9:25		9
....					
19	Δ/ΣΗ ΑΓ. ΜΑΜΑ	9:53	9:53	0	0
20	ΑΓ. ΜΑΜΑΣ	9:55	9:55	1	0
21	ΑΓ. ΜΑΜΑΣ 1				
22	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	10:05	10:05	2	0
23	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	10:08	10:08	3	0
24	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	10:12		3	

Στην διαδρομή που συνδέει Νέα Μουδανιά και Πολύγυρο, έγιναν 7 επιβιβάσεις στα Νέα Μουδανιά και μία (1) στο κέντρο υγείας, οπότε συνολικά 8 άτομα αποβιβάστηκαν στον Πολύγυρο. Στην αντίστροφη διαδρομή παρατηρείται επιβίβαση μόνο στον Πολύγυρο, και αποβιβάσεις στον Άγιο Μάμα και τα Νέα Μουδανιά.

Πίνακας 9.16: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **10:00**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		10:00		23
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	10:46	10:46	4	0
4	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	10:52	10:52	0	8
5	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
6	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
7	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΜΑΡΕ				
8	ΠΟΡΤΕΣ BEACH	11:00	11:00	1	0
9	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
10	ΜΑΥΡΟΣ				
11	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	11:03	11:03	6	4
12	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	11:06	11:06	0	0
....					
47	ΤΣ ΠΑΛΙΟΥΡΙ	12:10		24	

Στον παραπάνω πίνακα είναι εμφανές ότι στη γραμμή από τη Θεσσαλονίκη στο Παλιούρι αρχικά επιβιβάστηκαν 23 επιβάτες, εκ των οποίων 4 αποβιβάστηκαν στα Νέα Μουδανιά και 8 επιβιβάστηκαν στην εκκλησία Νέων Μουδανιών. Στην στάση «Πόρτες Beach» πραγματοποιείται μια αποβίβαση και στην Ποτίδαια, επιβιβάζονται 4 άτομα και αποβιβάζονται 6. Το σύνολο των ατόμων που αποβιβάζονται στο Παλιούρι είναι 24.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.17: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **17:30**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		17:30		15
2	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
4	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
5	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
6	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
7	ΤΡΙΓΛΙΑ	17:42	17:42	1	0
8	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ	17:44	17:44	0	1
9	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
10	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
11	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
13	ΣΥΛΛΑΤΑ	17:50	17:50	1	0
14	ΓΩΝΙΑ2				
15	ΓΩΝΙΑ	17:58	17:58	0	1
16	ΓΩΝΙΑ1				
17	ΛΑΚΚΩΜΑ2				
18	ΛΑΚΚΩΜΑ				
19	ΛΑΚΚΩΜΑ1				
20	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
21	ΚΑΡΔΙΑ				
22	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	18:25		15	

Στη γραμμή που συνδέει τα Νέα Μουδανιά με τη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης, αρχικά παρατηρούνται 15 επιβιβάσεις. Στην στάση «Τρίγλια» αποβιβάζεται ένας (1) επιβάτης, ενώ στην επόμενη στάση επιβιβάζεται ένας (1). Στη συνέχεια είναι εμφανής στον πίνακα η αποβίβαση ενός (1) επιβάτη στα Σύλλατα και η επιβίβαση ενός (1) στη Νέα Γωνιά. Τελικά, 15 επιβάτες αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.18: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **18:31**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		18:31		15
2	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	19:10		15	

Πίνακας 9.19: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **09:00**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		9:00		41
2	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:43		41	

Πίνακας 9.20: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (EXPRESS)**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **10:01**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		10:01		16
2	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	10:41		16	

Στους παραπάνω πίνακες είναι εμφανή τα αποτελέσματα από τις θερινές μετρήσεις που έγιναν για το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη - Νέα Μουδανιά (express). Στην απογευματινή μέτρηση 15 επιβάτες ταξίδεψαν με αυτό το δρομολόγιο, ενώ στην πρωινή μέτρηση είναι εμφανές πως υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση, καθώς ο αριθμός των επιβατών είναι 41 και 16 αντίστοιχα.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.21: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ημερομηνία: 10-08-2022

Ώρα έναρξης: 06:31

Καιρός: Καλός

Χωρητικότητα: 50

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΑΛΙΟΥΡΙ		6:31		36
....					
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	7:34	7:34	0	0
39	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	7:37	7:37	0	6
40	ΜΑΥΡΟΣ				
41	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
42	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
43	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
44	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
45	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	7:44	7:44	2	0
46	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	7:46	7:46	0	0
47	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	7:49	7:49	3	1
48	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
49	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
50	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
51	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
52	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
53	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
54	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	8:11	8:11	4	0
55	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
56	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
57	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ				
58	ΕΥΕΞΙΑ				
59	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
60	ΚΑΡΔΙΑ				
61	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	8:41		34	

Στάδιο 2

Πίνακας 9.22: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **14:38**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΑΛΙΟΥΡΙ		14:38		44
....					
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	16:02	16:02	0	0
39	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	16:05	16:05	0	2
40	ΚΑΡΔΙΑ				
41	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	16:48		46	

Οι θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης από το Παλιούρι στη Θεσσαλονίκη καταδεικνύουν ότι τις πρωινές ώρες η ζήτηση είναι υψηλή. Συνολικά 36 επιβάτες επιβιβάζονται στο Παλιούρι και 6 στη Ποτίδαια. Φτάνοντας στα Μουδανιά 2 επιβάτες αποβιβάζονται και στη συνέχεια, σε διαφορετική στάση των Νέων Μουδανιών επιβιβάζεται ένας (1) επιβάτης και αποβιβάζονται 3. Τέλος, μετά την αποβίβαση 4 επιβατών στην Νέα Καλλικράτεια, το σύνολο των επιβατών αποβιβάζεται στη Θεσσαλονίκη. Στον δεύτερο πίνακα που αφορά την ίδια διαδρομή, αλλά διαφορετική ώρα, η ζήτηση συνεχίζει να είναι υψηλή με τους επιβάτες της διαδρομής να ξεπερνούν τους 44.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.23: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **10:04**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	ΤΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		10:04		47
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΕΞΙΑ				
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	10:29	10:29	2	1
7	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
8	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
9	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	10:38	10:38	32	3
10	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
11	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
13	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
14	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
15	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
16	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	10:59	10:59	2	2
17	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
18	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
19	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
20	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
21	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
22	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
23	ΜΑΥΡΟΣ				
24	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	11:08	11:08	0	0
25	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	11:11	11:11	0	0
....					
62	Τ.Σ. ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	12:24		17	

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζεται μέτρηση θερινής επιβατικής κίνησης από τη Θεσσαλονίκη στην Αγία Παρασκευή με 47 επιβάτες να επιβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη. Στη συνέχεια, πριν τη άφιξη της γραμμής στην Νέα Καλλικράτεια, ένας (1) επιβάτης επιβιβάζεται στον Άγιο Παύλο και 2 αποβιβάζονται. Με την άφιξη της γραμμής στην περιοχή μελέτης, και πιο συγκεκριμένα στην Νέα Καλλικράτεια, 32 επιβάτες αποβιβάζονται και 3 επιβιβάζονται. Στη συνέχεια στα Μουδανιά, επιβιβάζονται και αποβιβάζονται 2 επιβάτες ταυτόχρονα. Τέλος, 17 επιβάτες αποβιβάζονται στην Αγία Παρασκευή.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.24: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **10:43**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		11:43		24
2	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
4	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
5	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
6	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
7	ΤΡΙΓΛΙΑ	10:56	10:56	4	0
8	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
9	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
10	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
11	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ	11:01	11:01	0	2
12	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
13	ΣΥΛΛΑΤΑ	11:05	11:05	1	0
14	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
15	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
16	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
17	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
18	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	11:15	11:15	0	21
19	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
20	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
21	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	11:22	11:22	0	0
22	ΕΥΕΞΙΑ				
23	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
24	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
25	ΚΑΡΔΙΑ				
26	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	11:47		42	

Στη γραμμή που συνδέει τα Νέα Μουδανιά με τη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις θερινές μετρήσεις αρχικά επιβιβάζονται 24 άτομα και στη Νέα Τρίγλια αποβιβάζονται 4 επιβάτες. Στη συνέχεια στα Ελαιοχώρια επιβιβάζονται 2 και στα Σύλλατα αποβιβάζονται ένας (1). Ενδιαφέρον προκαλεί η παρατήρηση ότι στη Νέα Καλλικράτεια επιβιβάζονται 21 επιβάτες και εν τέλει 42 αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.25: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΛΙΟΥΡΙ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **16:03**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		16:03		17
2	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	16:49	16:49	0	4
3	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	16:52	16:52	0	0
4	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	16:54	16:54	0	0
5	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
6	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΜΑΡΕ	16:57	16:57	0	0
7	ΠΟΡΤΕΣ ΒΕΑΧ				
8	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE	17:00	17:00	1	0
9	ΜΑΥΡΟΣ				
10	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	17:03	17:03	6	0
11	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	17:06	17:06	0	0
....					
46	ΤΣ ΠΑΛΙΟΥΡΙ	18:13		14	

Στις απογευματινές θερινές μετρήσεις από τη Θεσσαλονίκη στο Παλιούρι παρατηρείται αρχικά η επιβίβαση 17 επιβατών στη Θεσσαλονίκη και 4 στα Νέα Μουδανιά. Ακολούθως, πραγματοποιείται μια αποβίβαση στη στάση «Ποτίδαια Palace» και 6 Ποτίδαια. Εν τέλει, 17 επιβάτες αποβιβάζονται στο Παλιούρι.

Πίνακας 9.26: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ**

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **17:00**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ		17:00		7
2	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	17:04	17:04	0	1
3	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	17:05	17:05	0	5
4	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ 1				
5	ΑΓ.ΜΑΜΑΣ	17:12	17:12	0	0
6	Δ/ΣΗ ΑΓ.ΜΑΜΑ	17:14	17:14	0	0
....					
24	Τ.Σ. ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ	17:45		13	

Σύμφωνα με τις θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης από τα Νέα Μουδανιά στον Πολύγυρο συνολικά 13 επιβάτες επιβιβάζονται στα Νέα Μουδανιά σε διαφορετικές στάσεις, οι οποίοι στη συνέχεια αποβιβάζονται στον Πολύγυρο.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.27: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **18:31**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		18:31		10
2	ΠΑΡΑΛΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	ΕΛΑΙΩΝΕΣ				
4	ΠΑΡΑΛΙΑ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	19:39	19:39	0	4
5	ΜΟΥΡΙΕΣ				
6	ΎΞΟΔΟΣ ΦΛΟΓΗΤΩΝ	18:45	18:45	0	2
7	ΦΛΟΓΗΤΑ ΧΩΡΙΟ	18:48	18:48	0	3
8	ΦΛΟΓΗΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ	18:50	18:50	0	5
9	ΤΑΒΕΡΝΑ ΣΑΒΒΑΣ				
10	ΠΛΑΓΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ				
11	ΠΛΑΓΙΑ ΧΩΡΙΟ	18:56	18:56	1	6
12	ΚΑΝΟΝΑΚΙ				
13	ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ				
14	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
15	ΑΚΤΗ ΧΑΒΑΗ				
16	ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ	19:07	19:07	0	1
17	ΝΑΥΤΙΛΟΣ				
18	ΑΓΝΑΝΤΙ				
19	ΣΩΖΟΠΟΛΗ	19:10	19:10	0	2
20	ΑΡΕΤΗ				
21	ΒΕΡΓΙΑ	19:14	19:14	0	4
22	ΠΑΠΑΡΟΥΝΑ				
23	ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ				
24	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ				
25	ΑΗΔΟΝΙΑ				
26	ΓΑΛΗΝΗ				
27	ΛΟΦΟΣ				
28	ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ	19:19	19:19	0	1
29	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ	19:23	19:23	0	3
30	ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ	19:25	19:25	0	7
31	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ 2				
32	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ1				
33	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	19:29	19:29	1	0
34	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
35	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
36	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ				
37	ΕΥΕΞΙΑ				
38	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
39	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
40	ΚΑΡΔΙΑ				
41	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	20:02		46	

Στάδιο 2

Στη γραμμή που συνδέει τα Νέα Μουδανιά με τη Θεσσαλονίκη, αλλά ακολουθεί την παραλιακή διαδρομή, είναι εμφανής η ζήτηση. Σε στάσεις που ανήκουν σε όλο παραλιακό μέτωπο του Θερμαϊκού, παρατηρούνται επιβιβάσεις, με μια αποβίβαση ενός (1) επιβάτη στα Νέα Πλάγια και μια (1) αποβίβαση με έναν ακόμα επιβάτη στη Νέα Καλλικράτεια. Τέλος, 46 επιβάτες αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Πίνακας 9.28: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **07:04**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ		7:04		10
....					
37	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	8:20	8:20	0	0
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	8:24	8:24	0	2
39	ΜΑΥΡΟΣ				
40	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
41	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
42	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
43	TENTEΣ ΓΕΡΑΚΗ				
44	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
45	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
46	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ				
47	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
48	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
49	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
50	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
51	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
52	ΤΡΙΓΛΙΑ	8:42	8:42	0	0
53	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
54	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
55	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
56	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
57	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
58	ΣΥΛΛΑΤΑ	8:49	8:49	0	0
59	ΓΩΝΙΑ2				
60	ΓΩΝΙΑ				
61	ΓΩΝΙΑ1				
62	ΛΑΚΚΩΜΑ2				
63	ΛΑΚΚΩΜΑ	9:03	9:03	1	0
64	ΛΑΚΚΩΜΑ1	9:04	9:04	0	1
65	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
66	ΚΑΡΔΙΑ				
67	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	9:24		12	

Στάδιο 2

Στη γραμμή που συνδέει την Αγία παρασκευή με τη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τις θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης, αρχικά παρατηρούνται αρχικά 10 επιβιβάσεις. Εντός της περιοχής μελέτης επιβιβάζονται 2 επιβάτες και στο Λάκκωμα, είναι εμφανής μια (1) αποβίβαση και μία (1) επιβίβαση. Τέλος, στη Θεσσαλονίκη αποβιβάζονται 12 επιβάτες.

Πίνακας 9.29: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΠΑΛΙΟΥΡΙ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **08:31**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΠΑΛΙΟΥΡΙ		8:31		18
....					
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	9:28	9:28	0	0
39	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	9:32	9:32	0	5
40	ΜΑΥΡΟΣ				
41	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
42	ΠΟΡΤΕΣ BEACH				
43	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ MARE				
44	TENTEΣ ΓΕΡΑΚΗ				
45	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
46	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	9:41	9:41	14	0
47	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	9:45	9:45	4	0
48	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
49	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
50	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
51	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
52	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL				
53	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
54	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	10:07	10:07	1	6
55	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
56	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
57	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	10:14	10:14	1	0
58	ΕΥΕΞΙΑ				
59	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
60	ΚΑΡΔΙΑ				
61	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10:41		9	

Από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα, σχετικά με τις θερινές μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν για τη διαδρομή από το Παλιούρι στη Θεσσαλονίκη, 18 επιβάτες επιβιβάζονται στο Παλιούρι και 5 στην Ποτίδαια. Στη συνέχεια 18 συνολικά επιβάτες αποβιβάζονται σε στάσεις των Νέων Μουδανιών. Ακολούθως, 6 επιβάτες επιβιβάζονται στη Νέα Καλλικράτεια και 1 αποβιβάζεται. Οι υπόλοιποι επιβάτες αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.30: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΣΗΜΑΝΤΡΑ

Λεωφ.Γραμμή: **Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ - ΣΗΜΑΝΤΡΑ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **09:10**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ		9:10		2
2	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
3	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΚΕΝΤΡΟ				
4	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ				
5	Δ/ΣΗ ΑΓ. ΠΟΡΤΑΡΙΑ				
6	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
7	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
8	ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
9	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ				
10	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ				
11	ΓΥΜΝΑΣΙΟ	9:34	9:34	1	0
12	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑ	9:35		1	

Πίνακας 9.31: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΣΗΜΑΝΤΡΑ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **09:35**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑ		9:35		13
2	ΓΥΜΝΑΣΙΟ				
3	ΣΗΜΑΝΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ				
4	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ				
5	ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
6	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
7	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ				
8	Δ/ΣΗ ΑΓ. ΠΟΡΤΑΡΙΑ	9:50	9:50	1	1
9	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ	9:57	9:57	8	0
10	Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΚΕΝΤΡΟ	9:53	9:53	5	0
11	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
12	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	10:06		0	

Στους δυο παραπάνω πίνακες είναι εμφανείς οι θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης από τα Νέα Μουδανιά στα Σήμαντρα και αντίστροφα. Στον πρώτο πίνακα διαφαίνεται χαμηλή ζήτηση καθώς

Στάδιο 2

επιβιβάζονται μόνο 2 επιβάτες. Στην αντίστροφη διαδρομή όμως, η ζήτηση αυξάνεται με 13 επιβάτες να επιβιβάζονται συνολικά και το σύνολο αυτών να αποβιβάζονται σταδιακά στη Πορταριά και στα Νέα Μουδανιά.

Πίνακας 9.32: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **09-08-2022**

Ώρα έναρξης: **11:02**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		11:02		27
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ				
4	ΛΑΚΚΩΜΑ1				
5	ΛΑΚΚΩΜΑ				
6	ΛΑΚΚΩΜΑ2				
7	ΓΩΝΙΑ1				
8	ΓΩΝΙΑ				
9	ΓΩΝΙΑ2				
10	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	11:27	11:27	0	0
11	ΑΓΑΛΜΑΤΑ ΚΑΛ/ΤΕΙΑΣ				
12	ΜΑΣΟΥΤΗΣ ΚΑΛ/ΤΕΙΑ				
13	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	11:33	11:33	0	3
14	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ				
15	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ LIDL	11:40	11:40	1	0
16	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
17	ΜΠΟΜΠΟΤΕΙΚΑ				
18	ΣΥΛΛΑΤΑ	11:45	11:45	1	0
19	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
20	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΑ				
21	ΜΥΛΟΙ ΕΥΓΕΝΙΟΥ				
22	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
23	ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΡΙΓΛΙΑΣ				
24	ΤΡΙΓΛΙΑ	11:55	11:55	1	1
25	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΕΝΕΔΟΥ				
26	ΖΩΓΡΑΦΟΥ				
27	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	12:01	12:01		1
28	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
29	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
30	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	12:06		29	

Σύμφωνα με τις θερινές μετρήσεις επιβατικής κίνησης για την γραμμή Θεσσαλονίκη – Νέα Μουδανιά αρχικά 27 επιβάτες επιβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη. Στη συνέχεια 3 στην Νέα Καλλικράτεια, ένας (1) στη Νέα Τρίγλια και ένας (1) στον οικισμό Διονυσίου. Πριν την άφιξη στην τελική στάση της γραμμής πραγματοποιούνται 3 συνολικά αποβιβάσεις, 1 στη στάση «Αμπελάκια LIDL», 1 στα Σύλλατα και 1 στη Νέα Τρίγλια. Τέλος, 29 επιβάτες αποβιβάζονται στα Νέα Μουδανιά.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.33: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **16:03**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	ΤΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		16:03		27
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ				
4	ΙΚΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ				
5	Τ.Σ. Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	16:46	16:46	0	4
6	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	16:51	16:51	0	2
7	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	16:23	16:23	0	1
8	ΤΕΝΤΕΣ ΓΕΡΑΚΗ				
9	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΜΑΡΕ				
10	ΠΟΡΤΕΣ ΒΕΑΧ				
11	ΠΟΤΙΔΑΙΑ PALACE				
12	ΜΑΥΡΟΣ				
13	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	17:00	17:00	3	0
14	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	17:04	17:04	0	0
....					
51	Τ.Σ. ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	18:23		31	

Στάδιο 2

Πίνακας 9.34: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Λεωφ.Γραμμή: **ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ημερομηνία: **11-08-2022**

Ώρα έναρξης: **17:32**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναναχώρησης	Επβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ		17:32		39
....					
37	ΠΟΤΙΔΑΙΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ	19:05	19:05	0	0
38	ΠΟΤΙΔΑΙΑ	19:08	19:08	0	0
39	ΚΑΡΔΙΑ				
40	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	19:52		39	

Στους παραπάνω πίνακες παρουσιάζεται απογευματινές μέτρησης θερινής επιβατικής κίνησης από τη Θεσσαλονίκη στην Αγία Παρασκευή και αντίστροφα. Αρχικά 27 επιβάτες επιβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη. Στη συνέχεια στα Νέα Μουδανιά επιβιβάζονται συνολικά 7 επιβάτες και μετά την αποβίβαση 3 επιβατών στην Ποτίδαια, 31 επιβάτες αποβιβάζονται συνολικά στην Αγία Παρασκευή. Στην αντίστροφη διαδρομή, 39 επιβάτες επιβιβάζονται στην Αγία Παρασκευή και αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη χωρίς να αποβιβάζονται εντός της περιοχής μελέτης.

Στάδιο 2

Πίνακας 9.35: Θερινές Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης για την γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ

Λεωφ.Γραμμή: **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ**

Ημερομηνία: **10-08-2022**

Ώρα έναρξης: **17:03**

Καιρός: **Καλός**

Χωρητικότητα: **50**

Α/Α	Όνομα Στάσης	Ώρα άφιξης	Ώρα αναχώρησης	Επιβίβαση - Αποβίβαση	
				Αποβ.	Επιβ.
1	Τ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		17:03		47
2	ΚΑΡΔΙΑ				
3	Δ/ΣΗ ΛΑΚΚΩΜΑΤΟΣ	17:24	17:24	0	0
4	ΤΣΑΝΤΑΛΗ				
5	ΕΥΕΞΙΑ				
6	ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ	17:31	17:31	0	1
7	ΚΑΛΙΘΕΑ 1	17:34	17:34	0	0
8	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΕΣΥ	17:35	17:35	0	0
9	ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΙΟ	17:37	17:37	7	3
10	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ1				
11	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ 2				
12	ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ	17:44	17:44	1	0
13	ΓΕΩΠΟΝΙΚΑ				
14	ΛΟΦΟΣ				
15	ΓΑΛΗΝΗ				
16	ΑΗΔΟΝΙΑ				
17	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	17:49	17:49	0	0
18	ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ	17:50	17:50	0	1
19	ΠΑΠΑΡΟΥΝΑ	17:51	17:51	0	0
20	ΒΕΡΓΙΑ	17:52	17:52	3	0
21	ΑΡΕΤΗ				
22	ΣΩΖΟΠΟΛΗ	17:55	17:55	4	0
23	ΑΓΝΑΝΤΙ				
24	ΝΑΥΤΙΛΟΣ				
25	ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ	17:57	17:57	2	0
26	ΑΚΤΗ ΧΑΒΑΗ	18:00	18:00	2	0
27	Δ/ΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΡΙΓΛΙΑΣ	18:02	18:02	0	0
28	ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ				
29	ΚΑΝΟΝΑΚΙ				
30	ΠΛΑΓΙΑ ΧΩΡΙΟ	18:04	18:04	1	0
31	ΠΛΑΓΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ	18:06	18:06	3	3
32	ΤΑΒΕΡΝΑ ΣΑΒΒΑΣ	18:12	18:12	0	0
33	ΦΛΟΓΗΤΑ ΠΑΡΑΛΙΑ	18:13	18:13	3	1
34	ΦΛΟΓΗΤΑ ΧΩΡΙΟ	18:16	18:16	5	2
35	ΕΞΟΔΟΣ ΦΛΟΓΗΤΩΝ	18:18	18:18	0	0
36	ΜΟΥΡΙΕΣ				
37	ΠΑΡΑΛΙΑ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	18:20	18:20	2	0
38	ΕΛΑΙΩΝΕΣ				
39	ΠΑΡΑΛΙΑ ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	18:24	18:24	5	0
40	Τ.Σ. Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΑ	18:27		20	

Στάδιο 2

Τέλος, στον παραπάνω πίνακα είναι εμφανή τα αποτελέσματα των θερινών μετρήσεων επιβατικής κίνησης για την γραμμή που συνδέει της Θεσσαλονίκη με τα Νέα Μουδανιά. Αρχικά επιβιβάζονται 47 επιβάτες και ακόμα ένας επιβιβάζεται στον Άγιο Παύλο. Στη συνέχεια στη Νέα Καλλικράτεια, επιβιβάζονται 3 επιβάτες και αποβιβάζονται 7. Από τους Αγίους Αναργύρους μέχρι την Παραλία των Νέων Μουδανιών πραγματοποιούν επιβιβάσεις και αποβιβάσεις που δεν ξεπερνούν τα 5 άτομα ανά επιβίβαση ή αποβίβαση σε διάφορα σημεία του παραλιακού μετώπου. Εν τέλει, στη τελευταία στάση στα Νέα Μουδανιά αποβιβάζονται 20 επιβάτες.

9.3 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Σύμφωνα με την τιμολογιακή πολιτική του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής ισχύουν τα παρακάτω:

- Δωρεάν μετακίνηση σε παιδιά από 0 ως 6 ετών.
- 50% έκπτωση σε παιδιά από 6 ως 12 ετών, σε πάσο πολυτέκνων, σε ΑμεΑ, στο προσωπικό των Αστυνομικών Τμημάτων για μετακινήσεις εντός Νομού Χαλκιδικής, στο προχωπικό της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Σταγίρων - Ακάνθου στη διαδρομή Ιερισσό - Θεσσαλονίκη - Ιερισσό και στη διαδρομή Ουρανούπολη - Θεσσαλονίκη - Ουρανούπολη.
- 25% έκπτωση στο προσωπικό των Αστυνομικών Τμημάτων για μετακινήσεις εκτός Νομού Χαλκιδικής, στους οπλίτες που εκπληρώνουν την στρατεύσιμη και πρόσθετη υποχρέωση στις Ένοπλες Δυνάμεις, στα Μέλη της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Απόστρατων Σωμάτων Ασφαλείας στις διανομαρχιακές μετακινήσεις με χρήση δελτίου ταυτότητας μέλους, σε τρίτεκνες οικογένειες εφόσον επιδεικνύουν σφραγισμένο πάσο από την ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ Α.Ε., σε όλους τους φοιτητές με διεθνή φοιτητικό πάσο.
- Οι φοιτητές επιδεικνύοντας την ηλεκτρονική ακαδημαϊκή ταυτότητα δικαιούνται α) 50% έκπτωση για τη διαδρομή από τον τόπο διαμονής τους (Νομό Χαλκιδικής) προς τη πόλη όπου εδρεύει η σχολή και β) 25% έκπτωση για τις υπόλοιπες διαδρομές.
- Τα εισιτήρια επιστροφής έχουν 20 μέρες ισχύ από την ημερομηνία μετάβασης.

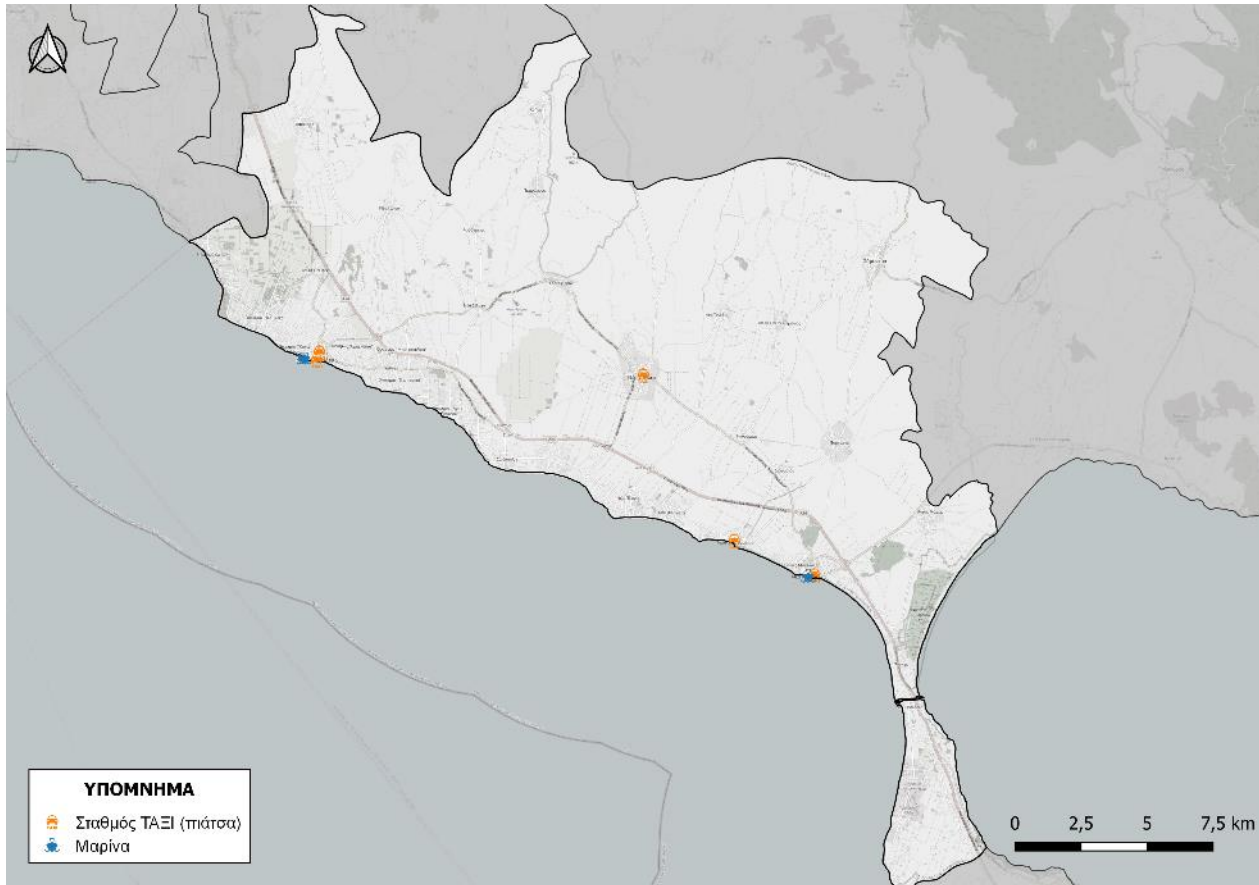
Η τιμή των εισιτηρίων για την επιβίβαση σε ΚΤΕΛ είναι δυναμική και εξαρτώμενη από τη διανυόμενη απόσταση. Συνεπώς, κάποιες ενδεικτικές διαδρομές επιλέχθηκαν και το κόστος των εισιτηρίων ανά διαδρομή παρουσιάζεται παρακάτω (Πίνακας 9.36)

Πίνακας 9.36: Κόστος ενδεικτικών διαδρομών

Διαδρομή	Κόστος (€)
Ν. Μουδανιά— Ν. Φλογητά	1,60
Ν. Ποτίδαια — Ν. Μουδανιά	1,60
Ν. Τρίγλια — Ν. Καλλικράτεια	1,60
Ν. Μουδανιά — Ν. Τρίγλια	1,60
Ν. Μουδανιά — Ν. Καλλικράτεια	2,40
Ν. Καλλικράτεια — Ν. Πλάγια	2,10
Ν. Μουδανιά — Θεσσαλονίκη	6,30
Ν. Καλλικρατεια — Θεσσαλονικη	3,90

9.4 ΤΑΞΙ

Τέλος είναι σημαντικό να αναφερθεί πως στην περιοχή μελέτης υπάρχουν πιάτσες ταξί που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό και παρουσιάζονται στο Σχήμα 9.3. Οι εν λόγω πιάτσες εντοπίζονται στη Νέα Καλλικράτεια, τη Νέα Τρίγλια, τα Φλογητά και τα Νέα Μουδανιά, και πιο συγκεκριμένα σε κεντρικά σημεία αυτών των οικισμών, για να είναι πιο προσβάσιμες από το επιβατικό κοινό.



Σχήμα 9.3: Πιάτσες ταξί και Μαρίνες στο δήμο Νέας Προποντίδας

10. ΉΠΙΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

10.1 ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Για την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων και πεζοδρομίων πραγματοποιήθηκε «έλεγχος βαδισιμότητας» (walkability audit) σε επιλεγμένες διαδρομές και στους πεζοδρόμους που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης. Ο έλεγχος βαδισιμότητας είναι μια τεχνική μελέτης πεδίου που βασίζεται στην επιτόπια παρατήρηση, καταγραφή και βαθμολόγηση, δηλαδή:

- 0: κακή κατάσταση
- 1: μέτρια κατάσταση
- 2: καλή κατάσταση

των παραγόντων που συνθέτουν την ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα τμήμα πεζοδρομίου ή πεζοδρόμου. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκε ειδική εφαρμογή, όπου καταγράφηκαν από τους ερευνητές τα ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία των υποδομών πεζών που αφορούν τις εξής θεματικές ενότητες:

- Περιβάλλον πεζοδρομίου – οδός και μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- Υποδομή και χαρακτηριστικά πεζοδρομίου
- Χαρακτηριστικά κίνησης πεζών

Στους Πίνακες 10.1 έως 10.3, που ακολουθούν παρουσιάζονται οι αναλυτικές περιγραφές των χαρακτηριστικών που καταγράφηκαν στον έλεγχο βαδισιμότητας και των βαθμολογιών που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγησή τους.

Έλεγχος βαδισιμότητας πεζοδρομίων

Πίνακας 10.1: Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος πεζοδρομίου – οδού και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Απόσταση από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Περιορίζεται στο ρείθρο	≤ πλάτος ενός οχήματος	> πλάτος ενός οχήματος
Διαχωρισμός από μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Κανένας	Γραμμικός με δυνατότητα διάσχισης (π.χ. δέντρα, κολωνάκια κ.λ.π.)	Γραμμικός χωρίς δυνατότητα διάσχισης (π.χ. κολωνάκια)
Ταχύτητα οχημάτων	Ταχύτητα > 60 χλμ/ώρα	60 χλμ/ώρα ≥ ταχύτητα > 30 χλμ/ώρα	Ταχύτητα ≤ 30 χλμ/ώρα
Κυκλοφοριακός Φόρτος	Συμφόρηση	Συνεχής ροή	Άνετη αλλαγή λωρίδας
Κάθετες διελύσεις οδών / οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)	Συχνές (διάστημα < 100 μ)	Μέτριες (200 μ > διάστημα ≥ 100 μ)	Σπάνιες (διάστημα ≥ 200 μ)
Θόρυβος	Δυνατός	Ανεκτός	Ανεπαίσθητος

Πίνακας 10.2: Χαρακτηριστικά υποδομής πεζοδρομίου

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Μικτό Πλάτος πεζοδρομίου	Μικτό πλάτος ≤ 1,5 μ	2,05 μ > μικτό πλάτος > 1,5 μ	Μικτό πλάτος ≥ 2,05 μ
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών	Ελεύθ ύψος ≤ 1,8 μ	2,20 μ > ελεύθ ύψος > 1,8 μ	Ελεύθερο ύψος ≥ 2,20 μ

Στάδιο 2

Οδηγός όδευσης τυφλών	Απουσία ή με σημαντικές αποκλίσεις	Υπαρξη με μικρές αποκλίσεις	Υπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Δάπεδο πεζοδρομίου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή συντήρηση)	Κακή κατάσταση	Μέτρια με μικρές αστοχίες	Καλή κατάσταση
Ράμπες	Απουσία ή με σημαντικές αποκλίσεις	Υπαρξη με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	Υπαρξη σύμφωνη με τις προδιαγραφές
Φυτεύσεις	Μη ύπαρξη	Υπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος	Υπαρξη που δεν δημιουργεί προβλήματα

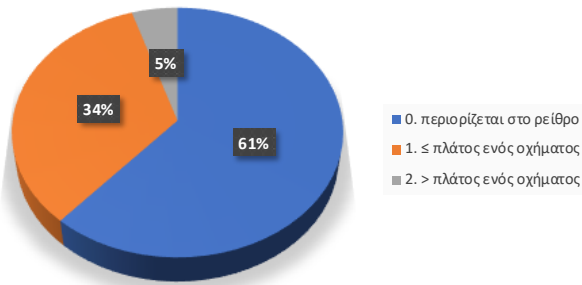
Πίνακας 10.3: Χαρακτηριστικά Κίνησης Πεζών

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Φόρτος Πεζών	Έντονος	Μέτριος	Άνετη κίνηση
Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	Ανεπάρκεια / έρημο πεζοδρόμιο	Φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	Επάρκεια φωτισμού
Ελιγμοί για την αποφυγή εμποδίων	Συχνοί	Μέτρια συχνότητα	Σπάνιοι
Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	Συχνοί	Μέτριοι	Σπάνιοι
Δημιουργία ουρών σε στάσεις / διασταυρώσεις (περίοδος αιχμής)	Συχνή	Μέτρια	Σπάνια
Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	Ανυπαρξία εγκαταστάσεων	Περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	Σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σχάρες ποδηλάτων)

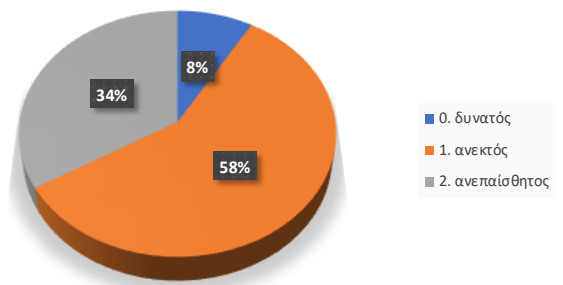
Στην συνέχεια στο Σχήμα 10.1, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης για τις διαδρομές κίνησης πεζών στις οποίες πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος βαδισιμότητας. Πιο συγκεκριμένα, στο 61% των εξεταζόμενων τμημάτων υπάρχει μικρή απόσταση από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αλλά σε μεγάλο ποσοστό διακρίνεται ανεκτός κυκλοφοριακός θόρυβος, με συνεχή κυκλοφοριακή ροή. Μόνο στο 4% των πεζοδρομίων παρατηρείται ταχύτητα ανώτερη της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας άνω των 60 km/h, χωρίς όμως να υπάρχει στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων σαφής διαχωρισμός από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Στην πλειοψηφία των εξεταζόμενων τμημάτων διακρίνεται μικρό πλάτος, χωρίς ράμπες για ΑΜΕΑ ή οδηγό όδευσης πεζών και με δάπεδο σε κακή ή μέτρια κατάσταση. Γενικά, ο φόρτος όδευσης πεζών είναι σε ανεκτά επίπεδα, ενώ υπάρχει αίσθημα ασφάλειας όσον αφορά το φωτισμό και οι ελιγμοί πεζών για την αποφυγή εμποδίων δεν είναι συχνοί.

Στάδιο 2

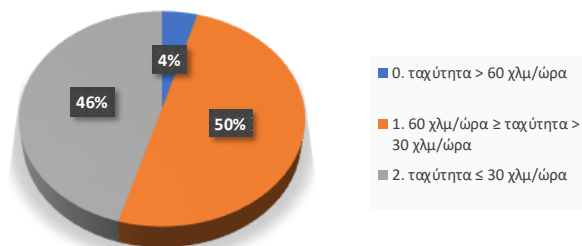
Απόσταση από Μ/Κ κυκλοφορία



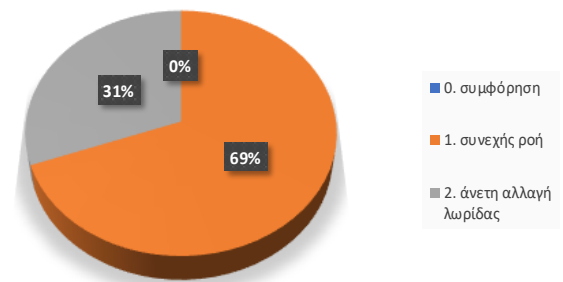
Κυκλοφοριακός θόρυβος



Ταχύτητα οχημάτων εξωτερικής λωρίδας



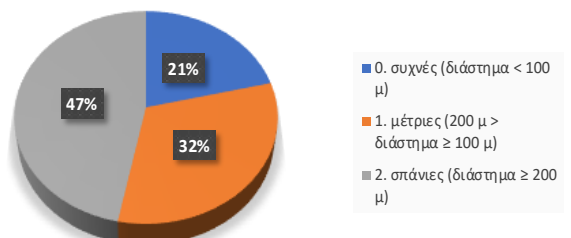
Φόρτος Μ/Κ κυκλοφορίας



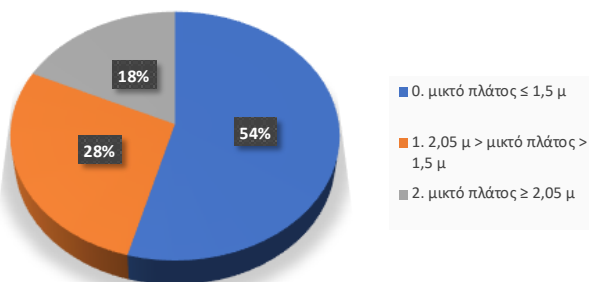
Διαχωρισμός από Μ/Κ κυκλοφορία



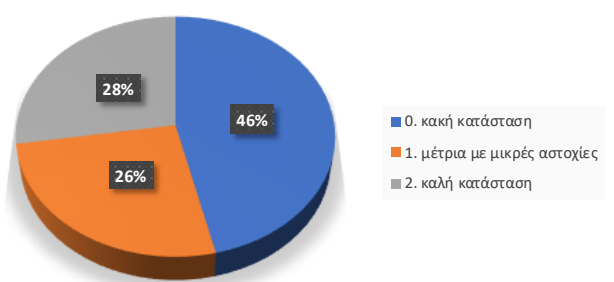
Κάθετες διελεύσεις οδών/οχημάτων (ασυνέχειες)



Μικτό πλάτος πεζοδρομίου

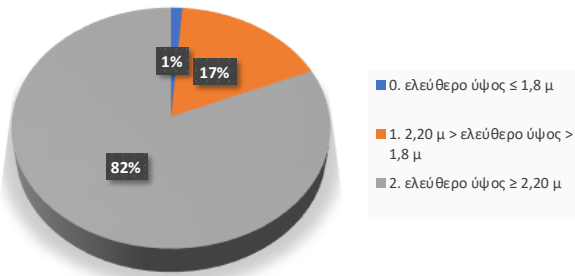


Δάπεδο πεζοδρομίου

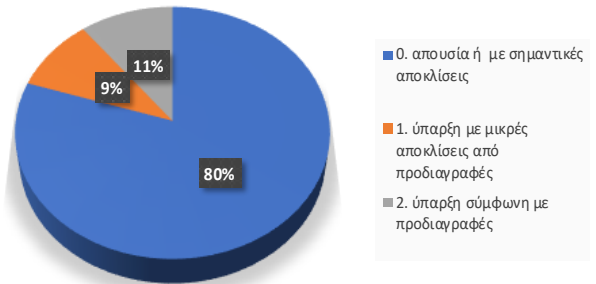


Στάδιο 2

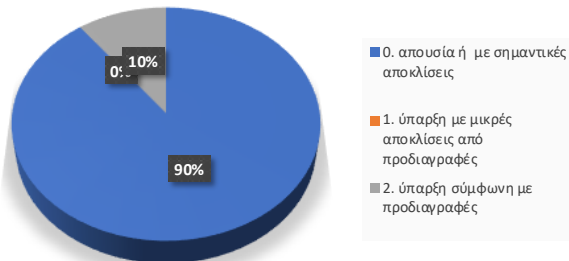
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών



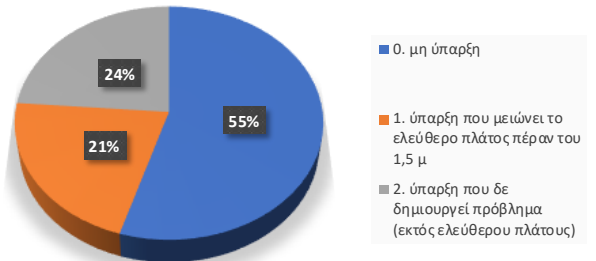
Ράμπες



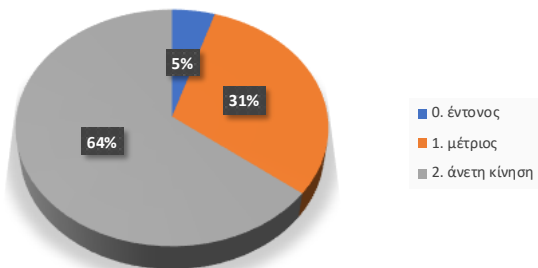
Οδηγός όδευσης τυφλών



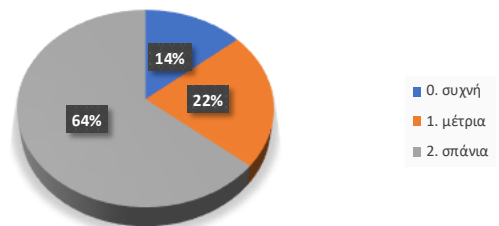
Φυτεύσεις εντός πεζοδρομίου



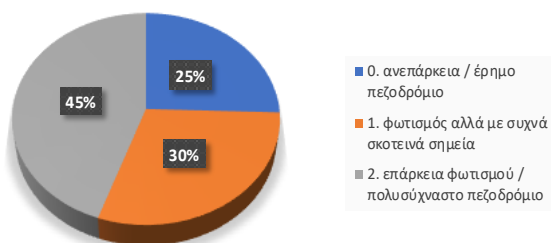
Φόρτος πεζών



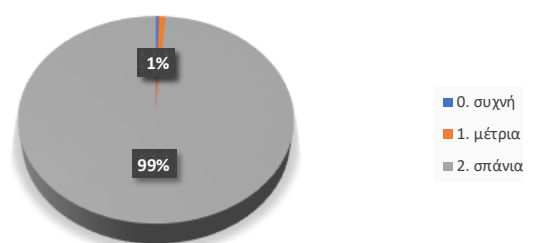
Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους



Αίσθημα ασφάλειας (φωτισμός, παρουσία πεζών)



Δημιουργία ουράς σε στάσεις - διασταυρώσεις

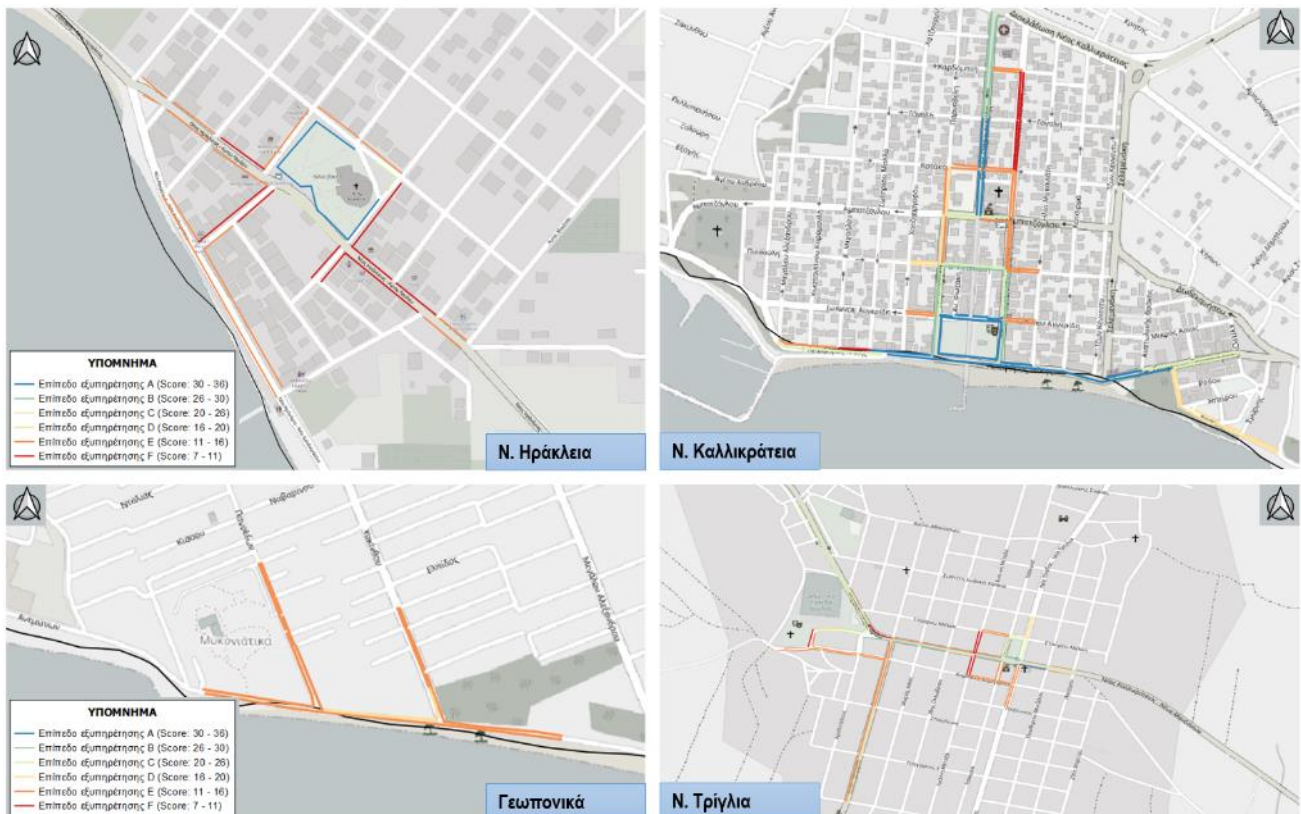


Στάδιο 2



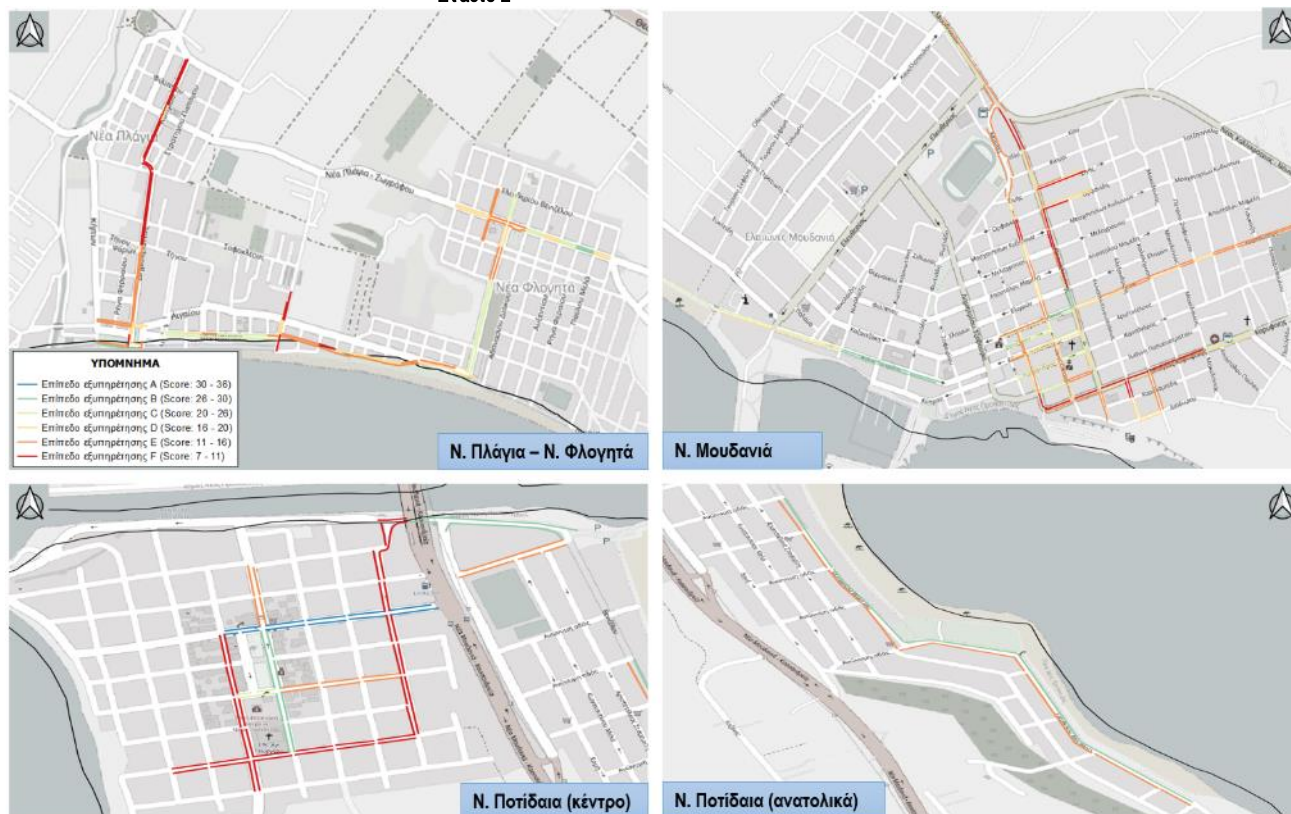
Σχήμα 10.1: Γραφήματα συγκεντρωτικών αποτελεσμάτων – Πεζοδρόμια

Τα αναλυτικά αποτελέσματα για κάθε επιλεγμένη διαδρομή σχετικά με τα επίπεδα εξυπηρέτησης πεζοδρομίων παρουσιάζονται στο Σχήμα 10.2 και στο Σχήμα 10.3. Στη Νέα Ηράκλεια, τα Γεωπονικά και τη Νέα Τρίγλια, διακρίνονται πλειοψηφικά χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης, σε αντίθεση με την Νέα Καλλικράτεια, στην οποία τα αποτελέσματα είναι μεικτά, με υψηλά επίπεδα στο παραλιακό μέτωπο και πιο χαμηλά στο βορειότερο τμήμα της πόλης. Στα Φλογητά και τα Νέα Μουδανιά, τα επίπεδα εξυπηρέτησης είναι σχετικώς χαμηλά, σε αντίθεση με το σύνολο της Νέας Ποτίδαιας, που τα αποτελέσματα όπως και στη Νέα Καλλικράτεια, είναι μεικτά.



