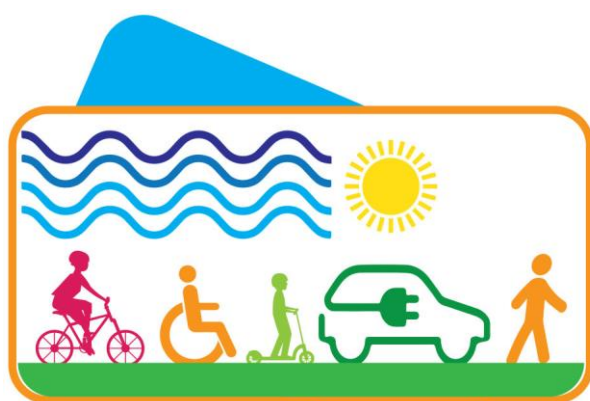
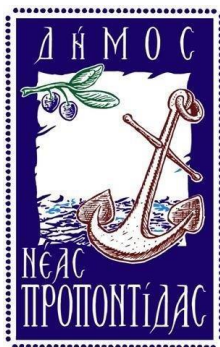




ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

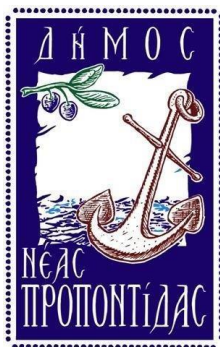
Μετακινήσου Αλλιώς

ΣΤΑΔΙΟ 4:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2024



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Μετακινήσου Αλλιώς

ΣΤΑΔΙΟ 4:
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Για τον Οικονομικό Φορέα

Γεώργιος Τσακούμης

Ο Νόμιμος Εκπρόσωπος

Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2024

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

C O N S O R T I S

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 Χατζηγιάνης

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ

Ειρήνη Ταβλαδάκη (Επιβλέπων Μελέτης – Συντονιστής της Ομάδας Εργασίας)

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

Βασιλική Τσαβλή

Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ, υπάλληλος της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών

Αστέριος Παπαστεργίου

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

Δημήτριος Λιασκόπουλος

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

Πολυχρόνης Λαυκίδης με αντικαταστάτρια την Ευφροσύνη Χατζηαντωνίου,

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

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	5
1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου	5
1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου	9
2. Προσέγγιση σχεδιασμού τελικών χρονικών σεναρίων διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας	11
3. Καθορισμός τελικού πακέτου μέτρων ΣΒΑΚ	16
3.1 Γενικά στοιχεία	16
3.2 Προτεινόμενα μέτρα – παρεμβάσεις	16
3.2.1 Νέα Μουδανιά	16
3.2.2 Νέα Καλλικράτεια	26
3.2.3 Νέα Τρίγλια	35
3.2.4 Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα	38
3.2.5 Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη	48
3.2.6 Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια	57
3.2.7 Μέτρα ενδοδημοτικών μετακινήσεων	66
4. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης	77
4.1 Εισαγωγή	77
4.2 Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων	77
4.3 Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης	78
4.6 Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM	87
4.7 Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων	88
5. Συμπεράσματα από τη 2 ^η Διαβούλευση	96
5.1 Προκαταρκτικές ενέργειες	96
5.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών	103
5.3 Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις	107
6. Επίλογος – Επόμενα βήματα	108
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Υφιστάμενος σχεδιασμός Δήμου Ν. Προποντίδας σε ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας ..	109

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.1: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Μουδανιά	16
Πίνακας 3.2: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Μουδανιά	25
Πίνακας 3.3: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Καλλικράτεια	26
Πίνακας 3.4: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Καλλικράτεια	34
Πίνακας 3.5: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Τρίγλια	35
Πίνακας 3.6: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Τρίγλια.....	37
Πίνακας 3.7: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα.....	38
Πίνακας 3.8: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων - Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα.....	47
Πίνακας 3.9: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, Παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη	48
Πίνακας 3.10: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – οικισμοί: Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, Παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη	56
Πίνακας 3.11: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια	57
Πίνακας 3.12: Λειτουργικά χαρακτηριστικά – οικισμοί: Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια	65
Πίνακας 3.13: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας για ενδοδημοτικές μετακινήσεις	66
Πίνακας 3.14: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων ενδοδημοτικών μετακινήσεων	76
Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη στον Δήμο Νέας Προποντίδας κατά την περίοδο 2001 – 2021	80
Πίνακας 4.2. Μέσοι Ετήσιοι Ρυθμοί Μεταβολής (ΜΕΡΜ) του πληθυσμού στον Δήμο Νέας Προποντίδας κατά την περίοδο 2001 - 2021.....	80
Πίνακας 4.3: Εξέλιξη του πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη-στόχο.....	81
Πίνακας 4.4: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές	82
Πίνακας 4.5: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα	83
Πίνακας 4.6 Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος	87
Πίνακας 4.7 Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου.....	87
Πίνακας 4.8: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 11:00 – 12:00	88
Πίνακας 4.9: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου	90
Πίνακας 4.10: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ.....	94

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	10
Σχήμα 2.1: Παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμός του τελικού σεναρίου κινητικότητας	11
Σχήμα 2.2 Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	13
Σχήματα 2.3 – 2.5 Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	14
Σχήμα 4.1 Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	79
Σχήμα 4.2 Φύλο ερωτώμενων	84
Σχήμα 4.3 Ηλιακή κατανομή ερωτώμενων	84
Σχήμα 4.4 Τόπος κατοικίας ερωτώμενων	84
Σχήμα 4.5 Αριθμός μελών νοικοκυριού	85
Σχήμα 4.6 ΑμεΑ ή άτομο εμποδιζόμενο στη μετακίνηση	85
Σχήμα 4.7 Οχήματα ανά νοικοκυριό	86
Σχήμα 4.8 Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς	86
Σχήμα 4.9 Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 11:00 – 12:00	89
Σχήμα 4.10 Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	91
Σχήμα 4.11 Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	91
Σχήμα 4.12 Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα.....	92
Σχήμα 4.13 Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα.....	92
Σχήμα 4.14 Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα	93
Σχήμα 5.1 Πρόσκληση – Πρόγραμμα 2 ^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	97
Σχήματα 5.2 – 5.5 Δράσεις Δημοσιότητας στο πλαίσιο της 2 ^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	99
Σχήμα 5.6 Αφίσα 2 ^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας.....	100
Σχήματα 5.7 – 5.10 Φωτογραφικά στιγμιότυπα – Συμμετέχοντες, 2 ^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας	102
Σχήματα 5.11 – 5.12 Αποσπάσματα από την πρώτη εισαγωγική παρουσίαση της ομάδας μελέτης του Αναδόχου.....	104
Σχήματα 5.13 – 5.14 Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση της ομάδας μελέτης του Αναδόχου που είχε σαν σκοπό την παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων/ παρεμβάσεων	105

1. Εισαγωγή

1.1. Ονομασία, Αντικείμενο & Στόχοι Έργου

Η αποτελεσματική και αποδοτική οργάνωση της κινητικότητας με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων των πολιτών. Λαμβανομένου υπόψη ότι 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 $\frac{3}{4}$ 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 4

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 του Δήμου (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 4

- 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 Δήμου Νέας Προποντίδας» εντάσσεται στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα “Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου – Άξονας 4: “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” και η σύμβαση χρηματοδοτείται (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 ιδίους 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 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 Δήμου Νέας Προποντίδας ακολουθείται 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 μελέτης, 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 απόμων, 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:

Στάδιο 4

- 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, κατά τη Φάση Α' λαμβάνουν χώρα οι αρχικές δράσεις ενημέρωσης του κοινού και προβολής του έργου. Παράλληλα, πραγματοποιείται 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 1^ο Στάδιο εντάσσονται η 1^η 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, διαμορφώνεται ένας αριθμός εναλλακτικών σχεδίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής μελέτης, ενώ παράλληλα αναπτύσσεται το κοινό όραμα και τίθενται οι προτεραιότητες, ενώ

Στάδιο 4

επιπλέον πραγματοποιείται και η σύνθεση των ειδικών στόχων κατά προτεραιότητα. Τέλος, λαμβάνουν χώρα και δράσεις που αφορούν την ενεργή συμμετοχή φορέων και πολιτών.

Στη **Φάση Γ'** του έργου, ακολουθεί μια λεπτομερέστερη ανάλυση των προκαταρκτικών προτεινόμενων δράσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των διαβουλευτικών διαδικασιών. Οι προτάσεις/ αλλαγές αυτές λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία προσομοίωσης από το κυκλοφοριακό μοντέλο οπότε και διατυπώνεται η οριστική πρόταση βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας. Τέλος, η Φάση ολοκληρώνεται με τη σύνταξη του Σχεδίου Δράσης. Στο στάδιο αυτό εντάσσεται και η 2^η Φάση Διαβούλευσης με σκοπό να καταγραφούν και να ληφθούν υπόψη οι απόψεις φορέων και πολιτών σχετικά με τις προτεινόμενες από το ΣΒΑΚ παρεμβάσεις έτσι ώστε να διαμορφωθεί ένα σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη μεγαλύτερη κατά το δυνατόν αποδοχή.

1.2. Χρονοδιάγραμμα Έργου

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, έπειτα από την τμηματική παράταση της σύμβασης¹ (Φάση Α') 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 εκπονείται σε τρεις (3) Φάσεις, οι επιμέρους προθεσμίες των οποίων ορίζονται ως ακολούθως (άρθρο 5 σύμβασης):

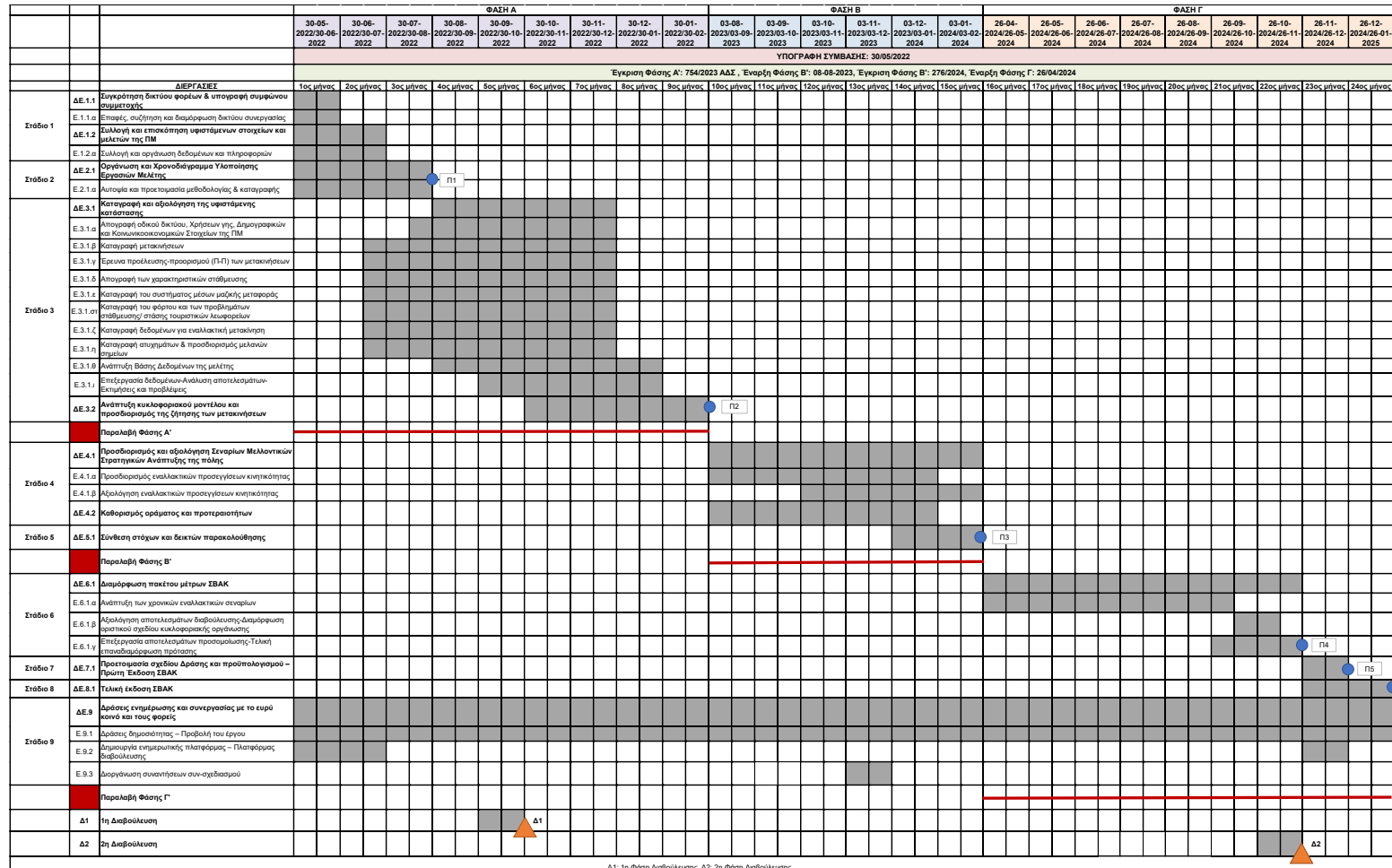
- Φάση Α' – ολοκλήρωση εντός έντεκα (11) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.
- Φάση Β' – ολοκλήρωση εντός έξι (6) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Α' και την εντολή έναρξης από την Διευθύνουσα Υπηρεσία.
- Φάση Γ' – ολοκλήρωση εντός εννέα (9) μηνών από την παραλαβή της Φάσης Β' και την εντολή έναρξης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

Το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας απεικονίζεται στο **Σχήμα 1.1** που ακολουθεί.

¹ Σχέτ. Αρ. Απόφασης 84/2023 Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Νέας Προποντίδας

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 4

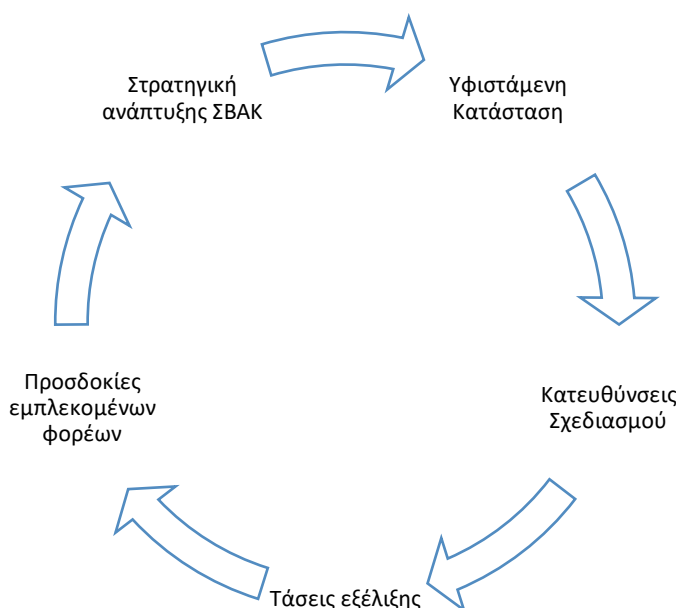


Δ1: 1η Φάση Διαβούλευσης, Δ2: 2η Φάση Διαβούλευσης.

Σχήμα 1.1 Επικαιροποιημένο Χρονοδιάγραμμα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

2. Προσέγγιση σχεδιασμού τελικών χρονικών σεναρίων διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας

Το τελικό σενάριο για την κινητικότητα (**Σχήμα 2.1**) καλείται να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες και τα προβλήματα και να ισχυροποιήσει τα δυνατά σημεία, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες και περιορίζοντας κατά το δυνατό τις απειλές, όπως αυτές αναδεικνύονται από την ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Παράλληλα, οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις τόσο των ευρωπαϊκών στρατηγικών όσο και του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου με στόχο τη διασφάλιση της συνέχειας στο σχεδιασμό, τις μελλοντικές τάσεις εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καθώς και τις κατά το δυνατό ρεαλιστικές προσδοκίες/ απόψεις των εμπλεκομένων φορέων. Τέλος, έρχεται να επικυρώσει την Στρατηγική Ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, όπως αυτή οριστικοποιείται από τις συμμετοχικές διαδικασίες.



Σχήμα 2.1: Παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμός του τελικού σεναρίου κινητικότητας

Η κινητικότητα και οι μεταφορές αγγίζουν το σύνολο των πολιτών. Από την καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας, τις επισκέψεις σε οικογένειες και φίλους, τον τουρισμό, έως την ορθή λειτουργία των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού τόσο των καταστημάτων μας με εμπορεύματα όσο και της βιομηχανικής παραγωγής μας, η κινητικότητα αποτελεί κινητήριο μοχλό της οικονομικής και κοινωνικής ζωής μας². Παρόλο όμως των πολλαπλών πλεονεκτημάτων της, η κινητικότητα συνεπάγεται κάποιο τίμημα για το κοινωνικό γένεσθαι. Ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για το 25% των παγκόσμιων εκπομπών CO₂, κυρίως λόγω της συνεχιζόμενης εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα³. Επιπλέον, η συμφόρηση κεντρικών περιοχών και βασικών οδικών αξόνων οδηγεί σε καθυστερήσεις και περιορισμό της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος με τον μέσο Ευρωπαϊκό οδηγό να δαπανά έως και 100 ώρες ετησίως σε κυκλοφοριακή συμφόρηση⁴. Έτσι, παρά τις τεχνολογικές εξελίξεις, τα τροχαία ατυχήματα παραμένουν μια από τις κύριες αιτίες θανάτου παγκοσμίως (το 2020, περίπου 1,3 εκατομμύρια άνθρωποι

² COM(2020) 789 final

³ European Environment Agency. (2021). Greenhouse gas emissions from transport

⁴ TomTom Traffic Index. (2021). Measuring congestion worldwide

Στάδιο 4

να χάνουν τη ζωή τους σε οδικά ατυχήματα)⁵. Στο πλαίσιο λοιπόν της κρίσης που αντιμετωπίζει η Ε.Ε., είναι υπερβολικά μεγάλος ο αριθμός των πολιτών που αφιερώνουν σημαντικό μέρος του χρόνου και του εισοδήματός τους στις μεταφορές, ενώ, επιπλέον, ορισμένοι δεν έχουν πρόσβαση σε αυτές.

Με στόχο λοιπόν την αντιμετώπιση των πολύπλευρων εξωτερικότητων από την εδραίωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, διαμορφώνεται μία νέα προσέγγιση συγκοινωνιακού σχεδιασμού, η οποία λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις του μεταφορικού συστήματος με το φυσικό και δομημένο περιβάλλον.

Σήμερα, ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί για την Ευρώπη την εκ των πραγμάτων προσέγγιση σχεδιασμού των αστικών μεταφορών. Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα υποστηρίζει «μία σταδιακή αλλαγή στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας βήμα βήμα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι αστικές περιοχές της Ευρώπης θα αναπτυχθούν με πιο βιώσιμο τρόπο και θα επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για ένα ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό και αποδοτικό από άποψη πόρων σύστημα μεταφορών»⁶.

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας είναι ένας από τους πέντε (5) Δήμους του Νομού Χαλκιδικής και προέκυψε από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Καλλικράτειας, Μουδανίων και Τρίγλιας.

Η γεωγραφική του θέση, καθώς αποτελεί κομβικό σημείο εισόδου για τις παραθεριστικές ζώνες της Κασσάνδρας και της Σιθωνίας, και ο τουριστικός του χαρακτήρας σε συνδυασμό με την εγγύτητα με την πόλη της Θεσσαλονίκης, έχουν σαν αποτέλεσμα τους καλοκαιρινούς μήνες η επισκεψιμότητα να φτάνει σε επίπεδο δεκαπλάσιο του πληθυσμού. Επιπλέον, είναι μία περιοχή όπου συχνά απαντάται το φαινόμενο των συγκρούσεων μεταξύ των διαφόρων χρήσεων γης με διακριτές τις αντιθέσεις μεταξύ παραλιακής ζώνης και ενδοχώρας. Σε αυτό συντελεί και η ύπαρξη πολλών μικρών οικισμών άμεσα εξαρτώμενων από το διοικητικό και εμπορικό κέντρο των Νέων Μουδανίων.

Τα σημαντικότερα ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης συνοψίζονται στα εξής:

- στο σύνολο των ατυχημάτων περίπου στο 15% σημειώνεται εμπλοκή πεζού,
- 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%,
- 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,
- το 15% περίπου 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 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,
- σημαντική διασπορά στο σύνολο της έκτασης του δήμου πόλεων έλξης μετακίνησης, οι οποίοι δεν συνδέονται με άλλο μέσο πέρα από το Ι.Χ. αυτοκίνητο,
- το σημαντικό μερίδιο που κατέχει το Ι.Χ. αυτοκίνητο στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων (67%),
- ανάγκη για χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων ιδιαίτερα κατά τους θερινούς,
- καταγραφή σημαντικού πλήθους αδιάνοικτων οδικών τμημάτων ιδιαίτερα στις περιοχές εκτός σχεδίου (ή στις πρόσφατα ενταγμένες) με υψηλή για τα δεδομένα πυκνότητα δόμησης,

⁵ World Health Organization. (2021). Global status report on road safety

⁶ COM (2013) 913, σ. 2.

Στάδιο 4

- ανάγκη προστασίας περιοχών με έντονη κοινωνική / οικονομική / εμπορική δραστηριότητα όπως πλατείες, παιδικές χαρές, σχολικά συγκροτήματα κ.λπ. από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

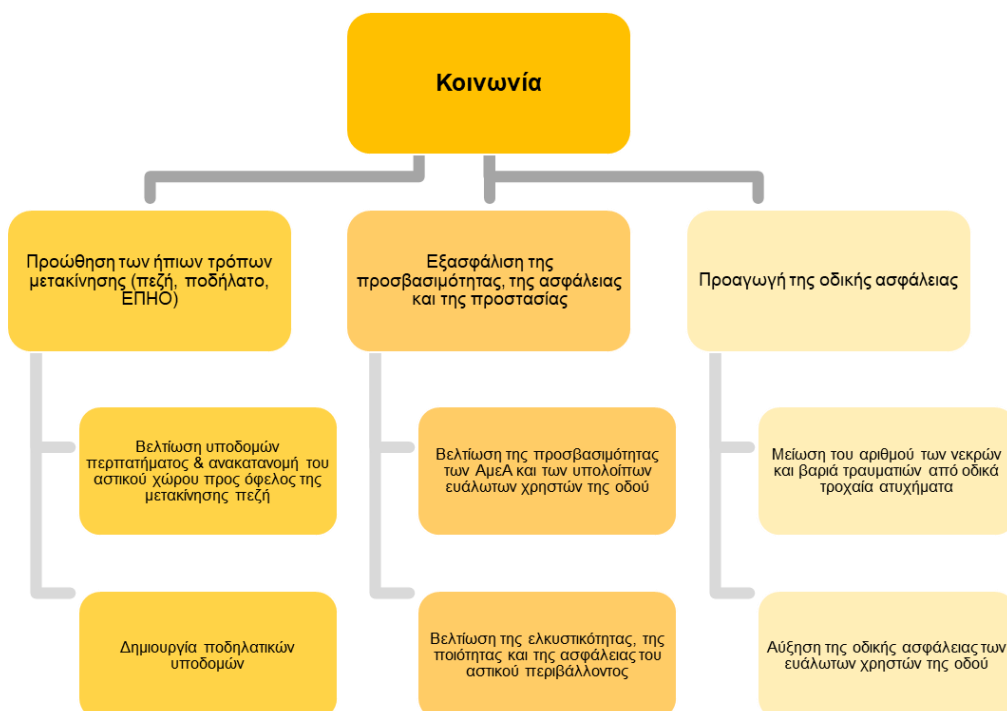
Στο πλαίσιο αυτό, τα πεδία αστικής κινητικότητας που συνθέτουν το ιδανικό σύστημα κινητικότητας, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των συμμετοχικών διαδικασιών, αφορούν στην ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης, ενώ ακολουθούν με φθίνουσα σειρά η διαχείριση της στάθμευσης, η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και η βελτίωση των ΜΜΜ, ενώ χαμηλά στην προτεραιοποίηση τίθεται η βελτίωση της διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Από την αναγνώριση λοιπόν των υφιστάμενων συνθηκών και τις προσδοκίες για το μέλλον οδηγούμαστε στο όραμα (Σχήμα 2.2) και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ (Σχήματα 2.3 - 2.5), τα οποία το επιλεγθέν σενάριο καλύπτει στο μέγιστο βαθμό.

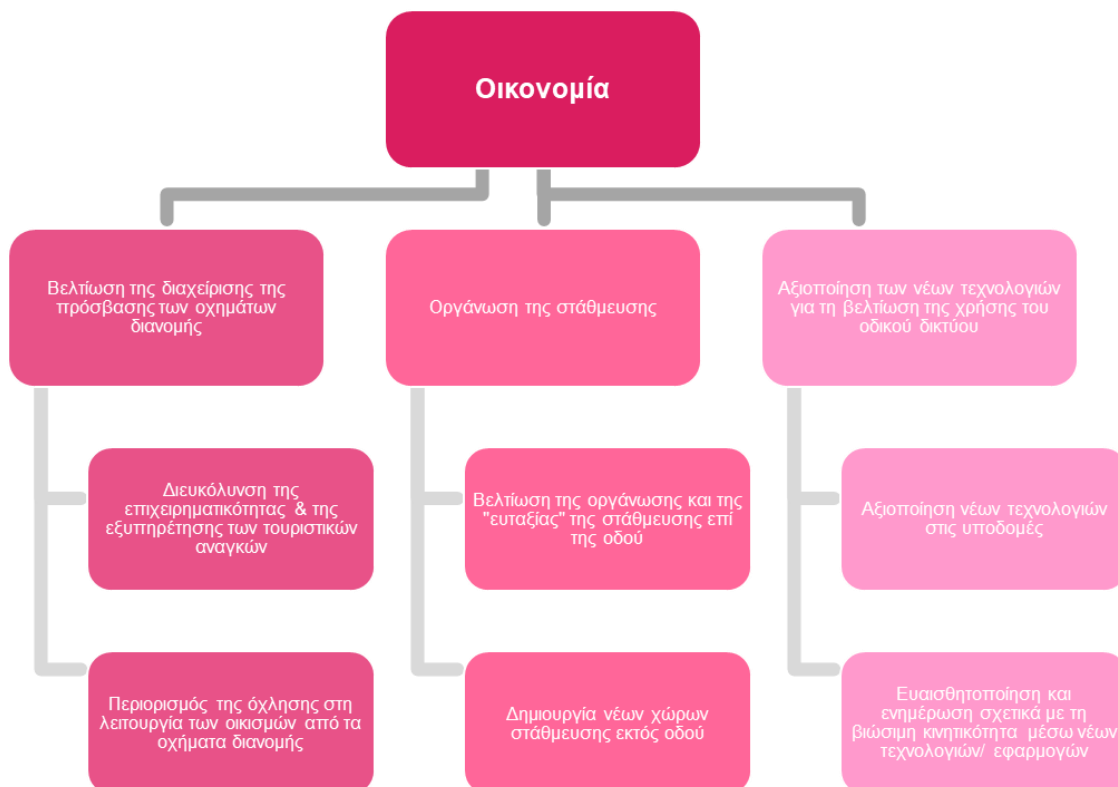
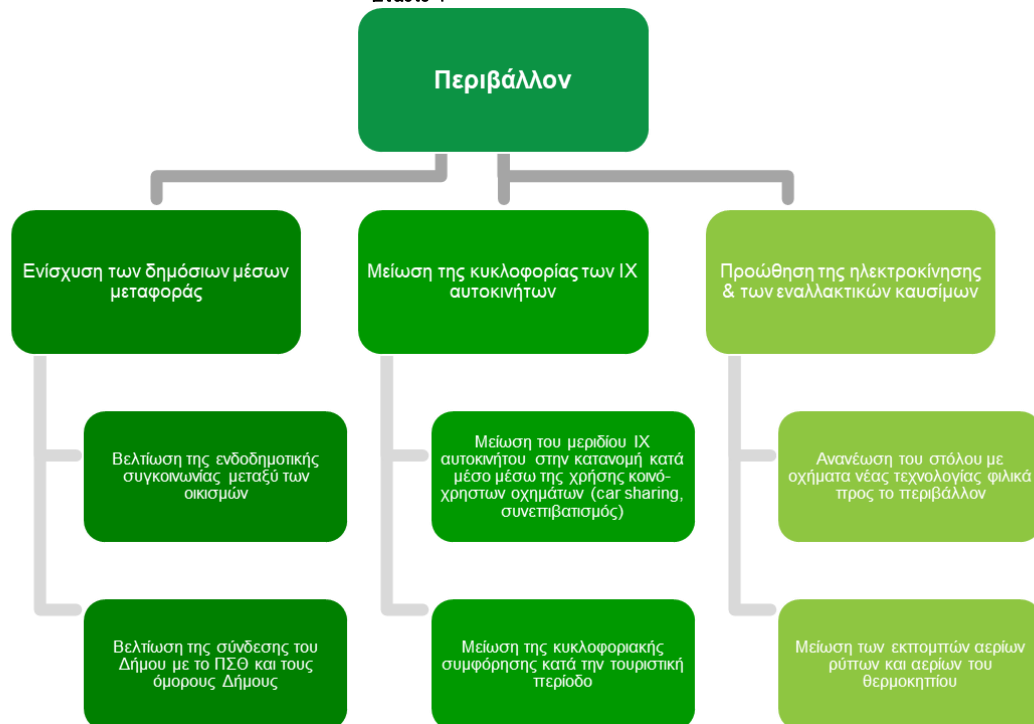
Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλάΖΕΙ!

Ένας Δήμος με αναβαθμισμένες αστικές οδικές υποδομές, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή που σχεδιάζει με επίκεντρο τον άνθρωπο ανακατανομώντας τον κοινόχρηστο χώρο υπέρ των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο και υιοθετώντας καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή και συγχρόνως φιλικός για τον πολίτη, ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις όπου κάτοικοι και επισκέπτες συμβιώνουν αρμονικά. Ένας Δήμος που αξίζει να ζεις και να επισκέπτεσαι!

Σχήμα 2.2 Τελικό κοινό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας



Στάδιο 4



Σχήματα 2.3 – 2.5 Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Στάδιο 4

Υπό αυτό το πρίσμα και λαμβανομένου υπόψη τον υφιστάμενο προγραμματισμό του δήμου⁷ (Παράρτημα) αναπτύσσονται τρεις (3) στρατηγικές για την περιοχή μελέτης, οι οποίες αξιολογούνται με τη μέθοδο της πολυκριτηριακής ανάλυσης και συγκεκριμένα της αναλυτικής ιεραρχικής μεθόδου (ΑΗΡ).

Τα αποτελέσματα δε καταδεικνύουν ότι στην εξειδίκευση των πακέτων μέτρων του ΣΒΑΚ 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.

Κατά συνέπεια, το τελικό σενάριο για την κινητικότητα καλείται να συμβάλει στη συνέχιση της διαδικασίας αναβάθμισης των αστικών υποδομών της περιοχής μελέτης με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητάς της τόσο για κατοίκους όσο και επισκέπτες μέσω της επίτευξης του οράματος για την κινητικότητα. Έτσι σε πρώτη προτεραιότητα τίθενται η αύξηση του μεριδίου μετακίνησης με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα, η συνδεσιμότητα μεταξύ των οικισμών με ΜΜΜ και η αύξηση της οδικής ασφάλειας.

⁷ Σύμφωνα με το υλικό που απεστάλη από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου Ν. Προποντίδας αλλά και τις διαζώσεις συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν.

3. Καθορισμός τελικού πακέτου μέτρων ΣΒΑΚ

3.1 Γενικά στοιχεία

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα τελικά εναλλακτικά χρονικά σενάρια λαμβανομένου υπόψη τα αποτελέσματα των προηγούμενων σταδίων του έργου (βλ. Κεφάλαιο 2). Τα εν λόγω μέτρα – παρεμβάσεις τα οποία αναλύονται διεξοδικά στις επόμενες ενότητες καλύπτουν όλο το φάσμα των τομέων της κινητικότητας, ενώ πραγματοποιείται και ο καταμερισμός τους στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες της 5ετίας και 10ετίας με βάση και τις οδηγίες του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Σημειώνεται ότι για τον καταμερισμό των μέτρων – παρεμβάσεων σε κάθε χρονικό ορίζοντα λήφθηκαν υπόψη η κρισιμότητα των επεμβάσεων, η συνέχεια – συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και η δυνατότητα υλοποίησης (μελετητική ωριμότητα, απαίτηση σε κατασκευαστικά έργα, κόστος υλοποίησης, εμπλεκόμενοι φορείς κ.λπ.), ενώ κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι η αντιστοίχιση ενός μέτρου με τον χρονικό ορίζοντα δεκαετίας δεν σημαίνει ότι το μέτρο αυτό δεν θα ξεκινήσει να σχεδιάζεται και να υλοποιείται τμηματικώς ακριβώς μετά το πέρας της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, αλλά ότι η συνολική του ολοκλήρωση οφείλει να έχει επιτευχθεί μέχρι το συγκεκριμένο χρονικό ορόσημο.

Έτσι, στις ακόλουθες ενότητες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναλύονται σε επίπεδο οικισμού, λαμβανομένου υπόψη την χωροταξία της περιοχής, καταμερισμένες στα διάφορα πεδία κινητικότητας, ενώ υπάρχει και μία ενότητα όπου συμπεριλαμβάνονται οι παρεμβάσεις που αφορούν ενδοδημοτικές μετακινήσεις και επηρεάζουν περισσότερους από έναν οικισμούς. Σημειώνεται δε ότι η έκταση των παρεμβάσεων είναι συνάρτηση των χαρακτηριστικών του κάθε οικισμού (έκταση, πληθυσμός, σημεία ειδικού ενδιαφέροντος κ.λπ.).

3.2 Προτεινόμενα μέτρα – παρεμβάσεις

3.2.1 Νέα Μουδανιά

Πίνακας 3.1: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Μουδανιά

Τελικό σενάριο 5-ετία	
<u>Μέτρα για την πεζή μετακίνηση</u>	
•	Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών Παναγίας Κορυφινής και Θεσσαλονίκης του οικισμού των Νέων Μουδανιών.
•	Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού βόρεια και ανατολικά του γηπέδου ποδοσφαίρου και του κλειστού γυμναστηρίου.
•	Ανάπλαση της οδού Αγίου Γεωργίου στο τμήμα από το ύψος του τεχνικού μέχρι την οδό Ζαφειρίου (ανάπλαση παραλιακού μετώπου).
•	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.
•	Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών τμημάτων των οδών Χρ. Σμύρνης, Ελ. Βενιζέλου, Εθν. Αντίστασης, Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας), 25 ^{ης} Μαρτίου, 28 ^{ης} Οκτωβρίου.
•	Πρόσφατη ανάπλαση επί της οδού Κανελλοπούλου.
•	Πρόταση δικτύου προσβασιμότητας στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Α.Π.: ○ Αναπαύσεως (από Κοιμητήρια μέχρι Θεσσαλονίκης) ○ Παπανδρέου – Καζαντζάκη (από Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι Νικολαΐδη)

Στάδιο 4

- ο Μελαχροινού – Θερμαϊκού (από Θεσ/νίκης μέχρι Νικολαΐδη)
- ο Σιθωνίας (από Φωτιάδη μέχρι Νικολαΐδη)
- ο Σιγής (από Μακεδονίας μέχρι Αλμυρά)
- ο 25^{ης} Μαρτίου (από Αλμυρά μέχρι Κορυφινής)
- ο Μεγ. Αλεξάνδρου (από Χρυσοστόμου Σμύρνης μέχρι Κορυφινής)
- ο 28^{ης} Οκτωβρίου (από Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας) μέχρι 1^ο Γυμνάσιο – Γενικό Λύκειο)
- ο Κωνσταντινουπόλεως (από Κορυφινής μέχρι Δημοτικό Θέατρο)
- Ανάπλαση / αναβάθμιση οδού Νικολαΐδη.
- Αναβάθμιση κόμβου Αλμυρά με Καλλικράτειας – Ν Μουδανιών για την εξυπηρέτηση πεζού.



Μέτρα για το ποδήλατο

- ο Ποδηλατόδρομος αποκλειστικής υποδομής
 - ο Νικολαΐδη (από Τζαβούρα μέχρι Αγ. Γεωργίου)
 - ο Αλμυρά (από το Σταθμό ΚΤΕΛ μέχρι Σιγής)
 - ο Ποδηλατολωρίδα
 - ο Από Δημοτικό Θέατρο μέχρι Αλιευτικό Καταφύγιο και σύνδεση με οδό Παπαευστρατίου
 - ο Ποδηλατόδρομος μικτής κυκλοφορίας
 - ο 28^{ης} Οκτωβρίου (από Σιγής μέχρι Χρυσοστόμου Σμύρνης)
 - ο Θεσσαλονίκης (από Σιγής μέχρι Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας))
 - ο Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας) (από Θεσσαλονίκης μέχρι Τζαβούρα)
 - ο Τζαβούρα (από Παπαευστρατίου μέχρι Χρυσοστόμου Σμύρνης)
 - ο Χρυσοστόμου Σμύρνης – Παπαανδρέου – Καζαντζάκη (από Θεσσαλονίκης μέχρι Λεωφ. Ιορδανίδη) (πρώην Ελευθερίας)
 - ο Αγίου Γεωργίου από Λεωφ. Ιορδανίδη (πρώην Ελευθερίας) μέχρι Τζαβούρα
- ο Εγκατάσταση 8 σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων

Στάδιο 4

- Δημοτικό Θέατρο, πίσω από το 3^ο Δημοτικό Σχολείο, Πάρκο μεταξύ Σιγής και Ορφανίδη, Σταθμός ΚΤΕΛ, Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής, Κεντρική Πλατεία, Χώρους Στάθμευσης επί της Κανελλοπούλου
- Εγκατάσταση 6 ποδηλατοστασίων
 - Δημοτικό Θέατρο, πίσω από το 3^ο Δημοτικό Σχολείο, Σταθμός ΚΤΕΛ, Κλειστό γυμναστήριο, Κεντρική Πλατεία, Πλατεία Αγ. Σπυρίδωνα



Μέτρα για τη διαχείριση της κυκλοφορίας

- Αναβάθμιση επανασχεδιασμός κόμβων 13 κόμβων
 - Νέας Καλλικράτειας – Νέων Μουδανίων με Θεσσαλονίκης, Αλμυρά, Λεωφ. Ιορδανίδη (πρώην Ελευθερίας) και Κανελλοπούλου, λόγω πολυπλοκότητας (4)
 - Σιγής - Θεσσαλονίκης και 28^{ης} Οκτωβρίου, Τζαβούρα - Σμύρνης, Εθν. Αντίστασης, Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας) και Θεσσαλονίκης – Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας), λόγω ποδηλατικής υποδομής (6)
 - Αναπαύσεως - Μακεδονίας, Μαμέλη - Τζαβούρα, Νέων Φλογητών – Νέων Μουδανίων μετά το τεχνικό λόγω ατυχημάτων (3)
- Μονοδρομήσεις / αντιδρομήσεις / αμφιδρομήσεις
 - Μονοδρομηση: Καλλισθένη, Εμμ. Παππά , Καπετάν Χάφα, Παλαμά, Αγίου Γεωργίου, Φιλίππου και Σιθωνίας (φορά προς ανατολικά)
 - Μονδρομηση: Πολυζωΐδη, Κουτσαντώνη, Καζαντζάκη, Παπανδρέου και Θερμαϊκού (φορά προς δυτικά)

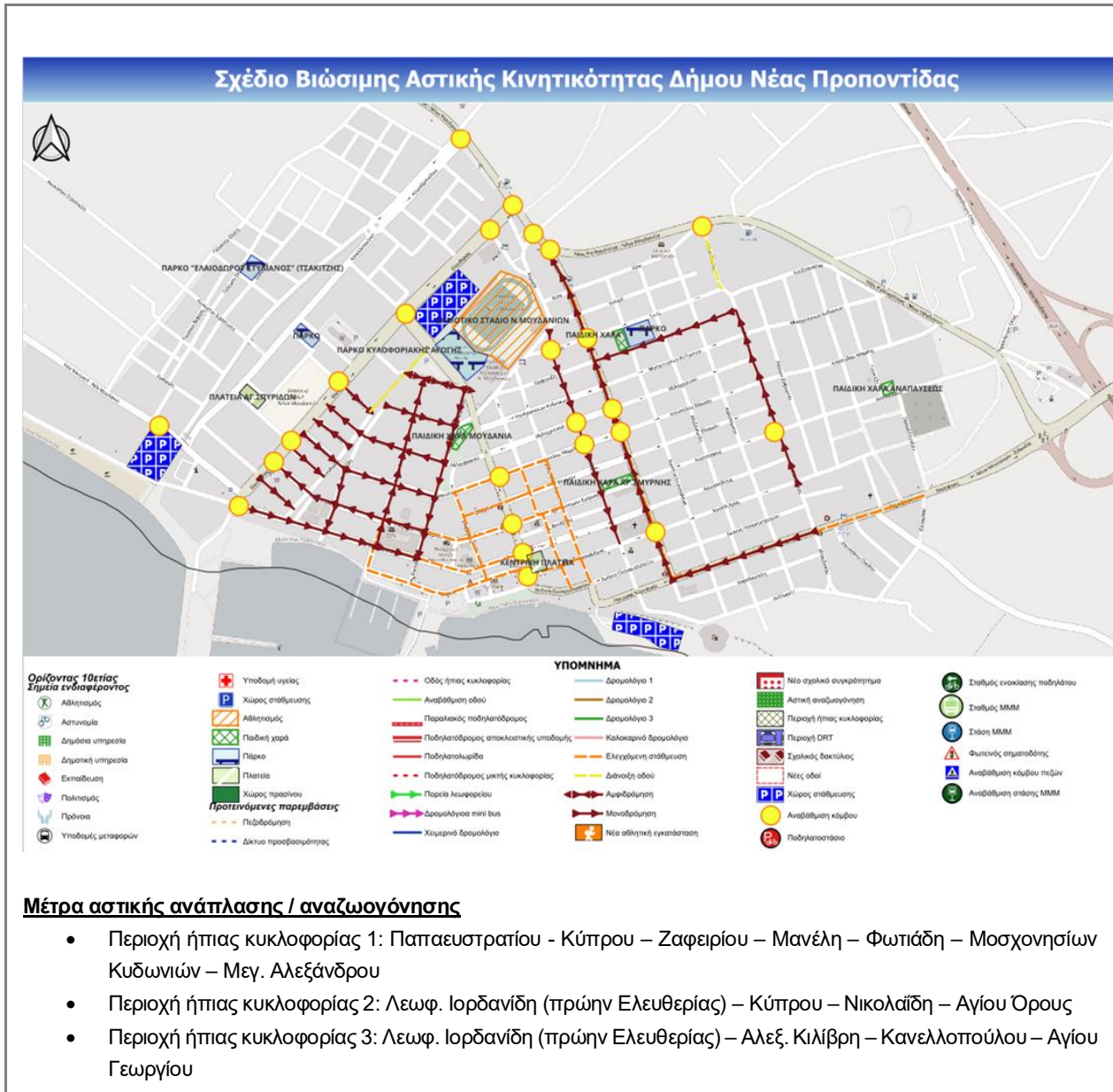
Στάδιο 4

- ο Μονοδρόμηση: Φωτιάδη (με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ Σιθωνίας και Θερμαϊκού το οποίο γίνεται αμφιδρόμης κίνησης), Ανωνύμου (μεταξύ και παράλληλα των οδών Καρυωτάκη και Νικολαΐδη) και Νικολαΐδη (φορά προς νότο)
- ο Μονοδρόμηση: Καρυωτάκη και Νικολαΐδη (φορά προς Βορρά)
- ο Αμφιδρόμηση: Αγίου Όρους, τμήματος οδού Φωτιάδη (μεταξύ οδών Σιθωνίας και Θερμαϊκού) και τμήματος οδού Νικολαΐδη (μεταξύ οδών Καζαντζάκη και Αγίου Γεωργίου)
- ο Μονοδρόμηση: Κορυφινής (φορά προς δυτικά), Θεσσαλονίκης (φορά προς βορρά) και 28^{ης} Οκτωβρίου (φορά προς νότο)
- ο Μονοδρόμηση: Μακεδονίας (φορά προς βορρά) και Ορφανίδη (φορά προς δυτικά)
- Διάνοιξη οδών
 - ο Οδός Νικολαΐδη

Μέτρα για τη διαχείριση της στάθμευσης

- Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (υπ' αριθμ.69/2022)
 - ο Παναγίας Κορυφινής – Θεσσαλονίκης (από Παλόγλου μέχρι Νέας Καλλικράτειας – Νέων Μουδανιών)
 - ο Αποστόλου Μαμέλη, Ελιγμών (μεταξύ Ζαφειρίου και 25^{ης} Μαρτίου)
 - ο Χρυσοστόμου Σμύρνης (μεταξύ 25^{ης} Μαρτίου – Τζαβούρα)
 - ο Γεωργίου Παπανδρέου (μεταξύ Καρυωτάκη – Τζαβούρα)
 - ο Αγίου Γεωργίου (μεταξύ Καρυωτάκη – Τζαβούρα)
 - ο Κύπρου (μεταξύ Καρυωτάκη – Τζαβούρα)
 - ο Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας) (μεταξύ Τζαβούρα – 25^{ης} Μαρτίου)
 - ο 25^{ης} Μαρτίου, Μεγ. Αλεξάνδρου (μεταξύ Αποστόλου Μαμέλη και Παπαευστρατίου)
 - ο Ζαφειρίου (μεταξύ Κύπρου και Μαμέλη)
 - ο Καρυωτάκη (μεταξύ Παπανδρέου και Κύπρου)
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
 - ο Στο ύψος του Αγ. Γεωργίου
 - ο Στο Δημοτικό Θέατρο

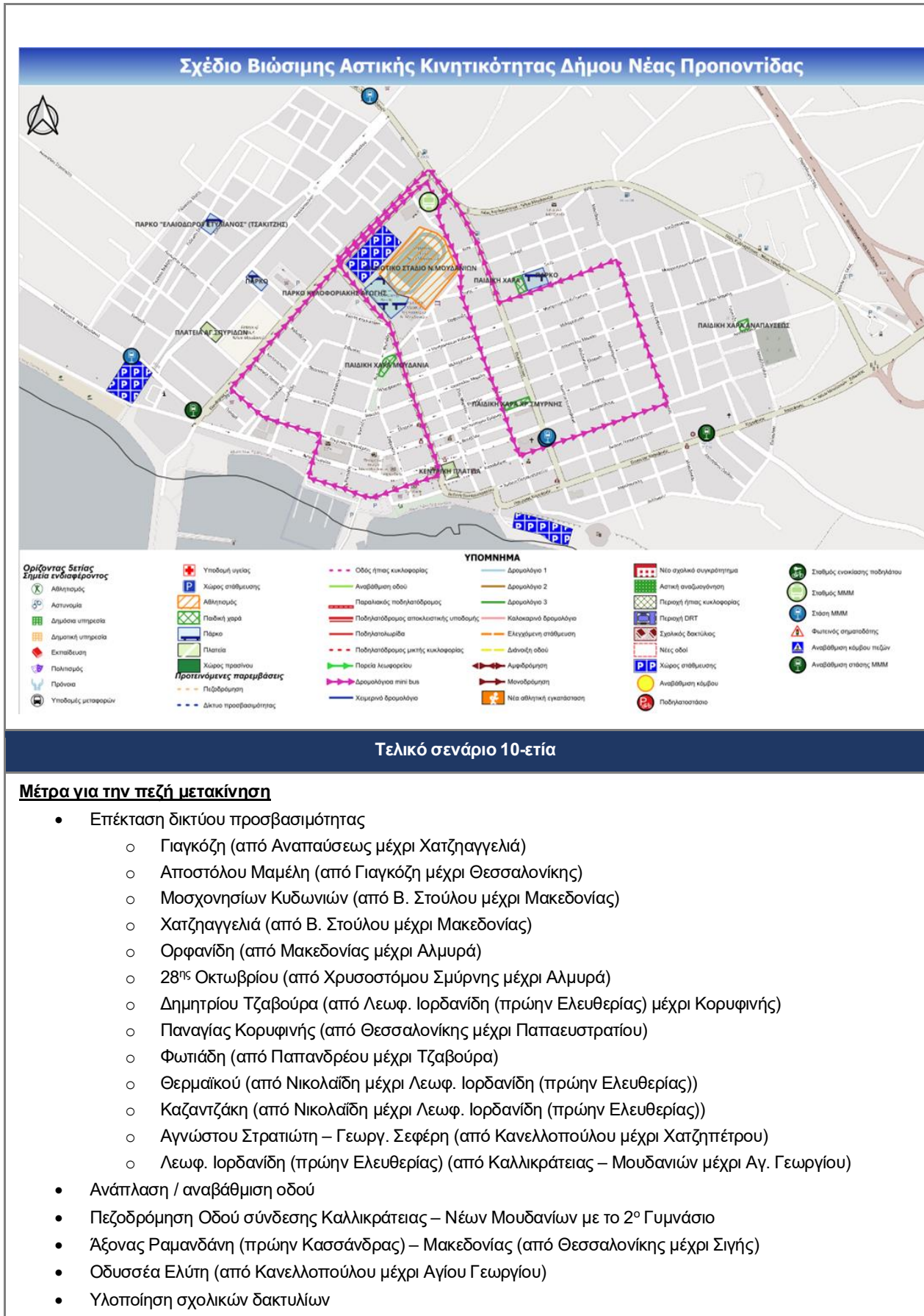
Στάδιο 4



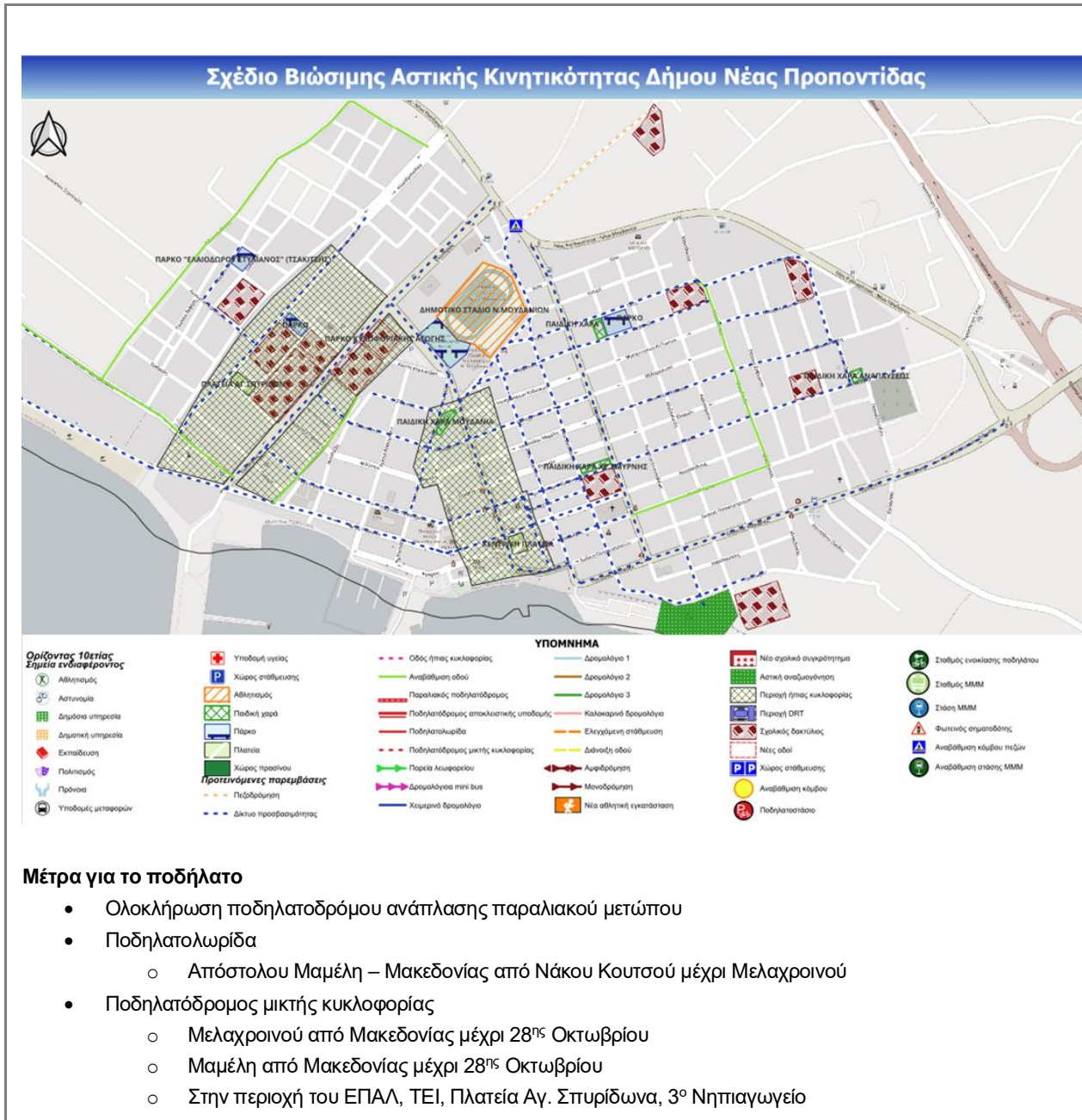
Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4



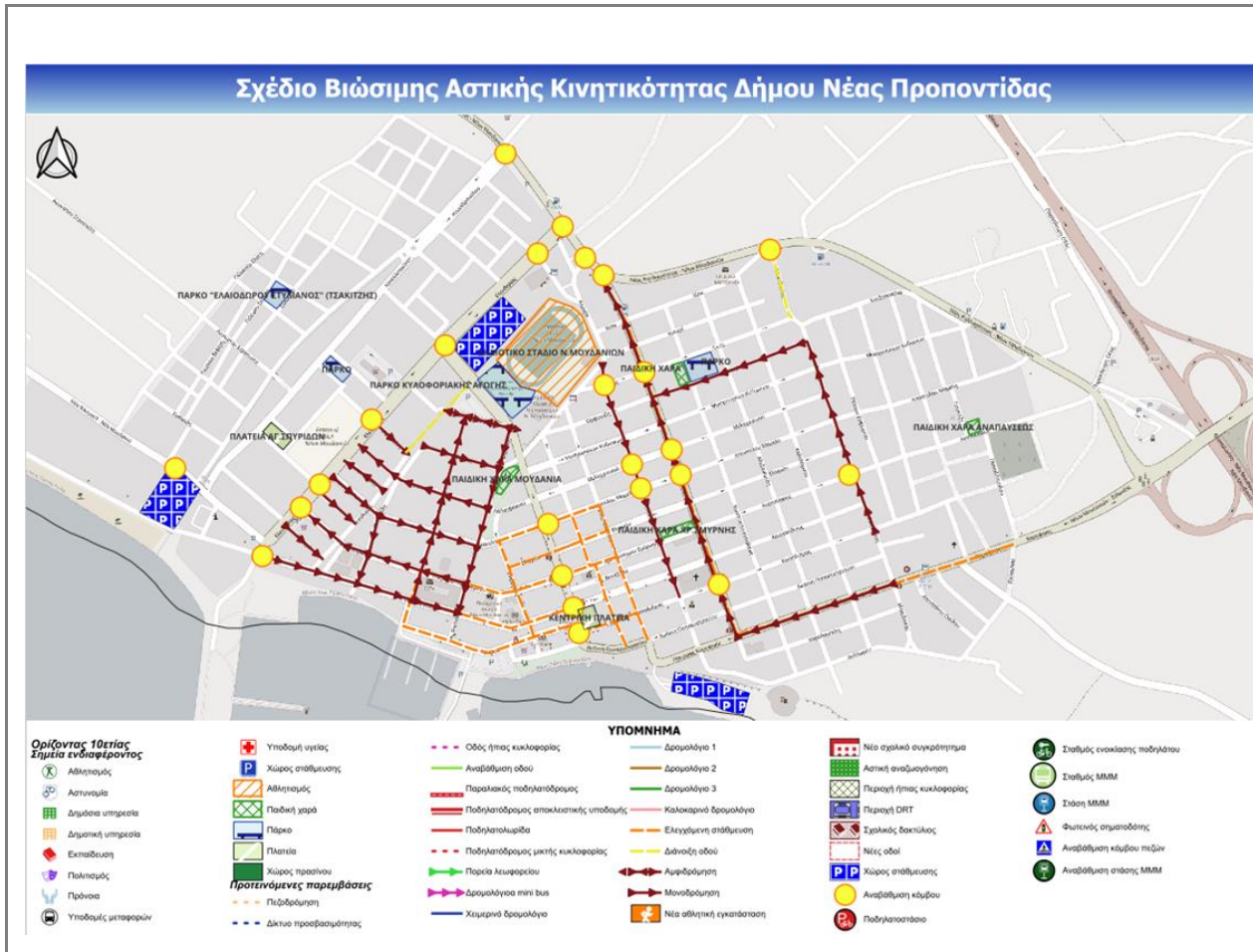
Μέτρα για τη διαχείριση της κυκλοφορίας

- Αναβάθμιση επανασχεδιασμός κόμβων 11 κόμβων
 - Λεωφ. Ιορδανίδη (πρώην Ελευθερίας) με Τζαβούρα, οδού εισόδου στο ΚΤΕΛ, Καλλισθένη, Καζαντζάκη, Καπετάν Χάφα, Αγ. Γεωργίου, Μελαχροινού με 28^{ης} Οκτωβρίου και Θεσσαλονίκης, Αποστόλου Μαμέλη με 28^{ης} Οκτωβρίου και Θεσσαλονίκης (10)
 - Μακεδονίας με Νέας Καλλικράτειας – Νέων Μουδανιών (1)
- Διάνοξη οδών
 - Οδός Μακεδονίας

Μέτρα για τη διαχείριση της στάθμευσης

- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
 - Στο ύψος του Δημοτικού σταδίου

Στάδιο 4



Πίνακας 3.2: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Μουδανιά

Λειτουργικά στοιχεία

Οριζόντιος 5ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 9598μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: -
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 293μ.
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: 684μ.
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: 639μ.
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: 2613μ.
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 8
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 6
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 13
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: 5071μ.
- Διανοίξεις: 171μ.
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: 3765μ.
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 2
- Μήκος διαδρομής mini bus: 4655μ.
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 2
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων:-

Οριζόντιος 10ετίας

Στάδιο 4

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 4882μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: 382μ.
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: -
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 1776μ.
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: 166μ.
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: 1292μ.
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: -
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: -
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 11
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: 137μ.
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 1
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 12

3.2.2 Νέα Καλλικράτεια

Πίνακας 3.3: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Καλλικράτεια

Τελικό σενάριο 5-ετία	
Μέτρα για την πεζή μετακίνηση	
• Πρόταση δικτύου προσβασιμότητας στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Α.Π. - ο Παρναβέλη (από 2^η Ανώνυμη μέχρι Πιτσούλη) - ο Κελέση (από Κοτάκου μέχρι Πιτσούλη) - ο Αμπατζόγλου (από Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι Θεσσαλονίκης) - ο Μεγ. Αλεξάνδρου (από Αμπατζόγλου μέχρι Γάγαλη) - ο Κ. Μιχαήλου (από Κοτάκου μέχρι και το Λύκειο) - ο Κορδόμπη (μεταξύ Κελέση και Μιχαήλου) - ο Γάγαλη (μεταξύ Κελέση και Μιχαήλου) - ο Κοτάκου (μεταξύ Κελέση και Παρναβέλη) - ο Αμπατζόγλου (μεταξύ Κελέση και Παρναβέλη) - ο Γεωργίου Παπανδρέου – Κύπρου - Ρόδου (από Ανατολικής Θράκης μέχρι Πάρκο Κωνσταντινουπόλεως) • Πρόταση οδών ήπιας κυκλοφορίας - ο Παρναβέλη (από Αυγερίδη μέχρι Πιτσούλη) - ο Κελέση (από Αυγερίδη μέχρι Πιτσούλη) • Ανάπλαση / αναβάθμιση οδού Σελεμενάκη (από Κυκλικό Κόμβο μέχρι Αμπατζόγλου) • Ανάπλαση / αναζωογόνηση: Έργα βελτίωσης υποδομών χερσαίας ζώνης λιμένα αλιευτικού καταφυγίου Ν. Καλλικράτειας Χαλκιδικής	

Στάδιο 4



Μέτρα για το ποδήλατο

- Ποδηλατόδρομος παραλιακού μετώπου
- Εγκατάσταση 3 σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων
 - ο 2ο Δημοτικό Σχολείο, Κεντρική Πλατεία
- Εγκατάσταση 3 ποδηλατοστασίων
 - ο 2ο Δημοτικό Σχολείο, Κεντρική Πλατεία, Γυμνάσιο Καλλικράτειας

Στάδιο 4



Μέτρα για τη διαχείριση της κυκλοφορίας

- Αναβάθμιση επανασχεδιασμός κόμβων 3 κόμβων
 - Σελεμενάκη με Αμπατζόγλου (διευθέτηση κυκλοφορίας)
 - Αμπατζόγλου με Κατσιρμά, Κοτάκου με Μυκονιάτη (από ατυχήματα)

Μέτρα για τη διαχείριση της στάθμευσης

- Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης
 - Οσίας Παρασκευής (από Κορδόμπη), Αμπατζόγλου (Κελέση με Παρναβέλη), Παρναβέλη, Νίκης, Κελεσή (μέχρι Αμπατζόγλου)
 - Πισσούλη και Αυγερίδη (Κελέση, Αυγερίδη)
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
 - Επί της Κελέση πίσω από τον Ιερό Ναό
 - Περιοχή Κοιμητηρίων

Στάδιο 4



Δημόσιες Συγκοινωνίες

- Αναβάθμιση στάσεων
 - Επί της διακλάδωσης Καλλικράτειας
 - Κέντρο Υγείας

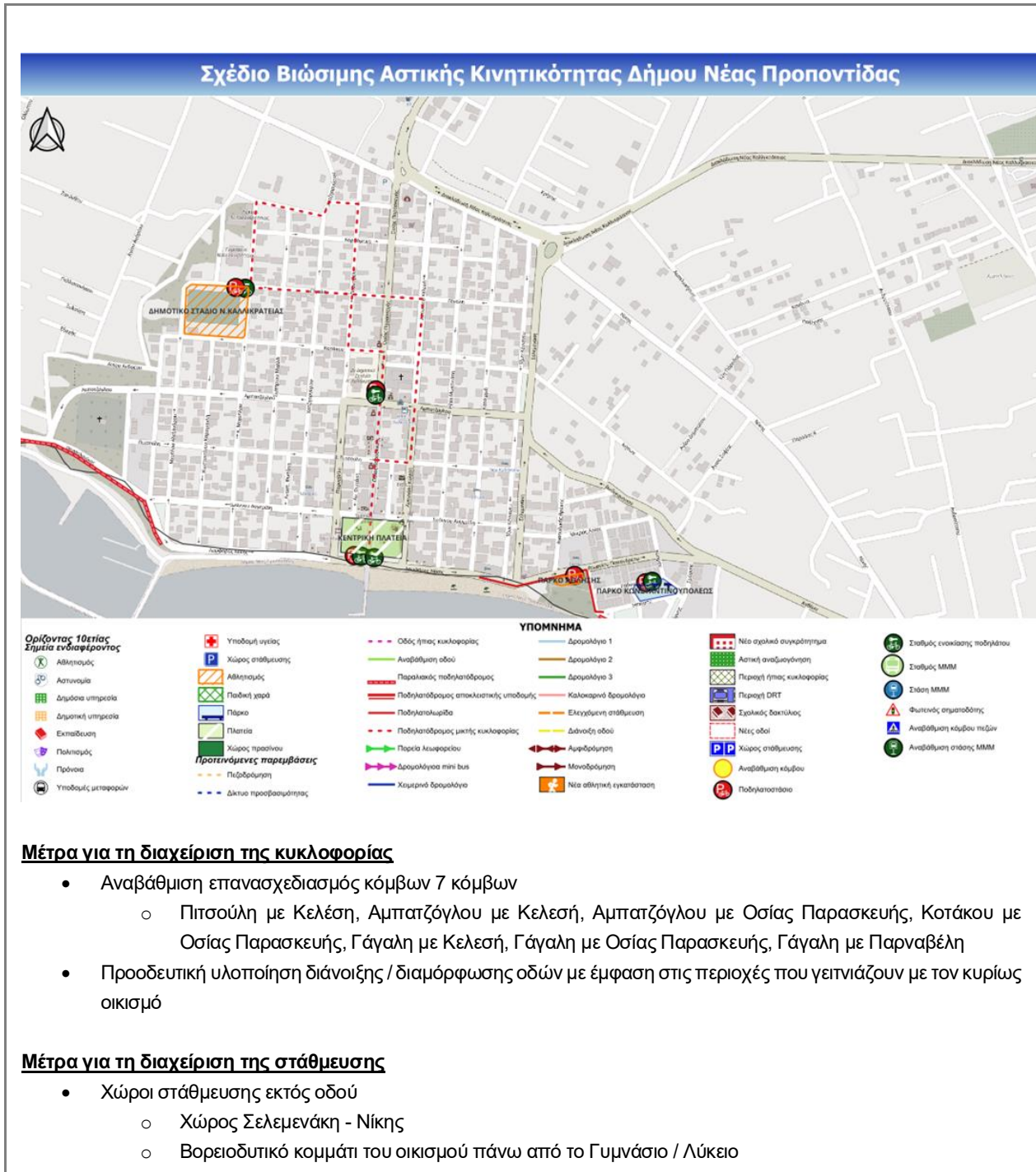
Στάδιο 4



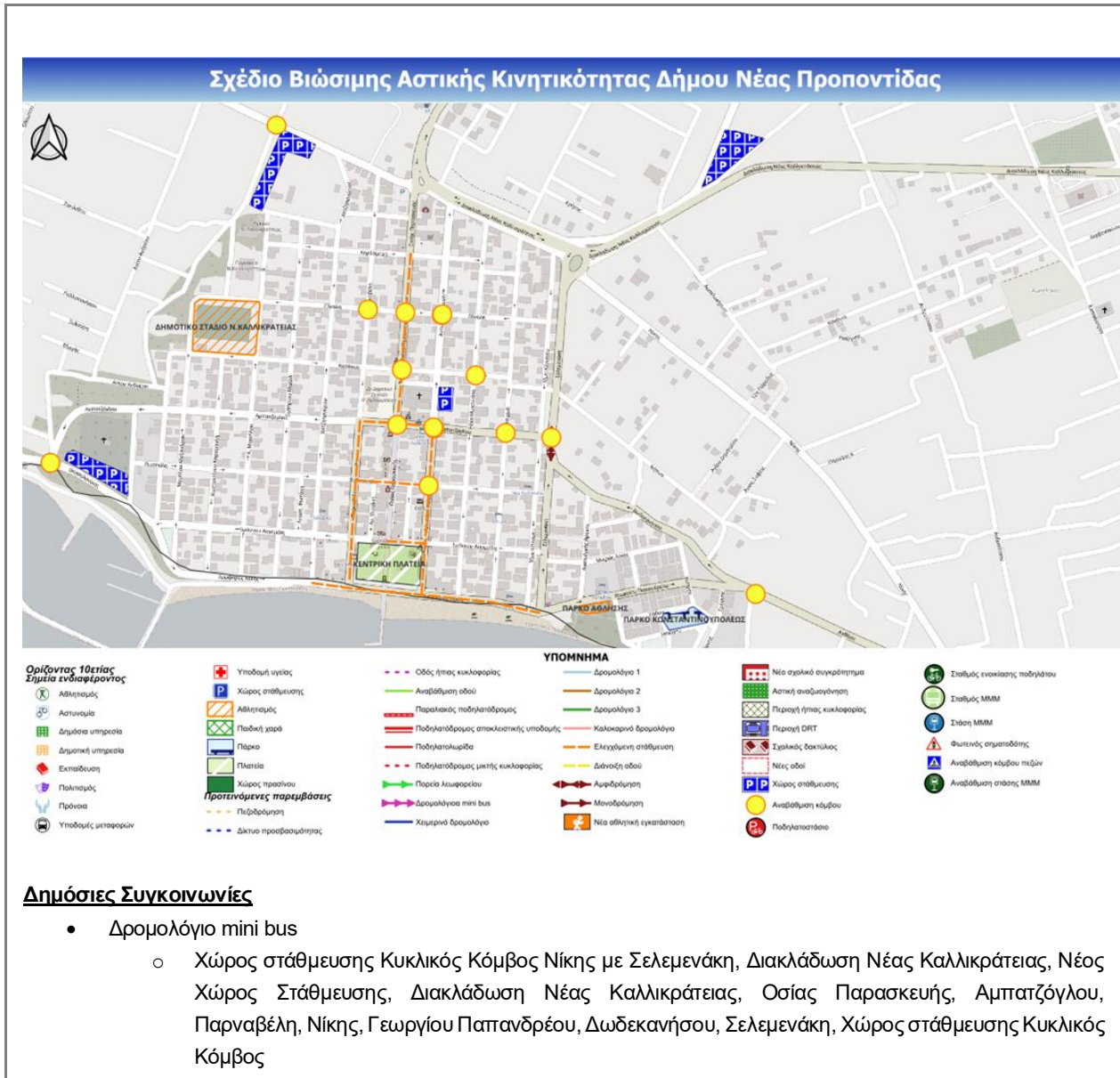
Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4



Πίνακας 3.4: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Καλλικράτεια

Λειτουργικά στοιχεία

Ορίζοντας 5ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 4068μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 443μ.
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 315μ.
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 3
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 3
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 3
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: 43μ.
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: 1766μ.
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 2
- Μήκος διαδρομής mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 2
- Αριθμός σχολικών δακτύλων: -

Στάδιο 4

Ορίζοντας 10ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 1780μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: -
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 5991μ.
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: 324μ.
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: 1954μ.
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 2
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 2
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 11
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 2
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: 3946μ.
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 4