Σχήμα 10.2: Επίπεδα Εξυπηρέτησης – πεζοδρόμια (walkability scores) (1)

Στάδιο 2



Σχήμα 10.3: Επίπεδα Εξυπηρέτησης – πεζοδρόμια (walkability scores) (2)

Έλεγχος βαδισιμότητας πεζοδρόμων

Πίνακας 10.4: Παράγοντες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Στάση/στάθμευση οχημάτων	Συχνή (απαιτούνται ελιγμοί για διέλευση)	μέτρια (αισθητή παρουσία)	σπάνια
Κατά μήκος διέλευση οχημάτων	σχετικά συχνή (επηρεάζει άνεση και προκαλεί όχληση)	μέτρια (επηρεάζει άνεση και προκαλεί όχληση)	σπάνια
Κάθετες διελεύσεις οδών/οχημάτων (ασυνέχειες στο βάδισμα πεζών)	συχνές (διάστημα <100μ)	μέτριες (200μ>διάστημα>=100μ)	σπάνιες (διάστημα >=200μ)

Πίνακας 10.5: Παράγοντες πεζοδρόμου

Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Μικτό πλάτος πεζόδρομου	μικτό πλάτος <=2μ	4μ>μικτό πλάτος>2μ	μικτό πλάτος >=4μ
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (αφαίρεση εμποδίων καθ' ύψος π.χ. τέντες, σκέπαστρα, πινακίδες)	ελεύθερο ύψος<=1,8μ	2.20μ>ελεύθερο ύψος>1,8μ	ελεύθερο ύψος>=2,20μ
Οδηγός όδευσης τυφλών	μη ύπαρξη	ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις	ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Δάπεδο πεζόδρομου (αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στις καιρικές συνθήκες, συχνή συντήρηση)	Κακή κατάσταση	Μέτρια με μικρές αστοχίες	Καλή κατάσταση
Ράμπες	Μη ύπαρξη ή ύπαρξη με σημαντικές αποκλίσεις από προδιαγραφές	Ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από προδιαγραφές	Ύπαρξη σύμφωνη με προδιαγραφές
Φυτεύσεις	Μη ύπαρξη	Ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5μ	Ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)
Άλλα εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ.)	Ύπαρξη που μειώνει το ελεύθερο πλάτος πέραν του 1,5μ	ύπαρξη που δε δημιουργεί πρόβλημα (εκτός ελεύθερου πλάτους)	Μη ύπαρξη

Πίνακας 10.6: Παράγοντες κίνησης πεζών

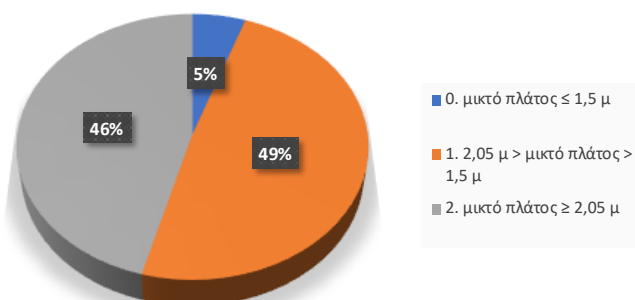
Χαρακτηριστικά	Βαθμολογία		
	0	1	2
Φόρτος πεζών	Έντονος	Μέτριος	Άνεση κίνησης
Αίσθημα ασφάλειας (π.χ. επάρκεια φωτισμού, πολυσύχναστος δρόμος)	Ανεπάρκεια/έρημο πεζοδρόμιο	Φωτισμός αλλά με συχνά σκοτεινά σημεία	Επάρκεια φωτισμού/πολυσύχναστο πεζοδρόμιο
Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων	Συχνοί	Μέτρια συχνότητα	Σπάνιοι
Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων κινήσεων προς εισόδους	Συχνοί	Μέτριοι	Σπάνιοι
Δημιουργία ουράς σε στάσεις/διασταυρώσεις	συχνή	μέτρια	Σπάνια

Στάδιο 2

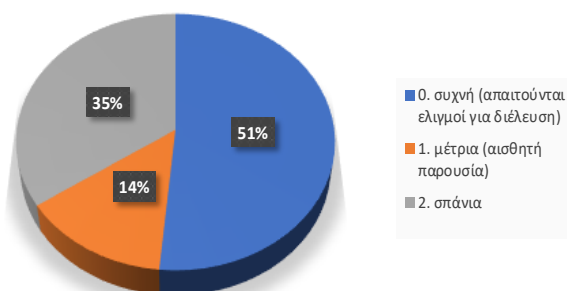
Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης	Ανυπαρξία εγκαταστάσεων	Περιορισμένες εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ.)	Σημαντικές εγκαταστάσεις (π.χ. στάσεις Δ.Σ., παγκάκια, σχάρες ποδηλάτων)
-----------------------------------	-------------------------	---	--

Στην συνέχεια στο Σχήμα 10.4, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης για τους πεζοδρόμους που πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος βαδισιμότητας. Πιο συγκεκριμένα, από τα αποτελέσματα είναι εμφανές ότι στην πλειοψηφία των πεζοδρόμων υπάρχει στάση ή στάθμευση οχημάτων, όμως σπάνια υπάρχει κατά μήκος διέλευση αυτών και σε μέτρια συχνότητα κάθετη διέλευση. Υπάρχει άνετη κίνηση σε σχέση με τον φόρτο των πεζών και σπάνια πραγματοποιούνται ελιγμοί για την αποφυγή εμποδίων. Στα αρνητικά είναι ότι δε διακρίνεται οδηγός όδευσης τυφλών, ράμπες για ΑΜΕΑ και το αίσθημα ασφάλειας για τους πεζούς είναι μειωμένο σε ότι αφορά τον φωτισμό. Σπάνια δημιουργείται ουρά σε στάσεις και διασταυρώσεις και δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις για την ενίσχυση της πολυτροπικής μετακίνησης.

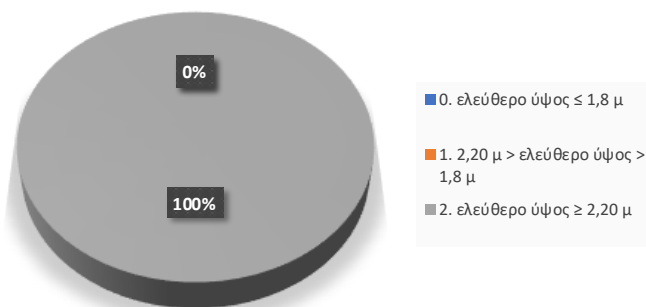
Μικτό πλάτος πεζοδρομίου



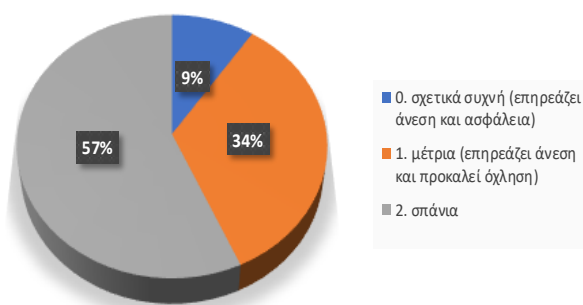
Στάση - στάθμευση οχημάτων



Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών

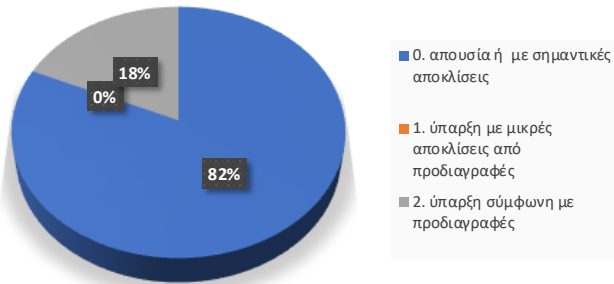


Κατά μήκος διέλευση οχημάτων

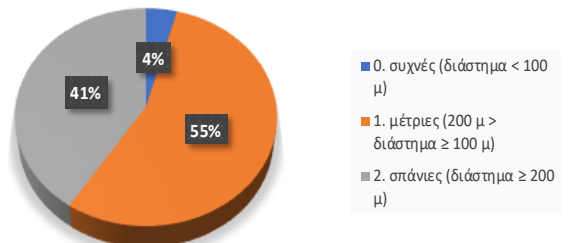


Στάδιο 2

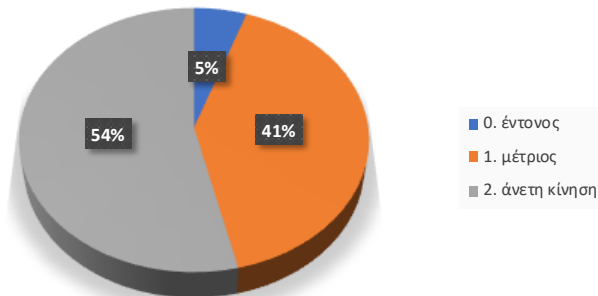
Οδηγός όδευσης τυφλών



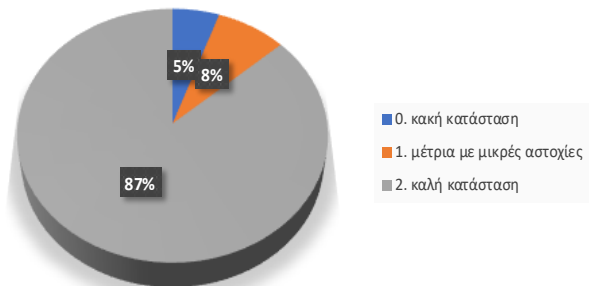
Κάθετες διελεύσεις οδών/οχημάτων (ασυνέχειες)



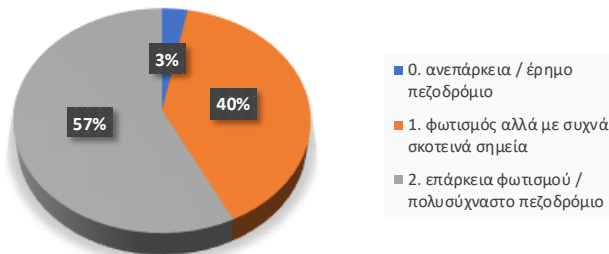
Φόρτος πεζών



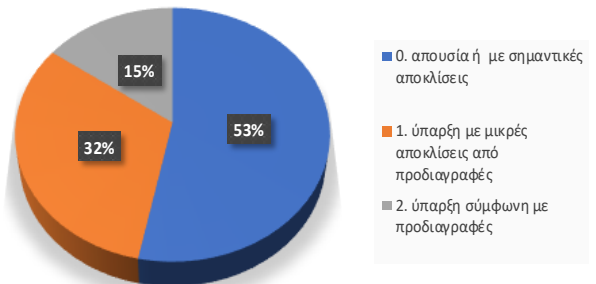
Δάπεδο πεζοδρομίου



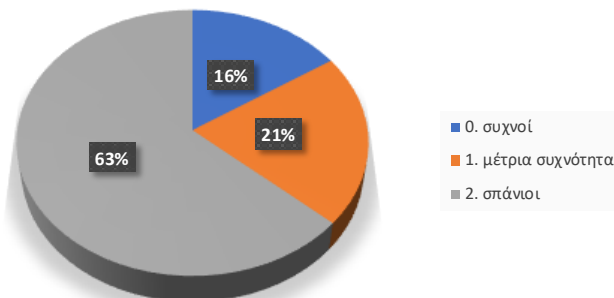
Αίσθημα ασφάλειας (φωτισμός, παρουσία πεζών)



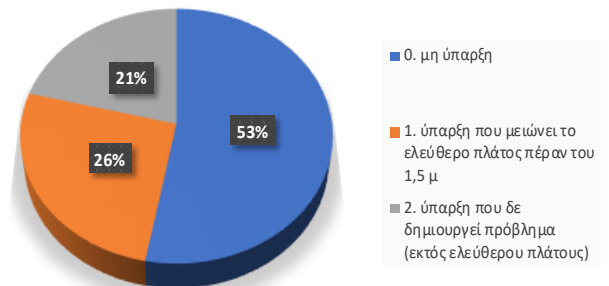
Ράμπες



Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων

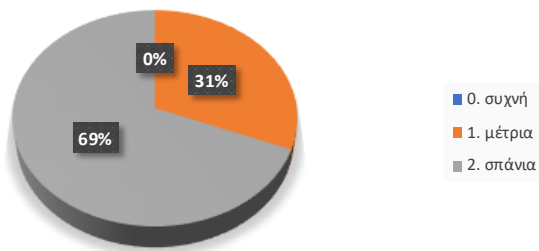


Φυτεύσεις εντός πεζοδρομίου

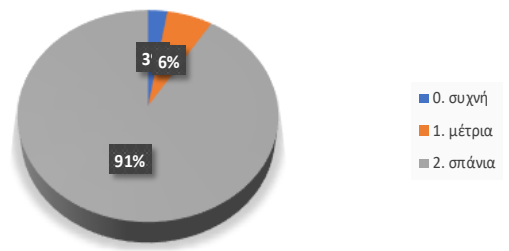


Στάδιο 2

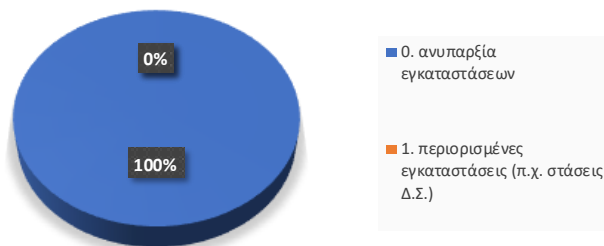
**Ελιγμοί για αποφυγή κάθετων
κινήσεων προς εισόδους**



**Δημιουργία ουράς σε στάσεις -
διασταυρώσεις**



**Ενίσχυση πολυτροπικής
μετακίνησης**



Σχήμα 10.4: Γραφήματα συγκεντρωτικών αποτελεσμάτων – Πεζόδρομοι

Τα αναλυτικά αποτελέσματα σχετικά με τα επίπεδα εξυπηρέτησης πεζοδρόμων παρουσιάζονται στο Σχήμα 10.5. Σε γενικές γραμμές τα αποτελέσματα είναι μεικτά καθώς σε όλες τις περιπτώσεις διακρίνονται διαφορετικές τιμές επιπέδων εξυπηρέτησης, οι οποίες μπορεί και να διαφοροποιούνται ανάλογα με το κατά μήκος άκρο στον ίδιο πεζόδρομο.

Στάδιο 2



Σχήμα 10.5: Επίπεδα Εξυπηρέτησης – πεζόδρομοι (walkability scores) (2)

Μετρήσεις φόρτου πεζών σε διατομές της περιοχής μελέτης

Οι μετρήσεις φόρτου πεζών πραγματοποιήθηκαν σε δεκαεννέα (19) επιλεγμένα τμήματα πεζοδρομίων κατά τη διάρκεια της πρωινής και απογευματινής αιχμής. Αυτές αφορούν τον αριθμό των ατόμων που διέρχονται στη μονάδα του χρόνου από ένα σημείο του δικτύου, δηλαδή μετρούνται οι πεζοί που διασχίζουν μια νοητή γραμμή κάθετη προς τον άξονα του δρόμου, και στις δύο πλευρές του πεζοδρομίου.

Πίνακας 10.7: Σημεία μέτρησης πεζών/ ποδηλάτων

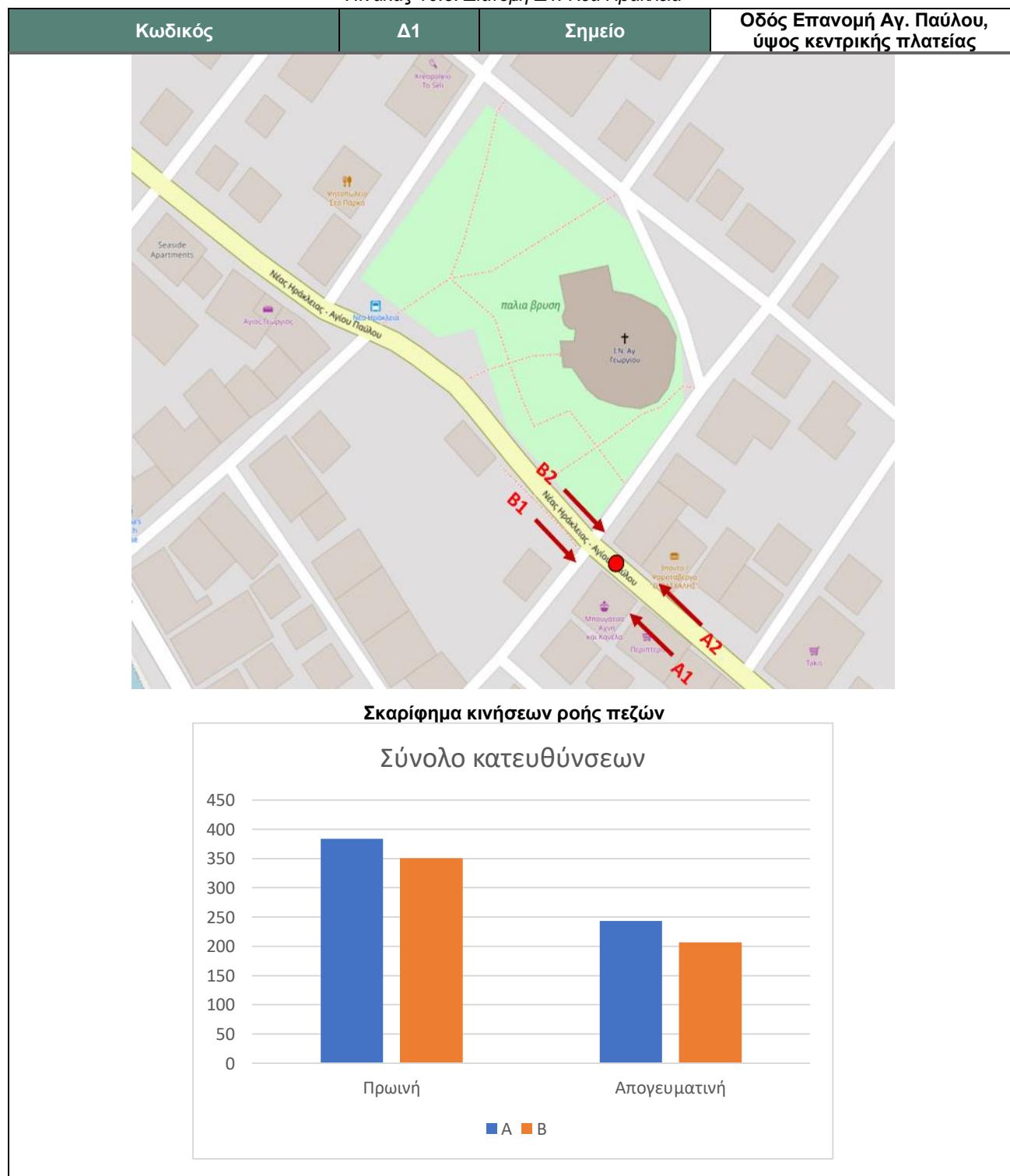
A/A	Περιοχή	Θέση
1	Νέα Ηράκλεια	Οδός Επανομή Αγ. Παύλου, ύψος κεντρικής πλατείας
2	Νέα Καλλικράτεια	Κεντρικός πεζόδρομος μεταξύ Ι. Αυγερίδη & Β. Πιτσούλη
3	Νέα Καλλικράτεια	Οδός Οσίας Παρασκευής - ύψος κέντρου υγείας
4	Νέα Καλλικράτεια	Παραλιακή οδός (Νίκης) μεταξύ Αντ. Κελέση & Ηλ. Μυκονιάτη
5	Γεωπονικά	Υακίνθου με παραλιακή
6	Νέα Τρίγλια	Οδός Αγ. Παρασκευής ύψος κεντρικής πλατείας
7	Νέα Τρίγλια	Ε.Ο. Ν. Τρίγλιας Πολυγύρου ύψος κεντρικής πλατείας
8	Νέα Πλάγια	Δημοκρατίας μεταξύ Κανάρη και Σαλαμίνας
9	Νέα Πλάγια	Παραλιακή οδός ύψος Δημοκρατίας
10	Νέα Πλάγια	Παραλιακή οδός ύψος Nuevo
11	Νέα Φλογητά	Οδός Αρμανίδη ύψος Βεν. Σοφοκλή
12	Νέα Φλογητά	Παραλιακή οδός μεταξύ Αρμανίδη & Κυριακίδη
13	Νέα Φλογητά	Γεωργίου Β. μεταξύ Πλαστήρα & Μακεδονίας
14	Νέα Μουδανιά	Οδός Κύπρου στο ύψος της οδού Καρυωτάκη
15	Νέα Μουδανιά	Πεζόδρομος πλατείας Βασματζίδη υψος οδού Τζαβούρα
16	Νέα Μουδανιά	Παραλιακός πεζόδρομος μεταξύ Τζαβούρα & 25ης Μαρτίου
17	Νέα Ποτίδαια	Οδός παράλληλη με τον Ισθμό, ύψος καταστήματος "Κάστρα"
18	Νέα Ποτίδαια	Οδός που ενώνει το Πάρκο ανατολικής Θράκης με την είσοδο του οικισμού (λεμονής), στο ύψος καταστήματος Super market bazar
19	Νέα Ποτίδαια	Παραλιακή οδός στο ύψος Super market Πρόοδος

Στάδιο 2

• Διατομή 1: Νέα Ηράκλεια

Η διατομή 1 βρίσκεται στη Νέα Ηράκλεια επί της οδού Αγίου Παύλου στο ύψος της κεντρικής πλατείας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τη κεντρική πλατεία. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 11,43% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.8: Διατομή Δ1: Νέα Ηράκλεια



Στάδιο 2

• Διατομή 2: Νέα Καλλικράτεια

Η διατομή 2 βρίσκεται στη Νέα Καλλικράτεια, στον κεντρικό πεζόδρομο μεταξύ των οδών Ι. Αυγερίδη και Β. Πιτσούλη. Η απογευματινή περίοδος, φαίνεται να έχει μεγαλύτερο φόρτο και η κατεύθυνση προς την οδό Β. Πιτσούλη είναι αυτή με τον υψηλότερο φόρτο. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 17,58% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.9: Διατομή Δ2: Νέα Καλλικράτεια



Στάδιο 2

• Διατομή 3: Νέα Καλλικράτεια

Η διατομή 3 τοποθετείται στη Νέα Καλλικράτεια και βρίσκεται επί της οδού Οσίας Παρασκευής στο ύψος του κέντρου υγείας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο και η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που απομακρύνεται από το κέντρο υγείας προς την οδό Κορδόμπη. Το ποσοστό των μετρήσεων ΑΜΚ που καταγραφικά είναι 8,23%.

Πίνακας 10.10: Διατομή Δ3: Νέα Καλλικράτεια



Στάδιο 2

• Διατομή 4: Νέα Καλλικράτεια

Η διατομή 4 της Νέας Καλλικράτειας βρίσκεται επί της παραλιακής οδού μεταξύ των οδών Κελέση και Μυκονιάτη. Την πρωινή περίοδο η κατεύθυνση προς την Μυκονιάτη φαίνεται να έχει μεγαλύτερο φόρτο πεζών, ενώ σύμφωνα με τα αποτελέσματα των απογευματινών μετρήσεων οι φόρτοι στις δυο κατευθύνσεις κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκε ποσοστό 10,31% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.11: Διατομή Δ4: Νέα Καλλικράτεια



Στάδιο 2

• Διατομή 5: Γεωπονικά

Η διατομή 5 στα Γεωπονικά βρίσκεται στη συμβολή της παραλιακής οδού και της οδού Υακίνθου. Ο φόρτος πεζών επί της οδού Υακίνθου είναι μεγαλύτερος από τους δυο που καταγράφονται στην παραλιακή οδό. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 11,49% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.12: Διατομή Δ5: Γεωπονικά



Στάδιο 2

• Διατομή 6: Νέα Τρίγλια

Η διατομή 6 βρίσκεται επί της οδού Αγίας Παρασκευής στο ύψος της κεντρικής πλατείας της Νέας Τρίγλιας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο κατά την πρωινή περίοδο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Τσάκωνα και κατά την απογευματινή περίοδο είναι η αντίστροφη. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.13: Διατομή Δ6: Νέα Τρίγλια



Στάδιο 2

• Διατομή 7: Νέα Τρίγλια

Η δεύτερη διατομή στη Νέα Τρίγλια (Διατομή 7) βρίσκεται επί της επαρχιακής οδού Νέας Τρίγλιας - Πολυγύρου στο ύψος κεντρικής πλατείας. Όπως και στην προηγούμενη διατομή στην ίδια περιοχή, ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο κατά την πρωινή περίοδο είναι αυτή που κινείται προς την οδό Αγίας Παρασκευής και κατά την απογευματινή περίοδο είναι η αντίστροφη. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.14: Διατομή Δ7: Νέα Τρίγλια

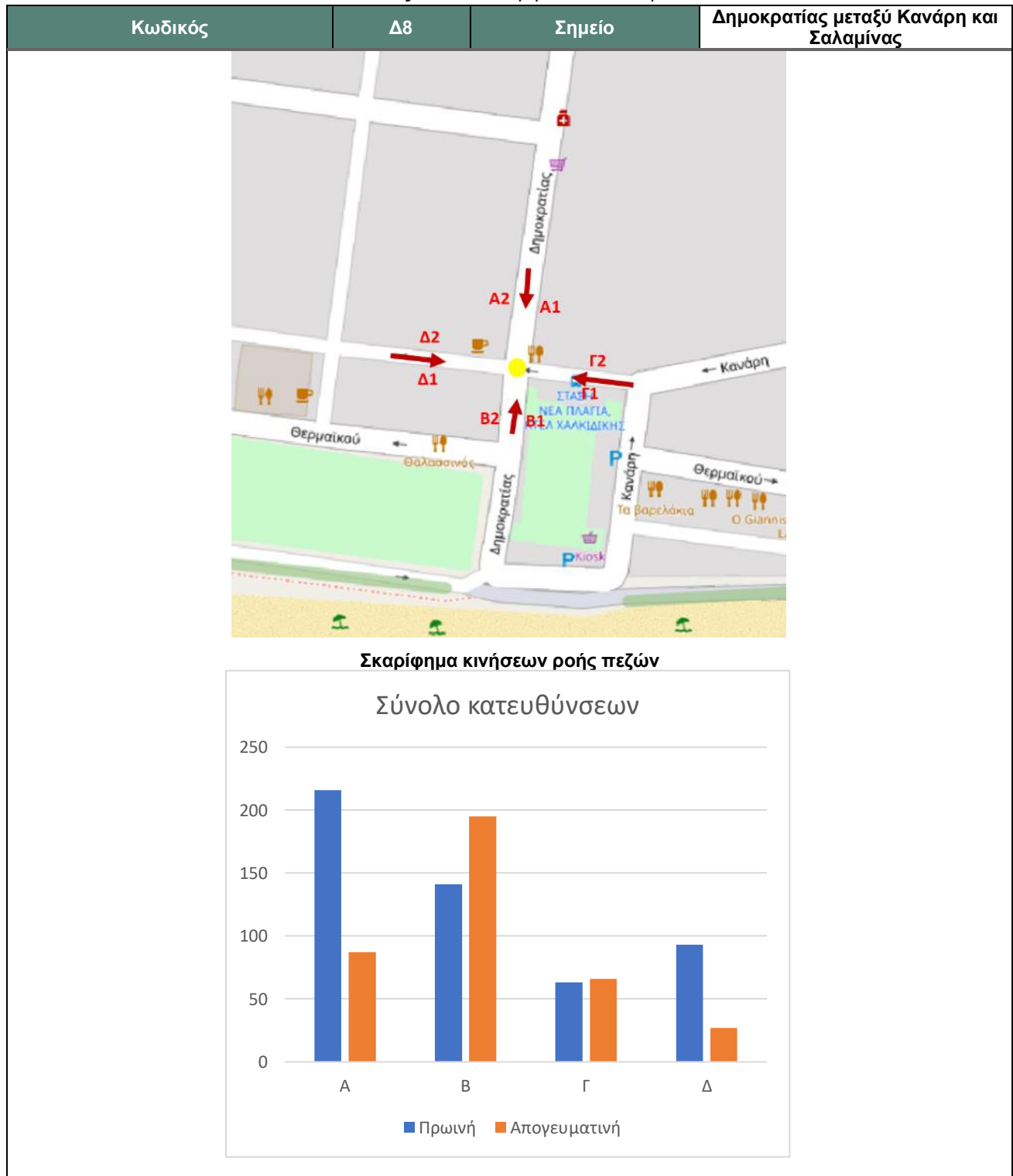


Στάδιο 2

• Διατομή 8: Νέα Πλάγια

Η διατομή 8 βρίσκεται στα Νέα Πλάγια επί της οδού Δημοκρατίας μεταξύ των οδών Κανάρη και Σαλαμίνας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται συνολικά κατά την πρωινή περίοδο, ενώ οι κατευθύνσεις με τους μεγαλύτερους φόρτους εντοπίζονται επί της οδού Δημοκρατίας. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 4,39% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.15: Διατομή Δ8: Νέα Πλάγια



Στάδιο 2

- Διατομή 9: Νέα Πλάγια

Η διατομή 9 στη Νέα Πλάγια βρίσκεται επί της παραλιακής οδού στο ύψος της οδού Δημοκρατίας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο μετρήσεων, ενώ η κατεύθυνση με τους μεγαλύτερους φόρτους είναι εκείνη προς την οδό Δημοκρατίας. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 6,84% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.16: Διατομή Δ9: Νέα Πλάγια

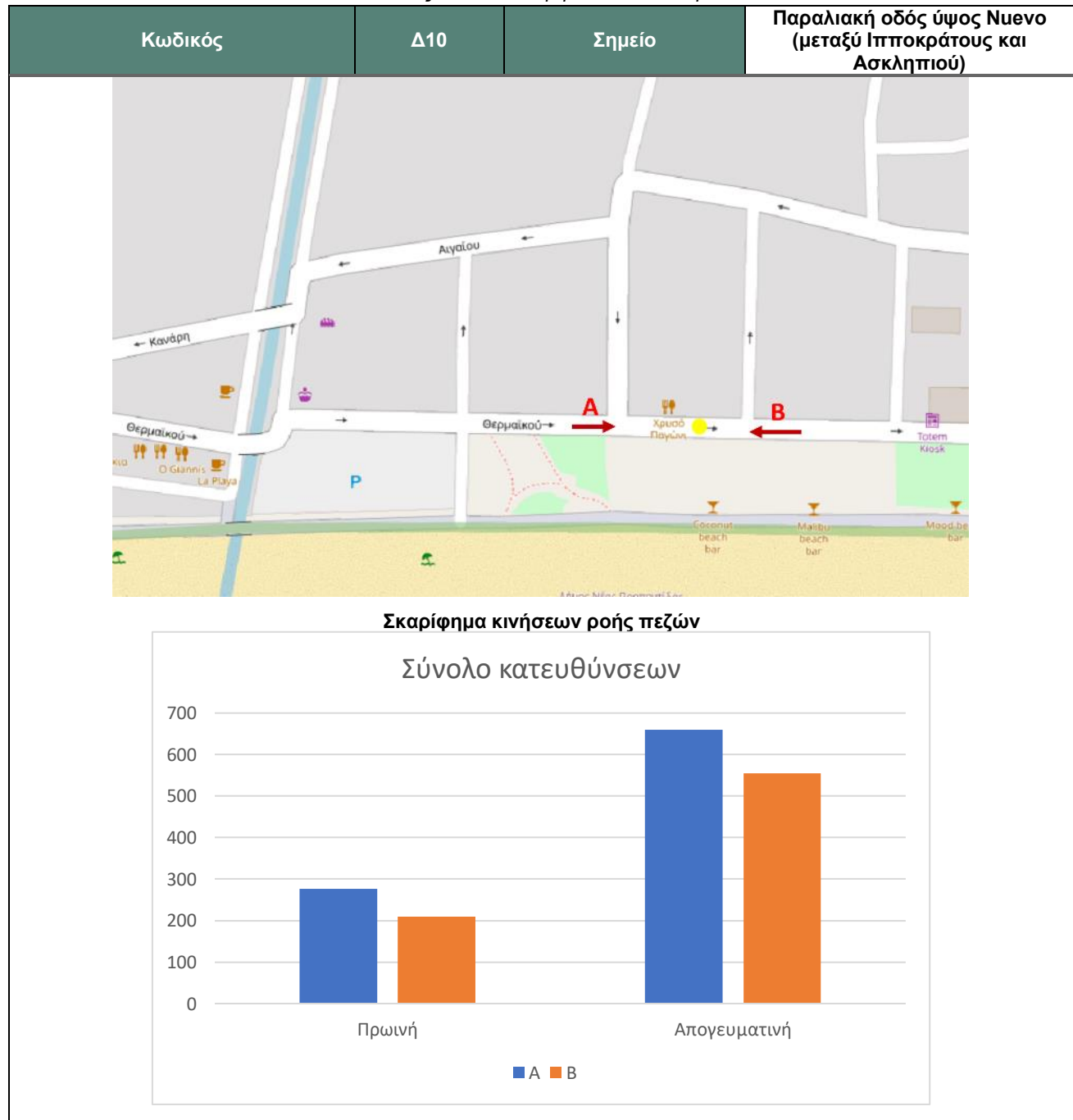


Στάδιο 2

• Διατομή 10: Νέα Πλάγια

Η τρίτη διατομή στη Νέα Πλάγια (διατομή 10) βρίσκεται επί της παραλιακής οδού μεταξύ των οδών Ιπποκράτους και Ασκληπείου. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση προς την οδό Ιπποκράτους είναι αυτή με τον υψηλότερο φόρτο. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 4,41% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.17: Διατομή Δ10: Νέα Πλάγια



Στάδιο 2

• Διατομή 11: Νέα Φλογητά

Η διατομή 11 βρίσκεται στα Νέα Φλογητά επί της οδού Αρμανίδη στο ύψος Βεν. Σοφοκλή. Οι μεγαλύτεροι φόρτοι πεζών καταγράφονται συνολικά κατά την απογευματινή περίοδο, ενώ οι κατευθύνσεις επί της οδού Αρμανίδη από και προς το παραλιακό μέτωπο είναι αυτές με τον υψηλότερο φόρτο. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 12,89% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.18: Διατομή Δ11: Νέα Φλογητά

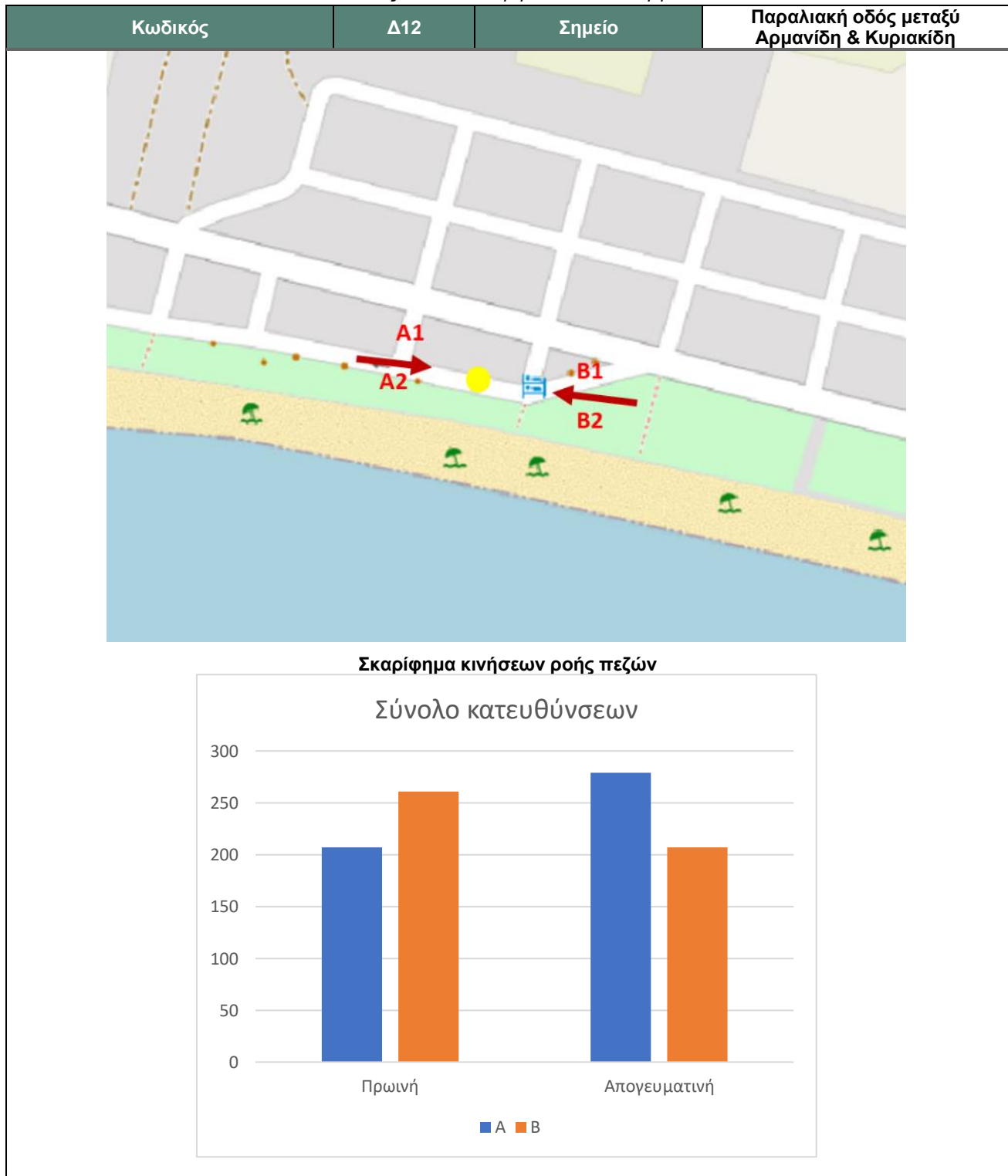


Στάδιο 2

- Διατομή 12: Νέα Φλογητά

Η διατομή 12 βρίσκεται στα Νέα Φλογητά μεταξύ των οδών Αρμανίδη και Κυριακίδη. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο για την κατεύθυνση προς την οδό Αρμανίδη, ενώ η κατεύθυνση προς την οδό Κυριακίδη έχει μεγαλύτερο φόρτο την απογευματινή περίοδο. Το ποσοστό ΑΜΚ που καταγράφηκε ήταν 10,06%.

Πίνακας 10.19: Διατομή Δ12: Νέα Φλογητά



Στάδιο 2

• Διατομή 13: Νέα Φλογητά

Η διατομή 13 στα Νέα Φλογητά βρίσκεται επί της οδού Γεωργίου Β' μεταξύ των οδών Πλαστήρα και Μακεδονίας. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο στην κατεύθυνση προς το παραλιακό μέτωπο, ενώ η αντίστροφη κατεύθυνση έχει υψηλότερο φόρτο την απογευματινή περίοδο. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 9,32% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.20: Διατομή Δ13: Νέα Φλογητά



Στάδιο 2

• Διατομή 14: Νέα Μουδανιά

Η διατομή 14 στα Νέα Μουδανιά βρίσκεται επί της οδού Κύπρου. Ο μεγαλύτερος φόρτος καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τα δυτικά. Κατά την περίοδο των μετρήσεων καταγράφηκαν 0,3% ΑΜΚ.

Πίνακας 10.21: Διατομή Δ14: Νέα Μουδανιά



Στάδιο 2

• Διατομή 15: Νέα Μουδανιά

Η διατομή 15 βρίσκεται επί του πεζόδρομου της πλατείας Βασματζίδη στο ύψος της οδού Τζαβούρα. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο και η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται προς τα δυτικά. Κατά την περίοδο των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.22: Διατομή Δ15: Νέα Μουδανιά



Στάδιο 2

• Διατομή 16: Νέα Μουδανιά

Η διατομή 16 των Νέων Μουδανιών εντοπίζεται στον παραλιακό πεζόδρομο μεταξύ των οδών Τζαβούρα και 25ης Μαρτίου. Τα επίπεδα φόρτων κατά τις δυο περιόδους μετρήσεων είναι όμοια, όμως την πρωινή περίοδο μεγαλύτερος είναι ο φόρτος πεζών που καταγράφεται προς τα δυτικά και την απογευματινή προς τα ανατολικά. Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι κατά την περίοδο των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.23: Διατομή Δ16: Νέα Μουδανιά

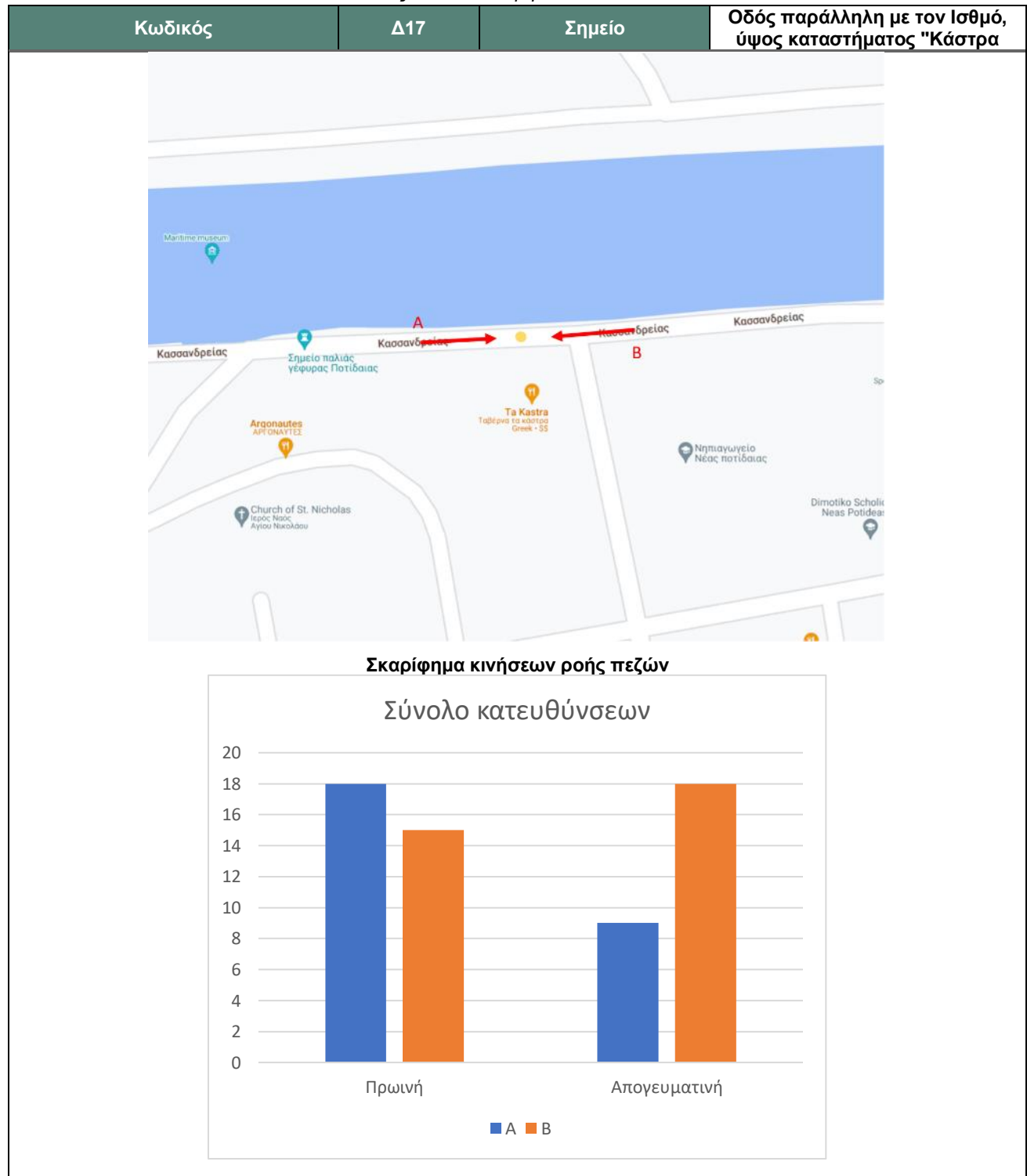


Στάδιο 2

• Διατομή 17: Νέα Ποτίδαια

Η διατομή 17 βρίσκεται στη Νέα Ποτίδαια σε οδό παράλληλη με τον ισθμό. Την πρωινή περίοδο καταγράφονται μεγαλύτεροι φόρτοι πεζών στην κατεύθυνση προς τα ανατολικά και την απογευματινή περίοδο στην κατεύθυνση προς τα δυτικά. Κατά την περίοδο των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.24: Διατομή Δ17: Νέα Ποτίδαια



Στάδιο 2

• Διατομή 18: Νέα Ποτίδαια

Η διατομή 18 στη Νέα Ποτίδαια βρίσκεται στην οδό που συνδέει το Πάρκο ανατολικής Θράκης με την είσοδο του οικισμού (λεμονής). Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται ανατολικά. Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ κατά την περίοδο των μετρήσεων.

Πίνακας 10.25: Διατομή Δ18: Νέα Ποτίδαια



Στάδιο 2

• Διατομή 19: Νέα Ποτίδαια

Η διατομή 19 στη Νέα Ποτίδαια βρίσκεται σε παραλιακή οδό έμπροσθεν της οδού Σταγειρίτη Αριστοτέλη. Ο μεγαλύτερος φόρτος πεζών καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, ενώ η κατεύθυνση με τον υψηλότερο φόρτο είναι αυτή που κινείται βόρεια. Κατά την περίοδο των μετρήσεων δεν καταγράφηκαν ΑΜΚ.

Πίνακας 10.26: Διατομή Δ19: Νέα Ποτίδαια



Στάδιο 2

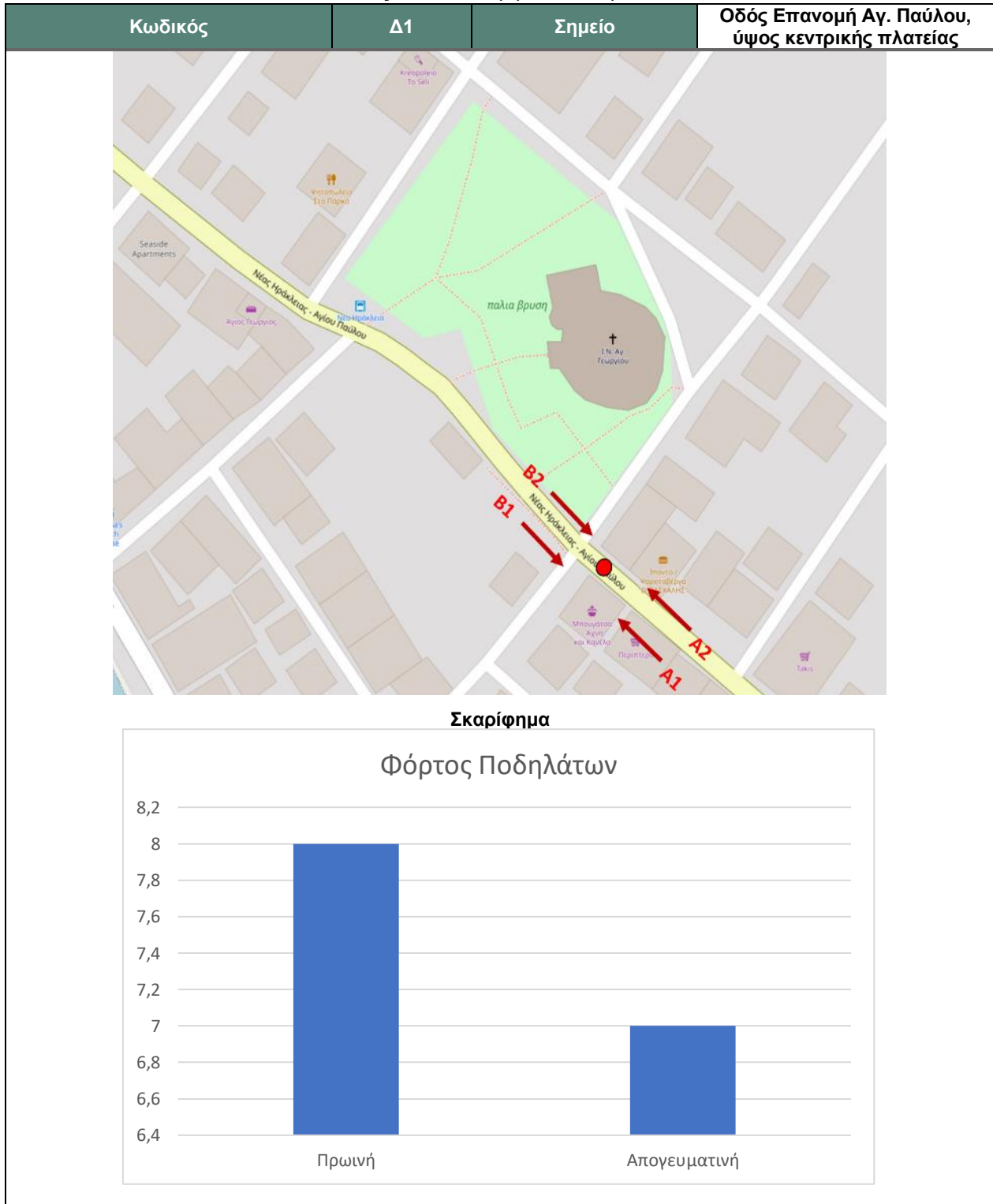
10.2 ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

10.2.1 Φόρτος Ποδηλάτων

- Διατομή 1: Νέα Ηράκλεια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 1 καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο.