3.2.3 Νέα Τρίγλια

Πίνακας 3.5: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – Νέα Τρίγλια

Τελικό σενάριο 5 ετία	
• Πρόταση δικτύου προσβασιμότητας (περιλαμβάνει και προτάσεις στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Α.Π.) - ο Αγ. Αθανασίου από Πάρκο Καβουνίδη μέχρι Πάρκο Βενιζέλου και στη συνέχεια μέχρι τον Ιερό Ναό Αγίου Αθανασίου - ο Νέας Τενέδου – Νέας Τρίγλιας από Βασιλίσσης Σοφίας με Μεγ. Αλεξάνδρου - ο Αριστοτέλους και οδός μπροστά από Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής, Ανοιχτό Θέατρο και Πολιτιστικό Κέντρο Ν. Τρίγλιας μέχρι Μεγ. Αλεξάνδρου - ο Μικράς Ασίας (από Σπανδώνη μέχρι Μεγ. Αλεξάνδρου) - ο Παντοβασιλίσσης – Καραολή & Δημητρίου - ο Βασ. Γεωργίου (από Αγ. Αθανασίου μέχρι Μεγ. Αλεξάνδρου) • Έργο αναβάθμισης οδού - ο Μεγ. Αλεξάνδρου (αφορά τη δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός των οικισμού) • Επανασχεδιασμός κόμβου (2): Μεγ. Αλεξάνδρου με Βασ. Γεωργίου, Μεγ. Αλεξάνδρου με Αριστοτέλους (στο ύψος του 1^{ου} Δημοτικού Σχολείου) • Αναβάθμιση στάσης (1): Πλατεία Τρίγλιας • Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου: Κεντρική Πλατεία • Ποδηλατοστάσιο: Κεντρική Πλατεία	

Στάδιο 4



Στάδιο 4



Πίνακας 3.6: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – Νέα Τρίγλια

Λειτουργικά στοιχεία

Ορίζοντας 5ετίας

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 4532μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: -
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: -
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 1
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 2
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: -
- Μήκος διαδρομής mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 1
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: -

Ορίζοντας 10ετίας

Στάδιο 4

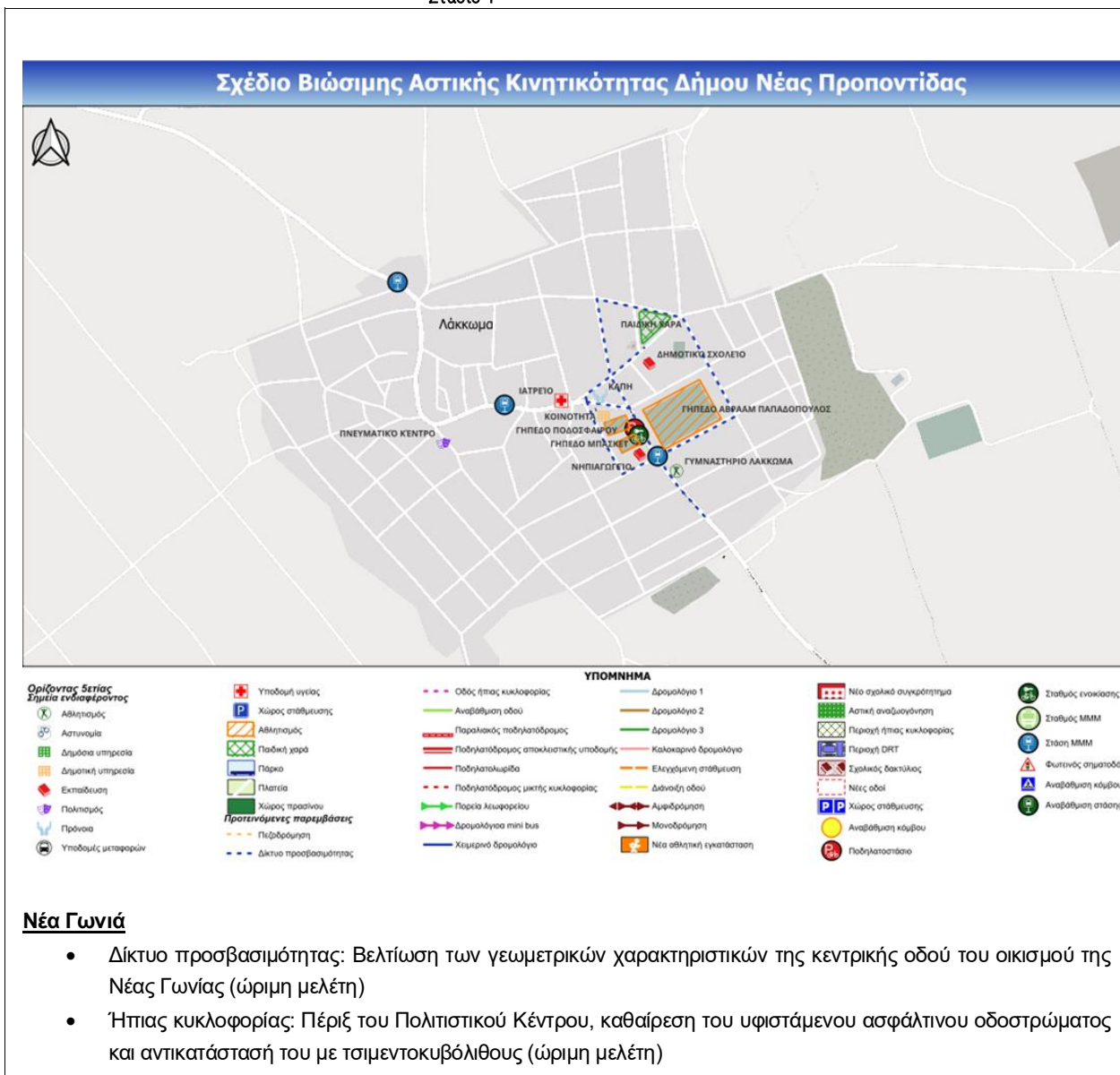
- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: -
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: -
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: -
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: 660μ.
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: 803μ.
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 2
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 2
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: 94μ.
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: -
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 4

3.2.4 Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα

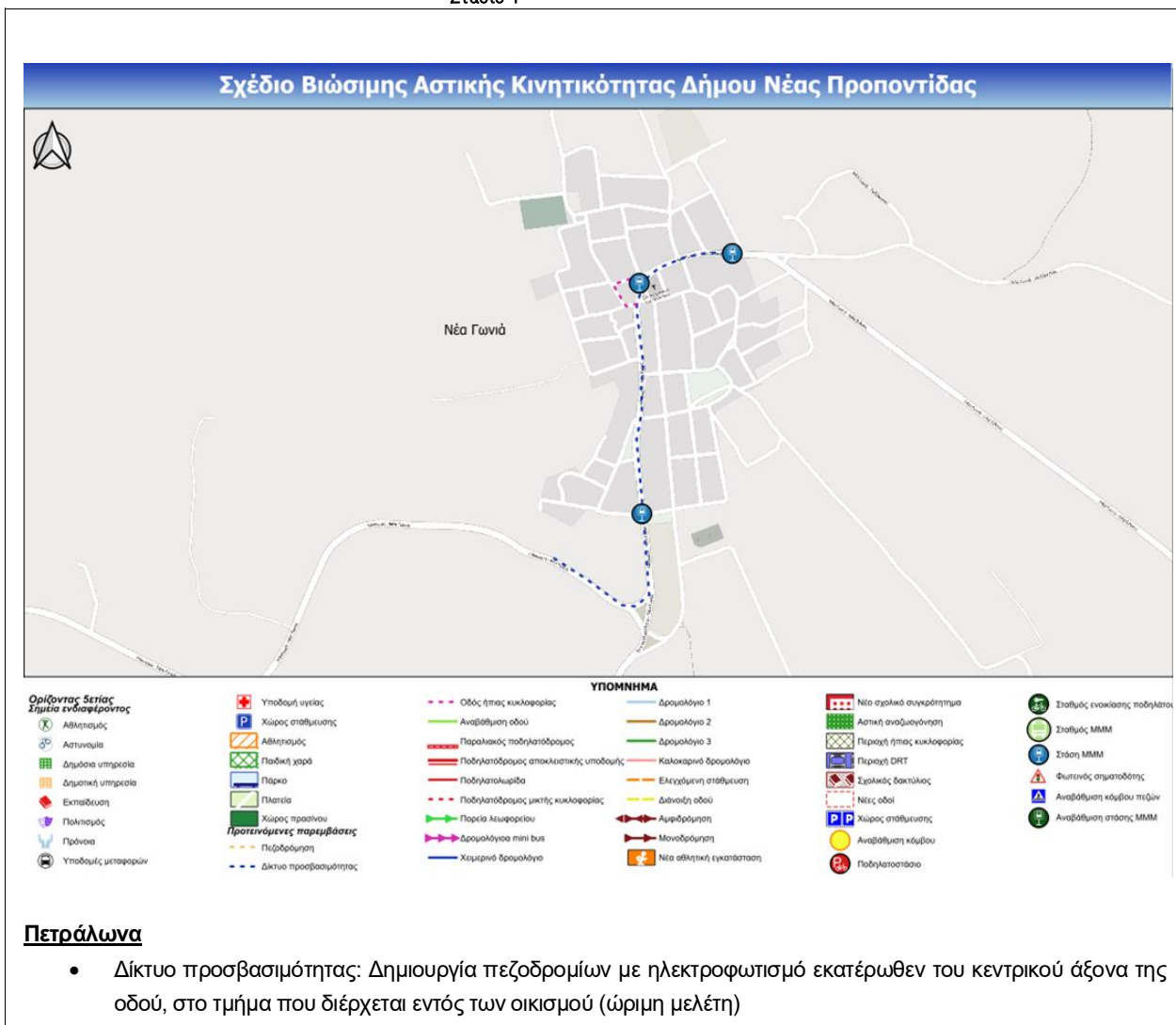
Πίνακας 3.7: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα

Τελικό σενάριο 5 ετία	
<u>Λάκκωμα</u>	• Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (Παιδική Χαρά, ΚΑΠΗ, γήπεδα, νηπιαγωγείο, γυμναστήριο) (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ) • Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου και ποδηλατοστάσιο μπροστά από τα γήπεδα

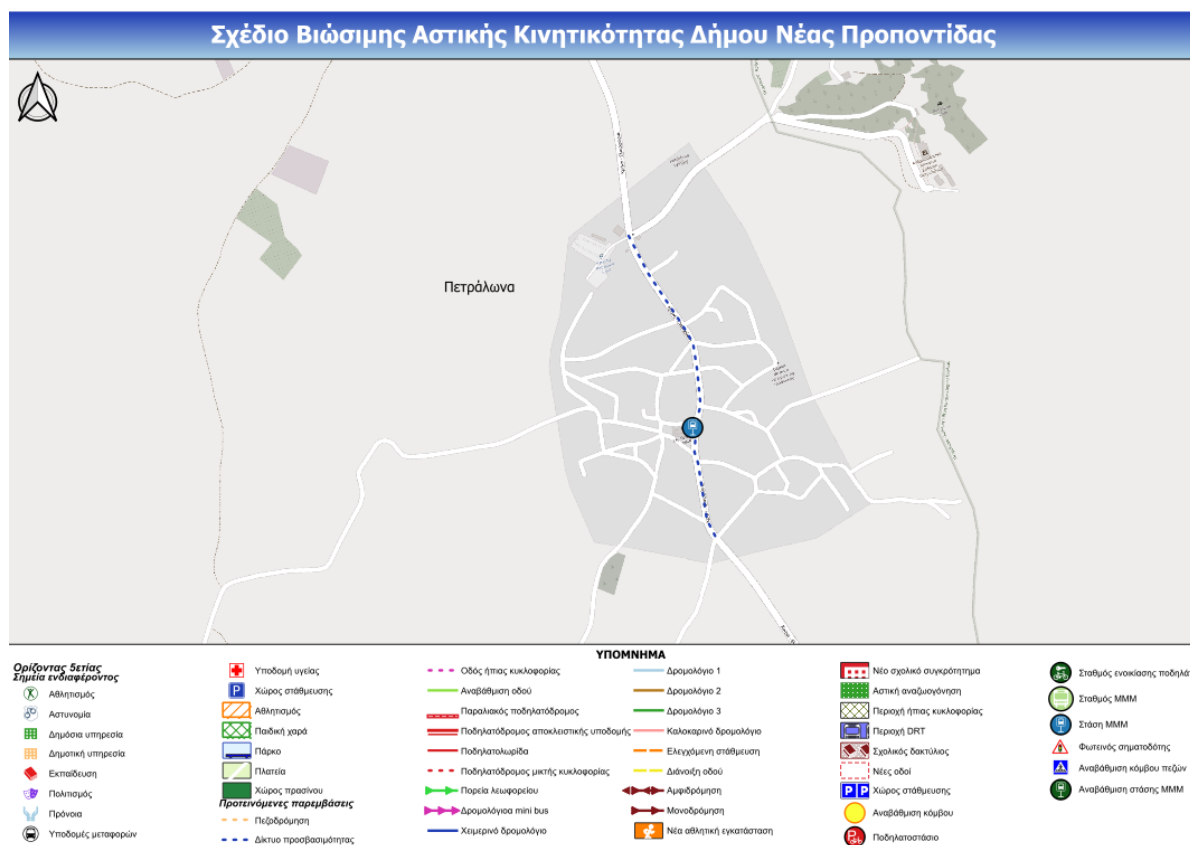
Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4



Ελαιοχώρια

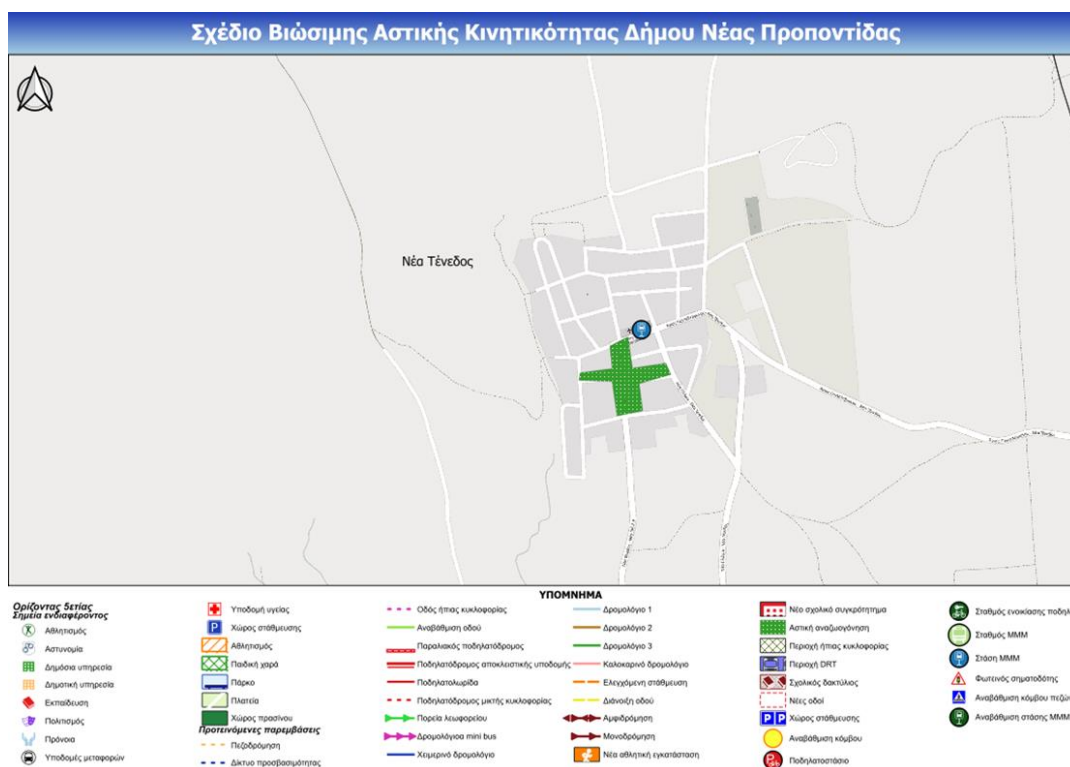
- Δίκτυο προσβασιμότητας: Δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός του οικισμού (ώριμη μελέτη)

Στάδιο 4



Νέα Τένεδος

- Ανάπλαση κεντρικής περιοχής στον οικισμό Ν. Τένεδου



Στάδιο 4

Σήμαντρα

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (Δημοτικό - Ιερός Ναός - Στάδιο Κεντρική πλατεία – Είσοδος οικισμού, αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)
- Μονοδρομήσεις: είσοδος στον οικισμό, οδού πέραξ πλατείας, οδού από πλατεία προς περιφερειακή οδό, οδού όμορα με το δημοτικό σχολείο



Τελικό σενάριο 10 ετία

Λάκκωμα

- Δίκτυο προσβασιμότητας: επέκταση δικτύου προς πνευματικό κέντρο
- Υλοποίηση σχολικού δακτυλίου

Στάδιο 4



Νέα Γωνιά

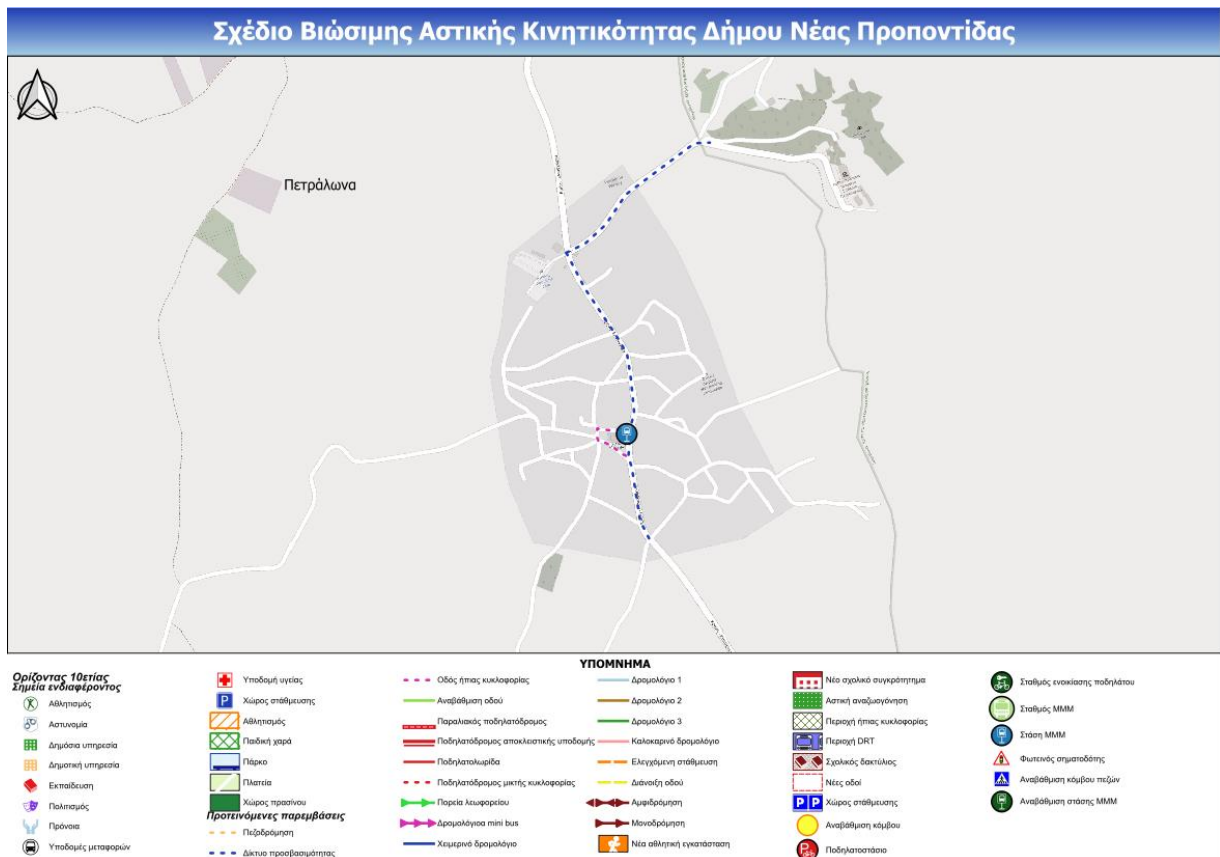
- Δίκτυο προσβασιμότητας: επέκταση του δικτύου προς γήπεδο

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέας Προποντίδας



- 45
«CONSORTIS»

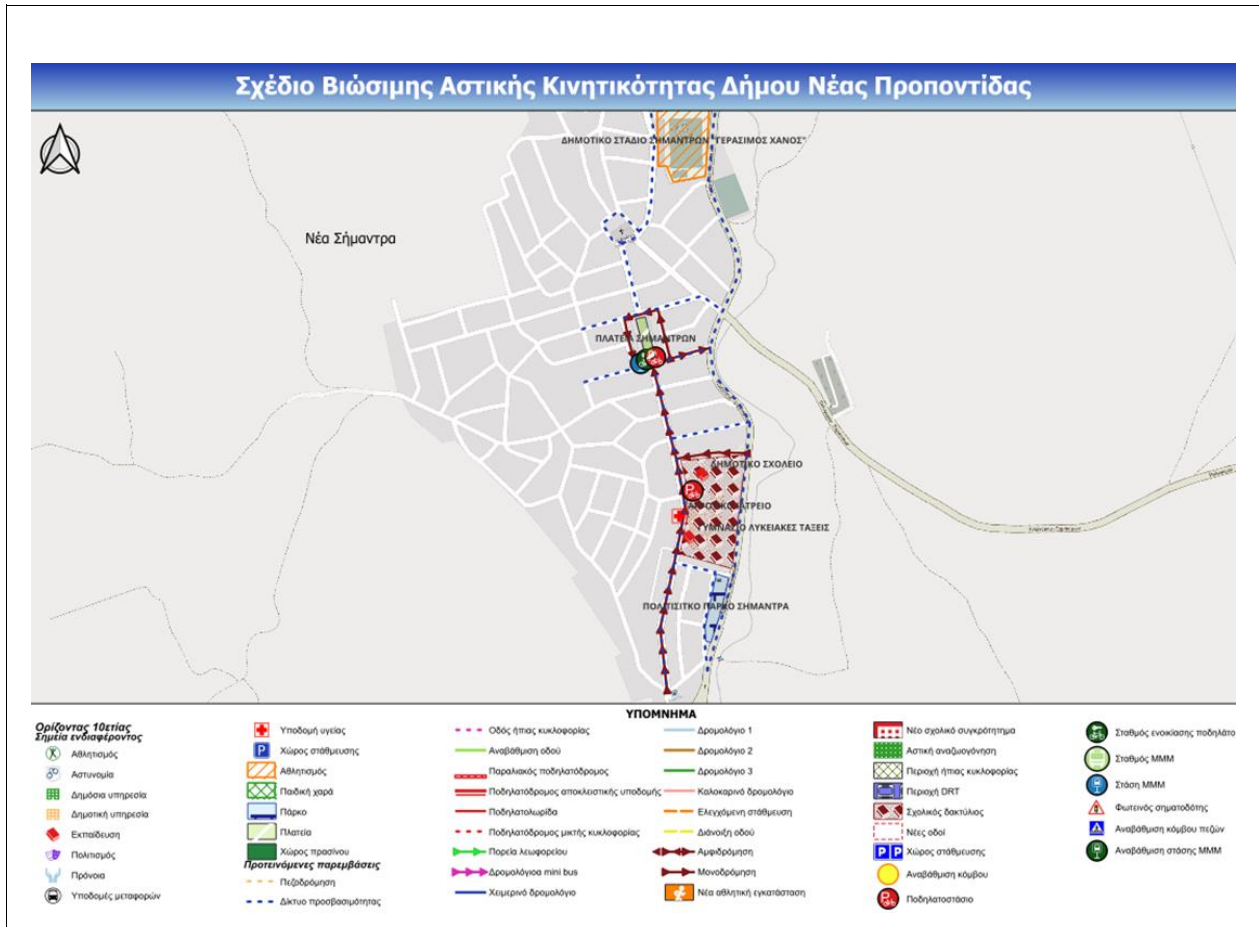
Στάδιο 4



Σήμαντρα

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (Πολιτιστικό κέντρο – Γυμνάσιο – Δημοτικό σχολείο, (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)
- Αναβάθμιση περιφερειακής οδού
- Υλοποίηση σχολικού δακτυλίου
- Ποδηλατοστάσιο στην κεντρική πλατεία και στην περιοχή των σχολείων
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου στην κεντρική πλατεία

Στάδιο 4



Πίνακας 3.8: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων - Λάκκωμα, Νέα Γωνιά, Πετράλωνα, Ελαιοχώρια, Νέα Τένεδος, Σήμαντρα

Λειτουργικά στοιχεία	
Οριζοντας 5ετίας	
•	Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 6021μ.
•	Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
•	Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 149μ.
•	Μήκος ανάπτυξης/αναβάθμισης οδών: -
•	Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
•	Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
•	Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
•	Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
•	Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1
•	Αριθμός ποδηλατοστασίων: 1
•	Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων:
•	Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: 1360μ.
•	Διανοίξεις: -
•	Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
•	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: -
•	Μήκος διαδρομής mini bus: -
•	Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 6
•	Αριθμός σχολικών δακτυλίων: -
Οριζοντας 10ετίας	

Στάδιο 4

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 4054μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 193μ.
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: -
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 2
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: -
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: -
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 3

3.2.5 Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη

Πίνακας 3.9: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, Παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη

Τελικό σενάριο 5 ετία

Άγιος Μάμας

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (γήπεδο, παιδική χαρά, πλατεία, νηπιαγωγείο και οδοί σύνδεσης οικισμού με Νέων Μουδανίων Σιθωνίας) (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)

Στάδιο 4



Πορταριά

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (σχολείο, δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο, κεντρική πλατεία) (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου και ποδηλατοστάσιο μπροστά στην κεντρική πλατεία

Στάδιο 4



Ζωγράφου

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός των οικισμού

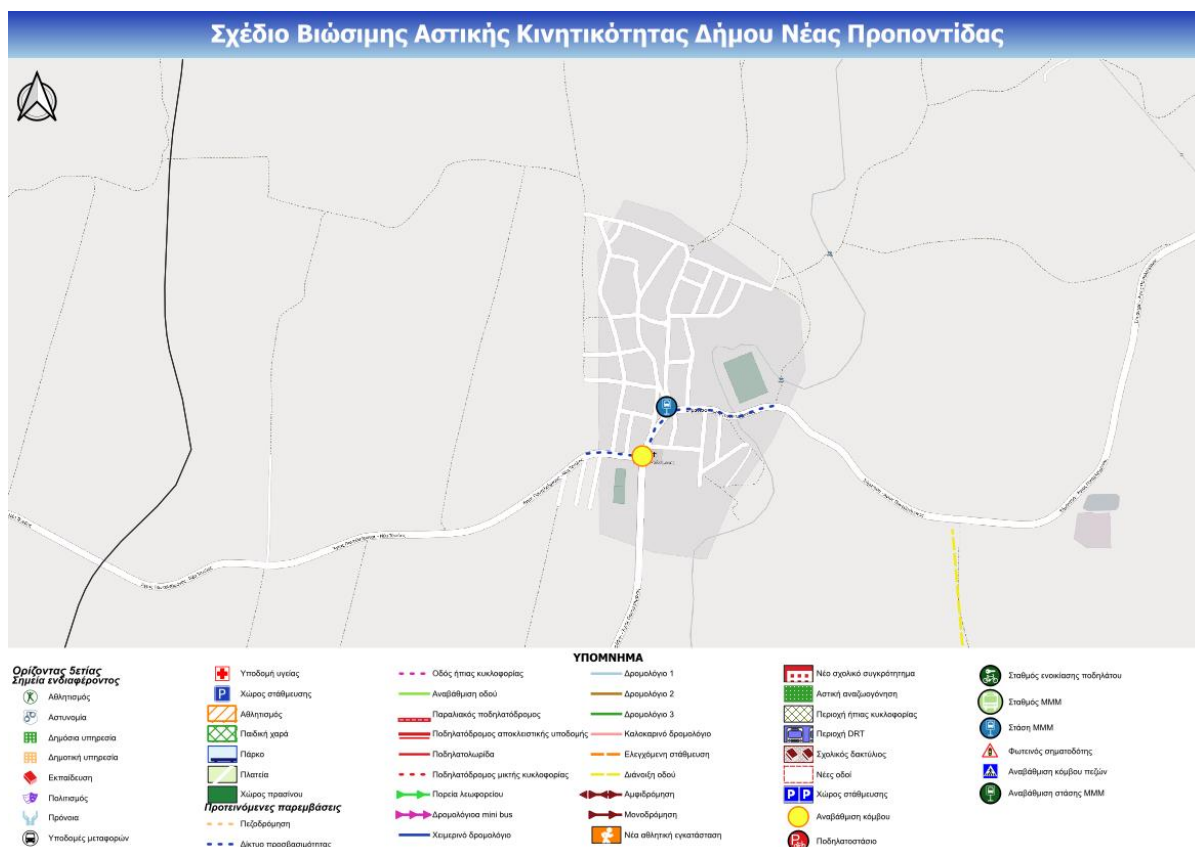
Στάδιο 4



Παντελεήμονας

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός του οικισμού
- Αναβάθμιση κόμβου στο ύψος της πλατείας

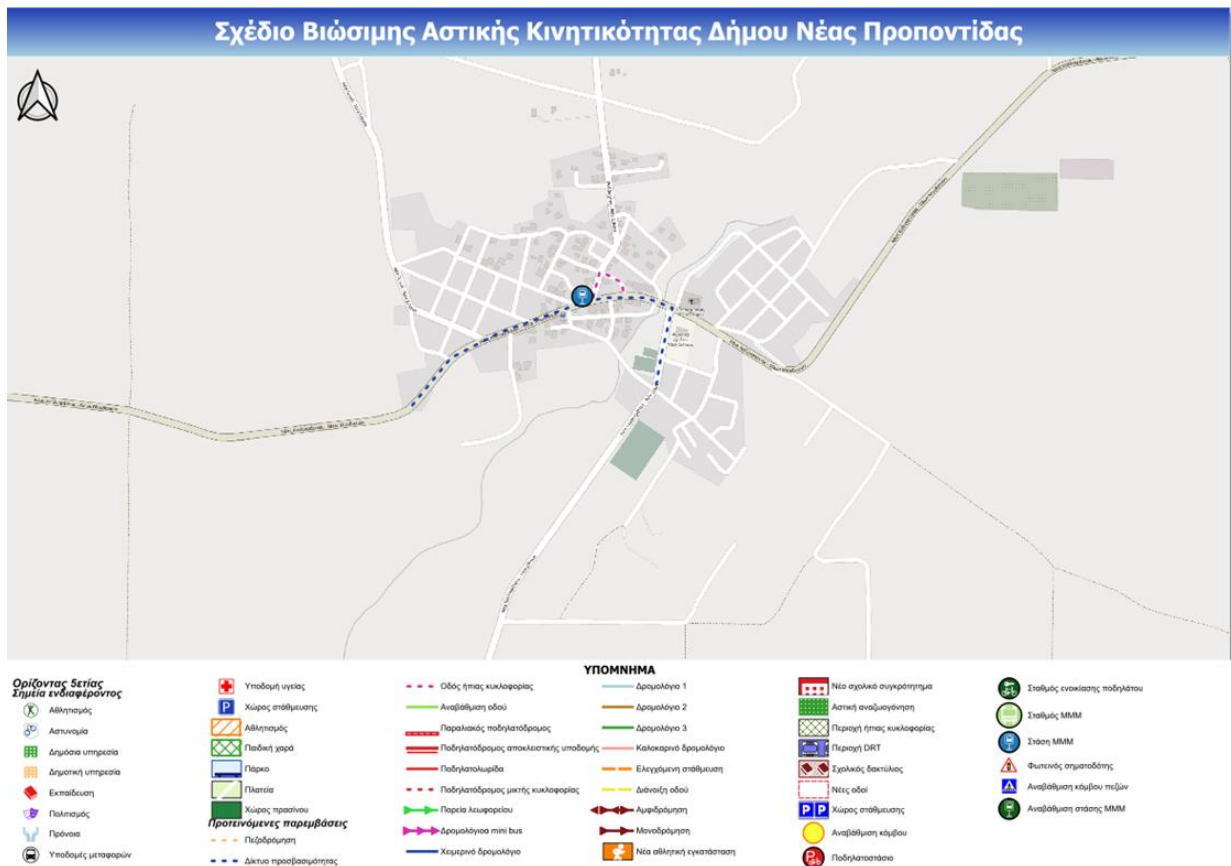
Στάδιο 4



Νέα Σίλατα

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός του οικισμού και διασύνδεση με σχολεία, οδοί ήπιας κυκλοφορίας πέριξ κτηρίου Κοινότητας

Στάδιο 4



Κρήνη

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Δημιουργία πεζοδρομίων με ηλεκτροφωτισμό εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα της οδού, στο τμήμα που διέρχεται εντός του οικισμού και διασύνδεση με σχολεία



Στάδιο 4

Τελικό σενάριο 10 ετία

Άγιος Μάμας

- Υλοποίηση σχολικών δακτυλίων
- Δίκτυο προσβασιμότητας: σύνδεση με γήπεδο και οδό Νέων Μουδανιών - Νέας Σιθωνίας (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)



Πορταριά

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος του οικισμού (σύνδεση γήπεδο – νηπιαγωγείο - κεντρική πλατεία) (αποτελεί και πρόταση του ΣΑΠ)
- Υλοποίηση σχολικών δακτυλίων



Νέα Σίλατα

- Δίκτυο προσβασιμότητας: σύνδεση οδών Νέα Σίλατα – Νέα Καλλικράτεια και Νέα Καλλικράτεια – Νέα Μουδανιά
- Ποδηλατοστάσια επί στο χώρο των σχολείων και το κτίριου της κοινότητας

Στάδιο 4



Πίνακας 3.10: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων – οικισμοί: Άγιος Μάμας, Πορταριά, Ζωγράφου, Παντελεήμονας, Νέα Σίλατα, Κρήνη

Λειτουργικά στοιχεία
Ορίζοντας 5ετίας - Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 6861μ. - Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: - - Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 139μ. - Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: - - Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: - - Μήκος ποδηλατολωρίδας: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: - - Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1 - Αριθμός ποδηλατοστασίων: 1 - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 3 - Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: 3631μ. - Διανοίξεις: - - Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: - - Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: - - Μήκος διαδρομής mini bus: - - Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 6 - Αριθμός σχολικών δακτυλίων: - Ορίζοντας 10ετίας

Στάδιο 4

- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 2722μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας:
- Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: -
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: -
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: -
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: 3
- Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: -
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: -
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 4

3.2.6 Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια

Πίνακας 3.11: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας – οικισμοί: Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια

Τελικό σενάριο 5 ετία

Νέα Ηράκλεια

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος (Δημοτικό στάδιο, χώρος πολιτισμού, παιδική χαρά, νηπιαγωγείο, κεντρική πλατεία, παραλιακό μέτωπο) (αποτελεί πρόταση του ΣΑΠ)
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας παραλιακά
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου και ποδηλατοστάσιο στην κεντρική πλατεία

Στάδιο 4



Σωζόπολη

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση σημείων ενδιαφέροντος (είσοδος οικισμού, κεντρική πλατεία, γήπεδο, παραλιακό μέτωπο)
- Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός 2 κόμβων: οδός Σωζόπολης-Νέα Πλάγια με Ανατολικής Ρωμυλίας και οδός Σωζόπολης-Νέα Πλάγια με 25^{ης} Μαρτίου

Στάδιο 4



Νέα Πλάγια

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Διασύνδεση σημείων ενδιαφέροντος (είσοδος οικισμού, σχολεία, γήπεδα, παραλία)
- Σταθμοί ενοικίασης και ποδηλατοστάσια (πλατεία Νέων Πλαγίων, πάρκο Απολιθωμένο Δάσος)
- Καθορισμός πορείας τουριστικού λεωφορείου
- Δημιουργία δρομολογίου mini bus (χώρος στάθμευσης, περιφερειακή οδός, Κύπρου, Δημοκρατίας, Πάρκο παραλίας)
- Νέος χώρος στάθμευσης
- Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: Αριστοτέλους με Κήπων, Αριστοτέλους με Ανώνυμη Οδό, Αριστοτέλους με Κύπρου, Αριστοτέλους με Πηνειού και Δημοκρατίας με Ανώνυμη Οδό