Πίνακας 10.27: Διατομή Δ1: Νέα Ηράκλεια

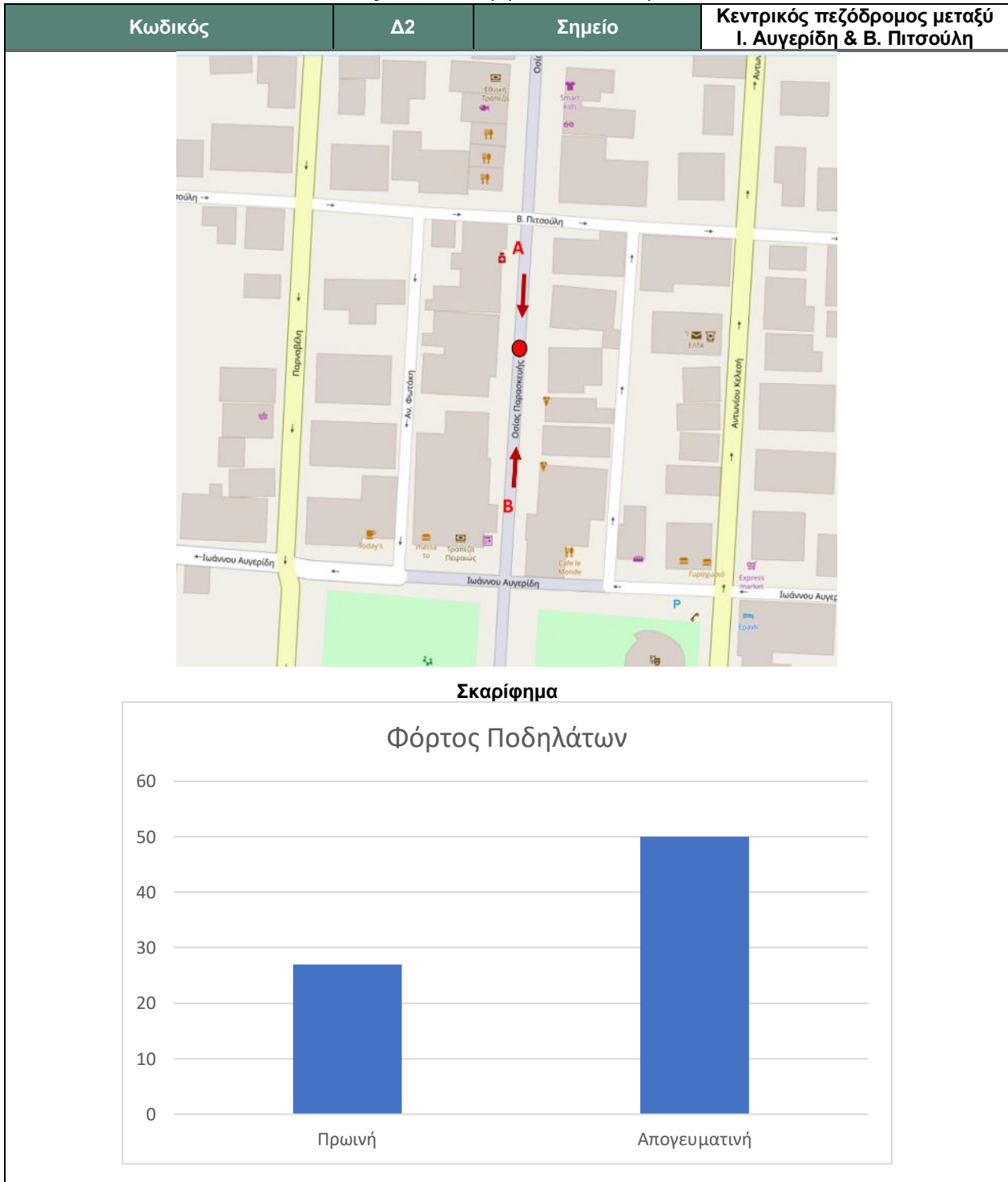


Στάδιο 2

- Διατομή 2: Νέα Καλλικράτεια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 2 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.28: Διατομή Δ2: Νέα Καλλικράτεια



Στάδιο 2

- Διατομή 3: Νέα Καλλικράτεια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 3 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.29: Διατομή Δ3: Νέα Καλλικράτεια

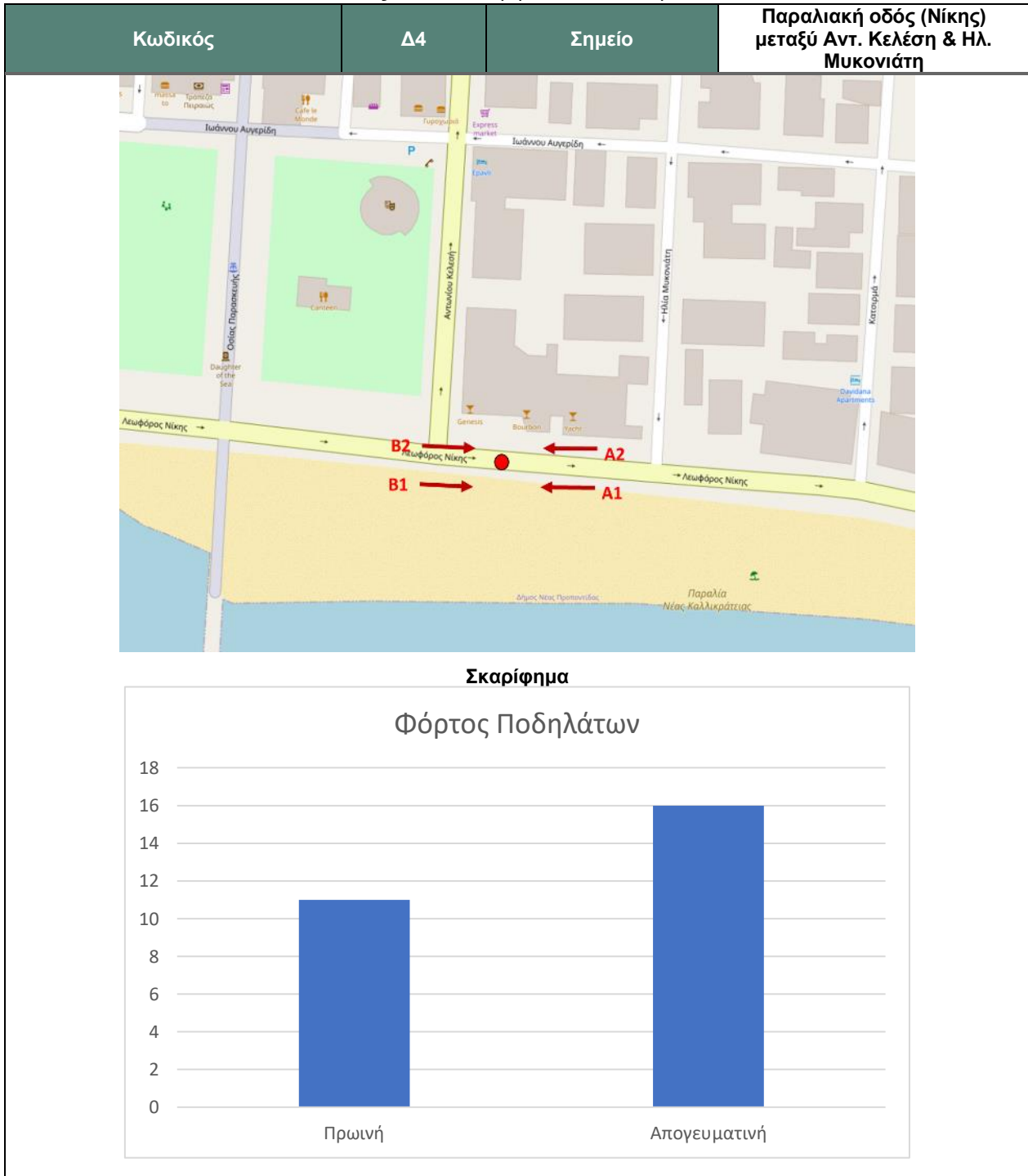


Στάδιο 2

• Διατομή 4: Νέα Καλλικράτεια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 4 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.30: Διατομή Δ4: Νέα Καλλικράτεια



Στάδιο 2

- Διατομή 5: Γεωπονικά

Στη συγκεκριμένη διατομή εντοπίστηκε φόρτος ποδηλάτων και συγκεκριμένα 8 ποδήλατα.

Πίνακας 10.31: Διατομή Δ5: Γεωπονικά

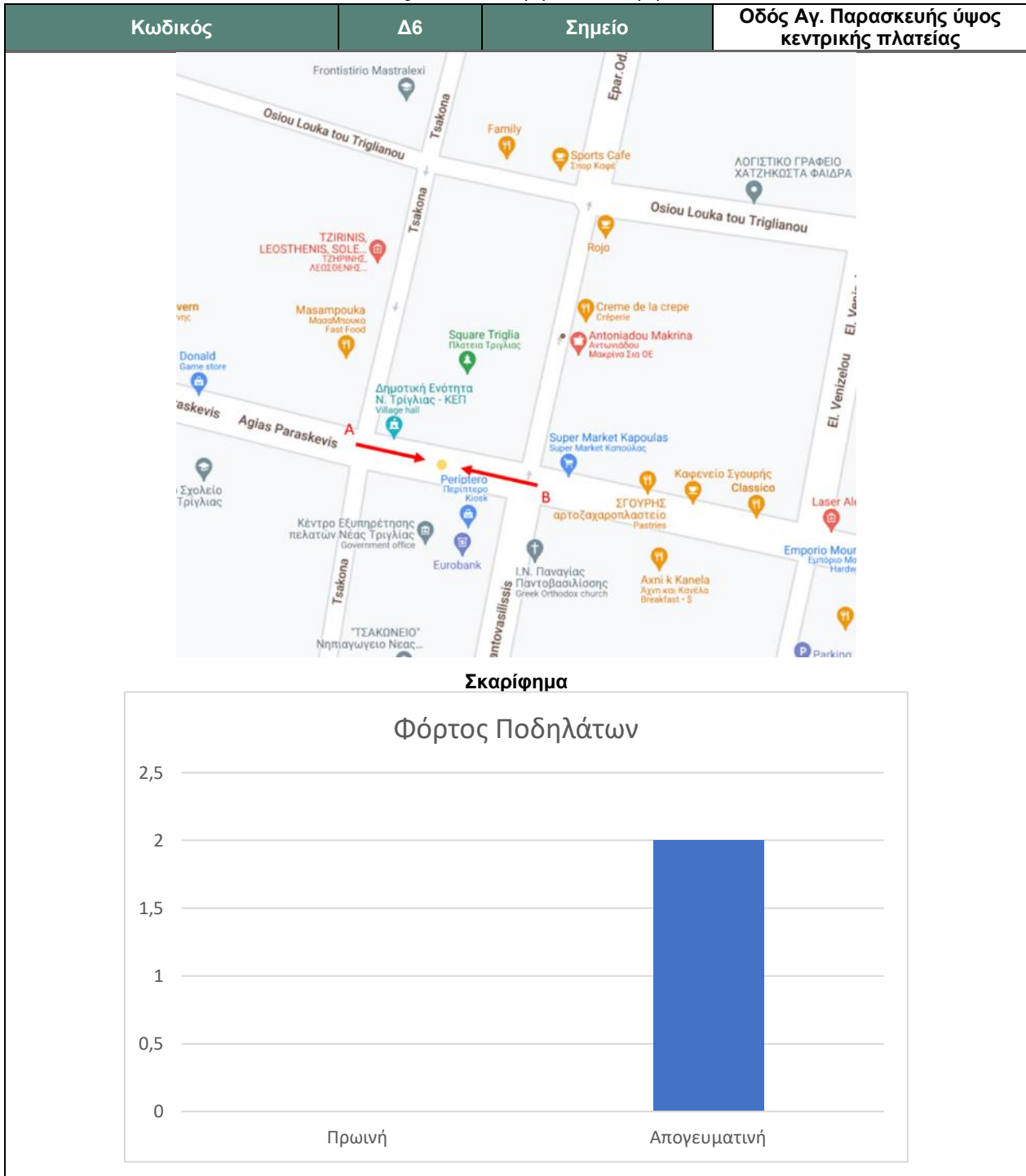


Στάδιο 2

• Διατομή 6: Νέα Τρίγλια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 6 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, καθώς δεν καταγράφεται φόρτος την πρωινή περίοδο.

Πίνακας 10.32: Διατομή Δ6: Νέα Τρίγλια

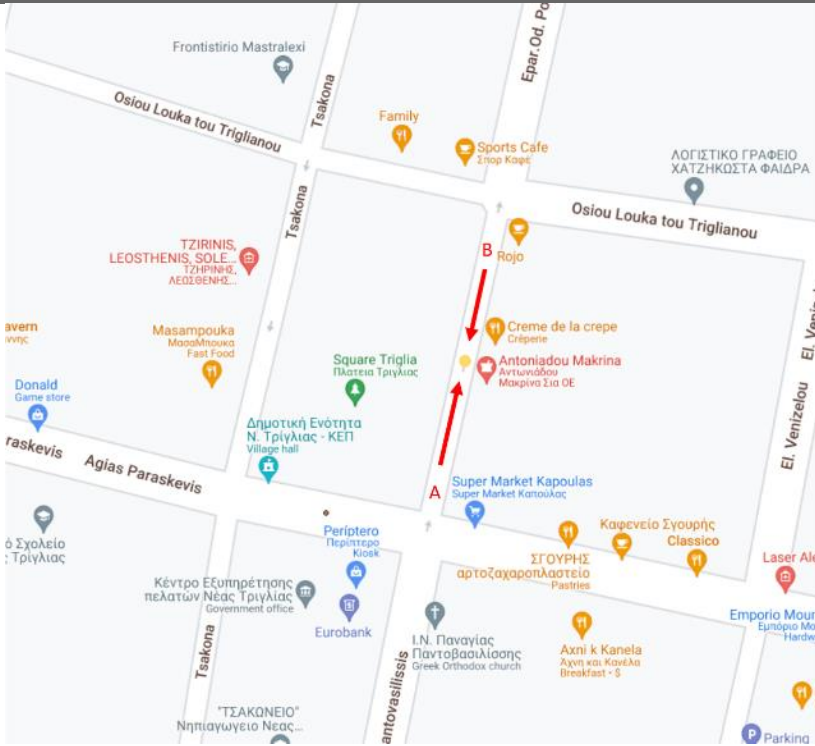


Στάδιο 2

- Διατομή 7: Νέα Τρίγλια

Στη διατομή 7 δεν καταγράφεται φόρτος ποδηλάτων τόσο στην πρωινή όσο και στην απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.33: Διατομή Δ7: Νέα Τρίγλια

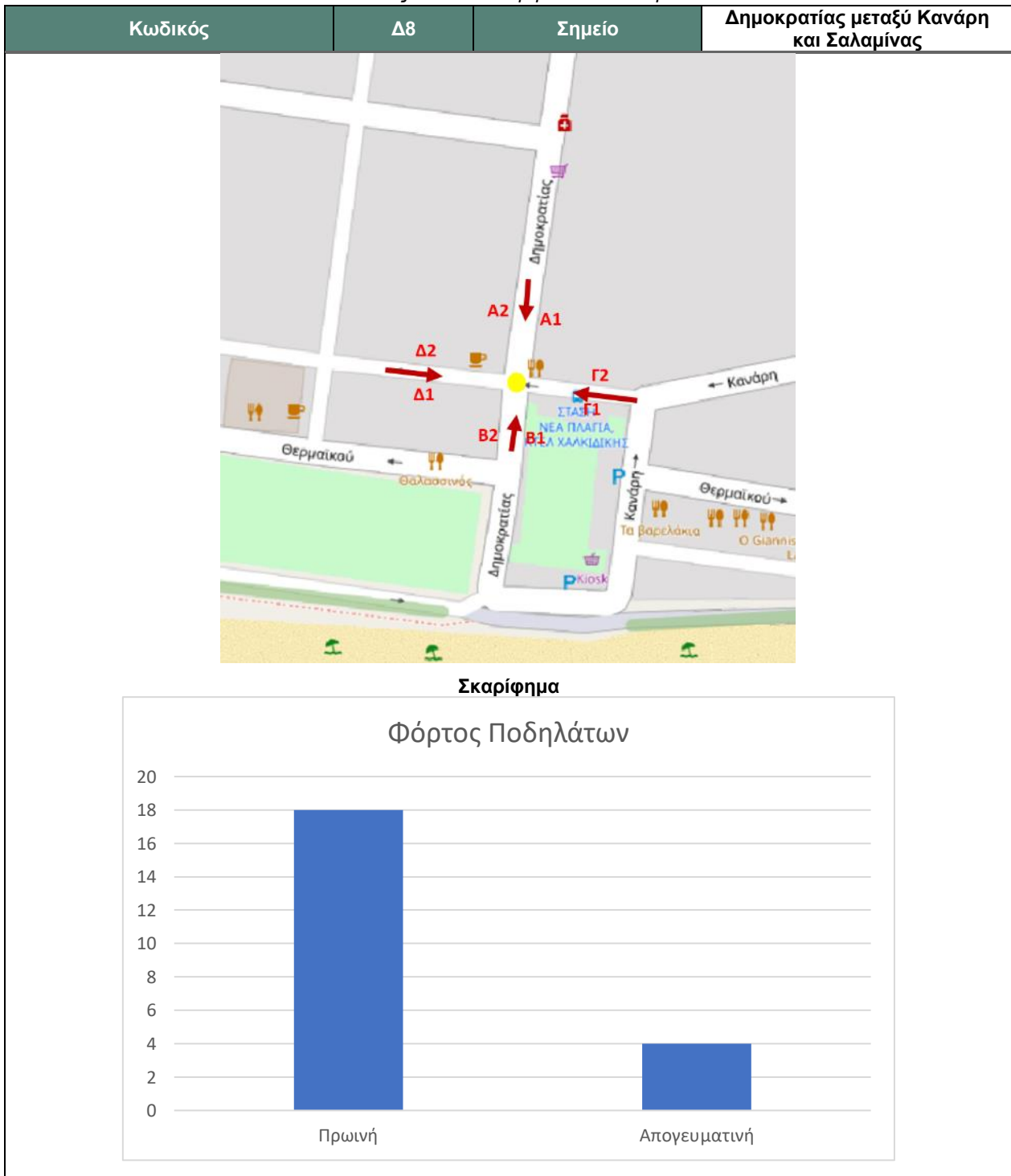
Κωδικός	Δ7	Σημείο	Ε.Ο. Ν. Τρίγλιας Πολυγύρου ύψος κεντρικής πλατείας
 Σκαρίφημα			

Στάδιο 2

- Διατομή 8: Νέα Πλάγια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 8 καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο.

Πίνακας 10.34: Διατομή Δ8: Νέα Πλάγια



Στάδιο 2

- Διατομή 9: Νέα Πλάγια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 9 καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο.

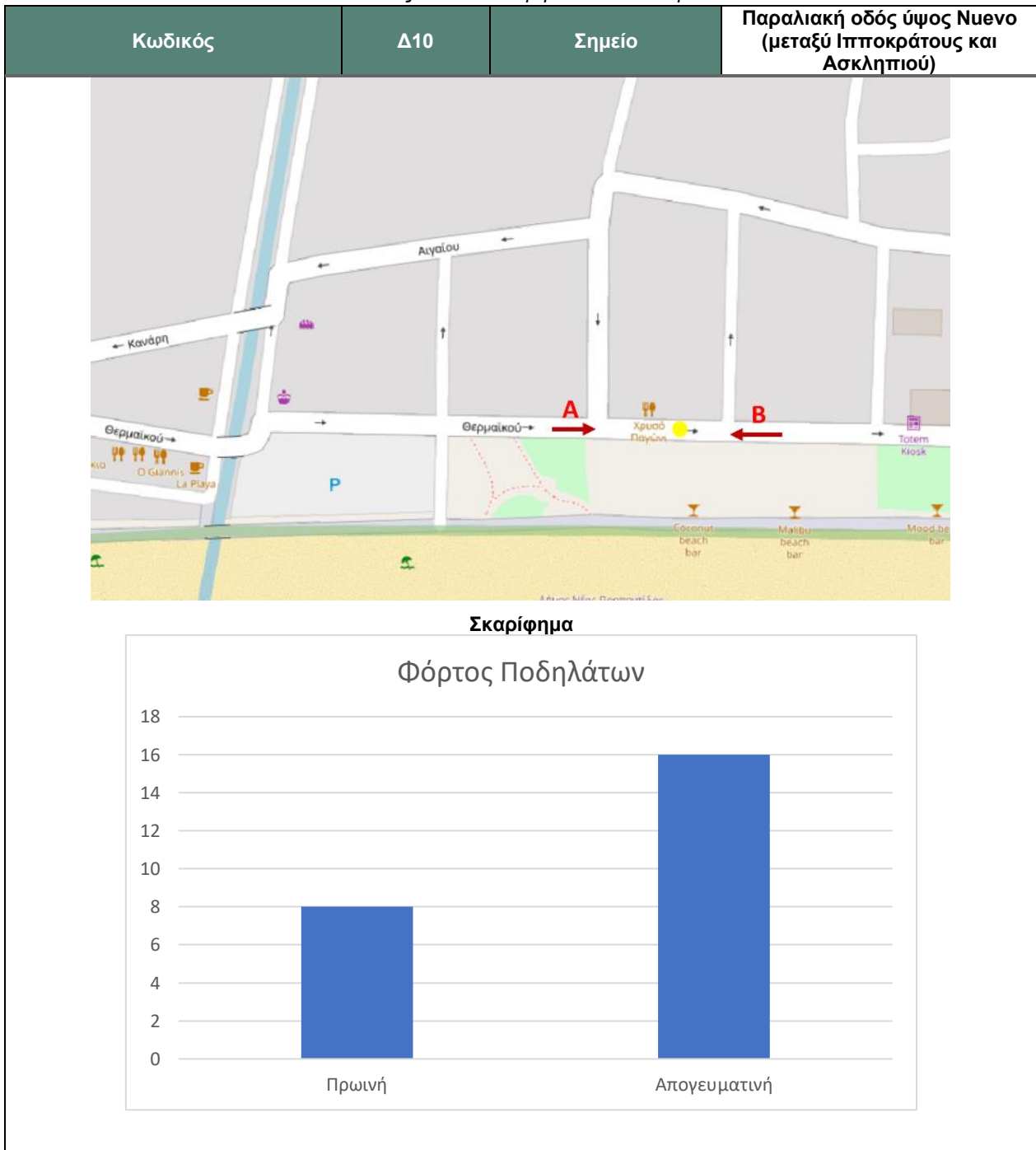
Πίνακας 10.35: Διατομή Δ9: Νέα Πλάγια



- Διατομή 10: Νέα Πλάγια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 10 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.36: Διατομή Δ10: Νέα Πλάγια

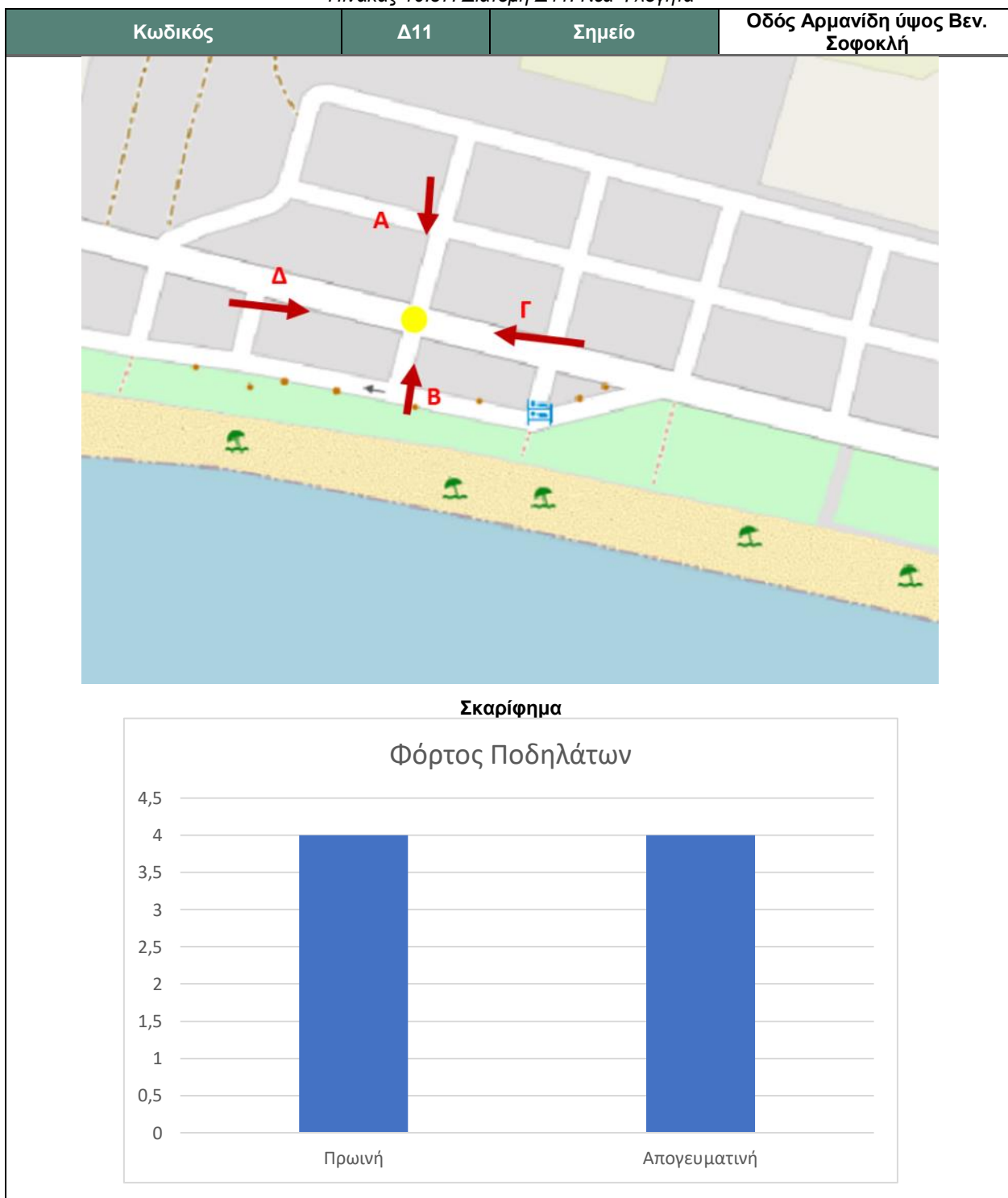


Στάδιο 2

• Διατομή 11: Νέα Φλογητά

Όμοιος είναι ο φόρτος οχημάτων που καταγράφεται τόσο την απογευματινή όσο και την πρωινή περίοδο.

Πίνακας 10.37: Διατομή Δ11: Νέα Φλογητά

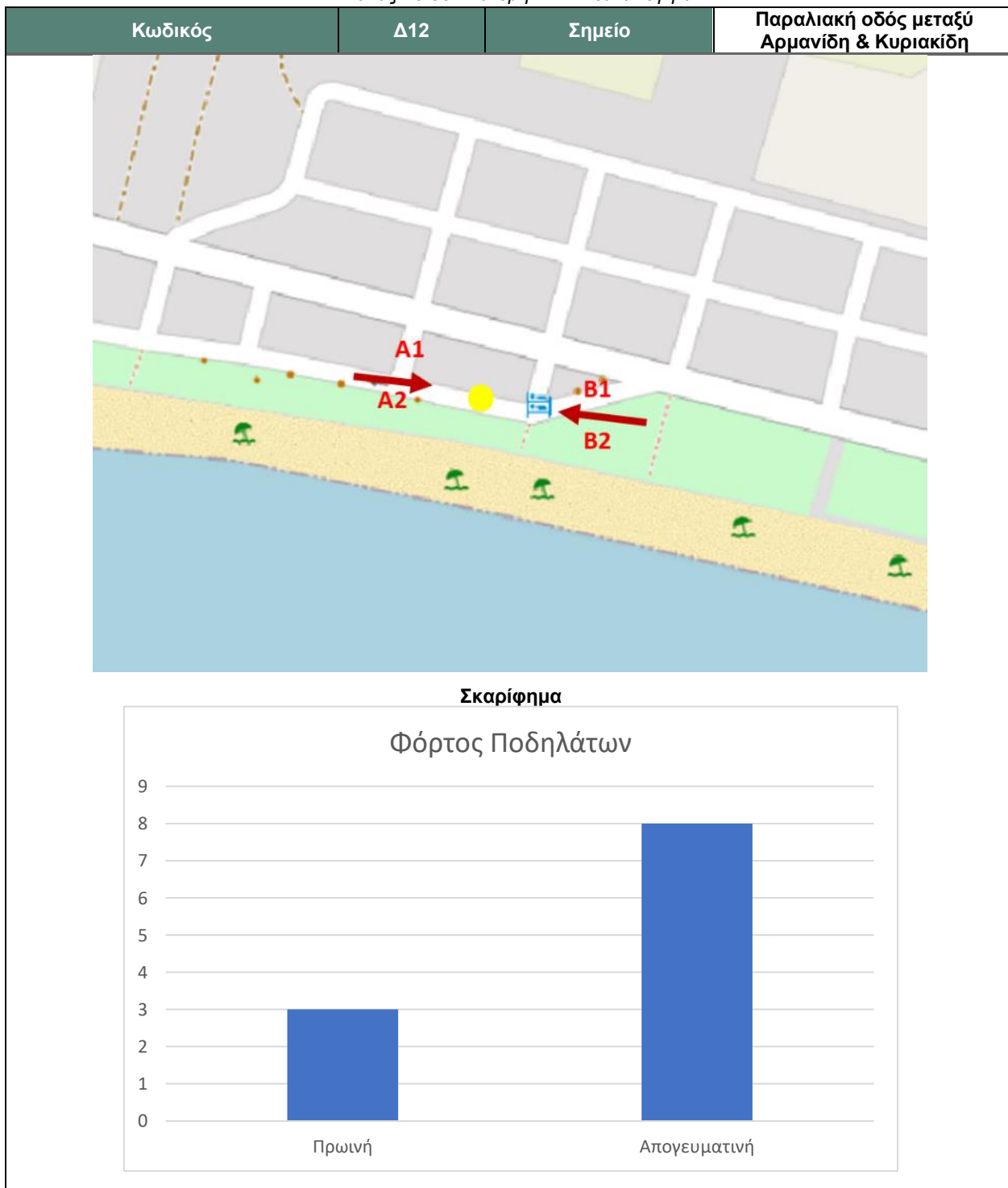


Στάδιο 2

- Διατομή 12: Νέα Φλογητά

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 12 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.38: Διατομή Δ12: Νέα Φλογητά

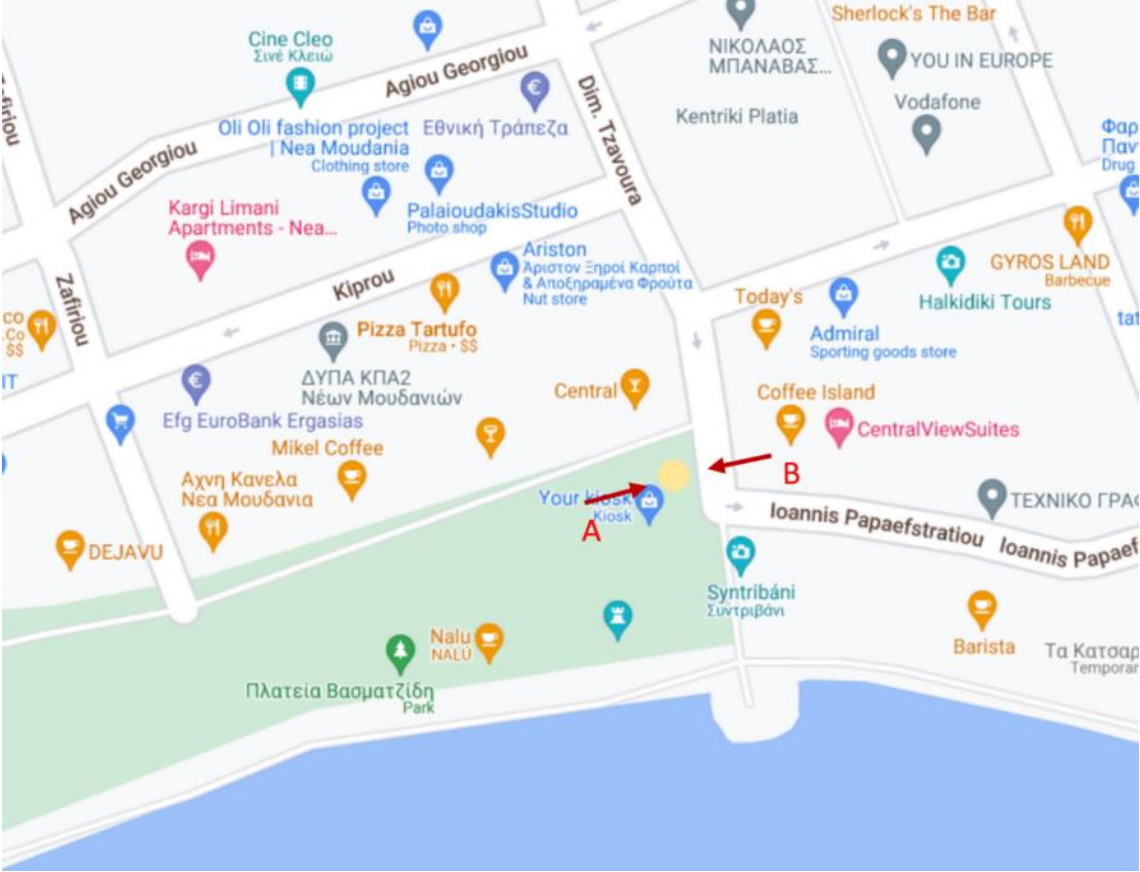


Στάδιο 2

- Διατομή 15: Νέα Μουδανιά

Στη διατομή 15 δεν καταγράφεται φόρτος ποδηλάτων τόσο στην πρωινή όσο και στην απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.41: Διατομή Δ15: Νέα Μουδανιά

Κωδικός	Δ15	Σημείο	Πεζόδρομος πλατείας Βασματζίδη υψος οδού Τζαβούρα
 Σκαρίφημα			

Στάδιο 2

• Διατομή 16: Νέα Μουδανιά

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 16 καταγράφεται κατά την πρωινή περίοδο, καθώς στην απογευματινή περίοδο δεν καταγράφηκαν ποδήλατα.

Πίνακας 10.42: Διατομή Δ16: Νέα Μουδανιά

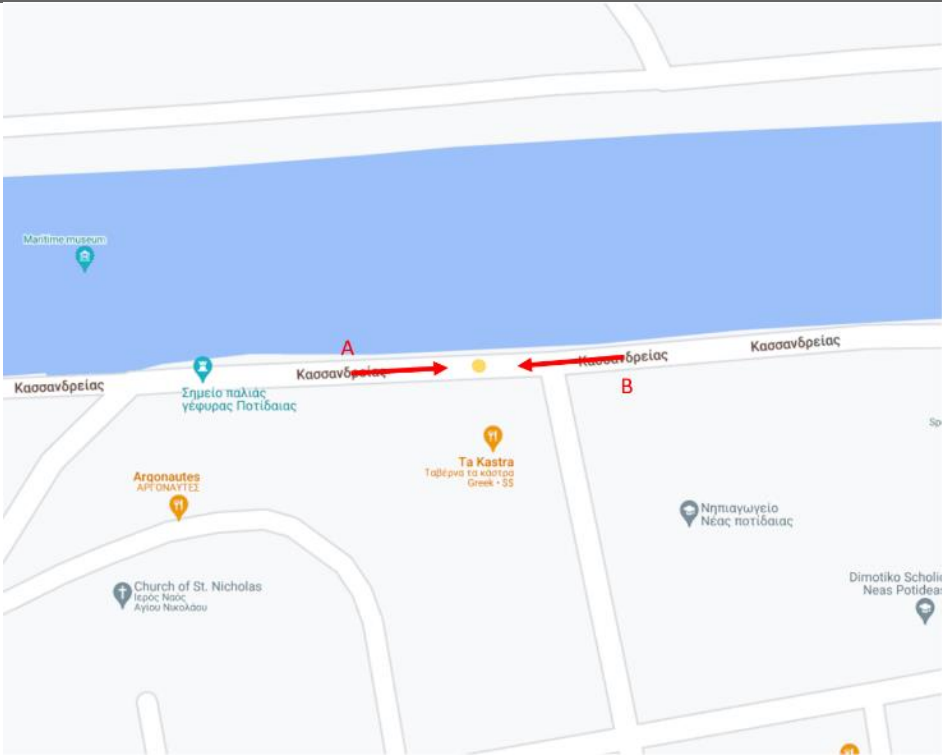


Στάδιο 2

- Διατομή 17: Νέα Ποτίδαια

Στη διατομή 17 δεν καταγράφεται φόρτος ποδηλάτων τόσο στην πρωινή όσο και στην απογευματινή περίοδο.

Πίνακας 10.43: Διατομή Δ17: Νέα Ποτίδαια

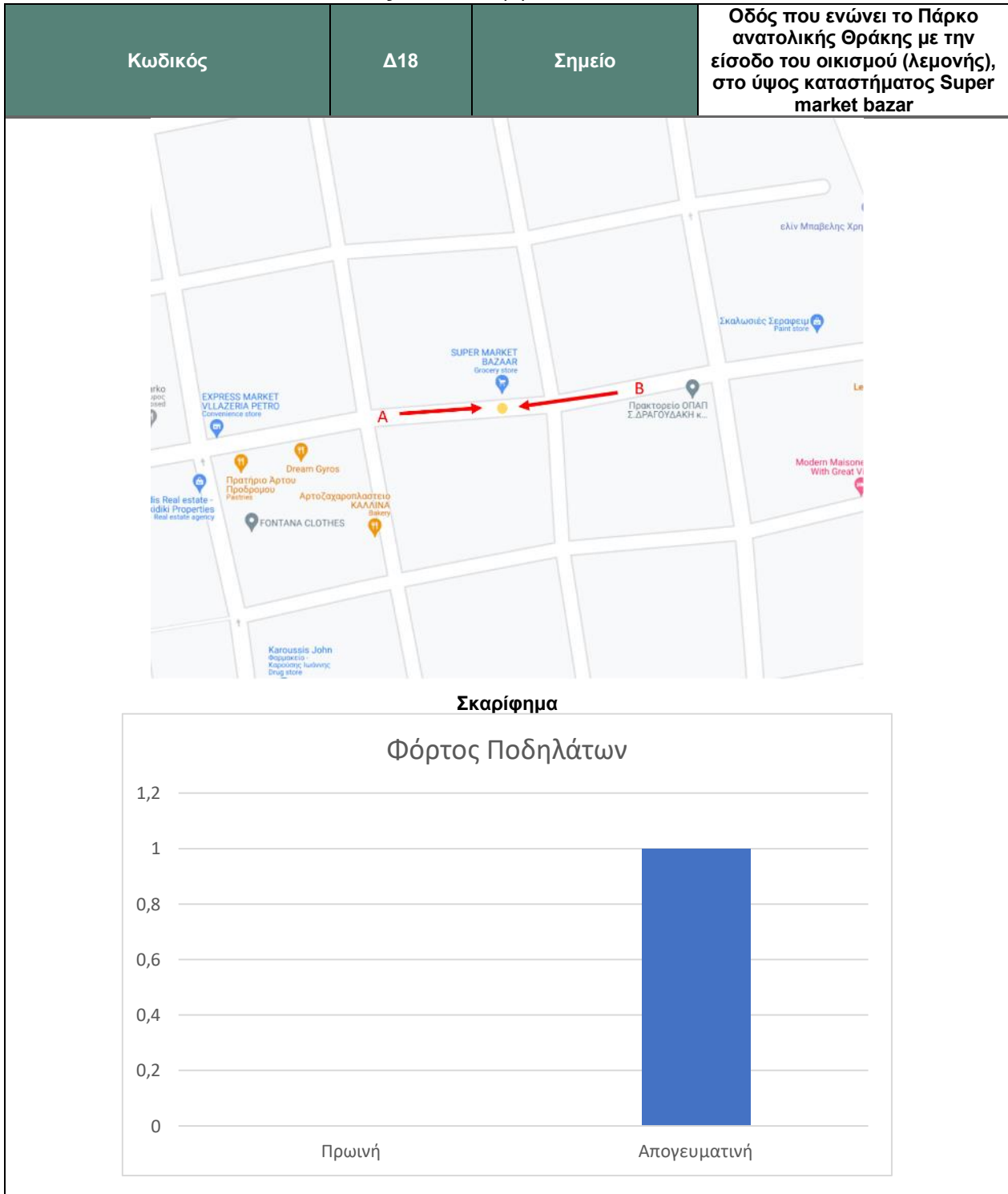
Κωδικός	Δ17	Σημείο	Οδός παράλληλη με τον Ισθμό, ύψος καταστήματος "Κάστρα"
 Σκαρίφημα			

Στάδιο 2

• Διατομή 18: Νέα Ποτίδαια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 18 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, καθώς στην πρωινή περίοδο δεν καταγράφηκαν ποδήλατα.

Πίνακας 10.44: Διατομή Δ18: Νέα Ποτίδαια

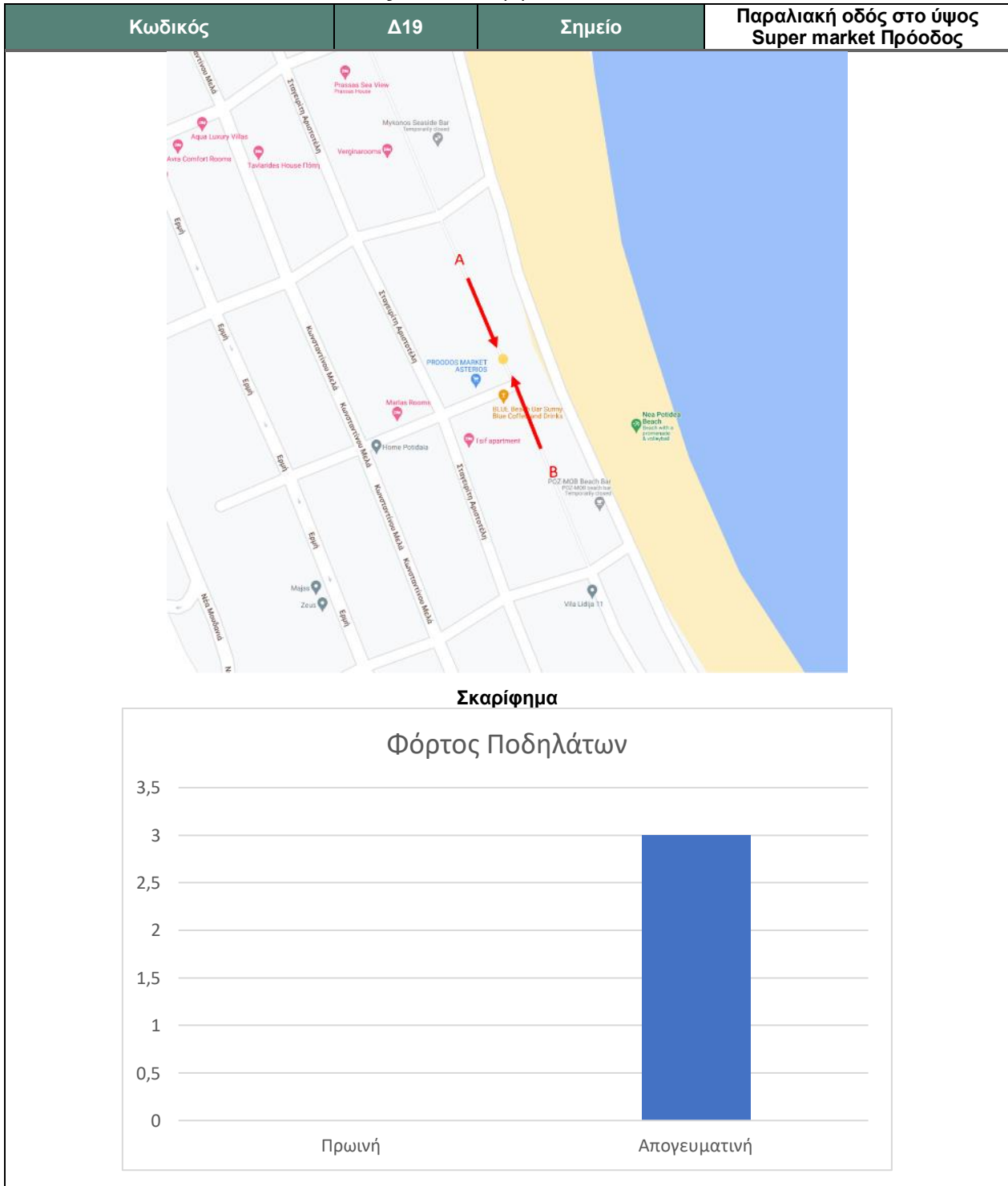


Στάδιο 2

• Διατομή 19: Νέα Ποτίδαια

Ο μεγαλύτερος φόρτος ποδηλάτων στη διατομή 19 καταγράφεται κατά την απογευματινή περίοδο, καθώς στην πρωινή περίοδο δεν καταγράφηκαν ποδήλατα.

Πίνακας 10.45: Διατομή Δ19: Νέα Ποτίδαια



10.2.2 Υποδομή Ποδηλάτων

Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει υπερτοπικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, όμως υπάρχει σήμανση ποδηλατοδρόμου στον παραλιακό πεζόδρομο των Νέων Πλαγίων μέχρι τα Φλογητά. Επίσης σήμανση ποδηλατοδρόμου υπάρχει στη Σωζόπολη, ενώ σημειώνεται και ο ποδηλατόδρομος στα Νέα Μουδανιά που εκτείνεται από την εμπορική περιοχή έως το παραλιακό μέτωπο.



Σχήμα 10.6: Σήμανση Ποδηλατοδρόμων στα Νέα Πλάγια – Φλογητά (1)



Σχήμα 10.7: Σήμανση Ποδηλατοδρόμων στα Νέα Πλάγια – Φλογητά (2)

Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί ότι εντοπίζονται σε όλο το δήμο σημεία στάθμευσης οχημάτων και παραδείγματα αυτών δίδονται στο Σχήμα 10.8.

Στάδιο 2



Σχήμα 10.8: Στάθμευση ποδηλάτων - Νέα Προποντίδα

11. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ

11.1 Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων

Για τη διερεύνηση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο του Δήμου Νέας Προποντίδας ο ανάδοχος συνέταξε σχετικό αίτημα προς τα αρμόδια τμήματα της τροχαίας με αρμοδιότητα εντός της περιοχής μελέτης, ενώ ζητήθηκαν και ανωνυμοποιημένα μικροδεδομένα ατυχημάτων από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Τα στοιχεία που συλλέχτηκαν αφορούν τροχαία ατυχήματα της περιόδου 2018-2021.

Τα δεδομένα που παρουσιάζονται αφορούν την περίοδο των 3-4 πιο πρόσφατων ετών με «τυπικές συνθήκες κυκλοφορίας (καθώς από το 2020 έως το 2022 υπήρχαν σε ισχύ μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της Covid-19).

Αξίζει να σημειωθεί ότι από τις διαφορετικές πηγές δεδομένων για τα ατυχήματα, ορισμένες αξιοποιήθηκαν στις αναλύσεις σχετικά με την χωρική κατανομή των ατυχημάτων και ορισμένες σχετικά με τα ποσοτικά-ποιοτικά χαρακτηριστικά τους. Ειδικότερα:

- Για την χωρική κατανομή των ατυχημάτων αξιοποιήθηκαν τα διαθέσιμα δεδομένα των αρμόδιων τμημάτων τροχαίας. Τα εν λόγω δεδομένα αφορούν μόνο σε ατυχήματα με τραυματισμό και δεν περιλαμβάνουν πληροφορίες για τα ατυχήματα με υλικές ζημιές και **αφορούν τα έτη 2019, 2020 & 2021.**
- Για τις ποσοτικές αναλύσεις αξιοποιήθηκαν τα δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ., καθόσον θερήθηκαν πληρέστερα, ωστόσο δεν μπορούν να χωροθετηθούν. **Τα συγκεκριμένα δεδομένα αφορούν τα έτη 2018, 2019 & 2020.**

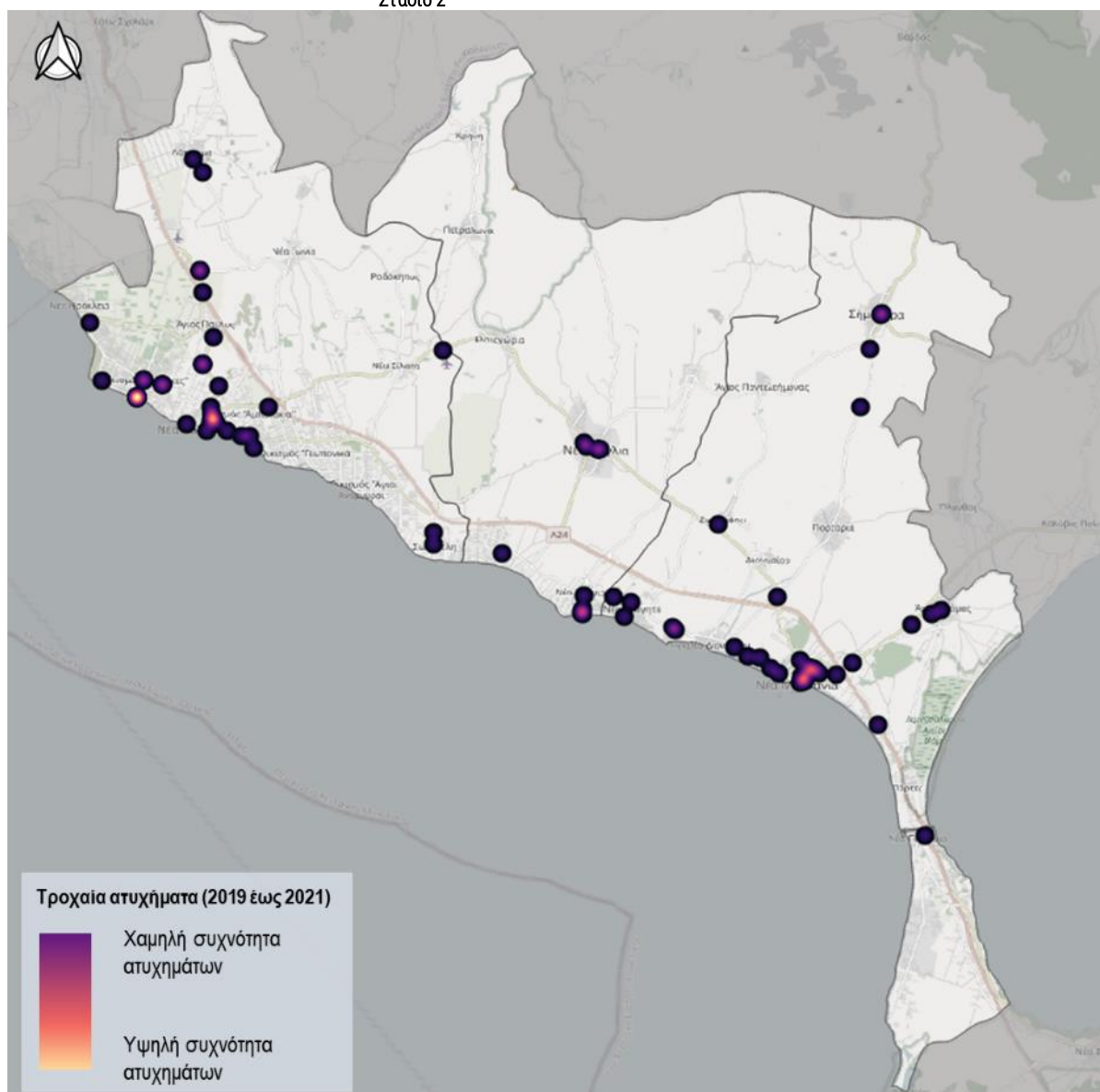
Η συχνότητα των ατυχημάτων για το σύνολο των διαθέσιμων δεδομένων παρουσιάζεται στο χάρτη στο Σχήμα 11.1. Από τη συγκεκριμένη ανάλυση προκύπτουν θέσεις με σχετικά υψηλή συχνότητα ατυχημάτων. Ειδικότερα οι θέσεις με τα περισσότερα ατυχήματα είναι οι εξής:

- Περιοχή: Ν Ηράκλεια
 - Κόμβος: Ε.Ο. Ν. Καλλικράτειας – Ν. Ηράκλειας & Αγ. Παύλου: Πρόκειται για έναν κόμβο μορφής «Τ», ο οποίος παρουσιάζει πολύ φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Και οι δυο οδοί συγκεντρώνουν υψηλούς φόρτους οχημάτων κατά τη θερινή περίοδο, ενώ παράλληλα η ορατότητα στον κόμβο είναι σχεδόν μηδενική. Ο συγκεκριμένος κόμβος χρήζει σημαντικής προσοχής και αναβάθμισης.
 - Κόμβος: Εμμ. Παππά & Αγ. Παύλου: Πρόκειται για δυο οδούς με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οι οποίοι παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους την θερινή περίοδο. Η παροχή προτεραιότητας δημιουργεί μεγάλες καθυστερήσεις με αποτέλεσμα επικίνδυνους ελιγμούς.
- Περιοχή: Ν Καλλικράτεια
 - Ε.Ο. Ν. Καλλικράτειας – Αγ. Παύλου (Ύψος γέφυρας), Επικίνδυνη διαμόρφωση οδού με απότομη στροφή και περιορισμένη ορατότητα.
 - Οδός Αντ. Κελέση: Ο δρόμος συγκεντρώνει ατυχήματα κατά μήκος του. Παρουσιάζει αυξημένο φόρτο και λειτουργεί ως έξοδος από την πόλη. Τα οχήματα των ΚΤΕΛ χρησιμοποιούν την εν λόγω οδό, τα χαρακτηριστικά της οποίας περιορίζονται και από παράτυπη στάθμευση σε ορισμένα τμήματα.

Στάδιο 2

- Περιοχή: Ν. Πλάγια- Φλογιτά
 - Άξονας: Κύπρου – Δημοκρατίας . Κεντρική οδός στα Ν. Πλάγια η οποία συγκεντρώνει μεγάλο πλήθος μετακινήσεων.
- Περιοχή: Ν. Τρίγλια
 - Τα ατυχήματα συγκεντρώνονται στους κεντρικούς άξονες του οικισμού
- Περιοχή: Ν. Μουδανιά
 - Τα Μουδανιά παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους εντός του οικισμού στο σύνολο του έτους. Ως αποτέλεσμα τα ατυχήματα εντός οικισμού κατανέμονται σε πολλές οδούς χωρίς να παρατηρείται συγκεκριμένο μελανό σημείο.
 - Ο άξονας Ν. Μουδανιά – Παραλία Διονύσου παρουσιάζει κατά μήκος του υψηλό αριθμό ατυχημάτων.
- Περιοχή: Ν. Ποτίδαια
 - Η είσοδοι και έξοδοι της Ν. Ποτίδαιας παρουσιάζουν περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία αναμένεται να δημιουργήσουν ατυχήματα. Ωστόσο, δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερα σοβαρά ατυχήματα (με τραυματισμό θάνατο (σύμφωνα με τα στοιχεία της τροχαίας).

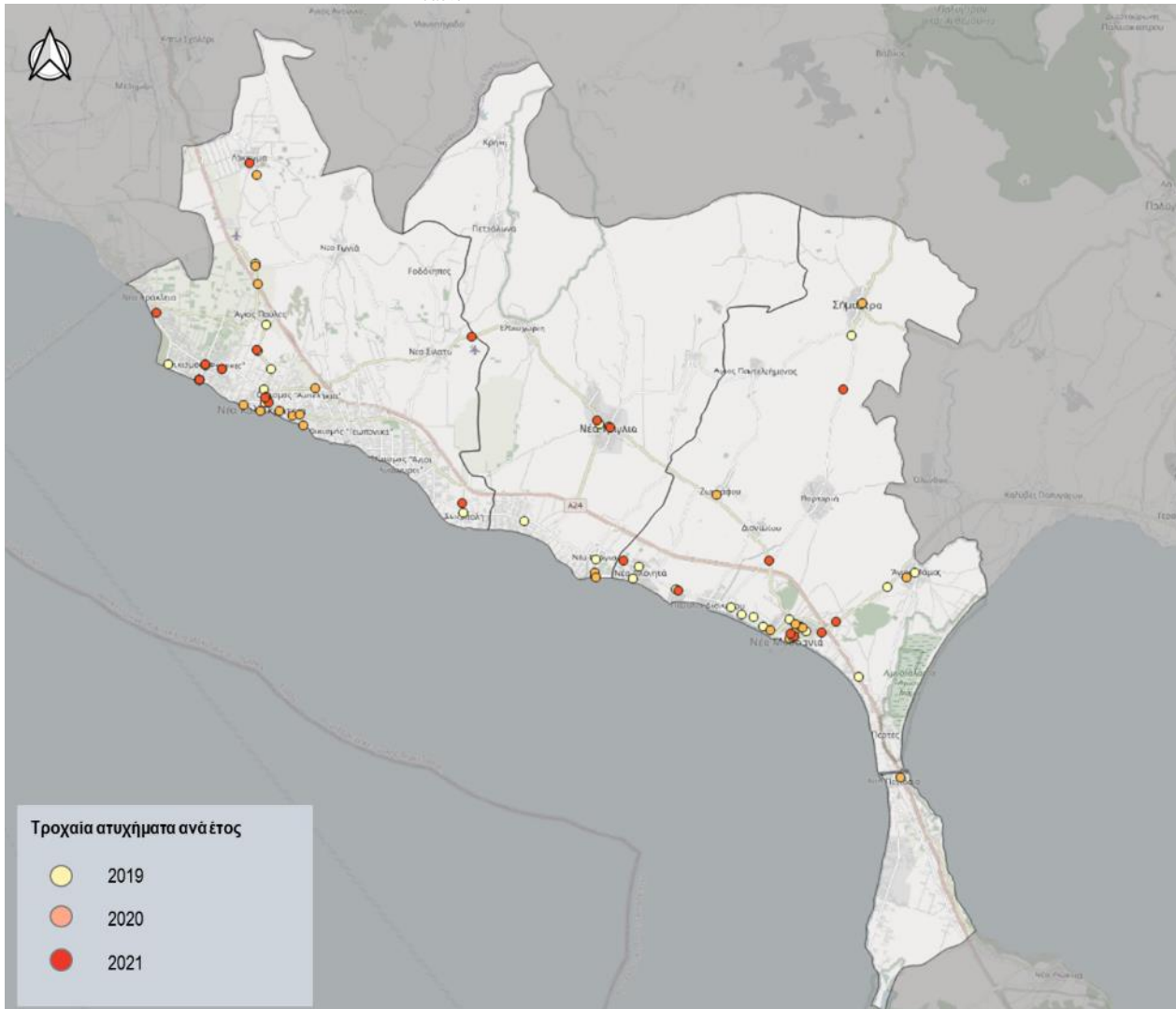
Στάδιο 2



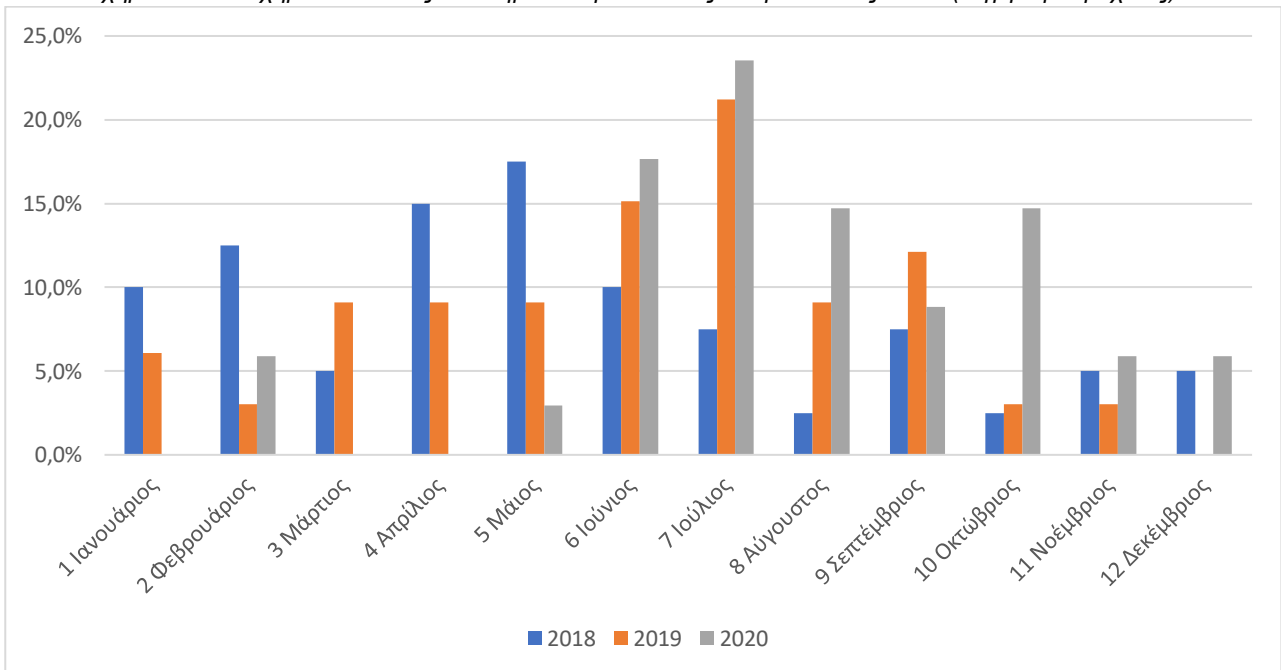
Σχήμα 11.1: Συχνότητα ατυχημάτων στο Δήμο Ν. Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Οι θέσεις των ατυχημάτων ανά έτος παρουσιάζονται στο χάρτη στο Σχήμα 11.2 ενώ το διάγραμμα στο Σχήμα 11.3 περιλαμβάνει τα σχετικά ποσοτικά στοιχεία.

Στάδιο 2



Σχήμα 11.2: Ατυχήματα ανά έτος στο Δήμο Ν. Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

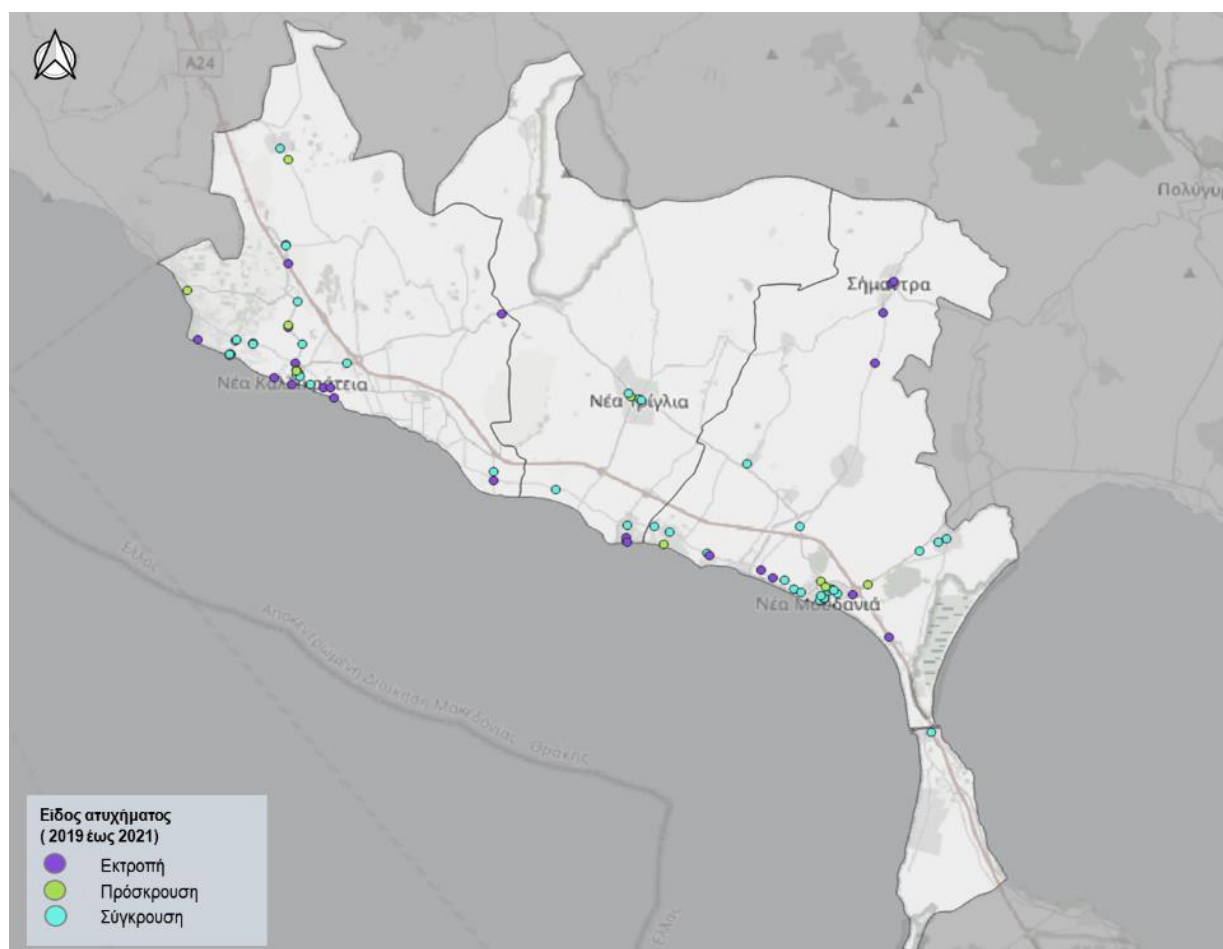


Σχήμα 11.3: Πλήθος ατυχημάτων ανά έτος ανά μήνα – Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στάδιο 2

Όπως προκύπτει και από τα σχετικά δεδομένα της τροχαίας (2019-2021), το συνολικό πλήθος των ατυχημάτων (με τραυματισμό και με υλικές ζημιές) το 2019 (471) και το 2021 (408) είναι αρκετά υψηλότερο από το έτος 2020 (408). Ο περιορισμός των μετακινήσεων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του Covid 19 συνέβαλε αισθητά στη μείωση των ατυχημάτων το έτος 2020, ενώ από το 2021, το πλήθος των ατυχημάτων φαίνεται να επανέρχεται στα προηγούμενα επίπεδα.

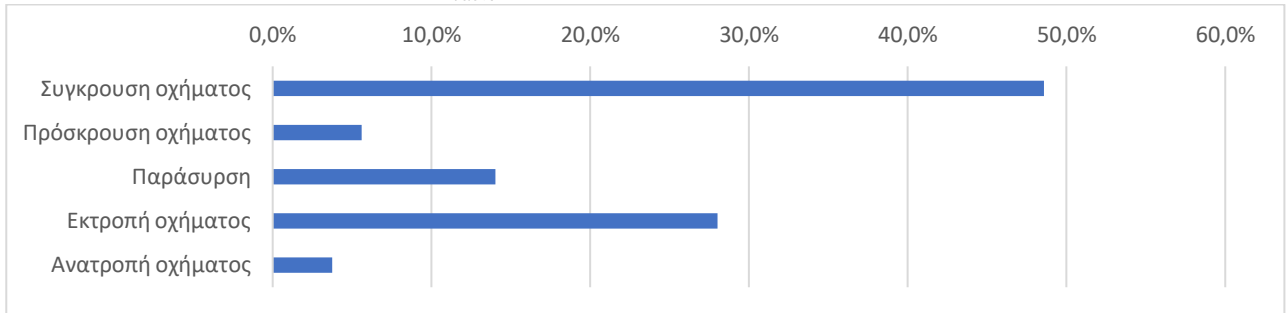
Το είδος του ατυχήματος έχει ιδιαίτερη σημασία για την κατανόηση των συνθηκών του ατυχήματος και την επιλογή αποτελεσματικών τρόπων για την αντιμετώπιση τους. Στο Σχήμα 11.6 και στο Σχήμα 11.7 παρουσιάζονται τα ατυχήματα ανά είδος ατυχήματος σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που πραγματοποιεί η τροχαία κατά την καταγραφή τους.



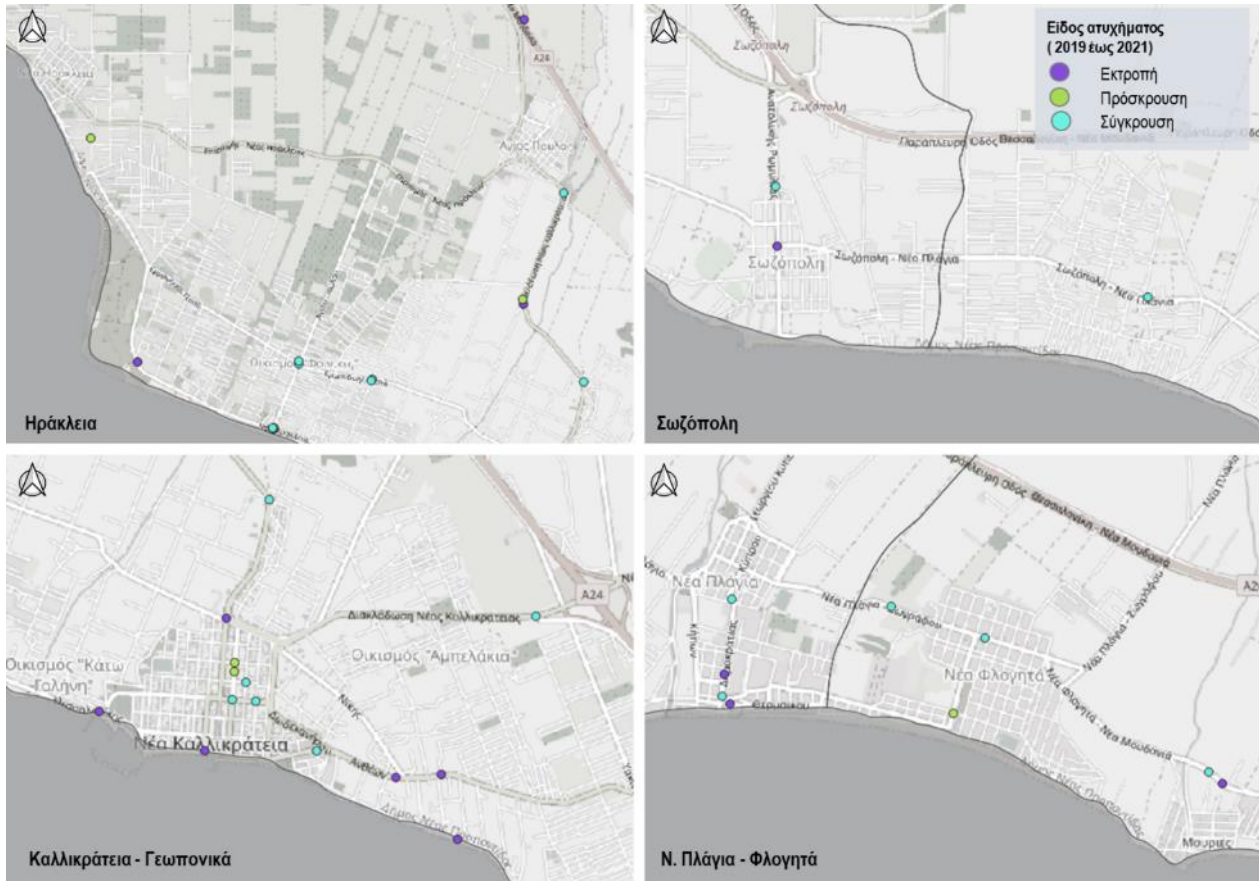
Σχήμα 11.4: Ατυχήματα στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Η κυριότερη μορφή ατυχήματος αφορά τις συγκρούσεις μεταξύ οχημάτων, ενώ οι εκτροπές συγκεντρώνουν επίσης υψηλό ποσοστό. Μεγαλύτερη βαρύτητα ωστόσο έχουν τα ατυχήματα τα οποία σχετίζονται με την παράσυρση πεζών (ή και ζώων).

Στάδιο 2



Σχήμα 11.5: Είδος ατυχημάτων - Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)



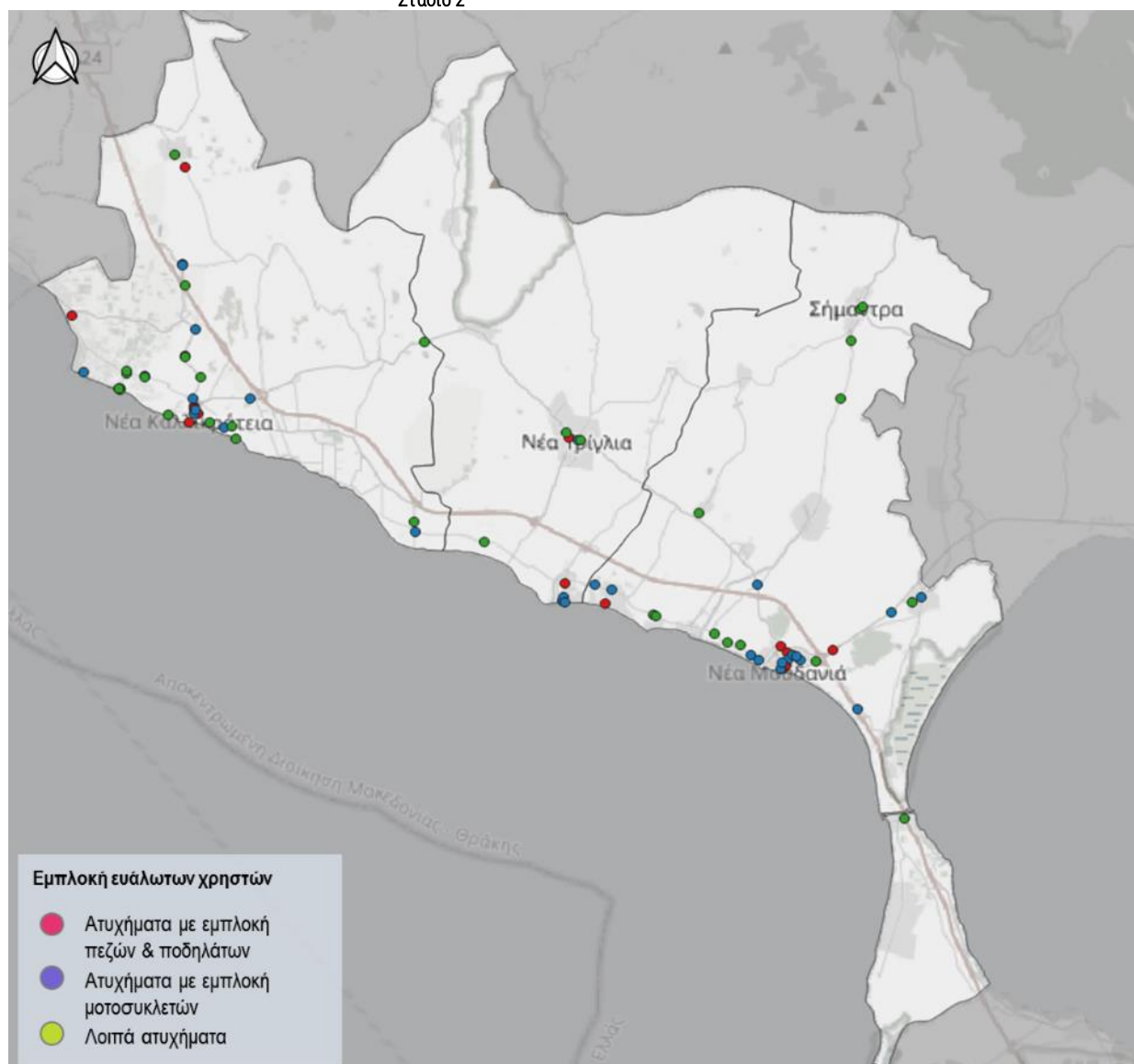
Στάδιο 2



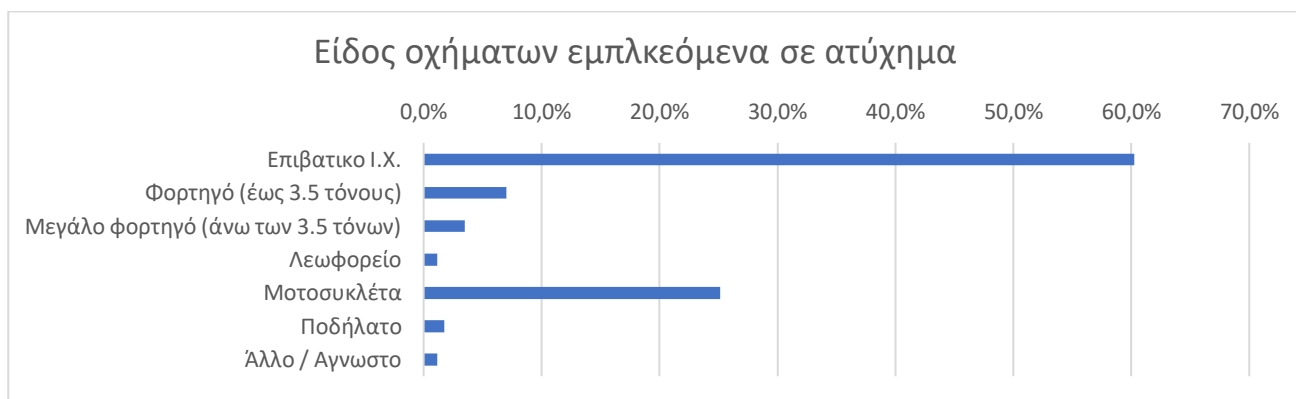
Σχήμα 11.6: Ατυχήματα στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Σε μια προσπάθεια να γίνει καλύτερα κατανοητό το είδος των ατυχημάτων που παρατηρούνται στη περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας, διαμορφώθηκαν μετά από σχετική επεξεργασία τρεις νέες κατηγορίες ατυχημάτων. Στόχος ήταν να διερευνηθούν εκτενέστερα τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, κ.ά.), καθώς και τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται μοτοσυκλέτες.

Στάδιο 2



Σχήμα 11.7: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)



Σχήμα 11.8: Ειδικές κατηγορίες ατυχημάτων Έτη 2018 έως 2020 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στάδιο 2

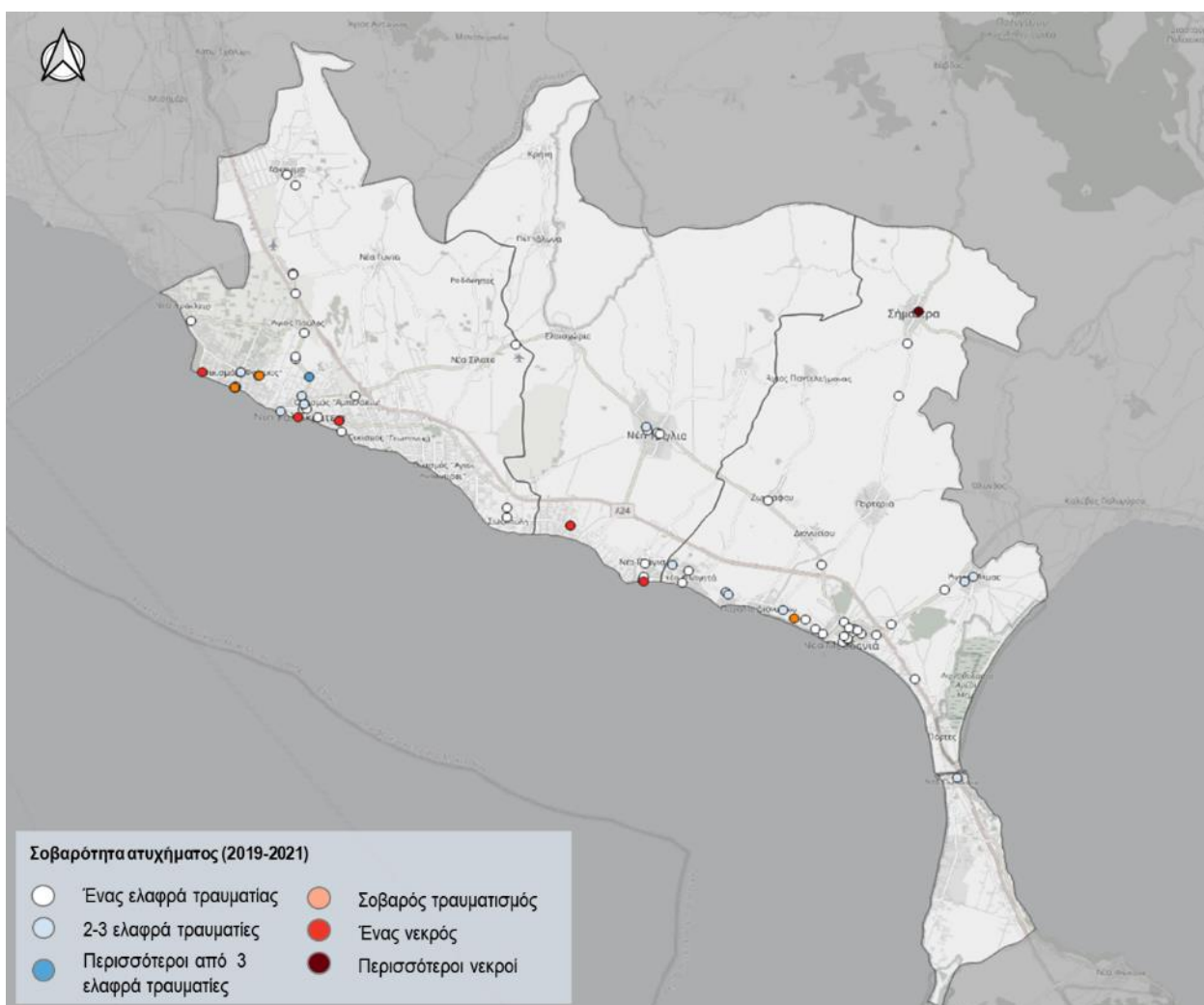


Σχήμα 11.9: Ατυχήματα με ευάλωτους χρήστες στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Στάδιο 2

Όπως προκύπτει από τα σχετικά ευρήματα, παρατηρείται μια εξαιρετικά υψηλή συμμετοχή μοτοσυκλετών στο σύνολο των ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου. Οι μοτοσικλετιστές αν και διατηρούν τα πλεονεκτήματα κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων (π.χ. ταχύτητα κίνησης, γρήγορη επιτάχυνση, κ.ά.), δεν διαθέτουν την αντίστοιχη ασφάλεια στην περίπτωση ατυχήματος όπως οι οδηγοί ενός Ι.Χ. αυτοκινήτου. Ως αποτέλεσμα προκύπτει ένα αυξημένο επίπεδο κινδύνου στα ατυχήματα της εξεταζόμενης περιοχής. Στα σοβαρότερα ατυχήματα (τα οποία περιλαμβάνουν οι χάρτες) οι μοτοσυκλέτες φαίνεται να κυριαρχούν.

Σημαντικό στοιχείο για τη λήψη αποφάσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας αποτελεί η σοβαρότητα των ατυχημάτων που παρατηρούνται σε μια περιοχή. Στο Σχήμα 11.10 παρουσιάζονται τα στοιχεία ατυχημάτων στην περιοχή του Δήμου, βάσει σοβαρότητας ατυχήματος, όπως αυτή αξιολογήθηκε από τα οικεία Τμήματα Τροχαίας.



Σχήμα 11.10: Σοβαρότητα ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας - Έτη 2019 έως 2022 (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Στο διάστημα των τριών ετών των διαθέσιμων δεδομένων ατυχημάτων έχουν παρατηρηθεί 6 θανατηφόρα ατυχήματα με συνολικά 7 νεκρούς, καθώς και τρία (3) ατύχημα με σοβαρό τραυματισμό. Τα υπόλοιπα ατυχήματα αφορούν περιπτώσεις με ελαφρύ τραυματισμό.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, το πλήθος των θανατηφόρων τροχαίων στην περιοχή του Δήμου είναι εξαιρετικά υψηλό. Εξαιρώντας τα θανατηφόρα ατυχήματα τα οποία σχετίζονται με την εθνική οδό (τα οποία δεν εντάσσονται στην ανάλυση), παρατηρούνται πολλά ατυχήματα - στο εσωτερικό οδικό δίκτυο του δήμου,

Στάδιο 2

και ειδικότερα σε αρκετές περιπτώσεις σε θέσεις εκτός οικισμών. Ως συμπέρασμα προκύπτει ότι οδηγική συμπεριφορά των κατοίκων ή/και των επισκεπτών ενδέχεται να παρουσιάζει υψηλή επιθετικότητα.

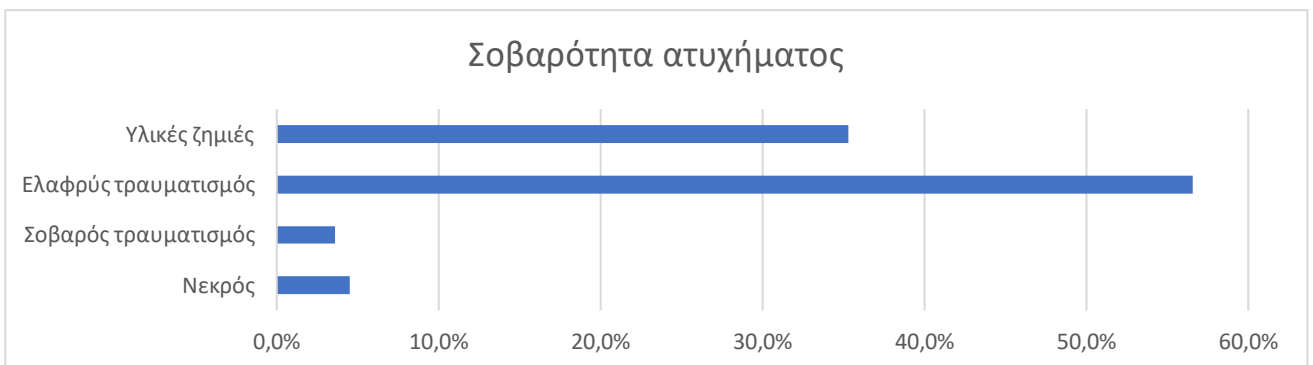


Στάδιο 2



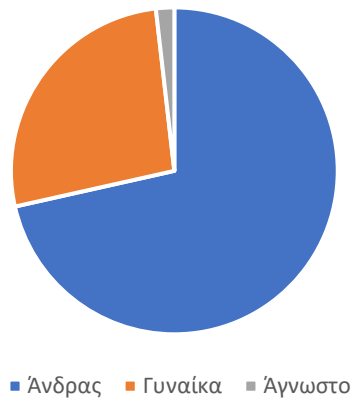
Σχήμα 11.11: Σοβαρότητα ατυχημάτων στους μεγαλύτερους οικισμούς του Δ. Νέας Προποντίδας. Έτη 2019 έως 2021. (Πηγή: Τμ. Τροχαίας)

Εν συνεχεία στο Σχήμα 11.12 δίδονται κάποια στοιχεία των ατυχημάτων και των εμπλεκόμενων σε αυτά, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

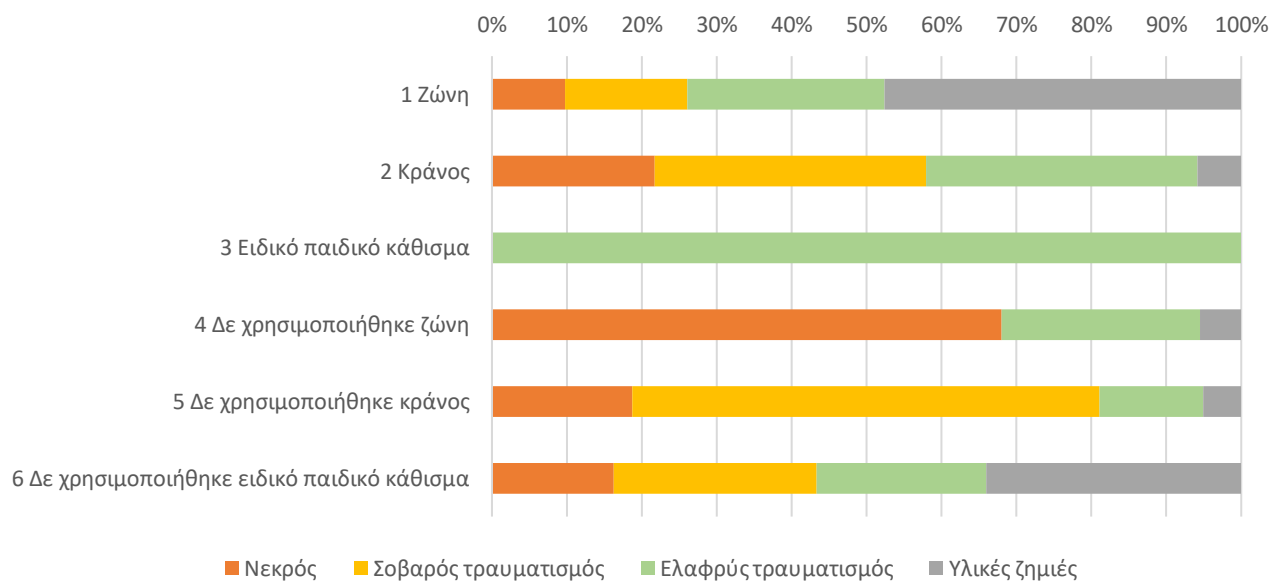


Στάδιο 2

Φύλο εμπλεκομένων σε ατύχημα



Σοβαρότητα ατυχήματος & χρήση εξοπλισμού



Σχήμα 11.12: Χαρακτηριστικά ατυχημάτων στο Δήμο Νέας Προποντίδας - Έτη 2018 έως 2021 (Πηγή: Τμ. Ελστατ)

Έτσι, αξίζει να σημειωθούν οι σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ της σοβαρότητας του τραυματισμού όταν χρησιμοποιείται και όταν δεν χρησιμοποιείται ο εξοπλισμός ασφαλείας. Οι νεκροί και οι σοβαροί τραυματισμοί είναι αισθητά υψηλότεροι όταν ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται.

12. ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) του Δήμου Νέας Προποντίδας που εκπονήθηκε το 2015 ο Δήμος Νέας Προποντίδας έχει ως στόχο την μείωση εκπομπών CO₂ κατά 20% τουλάχιστον από τα επίπεδα του 2011(έτος απογραφής) έως το 2020.

Βάσει των διατάξεων του “Συμφώνου των Δημάρχων” κάθε Δήμος έχει την δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο μεθοδολογικών προσεγγίσεων απογραφής και μείωσης εκπομπών CO₂. Η πρώτη είναι η απογραφή και μείωση “κατά κεφαλή” των εκπομπών CO₂ (per capita emissions), στην οποία αυτές κατανέμονται αναλογικά σε όλο τον πληθυσμό, ενώ η δεύτερη λαμβάνει υπόψη την συνολική μείωση εκπομπών CO₂ σε επίπεδο ΟΤΑ (total emissions).

Στο ΣΔΑΕ (2015) του Δήμου Νέας Προποντίδας χρησιμοποιείται η πρώτη μεθοδολογία.

Πίνακας 12.1: Μεθοδολογίες απογραφής εκπομπών CO₂

Μεθοδολογίες απογραφής και μείωσης εκπομπών CO ₂
• Απόλυτη μείωση (total emissions)
• Κατά κεφαλήν μείωση (per capita emissions)

Η ορθή καταγραφή των εκπομπών CO₂ είναι καίριας σημασίας, καθώς μέσω αυτής καθορίζονται οι τομείς δράσης προτεραιότητας και σχεδιάζονται τα απαραίτητα μέτρα για την μείωση τους.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ΣΔΑΕ (2015) για κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών, ο συγκεκριμένος τομέας αποτελεί την μεγαλύτερη πηγή εκπομπών CO₂, όπως συνήθως συμβαίνει στους περισσότερους δήμους.

Οι κατηγορίες μεταφορών που αφορούν τον Δήμο του ενδιαφέροντος μας είναι οι α) Δημοτικές Μεταφορές, και β) οι Ιδιωτικές και Εμπορικές Μεταφορές, καθώς δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία στα γεωγραφικά όρια του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Ο Δήμος έχει στην κατοχή του 85 οχήματα διαφόρων τύπων για την εξυπηρέτηση των δημοτικών εργασιών και υποχρεώσεων. Συγκεκριμένα, υπάρχουν 8 Βενζινοκίνητα οχήματα (Δ.Ε. Ν. Μουδανιών), 56 πετρελαιοκίνητα (18 Δ.Ε. Ν. Μουδανιών, 12 Δ.Ε. Ν. Τρίγλιας και 26 Δ.Ε. Ν. Καλλικράτειας) και 21 μηχανήματα έργων(JCB, σάρωθρα κ.λπ.).

Η κατανάλωση ενέργειας και εκπομπών CO₂ υπολογίστηκε με την βοήθεια στοιχείων κατανάλωσης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης που διατηρεί ο Δήμος για τα οχήματα του, ενώ για τις εμπορικές και ιδιωτικές μεταφορές αντλήθηκαν στοιχεία του ΚΑΠΕ.

Τα αποτελέσματα κατανάλωσης ενέργειας στις μεταφορές σύμφωνα με το ΣΔΑΕ (2015) ανά καύσιμο και ανά κατηγορία μεταφορών παρουσιάζονται παρακάτω (Πίνακας 12.2 και Πίνακας 12.3 αντίστοιχα).

Στάδιο 2

Πίνακας 12.2: Κατανάλωση ενέργειας & Εκπομπές CO₂ στις μεταφορές του Δήμου Νέας Προποντίδας το έτος 2011, ανά καύσιμο (Πηγή: ΣΔΑΕ (2015))

	Κατανάλωση Ενέργειας (MWh)	Εκπομπές CO ₂ (ton)
Βενζίνη	148.383	36.947
Πετρέλαιο κίνησης	93.396	24.936
Βιοντίζελ		
ΣΥΝΟΛΟ	241.779	61.883

Πίνακας 12.3: Κατανάλωση ενέργειας & Εκπομπές CO₂ στις μεταφορές του Δήμου Νέας Προποντίδας το έτος 2011, ανά κατηγορία μεταφορών (Πηγή: ΣΔΑΕ (2015))

	Κατανάλωση Ενέργειας (MWh)	Εκπομπές CO ₂ (ton)
Δημοτικός Στόλος	3.362	893
Ιδιωτικές & Εμπορικές μεταφορές	238.417	60.990
ΣΥΝΟΛΟ	241.779	61.883

Τα συλλεχθέντα στοιχεία δείχνουν ότι η βενζίνη ως καύσιμο συμβάλει περισσότερο στην κατανάλωση ενέργειας και στην εκπομπή CO₂ σε σύγκριση με το πετρέλαιο κίνησης. Επιπλέον είναι εμφανές ότι οι ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές είναι αυτές που αποτελούν την κύρια πηγή κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπής CO₂, καθώς οι τιμές των αποτελεσμάτων από τον δημόσιο στόλο είναι εξαιρετικά μικρότερες εν συγκρίσει με αυτές προερχόμενες από τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές.

13. ΣΥΝΟΨΗ

Στο παρόν κεφάλαιο δίδονται συνοπτικά τα κυριότερα συμπεράσματα από το σύνολο των αναλύσεων που παραγματοποιήθηκαν με στόχο την εξέταση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Απογραφές Μετακινήσεων

Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τις απογραφές μετακινήσεων είναι τα εξής:

- Παρατηρείται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου τη χειμερινή περίοδο συγκριτικά με τη θερινή.
- Η μέγιστη μεταβολή παρατηρείται στον κόμβο Κ1 καθώς πρόκειται για τοπική παραθαλάσσια οδό περιορισμένης κυκλοφορίας, που τη θερινή περίοδο χρησιμοποιείται ως δρόμος προσπέλασης σε κατοικίες και παραλίες οπότε παρουσιάζει αυξημένη κυκλοφορία.
- Η ελάχιστη μεταβολή εντοπίζεται στον κόμβο Κ18α καθώς πρόκειται για κόμβο εισόδου-εξόδου στον αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης-Μουδανίων, ο οποίος παρουσιάζει αυξημένη κίνηση καθόλη τη διάρκεια της χρονιάς.
- Αύξηση διαφαίνεται τη χειμερινή περίοδο στην κυκλοφορία των Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών και ύφεση στην κυκλοφορία δικύκλων και ταξί συγκριτικά με τη θερινή περίοδο.
- Οι παραλιακοί δρόμοι και οι τοπικές οδοί σύνδεσης των οικισμών παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη μείωση της κυκλοφορίας κατά τη χειμερινή περίοδο.
- Οι συλλεκτήριες διατομές καθώς και οι διατομές εντός του οικισμού των Μουδανίων εμφανίζουν τη μικρότερη μείωση κατά τη χειμερινή περίοδο.
- Κατά τη θερινή περίοδο υπάρχει μείωση στην κυκλοφορία των οχημάτων κατηγορίας β (ΙΧ οχήματα-Ημιφορτηγά-Μικρά Λεωφορεία) και αύξηση στις κατηγορίες α (Δίκυκλα) και γ (Διαξονικά Φορτηγά-Λεωφορεία).
- Ο μέσος ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος είναι διαφορετικός ανάλογα με την διατομή, όμως είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι η κυκλοφορία πραγματοποιείται ως επί το πλείστον από Ι.Χ.-Ημιφορτηγά - Λεωφορεία σε ποσοστά άνω του 90%.

Χαρακτηριστικά Μετακινήσεων

Τα βασικά συμπεράσματα της διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου συνοψίζονται στα εξής:

- Η στάθμευση στην περιοχή πραγματοποιείται παρά την οδό για όλους τους σκοπούς των μετακινήσεων και ένα μικρότερο ποσοστό σταθμεύει σε ελεύθερο χώρο εκτός οδού. Κατά την επιστροφή στο σπίτι αρκετοί σταθμεύουν σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Ο συνήθης απαιτούμενος χρόνος για εύρεση ελεύθερης θέσης στάθμευσης παρά την οδό είναι τα 5'. Το σύνολο των προσφερόμενων θέσεων είναι χωρίς χρέωση.
- Το πλάτος των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται έως και ανύπαρκτο με εξαίρεση τα Νέα Τρίγλια και τα Σήμαντρα όπου θεωρείται κυρίως ικανοποιητικό.
- Η ποιότητα των διαβάσεων εμφανίζεται ανεπαρκής
- Η ποιότητα των ραμπών είναι στη συντριπτική πλειοψηφία προβληματική με μεγάλες και μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές.
- Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται συνολικά ακατάλληλο για την κυκλοφορία ποδηλάτου.

Στάδιο 2

- Η ποιότητα των δημοσίων συγκοινωνιών βρίθκει με εξαίρεση τα Νέα Σίλατα όπου εμφανίζεται βελτιωμένο προφίλ των δημοσίων συγκοινωνιών
- Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν στο ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας μεγαλύτερη βαρύτητα έχει η υγεία και εν συνεχεία η προσβασιμότητα. Έτσι, όσον αφορά τα πεδία αστικής κινητικότητας που συνθέτουν το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας, οι συμμετέχοντες εκτιμούν ότι μέγιστη βαρύτητα έχει η ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης.

Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού

Τα αποτελέσματα της έρευνας προέλευσης – προορισμού παρά την οδό καταδεικνύουν ότι οι διατομές με τη μέγιστη ωριαία διακύμανση κυκλοφορίας κατά τις μετρηθείσες ώρες αντιστοιχούν σε οδούς που αποτελούν τις κύριες ή και δευτερεύουσες εισόδους στον οικισμό Νέων Μουδανιών και ο μικρότερος αριθμός διερχόμενων παρατηρείται σε επαρχιακές οδούς στη Νέα Καλλικράτεια και τα Σήμαντρα

Αναφορικά με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα νοικοκυριά προκύπτει ότι:

- Το επικρατέστερο μέσο μετακίνησης για όλες τις κατηγορίες των συμμετεχόντων είναι το Ι.Χ. αυτοκίνητο (ποσοστό περίπου 80%) και ακολουθεί η πεζή μετακίνηση με ποσοστό πέριξ του 15%.
- Η επικρατέστερη διάρκεια μετακίνησης για όλα τα μέσα, για όλους τους σκοπούς και για όλες τις κατηγορίες συμμετεχόντων είναι τα 0-30 λεπτά της ώρας.
- Χρόνοι μετακίνησης άνω των 30' παρατηρούνται για τους μόνιμους κατοίκους στην εργασία/εκπαίδευση
- Η μέση επιβίβαση σε Ι.Χ. είναι 1-2 άτομα.
- Τα μεγαλύτερα ποσοστά προελεύσεων και προορισμών εντοπίζονται στις κυκλοφοριακές ζώνες που χωροθετούνται στις Δ.Ε. Μουδανιών και Δ.Ε. Καλλικράτειας, ενώ υψηλά ποσοστά μετακινήσεων παρουσιάζουν και οι εξωτερικές ζώνες.

Απογραφή Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

Σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης στην περιοχή μελέτης η πραγματοποιηθείσα έρευνα καταδεικνύει τα εξής:

- Κατά τη θερινή περίοδο το ισοζύγιο στάθμευσης διατηρείται μηδενικό ή αρνητικό για την πλειονότητα των Δήμων γεγονός που σηματοδοτεί πρόβλημα στάθμευσης στους περισσότερους οικισμούς. Κατά τη χειμερινή περίοδο το ισοζύγιο διατηρείται σχεδόν σε όλους τους οικισμούς, γεγονός θετικό που σηματοδοτεί την επάρκεια των θέσεων στάθμευσης δεδομένου ότι τον χειμώνα οι περιοχές εμφανίζουν περιορισμένη τουριστική κίνηση.
- Η ζήτηση για στάθμευση οχημάτων σε περιόδους αυξημένης τουριστικής αιχμής είναι αυξημένη στην εξεταζόμενη περιοχή.
- Οι μικρότεροι δείκτες εμφανίζονται στα Νέα Πλάγια όπου η αγορά και η επισκεψιμότητα είναι πιο περιορισμένη τόσο τη θερινή όσο και τη χειμερινή περίοδο
- Η μέση διάρκεια στάθμευσης κυμαίνεται στις 2 με 3 ώρες για το σύνολο των οικισμών και είναι μικρότερη τη θερινή περίοδο έναντι της χειμερινής.

Τέλος στους ελεύθερους χώρους στάθμευσης εκτός οδού στον Δήμο Νέας Προποντίδας, ο χαρακτήρας τους είναι εποχικός και εξυπηρετεί τις ανάγκες της θερινής περιόδου.

Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Στάδιο 2

Στις χειμερινές μετρήσεις η διαδρομή με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα είναι η γραμμή με αφετηρία τη Θεσσαλονίκη και προορισμό το Παλιούρι, ενώ στις θερινές είναι οι γραμμές Θεσσαλονίκη – Παλιούρι, Ν. Μουδανιά – Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη - Αγ. Παρασκευή. Το ΚΤΕΛ της περιοχής ακολουθεί τιμολογιακή πολιτική που διαφοροποιεί τις τιμές ανάλογα με τον επιβάτη (π.χ. εκπτώσεις σε φοιτητές) και η τιμή των εισιτηρίων για την επιβίβαση σε ΚΤΕΛ είναι δυναμική και εξαρτώμενη από τη διανυόμενη απόσταση.

Ήπιοι Τρόποι Μετακίνησης

Η έρευνα για τους ήπιους τρόπους μετακίνησης έδειξε ότι το 61% των εξεταζόμενων τμημάτων υπάρχει μικρή απόσταση από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αλλά σε μεγάλο ποσοστό διακρίνεται ανεκτός κυκλοφοριακός θόρυβος, με συνεχή κυκλοφοριακή ροή. Ο φόρτος όδευσης πεζών είναι σε ανεκτά επίπεδα, ενώ υπάρχει αίσθημα ασφάλειας όσον αφορά το φωτισμό και οι ελιγμοί πεζών για την αποφυγή εμποδίων δεν είναι συχνοί. Τέλος, παρατηρείται μικρό πλάτος, χωρίς ράμπες για ΑΜΕΑ ή οδηγό όδευσης πεζών και με δάπεδο σε κακή ή μέτρια κατάσταση.

Επίσης, είναι εμφανές ότι στην πλειοψηφία των πεζοδρόμων υπάρχει στάση ή στάθμευση οχημάτων, όμως σπάνια υπάρχει κατά μήκος διέλευση αυτών και σε μέτρια συχνότητα κάθετη διέλευση. Σε γενικές γραμμές υπάρχει άνετη κίνηση σε σχέση με τον φόρτο των πεζών και σπάνια πραγματοποιούνται ελιγμοί για την αποφυγή εμποδίων.

Οι μετρήσεις φόρτου πεζών και ποδηλάτων πραγματοποιήθηκαν σε δεκαεννέα (19) επιλεγμένα τμήματα πεζοδρομίων κατά τη διάρκεια της πρωινής και απογευματινής αιχμής και όπως ήτο αναμενόμενο οι φόρτοι πεζών ήταν αρκετά μεγαλύτεροι από των ποδηλάτων. Τέλος, διαπιστώθηκε ότι ενώ στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει υπερτοπικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, υπάρχει σήμανση ποδηλατοδρόμου στον παραλιακό πεζόδρομο των Νέων Πλαγίων μέχρι τα Φλογητά.

Οδική Ασφάλεια Των Χρηστών

Ένα σημαντικό συμπέρασμα για την οδική ασφάλεια στην περιοχή μελέτης, σύμφωνα με την έρευνα που διεξήχθη, είναι ότι ο περιορισμός των μετακινήσεων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της πανδημίας του Covid-19 συνέβαλε αισθητά στη μείωση των ατυχημάτων το έτος 2020, ενώ από το έτος 2021, το πλήθος των ατυχημάτων φαίνεται να επανέρχεται στα προηγούμενα επίπεδα. Η κυριότερη μορφή ατυχήματος αφορά τις συγκρούσεις μεταξύ οχημάτων, ενώ και οι εκτροπές εμφανίζουν υψηλό ποσοστό. Μεγαλύτερη βαρύτητα ωστόσο έχουν τα ατυχήματα τα οποία σχετίζονται με την παράσυρση πεζών (ή και ζώων).

14. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια ποιοτική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω της συνθετικής ανάλυσης SWOT.

Η ανάλυση SWOT εξετάζει καθεμία από τις συνιστώσες κινητικότητας και συμπληρώνεται έχοντας ως γενικό γνώμονα την επίτευξη της βιωσιμότητας του συνόλου του συστήματος κινητικότητας μιας περιοχής και λαμβάνοντας υπόψη την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της κάθε συνιστώσας.

Όπως αναφέρεται στο αρκτικόλεξο της λέξης SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), στην συγκεκριμένη ανάλυση, για κάθε εξεταζόμενο πεδίο κινητικότητας (αντίστοιχα με τα κεφάλαια της ανάλυσης που υπάρχουν στην παρούσα τεχνική έκθεση) παρατίθενται:

- Τα πλεονεκτήματα, θετικά στοιχεία, χαρακτηριστικά που ανέδειξε η υφιστάμενη κατάσταση
- Τα αρνητικά στοιχεία, μειονεκτήματα που ανέδειξε η υφιστάμενη κατάσταση
- Ευκαιρίες και προοπτικές που μπορούν να συμβάλλουν θετικά
- Κίνδυνοι και ζητήματα που χρήζουν προσοχής

Ως προς τα εξεταζόμενα πεδία κινητικότητας, λαμβάνονται υπόψη οι 9 κατηγορίες που περιγράφονται στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που διέπει την εκπόνηση των ΣΒΑΚ (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7, Ν.4784).

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Δημόσια Μέσα Μεταφοράς	• Ικανοποιητική χωρική κάλυψη από λεωφορειακές γραμμές στο παραλιακό μέτωπο και τους σημαντικότερους οικισμούς • Σύνδεση οικισμών με αστικό κέντρο Θεσσαλονίκης με λεωφορειακές γραμμές • Θεσμοθετημένες και υλοποιημένες πιάτσες ταξί στους σημαντικότερους οικισμούς • Μαρίνα Μουδανιών και Καλλικράτειας • Εφαρμογή διαδικτυακής τηλεματικής από ΚΤΕΛ Χαλκιδικής – live tracking	• Ύπαρξη οικισμών με ανυπαρξία εξυπηρέτησης από κάποιο ΜΜΜ, και συγκεκριμένα λεωφορεία (ΚΤΕΛ Χαλκιδικής) • Μη υλοποίηση ορισμένων δρομολογίων τη χειμερινή περίοδο	• Κοντινή απόσταση Δήμου από αεροδρόμιο «Μακεδονία» • Συμμετοχικός σχεδιασμός ΣΒΑΚ • Βελτίωση υποδομών στάσεων • Θαλάσσια συγκοινωνία, ιδίως τους θερινούς μήνες με τον μεγάλο τουρισμό	• Εξάρτηση από Ι.Χ., ιδίως των κατοίκων των μικρών οικισμών • Οι παραθεριστές, αν δεν έχουν καλή και κατάλληλα «διαφημισμένη» κάλυψη από ΜΜΜ, θα στραφούν αναγκαστικά στο Ι.Χ.