Νέα Φλογητά

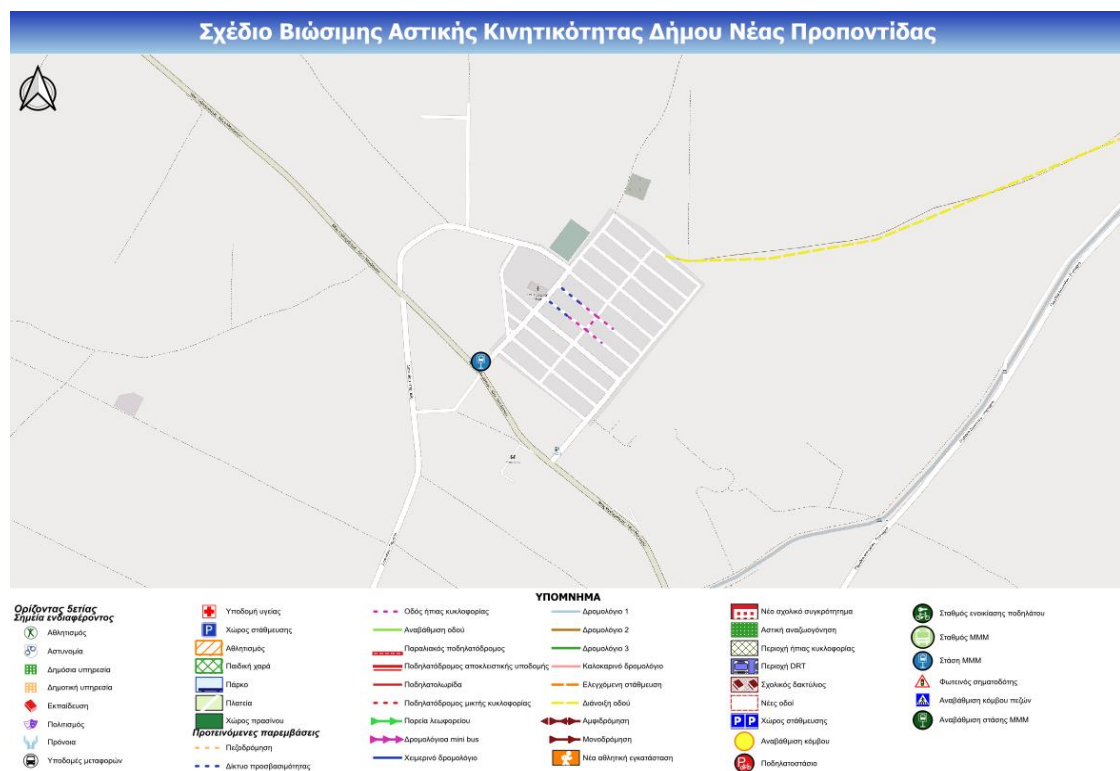
- Ανάπλαση της παραλιακής οδού του οικισμού των Νέων Φλογητών έως και τα όρια του οικισμού των Νέων Πλαγίων
- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου (παραθαλάσσιο πάρκο)
- Μονοδρόμηση παραλιακής οδού (φορά προς Νέα Πλάγια)
- Δημιουργία δρομολογίου mini bus (χώρος στάθμευσης, Νέα Πλάγια – Ζωγράφου, Γεωργίου Β', Μακεδονίας, Αιγαίου, Κανάρη, Δημοκρατίας, Κύπρου, περιφερειακή οδός, χώρος στάθμευσης)

Στάδιο 4



Διουυσίου

- Σταθμός ενοικίασης ποδηλάτου (παραθαλάσσιο πάρκο)
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας (περιμετρικά της πλατείας)



Στάδιο 4

Ποτίδαια

- Ανάπλαση περιοχής διατοιχίσματος
- Ανάπλαση κεντρικής πλατείας
- Ανάπλαση με ηλεκτροφωτισμό παραλιακών περιοχών ανατολικά και δυτικά του οικισμού της Ν. Ποτίδαιας
- Μονοδρόμηση της δημοτικής οδού εισόδου οικισμού Ν. Ποτίδαιας
- Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβου εισόδου στον οικισμό



Τελικό σενάριο 10 ετία

Νέα Ηράκλεια

- Δίκτυο προσβασιμότητας: Επέκταση δικτύου προσβασιμότητας και διασύνδεση με ανάπλαση παραλιακού μετώπου
- Επέκταση οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Προοδευτική υλοποίηση διάνοιξης / διαμόρφωσης οδών με έμφαση στις περιοχές που γειτνιάζουν με τον κυρίως οικισμό
- Υλοποίηση σχολικών δακτυλίων

Στάδιο 4



Σωζόπολη

- Προοδευτική υλοποίηση διάνοιξης / διαμόρφωσης οδών με έμφαση στις περιοχές που γειτνιάζουν με τον κυρίως οικισμό



Στάδιο 4

Νέα Πλάγια

- Επέκταση δικτύου προσβασιμότητας: διασύνδεση οικισμού με αυτόν των Νέων Φλογητών
- Υλοποίηση σχολικών δακτυλίων
- Διαμόρφωση της παραλιακής περιοχής μέχρι και το ύψος της οδού Αιγαίου ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας

Νέα Φλογητά

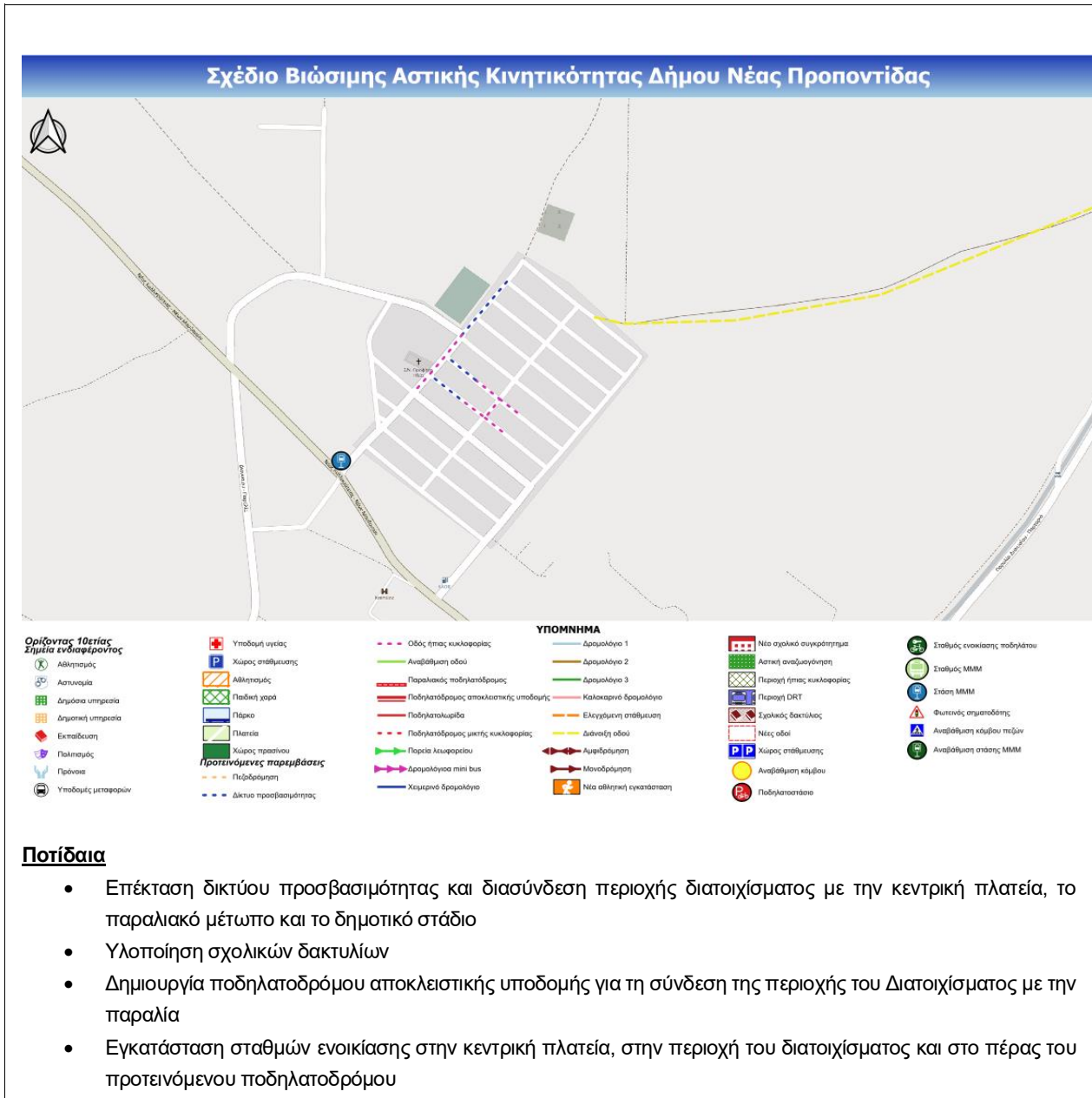
- Επέκταση του δικτύου προσβασιμότητας: διασύνδεση παραλιακού μετώπου μέχρι το ύψος των σχολείων καθώς, διασύνδεση με τον οικισμό των Νέων Πλαγίων προς τα δυτικά και με το δημοτικό στάδιο προς τα ανατολικά
- Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στη συμβολή βόρεια της οδού Πλαστήρα και στο δυτικό πέρας του οικισμού
- Αναβάθμιση / επανασχεδιασμός κόμβων: Λεωφόρος Σαμούρκα με Νέων Μουδανίων, οδός Νέα Πλάγια-ζωγράφου με Νέων Μουδανίων



Διονυσίου

- Διασύνδεση Πλατείας με Ιερό Ναό και Δημοτικό Στάδιο
- Ανάπλαση περιοχής πλατείας στην Παραλία Διονυσίου

Στάδιο 4



Στάδιο 4



Πίνακας 3.12: Λειτουργικά χαρακτηριστικά – οικισμοί: Νέα Ηράκλεια, Σωζόπολη, Νέα Πλάγια, Φλογητά, Διονυσίου, Ποτίδαια

Λειτουργικά στοιχεία
Οριζόντιες 5ετίας - Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 6065μ. - Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: 439μ. - Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 2264μ. - Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: - - Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: - - Μήκος ποδηλατολωρίδας: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: - - Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 5 - Αριθμός ποδηλατοστασίων: 3 - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 8 - Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: 2419μ. - Διανοίξεις: - - Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: - - Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 2 - Μήκος διαδρομής τουριστικού λεωφορείου: 1768μ. - Μήκος διαδρομής mini bus: 6110μ. - Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 6 - Αριθμός σχολικών δακτυλίων: -

Στάδιο 4

Ορίζοντας 10ετίας

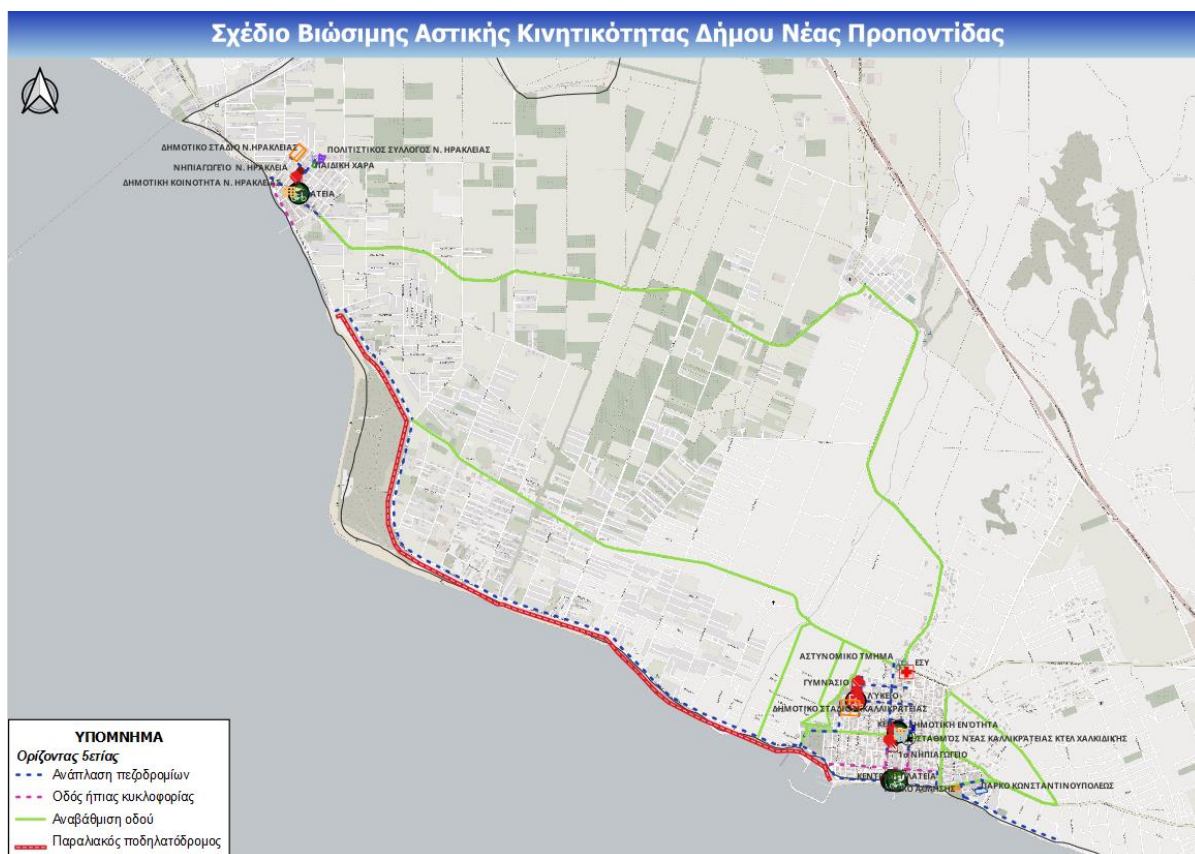
- Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 9537μ.
- Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: -
- Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: 1133μ.
- Μήκος ανάπτυξης/αναβάθμισης οδών: -
- Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: 1296μ.
- Μήκος ποδηλατολωρίδας: -
- Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: -
- Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 3
- Αριθμός ποδηλατοστασίων: -
- Επασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 2
- Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: -
- Διανοίξεις: -
- Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: -
- Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: 2
- Μήκος διαδρομής τουριστικού λεωφορείου: -
- Αριθμός δρομολογίων με mini bus: -
- Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: -
- Αριθμός σχολικών δακτυλίων: 5

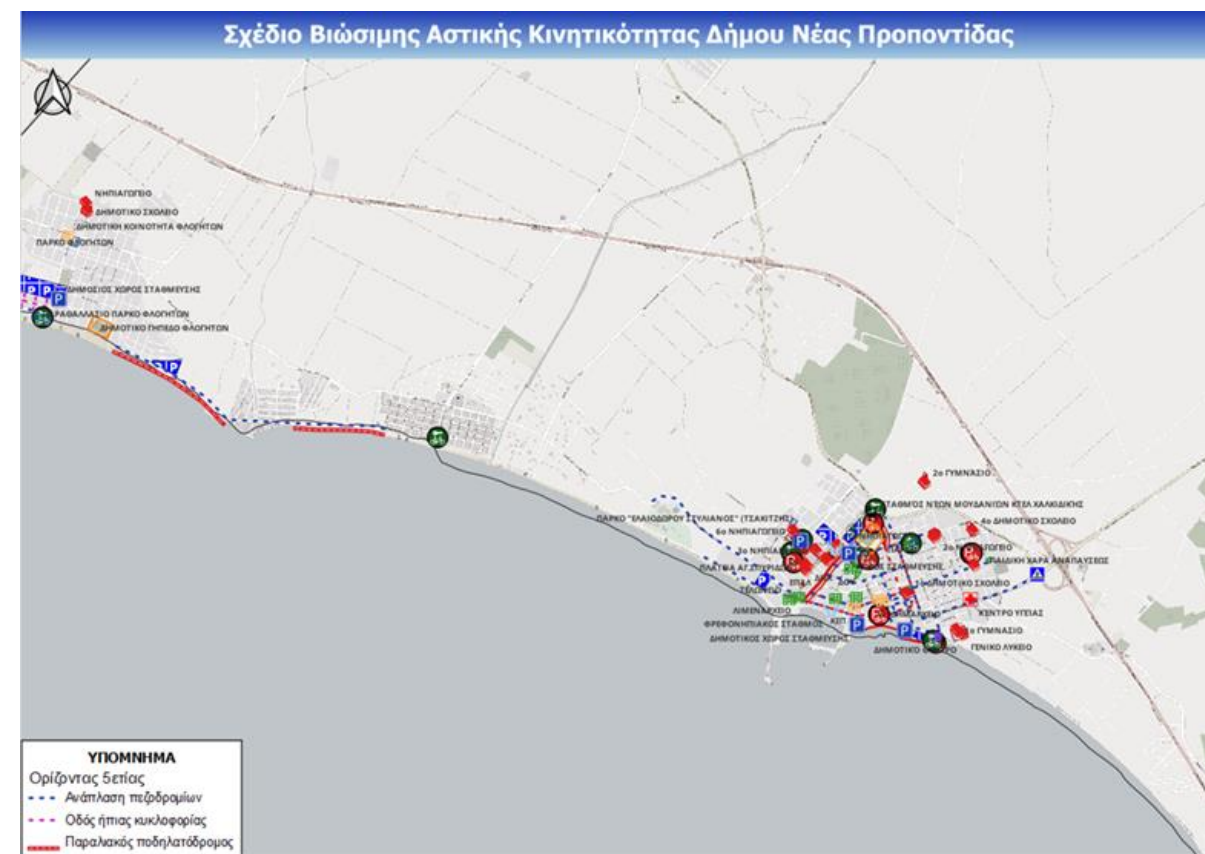
3.2.7 Μέτρα ενδοδημοτικών μετακινήσεων

Πίνακας 3.13: Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας για ενδοδημοτικές μετακινήσεις

Τελικό σενάριο 5 ετία	
	• Ανάπλαση παραλιακού μετώπου με δημιουργία αποκλειστικής υποδομής ποδηλατοδρόμου και υποδομών προσβασιμότητας

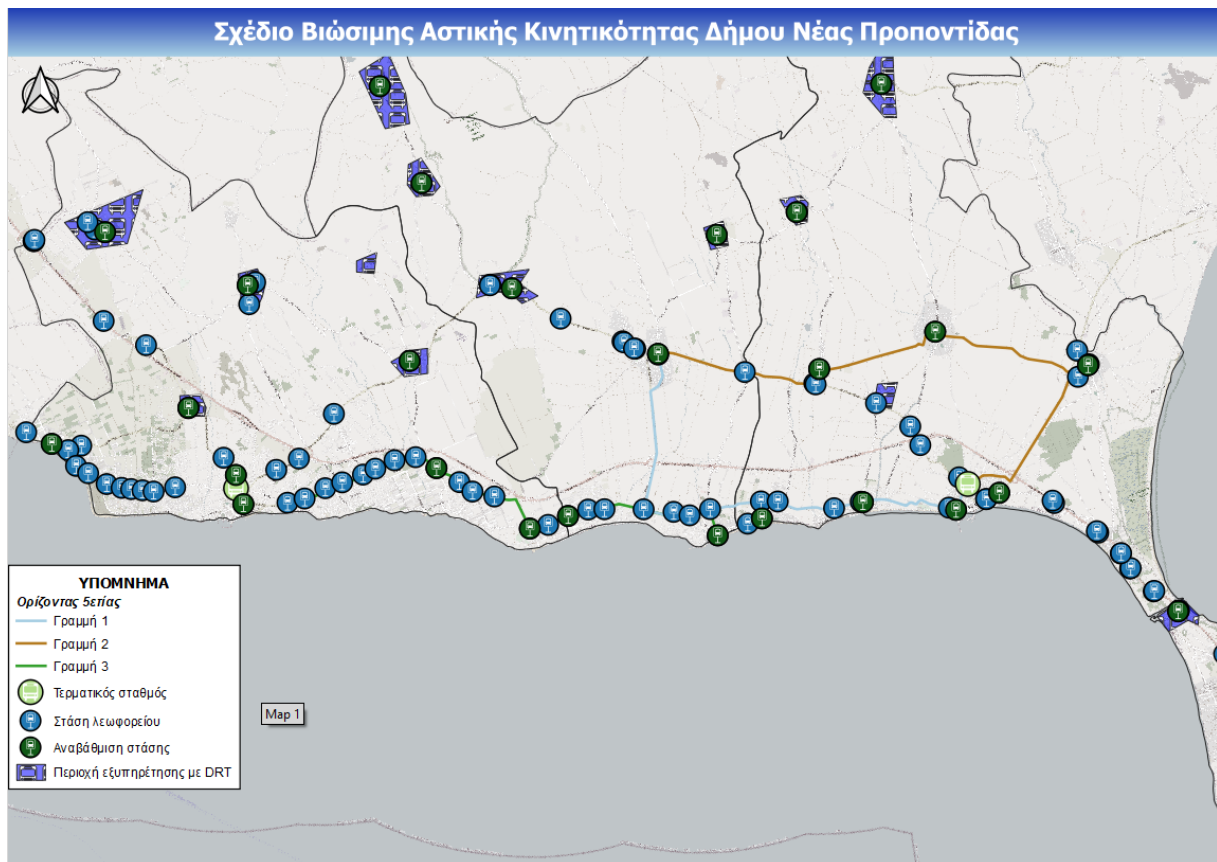
Στάδιο 4





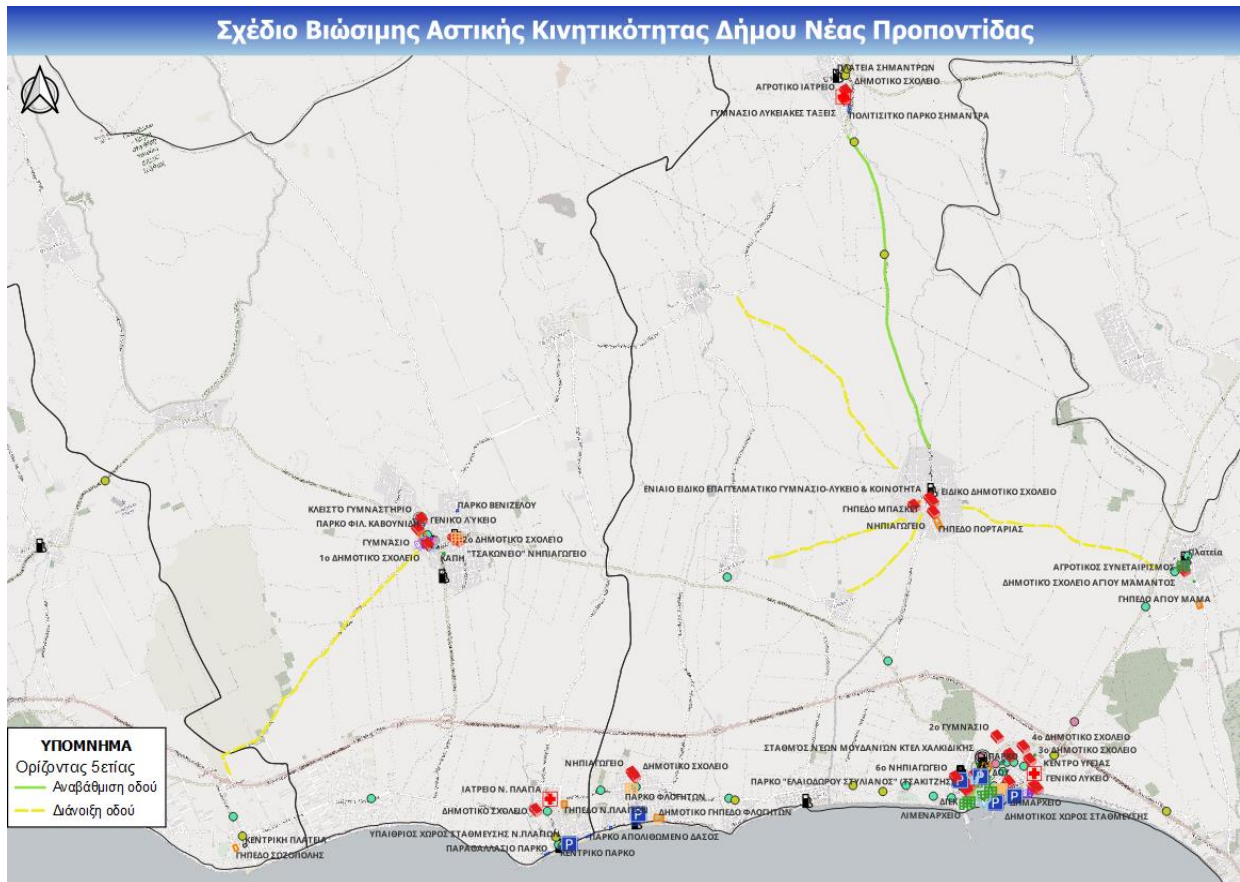
Στάδιο 4

- Δημιουργία τακτικών λεωφορειακών γραμμών όλο το χρόνο που θα συνδέει το σύνολο των παραλιακών οικισμών του Δήμου και των περιοχών «δεύτερης κατοικίας» με την έδρα του Δήμου
 - ο Κύρια Γραμμή: Ν. Ηράκλεια - Ν. Καλλικράτεια – Σωζόπολη - Νέα Πλάγια - Νέα Φλογητά - Παραλία Διονυσίου - Νέα Μουδανιά - Άγιος Μάμας – Πορταριά - Νέα Τρίγλια
 - ο Γραμμή 1: Νέα Μουδανιά – Παραλία Διονυσίου – Νέα Φλογητά – Νέα Πλάγια – Νέα Τρίγλια
 - ο Γραμμή 2: Νέα Μουδανιά - Άγιος Μάμας – Πορταριά - Νέα Τρίγλια
 - ο Γραμμή 3: . Ηράκλεια - Ν. Καλλικράτεια – Σωζόπολη - Νέα Πλάγια - Νέα Φλογητά
 - ο Δημιουργία αστικής συγκοινωνίας προσαρμοζόμενης στη ζήτηση για τους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου (Σήμαντρα, Άγιος Παντελεήμονας, Νέα Τένεδος, Νέα Σίλατα, Ελαιοχώρια, Ροδόκητος, Πετράλωνα, Νέα Γωνιά, Κρήνη, Άγιος Παύλος, Νέα Γωνιά, Λάκκωμα)



Στάδιο 4

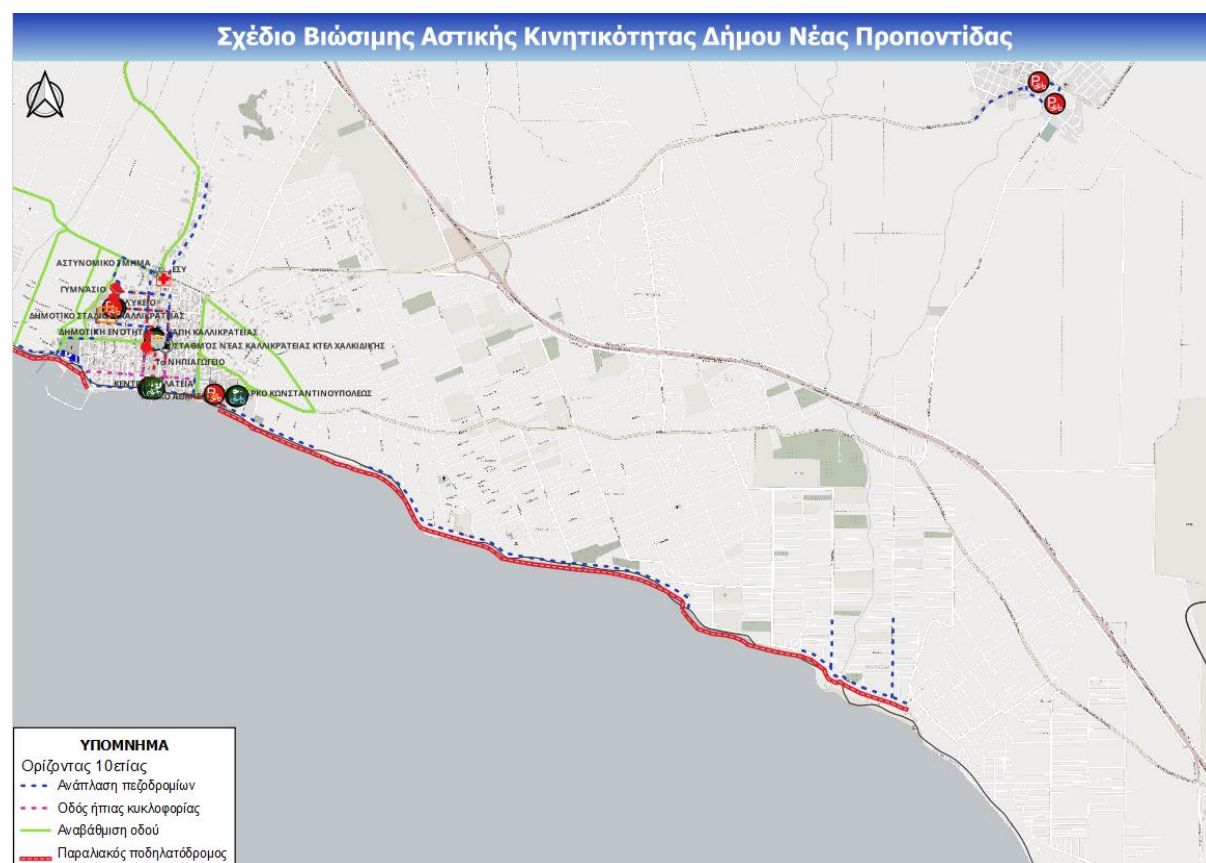
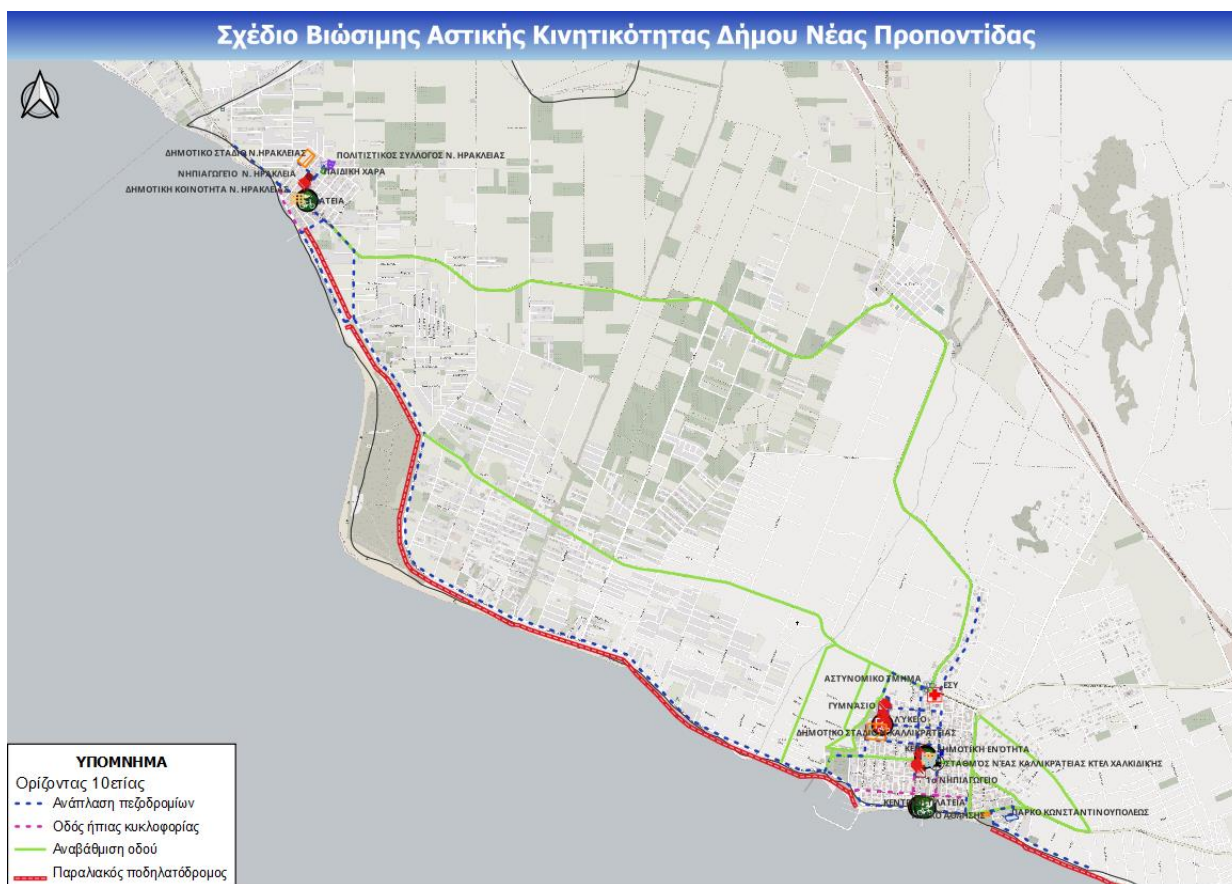
- Εκπαιδευτικό - Θεματικό πεζοπορικό μονοπάτι Αγίου Μάμα
- Αποκατάσταση οδικού δικτύου Σήμαντρα - Πορταριά (έως τον κόμβο με την Ε.Ο. Ν. Μουδανίων - Ν. Τρίγλιος)