Στάδιο 2

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Ήπιος τρόπος μετακίνησης	Αναπλάσεις αστικών κέντρων έχουν δημιουργήσει υψηλής ποιότητας πεζοδρόμια και πεζοδρόμους, αν και περιορισμένου μήκους	- Έλλειψη δικτύου πεζοδρόμων - Απουσία υποδομών ποδηλατοδρόμων με μεγάλο μήκος	- Μικρές αποστάσεις στους περισσότερους οικισμούς - Παράκτιο μέτωπο οικισμών, ελκυστικό για περπάτημα και ποδήλατο - Το παραλιακό μέτωπο και το ανάγλυφο αυτού ευνοεί τους ήπιους τρόπους μετακίνησης - Πρωώθηση ήπιων μορφών κινητικότητας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (ευκολότερη χρηματοδότηση)	- Κυριαρχία Ι.Χ. στις μετακινήσεις μεταξύ των οικισμών, προέκταση και στις εσωτερικές μετακινήσεις - Μεγάλες αποστάσεις μεταξύ οικισμών - Ανασφάλεια λόγω περιορισμένων πεζοδρομίων και πεζοδρόμων
Προσβασιμότητα	Αρκετές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ σε Μουδανιά, Ποτίδαια, Καλλικράτεια	Ελλείψεις σε ράμπες πεζών, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών	- Συμμετοχή ομάδων πολιτών, τοπικών φορέων και φορέων ΑμεΑ στο σχεδιασμό για την ανάδειξη προβλημάτων και στοχοθέτηση παρεμβάσεων - Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας	- Αποσπασματικές παρεμβάσεις δεν θα αντιμετωπίσουν συνολικά το πρόβλημα - Μεγάλη έκταση Δήμου με πολλούς οικισμούς, απαιτεί ευρύτερο σχεδιασμό
Οδική ασφάλεια χρηστών	- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και πεζοδρομήσεις σε μια σειρά αστικών παραλιακών κέντρων - Οι μεγάλοι οδικοί άξονες διέρχονται εκτός οικισμών	Υψηλά επίπεδα ατυχημάτων στο παραλιακό μέτωπο, όπου βρίσκεται και η μεγαλύτερη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων	Μελλοντικές παρεμβάσεις βάζουν σε πρώτη προτεραιότητα την οδική ασφάλεια	Περαιτέρω αύξηση χρήσης Ι.Χ. και υψηλότερες ταχύτητες μπορεί να φέρουν περισσότερα και σοβαρότερα ατυχήματα
Διαχείριση κυκλοφορίας οχημάτων	Αποδεδειγμένη θέληση Δήμου για διαχείριση της κυκλοφορίας προς όφελος των πεζών με πεζοδρομήσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων	Σε πολλούς πεζοδρόμους διέρχονται και σταθμεύουν οχήματα, καταργώντας τον χαρακτήρα τους	Μελλοντικές παρεμβάσεις προώθησης της μετακίνησης με εναλλακτικά και βιώσιμα μέσα (περπάτημα, ποδήλατο)	Μεγάλη ανισότητα στις μετακινήσεις κατά τους θερινούς και χειμερινούς μήνες, φέρνουν δυσκολία σε μια ενιαία διαχείριση κυκλοφορίας
Οργάνωση στάθμευσης	Πληθώρα θέσεων στάθμευσης κατά τους χειμερινούς μήνες – μόνιμοι κάτοικοι	- Απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης - Έλλειψη θέσεων στάθμευσης κατά τους θερινούς μήνες	Θεσμοθέτηση μέτρων που αφορούν την βελτίωση της στάθμευσης τους θερινούς μήνες	- Ενδεχόμενη χειροτέρευση δεικτών αν δεν ληφθούν μέτρα - Υπερφόρτωση δικτύου κατά τους θερινούς μήνες
Ηλεκτροκίνηση	Πρόσφατη εκπόνηση ΣΦΗΟ	Απουσία μέχρι στιγμής όλων των δημοσίων προσβάσιμων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων	- Υλοποίηση προτάσεων ΣΦΗΟ - Το ΣΦΗΟ προβλέπει φορτιστές στους περισσότερους οικισμούς και ιδίως στους τουριστικούς	Καθυστερήση υλοποίησης ΣΦΗΟ

Στάδιο 2

	Πλεονεκτήματα (S)	Μειονεκτήματα (W)	Ευκαιρίες (O)	Απειλές (T)
Νέες τεχνολογίες	- Τηλεματική στην ιστοσελίδα των ΚΤΕΛ Χαλκιδικής - Αποδεδειγμένη θέληση Δήμου για την ένταξη νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.	- Απουσία στάσεων με πίνακα τηλεματικής - Απουσία νέων τεχνολογιών στα συστήματα μεταφορών του Δήμου	Πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις για τεχνολογικές υποδομές και καινοτομίες	- Ανάγκη μακροπρόθεσμης προσπάθειας για υιοθέτηση νέων τεχνολογιών από πολίτες - Υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης

15. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 1^{ης} ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

15.1 Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 1η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας έλαβε χώρα στο Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών, την Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.

Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας τόσο στην περιοχή παρέμβασης, ήτοι εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Νέας Προποντίδας, όσο και στην ευρύτερη περιοχή και τα οποία έχουν άμεσες επιπτώσεις στην περιοχή του Δήμου.

Στην εκδήλωση πέραν της διατμηματικής και διεπιστημονικής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία συστάθηκε από υπηρεσιακούς παράγοντες στο πλαίσιο εκπόνησης του εν λόγω έργου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5, Ν. 4784/2021 προσκλήθηκαν επίσης οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων που θα δημιουργηθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (άρθρο 6, Ν. 4784/2021), εκπρόσωποι συλλόγων, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (**Παράρτημα Ι**) στάλθηκαν εγκαίρως προς τους αποδέκτες έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προετοιμάσουν σκέψεις και προτάσεις σχετικά με το αντικείμενο της εκδήλωσης. Παράλληλα σε μια προσπάθεια για τη συμμετοχή και την έκφραση ολοένα και περισσότερων πολιτών και απόψεων η ανακοίνωση για την εκδήλωση αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, στην επίσημη ιστοσελίδα καθώς και στον επίσημο λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης στο Facebook του Δήμου Νέας Προποντίδας, ενώ σχετικό δελτίο τύπου απεστάλη στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο (**Παράρτημα ΙΙ**). Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε η αφίσα της εκδήλωσης καθώς και ειδικό ενημερωτικό έντυπο, το οποίο πέραν της ανάρτησής του στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ διανεμήθηκε στους παρευρισκόμενους στην εκδήλωση (**Παράρτημα ΙΙΙ**).

Σημειώνεται ότι οι εκπρόσωποι του υπό διαμόρφωση Δικτύου Φορέων είχαν ενημερωθεί εκ των προτέρων σχετικά με τη δημιουργία του εν λόγω Δικτύου, το σκοπό και το ρόλο του, καθώς και την επικείμενη 1η Δημόσια Διαβούλευση. Στο πλαίσιο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν. 4784/21 αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας «Δημόσια Πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νέας Προποντίδας», ενώ στάλθηκε και έγγραφη πρόσκληση. Στόχος η ενημέρωση τους σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ από τον Δήμο Νέας Προποντίδας και τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων. Τόσο η δημόσια όσο και η έγγραφη πρόσκληση συνοδευόταν από το προς υπογραφή Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού (Παράρτημα ΙV).

Αναφορικά με τη διαμόρφωση του Δικτύου Φορέων είχε προηγηθεί από την ομάδα μελέτης η χαρτογράφηση των φορέων³ που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Νέας Προποντίδας. Έτσι καταρτίστηκε η σχετική λίστα, η οποία περιελάμβανε φορείς, οι οποίοι δραστηριοποιούνται τόσο σε εθνικό όσο και περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και, η οποία κοινοποιήθηκε προς την Αναθέτουσα αρχή. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στο Δίκτυο Φορέων, εκπρόσωποι φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο (θεσμικοί και μη) με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας.

³ Αναλυτικά η «Στρατηγική Διαβούλευσης» Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ» εμπεριέχεται στο σχετικό Παραδοτέο: Π1.

Στάδιο 2

Από αυτούς κάποιοι έχουν θεσμικό ρόλο στον σχεδιασμό των μεταφορών και άπτονται ζητημάτων που αφορούν τους τέσσερις (4) υφιστάμενους διαφορετικούς τρόπους αστικής μετακίνησης (Ι.Χ. αυτοκίνητο, πεζή, ποδήλατο, λεωφορείο) όπως για παράδειγμα η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας Θράκης, η οποία μέσω της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού θα εγκρίνει τις όποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις προταθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία μέσω της Κεντρικής Δ/σης Τεχνικών Έργων και της Δ/σης Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (ΠΕ) Χαλκιδικής ασκεί μια σειρά αρμοδιοτήτων σε ζητήματα σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση τεχνικών έργων στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο, ενώ στις αρμοδιότητες της έγκειται η ανάπτυξη της χωροταξικής κατανομής των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της περιφέρειας. Παράλληλα, υπάρχουν και αυτοί που δεν έχουν μεν θεσμικό ρόλο, όπως για παράδειγμα η Διεύθυνση Αστυνομίας Χαλκιδικής εκπροσωπούμενη από τα κατά τόπους Τμήματα Τροχαίας και οι Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, οι ρόλοι τους όμως θεωρούνται κρίσιμοι την μεν πρώτη σε θέματα ρύθμισης κυκλοφορίας, αποτροπής οδικών ατυχημάτων, περιορισμό παράνομης στάθμευσης κ.λπ. και των δεύτερων σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς μαθητών.

Παράλληλα, κρίθηκε σκόπιμο στη λίστα να συμπεριληφθεί το ΚΤΕΛ Χαλκιδικής ως ο μοναδικός πάροχος μεταφορικού έργου δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή, αλλά και επαγγελματικά σωματεία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή με σκοπό την καταγραφή του αισθήματος της τοπικής κοινωνίας αναφορικά με τα προβλήματα κινητικότητας.

Τέλος, η λίστα εμπλουτίστηκε με εκπροσώπους του τεχνικού κόσμου, αθλητικούς και πολιτιστικούς συλλόγους που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, ενώσεις πολιτών κ.λπ., ενώ στο Δίκτυο Φορέων κλήθηκαν να συμμετάσχουν και οι όμοροι Δήμοι Θεσσαλονίκης, Θέρμης, Θερμαϊκού, Πολυγύρου και Κασσάνδρας κατά τα το οριζόμενα στο άρθρο 6, Ν.4784/21.

15.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξε» η κα. Ειρήνη Ταβλαδάκη - Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Προϊσταμένη του Τμήματος Έργων Αποχέτευσης, Επιβλέπων της Μελέτης & Συντονιστής της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, η οποία αναφέρθηκε στο ιστορικό περί της ανάθεσης του έργου. Ειδικότερα, έγινε αφορά στην διαγωνιστική διαδικασία που ακολουθήθηκε για την ανάδειξη αναδόχου σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, στο χρονοδιάγραμμα του έργου και στα παραδοτέα που έχουν παραληφθεί έως τώρα, ενώ απαρίθμησε και τις έως τώρα προκαταρκτικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ήτοι σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ από υπηρεσιακούς παράγοντες καθώς και πρόσκληση για δημιουργία Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν. 4784/2021 που διέπει την εκπόνηση των ΣΒΑΚ. Τέλος, σημείωσε τον συμβουλευτικό ρόλο που θα έχει το Ινστιτούτο Μεταφορών (ΙΜΕΤ) καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στον Δήμαρχο Νέας Προποντίδας, κ. Εμμανουήλ Καρρά, ο οποίος στην εναρκτήρια τοποθέτησή του ανέφερε πως το έναυσμα για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας αποτέλεσε η χρηματοδότηση του πράσινου ταμείου. Σημείωσε δε την σημαντικότητα της υλοποίησης του έργου καθώς όπως είπε πρέπει να κάνουμε τις κωμοπόλεις μας ασφαλείς εναρμονίζοντας την σχέση του πεζού με το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Ο Δήμος Νέας Προποντίδας υπογράμμισε έχει κάνει πολλά βήματα στο κομμάτι της βιώσιμης κινητικότητας καθώς σε όλα τα τελευταία έργα αστικών αναπλάσεων που έχει υλοποιήσει έχει βάλει τον πεζό, αλλά και την απρόσκοπτη πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα σε προτεραιότητα. Ευχαρίστησε δε όλους τους εμπλεκόμενους στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ,

Στάδιο 2

ήτοι ανάδοχο εταιρεία (CONSORTIS), Ινστιτούτο Μεταφορών, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Νέας Προποντίδας για την έως τώρα αγαστή συνεργασία. Επιπλέον, ο κ. Καρράς σημείωσε πως το ΣΒΑΚ δεν είναι απλά ένα Σχέδιο, είναι ένα στρατηγικό κείμενο, το οποίο θα δώσει τις κατευθύνσεις για την βελτίωση των υποδομών στον Δήμο την επόμενη δεκαετία. Για το λόγο αυτό θα πρέπει οι Δήμοι που θα έχουν υλοποιήσει ΣΒΑΚ να τύχουν μιας κάποιας προτεραιοποίησης αναφορικά με την ένταξη παρεμβάσεων που θα προβλέπονται από τα ΣΒΑΚ στα διάφορα χρηματοδοτικά εργαλεία της επόμενης προγραμματικής περιόδου. Τέλος, δεσμεύτηκε για την υποστήριξη της Δημοτικής Αρχής στα εμπλεκόμενα μέρη καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του έργου.

Ακολούθησαν οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης, οι οποίοι αφού ανέλυσαν διεξοδικά τις βασικές έννοιες των ΣΒΑΚ, τους στόχους και τα οφέλη, παρουσίασαν τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, καθώς και τις προκλήσεις που αυτό καλείται να αντιμετωπίσει λαμβανομένου υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής.

Αναλυτικότερα, ο κ. Γιώργος Μπάρμπας, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος (Σχήμα 15.1) ανέφερε τις σύγχρονες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο τομέας των μεταφορών, τόνισε τη στροφή πλέον του σχεδιασμού σε πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, ενώ υπογραμμίστηκε ότι ο βιώσιμος σχεδιασμός, ο οποίος εμπεριέχει το τρίπτυχο της βιωσιμότητας (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον) θέτει πια στο επίκεντρό του τον άνθρωπο.



ΣΒΑΚ ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ



Μπάρμπας Γεώργιος, Πολιτικός Μηχανικός,
MSc Συγκοινωνιολόγος



Νοέμβριος 2022



CONSORTIS

Σχήμα 15.1 Μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Έτσι, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περικόρως τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ενώ λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης. Ειδικότερα, το ΣΒΑΚ επιδιώκει:

Στάδιο 2

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

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε η εξέλιξη της ιδέας των ΣΒΑΚ μέσα από τα σχετικά ευρωπαϊκά κείμενα, ενώ παρουσιάστηκε αναλυτικά το μεθοδολογικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών οδηγιών⁴ που θα ακολουθηθεί και κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας. Η εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ λοιπόν εξελίσσεται σε τέσσερις (4) φάσεις και δώδεκα (12) βήματα, ενώ σε κάθε φάση του «κύκλου του ΣΒΑΚ» (Σχήμα 15.2) προβλέπονται εκτενείς διαβουλευτικές διαδικασίες με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.



Σχήμα 15.2: Ο επικαιροποιημένος κύκλος του ΣΒΑΚ (2019)

Στη συνέχεια περιγράφηκαν εν συντομία οι ιδιαιτερότητες της περιοχής μελέτης και οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό και έγκεινται στα εξής:

- Απουσία ενός κύριου αστικού κέντρου με υψηλή πυκνότητα χρήσεων απασχόλησης & αγορών.
- Μεγάλο ποσοστό υπεραστικού οδικού δικτύου (αντικείμενο περιφερειακού σχεδιασμού).
- Έντονη εποχικότητα στις ανάγκες μετακινήσεων.

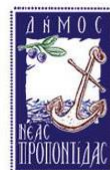
⁴ GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2nd edition), Eltis, 2019

- Μερική λειτουργία διπόλου την χειμερινή περίοδο (Νέα Μουδανιά & Νέα Καλλικράτεια).
- Έντονη πολυκεντρικότητα κατά τη θερινή περίοδο.

Τέλος, η παρουσίαση έκλεισε με την περιγραφή των προκλήσεων ενός ΣΒΑΚ που έγκεινται στα ακόλουθα:

- Συμμετοχή φορέων και πολιτών. Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Συνεργασία φορέων. Η συνεργασία είναι θεσμική, επειδή τα περισσότερα ζητήματα των αστικών μεταφορών αποτελούν αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών.
- Προσδιορισμός αποτελεσματικών μέτρων. Μόλις μία πόλη έχει καθορίσει τους στόχους της και τα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν το επόμενο βήμα είναι να εντοπιστούν τα πιθανά μέτρα πολιτικής. Τα διάφορα πιθανά μέτρα που επιλέγονται αξιολογούνται με βάση την καταλληλότητα, την αποτελεσματικότητα και την αποδοχή που έχουν από το ευρύ κοινό και ενώ τα επιμέρους μέτρα μπορούν να υλοποιηθούν από μόνα τους, είναι πιο σύνηθες για ένα ΣΒΑΚ να καταλήξει σε ένα πακέτο μέτρων με πιο ευρείς στόχους βελτίωσης της κινητικότητας.
- Παρακολούθηση & αξιολόγηση της προόδου. Οι εν λόγω δραστηριότητες εξυπηρετούν τον έγκαιρο εντοπισμό των προβλημάτων, των πιθανών επιτυχιών και την ανάγκη για αναπροσαρμογή ενός ΣΒΑΚ, ενώ η τακτική παροχή πληροφοριών, μέσω της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης, στους φορείς λήψης αποφάσεων, στους πιθανούς φορείς χρηματοδότησης και στους τοπικούς φορείς μπορεί να τους πείσει σχετικά με τα πιθανά οφέλη ενός ΣΒΑΚ.

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στην κα. Ελένη Βεράνη, Πολεοδόμο Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο της οποίας η παρουσίαση εστίασε στο ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας (Σχήμα 15.3).



ΤΟ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Ελένη Βεράνη

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

16/11/2022 • 1^η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας

CONSORTIS

Σχήμα 15.3: Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας

Στάδιο 2

Αρχικά σημειώθηκε ότι αφετηρία για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα πρέπει να αποτελεί η απόφαση για τη βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας και η ισχυρή πεποίθηση ότι απαιτείται αλλαγή προς την ενίσχυση της βιωσιμότητας. Έτσι θα πρέπει να είναι σαφές ότι οι αστικές μεταφορές ή η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά πρέπει να συμβάλλουν σε υψηλότερους στόχους, όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η ευημερία.

Η απόφαση λοιπόν για την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ συνεπάγεται πάντα δέσμευση στους γενικούς στόχους του:

- Βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους, ανεξαρτήτως εισοδήματος και κοινωνικής θέσης.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής και της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- Βελτίωση της δημόσιας υγείας.
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.

Και οι οποίοι οδηγούν στην οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα και περιβαλλοντική ποιότητα.

Στη συνέχεια η κα. Βεράνη ερχόμενη να συνεχίσει τα όσα αναφέρθηκαν στην παρουσίαση του κ. Μπάρμπα, αναφέρθηκε στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Νέας Προποντίδας τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ο Δήμος Νέας Προποντίδας παρουσιάζει έντονες πληθυσμιακές διακυμάνσεις μέσα στο έτος λόγω της σημαντικής τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στην περιοχή. Παράλληλα η γειτνίασή του με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης που «γεννάει» καθημερινές μετακινήσεις (commuting), η θέση του ως κομβικού σημείου στην είσοδο για τις παραθεριστικές ζώνες Κασσάνδρας και Σιθωνίας, οι αντιθέσεις παραλιακής ζώνης και ενδοχώρας, η ανάπτυξη β' κατοικίας και η σύγκρουση χρήσεων με τη γεωργική γη στην παραλιακή ζώνη, καθώς και η αυθαίρετη δόμηση έχουν δημιουργήσει μια σειρά από κυκλοφοριακά ζητήματα και πιέσεις όσον αφορά την κινητικότητα. Επιπλέον, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου καταγράφονται σημαντικά εξελισσόμενα αστικά κέντρα, ήτοι οι οικισμοί των Νέων Μουδανιών και της Νέας Καλλικράτειας με τον μεν πρώτο να αποτελεί τον μεγαλύτερο οικισμό της Π.Ε. Χαλκιδικής και τον δε δεύτερο να αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα αλιευτικά κέντρα σε ολόκληρη την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Η αναγκαιότητα λοιπόν ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Προποντίδας προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής, ενώ οι προκλήσεις που αυτό καλείται να αντιμετωπίσει συνοψίζονται επιγραμματικά στα ακόλουθα:

- Φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης με σημαντικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο, τα οποία εντείνονται κατά την περίοδο αιχμής της τουριστικής δραστηριότητας.
- Η υψηλή έλξη μετακινήσεων στα κέντρα των αστικών περιοχών του Δήμου, συνδυαστικά με την σχεδόν καθολική χρήση του Ι.Χ. για την πραγματοποίησή τους και την ελλιπή διαχείριση της στάθμευσης.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού.
- Περιορισμένο ποσοστό χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης: ποδήλατο και πεζή μετακίνηση.
- Περιορισμένη χρήση ΜΜΜ με μόνο μέσο εξυπηρέτησης την υπεραστική συγκοινωνία ΚΤΕΛ.
- Έλλειψη συντονισμού των φορέων που εμπλέκονται άμεσα και έμμεσα στη βιώσιμη ανάπτυξη.

- Έλλειψη επαρκούς ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Ως περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ (περιοχή μελέτης) ορίζονται οι τρεις Δημοτικές Ενότητες Μουδανίων, Καλλικράτειας, και Τρίγλιας με έμφαση στα κέντρα των οικισμών των Νέων Μουδανίων, Νέας Καλλικράτειας και Τρίγλιας καθώς και στην παραλιακή ζώνη που εκτείνεται στα όρια του Δήμου Νέας Προποντίδας. Επιπλέον θα ληφθούν υπόψη οι ροές εισόδου που σχετίζονται με τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών κατά τους θερινούς μήνες καθώς και η συνδεσιμότητα μεταξύ των Δ.Ε

Αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα του έργου το μελετητικό αντικείμενο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 24 μήνες, με ημερομηνία έναρξης να αποτελεί η 30/05/2022.

Εν συνεχεία ακολούθησε η αναλυτική περιγραφή του αντικείμενου του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, το οποίο θα εκπονηθεί σε τρεις (3) Φάσεις δίνοντας έμφαση στο αντικείμενο της Φάσης Α' που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη και σχετίζεται με την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με την κινητικότητα στην περιοχή μελέτης. Ειδική αναφορά έγινε στις καταγραφές και έρευνες πεδίου που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της υπό εκπόνησης Φάσης Α' τόσο κατά τη θερινή όσο και κατά την χειμερινή περίοδο λαμβανομένου υπόψη τις ιδιαιτερότητες της περιοχής μελέτης σε μια προσπάθεια ολοκληρωμένης θεώρησης των προβλημάτων και αναγκών σε ότι αφορά την κινητικότητα. Τέλος, έγινε συνοπτική αναφορά στις προκαταρκτικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα έως τώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν στα εξής:

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ.
- Σύσταση Δικτύου Φορέων.
- Δημιουργία Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ.
- Δράσεις δημοσιότητας.

Ειδική δε μνεία έγινε στη δυνατότητα που έχει ο κόσμος μέσω των ψηφιακών εργαλείων να αλληλεπιδρά με την ομάδα μελέτης και την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ με στόχο την κατάθεση προτάσεων, προβλημάτων κ.λπ.

Πριν δοθεί ο λόγος στους παρευρισκόμενους, το λόγο πήρε η κα. Νήλια Κοτούλα εκ μέρους του IMET, η οποία αναφέρθηκε στον συμβουλευτικό ρόλο που έχει το IMET στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, ο οποίος είναι ένας Δήμος με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Επιπλέον τόνισε τη σημασία της συμμετοχικότητας για τον σχεδιασμό ευχόμενη στις επόμενες συναντήσεις να δώσουν το παρόν περισσότεροι εκπρόσωποι φορέων και πολίτες.

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους, οι οποίοι κατέθεσαν τις προτάσεις και τους προβληματισμούς τους σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στον Δήμο Νέας Προποντίδας.

Ο κ. Δούνιας (πολίτης), στην τοποθέτησή του ανέφερε τα προβλήματα που εντοπίζονται στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο στην περιοχή αγρόκτημα Διονυσίου και ζήτησε την αναβάθμισή του καθώς όπως σημείωσε λόγω της συνεχής δόμησης στην περιοχή καταγράφεται συνεχώς αύξηση μετακινήσεων. Ο Δήμαρχος Νέας Προποντίδας κ. Καρράς ανταπάντησε πως το εν λόγω δίκτυο είναι εκτός σχεδίου και ως εκ τούτου δεν μπορεί να αναβαθμιστεί με αστικά χαρακτηριστικά. Παρόλα αυτά ο Δήμος Νέας Προποντίδας έχει καταθέσει στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης» πρόταση περί αγροτικής οδοποιίας και αν

Στάδιο 2

αυτή εγκριθεί θα μπορέσει ο Δήμος να κάνει να προβεί σε κάποιες παρεμβάσεις βελτίωσης του εν λόγω δικτύου.

Η κα. Κορίνα Ζολά (Δημοσιογράφος) στην τοποθέτησή της σημείωσε τα προβλήματα συνδεσιμότητας με τα ΜΜΜ ανάμεσα σε περιοχές του Δήμου, ενώ υπογράμμισε και την ανάγκη για καμπάνιες ενημέρωσης για να αυξηθεί η συμμετοχικότητα των πολιτών στις διαβουλευτικές διαδικασίες. Ο Δήμαρχος Νέας Προποντίδας κ. Καρράς παρεμβαίνοντας εκ νέου, σημείωσε τη γενικότερη έλλειψη κουλτούρας συμμετοχής στην ελληνική κοινωνία, η οποία στον Δήμο Νέας Προποντίδας εντείνεται και από την έλλειψη ενός αστικού κέντρου μεγάλου μεγέθους, ενώ αναφορικά με το κομμάτι των δημοσίων συγκοινωνιών αναφέρθηκε στις διαρκείς προσπάθειες του Δήμου για να μελετηθεί η σκοπιμότητα δημιουργίας προαστιακής σύνδεσης μεταξύ του οικισμού των Νέων Μουδανιών με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και σύνδεση αυτής με το ΜΕΤΡΟ. Επιπλέον, τόνισε την ανάγκη για αναβάθμιση του λιμανιού των Νέων Μουδανιών. Στο κομμάτι δε των υποδομών ο κ. Καρράς σημείωσε την υλοποίηση του ΣΦΗΟ καθώς και την ενοποίηση του παραλιακού μετώπου, η οποία έχει αρχίσει να υλοποιείται και για την οποία έχει εγκριθεί και σχετική χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Ο κ. Γιάννης Αρζουμανίδης (εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Χαλκιδικής) στην τοποθέτησή του δεσμεύτηκε πως το Επιμελητήριο Χαλκιδικής θα είναι αρωγός σε όλη την προσπάθεια.

Ο κ. Δημήτρης Φουντουκίδης (Υποδιοικητής του Α.Τ. Καλλικράτειας) στην τοποθέτησή του αναφέρθηκε στη διαφορετική οδηγική συμπεριφορά που υπάρχει μεταξύ Ελλήνων και ξένων οδηγών, γεγονός που πρέπει να ληφθεί υπόψη στον σχεδιασμό εξαιτίας της αυξημένης ροής οχημάτων από τρίτες χώρες κατά τη θερινή περίοδο. Παράλληλα, επεσήμανε την ανάγκη για δράσεις με στόχο την ασφαλή οδήγηση, ενώ τέλος ανέφερε την αгаστή συνεργασία με τον Δήμο Νέας Προποντίδας, ο οποίος ανταποκρίνεται στα όποια αιτήματα για βελτιώσεις στο δίκτυο (τοποθέτηση σήμανσης κ.λπ.).

Η κα. Νήλια Κοτούλα σε μία εκ νέου παρέμβαση σημείωσε ότι κατά τον σχεδιασμό πρέπει να προβλεφθεί η συνδεσιμότητα των Δ.Ε. με εναλλακτικά μέσα, ενώ επιπλέον αναφορικά με την ηλεκτροκίνηση ανέφερε πως αποτελεί θετική προσέγγιση, αλλά θέλει κίνητρα.

Ο κ. Γεώργιος Τσαλανίδης (Αξιωματικός του Τμήματος Τροχαίας Μουδανιών) στην τοποθέτησή του αναφέρθηκε στην αгаστή συνεργασία που υπάρχει με τον Δήμο Νέας Προποντίδας αναφορικά με τη συντήρηση του δικτύου, ενώ επεσήμανε ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα κατά τον σχεδιασμό στον πεζό και τον ποδηλάτη.

Η κα. Αθανασία Εμμανουηλίδου (Αντιδήμαρχος Παιδείας) αναφέρθηκε στη διαδικτυακή έρευνα χαρακτηριστικών των μετακινήσεων που πραγματοποιείται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ σημειώνοντας πως αυτή πρέπει να επικοινωνηθεί στους πολίτες του Δήμου μέσω της εκπαίδευσης και των μαθητών.

Έπειτα από της τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων τόσο οι εκπρόσωποι της ομάδας μελέτης του ΣΒΑΚ όσο ο Δήμαρχος Δήμου Νέας Προποντίδας και τα μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ αναφέρθηκαν για μια ακόμη φορά στην αξία και τα οφέλη των συμμετοχικών αυτών διαδικασιών, ευχαρίστησαν τους παρευρισκόμενους για τη συμμετοχή τους, τονίζοντας πως αυτή είναι η αρχή και έδωσαν ραντεβού στην επόμενη συνάντηση.

Σημειώνεται ότι οι παρουσιάσεις των μελών της ομάδας μελέτης μετά το πέρας της διαβουλευτικής διαδικασίας αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ (<https://svak-nea-propontida.gr/%ce%bf%ce%bb%ce%bf%ce%ba%ce%bb%ce%ae%cf%81%cf%89%cf%83%ce%b7-1%ce%b7%cf%82->

[%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b2%ce%bf%cf%8d%ce%bb%ce%b5%cf%85%cf%83%ce%b7%cf%82%82](#)
) προς ενημέρωση κάθε ενδιαφερόμενου, ενώ στάλθηκε και απολογιστικό δελτίο τύπου (**Παράρτημα V**).

Στην εκδήλωση συμμετείχαν μεταξύ άλλων ο Δήμαρχος Νέας Προποντίδας, οι Αντιδήμαρχοι Παιδείας και Έργων, ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου Νέας Προποντίδας, η Πρόεδρος του Δ.Σ., εκπρόσωποι του Δικτύου Φορέων, εκπρόσωποι συλλόγων, υπηρεσιακά στελέχη και πολίτες. Αναλυτικά, η λίστα των συμμετεχόντων επισυνάπτεται στο **Παράρτημα VI** και σχετικό φωτογραφικό υλικό στο **Παράρτημα VII**.

15.3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

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

Προς την κατεύθυνση αυτή προβληματισμό καταδεικνύει η μη ικανοποιητική συμμετοχή εκπροσώπων φορέων τόσο της κεντρικής διοίκησης όσο και τοπικών, αλλά και πολιτών στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας.

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αξία των συμμετοχικών διαδικασιών καθώς και η ανάγκη για διαμόρφωση κουλτούρας συμμετοχής και συνεργασίας μεταξύ φορέων και κοινωνίας των πολιτών.

Έτσι τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν από τη διαδικασία συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Ο Δήμος Νέας Προποντίδας έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αναφορικά με την αναπτυξιακή του φυσιογνωμία και την χωροταξική – πολεοδομική του διάρθρωση που πρέπει να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό καθώς εγείρουν σημαντικά ζητήματα ως προς την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών.
- Απαραίτητη είναι η ανάπτυξη υποδομών υπερτοπικής εμβέλειας (π.χ. προαστιακή σύνδεση με το ΠΣΘ, αναβάθμιση λιμανιού Νέων Μουδανιών).
- Προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στη συνδεσιμότητα των Δ.Ε. με εναλλακτικά μέσα.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε κρίσιμα σημεία του δικτύου.
- Ανάγκη για δράσεις που θα στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινούμενων προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, καθώς και στην αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των πολιτών.
- Εκτενής διαβουλευτικές διαδικασίες που θα δώσουν την ευκαιρία στους πολίτες να εκφράσουν τις απόψεις τους έτσι ώστε να επιτευχθεί στο τέλος μια όσον το δυνατόν μεγαλύτερη αποδοχή του Σχεδίου.

16. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

16.1 Σκοπιμότητα & προσεγγίσεις σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης

Οι πεπερασμένοι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και οι χωρικοί περιορισμοί των υφιστάμενων δικτύων δεν επιτρέπουν απεριόριστες παρεμβάσεις. Τα σενάρια κινητικότητας αποτελούν συνδυασμούς μέτρων τα οποία συνεργάζονται μεταξύ τους με στόχο να αντιμετωπίζουν τα τοπικά προβλήματα με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη Έκδοση, 2019, «**σενάριο είναι η περιγραφή ενός συγκεκριμένου συνόλου μελλοντικών εξελίξεων σχετικών με την αστική κινητικότητα, το οποίο περιλαμβάνει τις πιθανές επιπτώσεις εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και εκείνες από στρατηγικές προτεραιότητες πολιτικής (όπως μια ισχυρή ενεργητική κινητικότητα ή η έμφαση στην ηλεκτροκίνηση)**».

Τα σενάρια συμβάλλουν στην καλύτερη κατανόηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων από εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η κλιματική αλλαγή, η τεχνολογία των πληροφοριών, η χρηματοδότηση και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις για την αντίδραση σε αυτές. Απεικονίζοντας διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν τις συνέπειες που ξεχωριστά θα επιφέρουν οι σημερινές τάσεις, οι πιθανές κοινωνικές και τοπικές αλλαγές καθώς και οι εναλλακτικές στρατηγικές προτεραιότητες. Η εξέταση των επιπτώσεων των διαφορετικών σεναρίων ενισχύει τη στέρεα βάση για στρατηγικές αποφάσεις, ενώ παράλληλα μπορεί να επικαιροποιήσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και να συμβάλει στον καθορισμό ρεαλιστικών μετρήσιμων στόχων για στρατηγικούς δείκτες.

Έτσι, τα σενάρια διαφοροποιούνται δίνοντας «έμφαση» σε μια διαφορετική συνεργασία μέτρων κατά περίπτωση, εφαρμόζονται προοδευτικά σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα και έχουν ως στόχο την ουσιαστική επίλυση των ζητημάτων, αντί για μια βραχυπρόθεσμη και συνήθως προσωρινή διευθέτησή τους. Σημειώνεται δε πως το επικρατέστερο σενάριο επιλέγεται από την τοπική κοινωνία μέσω των διαδικασιών του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Γενικότερα, τα σενάρια αστικής κινητικότητας μπορούν να διαμορφωθούν με βάση δύο (2) φιλοσοφίες σχεδιασμού:

- Σενάρια έντασης: Τα σενάρια έντασης περιλαμβάνουν συνδυασμούς προτάσεων/μέτρων/κατευθύνσεων, τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ δύο ή τριών επιπέδων με βάση την ένταση της κάθε παρέμβασης. Για παράδειγμα σε ένα «Ήπιο» σενάριο το μπορεί να προτείνεται μια διαδρομή ανάπτυξης ποδηλατοδρόμου, ενώ στο αντίστοιχο «ριζοσπαστικό» σενάριο να προτείνονται τρεις.
- Σενάρια προτεραιοτήτων ή έμφασης: Τα σενάρια έμφασης περιλαμβάνουν συνδυασμούς προτάσεων/μέτρων/κατευθύνσεων, τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ εναλλακτικών συνδυασμών λύσεων, οι οποίες συνήθως δίνουν έμφαση σε ένα μέσο μετακίνησης/λύση.

Τα πλεονεκτήματα των σεναρίων έντασης σχετίζονται κυρίως με την εύκολη κατανόηση από φορείς και πολίτες, καθώς τα εν λόγω σενάρια παρουσιάζουν μια ολοκληρωμένη σύνθεση προτάσεων/παρεμβάσεων/μέτρων που αφορούν την υπό μελέτη περιοχή, τα οποία αυξάνονται ή μειώνονται ανάλογα

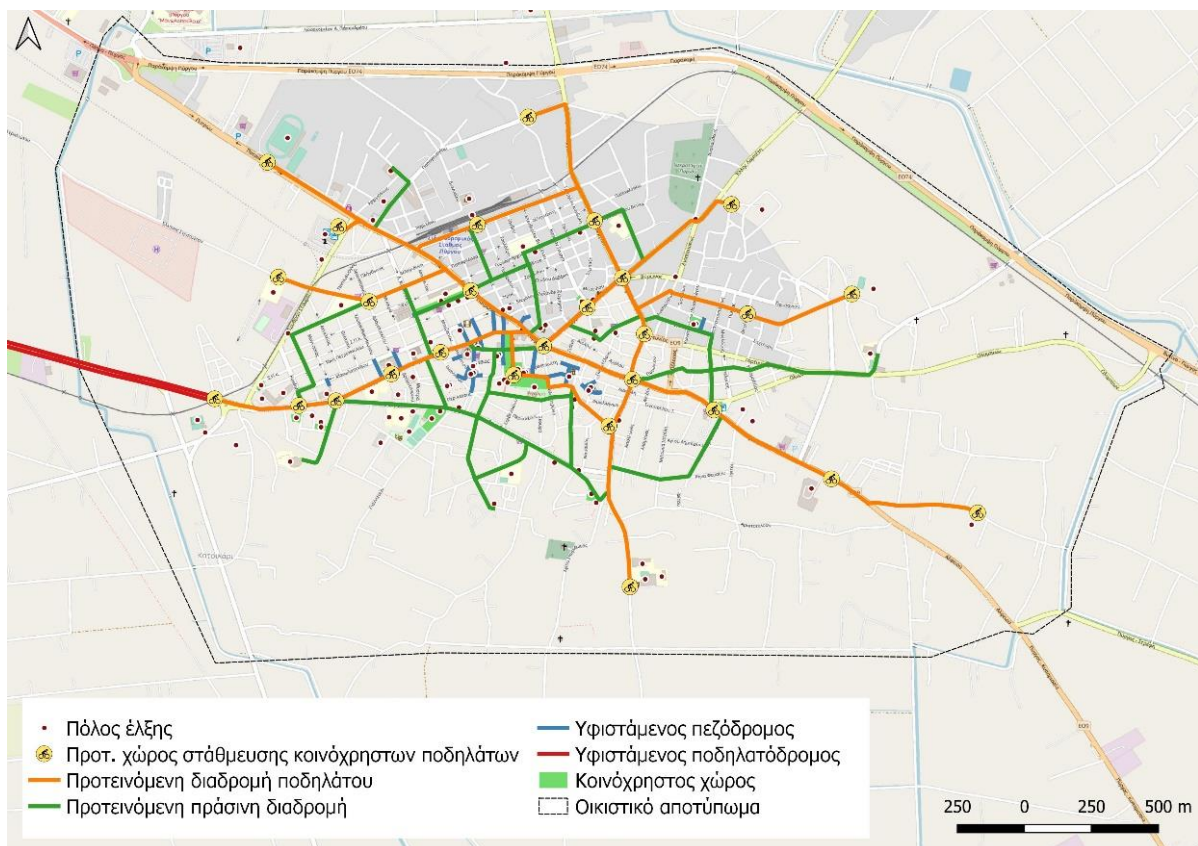
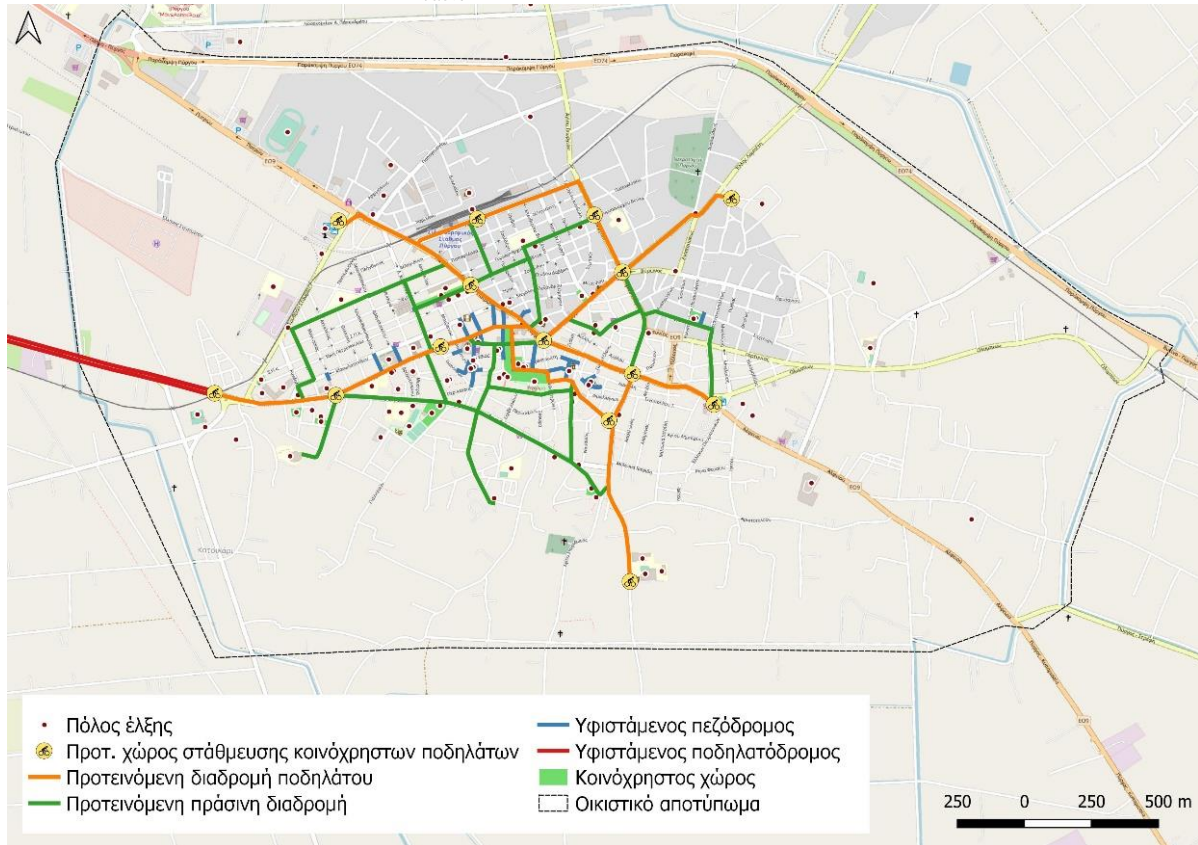
με την ζητούμενη ένταση. Στα δε μειονεκτήματα αυτού του τύπου σεναρίων αστικής κινητικότητας εντοπίζεται η συνθήκη τάση των πολιτών και των φορέων να μην λαμβάνουν υπόψη το κόστος των προτάσεων με αποτέλεσμα να επιλέγονται με μεγαλύτερη ευκολία τα σενάρια που περιλαμβάνουν την εντονότερη εκδοχή των μέτρων.

Αντίστοιχα, το πλεονέκτημα των σεναρίων έμφασης είναι ότι λαμβάνουν σαν αρχική συνθήκη την περιορισμένη διάθεση πόρων και προσαρμόζουν τον προτεινόμενο συνδυασμό λύσεων, γύρω από μια επένδυση/ σκέψη ή μέσο μετακίνησης. Τα εναλλακτικά σενάρια δομούνται έτσι ώστε να δίνουν προτεραιότητα, να προωθούν ή με άλλα λόγια να περιλαμβάνουν μεγαλύτερο ύψος επενδύσεων σε μια βιώσιμη λύση, ενώ τα υπόλοιπα μέτρα λειτουργούν υποστηρικτικά προκειμένου να πλαισιώσουν την κύρια λύση. Το μειονέκτημα των εν λόγω σεναρίων έχει να κάνει με τη δυσκολία των φορέων και των πολιτών να αντιληφθούν ότι η έμφαση σε μια λύση/επένδυση ή μέσο μετακίνησης δεν συνεπάγεται απραξία ή απουσία μέτρων στους υπόλοιπους τομείς της αστικής κινητικότητας. Έτσι δεν υπάρχει κάποια πάγια αποδεκτή κατεύθυνση για το είδος των σεναρίων που είναι σκόπιμο να αναπτύσσονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η επιλογή της καταλληλότερης λύσης προκύπτει από ένα σύνολο παραγόντων που σχετίζονται με τον βαθμό ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, την διαθεσιμότητα υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης στην κυκλοφορία και από την απόφαση για τη χρήση του υποδείγματος για την αξιολόγηση κάθε εναλλακτικού σεναρίου ή για την αξιολόγηση μόνο του τελικού σεναρίου το οποίο προκύπτει μετά από τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Στη συνέχεια δίδονται κάποια παραδείγματα σεναρίων που αναπτύχθηκαν κατά την εκπόνηση ΣΒΑΚ σε ελληνικές πόλεις. Ειδικότερα, έχουμε την περίπτωση του ΣΒΑΚ του Δήμου Πύργου όπου επιλέχθηκε η ανάπτυξη σεναρίων αστικής κινητικότητας με τη μορφή σεναρίων έντασης και ως εκ τούτου διαμορφώθηκαν δύο (2) σενάρια (**Σχήματα 16.1 & 16.2**), τα οποία εξετάζουν μια «Ήπια» και μια «Ριζοσπαστική» παρέμβαση στο δίκτυο της περιοχής μελέτης. Ειδικότερα, στα σχήματα παρουσιάζονται μέτρα που αφορούν τις παρεμβάσεις για τις υποδομές πεζή μετακίνησης και τις υποδομές ποδηλάτου. Στο πρώτο σενάριο (ήπιο) χωροθετούνται συγκεκριμένες παρεμβάσεις διαμόρφωσης προσβάσιμων διαδρομών πεζοδρομίων και δικτύων ποδηλάτου και στο δεύτερο σενάριο (ριζοσπαστικό) προτείνεται ένα εκτενέστερο δίκτυο ως φυσική και άμεση συνέχεια του ήπιου σεναρίου. Αμφότερα τα σενάρια έχουν την ίδια σχεδιαστική αρχή, αυτή της σύνδεσης των σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων εντός της πόλης του Πύργου με υποδομές βιώσιμης κινητικότητας και **διαφοροποιούνται μόνο ως προς το εύρος εφαρμογής των προτάσεων.**

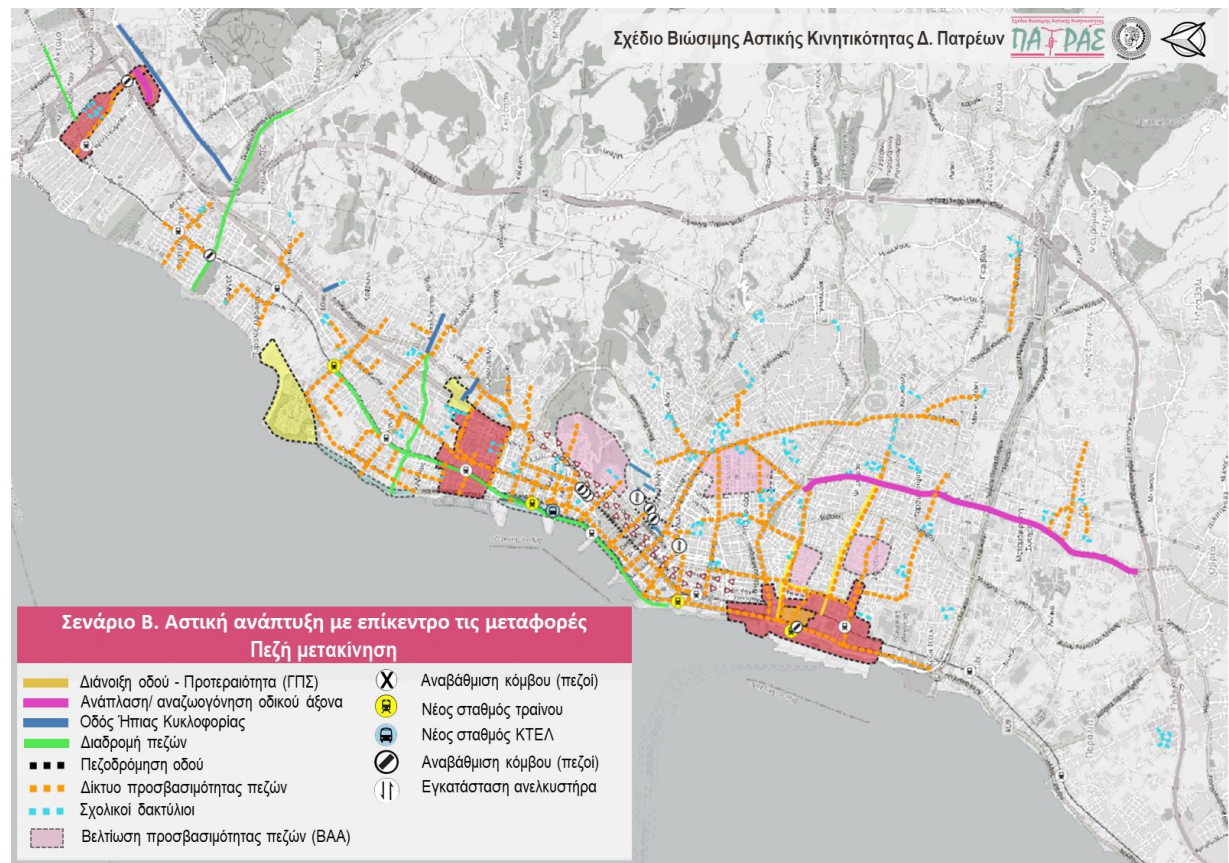
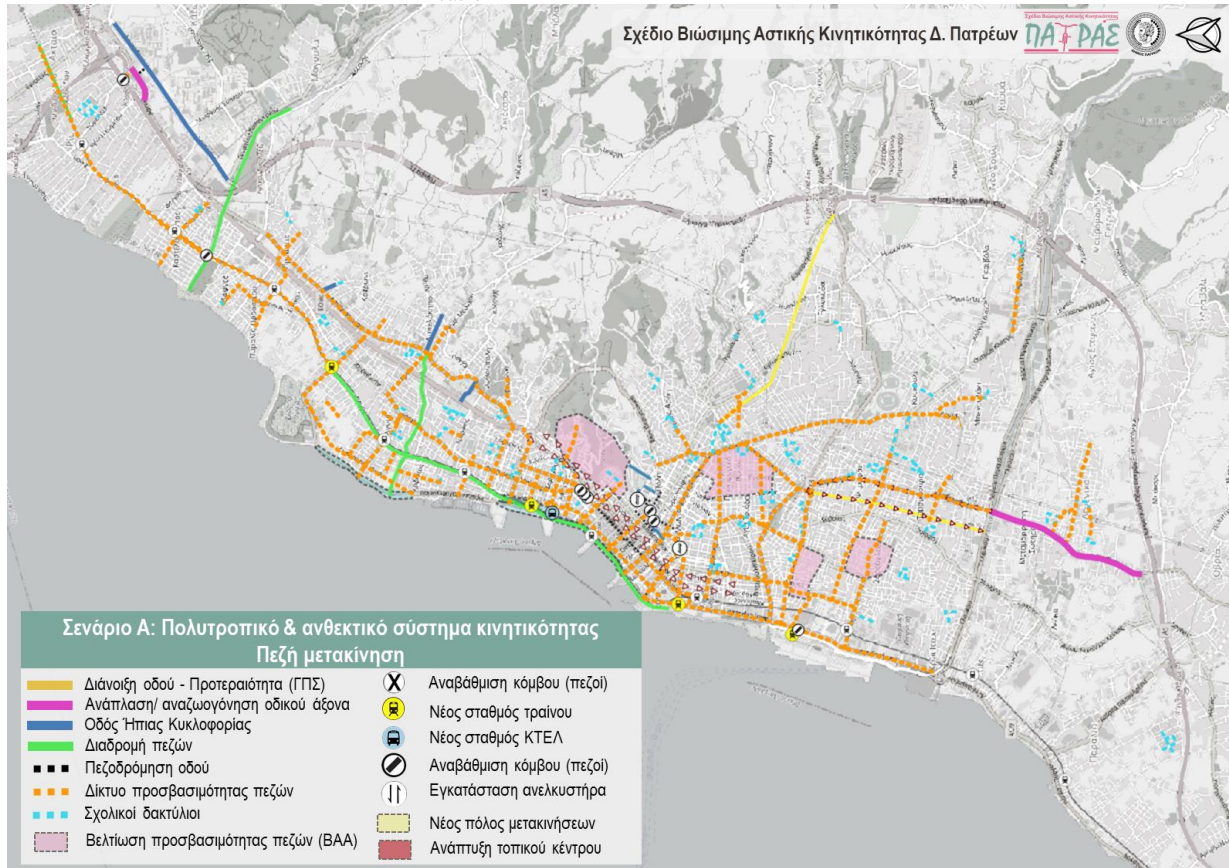
Από την άλλη, η περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Πατρέων, που αποτελεί παράδειγμα πόλης όπου αναπτύχθηκαν σενάρια έμφασης σε επίπεδο διερεύνησης των προτεραιοτήτων του μελλοντικού της σχεδιασμού (Α. Πολυτροπικό & ανθεκτικό σύστημα κινητικότητας, Β. Αστική ανάπτυξη με επίκεντρο τις μεταφορές) (**Σχήματα 16.3 & 16.4**). Πιο συγκεκριμένα στο **Σχήμα 16.3** παρουσιάζονται χωροθετημένες οι παρεμβάσεις που επικεντρώνονται στην εξυπηρέτηση της πεζή μετακίνησης και εξυπηρετούν τη στόχευση του Α σεναρίου για τη δημιουργία ενός πολυτροπικού και ανθεκτικού συστήματος κινητικότητας και κατά συνέπεια οι υποδομές συνδέουν τις περιοχές της πόλης μεταξύ τους αλλά και με τους σταθμούς και τις στάσεις Μέσων μαζικής μεταφοράς. Ακολούθως, στο Β σενάριο (**Σχήμα 16.4**) οι αντίστοιχες υποδομές χωροθετούνται με έμφαση στην ανάδειξη των τοπικών κέντρων και τη διασύνδεση αυτών με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Στάδιο 2



Σχήμα 16.1 & Σχήμα 16.2: Παραδείγματα σεναρίων ένταξης από το ΣΒΑΚ Δ. Πύργου

Στάδιο 2



Σχήμα 16.3 & Σχήμα 16.4: Παραδείγματα σεναρίων έμφασης από το ΣΒΑΚ Δ. Πατρέων

16.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης

Βασική προϋπόθεση για την διαμόρφωση σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης, αλλά και για τον καθορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων για την πόλη του μέλλοντος, είναι η ουσιαστική γνώση του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί η περιοχή παρέμβασης και τα δίκτυα μεταφορών, των επιλογών που κάνουν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους, καθώς και των λόγων που καθορίζουν τις επιλογές αυτές.

Έτσι, η συγκέντρωση όλων των στοιχείων από τις υφιστάμενες πηγές, απογραφές, μετρήσεις και έρευνες που πραγματοποιήθηκαν σε προηγούμενη φάση της μελέτης συνθέτουν μία πλήρη και ολοκληρωμένη καταγραφή των δεδομένων για την αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης στον Δήμο Ν. Προποντίδας/περιοχή παρέμβασης, όσον αφορά στα κοινωνικο-οικονομικά, χωροταξικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά, και στα χαρακτηριστικά της υποδομής και λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων.

Παράλληλα, σημαντικό στοιχείο αποτελεί η αναγνώριση των προσδοκίων φορέων και πολιτών για την ιδανική πόλη στο μέλλον. Στην περίπτωση του Δήμου Ν. Προποντίδας η καταγραφή των προσδοκίων φορέων και πολιτών πραγματοποιήθηκε μέσα από τις διαδικασίες της Α' Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού και επιπρόσθετες έρευνες ερωτηματολογίου.

Τέλος, κρίσιμη παράμετρος κατά την ανάπτυξη των λύσεων που προτείνει ένα σχέδιο αστικής κινητικότητας, πέρα από την εξέταση των βραχυχρόνιων ευκαιριών και ελλείψεων, είναι ότι πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι μελλοντικές προκλήσεις. Με αυτόν τρόπο μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα ο στρατηγικός σχεδιασμός της πόλης προς την κατεύθυνση επίτευξης των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης, οι οποίοι έχουν δυναμική μεταβολή στην πορεία των χρόνων.



Σχήμα 16.5 & Σχήμα 16.6: Μεθοδολογία ανάπτυξης σεναρίων μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης

16.3 Παρουσίαση εναλλακτικών στρατηγικών ανάπτυξης για τον Δήμο Νέας Προποντίδας

Λαμβανομένου υπόψη τις παραμέτρους που αναλύθηκαν ενδελεχώς σε προηγούμενη ενότητα, για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας προποντίδας η ομάδα έργου επέλεξε την ανάπτυξη **στρατηγικών έμφασης**. Ειδικότερα, αναπτύχθηκαν τρεις (3) στρατηγικές για την περιοχή μελέτης.

Σημειώνεται πως αρχικά διατυπώνεται η στρατηγική που αποτυπώνει κατ' ουσία το μέλλον της περιοχής παρέμβασης χωρίς ειδικές παρεμβάσεις από τη διαδικασία του ΣΒΑΚ (BAU), ενώ οι τρεις εναλλακτικές στρατηγικές αποτυπώνουν τα πιθανά σενάρια εξέλιξης, τα οποία βασίζονται στην ανάπτυξη υποδομών και πολιτικών προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Σημειώνεται πως η κάθε στρατηγική συνοδεύεται από ενδεικτικές παρεμβάσεις και μέτρα αστικής κινητικότητας, που ενδεικτικά μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Παρεμβάσεις στην υποδομή (Μείωση λωρίδων, πεζοδρομήσεις, διάνοιξη οδών κ.ά.)
- Ρυθμίσεις στην λειτουργία του δικτύου (Μονοδρομήσεις, περιορισμοί ταχύτητας κ.ά.)
- Στοιχεία που αφορούν την ζήτηση για μετακινήσεις (Δημιουργία χώρου στάθμευσης κ.ά.)
- Στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μετακίνησης (Τιμολόγηση MMM & Στάθμευση, δράσεις ευαισθητοποίησης, κίνητρα κ.ά.)

Εκτός των προαναφερθέντων, υπάρχουν και κατηγορίες παρεμβάσεων οι οποίες δεν εντάσσονται εύκολα χωρικά σε κάποια περιοχή του δικτύου ή σε κάποια γειτονιά (π.χ. προώθηση της ηλεκτροκίνησης, δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης). Αυτού του είδους οι παρεμβάσεις δεν απουσιάζουν, ωστόσο πρόκειται να καθοριστούν στο στάδιο εξειδίκευσης του τελικού σεναρίου αστικής κινητικότητας που θα αναδειχθεί από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού.

16.3.1 Περιγραφή εναλλακτικών στρατηγικών

Στρατηγική Χ: Business as Usual – Δρομολογημένες παρεμβάσεις

Στην εν λόγω στρατηγική εξετάζονται οι λειτουργίες του δικτύου, όταν σε αυτό εφαρμοστούν οι δρομολογημένες και οι μελετητικά ώριμες παρεμβάσεις του Δήμου και των λοιπών φορέων υπερεκείνου σχεδιασμού με αρμοδιότητες που άπτονται του τομέα των μεταφορών και των χρήσεων γης.

Σύμφωνα με το υλικό που απεστάλη από την ομάδα έργου του Δήμου Ν. Προποντίδας, αλλά και τις διαζώσεις συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν, ο υφιστάμενος σχεδιασμός του Δήμου συνοψίζεται στον παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 16.1: Υφιστάμενος σχεδιασμός Δήμου Ν. Προποντίδας σε ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	<u>Ανάπλαση αύλειου χώρου ανοιχτού θεάτρου Ν. Μουδανιών (Αρ. Μελ. 28/2016)</u> Το έργο εντοπίζεται στον ανοιχτό - αύλειο χώρο του αμφιθεάτρου Ν. Μουδανιών και αφορά στη διαμόρφωση υπαίθριου αστικού χώρου πρασίνου και χώρων αναψυχής - έργα ανάπλασης, οι οποίοι θα φιλοξενήσουν δραστηριότητες που αναφέρονται σε όλες τις ηλικίες (οικογένειες, έφηβοι, νέοι, ηλικιωμένοι).	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 2.510.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (19/09/2018)

Στάδιο 2

A/A	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	Συνοπτικά και πλέον κωδικοποιημένα, τα προβλεπόμενα έργα αφορούν στη διαμόρφωση: χώρων ήπιας δραστηριότητας, με: α) διαμόρφωση ζώνης περιπάτου κατά μήκος της παραλίας, β) κατασκευή πλατείας εισόδου στο ανοιχτό αμφιθέατρο με ημιυπαίθριο αναψυκτήριο, γ) διαμόρφωση του αύλειου χώρου του ανοιχτού αμφιθεάτρου - πάρκου με ημιυπαίθριο αναψυκτήριο, χώρων έντονης δραστηριότητας, με: α) κατασκευή παιδικής χαράς, β) κατασκευή skatepark, γ) κατασκευή ποδηλατόδρομου. Επιπλέον προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, οχημάτων και μηχανοκίνητων δικύκλων, η τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων, η διαμόρφωση χώρων πρασίνου καθώς και η κατασκευή συνοδών έργων υποδομής (π.χ. δίκτυα ομβρίων, άρδευσης, κλπ).			
2	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Τ.Κ. Διονυσίου έως Τ.Κ. Πορταριάς (Αρ. Μελ. 32/2017)</u> Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό - βελτίωση της διανοιγμένης χωμάτινης οδού που συνδέει τους οικισμούς Διονυσίου - Πορταριάς. Αρχή του έργου είναι η κορυφή Κ1 (Χ=438.473,01, Υ=4.458.355,77), (Χ.Θ 0+000) η οποία βρίσκεται στα όρια του οικισμού του Διονυσίου και πέρας η κορυφή Κ9 (Χ= 439.499,27, Υ=4.458.820,64), (Χ.Θ. 1+145,94) (Συνολικό μήκος: 1.145,94m).	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 300.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (03/04/2019)
3	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Ε.Ο. Ν. Μουδανίων - Σιθωνίας έως Τ.Κ. Πορταριάς (Αρ. Μελ. 33/2017)</u> Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό - βελτίωση της διανοιγμένης χωμάτινης οδού που συνδέει τον οικισμό Πορταριάς με την Ε.Ο. Ν. Μουδανίων - Σιθωνίας (πλησίον κόμβου Αγ. Μάμα). Αρχή του έργου είναι η κορυφή Κ1 (Χ=440.342,15, Υ=4.458.819,01), (Χ.Θ 0+000) η οποία βρίσκεται στα όρια του οικισμού της Πορταριάς και πέρας η κορυφή Κ32 (Χ= 442.875,06, Υ=4.456.618,51), (Χ.Θ. 3+467,90) (Συνολικό μήκος 3.467,90m).	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 1.000.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (26/09/2019)
4	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Τ.Κ. Ζωγράφου έως Τ.Κ. Πορταριάς (Αρ. Μελ. 18/2018)</u> Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό - βελτίωση της διανοιγμένης χωμάτινης οδού που συνδέει τους οικισμούς Ζωγράφου - Πορταριάς. Αρχή του έργου είναι η κορυφή Κ1 (Χ=437.088,54, Υ=4.459.346,84), (Χ.Θ 0+000) η οποία βρίσκεται στην Τ.Κ Ζωγράφου και πέρας η κορυφή Κ68 (Χ= 439.406,66, Υ=4.458.985,49), (Χ.Θ. 2+401,27) (Συνολικό μήκος: 2.401,27m). SYNEXIZEI MEXRI TON KOMVO ME THN EPARXIAKI	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 516.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (17/12/2019)

Στάδιο 2

A/A	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
5	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Τ.Κ. Σωζόπολης έως Δ.Κ. Τρίγλιας (Αρ. Μελ. 20/2018)</u> Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό - βελτίωση της διανοιγμένης χωμάτινης οδού που συνδέει τους οικισμούς Σωζόπολης - Ν. Τρίγλιας. Αρχή του έργου είναι η κορυφή Κ1 (Χ=427548,77, Υ=4459728,93), (Χ.Θ 0+000) η οποία βρίσκεται νότια της Τ.Κ Σωζόπολης και πέρας η κορυφή Κ113 (Χ= 431.893,13, Υ=4.461.814,67), (Χ.Θ. 5+118,38) (Συνολικό μήκους 5.118,38m).	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 1.070.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (24/09/2019)
6	<u>Βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη αστικών περιοχών του Δήμου Νέας Προποντίδας (Αρ. Μελ. 55/2020)</u> Συνοπτικά και πλέον κωδικοποιημένα, οι επιμέρους τμηματικές παρεμβάσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν είναι: - Η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών Παναγίας Κορυφινής και Θεσσαλονίκης, της περιμετρικής οδού βόρεια και ανατολικά του γηπέδου ποδοσφαίρου και του κλειστού γυμναστηρίου από τους φωτεινούς σηματοδότες μέχρι την οδό Τζαβούρα, της περιοχής που οριοθετείται από την οδό Θεσσαλονίκης, Κασσάνδρας, Μ. Αλεξάνδρου και Χρυσοστόμου Σμύρνης του οικισμού των Νέων Μουδανιών. - Η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού από το ύψος του μουσείου αλιευτικών σκαφών του οικισμού των Ν. Μουδανιών έως το ξενοδοχειακό συγκρότημα OCEANIA και της παραλιακής οδού από το τεχνικό της προέκτασης της οδού Αγ. Γεωργίου για μήκος 400m περίπου προς το ξενοδοχειακό συγκρότημα OCEANIA. - Η διαμόρφωση και επίστρωση του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης, παραλιακά στη θέση του ναού του Αγίου Γεωργίου του οικισμού των Ν. Μουδανιών. - Η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της παραλιακής οδού του οικισμού των Ν. Μουδανιών και η ανάπλαση της περιοχής από το ξενοδοχειακό συγκρότημα OCEANIA έως την πεζογέφυρα της παραλίας Διονυσίου και η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης στην ανάντη περιοχή. - Η ανάπλαση της παραλιακής οδού του οικισμού των Νέων Φλογητών, από τους φωτεινούς σηματοδότες έως και τα όρια του οικισμού των Νέων Πλαγίων, με ευρύτερες παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο μέχρι το ύψος του γηπέδου ποδοσφαίρου. - Η κατασκευή συντριβανίου στην παραλία Ν. Πλαγίων. - Η κατασκευή συντριβανίου και η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου στάθμευσης στην Ν. Καλλικράτεια. - Ο ηλεκτροφωτισμός παραθαλάσσιων περιοχών της Ν. Ποτίδαιας και η ανάπλαση των οδών που περιβάλλουν την πλατεία του οικισμού, όπου και θα κατασκευαστεί συντριβάνι.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 18.500.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (05/05/2023)

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	- Η βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της κεντρικής οδού του οικισμού της Νέας Γωνίας σε μήκος 1.400m περίπου, με αφετηρία τη νότια είσοδο του οικισμού και πέρας την ανατολική έξοδο. - Η ανάπλαση των οδών της περιοχής του κεντρικού ναού των Σημάντρων, καθώς η οδός που συνδέει την περιοχή αυτή με την πλατεία. - Η δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός των οικισμών της Τρίγλιας, των Ελαιοχωρίων και των Πετραλώνων. - Η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ) στις ανωτέρω περιοχές.			
7	<u>Ανάδειξη μέρους του διατερίσματος της Ν. Ποτίδαιας και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου (Αρ. Μελ. 24/2021)</u> Το έργο αφορά στη δημιουργία ενός ήπιου περιβάλλοντος χώρου όπου το διατερίσμα της Κασσανδρείας, το οποίο βρίσκεται στο βόρειο όριο του οικισμού της Νέας Ποτίδαιας και εκτείνεται σε μήκος περίπου 1.200m, από τον Τορωναίο κόλπο ανατολικά, μέχρι τον Θερμαϊκό στα δυτικά, να αποτελεί κυρίαρχο στοιχείο, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ανάδειξή του και παράλληλα η συνολική εικόνα να συμβάλλει στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Με γνώμονα την αστική ανάπλαση της περιοχής, γίνεται προσπάθεια να ενταχθεί το μνημείο στα δρώμενα του οικισμού, είτε στο πλαίσιο μιας περιήγησης αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, είτε ενός απλού περιπάτου αναψυχής. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι υλικά με καλή θερμική συμπεριφορά και αισθητικά συμβατά, αλλά όχι ανταγωνιστικά ως προς τα υλικά του διατερίσματος και των λοιπών αρχαιολογικών ευρημάτων. Ακόμη, προτείνεται ο εμπλουτισμός της φύτευσης με ενδημικά είδη δέντρων και μικρών θάμνων προκειμένου να τονιστούν οπτικές φυγές, να σκιαστούν τοπικά περιοχές στάσης και κίνησης, να βελτιωθεί το μικροκλίμα και να αναβαθμιστεί αισθητικά το υπό διαμόρφωση τμήμα. Ο φωτισμός ανάδειξης του μνημείου, γίνεται από το επίπεδο του εδάφους με ενδοδαπέδιους προβολείς ασυμμετρικής δέσμης και φωτισμό του μνημείου με γραμμικά ενδοδαπέδια φωτιστικά LED. Ο γενικός φωτισμός θα είναι διακριτικός και δεν θα ανταγωνίζεται τον φωτισμό ανάδειξης του μνημείου, αλλά ικανός να εγγυηθεί τη σωστή λειτουργία και την ασφάλεια του χώρου, αποφεύγοντας τη θάμβωση.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 3.250.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (29/05/2023)
8	<u>Έργα βελτίωσης υποδομών χερσαίας ζώνης λιμένα αλιευτικού καταφυγίου Ν. Καλλικράτειας Χαλκιδικής (Αρ. Μελ. 22/2020)</u> Το έργο αφορά:	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 2.362.903,23€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (26/10/2022)

Στάδιο 2

A/A	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	Τη σταθεροποίηση του παραλιακού πρσανούς του οικισμού της Νέας Καλλικράτειας, που επεκτείνεται από τη διατομή 33 στη Χ.Θ. 0+160 (περί του ορίου του υφιστάμενου τοίχου αντιστήριξης) έως μεταξύ των διατομών 93 (Χ.Θ. 0+478,13) και 94 (Χ.Θ. 0+483,3). Το υπόλοιπο τμήμα του πρσανούς παραμένει ως έχει, με δεδομένη την ικανοποιητική ευστάθεια αυτού. Ειδικότερα, τα προτεινόμενα έργα σταθεροποίησης συνίστανται: - Στην ενίσχυση της ευστάθειας του πρσανούς με την κατασκευή μόνιμων ηλώσεων εδάφους, διαμέτρου χαλύβδινης ράβδου οπλισμού Φ32mm/S500s, πλήρως γαλβανισμένης. - Στην επένδυση του μετώπου του πρσανούς με εύκαμπτο τύπο επένδυσης από πλήρως αγκυρούμενο συρματόπλεγμα και τρισδιάστατο αντισταθμιστικό γεώπλεγμα υψηλής αντοχής. Για την προστασία έναντι διάβρωσης αλλά και για την περαιτέρω ενίσχυση του μετώπου προτείνεται η τοποθέτηση του μεταλλικού πλέγματος να συνδυαστεί με υδροσπορά. Την κατασκευή των αναγκαίων έργων οδοποιίας για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών ώστε να επιτευχθεί η ασφαλής κίνηση οχημάτων και πεζών/εργαζομένων/επισκεπτών εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων του αλιευτικού καταφυγίου Ν. Καλλικράτειας και σε χώρο αρμοδιότητας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νέας Προποντίδας.			
9	<u>Κατασκευή χώρου ρίψεων γηπέδου Ν. Ηράκλειας (Αρ. Μελ. 14/2019)</u> Το έργο αφορά στη διαμόρφωση και κατασκευή αθλητικού ανοιχτού χώρου ρίψεων (προπονητηρίου) ακοντίου, σφύρας, σφαίρας δίσκου εντός του Δημοτικού Σταδίου Νέας Ηράκλειας. Το καθαρό εμβαδόν του προπονητηρίου είναι της τάξεως των και 7.300m². Ειδικότερα, στο συγκεκριμένο χώρο του προπονητηρίου χωροθετούνται: στο βόρειο τμήμα μία (1) βαλβίδα δισκοβολίας, οι εγκαταστάσεις του ακοντισμού με ένα διπλό διάδρομο φοράς και μία (1) βαλβίδα σφυροβολίας, στο ανατολικό τμήμα μία (1) βαλβίδα σφαιροβολίας. Ο χώρος περιμετρικά θα περιφραχθεί με περίφραξη που θα είναι πακτωμένη σε περιμετρικό τοίχείο.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 350.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (25/10/2022)
10	<u>Ανάπλαση κεντρικής περιοχής στον οικισμό Ν. Τενέδου (Αρ. Μελ. 74/2021)</u> Το έργο αφορά στη ανάπλαση της κεντρικής περιοχής του οικισμού της Ν. Τενέδου σε σκοπό αφενός να διασφαλίζεται η διατήρηση των υφιστάμενων φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής, αφετέρου αυτή να αναδεικνύονται ακόμη περαιτέρω (τοποθέτηση κατάλληλου φωτισμού, δημιουργία θέσεων ανάπαυσης - στάσης με διασφάλιση σκίασης,	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 650.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (14/12/2022)

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	κατασκευή νέων πεζοδρομίων, βελτίωση υφιστάμενης φύτευσης, προσθήκη νέων θάμνων και δέντρων κλπ). Τα προτεινόμενα έργα, συνοπτικά και πλέον κωδικοποιημένα, αφορούν: - την πρόβλεψη κατασκευής νέων πεζοδρομίων για την ασφαλή κίνηση των πεζών, - την τοποθέτηση του κατάλληλου αστικού εξοπλισμού και φωτιστικών σωμάτων, - τη διάστρωση των επιφανειών ως ακολούθως: - των υφιστάμενων ασφάλτινων οδών με τσιμεντοκυβόλιθους, - των νέων πεζοδρομίων με τσιμεντόπλακες τύπου montana και των προσβάσιμων χώρων των πλατειών με χυτό βοτσαλωτό δάπεδο. Πέραν των προαναφερθέντων προβλέπεται η τοποθέτηση νέων δέντρων - θάμνων σε κατάλληλες θέσεις καθώς και αρωματικών φυτών. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την εξασφάλιση άνετης πρόσβασης ΑΜΕΑ προς όλους τους χώρους με την κατασκευή των ειδικών διαβάσεων σε κατάλληλες θέσεις.			
11	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού Πορταριάς - Αγίου Παντελεήμονα (Αρ. Μελ. 1/2022)</u> Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό - βελτίωση της διανοιγμένης χωμάτινης οδού που συνδέει τους οικισμούς Πορταριάς - Αγίου Παντελεήμονα. Αρχή του έργου είναι η κορυφή ΚΑ (Χ=439.595,16, Υ=4.459.863,61), (Χ.Θ 0+000) στα όρια της Κοινότητας Πορταριάς και πέρας η κορυφή ΚΤ (Χ= 438.371,70, Υ=4.463.529,33), (Χ.Θ. 4+014,40) (Συνολικό μήκος: 4.014,40m).	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης: 974.800,00€</u> <u>Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (17/07/2023)</u>
12	<u>Ενίσχυση της μικροκινητικότητας στο Δήμο Νέας Προποντίδας (Αρ. Μελ. 3/2022)</u> Αντικείμενο της σύμβασης είναι η προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τον Δήμο. Το σύστημα θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού. Πρόκειται για προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος που θα δίδει στους πολίτες την ευχέρεια να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο για όσο χρόνο επιθυμούν, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου. Τα ποδήλατα θα τοποθετηθούν σε σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης: 247.987,60€</u> <u>Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (22/08/2023)</u>

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
13	<u>Ανάπλαση παραλιακής ζώνης Δήμου Νέας Προποντίδας (Αρ. Μελ. 5/2022)</u> Το έργο αφορά στην ενοποίηση του παραλιακού μετώπου, με τμηματικές παρεμβάσεις, που ξεκινά από το ανατολικό τμήμα της Κοινότητας Καλλικράτειας και καταλήγει στον οικισμό της παραλίας Διονυσίου, με συνολικό γραμμικό μήκος άξονα παρέμβασης του έργου 7.000m περίπου. Το έργο στοχεύει στη δημιουργία ενός οργανωμένου και αναβαθμισμένου αστικού και τουριστικού περιβάλλοντος, με τη δημιουργία υψηλής ποιότητας υποδομές. Κατά την υλοποίηση του έργου προβλέπονται - κυρίως - τα εξής: - βελτίωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με ασφαλτόστρωση και επίστρωση με κυβόλιθους σε ορισμένα τμήματα του παραλιακού μετώπου. Για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του οδοστρώματος προβλέπεται η τοποθέτηση στρώσεων οδοστρώσις (στα υπό ασφαλτόστρωση τμήματα) και στρώσεων οπλισμένου σκυροδέματος (στα υπό επίστρωση με τσιμεντοκυβόλιθους τμήματα), - πρόβλεψη πεζοδρομίων εκατέρωθεν - όπου υπάρχει διαθεσιμότητα χώρου - ή/και μονόπλευρα κατά μήκος των παραλιακών οδών για τη διασφάλιση της ελεγχόμενης πλέον κίνησης οχημάτων και κίνησης πεζών, - διαμόρφωση οδεύσεων για την κίνηση ποδηλάτων (ποδηλατόδρομος), - χωροθέτηση οδεύσεων ασφαλούς κίνησης ΑΜΕΑ (ειδικοί διάδρομοι κίνησης, διαβάσεις, ράμπες, σήμανση κλπ), - διαμόρφωση θέσεων στάσης και θέασης, - τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων επί ιστών και λοιπού αστικού εξοπλισμού (κάδοι απορριμμάτων, φύτευση, παγκάκια κλπ), - αποκατάσταση και ανάπλαση του μώλου στην Ν. Καλλικράτεια, με επίστρωση με χυτό βοτσαλωτό δάπεδο και ηλεκτροφωτισμό, - εγκατάσταση 3 προκατασκευασμένων οικίσκων διαστάσεων κάτοψης κατ' ελάχιστον 3,00m x 4,00m και ελάχιστου καθαρού ύψους 2,65 m πλήρως εξοπλισμένων και διαμορφωμένων για λειτουργία Εξειδικευμένου Αποδυτηρίου για Άτομα με Αναπηρίες (CP). Ακόμη και για την ασφάλεια των χρηστών προβλέπεται η σήμανση των έργων, ήτοι: - κατακόρυφης σήμανσης (πληροφοριακές και ρυθμιστικές πινακίδες), - οριζόντιας σήμανσης (διαγράμμιση οδοστρώματος με ανακλαστική βαφή), - νέες θέσεις διαβάσεων πεζών και ΑΜΕΑ με την κατάλληλη διαμόρφωση (ράμπες) και διαγράμμιση. Επιπλέον και όσον αφορά την εξοικονόμηση ενέργειας κατά τη λειτουργία των έργων αναφέρεται ότι θα τοποθετηθούν	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 6.000.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (06/07/2023)

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	φωτιστικά σώματα με λαμπτήρες τύπου led, τα οποία είναι φιλικά στο περιβάλλον ενώ παράλληλα παρέχουν καθαρή και προηγμένης τεχνολογίας φωτισμό. Όλες οι εργασίες θα εκτελεστούν σύμφωνα με τους γενικούς παραδεκτούς κανόνες της Επιστήμης και της Τεχνικής και βάσει με όσα ειδικότερα αναφέρονται στα συμβατικά τεύχη.			
14	<u>Έργα αποκατάστασης του οδικού δικτύου Σήμαντρα - Πορταριά (έως τον κόμβο με την Ε.Ο. Ν. Μουδανιών - Ν. Τρίγλιας) (Αρ. Μελ. 29/2022)</u> Το έργο αφορά τις προτεινόμενες παρεμβάσεις αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου Σήμαντρα - Πορταριά - Ισόπεδος Κόμβος (ΙΚ) Πορταριάς. Ο σχεδιασμός των εργασιών αναβάθμισης χωρίζεται σε δύο επιμέρους διακριτά οδικά τμήματα, ήτοι: α) το οδικό τμήμα Πορταριά - Σήμαντρα μήκους περίπου 5,00km και β) το οδικό τμήμα Πορταριά - ΙΚ Πορταριάς μήκους περίπου 2,20km.	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 4.700.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (21/06/2023)
15	<u>Εκπαιδευτικό - Θεματικό πεζοπορικό μονοπάτι Αγίου Μάμα της Δ.Ε. Μουδανιών του Δήμου Νέας Προποντίδας (Αρ. Μελ. 15/2023)</u> Το έργο αφορά στην δημιουργία εκπαιδευτικού - θεματικού πεζοπορικού μονοπατιού στον Αγ. Μάμα, της Δ.Ε. Μουδανιών του Δήμου Νέας Προποντίδας και εντός της θεσμοθετημένης περιοχής Natura 2000 με κωδικό: «GR1270004 Λιμνοθάλασσα Αγίου Μάμα» ως Ειδική Ζώνη Διατήρησης (ΖΕΠ) και Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΔ) (έκταση: 633,15ha). Το σχεδιαζόμενο μονοπάτι, συνολικού μήκους 5.181,66m και πλάτους 2,4m, έχει στόχο να αναδείξει τον υγρότοπο και να προσφέρει ασφαλείς και χαμηλής όχλησης για την πανίδα, δραστηριότητες στους επισκέπτες όπως είναι η παρατήρηση πουλιών και η κατανόηση του αμμοθινικού οικοσυστήματος και του υγροτόπου. Συνοδευτικά προβλέπεται η κατασκευή δύο (2) θέσεων θέασης - παρατηρητήρια πουλιών κατά μήκος του μονοπατιού.	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 635.100,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΟΧΙ
16	<u>Κατασκευή Κλειστού Γυμναστηρίου Δ.Κ. Σημάντρων (Αποπεράτωση) (Αρ. Μελ. 36/2023)</u> Το Νέο Κλειστό Γυμναστήριο πρόκειται να καλύψει τις ανάγκες άθλησης και ψυχαγωγίας των μαθητών του Δημοτικού σχολείου και του Νηπιαγωγείου Ν. Σημάντρων σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις λειτουργικότητας, ασφάλειας και άνεσης. Τα νέο Γυμναστήριο θα έχει μονοδιάστατο χαρακτήρα και θα μπορεί να φιλοξενεί χρήσεις που θα έχουν καθαρά αθλητικό (καλαθοσφαίριση, πετοσφαίριση, γυμναστική κ.α.) περιεχόμενο. Το Γυμναστήριο θα έχει δομημένη επιφάνεια συνολικού εμβαδού 780,42τ.μ. και θα αποτελείται από ένα κτιριακό όγκο το οποίο νοητά αλλά και διακριτά λόγω διαφορετικών υψών, μπορεί να χωρισθεί σε τρεις ενότητες: τον	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 1.240.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΟΧΙ

Στάδιο 2

A/A	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	αγωνιστικό χώρο, τον χώρο των αποδυτηρίων και wc και τέλος των χώρων των βοηθητικών υπηρεσιών (αποθήκη, λεβητοστάσιο). Τον διαχωρισμό αυτό των παραπάνω χρήσεων του κτιρίου, ακολούθησε και η επιλογή των χρωμάτων της τοιχοποιίας των πάνελ. Επιπλέον, σε επαφή με το κτίριο, θα κατασκευαστούν δύο μεταλλικά στέγαστρα, με ξύλινες περσίδες σκιασμού και μόνιμα καθίσματα χωροθετημένα πλησίον προβλεπόμενου χώρου πρασίνου, ώστε να αξιοποιηθεί και ο περιβάλλον χώρος του γυμναστηρίου από τους χρήστες.			
17	<u>Ειδικό Δημοτικό Σχολείο και Ειδικό Νηπιαγωγείο Δήμου Νέας Προποντίδας (Αποπεράτωση) (Αρ. Μελ. 37/2023)</u> Το έργο αφορά στην ανέγερση του Ειδικού Δημοτικού Σχολείου και Ειδικού Νηπιαγωγείου Δ. Ν. Προποντίδας, σε οικόπεδο που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του οικισμού Πορταριάς και έχει εμβαδόν 4.091,31m². Το κτιριακό συγκρότημα του Ειδικού Σχολείου οργανώνεται με βάση τις λειτουργικές ανάγκες σε δύο κτιριακούς όγκους, «Κτίριο 1» και «Κτίριο 2». Το Κτίριο 1 συνολικού εμβαδού 1427,81m² είναι διώροφο και προβλέπεται να στεγάσει τους κυρίως χώρους εκπαίδευσης (Δημοτικού και Νηπιαγωγείου). Το Κτίριο 2 είναι μονώροφο συνολικού εμβαδού 596,98m² και προβλέπεται να στεγάσει τους βοηθητικούς - συμπληρωματικούς χώρους (Χώροι Φυσικής Αγωγής, Αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων, Κυλικείο). Τα δύο κτίρια συνδέονται με δίκτυο ημιυπαίθριων χώρων που δημιουργούν λαιμό απ' όπου γίνεται και η είσοδος σ' αυτά, αλλά εξασφαλίζεται η άνετη και ασφαλής κίνηση των παιδιών από το ένα τμήμα στο άλλο. Σε όλο το σχολικό συγκρότημα η θέρμανση θα γίνεται με γεωθερμία και για το λόγο αυτό στον προαύλιο χώρο του σχολείου θα γίνουν γεωτρήσεις βάθους περίπου 100μ, για να εγκατασταθεί κάθετος γεωθερμικός εναλλάκτης. Για την θέρμανση του κτιρίου θα χρησιμοποιηθούν υδρόψυκτες γεωθερμικές αντλίες θερμότητας μεταβλητού ψυκτικού μέσου και αερόψυκτες αντλίες. Η εγκατάσταση ισχυρών και ασθενών ρευμάτων θα περιλαμβάνει το δίκτυο ηλεκτρικών αγωγών, τα φωτιστικά σώματα, ηλεκτρικούς πίνακες, διακόπτες, ρευματοδότες, δίκτυο ΟΤΕ, TV δομημένη καλωδίωση DATA όπου απαιτείται κλπ. Επίσης περιλαμβάνει την τοποθέτηση νέας γραμμής ηλεκτρικού ρεύματος στο κεντρικό πίνακα όπου θα τροφοδοτεί το δίκτυο του κτιρίου. Η συνολική κάλυψη του κτιρίου είναι 1.659,09m² εκ των οποίων 295,21m² αποτελούν ημιυπαίθριους χώρους. Στον αύλειο χώρο κατασκευάζονται κερκίδες από εμφανές οπλισμένο σκυρόδεμα δίπλα στο γήπεδο μπάσκετ και βρύσες από οπλισμένο σκυρόδεμα και επένδυση από διακοσμητικό τουβλάκι (terracotta) και μάρμαρο (λευκό). Το διακοσμητικό τουβλάκι επαλείφεται με ειδικά αντιγραφιστικά υδροφόβα υλικά, διαφανή, μόνιμης προστασίας.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 5.275.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΟΧΙ

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	Προβλέπονται καθιστικά από εμφανές οπλισμένο σκυρόδεμα όπως φαίνονται στα σχέδια λεπτομερειών, ιστός σημαίας καθώς και κάδοι απορριμμάτων (επιλογής της Υπηρεσίας). Επίσης, τοποθετείται ο απαραίτητος σταθερός εξοπλισμός των γηπέδων και της παιδικής χαράς με προδιαγραφές για ΑΜΕΑ. Προβλέπεται οδηγός όδευσης για άτομα με προβλήματα όρασης με πλάκες ειδικού τύπου σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Απόφασης 52907 (ΦΕΚ 2621/2009). Για την είσοδο στο κπριακό συγκρότημα, από τον υπαίθριο χώρο, προβλέπονται ράμπες ελάχιστου πλάτους 1,20 και μέγιστης κλίσης 5%. Περιμετρικά του οικοπέδου κατασκευάζεται περίφραξη από εμφανές οπλισμένο σκυρόδεμα, πάνω στην οποία τοποθετείται σιδερένιο γαλβανιζέ κιγκλίδωμα. Στις εισόδους του οικοπέδου τοποθετούνται σιδερένιες καγκελόπορτες.			
18	<u>Ανέγερση Ενιαίου Ειδικού Επαγγελματικού Γυμνασίου - Λυκείου (ΕΝ.Ε.Ε.ΓΥ.-Λ.) Νέας Προποντίδας & Εργαστηρίου Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΕΕΕΕΚ) (Αρ. Μελ. 46/2020)</u> Το έργο αφορά στην ανέγερση σχολικού συγκροτήματος για την μεταστέγαση του Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. Ν. Ποτίδαιας (Δυναμικότητας 28 μαθητών) και του ΕΝ.Ε.Ε.ΓΥ.-Λ. Νέας Προποντίδας (Δυναμικότητας 30 μαθητών) του Δήμου Νέας Προποντίδας, έτσι ώστε να είναι εφικτή η δημιουργία και λειτουργία ενός σύγχρονου και ασφαλούς σχολικού συγκροτήματος με λειτουργικούς χώρους, προσβάσιμους σε άτομα με ειδικές ανάγκες. Συνολικά χωροθετούνται 6 ανεξάρτητα κτίρια που συνδέονται μεταξύ τους με ποικίλους υπαίθριους και ημιυπαίθριους χώρους διαμορφώνοντας τελικά ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο. Το ΕΝ.Ε.Ε.ΓΥ.-Λ. Νέας Προποντίδας στεγάζεται στην ανατολική πλευρά του οικοπέδου σε 2 κτίρια (κτίριο 3 και κτίριο 3-Β) ενώ στα δυτικά του διατάσσεται το Ε.Ε.Ε.Ε.Κ Ν. Ποτίδαιας σε 4 κτίρια (κτίριο 1, κτίριο 1-Β, κτίριο 2 και κτίριο 4-5). Στην βορειοανατολική πλευρά του οικοπέδου διατηρείται ο υφιστάμενος αγροτικός δρόμος και τμήμα του οικοπέδου παραχωρείται σε κοινή χρήση δημιουργώντας μια νέα πρόσβαση εκτός από τη θεσμοθετημένη δημοτική οδό στην νοτιοανατολική πλευρά. Το στενό τμήμα του οικοπέδου στην βόρεια πλευρά διαμορφώνεται σαν υπαίθριος χώρος στάθμευσης όπως προβλέπεται και στο ΓΠΣ καλύπτοντας τις ανάγκες του σχολικού συγκροτήματος. Η είσοδος στο σχολικό συγκρότημα επιτυγχάνεται από τον αγροτικό δρόμο σε κεντροβαρικό σημείο του οικοπέδου έτσι ώστε να εξυπηρετήσει και τα δύο σχολεία. Εκεί χωροθετείται ο χώρος του φύλακα, κοινός και για τα δύο σχολεία. Δευτερεύουσα είσοδος διαμορφώνεται από τον δημοτικό δρόμο που εξυπηρετεί περισσότερο το Ε.Ε.Ε.Ε.Κ		√	<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 9.550.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΟΧΙ

Στάδιο 2

Στάσις 2

A/A

ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Υλοποίηση
0-5 ΕΤΗ

Υλοποίηση
5-10 ΕΤΗ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

N. Ποτίδαιας. Επιπλέον το οικόπεδο θα περιφραχθεί και θα διαμορφωθούν προαύλειος χώρος καθώς και υπαίθρια γήπεδα.

19

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Η προμήθεια περιλαμβάνει την τοποθέτηση στεγάστρων (έξυπνες στάσεις) σε 26 θέσεις στο Δήμο Νέας Προποντίδας ήτοι

A/A - θέση στο χώρο	Όνομα στάσης	Συντεταγμένες (Σύστημα ΕΓΣΑ '87)	
		X	Y
1	Ποτίδαια (Επαρχιακή)	442923	4449335
2	Νέα Μουδανιά (Κέντρο Υγείας)	439698	4454358
3	Νέα Μουδανιά (Μουσείο)	438409	4454426
4	Άγιος Μάμας (Κοινότητα)	443395	4456582
5	Πορταρά (Κέντρο)	439880	4459181
6	Σήμαντρα (Κεντρική πλατεία)	441349	4466083
7	Άγιος Παντελεήμονας	437720	4463781
8	Νέα Τένεδος (Εκκλησία)	435426	4464109
9	Νέα Τρίγλια (Κεντρική πλατεία)	432589	4461758
10	Ελαιοχώρια (Πλατεία)	429606	4465071
11	Περάλωνα	428514	4468767
12	Κρήνη	428538	4471699
13	Νέα Γυνιά	422949	4468121
14	Λάκκιμα (Κοινότητα)	419863	4471210
15	Άγιος Παύλος (Κεντρική οδός)	420047	4465698
16	Νέα Ηράκλεια (Σχολείο)	416181	4466301
17	Νέα Καλλικράτεια (Μασούτης)	420480	4463444
18	Νέα Καλλικράτεια (Πάρκο Σελιμενάκη)	420573	4462644
19	Νέα Σύλλατα (Πλατεία)	426266	4464394
20	Βεργιά (Ευ Ζηνη)	425668	4461348
21	Σωζόπολη (Κεντρική οδός)	427354	4458754
22	Νέα Πλάγια (Αμυνδαλιές)	428774	4458645
23	Νέα Πλάγια (Παραλία)	432046	4456461
24	Νέα Φλογητά (Κεντρική πλατεία)	433540	4456823
25	Παραλία Διονυσίου (Εκκλησία)	436123	4455662
26	Ζωγράφου (Κοινότητα)	436419	4459449

Ολοκληρω-
μένο

Προϋπολογισμός
μελέτης: 97.029,50€

Δημόσια σύμβαση:
ΝΑΙ (10/08/2022)

20

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΑΠ (Σχέδιο Αστικής Προσπελασιμότητας) του Δήμου Νέας Προποντίδας

Αντικείμενο του έργου αποτελεί η παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΑΠ του Δήμου Νέας Προποντίδας και αφορά το στρατηγικό σχέδιο που περιλαμβάνει το σύνολο διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών που στοχεύουν στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας εντός των διοικητικών του ορίων Δήμου. Βασικό αντικείμενο των εργασιών του Σ.Α.Π. Δήμου Νέας Προποντίδας είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο Δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Ολοκληρω-
μένο

Προϋπολογισμός
μελέτης: 37.200,00€

Δημόσια σύμβαση:
ΝΑΙ (13/10/2022)

21

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση σχεδίου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) στο Δήμο Νέας Προποντίδας

Αντικείμενο της παρούσας είναι παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης του Δήμου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την υποστήριξη

Ολοκληρω-
μένο

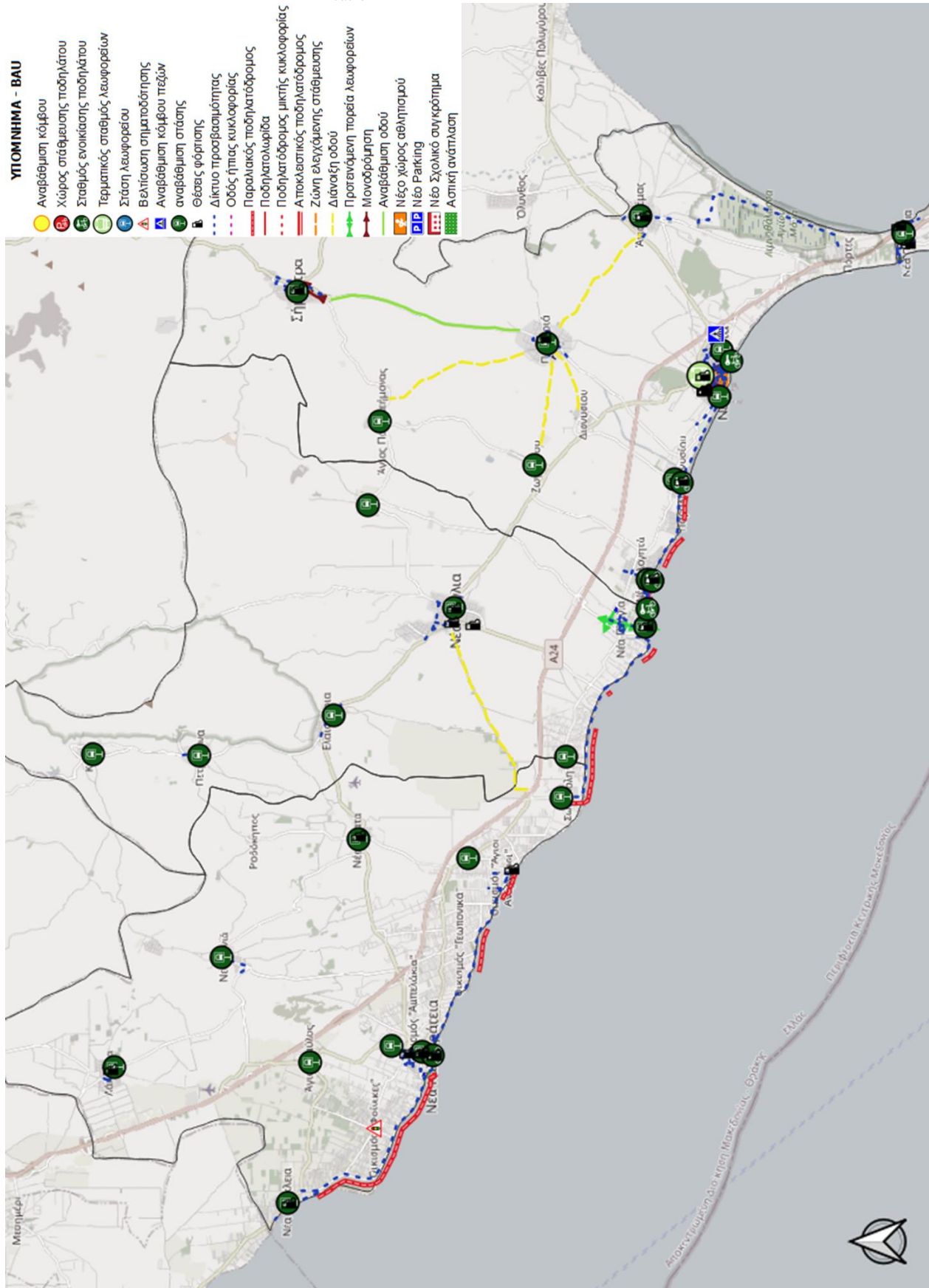
Προϋπολογισμός
μελέτης: 36.828,00€

Δημόσια σύμβαση:
ΝΑΙ (28/07/2022)

Στάδιο 2

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Υλοποίηση 0-5 ΕΤΗ	Υλοποίηση 5-10 ΕΤΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	των υπηρεσιών του Δήμου στην κατάρτιση φακέλου Σ.Φ.Η.Ο., ο οποίος θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα παρακάτω: Π.1α: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης Π.1β: Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο - Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο Π.2: Έκθεση Διαβούλευσης Π.3: Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου Ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17 του ν. 4710/2021			

Στάδιο 2

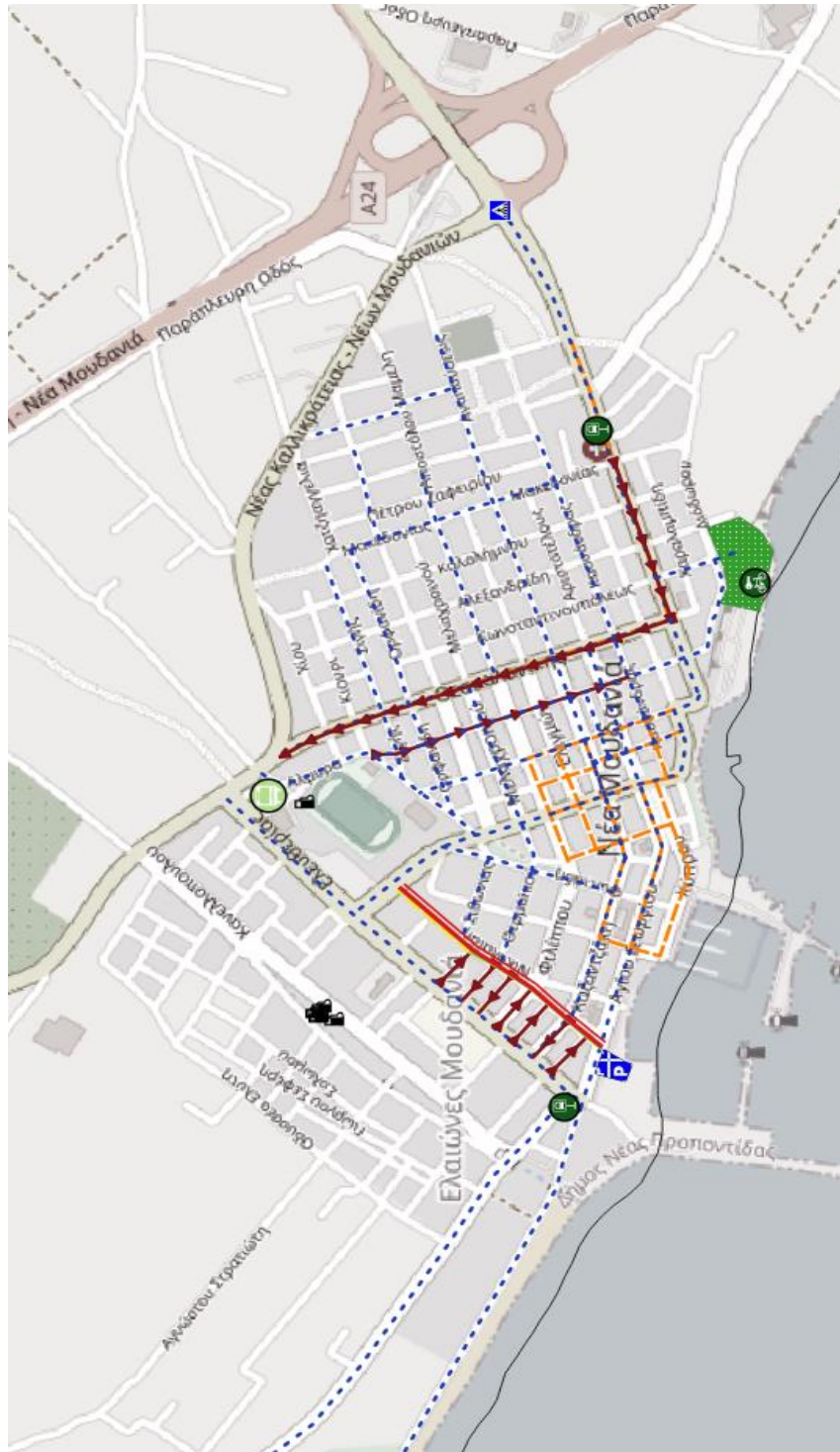


Σχήμα 16.7: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ

Στάδιο 2

ΥΠΟΜΝΗΜΑ - ΒΑΥ

- Αναβάθμιση κόμβου
- Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
- Τερματικός σταθμός λεωφορείων
- Στάση λεωφορείου
- Βελτίωση σηματοδότησης
- Αναβάθμιση κόμβου πύλων
- Αναβάθμιση στάσης
- Θέσεις φόρτισης
- Δίκτυο προσβασιμότητας
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Παραλιακός ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
- Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
- Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
- Διάβαση οδού
- Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
- Μονοδρόμηση
- Αναβάθμιση οδού
- Νέο χώρος αθλητισμού
- Νέο Parking
- Νέο σχολικό συγκρότημα
- Αστική ανάπτυξη

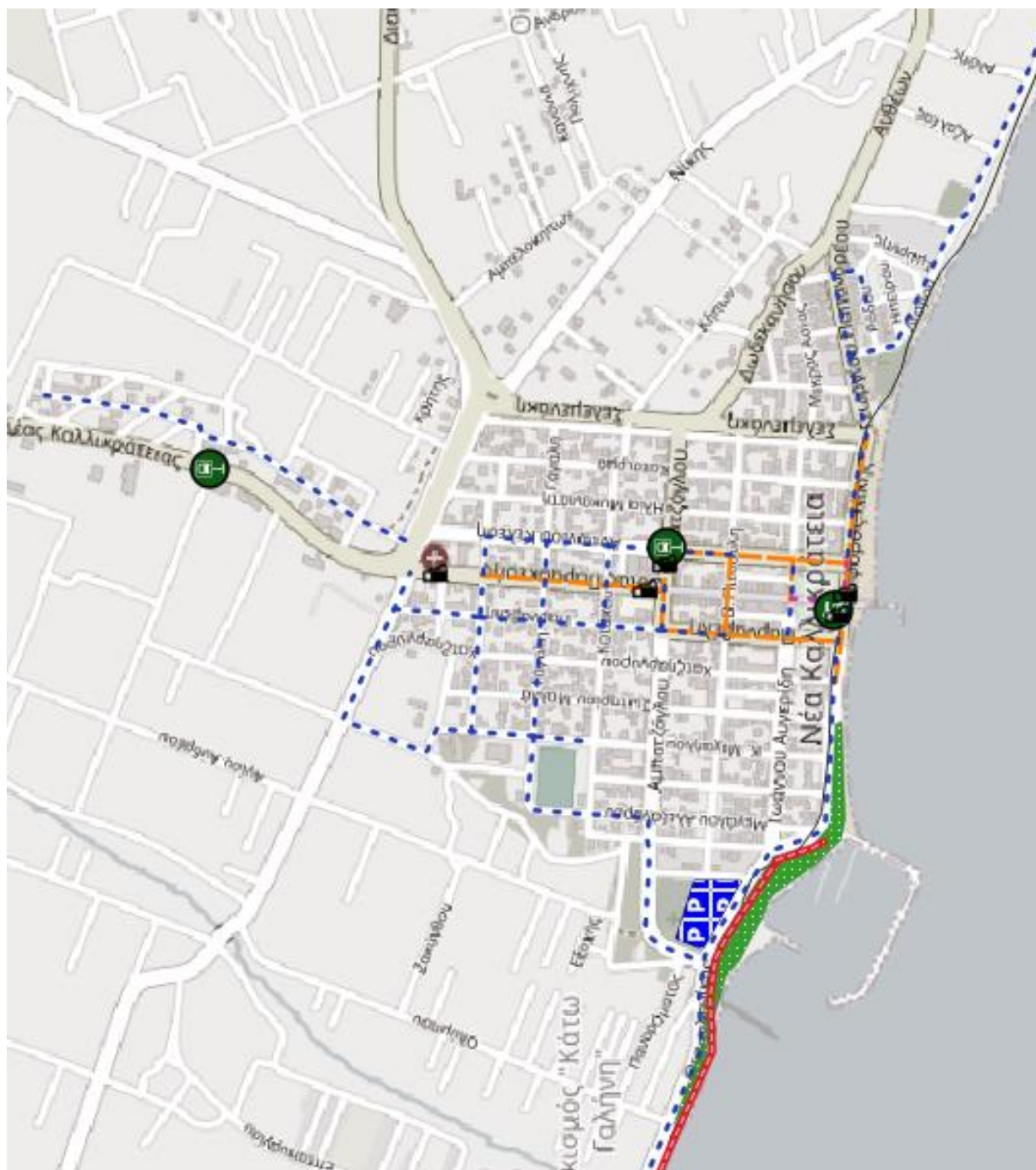


Σχήμα 16.8: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Ν. Μουδανιά)

Στάδιο 2

ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ - ΒΑΥ

- Αναβάθμιση κόμβου
- Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
- Τερματικός σταθμός λεωφορείων
- Στάση λεωφορείου
- ▲ Βελτίωση σηματοδότησης
- ▲ Αναβάθμιση κόμβου πεζών
- ▲ αναβάθμιση στάσης
- Θέσες φόρτισης
- Δίκτυο πρόσβασιμότητας
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Παραλιακός ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατολωρίδα
- Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
- Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
- Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
- Διάνοξη οδού
- Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
- Μονοδρόμηση
- Αναβάθμιση οδού
- Νέο χώρο αθλητισμού
- Νέο Parking
- Νέο σχολικό συγκρότημα
- Αστική ανάπτυξη