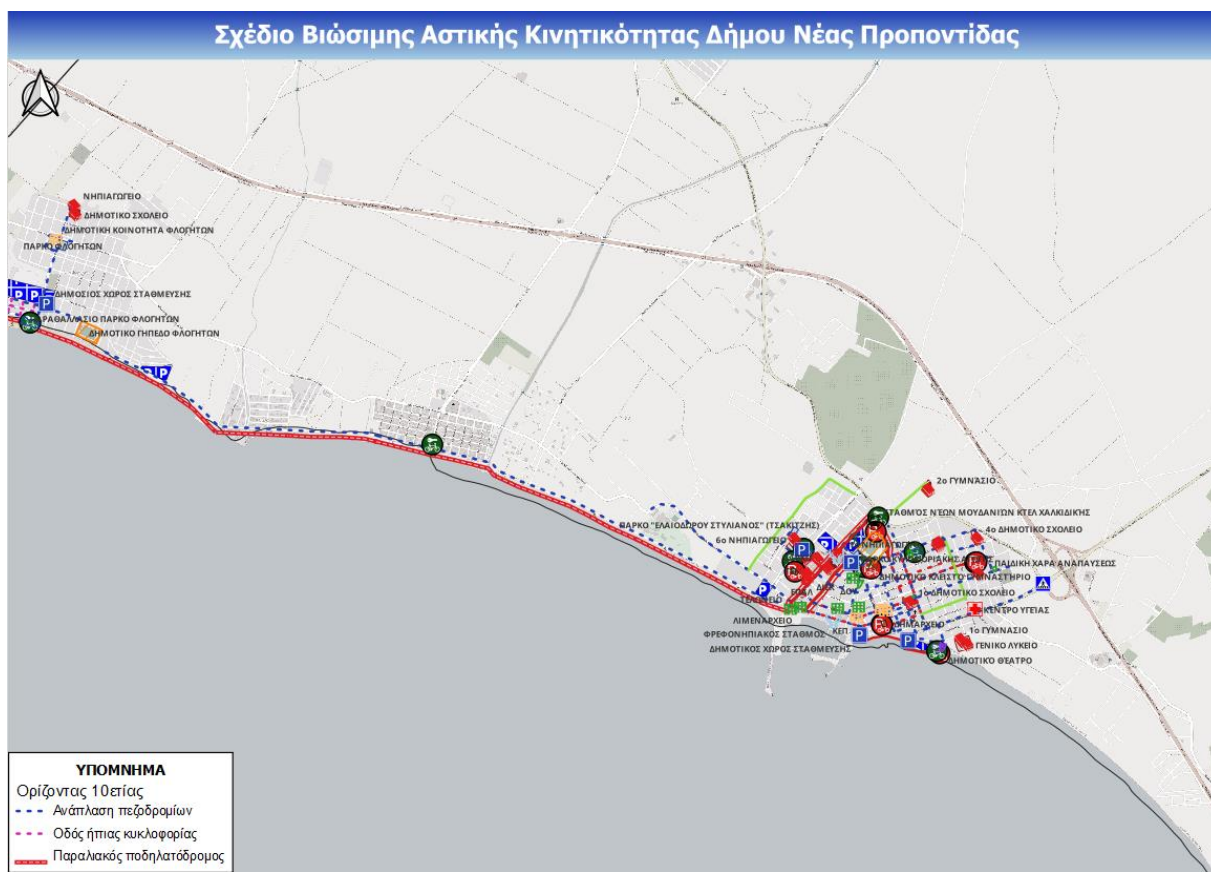
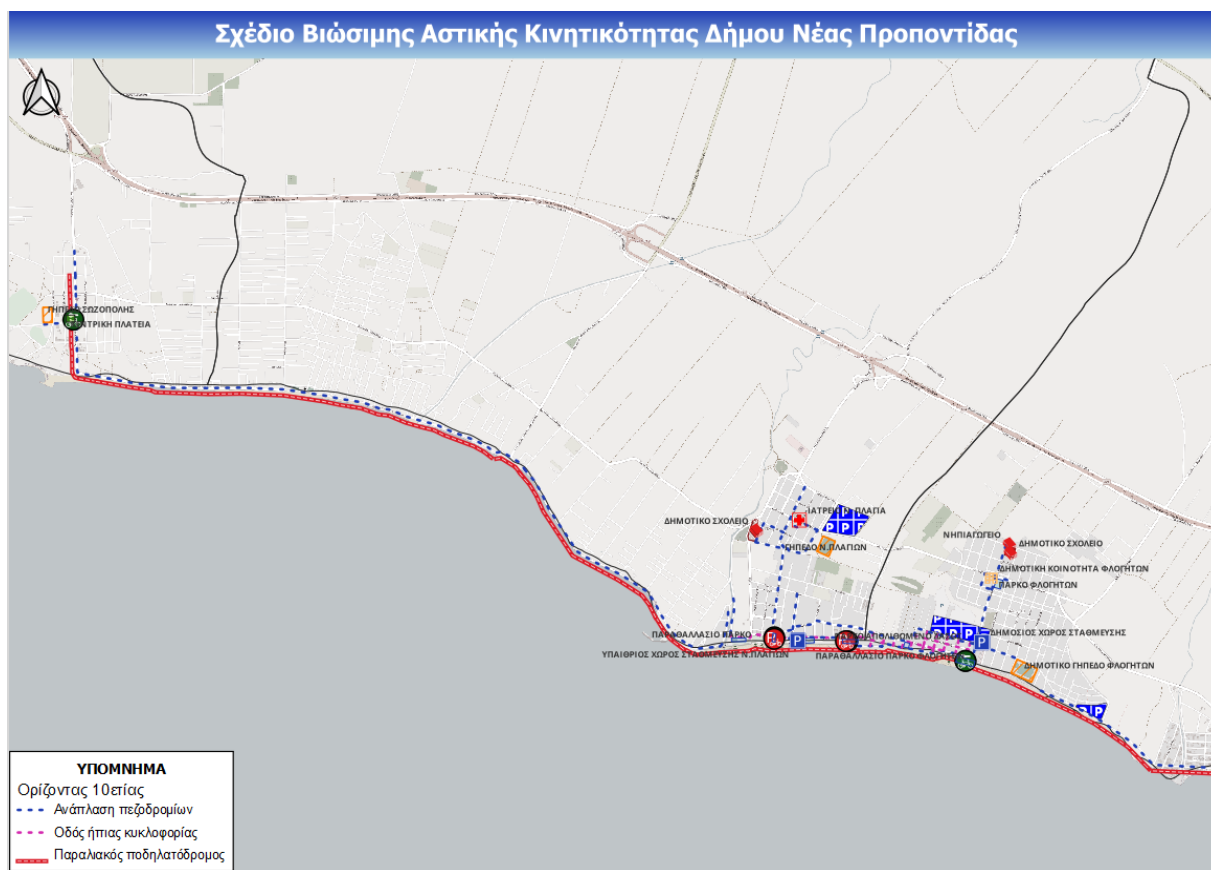
Τελικό σενάριο 10 ετία

- Επέκταση της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου με δημιουργία αποκλειστικής υποδομής ποδηλατοδρόμου και υποδομών προσβασιμότητας με στόχο τη δημιουργία ενός ενιαίου και συνεχούς δικτύου
- Λειτουργική αναβάθμιση των οδών διασύνδεσης των παραλιακών οικισμών και των περιοχών «δεύτερης κατοικίας» και των κόμβων στις συγκεκριμένες οδούς

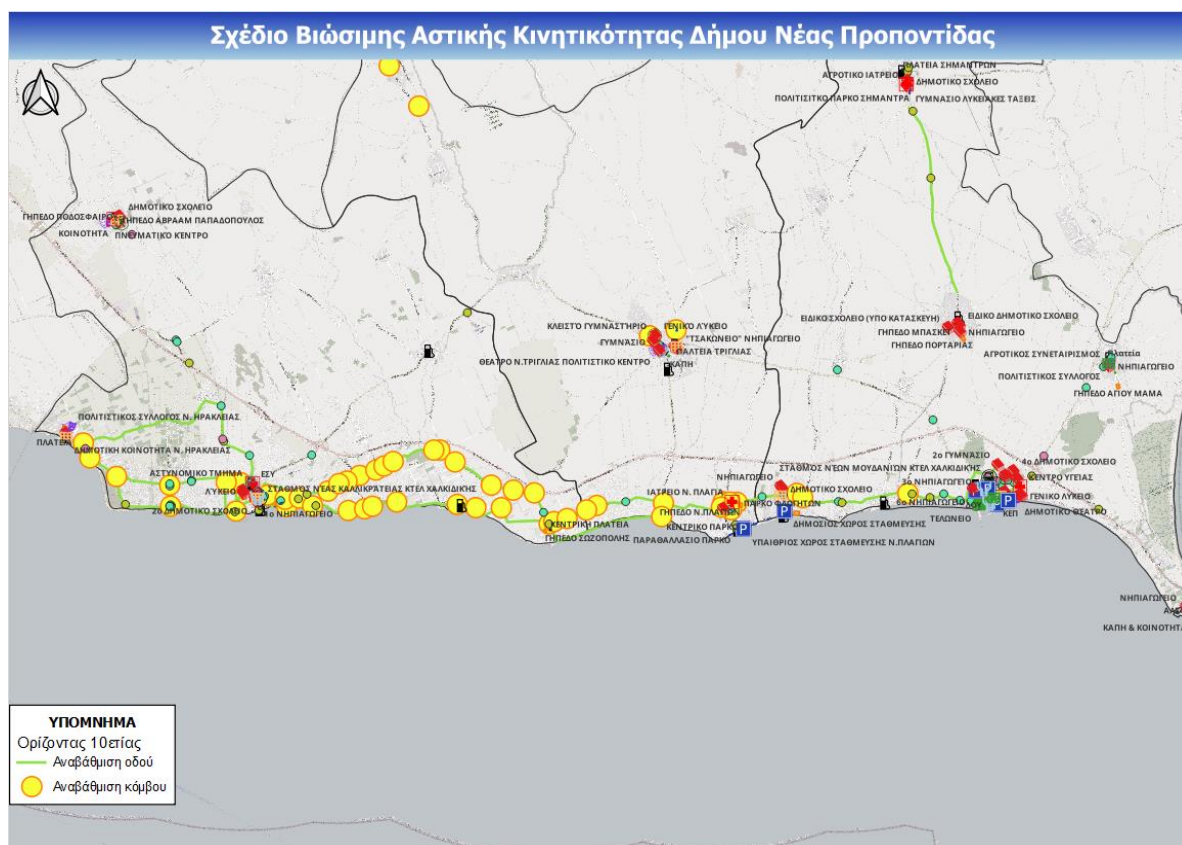
Στάδιο 4



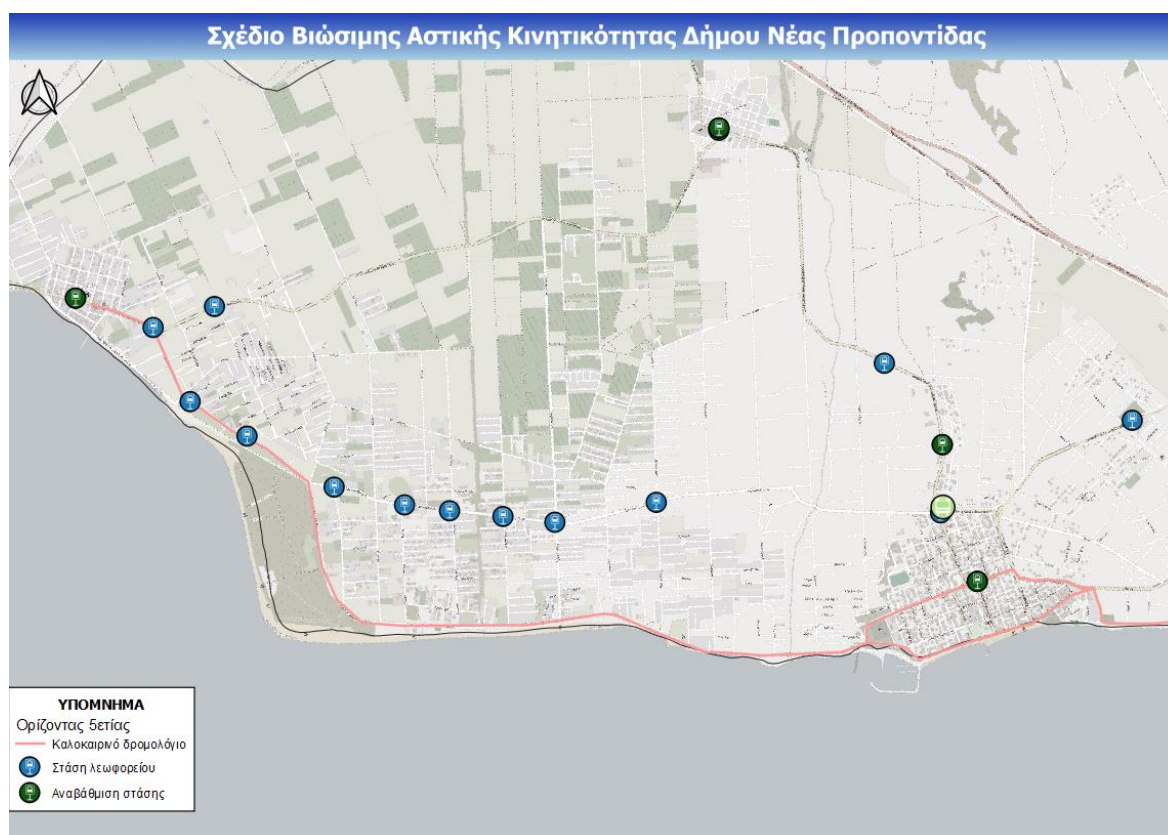
Στάδιο 4



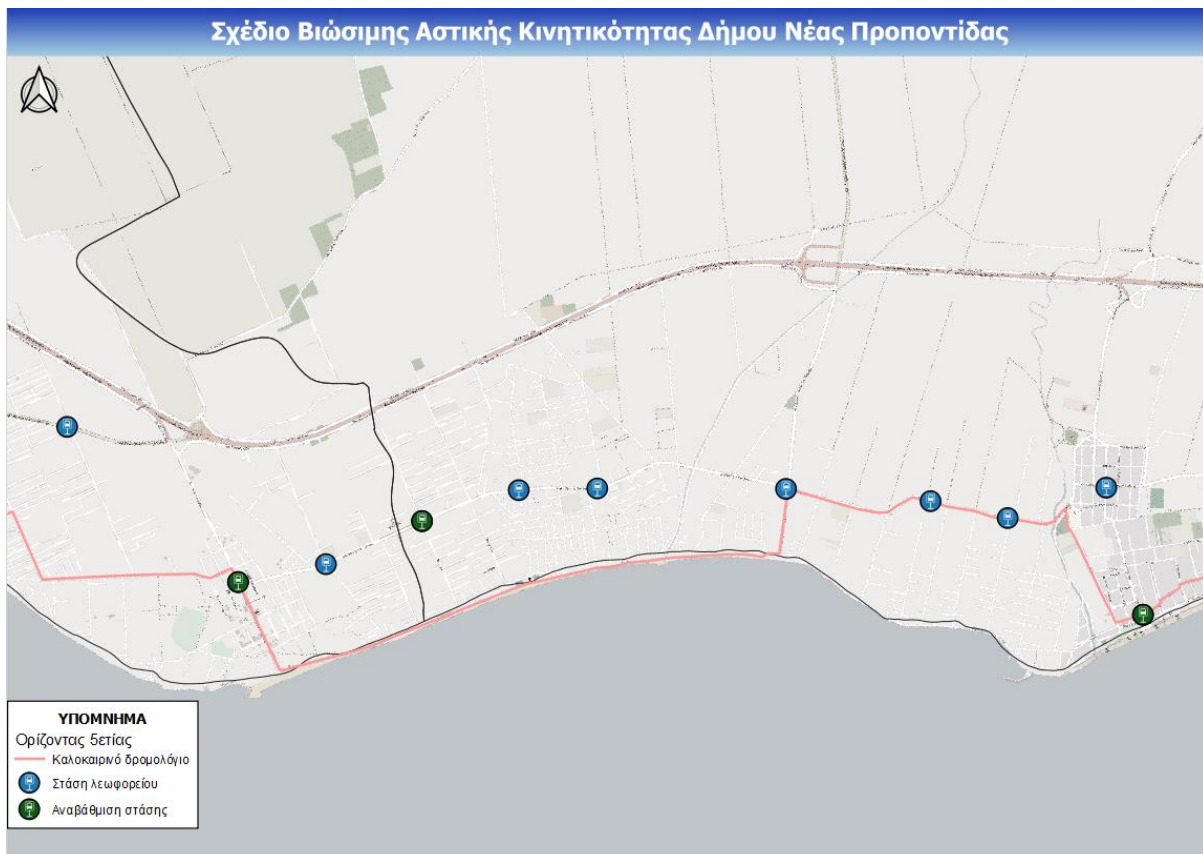
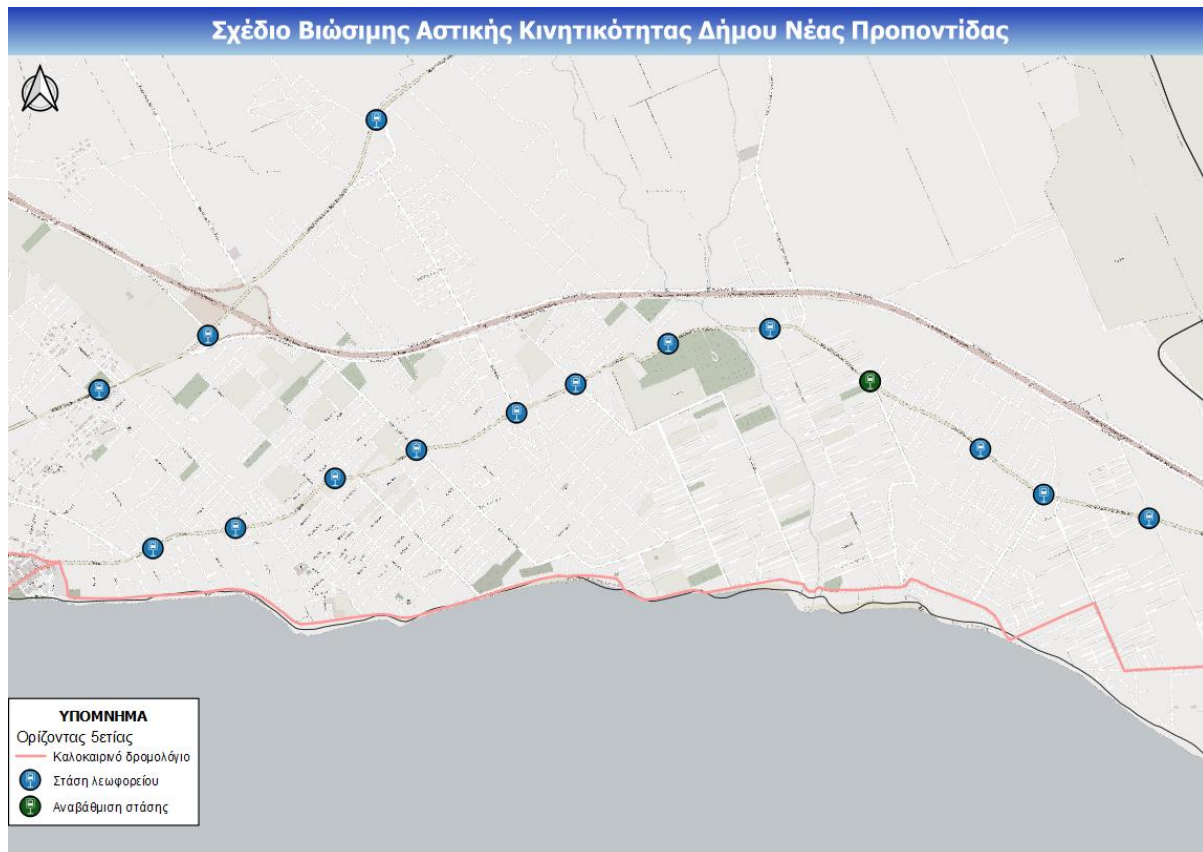
Στάδιο 4



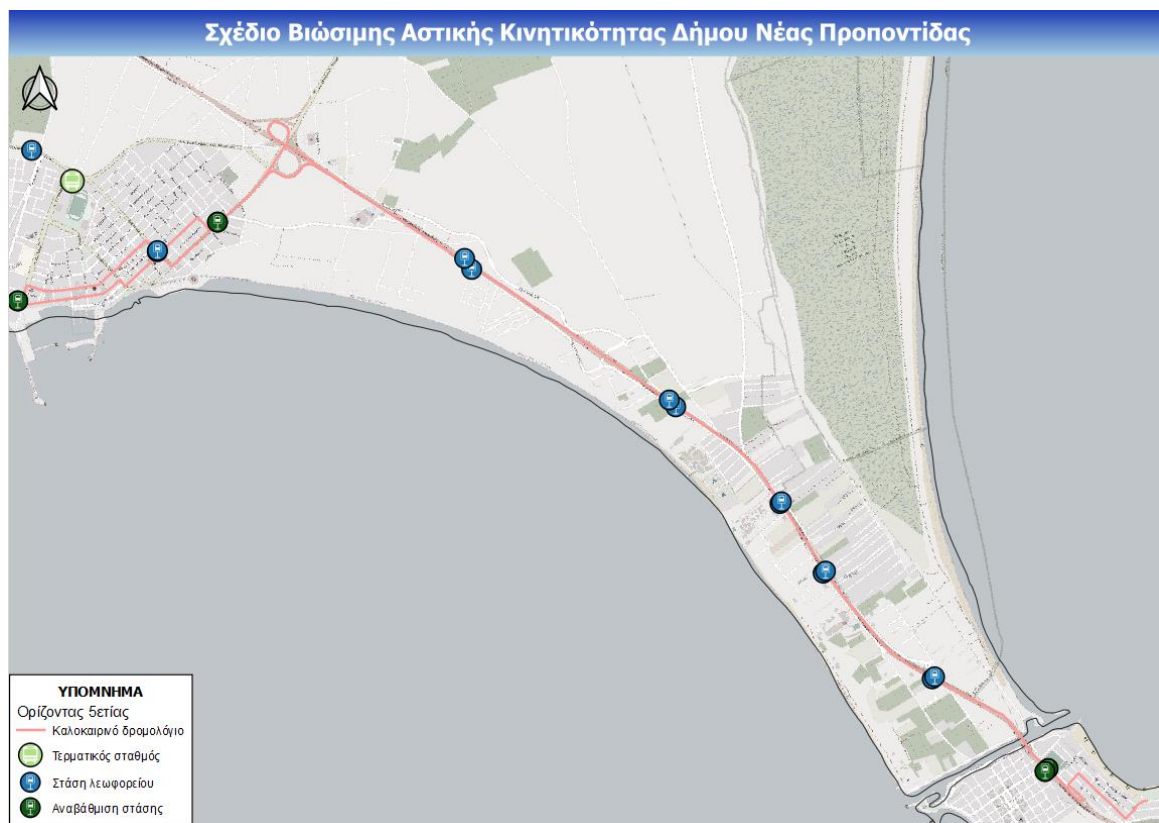
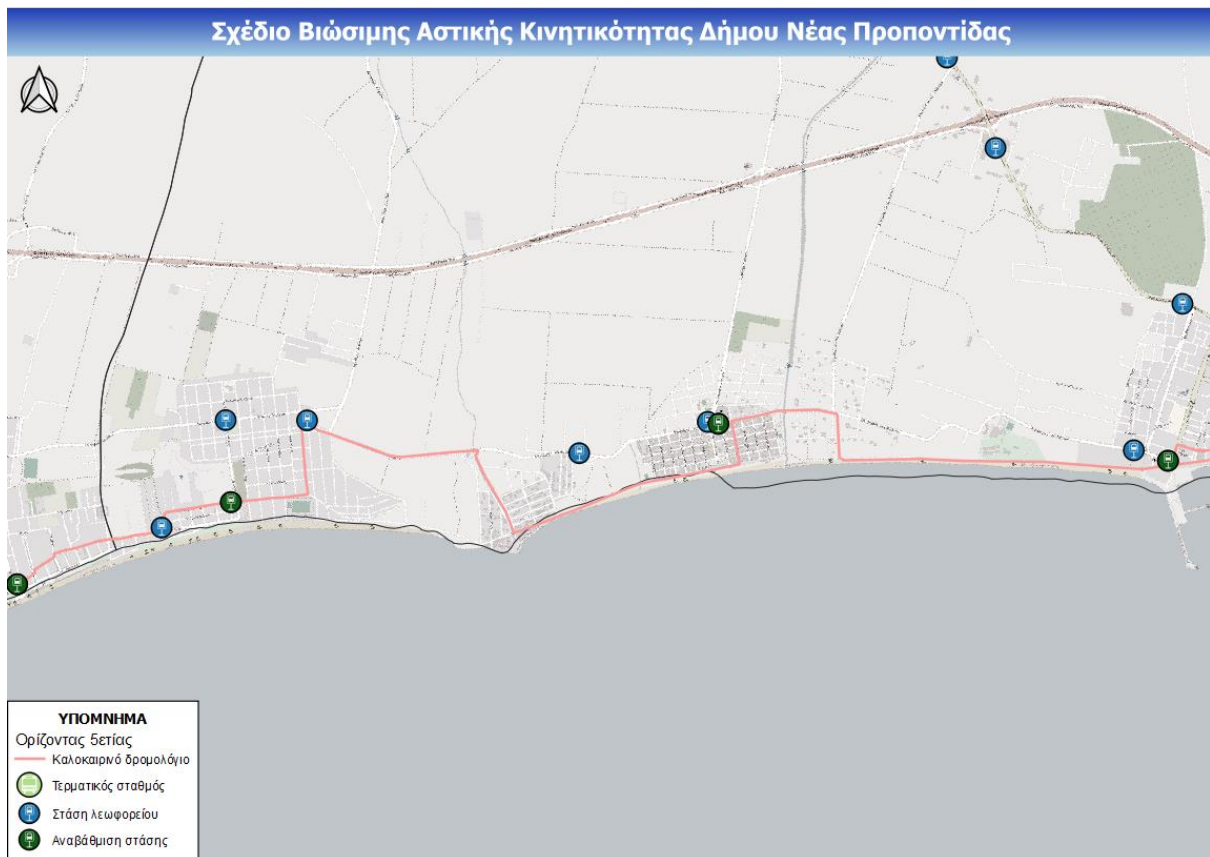
- Δρομολόγιο κατά τους θερινούς μήνες για τη σύνδεση των παραλιακών οικισμών



Στάδιο 4



Στάδιο 4



Στάδιο 4

Πίνακας 3.14: Λειτουργικά χαρακτηριστικά παρεμβάσεων ενδοδημοτικών μετακινήσεων

Λειτουργικά στοιχεία
Ορίζοντας 5ετίας - Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 21864μ. - Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: - - Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: - - Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 5326μ. - Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: 11991μ. - Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: - - Μήκος ποδηλατολωρίδας: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: - - Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: 1 - Αριθμός ποδηλατοστασίων: - - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 17 - Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: - - Διανοίξεις: 16662μ. - Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: - - Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: - - Μήκος διαδρομής κύριας γραμμής λεωφορείου: 47629μ. - Μήκος διαδρομής Γραμμής 1: 14545μ. - Μήκος διαδρομής Γραμμής 2: 19045μ. - Μήκος διαδρομής Γραμμής 3: 21329μ. - Μήκος διαδρομής καλοκαιρινού δρομολογίου: 44140μ. - Μήκος διαδρομής τουριστικού λεωφορείου: - - Μήκος διαδρομής mini bus: - - Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: 4 - Αριθμός σχολικών δακτυλίων: - Ορίζοντας 10ετίας - Μήκος δικτύου προσβασιμότητας: 2326μ. - Μήκος δικτύου πεζοδρομήσεων: - - Μήκος δικτύου ήπιας κυκλοφορίας: - - Μήκος ανάπλασης/αναβάθμισης οδών: 49588μ. - Μήκος παραλιακού ποδηλατοδρόμου: 12085μ. - Μήκος ποδηλατοδρόμου αποκλειστικής υποδομής: - - Μήκος ποδηλατολωρίδας: - - Μήκος ποδηλατοδρόμου μικτής κυκλοφορίας: - - Αριθμός σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων: - - Αριθμός ποδηλατοστασίων: - - Επανασχεδιασμός / αναβάθμιση κόμβων: 18 - Μονοδρομήσεις-αντιδρομήσεις-αμφιδρομήσεις: - - Διανοίξεις: - - Μήκος δικτύου με ελεγχόμενη στάθμευση: - - Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού: - - Μήκος διαδρομής τουριστικού λεωφορείου: - - Αριθμός δρομολογίων με mini bus: - - Αριθμός στάσεων προς αναβάθμιση: - - Αριθμός σχολικών δακτυλίων: -

4. Ανάπτυξη οριστικού σεναρίου κυκλοφοριακής οργάνωσης με τη χρήση του μαθηματικού (κυκλοφοριακού) υποδείγματος προσομοίωσης

4.1 Εισαγωγή

Η ανάπτυξη μαθηματικού υποδείγματος πρόβλεψης της ζήτησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα της μεθοδολογίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς η ύπαρξή του αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο επιχειρησιακής άσκησης πολιτικής των μεταφορών και επιτρέπει την άμεση εξαγωγή ποσοτικών, αλλά και ποιοτικών δεικτών και παραμέτρων αξιολόγησης ανάμεσα σε πιθανά εναλλακτικά σενάρια αναδιάρθρωσης του μεταφορικού συστήματος μιας περιοχής. Έτσι, αποτυπώνοντας τις διαφορετικές μελλοντικές καταστάσεις, δίνεται η ευκαιρία να αξιολογηθούν χωριστά, αλλά και συνδυασμένα οι συνέπειες των υφιστάμενων τάσεων, τα μέτρα που έχουν προγραμματιστεί, καθώς και νέες επιλογές πολιτικών κινητικότητας

Στο πλαίσιο αυτό η δημιουργία ενός υποδείγματος προσομοίωσης της κυκλοφορίας, όπως αυτό αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας, επιτρέπει την αναλυτική αξιολόγηση μιας πληθώρας κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία του μεταφορικού συστήματος της περιοχής μελέτης. Έτσι στο παρόν κεφάλαιο δίδονται τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου αναφορικά με την συνολική αξιολόγηση του προσχεδίου μέτρων όπως αυτά παρουσιάζονται αναλυτικά σε προηγούμενη ενότητα.

4.2 Καθορισμός μελλοντικών οριζόντων και σεναρίων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις, όπως αυτά προτείνονται τόσο για το σενάριο BAU «Υφιστάμενες Τάσεις» όσο και για το προσχέδιο μέτρων για την περιοχή μελέτης διαχωρίζονται, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης σε δύο (2) επιμέρους διαδοχικές χρονικές περιόδους υλοποίησης με κριτήρια την κρισιμότητα των παρεμβάσεων, τη συνέχεια - συμπληρωματικότητα ως προς την εφαρμογή τους και τη δυνατότητα υλοποίησης (κόστος, φορείς υλοποίησης, κ.λπ.). Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται σενάρια σε δύο (2) μελλοντικούς ορίζοντες: το μεσοπρόθεσμο διάστημα (2030) και το μακροπρόθεσμο διάστημα (2035)⁸. Ως έτος αναφοράς ορίζεται το 2022 (έτος δόμησης του κυκλοφοριακού μοντέλου).

Για κάθε έναν χρονικό ορίζοντα, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν δύο (2) διαφορετικά σενάρια:

- το Σενάριο Business as Usual (BAU) στο οποίο ολοκληρώνονται τα τρέχοντα και υλοποιούνται τα ήδη προγραμματιζόμενα έργα έως το 2035. Δεν υλοποιείται κάποια επιπλέον παρέμβαση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται λόγω μεταβολής κοινωνικοοικονομικών παραμέτρων (δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ., ΑΕΠ, πληθυσμός). Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_X». Για παράδειγμα, το σενάριο BAU του έτους 2030, θα έχει την κωδικοποίηση 2030_X.
- Το Σενάριο των παρεμβάσεων, είναι αυτό όπου ουσιαστικά υλοποιούνται οι παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ για κάθε έναν μελλοντικό ορίζοντα. Τα σενάρια αυτά λαμβάνουν την κωδικοποίηση «έτος_1». Για παράδειγμα, το σενάριο των παρεμβάσεων του έτους 2030, θα έχει την κωδικοποίηση 2030_1.

⁸ Τα έτη 2030 και 2035 τέθηκαν ως ορόσημα λαμβανομένου υπόψη ότι η εκκίνηση της υλοποίησης των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ μέτρων - παρεμβάσεων τοποθετείται την επομένη της ολοκλήρωσής του, ήτοι το έτος 2025.

4.3 Μελλοντικές προβολές μεγεθών για τον προσδιορισμό της ζήτησης

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση σεναρίων σε μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες αποτελεί η προβολή μιας σειράς βασικών οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών που σχετίζονται με την μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Προποντίδας, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούν τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων και το ΑΕΠ. Στη συνέχεια ακολουθεί μια σύντομη περιγραφή της μεταβολής των δύο αυτών μεγεθών.

Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων είναι το πλήθος των επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους. Η προβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες απαιτήσε μια πιο σύνθετη προσέγγιση σε σχέση με τις προσεγγίσεις που ακολουθήθηκαν για τον προσδιορισμό των υπολοίπων απαιτούμενων μεγεθών. Πιο αναλυτικά, ο προσδιορισμός του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων για την Περιφερειακή Ενότητα της εξεταζόμενης περιοχής για τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες, έγινε με τη χρήση συγκεκριμένου μαθηματικού προτύπου που βασίζεται σε ιστορικά στατιστικά στοιχεία και συσχετίζει μέσω μιας εκθετικής σχέσης τον δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Το πρότυπο περιγράφεται από τη γενική σχέση που ακολουθεί:

$$V_t = s / (1 + b_0 * e^{b_1 * X_t})$$

Όπου:

V_t : Δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων στο χρόνο t

s : Επίπεδο κορεσμού

b_0, b_1 : Συντελεστές που υπολογίζονται κατά την προσαρμογή του προτύπου

X_t : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε χρόνο t

Για την εφαρμογή του προτύπου, χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές του ΑΕΠ, του πληθυσμού και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων κατά την περίοδο 2000-2019. Η επιλογή της περιόδου μέχρι το 2019 και όχι μέχρι το 2022 για το οποίο υπήρχαν δεδομένα έγινε προκειμένου στη δόμηση του προτύπου να μη χρησιμοποιηθούν στοιχεία από την περίοδο της πανδημίας 2020 – 2022 και τα οποία χαρακτηρίζονται ως μη αντιπροσωπευτικά όσον αφορά την εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων. Οι τιμές του ΑΕΠ και του πληθυσμού προήλθαν από τη βάση δεδομένων της Eurostat^{9,10} και του πλήθους των Ι.Χ. οχημάτων από την ΕΛ.ΣΤΑΤ¹¹. Όσον αφορά στο επίπεδο κορεσμού, με βάση την προηγούμενη ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία, επιλέχθηκε η τιμή 550 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους για την εξεταζόμενη περιοχή μελέτης.

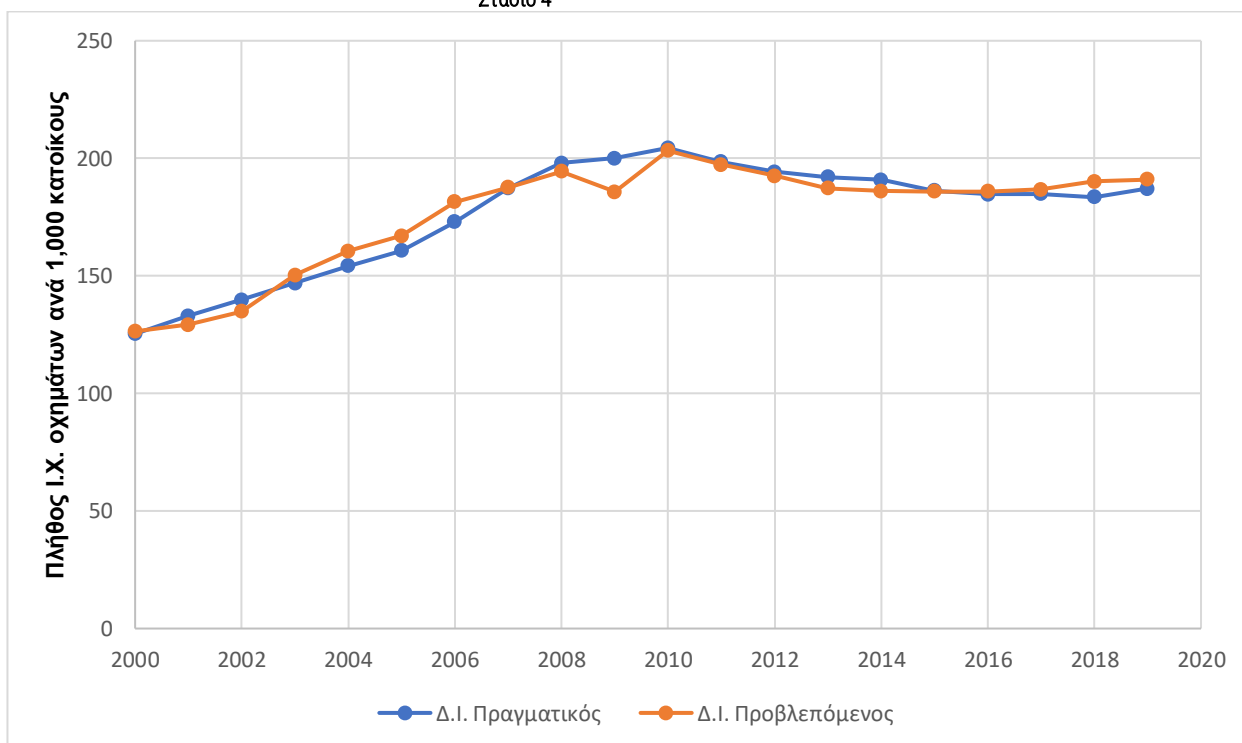
Στο **Σχήμα 4.1** που ακολουθεί, παρουσιάζεται η προσαρμογή του υποδείγματος για την περίοδο 2000 - 2019.