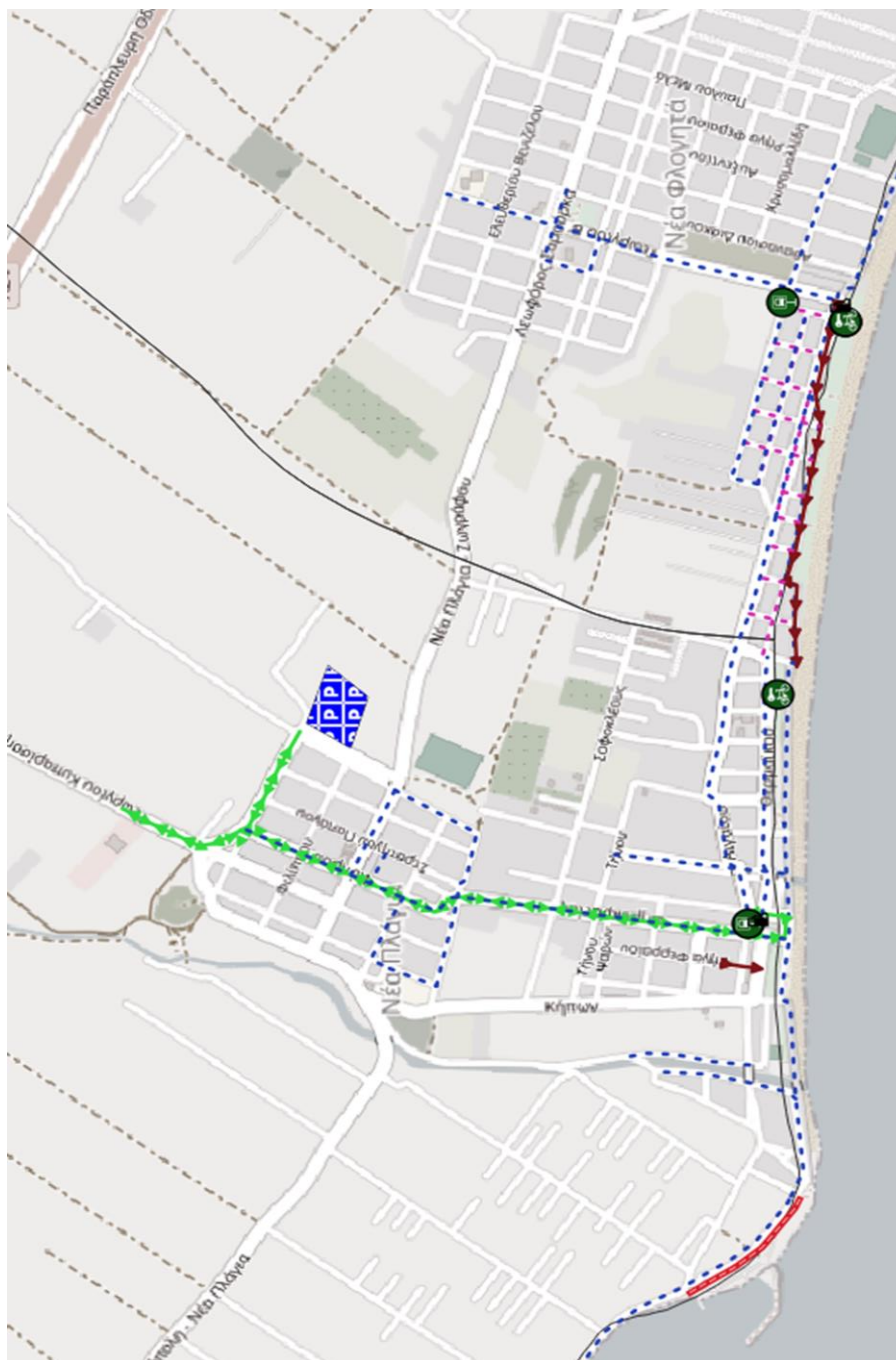


Σχήμα 16.9: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Ν. Καλλικράτεια)

Στάδιο 2

ΥΠΟΜΝΗΜΑ - ΒΑΥ

-  Αναβάθμιση κόμβου
-  Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
-  Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
-  Τερματικός σταθμός λεωφορείων
-  Στάση λεωφορείου
-  Βελτίωση σηματοδότησης
-  Αναβάθμιση κόμβου πεζών
-  αναβάθμιση στάσης
-  Θέσες φόρτισης
-  Δίκτυο πρόσβασιμότητας
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Παραλιακός ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατολωρίδα
-  Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
-  Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
-  Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
-  Διάνοξη οδού
-  Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
-  Μονοδρόμηση
-  Αναβάθμιση οδού
-  Νέο χώρος αθλητισμού
-  Νέο Parking
-  Νέο Σχολικό συγκρότημα
-  Αστική ανάπτυξη

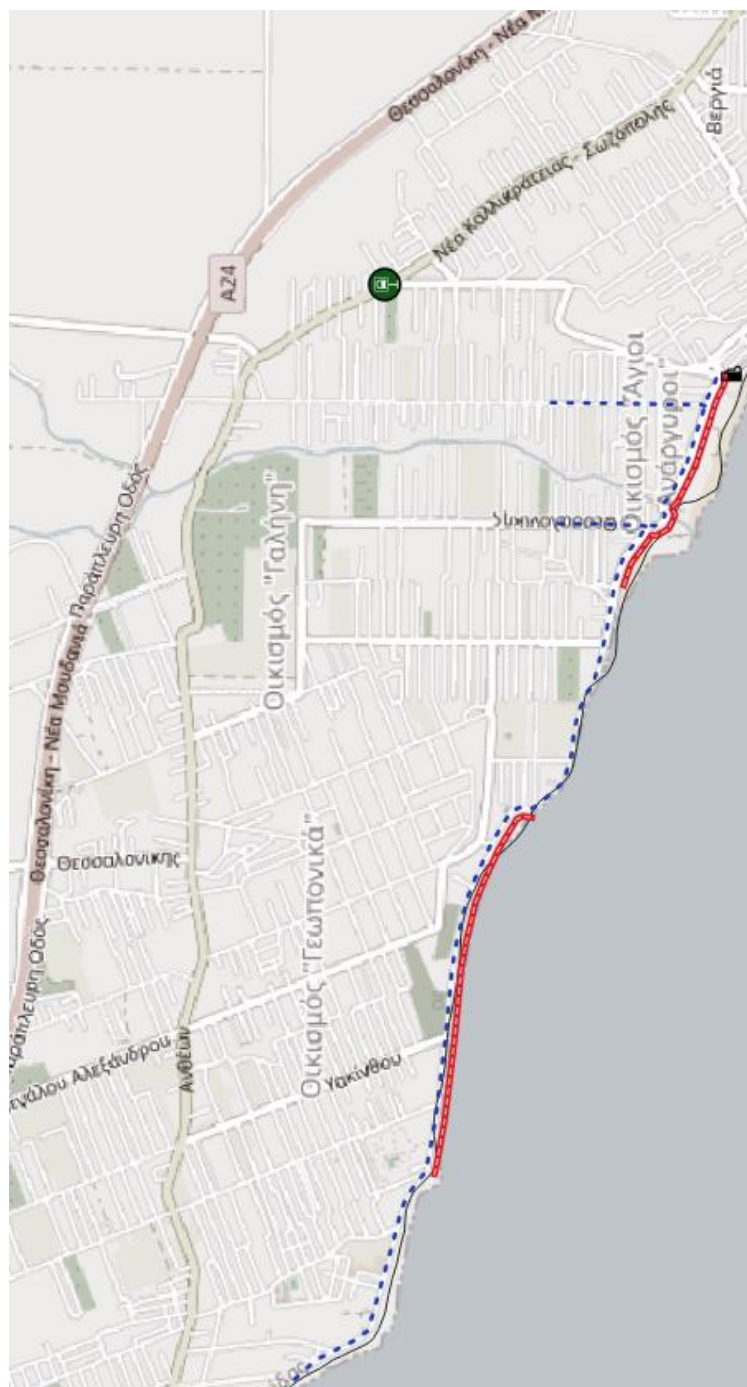


Σχήμα 16.10: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Ν. Φλογητά & Ν. Πλάγια)

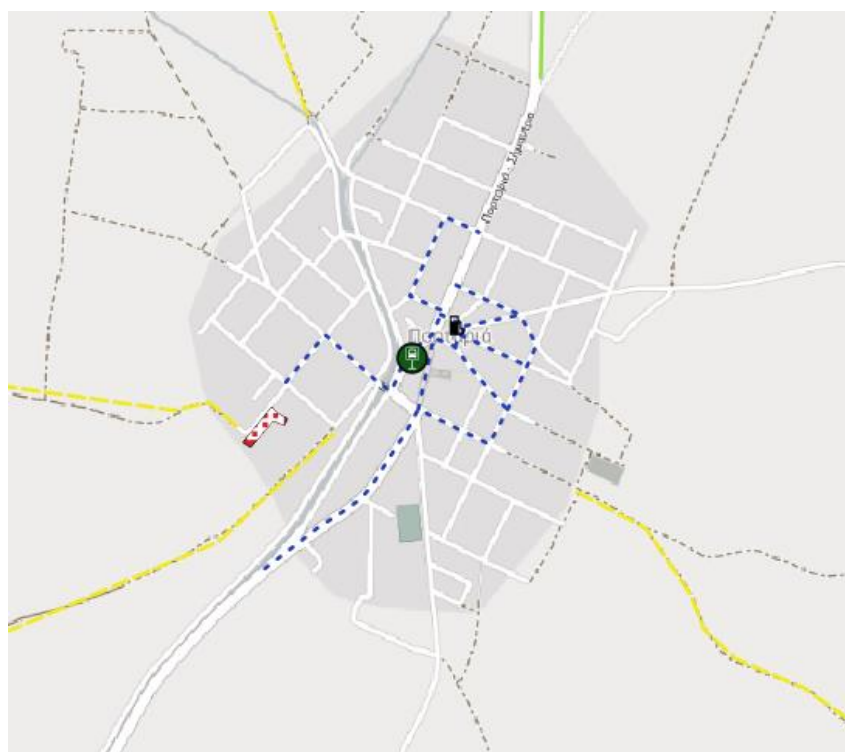
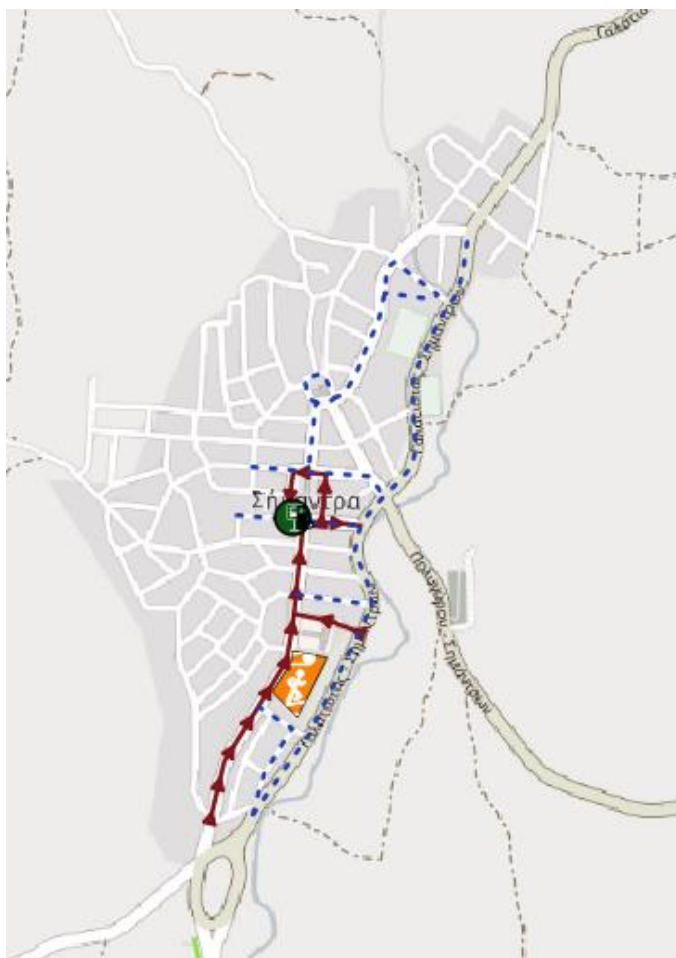
Στάδιο 2

ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ - ΒΑΥ

-  Αναβάθμιση κόμβου
-  Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
-  Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
-  Τερματικός σταθμός λεωφορείων
-  Στάση λεωφορείου
-  Βελτίωση σηματοδότησης
-  Αναβάθμιση κόμβου πεζών
-  Αναβάθμιση στάσης
-  Θέσες φόρτισης
-  Δίκτυο προβασιμότητας
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Παραλιακός ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατολωρίδα
-  Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
-  Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
-  Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
-  Διάνοξη οδού
-  Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
-  Μονοδρόμηση
-  Αναβάθμιση οδού
-  Νέο χώρος αθλητισμού
-  Νέο Parking
-  Νέο σχολικό συγκρότημα
-  Αστική ανάπτυξη



Σχήμα 16.11: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Ν. Φλογητά & Ν. Πλάγια)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ - BAU

- Αναβάθμιση κόμβου
- Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
- Τερματικός σταθμός λεωφορείων
- Στάση λεωφορείου
- Βελτίωση σηματοδότησης
- Αναβάθμιση κόμβου πεζών
- αναβάθμιση στάσης
- Θέσεις φόρτισης
- Δίκτυο προσβασιμότητας
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Παραλιακός ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατολωρίδα
- Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
- Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
- Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
- Διάνοιξη οδού
- Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
- Μονοδρόμηση
- Αναβάθμιση οδού
- Νέος χώρος αθλητισμού
- Νέο Parking
- Νέο Σχολικό συγκρότημα
- Αστική ανάπλαση

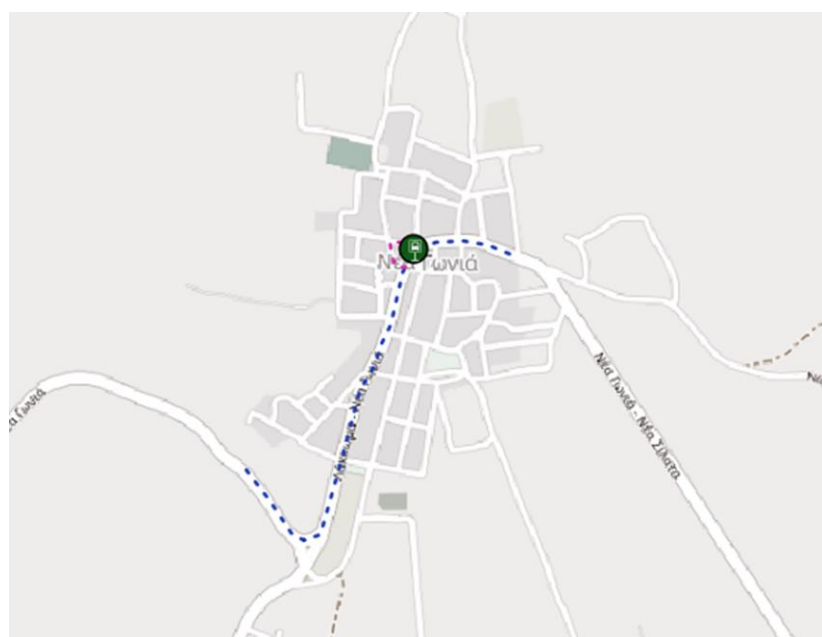
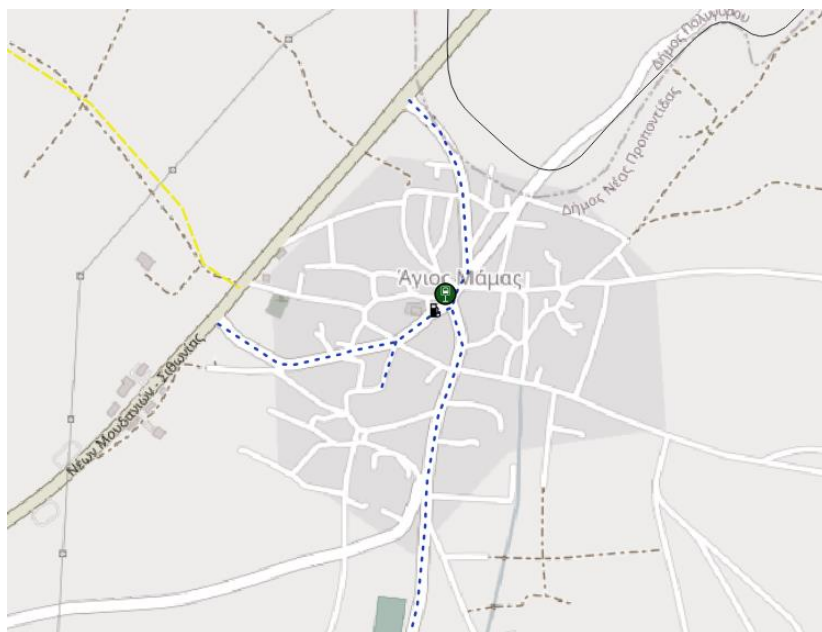
Σχήμα 16.12 & Σχήμα 16.13: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Σήμαντρα και Πορταριά)

Στάδιο 2

- ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ - ΒΑΥ**
- Αναβάθμιση κόμβου
 - Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
 - Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
 - Τερματικός σταθμός λεωφορείων
 - Στάση λεωφορείου
 - Βελτίωση σηματοδότησης
 - Αναβάθμιση κόμβου πεζών
 - Αναβάθμιση στάσης
 - Θέσεις φόρτισης
 - Δίκτυο προσβασιμότητας
 - Οδός ήπιας κυκλοφορίας
 - Παραλιακός ποδηλατόδρομος
 - Ποδηλατολωρίδα
 - Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
 - Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
 - Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
 - Διάνοξη οδού
 - Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
 - Μονοδρόμηση
 - Αναβάθμιση οδού
 - Νέο χώρος αθλητισμού
 - Νέο Parking
 - Νέο Σχολικό συγκρότημα
 - Αστική ανάπτυξη



Σχήμα 16.14: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Νέα Ποτίδαια)

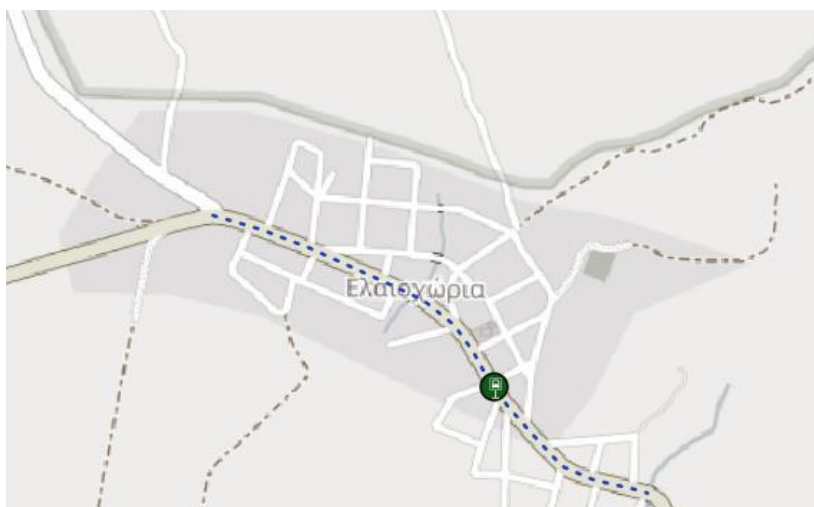
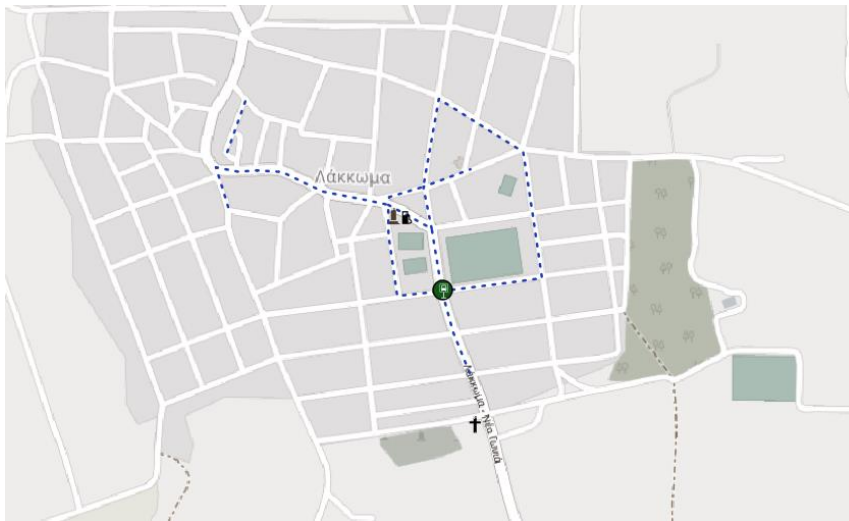


ΥΠΟΜΝΗΜΑ - BAU

-  Αναβάθμιση κόμβου
-  Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
-  Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
-  Τερματικός σταθμός λεωφορείων
-  Στάση λεωφορείου
-  Βελτίωση σηματοδότησης
-  Αναβάθμιση κόμβου πεζών
-  αναβάθμιση στάσης
-  Θέσεις φόρτισης
-  Δίκτυο προσβασιμότητας
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Παραλιακός ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατολωρίδα
-  Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
-  Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
-  Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
-  Διάνοξη οδού
-  Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
-  Μονοδρόμηση
-  Αναβάθμιση οδού
-  Νέο χώρο αθλητισμού
-  Νέο Parking
-  Νέο Σχολικό συγκρότημα
-  Αστική ανάπτυξη

Σχήμα 16.15 & Σχήμα 16.16: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Άγιος Μάμας, Νέα Γωνιά)

Στάδιο 2

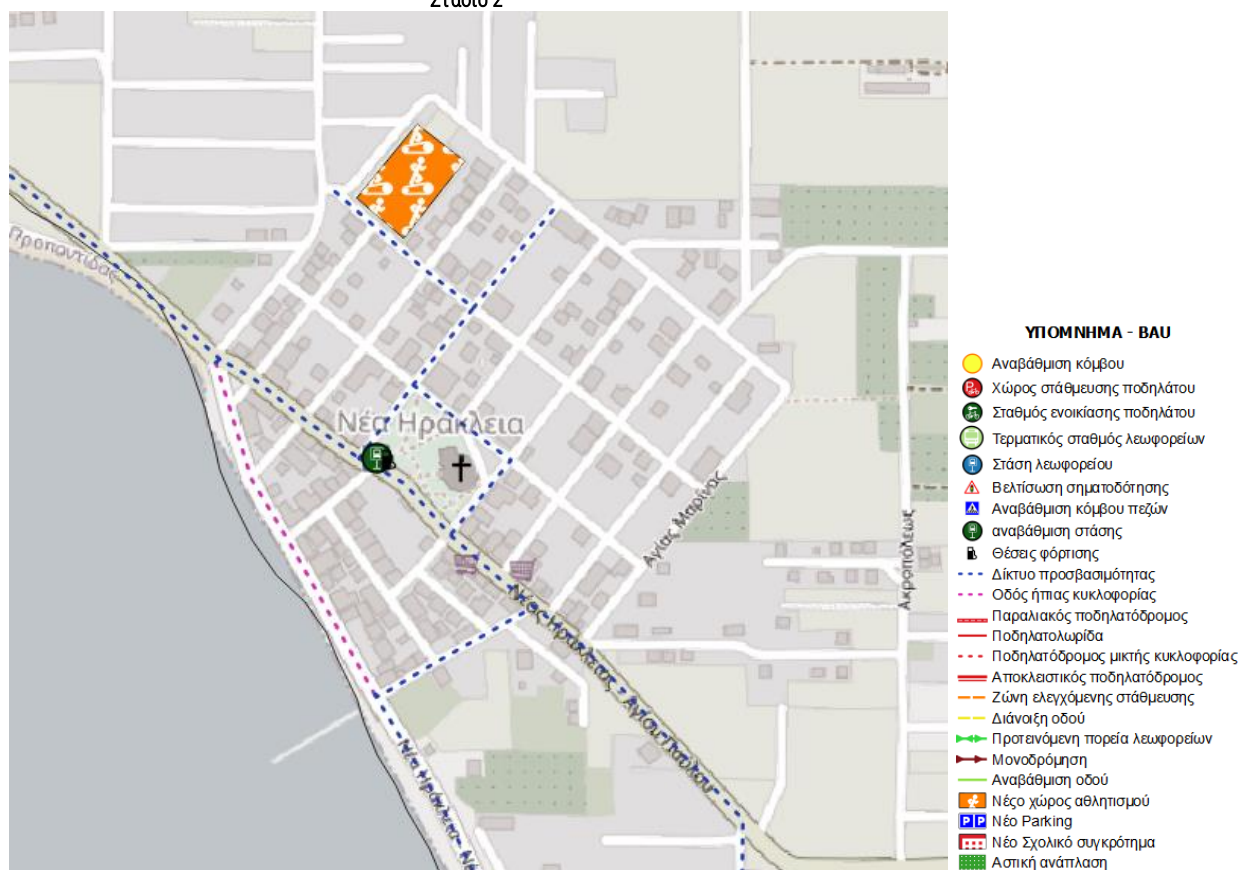


ΥΠΟΜΝΗΜΑ - ΒΑΥ

-  Αναβάθμιση κόμβου
-  Χώρος στάθμευσης ποδηλάτου
-  Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου
-  Τερματικός σταθμός λεωφορείων
-  Στάση λεωφορείου
-  Βελτίωση σηματοδότησης
-  Αναβάθμιση κόμβου πεζών
-  αναβάθμιση στάσης
-  Έθεςε φόρτισης
-  Δίκτυο προσβασιμότητας
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Παραλιακός ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατολωρίδα
-  Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
-  Αποκλειστικός ποδηλατόδρομος
-  Ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
-  Διάνοιξη οδού
-  Προτεινόμενη πορεία λεωφορείων
-  Μονοδρόμηση
-  Αναβάθμιση οδού
-  Νέο χώρο αθλητισμού
-  Νέο Parking
-  Νέο Σχολικό συγκρότημα
-  Αστική αναπλάση

Σχήμα 16.17, Σχήμα 16.18 & Σχήμα 16.19: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής BAU (Λάκκωμα, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια)

Στάδιο 2



Σχήμα 16.20: Συγκεντρωτικές παρεμβάσεις στρατηγικής ΒΑΥ (Νέα Ηράκλεια)

Εναλλακτική Στρατηγική Α

Α. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη

Η βελτίωση και αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη αξιοποιώντας παράλληλα και τις δυνατότητες της τεχνολογίας μέσω:

- Δημιουργίας δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων που θα συνδέουν υφιστάμενα και μελλοντικά στρατηγικά σημεία εντός των οικισμών που γεννούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων (υφιστάμενοι & μελλοντικοί χώροι στάθμευσης, σχολικά συγκροτήματα, κέντρα οικισμών με μικτές χρήσεις, χώροι πολιτισμού & αθλητισμού, παραλιακό μέτωπο κ.λπ.).
- Ποιοτικής αναβάθμισης των υφιστάμενων πεζοδρόμων, πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων προκειμένου να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας.
- Αρχιτεκτονικών παρεμβάσεων και προμήθειας αστικού εξοπλισμού κατά μήκος πεζοδρόμων, δικτύων πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων που θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα, αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνου, εξοπλισμός ανάπαυσης κ.λπ.).
- Δημιουργίας περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.
- Αποτελεσματικής ενημέρωσης με χρήση εφαρμογών για τις διαθέσιμες διαδρομές και τον απαιτούμενο χρόνο μετάβασης, καθώς και των χρήσεων που εντοπίζονται κατά μήκος των συγκεκριμένων υποδομών.

Στάδιο 2

- Ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικής μετακίνησης (περιπατητικές διαδρομές και διαδρομές ποδηλασίας) για τη διασύνδεση του παραλιακού μετώπου, αλλά και σημείων ενδιαφέροντος της ενδοχώρας.
- Αναπλάσεις δημοσίου χώρου.
- Δημιουργία υποδομών bike & ride σε τερματικούς σταθμούς.
- Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30χλμ/ ώρα στο τοπικό δίκτυο και σε επιλεγμένες οδούς εντός των κέντρων των οικισμών του βασικού δικτύου.
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων.
- Αναβάθμιση διαβάσεων στο αστικό οδικό δίκτυο (χρήση νέων τεχνολογιών).
- Δράσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας και ποιοτικής αναβάθμισης των παραλιών.

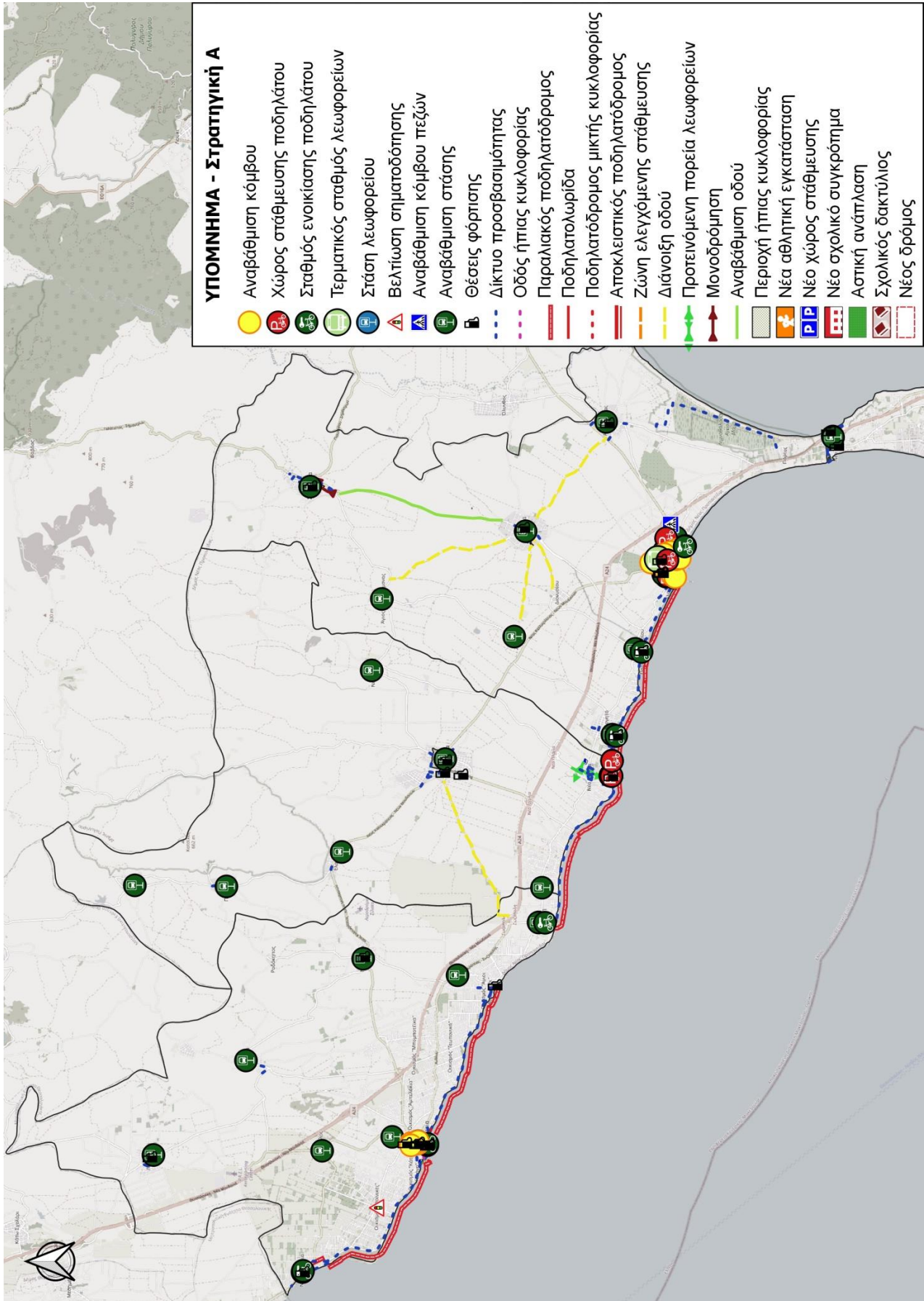
Η συγκεκριμένη στρατηγική εκπορεύεται από:

- ✓ Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης / Αναγνώριση προσδοκιών φορέων και πολιτών
 - ο Στη διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου, οι κάτοικοι και επισκέπτες του Δήμου σε ποσοστό 50% θεωρούν πως το πλάτος των πεζοδρομίων δεν είναι ικανοποιητικό και ταυτόχρονα πάντως από το 70% αυτών ότι και η ποιότητα επιφάνειάς τους είναι μη αποδεκτή (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 7.4.2).
 - ο Εξίσου αρνητικά αξιολογούνται και οι διαβάσεις και ποιότητα των ραμπών στο δίκτυο πεζοδρομίων του Δήμου (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 7.4.2).
 - ο Τα συμπεράσματα της διαδικτυακής έρευνας ενισχύονται και από τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του επιπέδου εξυπηρέτησης των υποδομών πεζή μετακίνησης σύμφωνα με τα οποία στο εξεταζόμενο δίκτυο:
 - απουσιάζει η όδευση τυφλών σε ποσοστό 80%
 - το μικτό πλάτος πεζοδρομίου είναι κάτω του 1,50μ σε ποσοστό 54%
 - το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση σε ποσοστό 46%
 - οι ράμπες είτε απουσιάζουν παντελώς είτε αποκλίνουν σημαντικά από τις προδιαγραφές στο 80%

Παράλληλα λαμβάνοντας υπόψη πως το εξεταζόμενο δίκτυο καλύπτει σε μεγάλο βαθμό κεντρικές οδούς των οικισμών αναδεικνύεται περαιτέρω η ανάγκη αναβάθμισης των σχετικών υποδομών (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 10.1)

- ✓ από την ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων προκύπτει πως στο σύνολο των ατυχημάτων περίπου στο 15% σημειώνεται εμπλοκή πεζού (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 11.1),
- ✓ από την έρευνα προέλευσης – προορισμού προκύπτει πως η πεζή μετακίνηση αναδεικνύεται ως ο δεύτερος δημοφιλέστερος τρόπος μετακίνησης τόσο για τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες με ποσοστό που φτάνει το 25% (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 7.4).

Στάδιο 2



Σχήμα 16.21: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Α

Εναλλακτική Στρατηγική Β

Β. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων

Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα λειτουργίας ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας. Ειδικά σε έναν Δήμο με τα χαρακτηριστικά της Ν. Προποντίδας είναι απαραίτητη μία σύγχρονη δημόσια συγκοινωνία που να λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς το Ι.Χ. αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις εντός των μεγάλων οικισμών και της αποτελεσματικής διασύνδεσης του συνόλου των οικισμών του Δήμου μεταξύ τους, αλλά και με τις όμορες περιοχές. Παράλληλα, απαιτείται και η ανάπτυξη των απαραίτητων υποστηρικτικών υποδομών που θα εξασφαλίζουν την αποδοτική της λειτουργία.

Βασικές αρχές της εν λόγω στρατηγικής είναι οι εξής:

- Πύκνωση και βελτίωση της υφιστάμενης συχνότητας δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες που εξασφαλίζουν την σύνδεση με τις όμορες περιοχές.
- Διασύνδεση του Δήμου Νέας Προποντίδας με το ΠΣΘ με νέα μέσα μεταφοράς.
- Δημιουργία τακτικού συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας για τη διασύνδεση των μεγάλων οικισμών του Δήμου.
- Δημιουργία συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας προσαρμοσμένου στη ζήτηση, ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση των πιο απομακρυσμένων περιοχών του Δήμου (DRT).
- Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα «καθαρής ενέργειας».
- Αναβάθμιση των στάσεων από άποψη προσβασιμότητας και αισθητικής.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας και δυναμικής ενημέρωσης στο στόλο της ΔΣ.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ. (διατροπικότητα) και εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής τιμολόγησης.
- Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων οχημάτων (ποδηλάτων και Ι.Χ.)
- Αποτελεσματική ενημέρωση με χρήση εφαρμογών για τις θέσεις ενοικίασης των οχημάτων και της διαθέσιμες διαδρομές και τον απαιτούμενο χρόνο μετάβασης, καθώς και των χρήσεων που εντοπίζονται πλησίον των συγκεκριμένων υποδομών.

Η συγκεκριμένη στρατηγική εκπορεύεται από:

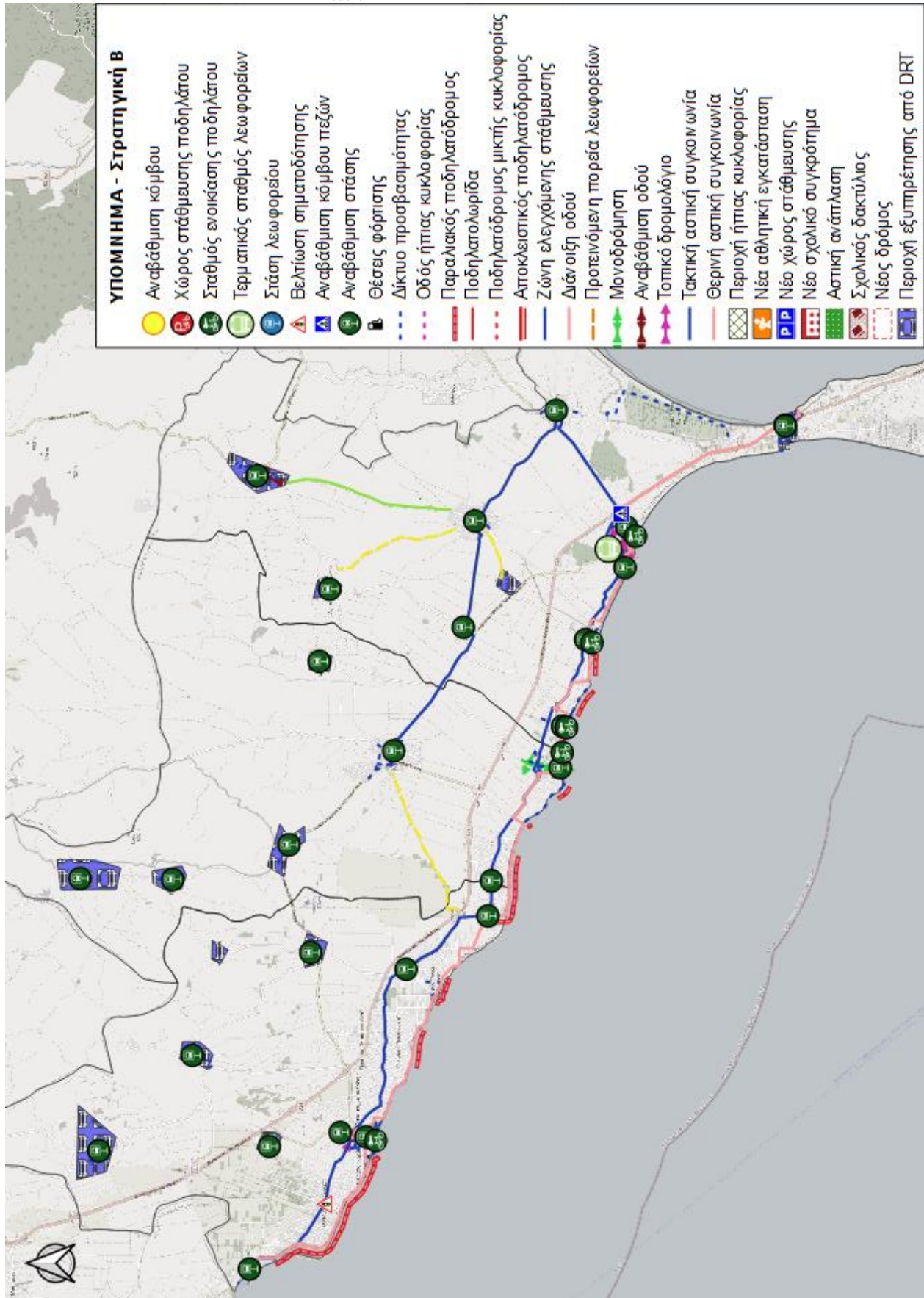
- ✓ Την ίδια τη φυσιογνωμία του Δήμου και την ύπαρξη πολλών μικρών οικισμών άμεσα εξαρτώμενων από το διοικητικό και εμπορικό κέντρο των Νέων Μουδανιών. Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης δεν προκύπτει η ύπαρξη αστικής συγκοινωνίας που να εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη ανάγκη.
- ✓ Την έρευνα ερωτηματολογίου προέλευσης – προορισμού σύμφωνα με την οποία περίπου το 30% των καθημερινών μετακινήσεων στο Δήμο έχουν ως προορισμό τα Ν. Μουδανιά από τις οποίες το 64% πραγματοποιείται με τη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 7.4.2).
- ✓ Την έρευνα ερωτηματολογίου προέλευσης - προορισμού σύμφωνα με την οποία περίπου το 15% των καθημερινών μετακινήσεων στον Δήμο έχουν ως προορισμό τα Ν. Μουδανιά και σημείο προέλευσης κάποιον άλλο οικισμό. Από αυτές τις μετακινήσεις το 80% πραγματοποιείται με τη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου. Αντίστοιχα ποσοστά σημειώνονται και στους υπόλοιπους μεγάλους

Στάδιο 2

οικισμούς όπως για παράδειγμα στην Νέα Καλλικράτεια την οποία έχουν ως προορισμό το 10% των καθημερινών μετακινήσεων από τις οποίες το 90% πραγματοποιείται με Ι.Χ. αυτοκίνητο (βλ. Παραδοτέο 2 Κεφ. 7.4.2).

- ✓ Την ανάγκη ύπαρξης μιας αποτελεσματικής και αποδοτικής συγκοινωνίας που αποτελεί σημαντική συνιστώσα της κοινωνικής πολιτικής που επιδιώκει ένας Δήμος για τους πολίτες του. Η κοινωνική διάσταση της συγκεκριμένης επιδίωξης είναι πιο έντονη σε Δήμους που αποτελούνται και από πολλούς και μικρούς οικισμούς όπως ο Δήμος Ν. Προποντίδας στους οποίους η τακτική δημόσια συγκοινωνία μπορεί να μην είναι οικονομικά βιώσιμη.
- ✓ Από τα πολεοδομικά/ χωροταξικά χαρακτηριστικά του Δήμου και την ύπαρξη πόλων έλξης μετακινήσεων, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, με σημαντική διασπορά στο σύνολο της έκτασής του, οι οποίοι δεν συνδέονται με άλλο μέσο πέρα από το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα και την εμφάνιση φαινομένων έντονης παράνομης στάθμευσης στα σημεία και στις περιοχές αυτές (βλ. Παραδοτέο 2, Κεφ. 8).
- ✓ Από τη διαδικτυακή έρευνα ερωτηματολογίου σύμφωνα με την οποία πάνω από το 80% των ερωτώμενων αξιολογούν το επίπεδο εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ ως προς τη συχνότητα δρομολογίων από πολύ χαμηλή έως χαμηλή (βλ. Παραδοτέο 2, Κεφ. 7.2.6).

Στάδιο 2



Σχήμα 16.22: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Β

Εναλλακτική Στρατηγική Γ

Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων

Τα μηχανοκίνητα μέσα έχουν επικρατήσει στις συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων και των επισκεπτών, ωστόσο η λειτουργία τους γίνεται με τρόπο μη οικονομικά και περιβαλλοντικά αποδοτικό. Ως εκ τούτου οι βασικές αρχές της εν λόγω στρατηγικής είναι οι ακόλουθες:

- Περιορισμός της παράνομης στάθμευσης με στοχευμένη επέκταση πεζοδρομίων.
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φυτεύσεις ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κ.λπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία οδικών δακτυλίων για την αποτροπή διαμπερών κινήσεων των οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, αλλά και από περιοχές έντονης τουριστικής δραστηριότητας (ιδιαίτερα για τους θερινούς μήνες) με κατάλληλη ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
- Επιλεγμένες διανοίξεις και διαπλάτυνσεις οδών με στόχο την βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου.
- Δράσεις βελτίωσης οδικής συνδεσιμότητας του Δήμου με τις όμορες περιοχές (αναβάθμιση υφιστάμενου δικτύου ή κατασκευή νέων αξόνων).
- Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης κατά μήκος εμπορικών οδικών αξόνων/ Διασφάλιση της στάθμευσης των κατοίκων σε περιοχές με μικτές χρήσεις.
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών (ιδιαίτερα για τους θερινούς μήνες).
- Χωροθέτηση θέσεων για στάθμευση τουριστικών λεωφορείων.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία.
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών και θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων.
- Χωρικός και χρονικός έλεγχος της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων.
- Κίνητρα για την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά.).
- Επανασχεδιασμός κόμβων με χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης ή και προβληματική γεωμετρική διαμόρφωση.
- Εφαρμογή συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης του συστήματος κυκλοφορίας & στάθμευσης.

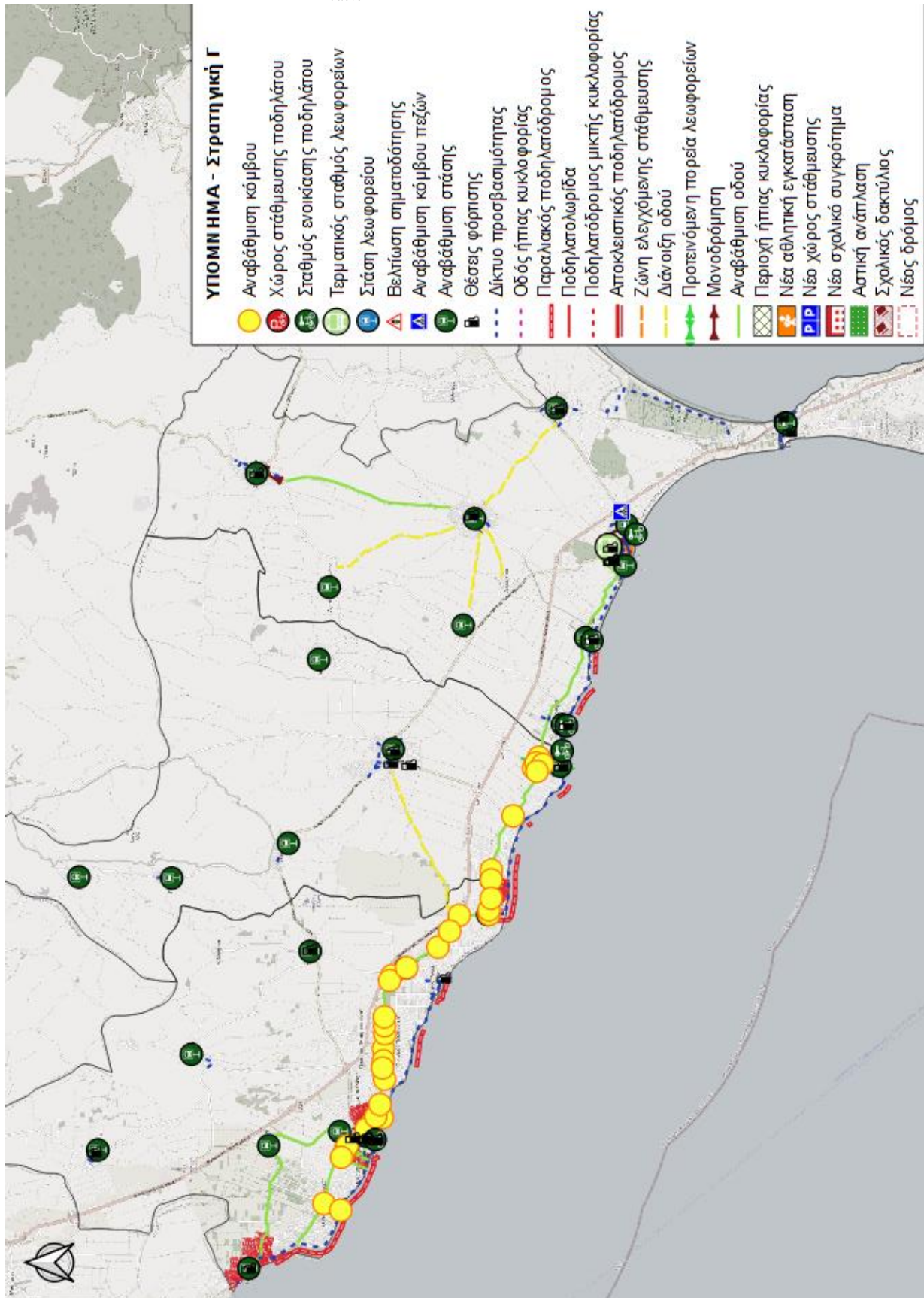
Η συγκεκριμένη στρατηγική εκπορεύεται από:

- ✓ Το μεγάλο μερίδιο που κατέχει το Ι.Χ. αυτοκίνητο στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων (67%), το οποίο για να μειωθεί απαιτεί πρωτοβουλίες καλύτερης διαχείρισης της υφιστάμενης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας πέρα από την προώθηση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.
- ✓ Τα φαινόμενα αυξημένης ζήτησης για στάθμευση ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες λόγω της έντονης τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής, αλλά και της φυσιογνωμίας των τουριστών που προέρχονται κατά κύριο λόγο από την Βόρεια Ελλάδα και όμορες χώρες των Βαλκανίων και κινούνται αποκλειστικά με Ι.Χ. αυτοκίνητο.
- ✓ Την ανάγκη ανάδειξης χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες (βλ. Παραδοτέο 2, Κεφ. 8).

Στάδιο 2

- ✓ Τις πολιτικές σε εθνική κλίμακα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (πρόβλεψη για μερίδιο 30% των ηλεκτροκίνητων Ι.Χ. στις νέες ταξινομήσεις) και τον υφιστάμενο προγραμματισμό του Δήμου.
- ✓ Το μεγάλο πλήθος αδιάνοικτων οδικών τμημάτων ιδιαίτερα στις περιοχές εκτός σχεδίου (ή στις πρόσφατα ενταγμένες) με υψηλή για τα δεδομένα πυκνότητα δόμησης.
- ✓ Την ανάγκη προστασίας περιοχών με έντονη κοινωνική / οικονομική / εμπορική δραστηριότητα όπως πλατείες, παιδικές χαρές, σχολικά συγκροτήματα κ.λπ. από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Στάδιο 2



Σχήμα 16.23: Συγκεντρωτικές ενδεικτικές παρεμβάσεις Εναλλακτικής Στρατηγικής Γ

17. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Για την κατάλληλη ιεράρχηση των μελλοντικών στρατηγικών ανάπτυξης, όπως αυτές αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, και για λόγους επαρκούς επιστημονικής τεκμηρίωσης επιλέχθηκε η μέθοδος της πολυκριτηριακής ανάλυσης και συγκεκριμένα η αναλυτική ιεραρχική μέθοδος (ΑΗΡ).

Η πολυκριτηριακή ανάλυση αποφάσεων αποτελεί ένα εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιείται μέσω μιας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των παραμέτρων ενός προβλήματος και των κριτηρίων - παραγόντων που επηρεάζουν τη λήψη της κατάλληλης απόφασης, γεννάται ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, αυτό της σύνθεσης του συνόλου των παραμέτρων για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής προσέγγισης που θα οδηγεί στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων. Η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αποτελεί το βασικό αντικείμενο της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων με βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα την πραγματοποίηση της αναγκαίας σύνθεσης υπό το πρίσμα της πολιτικής λήψης των αποφάσεων και του συστήματος προτιμήσεων και αξιών, το οποίο συνειδητά ή ασυνειδητά χρησιμοποιεί ο αποφασίζων.

Βάσει των ιδιοτεροτήτων που παρουσιάζουν τα προβλήματα λήψης αποφάσεων με πολλαπλά κριτήρια, η πολυκριτηριακή ανάλυση έχει τους ακόλουθους τρεις βασικούς στόχους:

- Την ανάλυση της ανταγωνιστικής φύσης των κριτηρίων.
- Τη μοντελοποίηση των προτιμήσεων του αποφασίζοντος.
- Τον εντοπισμό ικανοποιητικών λύσεων.

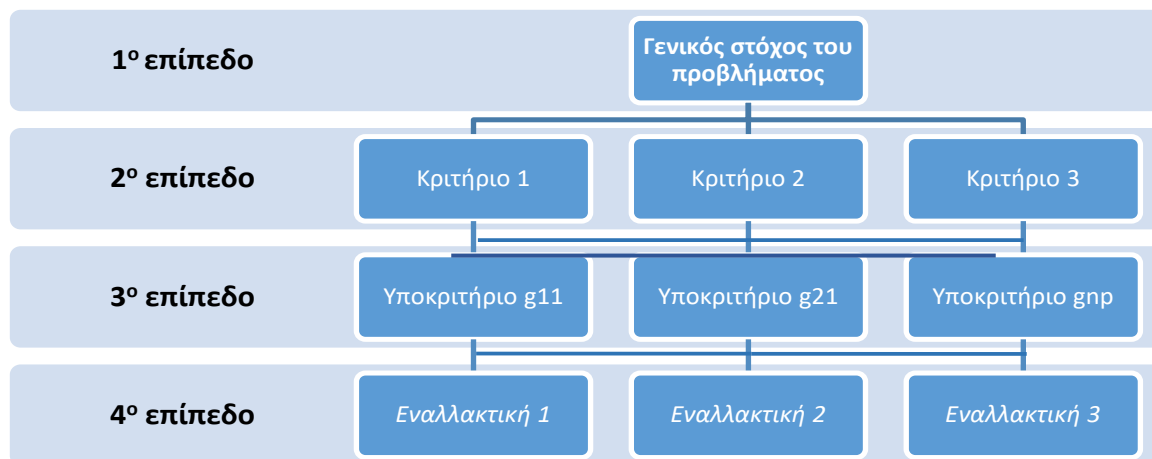
Τα βήματα για την εφαρμογή της ΑΗΡ φαίνονται στην παρακάτω εικόνα.

Βήματα ΑΗΡ

- Προσδιορισμός κριτηρίων
- Καθορισμός δεικτών για κάθε κριτήριο
- Απόδοση συγκριτικής / σχετικής σημαντικότητας ανά ζεύγη
- Επιλογή εναλλακτικών
- Εκτίμηση συνεπειών = ποσοτικοποίηση μέτρων
- Σύγκριση απόδοσης εναλλακτικών για κάθε κριτήριο

Η μέθοδος αντιμετωπίζει το πρόβλημα της κατανομής των βαρών (weights) σε ένα σύνολο από δραστηριότητες, σύμφωνα με το βαθμό σημαντικότητάς τους. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιούνται δυαδικές συγκρίσεις και αναπτύσσεται μια κλίμακα προτίμησης μεταξύ των δραστηριοτήτων με βάση τις εκτιμήσεις των αποφασιζόντων. Αυτή η διαδικασία καταλήγει στη δημιουργία ενός πίνακα βαρών κι ενός πίνακα εκτιμήσεων για κάθε κριτήριο. Το αρχικό πρόβλημα διασπάται σε επιμέρους τμήματα ή μεταβλητές, οι μεταβλητές ταξινομούνται ιεραρχικά δίνοντας αριθμητικές τιμές στις εκτιμήσεις της σχετικής σημαντικότητας και τέλος, γίνεται η σύνθεση των εκτιμήσεων προκειμένου να προσδιοριστεί ποια μεταβλητή έχει τη μεγαλύτερη προτεραιότητα – επιρροή στο αποτέλεσμα.

Στάδιο 2



Τα κριτήρια που επιλέχθηκαν για την αξιολόγηση των εναλλακτικών στρατηγικών κινητικότητας βασίστηκαν στις προτεινόμενες κατηγορίες πακέτων μέτρων που προδιαγράφονται στο Ν. 4784/2021 και οι οποίες αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Ν. Προποντίδας.

Τα κριτήρια επομένως είναι τα εξής:

- ενίσχυση των μέσων μεταφοράς
- προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών
- βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού
- μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
- προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
- καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
- οργάνωση της στάθμευσης
- αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Η αξιολόγηση και ιεράρχηση των κριτηρίων πραγματοποιήθηκε με τη χρήση του παρακάτω πίνακα η συμπλήρωση του οποίου πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια συνάντησης εργασίας με τη συμμετοχή της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Πίνακας 17.1: Πίνακας αξιολόγησης κριτηρίων

Παρακαλούμε επιλέξτε πόσο σημαντικό πιστεύετε ότι είναι ένα κριτήριο σε σχέση με ένα άλλο για την αξιολόγηση ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, με το (9) να θεωρείτε πολύ πιο σημαντικό και το (1) το ίδιο σημαντικό																		
Κριτήριο Α	Υπέρ Κριτηρίου Α										Υπέρ Κριτηρίου Β							Κριτήριο Β
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών

Στάδιο 2

Παρακαλούμε επιλέξετε πόσο σημαντικό πιστεύετε ότι είναι ένα κριτήριο σε σχέση με ένα άλλο για την αξιολόγηση ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, με το (9) να θεωρείτε πολύ πιο σημαντικό και το (1) το ίδιο σημαντικό																				
Κριτήριο Α	Υπέρ Κριτηρίου Α									Υπέρ Κριτηρίου Β								Κριτήριο Β		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης		
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών		
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού		
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων		
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών		
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής		

Στάδιο 2

Παρακαλούμε επιλέξετε πόσο σημαντικό πιστεύετε ότι είναι ένα κριτήριο σε σχέση με ένα άλλο για την αξιολόγηση ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, με το (9) να θεωρείτε πολύ πιο σημαντικό και το (1) το ίδιο σημαντικό																			
Κριτήριο Α	Υπέρ Κριτηρίου Α									Υπέρ Κριτηρίου Β								Κριτήριο Β	
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης	
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.τ.λ.)	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης	

Στάδιο 2

Παρακαλούμε επιλέξτε πόσο σημαντικό πιστεύετε ότι είναι ένα κριτήριο σε σχέση με ένα άλλο για την αξιολόγηση ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, με το (9) να θεωρείτε πολύ πιο σημαντικό και το (1) το ίδιο σημαντικό																				
Κριτήριο Α	Υπέρ Κριτηρίου Α								Υπέρ Κριτηρίου Β								Κριτήριο Β			
ευάλωτων χρηστών της οδού																				
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών		
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής		
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης		
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής		
προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης		
προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	οργάνωση της στάθμευσης		
καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
οργάνωση της στάθμευσης	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		

Στάδιο 2

Πίνακας 17.2: Αξιολόγηση κριτηρίων (1)

	ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	οργάνωση της στάθμευσης	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	1,00	0,24	0,21	0,16	5,00	3,73	6,00	3,70	5,33
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	4,13	1,00	1,40	0,71	5,33	6,33	6,33	5,67	6,33
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	4,66	0,71	1,00	0,73	7,00	7,00	6,00	5,33	4,42
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	6,41	1,40	1,36	1,00	7,00	7,33	7,67	6,00	6,67
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	0,20	0,19	0,14	0,14	1,00	3,83	3,44	2,50	4,08
προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	0,27	0,16	0,14	0,14	0,26	1,00	1,13	0,21	2,71
καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	0,17	0,16	0,17	0,13	0,29	0,88	1,00	0,50	1,49
οργάνωση της στάθμευσης	0,27	0,18	0,19	0,17	0,40	4,80	2,00	1,00	4,00
αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	0,19	0,16	0,23	0,15	0,24	0,37	0,67	0,25	1,00
	17,29	4,19	4,84	3,33	26,53	35,28	34,25	25,16	36,03

Στάδιο 2

Πίνακας 17.3: Αξιολόγηση κριτηρίων (2)

	ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	οργάνωση της στάθμευσης	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	x				
ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	0,06	0,06	0,04	0,05	0,19	0,11	0,18	0,15	0,15	0,97	0,11	1,19	11,03	
προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	0,24	0,24	0,29	0,21	0,20	0,18	0,18	0,23	0,18	1,95	0,22	2,33	10,77	
εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	0,27	0,17	0,21	0,22	0,26	0,20	0,18	0,21	0,12	1,84	0,20	2,30	11,28	
βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	0,37	0,33	0,28	0,30	0,26	0,21	0,22	0,24	0,19	2,41	0,27	2,93	10,98	
μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	0,01	0,04	0,03	0,04	0,04	0,11	0,10	0,10	0,11	0,59	0,07	0,65	9,90	
προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	0,02	0,04	0,03	0,04	0,01	0,03	0,03	0,01	0,08	0,28	0,03	0,28	9,21	
καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	0,01	0,04	0,03	0,04	0,01	0,03	0,03	0,02	0,04	0,25	0,03	0,26	9,43	
οργάνωση της στάθμευσης	0,02	0,04	0,04	0,05	0,02	0,14	0,06	0,04	0,11	0,51	0,06	0,53	9,46	
αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	0,01	0,04	0,05	0,05	0,01	0,01	0,02	0,01	0,03	0,22	0,02	0,22	9,31	
													λmax	10,15
													CI	0,14
													RI	1,45
													CR	0,099

Από την εφαρμογή των μαθηματικών προτύπων της μεθοδολογίας (Πίνακες 17.2 & 17.3), με βάση και τις απαντήσεις προκύπτει η παρακάτω ιεράρχηση των κριτηρίων:

- ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς: 0,11
- προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο): 0,22
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών: 0,20
- βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού: 0,27
- μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων: 0,07
- προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών: 0,03
- καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής: 0,03
- οργάνωση της στάθμευσης: 0,06
- αξιοποίηση νέων τεχνολογιών: 0,02

Στη συνέχεια και κάθε ιεραρχημένο κριτήριο πραγματοποιείται σύγκριση των στρατηγικών ανά ζεύγη ως προς το βαθμό που εξυπηρετούν καλύτερα το κάθε κριτήριο (Πίνακας 17.4.).

Πίνακας 17.4: Σύγκριση των στρατηγικών ανά ζεύγη ως προς το βαθμό που εξυπηρετούν καλύτερα το κάθε κριτήριο

Κριτήριο Α: Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς																		
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Β								Στρατηγική Β
Α. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Β. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ
Α. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ
Β. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της

Στάδιο 2

																		στάθμευσης των οχημάτων
Κριτήριο Β: Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)																		
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Β								Στρατηγική Β
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ
B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Κριτήριο Γ: Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας																		
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Β								Στρατηγική Β
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β									Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ

506
«CONSORTIS»

507
«CONSORTIS»

δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	Στάθμευση																στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Κριτήριο Η: Οργάνωση της στάθμευσης																		
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α								Υπέρ Στρατηγικής Β								Στρατηγική Β	
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων

Στάδιο 2

Κριτήριο Θ: Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών																		
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α								Υπέρ Στρατηγικής Β								Στρατηγική Β	
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων
Στρατηγική Α	Υπέρ Στρατηγικής Α								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
A. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή στην εξυπηρέτηση του πεζού και του ποδηλάτη	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
Στρατηγική Β	Υπέρ Στρατηγικής Β								Υπέρ Στρατηγικής Γ								Στρατηγική Γ	
B. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα κοινόχρηστα συστήματα μετακινήσεων	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Γ. Εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών δίνοντας έμφαση στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων

Πίνακας 17.5 Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς

ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3				
Στρατηγική 1	1,00	0,12	0,31				
Στρατηγική 2	8,31	1,00	6,67				
Στρατηγική 3	3,27	0,15	1,00				
	12,58	1,27	7,97				
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3				
Στρατηγική 1	0,08	0,09	0,04	0,21	0,07	0,21	3,0172
Στρατηγική 2	0,66	0,79	0,84	2,28	0,76	2,47	3,2435
Στρατηγική 3	0,26	0,12	0,13	0,50	0,17	0,51	3,0614
	1,00	1,00	1,00				
							λmax 3,11
							CI 0,05
							RI 0,58
							CR 0,09

Στάδιο 2

Πίνακας 17.6: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)

προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3				
Στρατηγική 1	1,00	8,00	8,67				
Στρατηγική 2	0,13	1,00	1,67				
Στρατηγική 3	0,12	0,60	1,00				
	1,24	9,60	11,33				
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		Χ		
Στρατηγική 1	0,81	0,83	0,76	2,40	0,80	2,44	3,0500
Στρατηγική 2	0,10	0,10	0,15	0,35	0,12	0,35	3,0079
Στρατηγική 3	0,09	0,06	0,09	0,24	0,08	0,24	3,0045
	1,00	1,00	1,00				
							λmax 3,02
							CI 0,01
							RI 0,58
							CR 0,018

Πίνακας 17.7: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών

εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3				
Στρατηγική 1	1,00	1,73	1,67				
Στρατηγική 2	0,58	1,00	2,42				
Στρατηγική 3	0,60	0,41	1,00				
	2,18	3,15	5,08				
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		Χ		
Στρατηγική 1	0,46	0,55	0,33	1,34	0,45	1,39	3,1230
Στρατηγική 2	0,27	0,32	0,48	1,06	0,35	1,10	3,1085
Στρατηγική 3	0,28	0,13	0,20	0,60	0,20	0,61	3,0547
	1,00	1,00	1,00				
							λmax 3,10
							CI 0,05
							RI 0,58
							CR 0,0822

Πίνακας 17.8: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού

βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3				
Στρατηγική 1	1,00	7,00	8,00				
Στρατηγική 2	0,14	1,00	2,42				
Στρατηγική 3	0,13	0,41	1,00				
	1,27	8,41	11,42				
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		Χ		
Στρατηγική 1	0,79	0,83	0,70	2,32	0,77	2,44	3,1475

Στάδιο 2						
Στρατηγική 2	0,11	0,12	0,21	0,44	0,15	0,45
Στρατηγική 3	0,10	0,05	0,09	0,24	0,08	0,24
	1,00	1,00	1,00			
						λmax 3,06
						CI 0,03
						RI 0,58
						CR 0,05

Πίνακας 17.9: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων

μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων						
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3			
Στρατηγική 1	1,00	0,31	4,67			
Στρατηγική 2	3,27	1,00	5,67			
Στρατηγική 3	0,21	0,18	1,00			
	4,49	1,48	11,33			
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		Χ	
Στρατηγική 1	0,22	0,21	0,41	0,84	0,28	0,87
Στρατηγική 2	0,73	0,67	0,50	1,90	0,63	2,03
Στρατηγική 3	0,05	0,12	0,09	0,26	0,09	0,26
	1,00	1,00	1,00			
						λmax 3,11
						CI 0,06
						RI 0,58
						CR 0,10

Πίνακας 17.10: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών

προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών						
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3			
Στρατηγική 1	1,00	0,17	0,19			
Στρατηγική 2	5,89	1,00	2,67			
Στρατηγική 3	5,36	0,38	1,00			
	12,25	1,54	3,85			
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		Χ	
Στρατηγική 1	0,08	0,11	0,05	0,24	0,08	0,24
Στρατηγική 2	0,48	0,65	0,69	1,82	0,61	1,91
Στρατηγική 3	0,44	0,24	0,26	0,94	0,31	0,97
	1,00	1,00	1,00			
						λmax 3,09
						CI 0,04
						RI 0,58
						CR 0,08

Πίνακας 17.11: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής			
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3
Στρατηγική 1	1,00	0,58	0,14
Στρατηγική 2	1,71	1,00	0,21
Στρατηγική 3	7,00	4,85	1,00
	9,71	6,43	1,35

Στάδιο 2

	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		X		
Στρατηγική 1	0,10	0,09	0,11	0,30	0,10	0,30	3,0009
Στρατηγική 2	0,18	0,16	0,15	0,48	0,16	0,49	3,0016
Στρατηγική 3	0,72	0,75	0,74	2,22	0,74	2,22	3,0072
	1,00	1,00	1,00				
						λmax	3,00
						CI	0,00
						RI	0,58
						CR	0,00

Πίνακας 17.12: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την οργάνωση της στάθμευσης

οργάνωση της στάθμευσης							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		X		
Στρατηγική 1	1,00	0,44	0,14				
Στρατηγική 2	2,25	1,00	0,13				
Στρατηγική 3	7,20	8,00	1,00				
	10,45	9,44	1,26				
						λmax	3,00
						CI	0,00
						RI	0,58
						CR	0,00

	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		X		
Στρατηγική 1	0,10	0,07	0,10	0,28	0,09	0,27	2,9919
Στρατηγική 2	0,23	0,16	0,09	0,48	0,16	0,48	2,9927
Στρατηγική 3	0,74	1,24	0,74	2,73	0,91	2,75	3,0264
	1,08	1,47	0,94				
						λmax	3,00
						CI	0,00
						RI	0,58
						CR	0,00

Πίνακας 17.13: Αξιολόγηση στρατηγικών ως προς την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

αξιοποίηση νέων τεχνολογιών							
	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		X		
Στρατηγική 1	1,00	1,11	1,71				
Στρατηγική 2	0,90	1,00	1,13				
Στρατηγική 3	0,58	0,88	1,00				
	2,48	2,99	3,85				
						λmax	3,00
						CI	0,00
						RI	0,58
						CR	0,00

	Στρατηγική 1	Στρατηγική 2	Στρατηγική 3		X		
Στρατηγική 1	0,10	0,17	1,27	1,55	0,52	1,55	2,9983
Στρατηγική 2	0,09	0,16	0,84	1,09	0,36	1,09	3,0008
Στρατηγική 3	0,06	0,14	0,74	0,94	0,31	0,94	3,0029
	0,26	0,47	2,85				
						λmax	3,00
						CI	0,00
						RI	0,58
						CR	0,00

Από την εφαρμογή των μαθηματικών σχέσεων της μεθοδολογίας προκύπτει στον παρακάτω Πίνακα ιεράρχηση των εξεταζόμενων στρατηγικών

Στάδιο 2

Πίνακας 17.14: Τελική ιεράρχηση στρατηγικών

	ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς	προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)	εξασφάλιση της προσβασιμότητας της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών	βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού	μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων	προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών	καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής	οργάνωση της στάθμευσης	αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	
	0,108	0,216	0,204	0,267	0,065	0,031	0,027	0,056	0,024	
Στρατηγική 1	0,008	0,173	0,091	0,207	0,018	0,002	0,003	0,005	0,012	0,52
Στρατηγική 2	0,082	0,025	0,072	0,039	0,041	0,019	0,004	0,009	0,009	0,30
Στρατηγική 3	0,018	0,018	0,041	0,021	0,006	0,010	0,020	0,051	0,008	0,18

Κατά συνέπεια στην εξειδίκευση των πακέτων μέτρων του ΣΒΑΚ που θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο στάδιο θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα κατά:

- 52% στην προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης,
- 30% στην προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών,
- 18% στην καλύτερη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Παράρτημα Ι



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην
1η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την
Καταγραφή απόψεων Φορέων και Πολιτών με στόχο
τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας
η οποία θα πραγματοποιηθεί την

Τετάρτη 16-11-2022, ώρα έναρξης 12.00 μ.μ

στο Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών,
Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά

Πρόγραμμα

12.00 - 12.15	Προσέλευση
12.15 - 12.20	Έναρξη εκδήλωσης Εμμανουήλ Καρράς, Δήμαρχος Νέας Προποντίδας
12.20 - 12.30	Χαιρετισμοί
12.30 - 12.45	ΣΒΑΚ: μια νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό Εκπρόσωπος αναδόχου εταιρείας CONSORTIS
12.45 - 13.00	Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας Εκπρόσωπος αναδόχου εταιρείας CONSORTIS
13.00 - 14.00	Ανοιχτή Συζήτηση





Ν. Μουδανιά, 10/11/2022

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση : Μεγ. Αλεξάνδρου 26
Ταχ. Κώδικας : 63200
Τηλ : 2373350228
E – mail: eirini@nea-propontida.gr

ΠΡΟΣ ΠΙΝΑΚΑ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

Θέμα : «Πρόσκληση Συμμετοχής στην 1^η Δημόσια Διαβούλευση που διενεργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέας Προποντίδας»

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας σας **προσκαλεί** στη 1^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) με **σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας** στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου.

Η εκδήλωση θα λάβει χώρα στο **Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών** (Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά), την **Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.**

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

Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στον Δήμο Νέας Προποντίδας με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας και αποτελεί «συμμόρφωση» στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο, ενώ βασικό αντικείμενο του έργου είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου με επίκεντρο την κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών που θα υποδεικνύει με σαφήνεια τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος κατά την επόμενη δεκαετία.

Η συμμετοχή και η διαρκής ενημέρωση των πολιτών και φορέων αποτελούν βασική επιδίωξη σε όλα τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ, από τη φάση ανάπτυξης μέχρι τη διαδικασία υλοποίησης.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://svak-nea-propontida.gr/>

**Με εκτίμηση
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ**

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΡΡΑΣ

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 636cc83deb32ff008d905ea2 στις 10/11/22 11:55

Παράρτημα II

← → svak-nea-proponitida.gr/1η-δημόσια-διαβούλευση/

Τι είναι ΣΒΑΚ ΣΒΑΚ Προποντιδας Συμμετέχω Ενεργά Ανακοινώσεις Διαβουλεύσεις Ενημερωτικό Υλικό **Επικοινωνία**

 **ΣΒΑΚ**
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
Μετακινήσου Αλλιώς

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο Δήμος Νέας Προποντιδας διοργανώνει την **1^η Δημόσια Διαβούλευση** στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ με σκοπό την καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας. Η εκδήλωση θα λάβει χώρα, στο **Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών** (Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά), την **Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2022 και ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.**

Ο Δήμος Νέας Προποντιδας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πρόσανο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με στρατηγικό στόχο την εφαρμογή μιας πολιτικής για τα ελλειμματικά δεδομένα, που θα εγγράφεται στη γενικότερη ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει το Δήμο Νέας Προποντιδας σε μια περιοχή όμορφη, βιώσιμη, υγιή οικονομικά, ανθρώπινη για τους κατοίκους και ελκυστική για τους επισκέπτες.

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

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

← → svak-nea-proponitida.gr/1η-δημόσια-διαβούλευση/

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντιδας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://svak-nea-proponitida.gr/>

 **ΣΒΑΚ**
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
Μετακινήσου Αλλιώς

1^η Δημόσια Διαβούλευση

Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας



Τετάρτη 16 - 11 - 2022
ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.

Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών
Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά

 **ΣΒΑΚ**
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
Μετακινήσου Αλλιώς

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Νέας Προποντιδας στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην **1^η Δημόσια Διαβούλευση** με σκοπό την **Καταγραφή απόψεων Φορέων και Πολιτών με στόχο τον εντοπισμό προβλημάτων κινητικότητας η οποία θα πραγματοποιηθεί την**

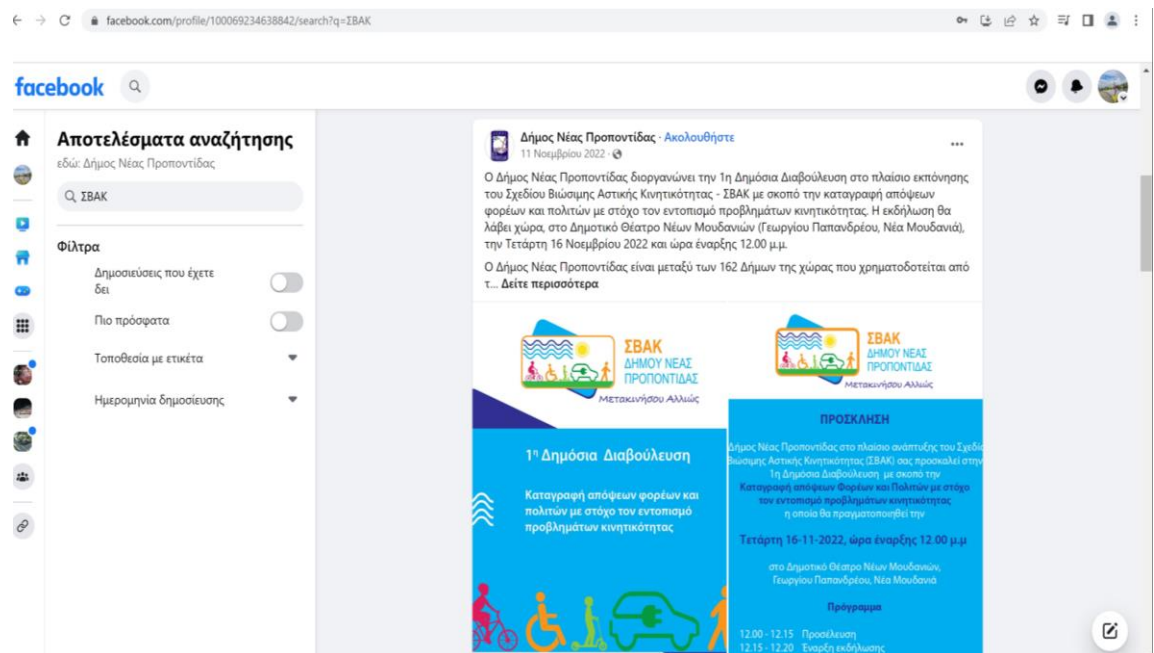
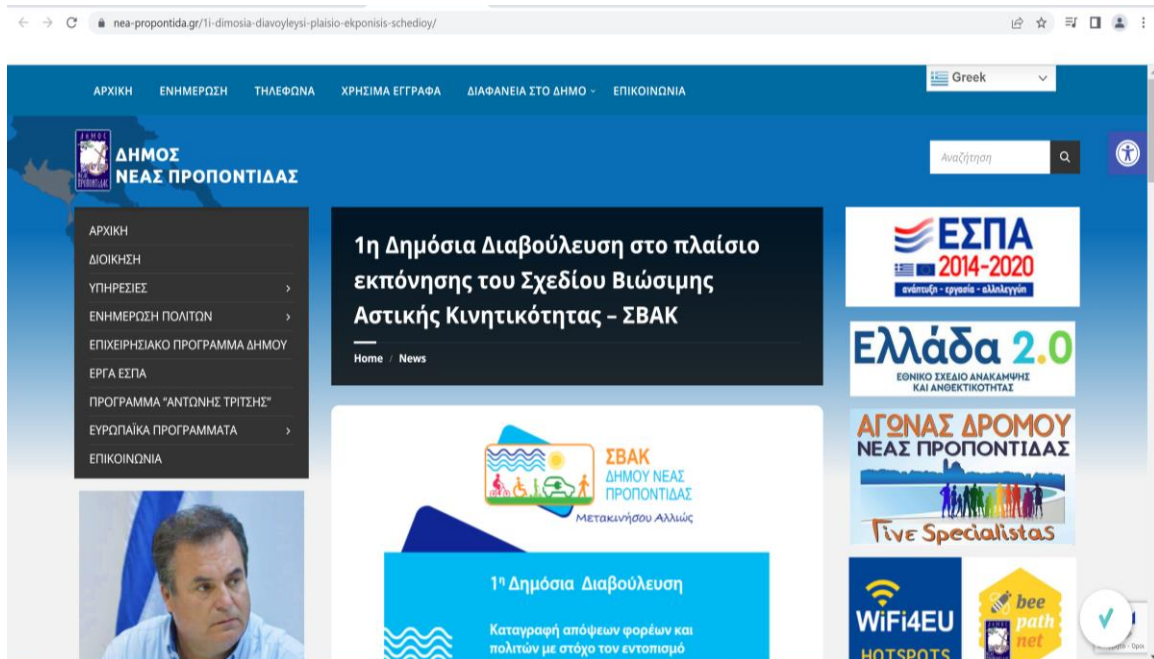
Τετάρτη 16-11-2022, ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.

στο **Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών, Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά**

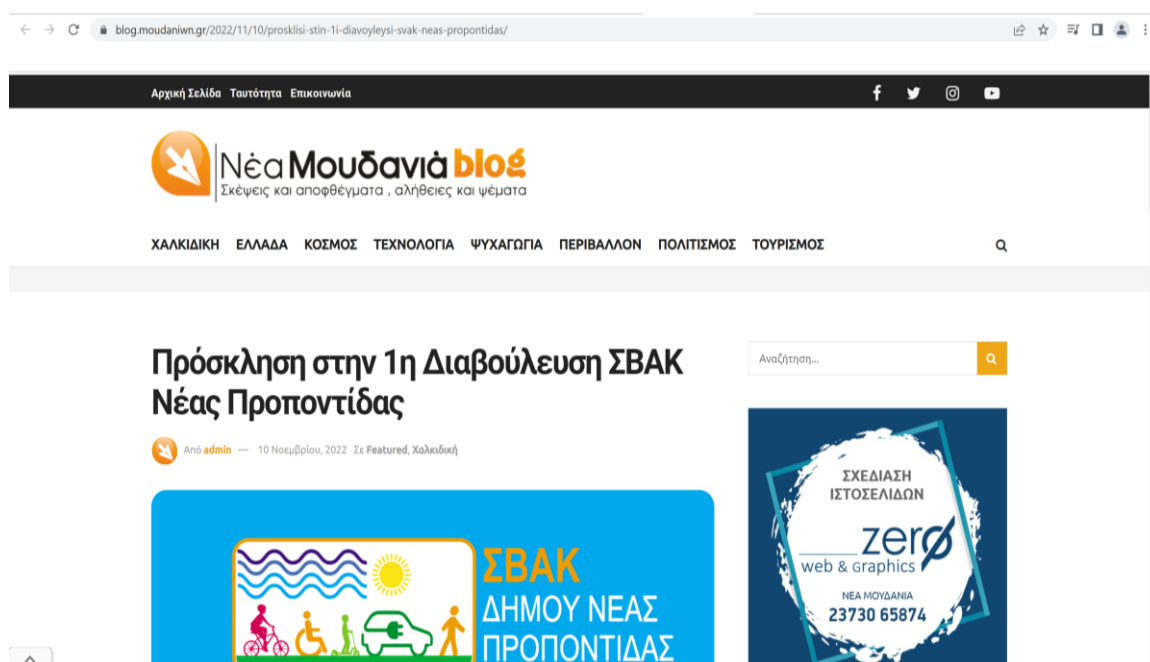
Πρόγραμμα

12.00 - 12.15	Προσέλευση
12.15 - 12.20	Εναρξη εκδήλωσης
12.20 - 12.30	Ευκαιριότητα Καρτέας Δήμου Νέας Προποντιδας
12.30 - 12.45	Χαιρετισμοί
12.45 - 13.00	Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντιδας
13.00 - 14.00	Ανοιχτή Συζήτηση

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Στάδιο 2



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Στάδιο 2



Παράρτημα III



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Μετακινήσου Αλλιώς

1^η Δημόσια Διαβούλευση

Καταγραφή απόψεων φορέων και
πολιτών με στόχο τον εντοπισμό
προβλημάτων κινητικότητας



Τετάρτη 16 - 11 - 2022

ώρα έναρξης 12.00 μ.μ.

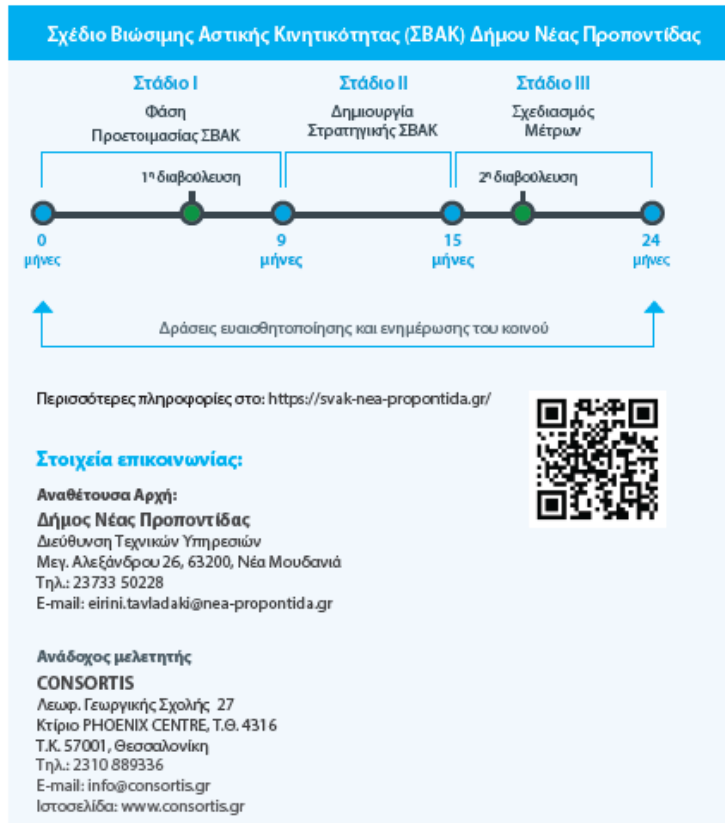
Δημοτικό Θέατρο Νέων Μουδανιών
Γεωργίου Παπανδρέου, Νέα Μουδανιά



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')



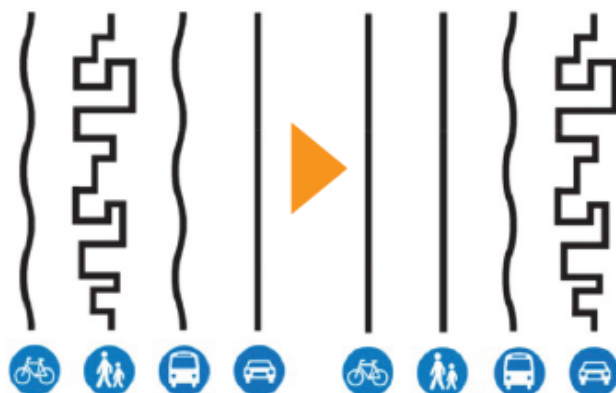
Γιατί ΣΒΑΚ ;;

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν καινοτόμες μορφές σχεδιασμού που βασίζονται στην εναρμόνιση του υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου με τις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης, στη συστηματική συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων κινητικότητας και στη συμμετοχική προσπάθεια όλων, ώστε να διαμορφωθεί ένα πλέγμα μέτρων, δράσεων και παρεμβάσεων που θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες κινητικότητας για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης όλων των ανθρώπων με σεβασμό στην ποιότητα του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και στην οικονομική ευημερία του τόπου.

Στόχοι των ΣΒΑΚ

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους.
- Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας.
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Σχεδιασμός για ποιον;



Οι 4 προκλήσεις των ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.

Καλή προετοιμασία με ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.

Ανάπτυξη στρατηγικών μελλοντικών εξελίξεων.

Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Θέσπιση και ιεράρχηση λογικών στόχων που ο Δήμος Νέας Προποντίδας θέλει να πετύχει.

Προσδιορισμός των τελικών πακέτων μέτρων που θα υλοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού οράματος.

Σύνθεση του τελικού ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκριμένο/ολοκληρωμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).

Εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση κι εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.



Παράρτημα IV

svak-nea-proponitida.gr/δημόσια-πρόσκληση/

Επικοινωνία



Τι είναι ΣΒΑΚ ΣΒΑΚ Προποντιδας Συμμετέχω Ενεργά Ανακοινώσεις Διαβουλεύσεις Ενημερωτικό Υλικό

Επικοινωνία

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νέας Προποντιδας

Ο Δήμος Νέας Προποντιδας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στο Δήμο Νέας Προποντιδας με όρους βιωσιμότητας σε οριζόντια δεκαετία και αποτελεί "συμμόρφωση" στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο.

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

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Προποντιδας.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του Σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου και σύμφωνα και με το Ν. 4784/21 (Άρθρο 6) δημιουργείται Δίκτυο Φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταρρυθμίσεων και χρήσεων γης καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. α' βαθμού και β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής κοινωνικοπολιτικού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και σύλλογοι της κοινωνίας των πολιτών.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης ΣΒΑΚ,
3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

svak-nea-proponitida.gr/δημόσια-πρόσκληση/

Επικοινωνία

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός **Συμφώνου Συμμετοχής**, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Μπορείτε να υπογράψετε το Συμφώνιο Συμμετοχής ΕΔΩ

Μπορείτε να δηλώσετε τα στοιχεία του φορέα ΕΔΩ

Με το παρόν, **απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση**, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη **συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων**, να το γνωρίσουν στο Δήμο Νέας Προποντιδας **αποστέλλοντας τα παραπάνω αρχεία έως τις 08 Νοεμβρίου 2022**

στο e-mail: eiirini@nea-proponitida.gr

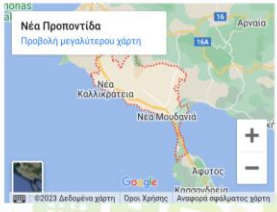
Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νέας Προποντιδας, Ταβλαδάκη Ειρήνη, τηλ. 2373350228, e-mail: eiirini@nea-proponitida.gr

Αναθέτουσα Αρχή

Δήμος Νέας Προποντιδας
Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
Μεγ. Αλεξάνδρου 26, 63200, Νέα Μουδανιά
Τηλ.: 23733 50228
E-mail: eiirini.tavladaki@nea-proponitida.gr

Ανάδοχος μελετητής

CONSORTIS
Λεωφ. Γεωργικής Σχολής 27
Κτίριο PHOENIX CENTRE, Τ.Θ. 4316, Τ.Κ. 57001,
Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 2310 889336 / Fax: 2310 889338
Email: info@consortis.gr
Ιστοσελίδα: www.consortis.gr



Copyright 2022 ΣΒΑΚ Νέα Προποντιδα.

522
«CONSORTIS»



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση : Μεγ. Αλεξάνδρου 26
Ταχ. Κώδικας : 63200
Τηλ : 2373350228
Ε – mail: eirini@nea-propontida.gr

Ν. Μουδανιά, 12-10-22

ΠΡΟΣ
ΠΙΝΑΚΑ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

Θέμα : «Συμμετοχή φορέων στο Δίκτυο Φορέων που δημιουργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέας Προποντίδας»

Με το παρόν θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι ο Δήμος Νέας Προποντίδας είναι μεταξύ των 162 Δήμων της χώρας που χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η σκοπιμότητα της υλοποίησης αυτού αφορά στην ανάγκη ύπαρξης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μετακινήσεις στο Δήμο Νέας Προποντίδας με όρους βιωσιμότητας σε ορίζοντα δεκαετίας και αποτελεί "συμμόρφωση" στις ευρωπαϊκές οδηγίες και το εθνικό θεσμικό πλαίσιο.

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

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Η ενημέρωση και η συμμετοχή φορέων και πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του Σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου και σύμφωνα και με το Ν. 4784/21 (Άρθρο 6) δημιουργείται Δίκτυο Φορέων, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι φορέων που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου, όπως Ο.Τ.Α. α' βαθμού και β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 634698cc70128e28a8c22d29 στις 12/10/22 14:05

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')

συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και σύλλογοι της κοινωνίας των πολιτών.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

- παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης ΣΒΑΚ,
- υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Κατόπιν των παραπάνω, σας κοινοποιούνται συνημμένα

1. Δήλωση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων
2. Σύμφωνο Συμμετοχής στο ΣΒΑΚ

τα οποία και παρακαλούμε θερμά να μας αποστείλετε **έως τις 8 Νοεμβρίου 2022**.



Συνημμένα:

1. Δήλωση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων
2. Σύμφωνο Συμμετοχής στο ΣΒΑΚ

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 634698cc70128e28a8c22d29 στις 12/10/22 14:05



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Π.Ε. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Ταχ. Δ/ση : Μεγ. Αλεξάνδρου 26
Ταχ. Κώδικας : 63200
Τηλ : 2373350228
Ε – mail: eirini@nea-propontida.gr

Ν. Μουδανιά, 12-10-22

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

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

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Αποτελεί καθήκον των τοπικών αρχών για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και απαίτηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και των διεθνών συμβάσεων. Οι πολίτες θα πρέπει να συμμετάσχουν από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Η συμμετοχή των πολιτών έχει 4 βασικούς στόχους:

1. Ανταλλαγή πληροφοριών
2. Εκπαίδευση συμμετεχόντων
3. Υποστήριξη της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ
4. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας δεσμεύεται να εκπονήσει το ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις, καθώς και με το εθνικό πλαίσιο, ενσωματώνοντας τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού σε κάθε στάδιο διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ και υιοθετώντας πλήρως τους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία) με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συστήματος κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Προποντίδας.

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού, οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Νέας Προποντίδας συν-υπογράφουν το παρακάτω κείμενο συμφωνίας συμμετοχής:

Εμείς, οι κάτωθι φορείς, τόσο εθνικής, όσο και περιφερειακής και τοπικής εμβέλειας, θεσμικοί (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη-θεσμικοί (ενώσεις πολιτών κλπ.), που σχετιζόμαστε με τις μετακινήσεις πολιτών, επισκεπτών και προϊόντων στην περιοχή παρέμβασης, Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 63469e0570128e28a8c3dfb5 στις 12/10/22 14:07

συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα και συνεργατικά και να συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας ώστε οι παραπάνω μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και να ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
- Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
- Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης – πρότασης

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός στον οποίο οι κάτωθι υπογεγραμμένοι συμφωνούμε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα στοχεύουν στα εξής:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

Το κάθε μέλος του Δικτύου Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας συμφωνεί να:

- Ορίσει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα εργασίας,
- Συμμετέχει στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσω της συμμετοχής του στις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιηθούν και να υποστηρίξει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ,
- Παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- Υποστηρίζει τον Δήμο Νέας Προποντίδας, στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Συντονιστής του Δικτύου Φορέων ορίζεται ο Δήμος Νέας Προποντίδας μέσω του εκπροσώπου του, του Δημάρχου Νέας Προποντίδας.

Το παρόν Συμφωνητικό Συμετοχικού Σχεδιασμού προβλέπεται από το Νόμο 4784/21, Άρθρο 6.



Όνομα Φορέα

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 63469e0570128e28a8c3dfb5 στις 12/10/22 14:07

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')

Παράρτημα V

svak-nea-proponitida.gr/ολοκλήρωση-της-διαβούλευσης/

🔍 ☆ 📄 👤 ⋮



Τι είναι ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ Προποντιδας



Συμμετέχω Ενεργά



Ανακοινώσεις



Διαβουλεύσεις



Ενημερωτικό Υλικό

Επικοινωνία

🔔





Πραγματοποιήθηκε σήμερα στο Δημοτικό Θέατρο Ν. Μουδανιών η 1η διαβούλευση στο πλαίσιο του έργου "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ν. Προποντιδας. Παρουσιάστηκε από τους εκπροσώπους της αναδόγου εταιρείας CONSORTIS, κ. Γεώργιο Μπάμπα και Ελένη Βεράνη, το αντικείμενο και η στόχευση του έργου, καθώς και οι μέχρι τώρα ενέργειες στον Δήμο μας, που αφορούν στην αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και την καταγραφή στοιχείων.

Την εκδήλωση χαιρέτισε ο Δήμαρχος Ν. Προποντιδας Μ. Καράς, ο οποίος τόνισε τη σπουδαιότητα του έργου: "Είμαστε μέσα στους 162 δήμους της χώρας που χρηματοδοτούνται για την εκπόνηση του σχεδίου από το πράσινο ταμείο. Θεωρούμε πολύτιμη την ολοκλήρωση του έργου για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων. Κρίσιμο βέβαια σημείο παραμένει στη συνέχεια η εύρεση χρηματοδότησης για την υλοποίηση του σχεδιασμού" ανέφερε μεταξύ άλλων. Στην εκδήλωση τοποθετήθηκε και η κα Κορηνλία Κωτούλα, εκπροσωπώντας το Ινστιτούτο Μεταφορών, που στηρίζει συμβουλευτικά το έργο. Παρόντα ήταν τα μέλη της ομάδας

svak-nea-proponitida.gr/ολοκλήρωση-της-διαβούλευσης/

🔍 ☆ 📄 👤 ⋮

παρακολούθησης έργου, υπάλληλοι του Δήμου: Ταβλαδάκη Ειρήνη, Τσαβλή Βασιλική, Παπαστεργίου Αστέριος και Λιασκόπουλος Δημήτριος, καθώς και αιρετοί, εκπρόσωποι φορέων, συλλόγων κτλ.

📌 - Τι σημαίνει Βιώσιμη Κινητικότητα;

Σημαίνει αλλαγή στην κυριαρχία του αυτοκινήτου στις πόλεις, σημαίνει περισσότερο περπάτημα, περισσότερο ποδήλατο, περισσότερο δημόσια συγκοινωνία, χαμηλότερες ταχύτητες και ενίσχυση των ήπιων μέτρων κοινής χρήσης.

📌 - Τι σημαίνει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

Ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Κινητικότητα είναι ένας στρατηγικός τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων των σχετικών με τις μετακινήσεις και τις μεταφορές στο σύγχρονο τρόπο ζωής.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (ΣΒΑΚ) στοχεύει στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας των προσώπων και στην παροχή υψηλής ποιότητας, ολοκληρωμένων και συνδυασμένων λύσεων και υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και αγαθών.

Ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μία μακροπρόθεσμη στρατηγική που προάγει τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, ήτοι τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα, το ποδήλατο, τα καθαρά/ πράσινα οχήματα, τις συνδυασμένες μεταφορές, τις συλλογικές και κοινόχρηστες μεταφορές. Η βιώσιμη κινητικότητα αφορά πρωτίστως τους τρεις βασικούς πυλώνες περπάτημα-ποδήλατο-δημόσια συγκοινωνία.

📌 - Πού στοχεύει;

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη παλεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να παράδει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής.

Το όραμα αυτό μπορεί να έχει οριζόντια 5ετία, 10ετία ή 20ετία και οφείλει να παρακολουθείται και αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του. Ένα ΣΒΑΚ σε γενικές γραμμές πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, την σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

📌 - ΣΒΑΚ Δήμου Ν. Προποντιδας:

Αφορά και στις τρεις δημοτικές ενότητες έμφαση στα κέντρα των Ν. Μουδανιών, Ν. Καλλικράτειας και Ν. Τρίγλιας. Στην παρούσα φάση συλλέγονται τα απαραίτητα δεδομένα και αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση, καθώς και οι ιδιαιτερότητες που παρατηρούνται. Ιδιαίτερη σημασία έχει η συμμετοχή και η άποψη των πολιτών. Για αυτό και καλείστε να συμπληρώσετε αλλά και να προωθήσετε με κάθε πρόσφορο μέσο τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, που θα βρείτε στη σελίδα:

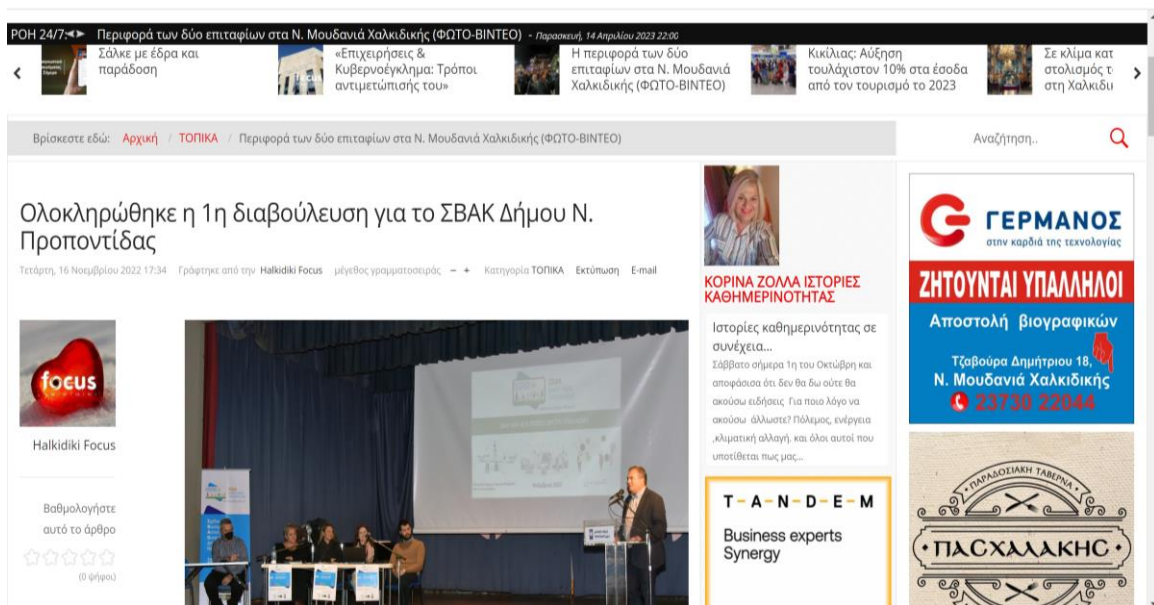
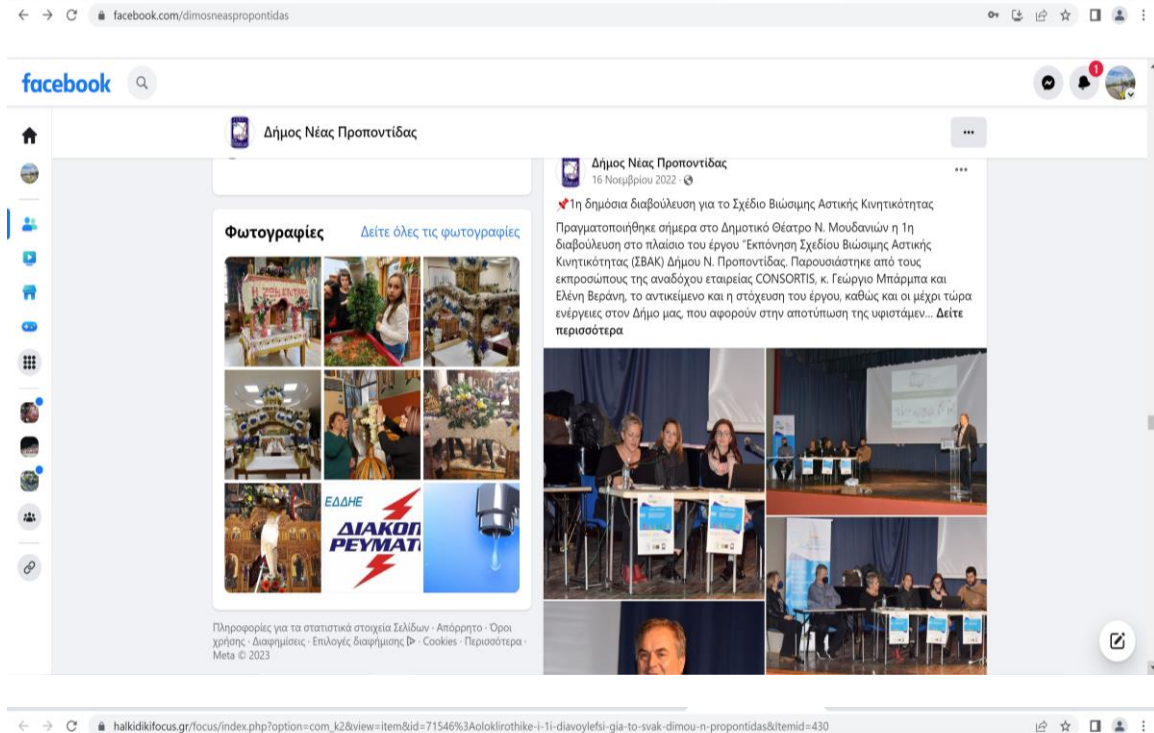
<https://svak-nea-proponitida.gr/>

Γιατί η άποψή σας μετράει!

ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντιδας

527
«CONSORTIS»

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')

Παράρτημα VI



1η Δημόσια Διαβούλευση

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ (16/11/2022)

A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
1	Βερνιμ	Ελένη	CONSORTIS	Συμμετοχικός μηχανισμός	elverni@outlook.com	
2	Νιάρη	Γιώργος	>>	>>	niari@outlook.com	
3	Σκουκίπουλος	Αλέξανδρος	"	"	alexandros-sk@outlook.com	
4	Εμμανουήλ	Αθανάσιος	Δημοτική Αρχή	Αντιδήμαρχος	emman@nea-propontida.gr	
5	Καρά	Ανδρέας	Δημοτική Αρχή	Πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου	elkef2008@gmail.com	
6	Παναγιώτης	Γεώργιος	Π2 ΟΔΑΡΕ	Υποψήφιος	georgios.pana@outlook.com	
7	Καρά	Νικόλαος	ΔΕΦΑΛ/ΜΕ?	Συγκοινωνιολόγος	nikolaos@outlook.com	
8	Καρατζά	Ελένη	ΔΕΦΑΛ/ΜΕ?	Πρόεδρος		
9	Σαββί	Μανώλης	Δ.Ν.Προποντιδας	Οικονομολόγος	manolis-savvi@outlook.com	
10	Φωτεινίσης	Δημήτρης	ΑΤ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Υποψήφιος	dimitris-fo@outlook.com	
11	Τσαλίκη	Σωφρονία	ΤΤ Μανδύων	Αξιωματικός	s.tsaliki@outlook.com	
12	Καρπύς	Ελευθέριος		Διευθυντής		



A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
13	Μπελιμπάση	ΜΙΧΑΗΛ	ΜΕΤΕΠΕΡΕΣΕΒΑΝ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	mimbeli@outlook.com	
14	Κοντζού	ΧΡΗΣΤΟΣ	-/-	-/-	v.kontzi@outlook.com	
15	Ραχονδίου	Δέσποινα	ΔΗΜΟΣ Ν.Π.Ρ.	Πρόεδρος Δ.Σ.	desperi2005@gmail.com	
16	Κοκκινίδης	Δημήτρης	ΔΗΜΟΣ Ν.Π.Ρ.	Αντιδήμαρχος	kostas.kokkinidis@outlook.com	
17	Γεωργίου	Στέλιος	ΔΗΜΟΣ Ν.Π.Ρ.	Γενικός Γραμματέας	steli-georgiou@outlook.com	
18	Σαββί	Χρήστος	ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ			
19	Καβαλέρη	ΙΣΑΝΝΗ	ΠΟΛΙΤΗΣ			
20	Καθαρά	Μαρία	Consortis	Δοσολόγος	maria.kat@outlook.com	
21	Πέτσι	Αλέξανδρος	Consortis	Πολ/κος Μηχ/κος	peitsi@consortis.gr	
22	Αρζουμανίδης	Γιάννης	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	Δ.Σ.	info@epi@outlook.com	
23	Τσολά	Κορίνα	Δημοτική Αρχή		korina@nea-propontida.gr	
24	Σαββί	Παναγιώτης	Πρόεδρος Πολιτικού Κέντρου		opa@nea-propontida.gr	
25	Μιχαηλίδης	Ρούλα	Τοξικός			
26	Τσαβλάνη	Βασιλική	Δημοτική Αρχή	Μηχανικός	vicky.tsavli@nea-propontida.gr	
27	Ταβλαδίου	Ειρήνη	-/-	Πολ/κος Μηχ/κος	irineta@nea-propontida.gr	

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΛΛΙΩΣ



A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
28	ΛΙΑΣΚΟΥΚΗΣ	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΔΤΥ Δ.Ν. ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ	Πολ. Μηχ. ΠΕ	dim.liaskouk@nea-propontida.gr	
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						

Παράρτημα VII



ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
Παραδοτέο Π2 (ΤΟΜΟΣ Α')