⁹ Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 3 regions, Eurostat

¹⁰ Population on 1 January by broad age group, sex and NUTS 3 region, Eurostat

¹¹ Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες που βρίσκονται στην κυκλοφορία κατά κατηγορία, χρήση και νομό στην Ελλάδα (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στάδιο 4



Σχήμα 4.1 Προσαρμογή του Υποδείγματος για το Δείκτη Ιδιοκτησίας Ι.Χ.

Η εφαρμογή της προαναφερθείσας μεθοδολογίας, οδήγησε σε μελλοντικές προβολές του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. για τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα (βλ. Πίνακας 4.4).

Σχετικά με τις μεταβολές του ΑΕΠ, χρησιμοποιήθηκαν μεταβολές που αφορούσαν το σύνολο της χώρας καθώς δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν μελλοντικές προβολές σε επίπεδο 5-ετίας και 10-ετίας που να αφορούσαν τουλάχιστον την Περιφερειακή Ενότητα Χαλκιδικής. Οι εκτιμήσεις των μεταβολών, προέρχονταν από τους πλέον αξιόπιστους οίκους που ασχολούνται με αντίστοιχες έρευνες, όπως είναι ο ΟΟΣΑ¹². Στον Πίνακα 4.4, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του συγκεκριμένου δείκτη που τελικά χρησιμοποιήθηκαν στη δόμηση των μελλοντικών προβολών.

Αναφορικά με την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Νέας Προποντίδας (Πίνακας 4.1), σύμφωνα με τα στοιχεία των τελευταίων τριών (3) απογραφών πληθυσμού της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για τις απογραφικές περιόδους 2001-2011-2021, σε επίπεδο Δήμου κατά την απογραφική δεκαετία 2001 – 2011, καταγράφεται πληθυσμιακή αύξηση της τάξεως περίπου του 8%, ενώ κατά την απογραφική δεκαετία 2011 -2021 καταγράφεται πληθυσμιακή μείωση της τάξεως του 5%. Συνολικά δε σε επίπεδο εικοσαετίας 2001 – 2021 σημειώνεται μια μικρή πληθυσμιακή αύξηση της τάξεως του 3%.

Σε συνέχεια, λόγω των χωρικών αντιθέσεων που παρατηρούνται εντός του Δήμου Προποντίδας και ιδιαίτερα μεταξύ παραλιακής ζώνης και ενδοχώρας, κρίθηκε σκόπιμο η διερεύνηση της πληθυσμιακής εξέλιξης και σε επίπεδο Δ.Ε. Έτσι, σε επίπεδο Δ.Ε. κατά την εικοσαετία 2001 – 2021 στις Δ.Ε. Καλλικράτειας και Τρίγλιας καταγράφεται μια μείωση του πληθυσμού της τάξεως του 7% και 5% αντίστοιχα, ενώ αντίθετα στη Δ.Ε. Μουδανιών καταγράφεται πληθυσμιακή αύξηση της τάξεως του 12%. Η εν λόγω πληθυσμιακή αύξηση στη Δ.Ε. Μουδανιών οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πληθυσμιακή αύξηση κατά την δεκαετία 2001 – 2011 καθώς και τη δεκαετία 2011 – 2021 παρατηρείται μια σταθεροποίηση των τάσεων. Ομοίως, στη Δ.Ε.

¹² GDP long-term forecast, OECD

Στάδιο 4

Καλλικράτειας κατά τη δεκαετία 2001 – 2011 είχαμε αύξηση του πληθυσμού και εν συνεχεία μειούμενες τάσεις, και μόνο στη Δ.Ε. Τρίγλιας καταγράφονται μειούμενες τάσεις στο σύνολο της εξεταζόμενης εικοσαετίας.

Πίνακας 4.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη στον Δήμο Νέας Προποντίδας κατά την περίοδο 2001 – 2021

Περιγραφή	Πληθυσμιακή Εξέλιξη			Ποσοστιαία Μεταβολή (%)		
	2021	2011	2001	‘01-‘11	‘11-‘21	‘01-‘21
Δήμος Νέας Προποντίδας	34829	36500	33801	8%	-5%	3%
Δ.Ε. Καλλικράτειας	10144	11571	10881	6%	-12%	-7%
Δ.Ε. Τρίγλιας	5581	5862	5888	0%	-5%	-5%
Δ.Ε. Μουδανίων	19104	19067	17032	12%	0%	12%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. & Ιδία Επεξεργασία

Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται η παραδοχή ότι η πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής μελέτης θα ακολουθήσει τις τάσεις εξέλιξης των Δ.Ε. που περιλαμβάνονται εντός της. Έτσι, για το έτος στόχος 2030¹³ (χρονικός ορίζοντας 5ετίας), θεωρείται ότι θα συνεχίσουν να ισχύουν και να δρουν οι παράγοντες που συνέβαλλαν στη μεταβολή του πληθυσμού κατά την 10ετία αναφοράς (2011-2021), στο επίπεδο της Δ.Ε., ενώ για το έτος στόχο 2035 (χρονικός ορίζοντας 10ετίας), θεωρείται ότι θα συνεχίσουν να ισχύουν και να δρουν οι παράγοντες που συνέβαλλαν στη μεταβολή του πληθυσμού κατά την 20ετία αναφοράς (2001-2021), καθόσον σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα είναι δυνατόν να εξομαλυνθούν πιθανά φαινόμενα ραγδαίας μεταβολής του πληθυσμού, τα οποία απορρέουν από ειδικές καταστάσεις, οι οποίες είναι παροδικές, ή δεν επικρατούν με την ίδια ένταση.

Ως εκ τούτου, για το έτος στόχο 2030 πραγματοποιείται η προβολή των πληθυσμιακών μεγεθών σύμφωνα με το Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (ΜΕΡΜ) της δεκαετίας 2011-2021 της κάθε Δημοτικής Ενότητας, ενώ για το έτος στόχο 2035 πραγματοποιείται η προβολή των πληθυσμιακών μεγεθών σύμφωνα με το Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (ΜΕΡΜ) της εικοσαετίας 2001-2021 (Πίνακες 4.2 & 4.3).

Πίνακας 4.2. Μέσοι Ετήσιοι Ρυθμοί Μεταβολής (ΜΕΡΜ) του πληθυσμού στον Δήμο Νέας Προποντίδας κατά την περίοδο 2001 - 2021

Περιγραφή	Πληθυσμιακή εξέλιξη			Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (ΜΕΡΜ)		
	2021	2011	2001	‘01-‘11	‘11-‘21	‘01-‘21
Δήμος Νέας Προποντίδας	34829	36500	33801	0,0077	-0,0047	0,0015
Δ.Ε. Καλλικράτειας	10144	11571	10881	0,0062	-0,0131	-0,0035
Δ.Ε. Τρίγλιας	5581	5862	5888	-0,0004	-0,0049	-0,0027
Δ.Ε. Μουδανίων	19104	19067	17032	0,0114	0,0002	0,0058

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. & Ιδία Επεξεργασία

¹³ Τα έτη 2030 και 2035 τέθηκαν ως ορόσημα λαμβανομένου υπόψη ότι η εκκίνηση της υλοποίησης των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ μέτρων - παρεμβάσεων τοποθετείται την επομένη της ολοκλήρωσής του, ήτοι το έτος 2025.

Στάδιο 4

Με βάση λοιπόν τις εν λόγω παραδοχές, οι εκτιμήσεις πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη στόχο στο μεσο-μακροπρόθεσμο διάστημα παρουσιάζονται στον **Πίνακα 4.3**. Έτσι, η εκτίμηση του πληθυσμού για την περιοχή μελέτης με ορίζοντα το έτος στόχο 2030 είναι ίση με 33.488 κατοίκους, ενώ η εκτίμηση του πληθυσμού για το έτος στόχο 2035 είναι ίση με 34.461 κατοίκους.

Πίνακας 4.3: Εξέλιξη του πληθυσμού της περιοχής μελέτης για τα έτη-στόχο

Περιγραφή	Προβλέψεις πληθυσμού		Μεταβολή πληθυσμού	
	2030	2035	2022 ¹⁴ -2030	2030-2035
Δήμος Νέας Προποντίδας	33488	34461	-3,41%	2,91%
Δ.Ε. Καλλικράτειας	9011	8579	-9,99%	-4,79%
Δ.Ε. Τρίγλιας	5340	5143	-3,85%	-3,68%
Δ.Ε. Μουδανίων	19137	20739	0,16%	8,37%

Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Εν συνεχεία, επιχειρώντας μια αξιολόγηση της ρεαλιστικότητας των αποτελεσμάτων σημειώνεται ότι στην Μελέτη αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΑΣΗ Β' - ΣΤΑΔΙΟ Β.1 ν4, Μάιος 2014), η οποία ενσωματώνει προβολές για την εξέλιξη του πληθυσμού της Κεντρικής Μακεδονίας, αλλά και των επιμέρους Περιφερειακών Ενότητων και Δήμων, με χρονικό ορίζοντα τα έτη 2021 και 2029, το δεύτερο εκ των οποίων τοποθετείται αρκετά κοντά στο έτος – στόχο που υιοθετεί το ΣΒΑΚ για τον χρονικό ορίζοντα της 5ετίας, ο πληθυσμός του Δήμου Νέας Προποντίδας εκτιμάται για το έτος 2021 σε 42.224 άτομα και για το έτος 2029 σε 46.803 άτομα. Ωστόσο, οι εν λόγω προβλέψεις έχοντας ως δεδομένο πλέον τα επίσημα στοιχεία της Απογραφής 2021 κρίνονται ως υπεραισιόδοξες καθόσον η εικόνα του Δήμου Νέας Προποντίδας απέχει κατά πολύ των εν λόγω προβλέψεων.

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας όμως είναι ένας άκρως τουριστικός Δήμος και αυτή η σημαντική τουριστική έλξη είναι που δημιουργεί έντονες πληθυσμιακές διακυμάνσεις μέσα στο έτος. Για το λόγο αυτό κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μια εκτίμηση/προσέγγιση του εποχικού πληθυσμού κατά την αιχμή της τουριστικής περιόδου. Έτσι για την εκτίμηση/προσέγγιση του εποχικού πληθυσμού στα έτη στόχους λήφθηκαν υπόψη στοιχεία/ παραδοχές του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ) Παραλιακών Περιοχών Περιφερειακής Ενότητας Χαλκιδικής Δήμος Ν. Προποντίδας (ΔΕ Καλλικράτειας, Τρίγλιας, Μουδανίων) – Δήμος Κασσάνδρας (ΔΕ Κασσάνδρας, Παλλήνης) - Δήμος Πολυγύρου (ΔΕ Πολυγύρου, Ορμύλιας) - Δήμος Σιθωνίας (ΔΕ Σιθωνίας, Τορώνης) (2024).

Αναλυτικότερα, για την εκτίμηση/προσέγγιση του εποχικού πληθυσμού κατά την αιχμή της τουριστικής περιόδου συνεκτιμήθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου και των επιμέρους Δημοτικών Ενότητων για το έτος 2021, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής πληθυσμού της ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- Ο αριθμός των κενών κατοικιών (απογραφή κτιρίων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2021) και συγκεκριμένα ο αριθμός των εξοχικών ή δευτερευουσών κατοικιών. Για τον υπολογισμό του παραθεριστικού πληθυσμού στην περιοχή μελέτης, λαμβάνεται ως μέσο μέγεθος νοικοκυριού τα 2,7 άτομα ανά νοικοκυριό, όπως προκύπτει από την απογραφή νοικοκυριών της ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2021.

¹⁴ Το έτος 2022 αποτέλεσε το έτος βάσης δόμησης του κυκλοφοριακού μοντέλου (σχ. Παραδοτέο 2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης)

Στάδιο 4

- Ο αριθμός των κλινών των τουριστικών καταλυμάτων (ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια/διαμερίσματα, τουριστικές επιπλωμένες κατοικίες) (Μητρώο Τουριστικών Επιχειρήσεων, 2024).
- Η δυναμικότητα των χώρων οργανωμένων κατασκηνώσεων (κάμπινγκ), (Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2024).
- Ο αριθμός των κανονικών κατοικιών που χρησιμοποιούνται για βραχυχρόνια μίσθωση με μέσο αριθμό επισκεπτών τα 3 άτομα/κατοικία (Πανελλήνιος Σύλλογος Διαχειριστών Ακινήτων, 2024).

Έτσι, η εκτίμηση του εποχικού πληθυσμού για το έτος 2028 εκτιμάται σε 112.895 και για το 2038 σε 126.274.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω καθώς και τις εθνικές τάσεις, θεωρήθηκαν ανά Δ.Ε. (σε κάθε κυκλοφοριακή ζώνη) οι μελλοντικές προβολές όπως παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 4.4: Ποσοστιαίες μεταβολές των δεικτών για μελλοντικές προβολές

Διάστημα Προβολής	ΑΕΠ	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ.	Πληθυσμός
2022 – 2030	2.02%	3.50%	Δ.Ε. Καλλικράτειας -9.99% Δ.Ε. Τρίγλιας: -3.85% Δ.Ε. Μουδανίων: 0.16%
2030 - 2035	10.07%	9.16%	Δ.Ε. Καλλικράτειας -4.79% Δ.Ε. Τρίγλιας: -3.68% Δ.Ε. Μουδανίων: 8.37%

4.4 Προσδιορισμός συντελεστών ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Οι συντελεστές ανάπτυξης ή προβολής για τα ελαφρά οχήματα που εισήχθησαν στο κυκλοφοριακό υπόδειγμα προκύπτουν από το γινόμενο των δύο συντελεστών που εκφράζουν τη μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. οχημάτων και τη μεταβολή του πληθυσμού αντίστοιχα (σχετίζονται δηλαδή με τη μεταβολή του αριθμού των οχημάτων). Η γενική μαθηματική σχέση που περιγράφει τους συντελεστές ανάπτυξης από το έτος του σεναρίου βάσης (2022) στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx για τα ελαφρά οχήματα (GFL20xx-2023) ορίζεται μαθηματικά ως εξής:

$$GFL_{20xx-2022} = \nabla PO_{20xx-2022} * \nabla CI_{20xx-2022}$$

Όπου:

$GFL_{20xx-2022}$: Ο συντελεστής ανάπτυξης για κάθε ζώνη για τα ελαφρά οχήματα

$PO_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του πληθυσμού για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

$CI_{20xx-2022}$: Η μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας για κάθε ζώνη από το έτος 2022 του σεναρίου βάσης στον εκάστοτε μελλοντικό χρονικό ορίζοντα 20xx

Τέλος, όσον αφορά τις μετακινήσεις των βαρέων οχημάτων, θεωρήθηκε ότι θα ακολουθήσουν τη μεταβολή του ΑΕΠ. Στον επόμενο **Πίνακα 4.5**, παρουσιάζονται οι μέσοι συντελεστές ανάπτυξης, έτσι όπως υπολογίζονται και εφαρμόζονται στα αντίστοιχα μητρώα του εκάστοτε μελλοντικού χρονικού ορίζοντα. Οι συντελεστές ανάπτυξης για τα ελαφρά οχήματα διαφοροποιήθηκαν για τις κυκλοφοριακές ζώνες της

Στάδιο 4

περιοχής μελέτης με βάση και τις μεταβολές που υπολογίστηκαν για συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ζώνες λόγω προβλεπόμενων μελλοντικών αλλαγών στον χάρτη χρήσεων γης της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 4.5: Συντελεστές ανάπτυξης για ελαφρά οχήματα

Διάστημα Προβολής	Ελαφρά οχήματα	Βαρέα οχήματα
2022 – 2030	1.04	1.05
2030 - 2035	1.06	1.06

4.5 Διερεύνηση δηλωμένων προτιμήσεων χρηστών

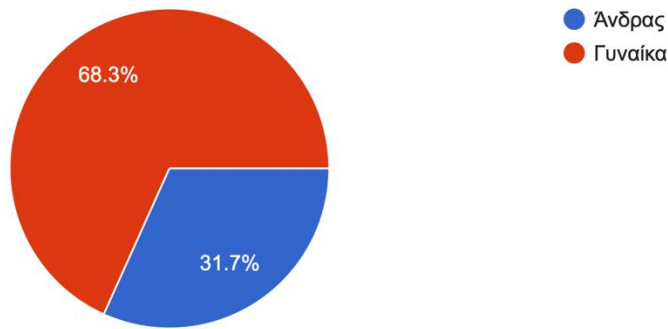
Η διερεύνηση της εναλλαγής των προτιμήσεων των χρηστών σε διαφορετικές συνθήκες και χαρακτηριστικά μετακίνησης μετά τις παρεμβάσεις που προβλέπει το ΣΒΑΚ του Δήμου Ν. Προποντίδας, δύναται να πραγματοποιηθεί μέσα από τη δόμηση μαθηματικών υποδειγμάτων που προέρχονται από έρευνες Δηλωμένων Προτιμήσεων (Stated Preference Surveys).

Για το λόγο αυτό, δομήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας Δηλωμένων Προτιμήσεων για κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Ν. Προποντίδας. Αντικείμενο του συγκεκριμένου ερωτηματολογίου ήταν η διερεύνηση των προτιμήσεων, της συμπεριφοράς και των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου. Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από δύο τμήματα: το Μέρος Α' περιείχε ερωτήσεις κοινωνικό-οικονομικών χαρακτηριστικών και χαρακτηριστικών των μετακινήσεων, ενώ το Μέρος Β' περιείχε μια σειρά από υποθετικά σενάρια μέσω των οποίων επιχειρείται η διερεύνηση της εναλλαγής των προτιμήσεων των ερωτώμενων σε διαφορετικές συνθήκες και χαρακτηριστικά μετακίνησης.

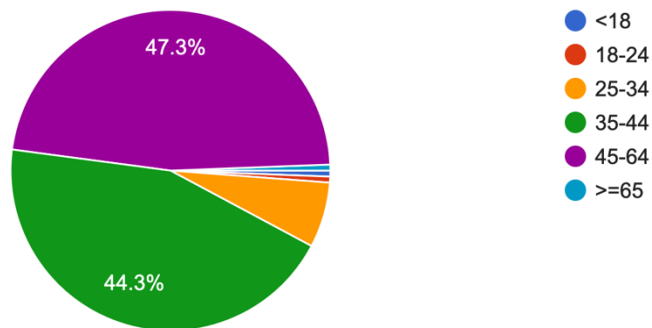
Η έρευνα ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα Δεκέμβριος 2023 – Ιανουάριος 2024 μέσω προσωπικών συνεντεύξεων αλλά και ερωτηματολογίων τα οποία συμπληρώνουν μόνοι τους οι συμμετέχοντες διαδικτυακά μέσω της πλατφόρμας Google Forms. Για το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο δόθηκαν όσο το δυνατόν πιο λεπτομερείς οδηγίες προκειμένου να συμπληρωθεί ορθά. Επιπλέον έγινε ενημερωτική διαδικτυακή καμπάνια με αναρτήσεις στην ιστοσελίδα του Δήμου, στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ενώ στάλθηκε και σχετικό δελτίο τύπου. Ο τελικός αριθμός των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ανέρχεται σε 167 έγκυρα ερωτηματολόγια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Σχήματος 4.2**, το 68% περίπου των συμμετεχόντων είναι γυναίκες. Όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή των ερωτώμενων σε ποσοστό περίπου 53% καλύπτει τις ηλικιακές ομάδες 18-44 (**Σχήμα 4.3**).

Στάδιο 4

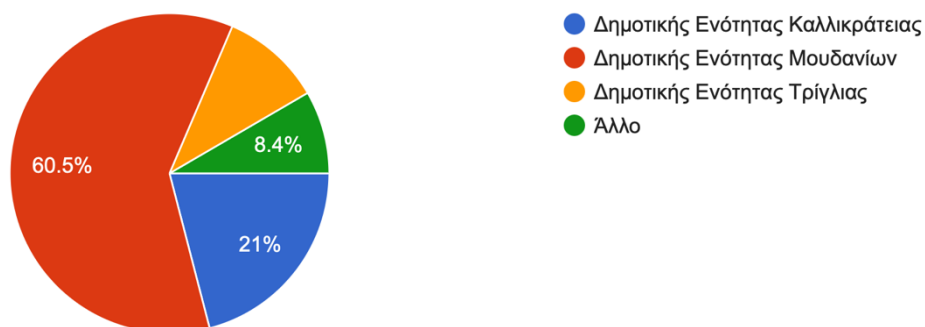


Σχήμα 4.2 Φύλο ερωτώμενων



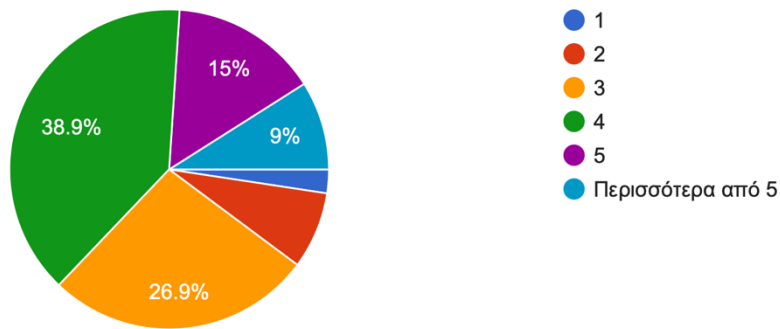
Σχήμα 4.3 Ηλικία κατανομή ερωτώμενων

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Σχήματος 4.4**, το 60% των συμμετεχόντων δηλώνουν κάτοικοι της Δ. Ε. Μουδανίων, το 21% της Δ.Ε. Καλλικράτειας ενώ το 10% της Δ.Ε. Τρίγλιας. Επιπλέον, το 66% περίπου των νοικοκυριών που συμμετείχαν στην έρευνα έχουν 3 ή 4 μέλη, ενώ το ποσοστό των νοικοκυριών με έως 2 μέλη είναι γύρω στο 11% (**Σχήμα 4.5**).



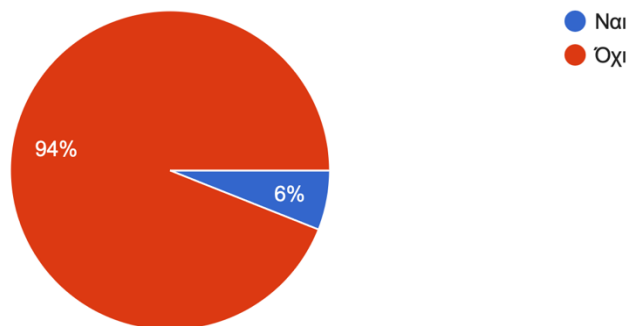
Σχήμα 4.4 Τόπος κατοικίας ερωτώμενων

Στάδιο 4



Σχήμα 4.5 Αριθμός μελών νοικοκυριού

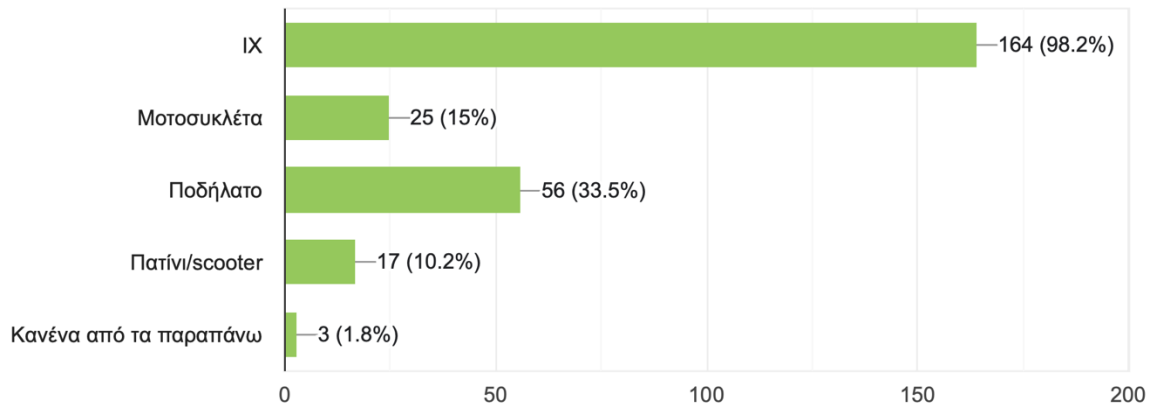
Από το **Σχήμα 4.6** προκύπτει ότι ένα ποσοστό 6% των ερωτώμενων δηλώνουν ότι έχουν κάποια αναπηρία ή κάποια ειδική ανάγκη που παρεμποδίζουν τον τρόπο μετακίνησής τους.



Σχήμα 4.6 ΑμεΑ ή άτομο εμποδιζόμενο στη μετακίνηση

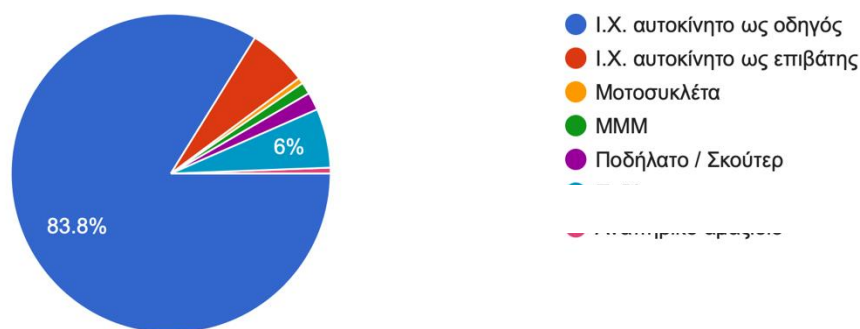
Στο **Σχήμα 4.7** παρατίθενται τα διαθέσιμα οχήματα ανά νοικοκυριό, μηχανοκίνητα και μη. Σύμφωνα με τα στοιχεία, άνω του 98% των νοικοκυριών διαθέτει τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο. Επιπλέον ποσοστό άνω του 10% του δείγματος δηλώνει ότι έχει στην κατοχή του τουλάχιστον ένα ποδήλατο που σημαίνει ότι είναι εν δυνάμει χρήστες ποδηλάτου. Σε ποσοστό άνω του 96% οι ερωτώμενοι διαθέτουν δίπλωμα οδήγησης Ι.Χ.

Στάδιο 4



Σχήμα 4.7 Οχήματα ανά νοικοκυριό

Σύμφωνα με το **Σχήμα 4.8**, για μία τυπική/συχνή μετακίνηση που πραγματοποιούν εντός των ορίων του Δήμου Ν. Προποντίδας, άνω του 91% των μετακινουμένων χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους το Ι.Χ. είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες, το 1% χρησιμοποιούν ΔΑΣ, ενώ το 6% μετακινούνται πεζή. Αναφορικά με το σκοπό μετακίνησης των πραγματοποιούμενων μετακινήσεων, το 58% των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με σκοπό την εργασία, το 14% με σκοπό την εκπαίδευση, ενώ το 9% περίπου πραγματοποιούνται λόγω προσωπικών υποθέσεων.



Σχήμα 4.8 Χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς

Σε ότι αφορά τις απαντήσεις των ερωτώμενων στα υποθετικά εναλλακτικά σενάρια χαρακτηριστικών μετακινήσεων, προέκυψε ότι σε αρκετά υψηλό ποσοστό της τάξεως του 58% οι ερωτώμενοι επιλέγουν μελλοντικά το Ι.Χ. για τις μελλοντικές τους μετακινήσεις, σε ποσοστό 24% επιλέγουν τη χρήση ΔΑΣ, ενώ σε ποσοστό 18% επιλέγουν το ποδήλατο για μία τυπική μετακίνησή τους στον Δήμο Ν. Προποντίδας. Αν συγκρίνει κανείς την επιλογή μεταφορικού μέσου στα εναλλακτικά σενάρια σε σχέση με το υφιστάμενο μεταφορικό μέσο, προκύπτει ότι κάτω από διαφορετικές συνθήκες χρόνου και κόστους διαδρομής καθώς και χαρακτηριστικών άνεσης, οι ερωτώμενοι κατά 43% περίπου εμφανίζονται διατεθειμένοι να αλλάξουν μεταφορικό μέσο.

Με βάση λοιπόν τις απαντήσεις των ερωτώμενων δομήθηκε πολυωνυμικό μαθηματικό πρότυπο επιλογής μέσου (multinomial logistic regression) τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάζονται στη συνέχεια. Το εν λόγω μοντέλο επιλογής μέσου εξετάζει το μέσο μεταφοράς (Ι.Χ. αυτοκίνητο, ΔΑΣ, πεζή, ποδήλατο) που

Στάδιο 4

χρησιμοποιούν οι μετακινούμενοι για τις καθημερινές τους μετακινήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση και κατά πόσο είναι πρόθυμοι να μεταπηδήσουν σε άλλο μέσο με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Τα μέσα μεταφοράς που μπορούσαν να επιλέξουν οι ερωτώμενοι για μια μελλοντική μετακίνηση τους με βάση συγκεκριμένα χαρακτηριστικά χρόνου, κόστους, άνεσης και ασφάλειας ήταν το αυτοκίνητο/μοτοσυκλέτα, λεωφορείο/μετρό και ποδήλατο/πατίνι.

Στη συνέχεια ακολουθεί η μαθηματική περιγραφή του πολυωνυμικού υποδείγματος επιλογής μέσου όπως διαμορφώθηκε με βάση τις απαντήσεις των χρηστών.

Πίνακας 4.6 Προβλεπτική Ικανότητα του Μαθηματικού Υποδείγματος

		Προβλεπόμενες			
		1: Car	2: PuT	3: Bike	Ποσοστό Επιτυχούς Πρόβλεψης
Παρατηρούμενες	1: Car	1,126	19	19	96.74%
	2: PuT	30	440	6	92.43%
	3: Bike	6	13	345	94.78%
Συνολικό Ποσοστό					95.36%

Πίνακας 4.7 Στατιστικώς Σημαντικές Μεταβλητές για την Επιλογή Μέσου

	B	Std. error	Sig.	Exp(B)
intercept:PuT	-0.65	0.08	0.00	0.52
intercept:BIKE	-1.71	0.12	0.00	0.18
COST	-0.38	0.05	0.00	0.68
TIME	-0.04	0.01	0.00	0.96
Δείκτες σύγκλισης μαθηματικού υποδείγματος	-2 Log likelihood: -1896.8 McFadden R ² : 0.12 Likelihood ratio test: chisq = 81.38 (p.value = < 2.22e-16)			

Από τους παραπάνω **Πίνακες 4.6** και **4.7** μπορούν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι δείκτες σύγκλισης Cox and Snell R Square και Nagelkerke R Square εμφανίζουν ικανοποιητικές τιμές, γεγονός που αποδεικνύει την σχετική ικανότητα του υποδείγματος για την αξιοποίησή του για ποσοτικά και ποιοτικά συμπεράσματα.
- Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από την προβλεπτική ικανότητα του υποδείγματος, η οποία εξασφαλίζεται σε ποσοστό περίπου 95%.
- Οι παράμετροι που μπορούν να επηρεάσουν την στροφή των μετακινουμένων, είναι ο χρόνος και το κόστος διαδρομής. Μάλιστα, από το μέγεθος των συντελεστών φαίνεται ότι ο χρόνος διαδρομής επηρεάζει σε μεγαλύτερο βαθμό τις επιλογές των μετακινουμένων.

4.6 Μεθοδολογία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM

Στην συγκεκριμένη ενότητα περιγράφεται η διαδικασία ανάπτυξης και αξιολόγησης του τελικού πακέτου μέτρων ανά χρονικό ορίζοντα στο λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM. Ουσιαστικά περιγράφεται η διαδικασία και η μεθοδολογία ανάπτυξης των μητρώων Προέλευσης – Προορισμού για τους μελλοντικούς ορίζοντες, από το σενάριο βάσης 2022 στα μελλοντικά σενάρια.

Η λογική ανάπτυξης των μελλοντικών μητρώων που ακολουθείται έχει ως εξής:

Στάδιο 4

- Αρχικά οι μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ. για το έτος βάσης 2022, όπως αυτά προέκυψαν από το στάδιο του καταμερισμού των μετακινήσεων στο δίκτυο, μετατρέπονται μέσω του δείκτη πλήρωσης οχημάτων όπως αυτός έχει προσδιοριστεί στις έρευνες παρά την οδό (1.78 άτομα/Ι.Χ.) σε μετακινήσεις ανθρώπων.
- Στη συνέχεια τα μητρώα πολλαπλασιάζονται με τους αντίστοιχους συντελεστές αναγωγής (Growth Factors – G.F.) όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί στην προηγούμενη ενότητα. Τα μητρώα αυτά στη συνέχεια, αφού πρώτα γίνει πάλι η μετατροπή σε μετακινήσεις οχημάτων Ι.Χ., φορτίζουν το δίκτυο και έτσι λαμβάνεται το σενάριο BAU 2030_X
- Στη συνέχεια, το σενάριο 2030_X αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη του σεναρίου παρέμβασης 2030_1.
- Η ίδια λογική ακολουθείται και για την ανάπτυξη του σεναρίου BAU 2035_X και του αντίστοιχου σεναρίου παρέμβασης 2035_1.

Τα αποτελέσματα φόρτισης του δικτύου για τους μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες δίδονται στην επόμενη ενότητα με τη χρήση δεικτών, όπως αυτά προκύπτουν από το λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης VISUM.

4.7 Ποσοτική αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

Για τη συγκριτική αξιολόγηση του τελικού πακέτου μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας με το σενάριο BAU χρησιμοποιούνται μία σειρά κυκλοφοριακών, λειτουργικών και άλλων ποσοτικών δεικτών που μπορούν να εξαχθούν από το λογισμικό μακροσκοπικής προσομοίωσης VISUM και δίνουν μια πρώτη εκτίμηση των επιπτώσεων που θα υπάρξουν από την εφαρμογή των παρεμβάσεων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ.

Καταμερισμός των μετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς

Ο Πίνακας 4.8, παρουσιάζει το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται την πρωινή ώρα αιχμής 11:00 – 12:00, την ώρα δηλαδή εφαρμογής του υποδείγματος. Στον εν λόγω Πίνακα δεν εμφανίζονται οι μετακινήσεις με Βαρέα Οχήματα (φορτηγά), καθώς αυτές δεν συμμετέχουν στην διαδικασία επιλογής μέσου, παρά μόνο – ως πλήθος – επηρεάζονται από την ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής.

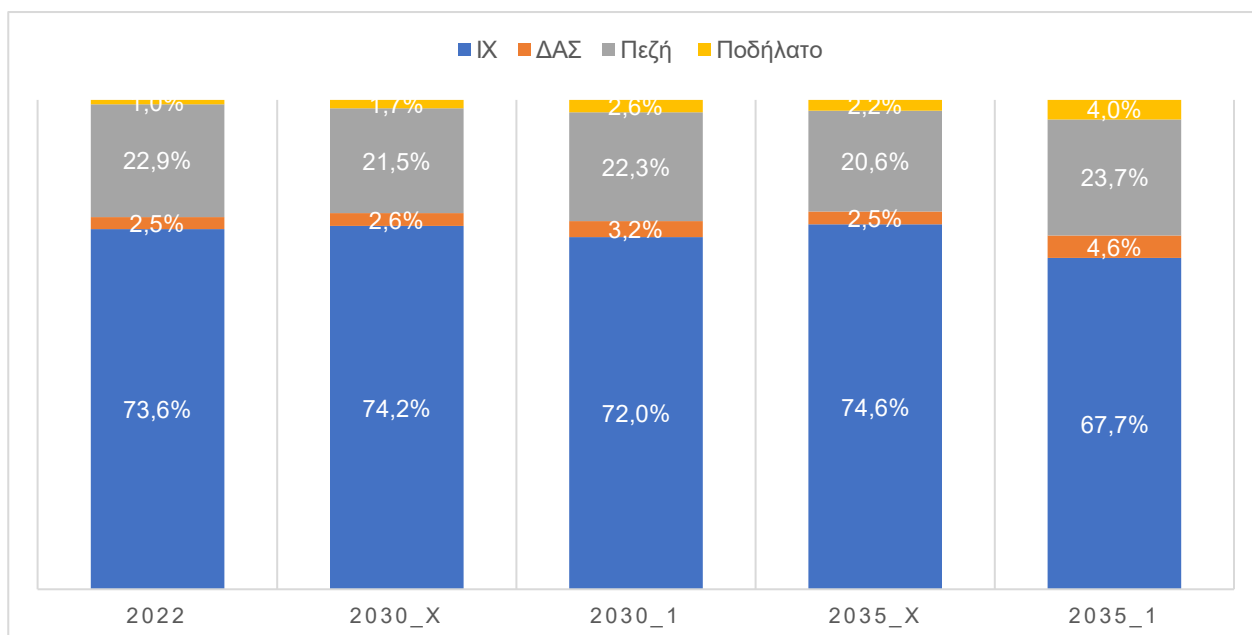
Πίνακας 4.8: Αριθμός ανθρωπομετακινήσεων ανά μέσο μεταφοράς την ώρα αιχμής 11:00 – 12:00

Σενάριο	Ι.Χ.	ΔΑΣ	Πεζή	Ποδήλατο	Σύνολο
2022	33,338	1,141	10,380	437	45,296
2030_X	34,556	1,211	10,013	792	46,571
2030_1	33,519	1,495	10,369	1,188	46,571
2035_X	36,667	1,250	10,119	1,086	49,122
2035_1	33,234	2,260	11,664	1,965	49,122

Προκειμένου να υπάρχει μια σχηματική απεικόνιση της εκτροπής των μετακινήσεων από τα Ι.Χ. οχήματα στα εξεταζόμενα εναλλακτικά μέσα (λεωφορείο, ποδήλατο και πεζή μετακίνηση), ακολουθεί το **Σχήμα 4.9**, από το οποίο εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να εκτρέψουν ένα

Στάδιο 4

σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων της τάξης του 7% περίπου, από το Ι.Χ. όχημα στη μετακίνηση με λεωφορείο (αύξηση 2.1%), με ποδήλατο (1.8%) και στην πεζή μετακίνηση (αύξηση 3.1% περίπου) για το έτος 2035.



Σχήμα 4.9 Ποσοστό επιλογής μέσου την ώρα αιχμής 11:00 – 12:00

Έτσι, από το παραπάνω Σχήμα μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. οχήματα την πρωινή αιχμή για το έτος βάσης, είναι αρκετά υψηλό, της τάξης του 74%. Το ποσοστό αυτό, στα σενάρια απραξίας μεταβάλλεται σε μικρό βαθμό καθώς δεν υλοποιούνται σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Το ποσοστό μετακίνησης με Ι.Χ. μειώνεται σε σημαντικό βαθμό στο σενάριο των παρεμβάσεων. Η εισαγωγή των παρεμβάσεων που αφορούν το λεωφορείο, την πεζή μετακίνηση, αλλά και το ποδήλατο, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα καταδεικνύουν ότι μπορούν να μεταβάλλουν σημαντικά το μερίδιο του Ι.Χ. σε ποσοστό 7% περίπου για το έτος 2035. Επιπλέον, τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν μελλοντικά από την απόδοση χώρου που μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε πιο ενεργά μέσα μετακίνησης είναι πολλαπλάσια και αναμένεται να επηρεάσουν σε σημαντικό βαθμό την αύξηση της χρήσης των εναλλακτικών μέσων. Σε πολλές περιπτώσεις, η αύξηση της χρήσης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης μπορεί να ακολουθήσει εκθετική πορεία μελλοντικά καθώς οι πολίτες αναγνωρίζουν ολοένα και περισσότερο τη χρησιμότητα και την άνεση που μπορούν να προσφέρουν αυτά τα μέσα και εγκαταλείπουν την χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου. Σε κάθε περίπτωση, η μεταστροφή από την ιδιοκτησία και την χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου σε άλλα πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσο είναι κάτι πραγματοποιείται με σταδιακό τρόπο.
- Η αύξηση της πεζής μετακίνησης επιτυγχάνεται σε μεγαλύτερο βαθμό από την αύξηση χρήσης του ποδηλάτου λόγω της έντασης των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Σημαντικό ρόλο στην αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης διαδραματίζουν και οι εκτεταμένες αναπλάσεις που θα υλοποιηθούν τα επόμενα χρόνια στον Δήμο ειδικότερα σε ότι αφορά το

Στάδιο 4

παραλιακό μέτωπο που αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικό βαθμό των τρόπων που μετακινούνται όχι μόνο οι κάτοικοι, αλλά και οι επισκέπτες της περιοχής μελέτης.

- Η αύξηση της χρήσης των ΔΑΣ επιτυγχάνεται κυρίως με την ίδρυση των προτεινόμενων τοπικών λεωφορειακών γραμμών που σκοπό έχουν να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών εντός του Δήμου ειδικότερα σε ότι αφορά τη διασύνδεση γειτονικών οικισμών, οι ανάγκες σύνδεσης των οποίων δεν καλύπτονται στην υφιστάμενη κατάσταση.

Λειτουργικοί Δείκτες Οδικού Δικτύου

Προκειμένου να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας του οδικού δικτύου, χρησιμοποιούνται ορισμένοι δείκτες λειτουργίας, που αποσαφηνίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που αναμένεται να προκύψουν στο σύνολο του δικτύου στα μελλοντικά σενάρια των παρεμβάσεων. Οι εν λόγω δείκτες που εξήχθησαν από το κυκλοφοριακό υπόδειγμα για τα ελαφρά οχήματα ή υπολογίστηκαν μετέπειτα, είναι οι εξής:

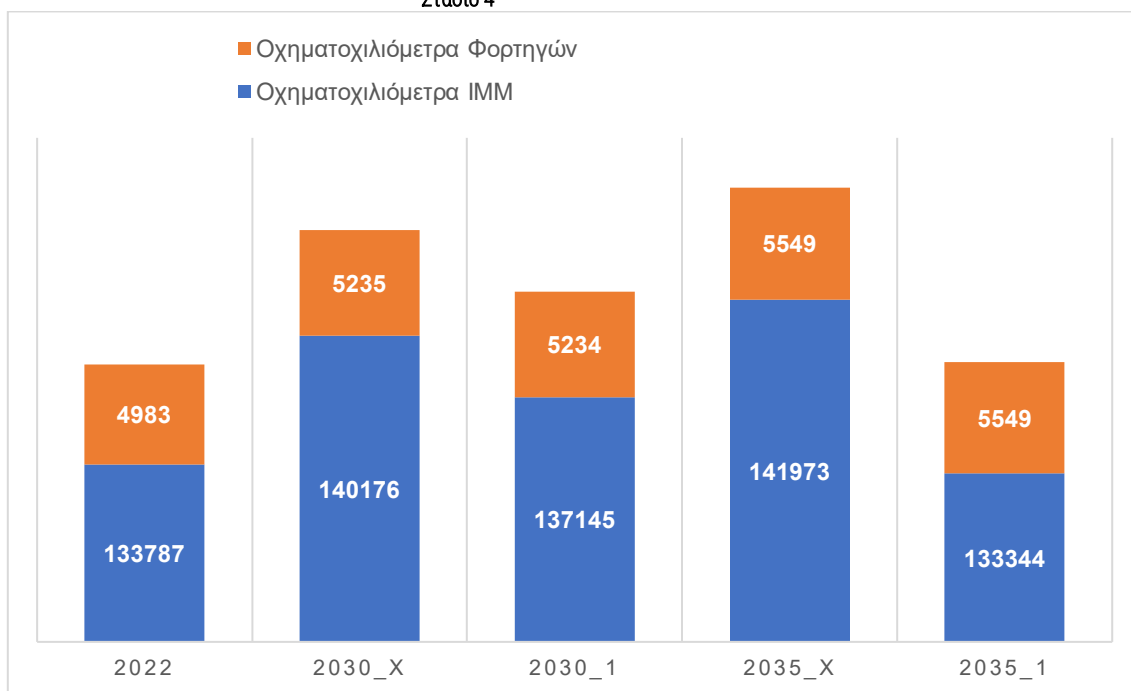
- Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα για Ι.Χ. οχήματα
- Οχηματοώρες για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα με Ι.Χ. οχήματα
- Μέση ταχύτητα δικτύου για Ι.Χ. οχήματα
- Μέσος χρόνος ταξιδιού σε λεπτά για Ι.Χ. οχήματα

Στη συνέχεια ακολουθεί ο **Πίνακας 4.9** που παρουσιάζει μία σύνοψη των λειτουργικών δεικτών του συνόλου του οδικού δικτύου και τα **Σχήματα 4.10-4.14** που αποτελούν τις γραφικές απεικονίσεις των προαναφερθέντων δεικτών, για τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

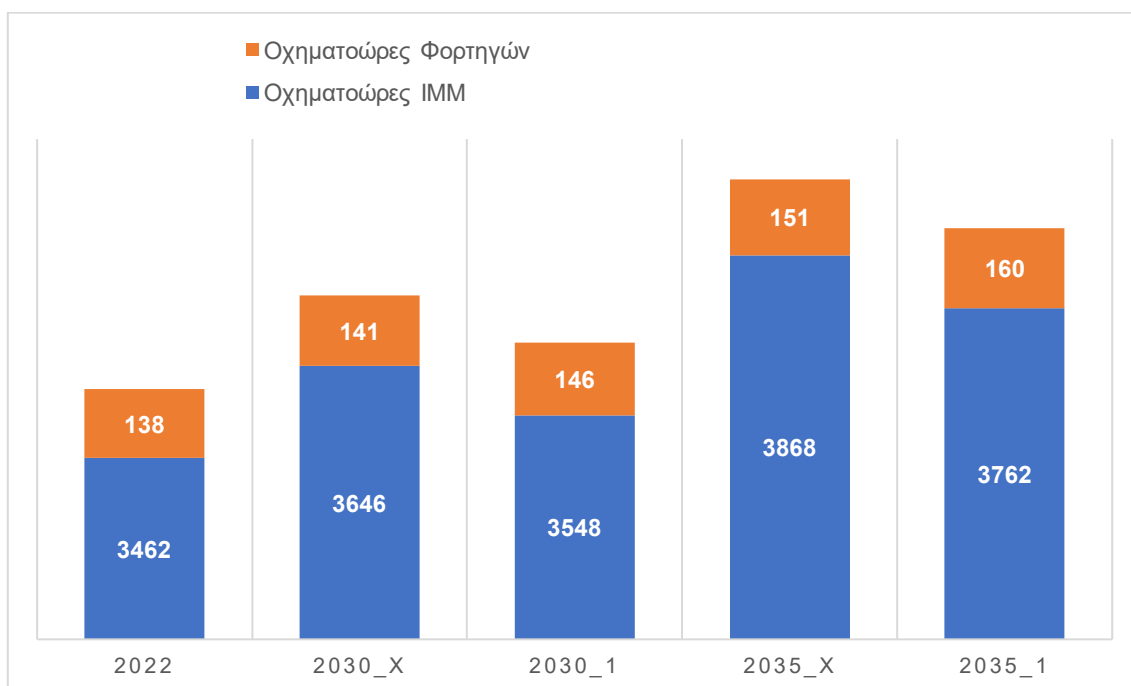
Πίνακας 4.9: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών οδικού δικτύου

		2022	2030_X	2030_1	2035_X	2035_1
Ι.Χ. Αυτοκίνητα	Οχηματοχιλιόμετρα IMM	133,787	140,176	137,145	141,973	133,344
	Οχηματοώρες IMM	3,462	3,646	3,548	3,868	3,762
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Ι.Χ.	9.18	9.36	9.42	9.03	9.38
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ι.Χ. σε km/h	38.64	38.45	38.65	36.70	35.45
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Ι.Χ.	14.26	14.61	14.63	14.76	15.88
Φορτηγά	Οχηματοχιλιόμετρα Φορτηγών	4,983	5,235	5,234	5,549	5,549
	Οχηματοώρες Φορτηγών	138	141	146	151	160
	Μέσα Διανυόμενα Χιλιόμετρα με Φορτηγά	9.94	9.70	9.94	9.61	9.94
	Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Φορτηγά σε km/h	36.11	37.22	35.97	36.65	34.76
	Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά με Φορτηγό	16.52	15.64	16.58	15.74	17.16

Στάδιο 4

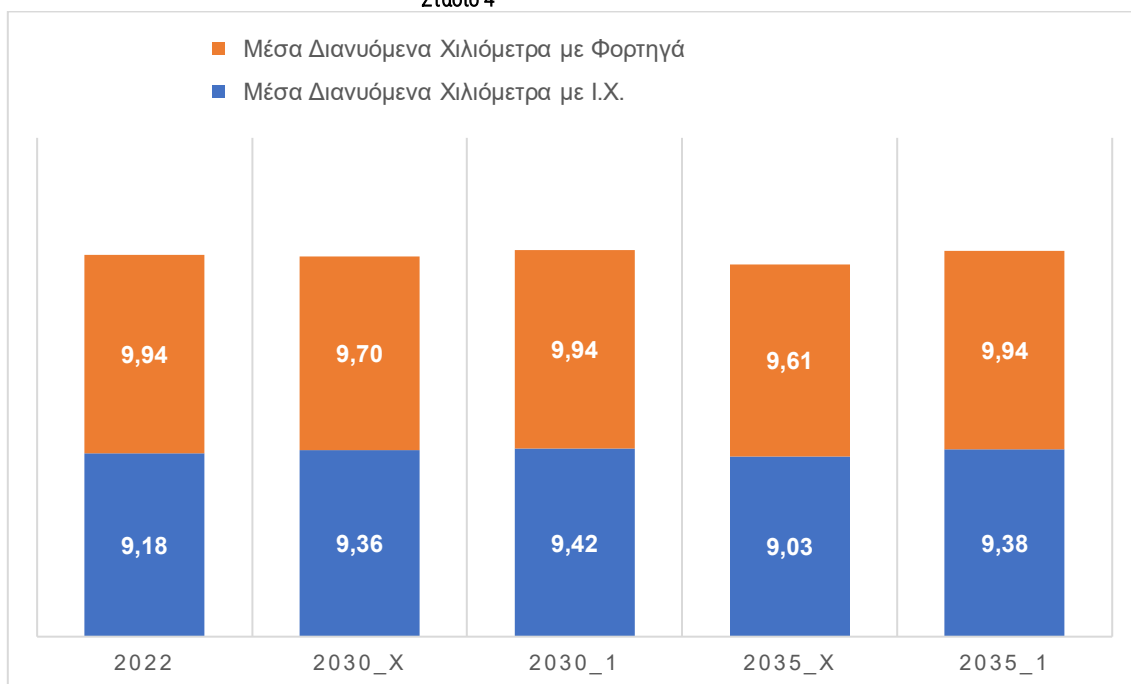


Σχήμα 4.10 Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

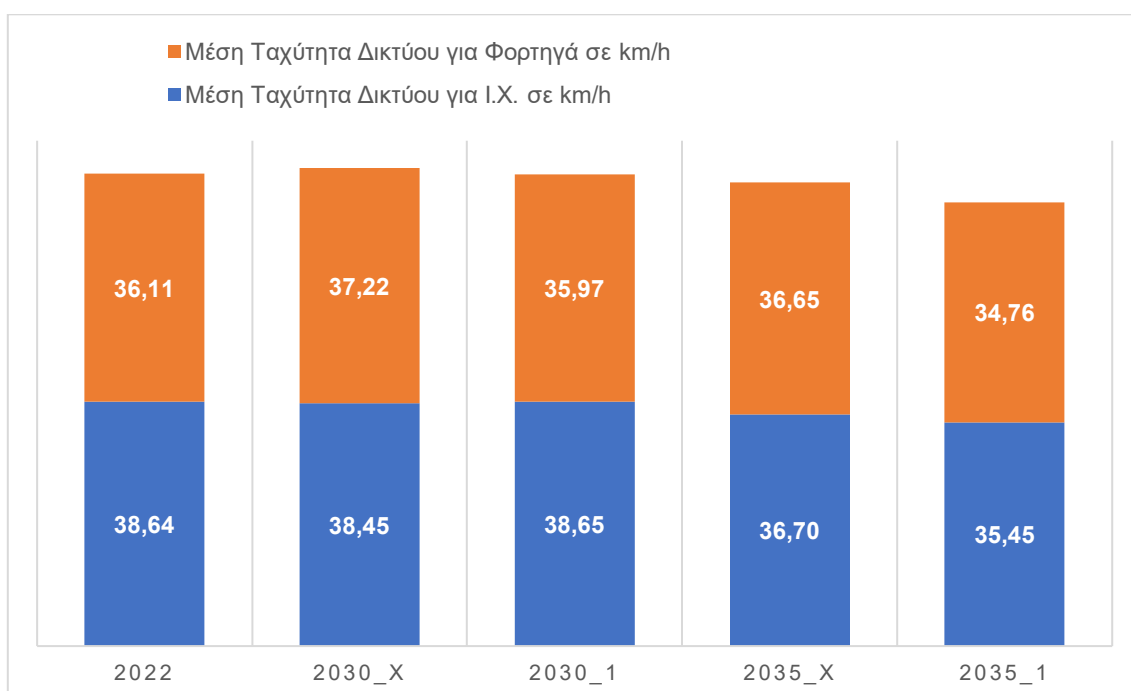


Σχήμα 4.11 Οχηματοώρες για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Στάδιο 4

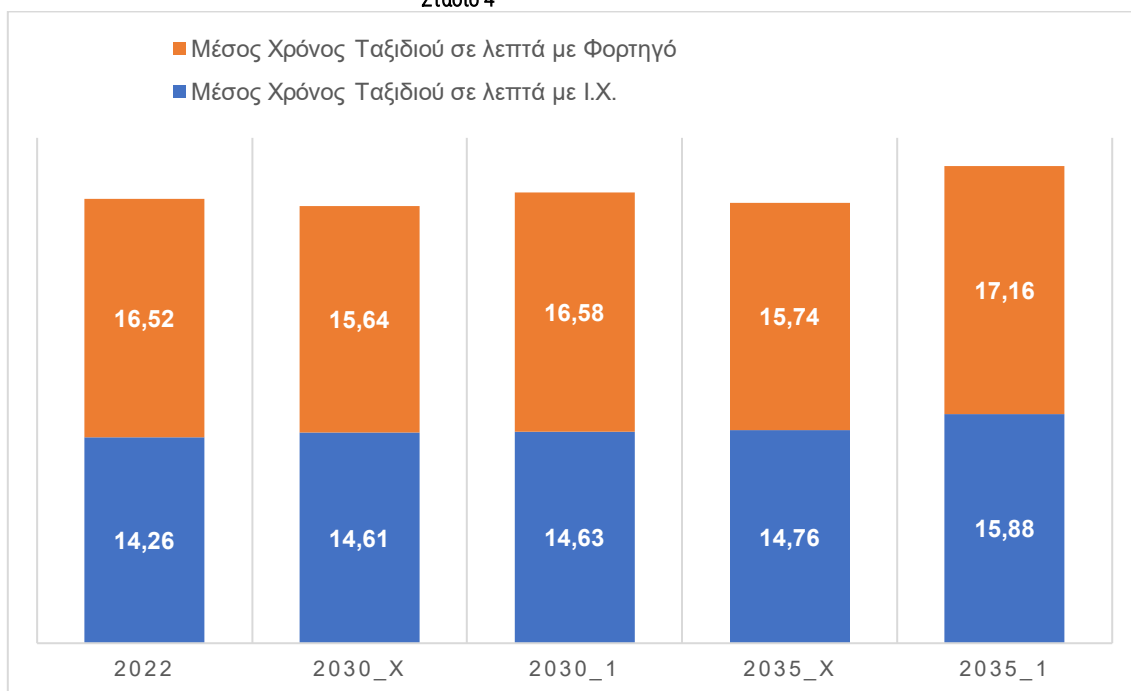


Σχήμα 4.12 Μέσα Διανυθέντα Χιλιόμετρα για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα



Σχήμα 4.13 Μέση Ταχύτητα Δικτύου για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα σε χλμ/ώρα

Στάδιο 4



Σχήμα 4.14 Μέσος Χρόνος Ταξιδιού σε λεπτά για Ελαφρά και Βαρέα Οχήματα

Από την παρουσίαση των λειτουργικών δεικτών του οδικού δικτύου για κάθε σενάριο παρέμβασης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η σύγκριση των δεικτών στα σενάρια απραξίας, δείχνουν ότι λόγω της μικρής αύξησης της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, οι κυκλοφοριακές συνθήκες του οδικού δικτύου θα επιβαρυνθούν σε ένα μικρό σχετικά βαθμό. Όλοι οι εξεταζόμενοι δείκτες καταδεικνύουν μια επιβάρυνση όπως για παράδειγμα είναι ο μέσος χρόνος ταξιδιού (από 14.26 λεπτά για ελαφρά οχήματα το 2022 στα 14.76 λεπτά το 2035).
- Σε ό,τι αφορά τα σενάρια των παρεμβάσεων, φαίνεται ότι η προώθηση των ΔΑΣ και των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης όπως είναι το ποδήλατο και η μετακίνηση πεζή (σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις (αλλαγή κατεύθυνσης οδών, κυκλικοί κόμβοι κ.λπ.) καταφέρνουν να βελτιώσουν σε κάποιο βαθμό τις συνθήκες λειτουργίας για το δίκτυο συνολικά. Για παράδειγμα, το έτος 2035 στο σενάριο των παρεμβάσεων τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα με Ι.Χ. αυτοκίνητο εμφανίζουν σε σχέση με το σενάριο απραξίας μια πτώση της τάξης του 6%. Κάτι ανάλογο παρατηρείται και στις οχηματοώρες οι οποίες παρουσιάζουν αύξηση για τα σενάρια BAU και μείωση στα σενάρια των παρεμβάσεων.
- Η μέση ταχύτητα του δικτύου για Ι.Χ. οχήματα παρουσιάζεται μειωμένη στα διάφορα χρονικά σενάρια των προτεινόμενων παρεμβάσεων γεγονός επιθυμητό καθώς ένα από τα βασικότερα μέτρα τόσο για αμιγώς αστικές όσο και μη περιοχές αποτελεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες της οδού. Επιπλέον, σε σημαντικό τμήμα της περιοχής μελέτης εφαρμόζονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με σκοπό την μείωση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μέτρων ήπιας κυκλοφορίας και αναπλάσεων που αποσκοπούν στην μείωση των ταχυτήτων και της χωρητικότητας των τοπικών οδών αν και προκαλούν μία μικρή αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων σε παρακείμενες οδούς σε καμιά περίπτωση δεν παρατηρούνται εκτεταμένες συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης στο οδικό δίκτυο της περιοχής

Στάδιο 4

μελέτης. Επιπλέον, λόγω της μείωσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου μελλοντικά, επιτυγχάνεται βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε σύγκριση με το Σενάριο BAU. Σε ορισμένες περιοχές, όπως για παράδειγμα σε περιοχές του Δήμου όπου συγκεντρώνονται βασικές λειτουργίες και άρα αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης μετακινήσεων, ακόμα και στο σενάριο των παρεμβάσεων παρουσιάζουν σχετική κυκλοφοριακή επιβάρυνση, η οποία όμως σε κάθε περίπτωση είναι χαμηλότερη από ότι στην περίπτωση που δεν υλοποιούνται μέτρα προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Λειτουργικοί Δείκτες Συστήματος Δημοσίων Μεταφορών

Η αξιολόγηση ενός συστήματος μεταφορών, ως προς την λειτουργική του αποδοτικότητα, θα πρέπει απαραίτητα να περιλαμβάνει και την διερεύνηση των συνθηκών κίνησης των μέσων δημοσίων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, ακολουθώντας, παρουσιάζονται ορισμένα αποτελέσματα από τον καταμερισμό των δημοσίων συγκοινωνιών, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την ποιότητα και αποδοτικότητα λειτουργίας με βάση και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αφορούν την ίδρυση και λειτουργία νέων λεωφορειακών γραμμών στην εξεταζόμενη περιοχή.

Έτσι, στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζονται μέσοι και αθροιστικοί δείκτες λειτουργίας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών όπως εξάγονται από το λογισμικό VISUM για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα σενάρια.

Πίνακας 4.10: Σύνοψη λειτουργικών δεικτών ΔΑΣ

Δείκτες	2022	2030_X	2030_1	2035_X	2035_1
Μέσος Χρόνος Συνολικού Ταξιδιού (σε λεπτά)	20.38	21.73	19.15	22.88	17.44
Μέσος Χρόνος Εντός Οχήματος (σε λεπτά)	6.13	6.10	10.98	6.04	12.83
Μέσος Χρόνος Βαδίσματος (σε λεπτά)	8.87	8.87	7.43	8.47	6.99
Μέση Απόσταση Διαδρομής (σε χλμ.)	2.34	2.31	3.73	2.29	4.27
Μέση Απόσταση εντός Οχήματος (σε χλμ.)	1.84	1.81	3.33	1.79	3.97
Μέση Ταχύτητα Εντός Οχήματος (σε χλμ/ώρα)	18.00	17.82	18.18	17.82	18.54
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών με Χρήση ΔΑΣ	1,141	1,211	1,495	1,250	2,260
Ωριαίος Αριθμός Ταξιδιών χωρίς Χρήση ΔΑΣ (Πεζή)	10,380	10,013	10,369	10,119	11,664

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία του Πίνακα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν το σύστημα ΔΑΣ της περιοχής μελέτης δεν επιφέρουν μείωση του μέσου χρόνου μετακίνησης εντός οχήματος καθώς αυξάνεται η κάλυψη της περιοχής μελέτης με αποτελέσματα περισσότερες και μεγαλύτερες μήκους διαδρομές να πραγματοποιούνται με λεωφορείο. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι περισσότερες μεγάλου μήκους

Στάδιο 4

μετακινήσεις που προηγουμένως πραγματοποιούνταν με την χρήση άλλου μέσου, κυρίως Ι.Χ. αυτοκινήτου, πλέον πραγματοποιούνται με τη χρήση ΔΑΣ αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τον μέσο χρόνο μετακίνησης. Ωστόσο, λόγω της ίδρυσης νέων λεωφορειακών γραμμών και άρα την μεγαλύτερη συχνότητα δρομολόγησης λεωφορείων στην περιοχή μελέτης μειώνεται ο μέσος χρόνος αναμονής των επιβατών και άρα και ο μέσος χρόνος συνολικού ταξιδιού.

- Ο μέσος χρόνος βαδίσματος μελλοντικά μειώνεται λόγω της αύξησης της κάλυψης του δικτύου λεωφορειακών γραμμών της περιοχής μελέτης (προτεινόμενες διαδρομές δημοτικής συγκοινωνίας).
- Σε ότι αφορά τις ταχύτητες κίνησης των λεωφορείων αυτές ακολουθούν μικρή αυξητική πορεία λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων και της βελτίωσης των γενικότερων κυκλοφοριακών συνθηκών.

5. Συμπεράσματα από τη 2^η Διαβούλευση

5.1 Προκαταρκτικές ενέργειες

Η 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας έλαβε χώρα στην Αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων του Μουσείου Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων (Βιθυνίας 2, Νέα Μουδανιά), τη Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2024 και ώρα έναρξης 10.30. Σκοπός της εκδήλωσης ήτο η καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα τελικά πακέτα μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας.

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 εκπρόσωποι θεσμικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με αρμοδιότητες οι οποίες επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το κομμάτι της κινητικότητας, δημοτικοί και τοπικοί σύμβουλοι, επαγγελματικά σωματεία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Δήμου, αλλά και την ευρύτερη περιοχή, επιστημονικοί φορείς, εκπρόσωποι αθλητικών και πολιτιστικών συλλόγων, ενώσεις πολιτών, ενώ η εκδήλωση ήταν ανοιχτή για το κοινό.

Η σχετική πρόσκληση καθώς και το πρόγραμμα της εκδήλωσης (**Σχήμα 5.1**) συνοδευόμενα από σχετικό έγγραφο 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 (**Σχήματα 5.2 - 5.5**). Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκε και η αφίσα της εκδήλωσης (**Σχήμα 5.6**).

Τέλος, όπως γίνεται εμφανές και από τα **Σχήματα 5.7 – 5.10**, η 2^η Δημόσια Διαβούλευση έτυχε ικανοποιητικής ανταπόκρισης, γεγονός που συνέβαλε σε μια δημιουργική και γόνιμη συζήτηση (σχ. *Ενότητα 5.2*). Αναλυτικότερα, στην εκδήλωση παρευρέθηκαν πέραν των μελών της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ και μελών της ομάδας μελέτης του Αναδόχου, εκπρόσωποι του Ινστιτούτου Μεταφορών, εκπρόσωποι της Δημοτικής Αρχής, εκπρόσωποι φορέων, συλλογικοτήτων και πολίτες.

Ειδικότερα, αναφορικά με τους φορείς, στην εκδήλωση παρευρέθηκαν εκπρόσωποι των κάτωθι φορέων:

- Τροχαία Μουδανιών
- Αστυνομικό Τμήμα Μουδανιών
- Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας / Διεύθυνση Τεχνικών έργων
- ΚΤΕΛ Χαλκιδικής Α.Ε.
- Ένωσης Ξενοδοχείων Χαλκιδικής
- Σύλλογος ΑμεΑ «Όμορφη Ζωή»
- Σύλλογος Ροδοκήπου
- Πολιτιστικός Σύλλογος Νέων Μουδανιών «ο Φάρος»



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην
2η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την
Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ
Καταγραφή απόψεων Φορέων και Πολιτών
η οποία θα πραγματοποιηθεί την

Δευτέρα 18-11-2024, ώρα έναρξης 10.00 π.μ.

Αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων του Μουσείου
Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων,
Βιθυνίας 2, Νέα Μουδανιά

Πρόγραμμα

10.00 - 10.15	Προσέλευση
10.15 - 10.20	Έναρξη εκδήλωσης Εμμανουήλ Καρράς, Δήμαρχος Νέας Προποντίδας
10.20 - 10.30	Χαιρετισμοί
10.30 - 10.45	ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας / Ανασκόπηση δράσεων του έργου Εκπρόσωποι αναδόχου εταιρείας CONSORTIS
10.45 - 11.30	Προσχέδιο μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Εκπρόσωποι αναδόχου εταιρείας CONSORTIS
11.30 - 12.30	Τοποθετήσεις - Ανοιχτή Συζήτηση



Σχήμα 5.1 Πρόσκληση – Πρόγραμμα 2^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

Στάδιο 4



svak-nea-propontida.gr/2η-δημόσια-διαβούλευση/



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Μετακινήσου Αλλιώς

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διοργανώνει την 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ με σκοπό την Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ. Η εκδήλωση θα λάβει χώρα στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημοτικό Κατάστημα Νέων Μουδανιών (Μεγ. Αλεξάνδρου 26, Νέα Μουδανιά), την Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2024 και ώρα έναρξης 10.00 π.μ.

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) 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 Προποντίδας 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 αιρορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Η συμμετοχικότητα στο σχεδιασμό και οι διαδικασίες διαβούλευσης θα βοηθήσουν στην αποδοχή και στην οικειοποίηση του ΣΒΑΚ.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://svak-nea-propontida.gr/>



facebook.com/dimosneaspontidas

Αναζήτηση στο Facebook

Δήμος Νέας Προποντίδας

Ανοίχτά τώρα

Φωτογραφίες Δείτε όλες τις φωτογραφίες



Πληροφορίες για τα στατιστικά στοιχεία Σελίδων - Απόρρητο - Όροι χρήσης - Διαφημίσεις - Επιλογές διαφήμισης - Cookies - Περισσότερα - Meta © 2024

Δήμος Νέας Προποντίδας

2 ημ. ·

📅 ΣΗΜΕΡΑ Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2024 και ώρα έναρξης 10.00 π.μ., στο Μουσείο Αλειευτικών Σκαφών και Εργαλείων στα Ν. Μουδανιά ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας- 2η Δημόσια Διαβούλευση.

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διοργανώνει την 2η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκτ... Δείτε περισσότερα



2^η Δημόσια Διαβούλευση

Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων - παρεμβάσεων ΣΒΑΚ
Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών



ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Δήμος Νέας Προποντίδας στο πλαίσιο ανάπτυξης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σας προσκαλεί στην 2η Δημόσια Διαβούλευση με σκοπό την Παρουσίαση προσχεδίου μέτρων - παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Καταγραφή απόψεων φορέων και Πολιτών η οποία θα πραγματοποιηθεί την

Δευτέρα 18-11-2024, ώρα έναρξης 10.00 π.μ.
Αίθουσα Παλληπιών Χρήσεων του Μουσείου Αλειευτικών Σκαφών και Εργαλείων Βιθυνίας 2, Νέα Μουδανιά

Πρόγραμμα

10.00 - 10.15	Προσέλευση
10.15 - 10.20	Ενταξη εκδήλωσης
10.20 - 10.30	Εκπαιδευτικό Κινητό, Δήμος Νέας Προποντίδας
10.30 - 10.45	Καταγραφή
10.45 - 11.00	ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας / Ανασκόπηση του έργου
11.00 - 11.15	Εκπαιδευτικό Κινητό, εταιρεία CONSORTIS

Στάδιο 4

ergoxalkidiki.gr/2024/11/σβακ-δημου-νεας-προποντιδας-2η-διαβουλη.html

ΤΙΤΛΟΣ ΕΙΔΗΣΕΩΣ: «... με έξτρα φόρο » Δήμος Νέας Προποντίδας: Μετρήσεις σαχαρώδη διαβήτη » IRIS: Νέο όριο συναλλαγών - Πόσα θα μπορούμε να με...

ΑΡΧΙΚΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ ERGO REPORTAZ ΕΛΛΑΔΑ ΚΟΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ-2η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

15 Νοεμβρίου, 2024

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διοργανώνει την 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ με σκοπό την Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ. Η εκδήλωση θα λάβει χώρα, στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου, Δημοτικό Κατάστημα Νέων Μουδανιών (Μεγ. Αλεξάνδρου 26, Νέα Μουδανιά), την **Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2024** και ώρα έναρξης **10.00 π.μ.**

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) με στρατηγικό στόχο την εφαρμογή μιας πολιτικής για τα ελληνικά δεδομένα, που θα εγγράφεται στη γενικότερη ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει το Δήμο Νέας Προποντίδας σε μια περιοχή όμορφη, βιώσιμη, υγιή οικονομικά, ανθρώπινη για τους κατοίκους και ελκυστική για τους επισκέπτες.

υγιάειν

Ακολουθήστε μας στα Social

facebook youtube twitter

instagram

Τελευταία Αρθρα

KENTRO VTELIS N. MOUDANION

xalkidikiipolitiki.com/v-μουδανια-παρουσιαση-του-προσχεδιου/

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΙΡΟΥΤΙΚΑ ΝΕΑ ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΥΠΕΡΑΙΩΝΑ ΚΟΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

Ν. Μουδανιά: Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων – παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

Από xalkidiki - 14 Νοεμβρίου 2024

Μου αρέσει! 0

μερίδιο f X

 **ΣΒΑΚ**
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ
Μετακινήσου Αλλιώς

Ο Δήμος Νέας Προποντίδας διοργανώνει την 2^η Δημόσια Διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ με σκοπό την

ΔΙΑΜΑΝΤΟΓΛΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ & ΣΙΑ ΟΕ

 **HYUNDAI**
Εξοπλιστήριος, Διασύνδεση & Επισκευαστής
Διεύθυνση: 2ο ΚΛΜ Π.Ε.Ο. Ν. Μουδανιών-Θεσ/νίκης
Τηλ: 2371066500 / 23860

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ

20 ΑΠΕΡΓΟΥΜΕ
και ΨΗΜΙ7ΗΓΥΜΕ

Σχήματα 5.2 – 5.5 Δράσεις Δημοσιότητας στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας



ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΟΥ ΑΛΛΙΩΣ

2^η Δημόσια Διαβούλευση



Παρουσίαση προσχεδίου
μέτρων - παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

Καταγραφή απόψεων φορέων
και πολιτών



Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2024

ώρα έναρξης 10.00 π.μ.

Αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων του Μουσείου
Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων
Βιθυνίας 2, Νέα Μουδανιά



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



Σχήμα 5.6 Αφίσα 2^{ης} Διαβούλευσης ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

Στάδιο 4



Στάδιο 4



2η Δημόσια Διαβούλευση

ΛΙΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ (18/11/2024)

A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
1	Κοτούλα	Νήλια	ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	Συγκοινωνιολόγος	niliad@certh.gr	
2	Μορφουρίνη	Μαρία	ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ	Συγκοινωνιολόγος	marmoro@certh.gr	
3	Πετσί	Αλέξανδρος	CONSORTIS	Πολ/κος Μηχ/κος	peitsi@consortis.gr	
4	Μπολάκη	Βίαν	Δ.Ν. Προποντίδας	Μηχανικός	vbolaki2001@gmail.com	
5	Καφκαλάκη	Ευφροσύνη	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΥ	froschatze@yahoo.gr	
6	Εμμανουήλ	Αθανάσιος	Αντιδράσεις Α.Ε.Τρίγλιας	Εκπαιδευτικός	emmanthas@gmail.com	
7	Σαβανίδης	Αννα	Σύλλογος Πολιτών	Συντάκτρια	anna-savani@gmail.com	
8	Σταματίου	Μανώλης	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΥ	manolis-stamatiou@gmail.com	
9	Σιολάς	Ανδρέας	Τροχία Μανδρινών	Υποδιευθυντής	siolasandreas@gmail.com	
10	Αποστολίδης	Αθηνά	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	athina.apostolidi@gmail.com	
11	Μπαλτζάκη	Γεωργία	Α.Τ. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	Διοικητής	e.baltzaki.griva@asf.gr	
12	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ	ΙΩΑΝΝΗΣ	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΣΥΜΒΟΛΟΣ	GIANNHS43@GMAIL.COM	



A/A	Επίθετο	Όνομα	Φορέας	Ειδικότητα	E-mail	Υπογραφή
13	Παναγιώτα	Βαλζ	ΓΕ.ΦΑΡΩΣ		voulapana@gmail.com	
14	Μιχαηλίδης	Ραφά	Ξενοδοχος		mykoulidis@gmail.com	
15	Μπαλτζάκη	Γεωργία	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	georgiabatzi@gmail.com	
16	Σπυριδίου	Γιάννης	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	spyridiou@gmail.com	
17	Τσαβίτη	Βασιλική	Δημός Νέας Προποντίδας	Πολ. Μηχανικός	vickytsavi@yahoo.gr	
18	Παραντώνη	Λέσβια	Δημός Νέας Προποντίδας		desperi2005@gmail.com	
19	Βεραντζή	Ελένη	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	elverani@gmail.com	
20	Μπαλτζάκη	Γεωργία	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΤΑ	ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
21	Τερζάκης	Χρήστος	ΔΤΕ/ΠΚΜ	Πολ. Μηχανικός	c.terlegas@pkmg.gr	
22	Ταβλιάνη	Ειρήνη	Δ.Ν. Προποντίδας	- II -	irinethea-propontida@gmail.com	
23						
24						
25						
26						
27						

Σχήματα 5.7 – 5.10 Φωτογραφικά στιγμιότυπα – Συμμετέχοντες, 2^η Διαβούλευση ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Προποντίδας

5.2 Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών

Την εκδήλωση «άνοιξαν» τα μέλη της Ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ, Ειρήνη Ταβλαδάκη και Δημήτρης Λιασκόπουλος, υπάλληλοι της Τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Νέας Προποντίδας, οι οποίοι εισήγαγαν τους παρευρισκόμενους στον σκοπό της εκδήλωσης, αναφέρθηκαν στα συμβατικά στοιχεία του έργου, ενώ υπογράμμισαν ότι ο Δήμος Νέας Προποντίδας ήδη έχει ενσωματώσει στο σχεδιασμό του τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και σχεδιάζει με επίκεντρο τον πεζό.

Ακολούθως, πήρε το λόγο ο Δήμαρχος Νέας Προποντίδας, Μανώλης Καρράς, ο οποίος στον χαιρετισμό του αφού ευχαρίστησε την Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ και την Ανάδοχο εταιρεία για την έως τώρα αγαστή συνεργασία, επεσήμανε την αναγκαιότητα εκπόνησης του ΣΒΑΚ καθώς αυτό θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή φορέων μιας περιοχής σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο. Ο Δήμος Νέας Προποντίδας τόνισε, επιθυμεί να είναι έτοιμος και για το λόγο αυτό εκπονεί όλα εκείνα τα Σχέδια (ΣΦΗΟ, ΣΑΠ κ.λπ.) που θα του επιτρέψουν να διεκδικήσει τους απαραίτητους πόρους για τη βελτίωση των υποδομών στην περιοχή. Αναφορικά δε με την κινητικότητα, ο Δήμαρχος υπογράμμισε ότι ο δήμος ήδη σχεδιάζει με ανθρωποκεντρική διάσταση, δίνοντας ιδιαίτερη μνεία στην προσβασιμότητα. Στόχος αποτελεί το σύνολο των δημοτικών κτιρίων να γίνουν προσβάσιμα, ενώ σημείωσε και την ύπαρξη προσβάσιμων διαδρόμων σε παραλίες του Δήμου, οι οποίοι εκτός των άλλων ενισχύουν και την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Η σημασία που δίνει ο δήμος στη βελτίωση της κινητικότητας τον οδήγησε να χρηματοδοτήσει τη μελέτη του ΣΒΑΚ επιπλέον με ίδιους πόρους πέραν αυτών του Πράσινου ταμείου λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του Δήμου, μη ύπαρξη ενός μόνο αστικού κέντρου, αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τη θερινή περίοδο κ.λπ. Τέλος, αναφέρθηκε στην κλιματική αλλαγή, η οποία είναι εδώ όπως σημείωσε, και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στον όποιο σχεδιασμό, ενώ αναφέρθηκε και στην παρουσία του δήμου στο διαγωνισμό European Green Pioneer of Smart Tourism για το 2025, όπου ο Δήμος Νέας Προποντίδας βρίσκεται στους 7 φιναλίστ, υποψήφιους προορισμούς για την εξαιρετική συμβολή τους στη βιωσιμότητα του τουρισμού. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Νέα Προποντίδα έχει υιοθετήσει πρωτοποριακές λύσεις για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, αναδεικνύοντας την αφοσίωσή της σε ένα βιώσιμο μέλλον. Έργα όπως η εγκατάσταση φωτοβολταϊκού δημόσιου φωτισμού LED, έξυπνες στάσεις λεωφορείων και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων αντικατοπτρίζουν μια στρατηγική προσέγγιση για τη δημιουργία ενεργειακά αποδοτικών υποδομών. Επιπλέον, οι συνεχείς προσπάθειες του δήμου να εμπλέξει την κοινότητα μέσω της εκπαίδευσης σχετικά με αυτές τις πρωτοβουλίες είναι απαραίτητες για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία τους.

Ακολούθως, ο λόγος δόθηκε στα μέλη της ομάδας μελέτης του Αναδόχου, τα οποία προχώρησαν σε μια σειρά παρουσιάσεων σχετικά με το έργο.

Πρώτη στη σειρά των παρουσιάσεων ήταν αυτή της κα. Ελένης Βεράνη, Πολεοδόμου – Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, η οποία παρουσίασε εν συντομία τις δράσεις που έχουν λάβει χώρα έως τώρα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ με έμφαση στις δράσεις ευαισθητοποίησης & ενημέρωσης του κοινού, καθώς και στη Στρατηγική του ΣΒΑΚ (όραμα, προτεραιότητες) και τις ειδικότερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας λαμβανομένου υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης (**Σχήματα 5.11 – 5.12**). Στόχος της παρουσίασης η ενημέρωση των παρευρισκόμενων που έρχονται για πρώτη φορά σε επαφή με την έννοια του ΣΒΑΚ, αλλά και η σύνδεση με τις επόμενες δράσεις του έργου.



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΕΡΓΟΥ

Ελένη Βεράνη

Διπλ. Χωροτάκτης - Πολεοδόμος Μηχανικός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υποψ. Διδάκτωρ ΑΠΘ

18/11/2024 • 2^η Δημόσια Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Προποντίδας

CONSORTIS

Διαμόρφωση τελικού κοινού οράματος



Η Προποντίδα σχεδιάζει ... και αλλάζει!

Ένας Δήμος με αναβαθμισμένες αστικές οδικές υποδομές, ανθεκτικός στην κλιματική αλλαγή που σχεδιάζει με επίκεντρο τον άνθρωπο ανακαταθέτοντας τον κοινόχρηστο χώρο υπέρ των ήπιων τρόπων μετακίνησης, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο και υιοθετώντας καινοτόμες τεχνολογίες. Ένας Δήμος συνεκτικός, προσβάσιμος απ' όλους, άμεσα συνδεδεμένος με την ευρύτερη περιοχή και συγχρόνως φιλικός για τον πολίτη, ανταγωνιστικός στις οικονομικές προκλήσεις όπου κάτοικοι και επισκέπτες συμβιώνουν αρμονικά. Ένας Δήμος που αξίζει να ζεις και να επισκέπτεσαι!

Τελική έκδοση κοινού οράματος

Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

CONSORTIS

Σχήματα 5.11 – 5.12 Αποσπάσματα από την πρώτη εισαγωγική παρουσίαση της ομάδας μελέτης του Αναδόχου

Στη συνέχεια ο λόγος δόθηκε στον κ. Ραφαήλ Κατκαδίσγκα, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, ο οποίος αφού παρουσίασε κάποια βασικά ευρήματα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ανέπτυξε διεξοδικά τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που συμπεριλήφθηκαν στην τελική στρατηγική/ σενάριο διαχείρισης της κινητικότητας (Σχήματα 5.13 – 5.14). Τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις καλύπτουν όλο το φάσμα των τομέων κινητικότητας, αναφέρονται στο σύνολο των οικισμών του δήμου, ενώ είναι σε απόλυτη

Στάδιο 4

συνάφεια και σύνδεση τόσο με τους στόχους του υπερκείμενου σχεδιασμού όσο και με τους στόχους και το όραμα του ΣΒΑΚ.



ΣΒΑΚ: Μία νέα προσέγγιση στο σχεδιασμό

Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης, παρουσίαση εναλλακτικών στρατηγικών προσεγγίσεων κινητικότητας και προσχέδιο μέτρων

CONSORTIS

Νοέμβριος 2024



Προσχέδιο Μέτρων



❖ Νέα Μουδανιά

Μέτρα για την πεζή μετακίνηση

Ορίζοντας 5ετίας

- Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών Παναγίας Κορυφνής και Θεσσαλονίκης του οικισμού των Νέων Μουδανιών
- Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού βόρεια και ανατολικά του γηπέδου ποδοσφαίρου και του κλειστού γυμναστηρίου
- Ανάπλαση της οδού Αγίου Γεωργίου στο τμήμα από το ύψος του τεχνικού μέχρι την οδό Ζαφειρίου (ανάπλαση παραλιακού μετώπου)
- 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.
- Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών τμημάτων των οδών Χρ. Σμύρνης, Ελ. Βενιζέλου, Εθν. Αντίστασης, Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας), 25ης Μαρτίου, 28ης Οκτωβρίου
- Πρόσφατη ανάπλαση επί της οδού Κανελλοπούλου
- Πρόταση δικτύου προσβασιμότητας στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Α.Π.
 - ο Αναπαύσεις από Κοιμητήρια μέχρι Θεσσαλονίκης
 - ο Παπανδρέου – Καζαντζίκη από Μεγ. Αλεξάνδρου μέχρι Νικολαΐδη
 - ο Μελαχροινού – Θερμαϊκού από Θεσ/νίκης μέχρι Νικολαΐδη
 - ο Σιθωνίας από Φωτιάδη μέχρι Νικολαΐδη
 - ο Σιγής από Μακεδονίας μέχρι Αλμυρά
 - ο 25^{ος} Μαρτίου από Αλμυρά μέχρι Κορυφνής
 - ο Μεγ. Αλεξάνδρου από Χρυσόστομου Σμύρνης μέχρι Κορυφνής
 - ο 28^{ος} Οκτωβρίου από Ραμανδάνη (πρώην Κασσάνδρας) μέχρι 1^ο Γυμνάσιο – Γενικό Λύκειο
 - ο Κωνσταντινουπόλεως από Κορυφνής μέχρι Δημοτικό Θέατρο
- Ανάπλαση / αναβάθμιση οδού Νικολαΐδη
- Αναβάθμιση κόμβου Αλμυρά με Καλλικράτειας – Ν. Μουδανιών για την εξυπηρέτηση πεζού



Σχήματα 5.13 – 5.14 Αποσπάσματα από τη δεύτερη παρουσίαση της ομάδας μελέτης του Αναδόχου που είχε σαν σκοπό την παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων/ παρεμβάσεων

Στάδιο 4

Στη συνέχεια, ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το λόγο να δίνεται στους παρευρισκόμενους, οι οποίοι κατέθεσαν τις προτάσεις και τους προβληματισμούς τους σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα – παρεμβάσεις.

Η κα. Αθηνά Αποστολούδη, εκπρόσωπος του Συλλόγου ΑμεΑ «Όμορφη ζωή», επεσήμανε κατασκευαστικά λάθη αναφορικά με τις υποδομές προσβασιμότητας, ιδιαίτερα στις ράμπες προς χρήση ΑμεΑ και πρότεινε να υπάρχουν άτομα ΑμεΑ στον έλεγχο των έργων καθώς μόνο αυτά μπορούν να αντιληφθούν την όποια αστοχία, η οποία για τους αρτιμελείς φαντάζει μηδαμινή, ενώ για τα άτομα με αναπηρία έχει σαν αποτέλεσμα την ουσιαστική παρεμπόδισή τους στην μετακίνηση. Επίσης, σημείωσε την ανάγκη να ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό η παράμετρος της κλιματικής αλλαγής, χαιρέτισε την πρόταση για δημοτική αστική συγκοινωνία με την προϋπόθεση να είναι προσβάσιμα τα οχήματα, επεσήμανε την ύπαρξη εμποδίων στα πεζοδρόμια που δυσκολεύουν την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και πρότεινε τη δημιουργία ομάδας, η οποία να έχει εκπροσώπους από διάφορους φορείς και να ασχολείται με το κομμάτι της προσβασιμότητας σε όλες του τις εκφάνσεις.

Η κα. Ρούλα Μυκονιάτη, ξενοδόχος, επεσήμανε την πληθυσμιακή έκρηξη που λαμβάνει χώρα στην ευρύτερη περιοχή της Καλλικράτειας κατά τη θερινή περίοδο και η οποία έχει λάβει ανεξέλεγκτες διαστάσεις την τελευταία διετία, ιδιαίτερα λόγω της βραχυχρόνιας μίσθωσης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και καθυστερήσεις στο δίκτυο (25 λεπτά για μια απόσταση 5 χλμ.). Επιπλέον, πρότεινε την επέκταση του προτεινόμενου δικτύου προσβασιμότητας στον οικισμό της Καλλικράτειας και στις οδούς Καστριμά και Μυκονιάτη, ενώ επεσήμανε την ανάγκη για διερεύνηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης του παραλιακού άξονα (πιθανή μονοδρόμηση).

Ο κ. Ιωάννης Μαργαρίτης, εκπρόσωπος του ΚΤΕΛ Χαλκιδικής Α.Ε., πρότεινε την επανεξέταση των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις οδούς Θεσσαλονίκης & 28^{ης} Οκτωβρίου στον οικισμό των Μουδανιών λόγω της ύπαρξης σχολικών συγκροτημάτων.

Ο κ. Παύλος Ξηροσυλιδής, τέως Δημοτικός σύμβουλος, επεσήμανε την ύπαρξη εμποδίων στα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους, τα οποία εμποδίζουν την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των ευάλωτων ομάδων, χαιρέτισε την πρόταση για δημιουργία δημοτικής αστικής συγκοινωνίας και χαρακτήρισε απαράδεκτες τις καινούριες στάσεις των ΚΤΕΛ.

Η κα. Βίκυ Μπολάκη, Δημοτική σύμβουλος, αφού ευχαρίστησε την ομάδα μελέτης για την αναλυτική παρουσίαση, πρότεινε την ύπαρξη δρομολογίων ΜΜΜ αυξημένης συχνότητας μεταξύ των κεντρικών οικισμών του δήμου και του σταθμού μετρό της Νέας Ελβετίας με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου και ρώτησε τι προβλέπεται σχετικά με την ηλεκτροκίνηση.

Οι εκπρόσωποι της Αστυνομίας επεσήμαναν την ανάγκη διερεύνησης μετατροπής υφιστάμενων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς, καθώς και μη ύπαρξη κουλτούρας οδηγικής συμπεριφοράς στους μετακινούμενους.

Αρκετοί συμμετέχοντες επεσήμαναν την ανάγκη για ενιαίο πολεοδομικό και κοινωνικό σχεδιασμό, ενώ υπογράμμισαν τις ιδιαίτερα επιβαρυμένες συνθήκες που επικρατούν στο δίκτυο κατά τη θερινή περίοδο.

Τέλος, ο κ. Δημήτρης Λιασκόπουλος, σε τοποθετήσεις του στη διάρκεια της συζήτησης, αναφέρθηκε στην ανάπτυξη του παραλιακού άξονα, στον υφιστάμενο προγραμματισμό του δήμου, στο κομμάτι του δικτύου που βρίσκεται στην αρμοδιότητα της Περιφέρειας, ενώ πρότεινε και την ύπαρξη λευκού ταξί προς εξυπηρέτηση των απόμων με αναπηρία.

Στάδιο 4

Κλείνοντας, η κ. Βεράνη έκανε τη σύνοψη της διαβουλευτικής διαδικασίας και ανέφερε ότι το προσχέδιο μέτρων/ παρεμβάσεων θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ δίνοντας τη δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο αποστολής σχολίων/ παρατηρήσεων επί αυτού το επόμενο διάστημα.

5.3 Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις

Μέσα από τις τοποθετήσεις των παρευρισκόμενων και τη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε αναδείχθηκε για ακόμη μία φορά η αναγκαιότητα εκπόνησης ενός Στρατηγικού Σχεδίου για την κινητικότητα στο Δήμο Νέας Προποντίδας, το οποίο θα υποδεικνύει με σαφήνεια και όρους βιωσιμότητας τα μέτρα και τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να αναπτύξει ο Δήμος κατά την επόμενη δεκαετία και θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τις σύγχρονες προκλήσεις.

Τα βασικότερα ζητήματα που αναδείχθηκαν σχετίζονται με την ανάγκη για ενιαίο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, καθώς στην περιοχή του δήμου παρατηρείται το φαινόμενο της σύγκρουσης των χρήσεων γης και της ραγδαίας επέκτασης της β' κατοικίας, και τα ζητήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και στάθμευσης που μεγεθύνονται κατά τη θερινή περίοδο λόγω της προσέλευσης μεγάλου αριθμού επισκεπτών.

Επιπλέον, στο επίκεντρο τέθηκε η καθολική προσβασιμότητα όλων των ομάδων πολιτών και τα προβλήματα που απαντώνται στις υφιστάμενες υποδομές βαδισιμότητας, η ανάγκη για αναβάθμιση των υπηρεσιών ΜΜΜ, ενώ πρόσθετα σημειώθηκε και η προσπάθεια που πρέπει να γίνει για δράσεις που θα στοχεύουν στη συμπεριφορική αλλαγή των μετακινούμενων προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, καθώς και στην αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των πολιτών.

6. Επίλογος – Επόμενα βήματα

Στο παρόν τεύχος αναλύονται διεξοδικά τα τελικά πακέτα μέτρων όπως αυτά καθορίστηκαν λαμβανομένου υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας, τις προσδοκίες των εμπλεκόμενων φορέων, τις τάσεις εξέλιξης της περιοχής μελέτης, καθώς και τις κατευθύνσεις τόσο των ευρωπαϊκών στρατηγικών όσο και του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού πλαισίου. Σημειώνεται δε πως το επιλεχθέν σενάριο καλύπτει στο μέγιστο βαθμό την Στρατηγική του ΣΒΑΚ, ήτοι όραμα και προτεραιότητες.

Τα εν λόγω μέτρα και παρεμβάσεις τύγχανε ποσοτικής αξιολόγησης μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου και τέθηκαν προς γνώση φορέων και πολιτών στη 2^η Δημόσια Διαβούλευση που έλαβε χώρα μέσω διά ζώσης εκδήλωσης στις 18-11-2024.

Έτσι, τα προτεινόμενα μέτρα/ παρεμβάσεις λαμβάνοντας υπόψη την ανατροφοδότηση από τις συμμετοχικές διαδικασίες θα βελτιωθούν, θα εμπλουτιστούν και θα συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω στο επόμενο τεύχος, Πρώτη έκδοση ΣΒΑΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Υφιστάμενος σχεδιασμός Δήμου Ν. Προποντίδας σε ορίζοντα 5ετίας & 10ετίας

A/A	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). 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).	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 2.510.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (19/09/2018)
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).	Ολοκληρω- μένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 300.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (03/04/2019)
3	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Ε.Ο. Ν. Μουδανιών - 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. Μουδανιών - 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).	Ολοκληρω- μένο		<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). ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ	Ολοκληρω- μένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 516.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (17/12/2019)
5	<u>Οδοποιία αγροτικής οδού από Τ.Κ. Σωζόπολης έως Δ.Κ. Τρίγλιας (Αρ. Μελ. 20/2018)</u>	Ολοκληρω- μένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 1.070.000,00€

Στάδιο 4

	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).			<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. • 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 Ελαιοχωρών και των Πετραλώνων. • Η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, καλαθάκια, κλπ) στις ανωτέρω περιοχές.	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 18.500.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (05/05/2023)

Στάδιο 4

7	<u>Ανάδειξη μέρους του διατειχίσματος της Ν. Ποτίδαιας και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου (Αρ. Μελ. 24/2021)</u> Το έργο αφορά στη δημιουργία ενός ήπιου περιβάλλοντος χώρου όπου το διατείχισμα της Κασσανδρείας, το οποίο βρίσκεται στο βόρειο όριο του οικισμού της Νέας Ποτίδαιας και εκτείνεται σε μήκος περίπου 1.200m, από τον Τωρωναίο 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 ανάπτυξη 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 διατειχίσματος 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: 1. 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 σπλισμού Φ32mm/S500s, πλήρως γαλβανισμένης. • Στην επένδυση του μετώπου του πρσανούς με εύκαμπτο τύπο επένδυσης από πλήρως αγκυρούμενο συρματόπλεγμα και τρισιδιάστατο αντιδιαβρωτικό 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. 2. 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.	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 2.362.903,23€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (26/10/2022)

Στάδιο 4

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 τοίχειο.	√		<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, 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.	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 650.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (14/12/2022)
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:</u> 974.800,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (17/07/2023)
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	√		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 247.987,60€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (22/08/2023)

Στάδιο 4

	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.			
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 οδοστρωσίας (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 φωτιστικά σώματα με λαμπτήρες τύπου led, τα οποία είναι φιλικά στο περιβάλλον ενώ παράλληλα παρέχουν καθαρής και προηγμένης τεχνολογίας φωτισμό.	✓		<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 6.000.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΝΑΙ (06/07/2023)

Στάδιο 4

	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. Μουδανίων - 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.	√		Προϋπολογισμός μελέτης: 4.700.000,00€ Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (21/06/2023)
15	<u>Εκπαιδευτικό - Θεματικό πεζοπορικό μονοπάτι Αγίου Μάμα της Δ.Ε. Μουδανίων του Δήμου Νέας Προποντίδας (Αρ. Μελ. 15/2023)</u> Το έργο αφορά στη δημιουργία εκπαιδευτικού - θεματικού πεζοπορικού μονοπατιού στον Αγ. Μάμα, της Δ.Ε. Μουδανίων 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.	√		Προϋπολογισμός μελέτης: 635.100,00€ Δημόσια σύμβαση: 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 αγωνιστικό χώρο, τον χώρο των αποδυτηρίων και wc και τέλος των χώρων 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.	√		Προϋπολογισμός μελέτης: 1.240.000,00€ Δημόσια σύμβαση: ΟΧΙ
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 4.091,31m ² . Το κτιριακό συγκρότημα του Ειδικού Σχολείου οργανώνεται με βάση	√		Προϋπολογισμός μελέτης: 5.275.000,00€ Δημόσια σύμβαση: ΟΧΙ

Στάδιο 4

	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 υδρόφοβα υλικά, διαφανή, μόνιμης προστασίας. 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 κτιριακό 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		✓	<u>Προϋπολογισμός μελέτης:</u> 9.550.000,00€ <u>Δημόσια σύμβαση:</u> ΟΧΙ

Στάδιο 4

	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-B) ενώ στα δυτικά του διατάσσεται το Ε.Ε.Ε.Ε.Κ Ν. Ποτίδαιας σε 4 κτίρια (κτίριο 1, κτίριο 1-B, 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 εξυπηρετηθεί 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 Ν. Ποτίδαιας. Επιπλέον το οικόπεδο θα περιφραχθεί και θα διαμορφωθούν προαύλειος χώρος καθώς και υπαίθρια γήπεδα.																																																																																																																			
19	<u>ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ</u> Η προμήθεια περιλαμβάνει την τοποθέτηση στεγαστρών (έξυπνες στάσεις) σε 26 θέσεις στο Δήμο Νέας Προποντίδας ήτοι <table><tr><th>Α/Α - Θέση στο χώρο</th><th>Όνομα στάσης</th><th colspan="2">Συντεταγμένες (Σύστημα ΕΓΣΑ '87)</th></tr><tr><th></th><th></th><th>X</th><th>Y</th></tr><tr><td>1</td><td>Ποτίδαια (Επαρχιακή)</td><td>442923</td><td>4449335</td></tr><tr><td>2</td><td>Νέα Μουδανιά (Κέντρο Υγείας)</td><td>439698</td><td>4454358</td></tr><tr><td>3</td><td>Νέα Μουδανιά (Μουσείο)</td><td>438409</td><td>4454426</td></tr><tr><td>4</td><td>Άγιος Μάμας (Κονιάτση)</td><td>443395</td><td>4456582</td></tr><tr><td>5</td><td>Πορταριά (Κέντρο)</td><td>439880</td><td>4459181</td></tr><tr><td>6</td><td>Σήμαντρα (Κεντρική πλατεία)</td><td>441349</td><td>4466083</td></tr><tr><td>7</td><td>Άγιος Παντελεήμονας</td><td>437720</td><td>4463781</td></tr><tr><td>8</td><td>Νέα Τένεδος (Εκκλησία)</td><td>435426</td><td>4464109</td></tr><tr><td>9</td><td>Νέα Τρίγλεια (Κεντρική πλατεία)</td><td>432589</td><td>4461758</td></tr><tr><td>10</td><td>Ελαιχώρια (Πλατεία)</td><td>429606</td><td>4465071</td></tr><tr><td>11</td><td>Πετρόλωνα</td><td>428514</td><td>4468767</td></tr><tr><td>12</td><td>Κρήνη</td><td>428538</td><td>4471699</td></tr><tr><td>13</td><td>Νέα Γωνιά</td><td>422949</td><td>4468121</td></tr><tr><td>14</td><td>Λάκκωμα (Κονιάτση)</td><td>419863</td><td>4471210</td></tr><tr><td>15</td><td>Άγιος Παύλος (Κεντρική οδός)</td><td>420047</td><td>4465698</td></tr><tr><td>16</td><td>Νέα Ηράκλεια (Σχολείο)</td><td>416181</td><td>4466301</td></tr><tr><td>17</td><td>Νέα Καλλικράτεια (Μασσούτης)</td><td>420480</td><td>4463444</td></tr><tr><td>18</td><td>Νέα Καλλικράτεια (Πάρκο Σελμενάνκη)</td><td>420573</td><td>4462644</td></tr><tr><td>19</td><td>Νέα Σόλιστα (Πλατεία)</td><td>426266</td><td>4464394</td></tr><tr><td>20</td><td>Βεργιά (Ευ Ζήν)</td><td>425668</td><td>4461348</td></tr><tr><td>21</td><td>Σωζόπολη (Κεντρική οδός)</td><td>427354</td><td>4458754</td></tr><tr><td>22</td><td>Νέα Πλάγια (Αμυγδαλιές)</td><td>428774</td><td>4458645</td></tr><tr><td>23</td><td>Νέα Πλάγια (Παραλία)</td><td>432046</td><td>4456461</td></tr><tr><td>24</td><td>Νέα Φλογητά (Κεντρική πλατεία)</td><td>433540</td><td>4456823</td></tr><tr><td>25</td><td>Παραλία Διονυσίου (Εκκλησία)</td><td>436123</td><td>4455662</td></tr><tr><td>26</td><td>Ζωγράφου (Κονιάτση)</td><td>436419</td><td>4459449</td></tr></table>	Α/Α - 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 (Κονιάτση)	443395	4456582	5	Πορταριά (Κέντρο)	439880	4459181	6	Σήμαντρα (Κεντρική πλατεία)	441349	4466083	7	Άγιος Παντελεήμονας	437720	4463781	8	Νέα Τένεδος (Εκκλησία)	435426	4464109	9	Νέα Τρίγλεια (Κεντρική πλατεία)	432589	4461758	10	Ελαιχώρια (Πλατεία)	429606	4465071	11	Πετρόλωνα	428514	4468767	12	Κρήνη	428538	4471699	13	Νέα Γωνιά	422949	4468121	14	Λάκκωμα (Κονιάτση)	419863	4471210	15	Άγιος Παύλος (Κεντρική οδός)	420047	4465698	16	Νέα Ηράκλεια (Σχολείο)	416181	4466301	17	Νέα Καλλικράτεια (Μασσούτης)	420480	4463444	18	Νέα Καλλικράτεια (Πάρκο Σελμενάνκη)	420573	4462644	19	Νέα Σόλιστα (Πλατεία)	426266	4464394	20	Βεργιά (Ευ Ζήν)	425668	4461348	21	Σωζόπολη (Κεντρική οδός)	427354	4458754	22	Νέα Πλάγια (Αμυγδαλιές)	428774	4458645	23	Νέα Πλάγια (Παραλία)	432046	4456461	24	Νέα Φλογητά (Κεντρική πλατεία)	433540	4456823	25	Παραλία Διονυσίου (Εκκλησία)	436123	4455662	26	Ζωγράφου (Κονιάτση)	436419	4459449	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης: 97.029,50€</u> <u>Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (10/08/2022)</u>
Α/Α - 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 (Κονιάτση)	443395	4456582																																																																																																																	
5	Πορταριά (Κέντρο)	439880	4459181																																																																																																																	
6	Σήμαντρα (Κεντρική πλατεία)	441349	4466083																																																																																																																	
7	Άγιος Παντελεήμονας	437720	4463781																																																																																																																	
8	Νέα Τένεδος (Εκκλησία)	435426	4464109																																																																																																																	
9	Νέα Τρίγλεια (Κεντρική πλατεία)	432589	4461758																																																																																																																	
10	Ελαιχώρια (Πλατεία)	429606	4465071																																																																																																																	
11	Πετρόλωνα	428514	4468767																																																																																																																	
12	Κρήνη	428538	4471699																																																																																																																	
13	Νέα Γωνιά	422949	4468121																																																																																																																	
14	Λάκκωμα (Κονιάτση)	419863	4471210																																																																																																																	
15	Άγιος Παύλος (Κεντρική οδός)	420047	4465698																																																																																																																	
16	Νέα Ηράκλεια (Σχολείο)	416181	4466301																																																																																																																	
17	Νέα Καλλικράτεια (Μασσούτης)	420480	4463444																																																																																																																	
18	Νέα Καλλικράτεια (Πάρκο Σελμενάνκη)	420573	4462644																																																																																																																	
19	Νέα Σόλιστα (Πλατεία)	426266	4464394																																																																																																																	
20	Βεργιά (Ευ Ζήν)	425668	4461348																																																																																																																	
21	Σωζόπολη (Κεντρική οδός)	427354	4458754																																																																																																																	
22	Νέα Πλάγια (Αμυγδαλιές)	428774	4458645																																																																																																																	
23	Νέα Πλάγια (Παραλία)	432046	4456461																																																																																																																	
24	Νέα Φλογητά (Κεντρική πλατεία)	433540	4456823																																																																																																																	
25	Παραλία Διονυσίου (Εκκλησία)	436123	4455662																																																																																																																	
26	Ζωγράφου (Κονιάτση)	436419	4459449																																																																																																																	
20	<u>Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του ΣΑΠ (Σχέδιο Αστικής Προσπελασιμότητας) του Δήμου Νέας Προποντίδας</u> 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	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης: 37.200,00€</u> <u>Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (13/10/2022)</u>																																																																																																																

Στάδιο 4

	«προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.			
21	<u>Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση σχεδίου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) στο Δήμο Νέας Προποντίδας</u> 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 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	Ολοκληρωμένο		<u>Προϋπολογισμός μελέτης: 36.828.00€</u> <u>Δημόσια σύμβαση: ΝΑΙ (28/07/2022)</u>