



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΟΡΔΑΙΑΣ

Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης &
Παρουσίαση Προκαταρκτικών Προτάσεων

Δομή

1



Εισαγωγή

2



Περιγραφή περιοχής μελέτης

3



Μεθοδολογικά βήματα

4



Βασικά αποτελέσματα ανάλυσης

5



Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

6



Παρουσίαση προκαταρκτικών σεναρίων & προτάσεων



Κυκλοφοριακή Μελέτη Δ. Εορδαίας

**Αναθέτουσα
αρχή**



**ΔΗΜΟΣ
ΕΟΡΔΑΙΑΣ**

Ανάδοχος

CONSORTIS

Ομάδα μελέτης

- **ΤΣΑΚΟΥΜΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**, Αγρ. Τοπογράφος Μηχ/κος, MSc - Κοινός Εκπρόσωπος
- **ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**, Αγρ. Τοπογράφος Μηχ/κος - Αναπλ. Κοινός Εκπρόσωπος
- **ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ**, Αγρ. Τοπογράφος Μηχ/κος
- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ**, Έργων Υποδομής Τ.Ε.
- **ΒΕΡΑΝΗ ΕΛΕΝΗ**, Μηχ/κος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περ/κης Ανάπτυξης, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ
- **ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**, Πολιτικός Μηχ/κός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ
- **ΣΔΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ** - Πολιτικός Μηχ/κός, MSc Συγκοινωνιολόγος, Υπ. Δρ. ΑΠΘ

1 Άξονες της μελέτης

1 Αποτύπωση και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

2 Διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων και προτάσεων κινητικότητας

Οργάνωση στάθμευσης

Βελτίωση οδικής ασφάλειας

Βελτίωση της κυκλοφοριακής ρύθμισης σε κόμβους

Βελτίωση εξυπηρέτησης Αστικής Συγκοινωνίας

Ανάπλαση πεζοδρομίων

Πρώθηση της ήπιας μετακίνησης

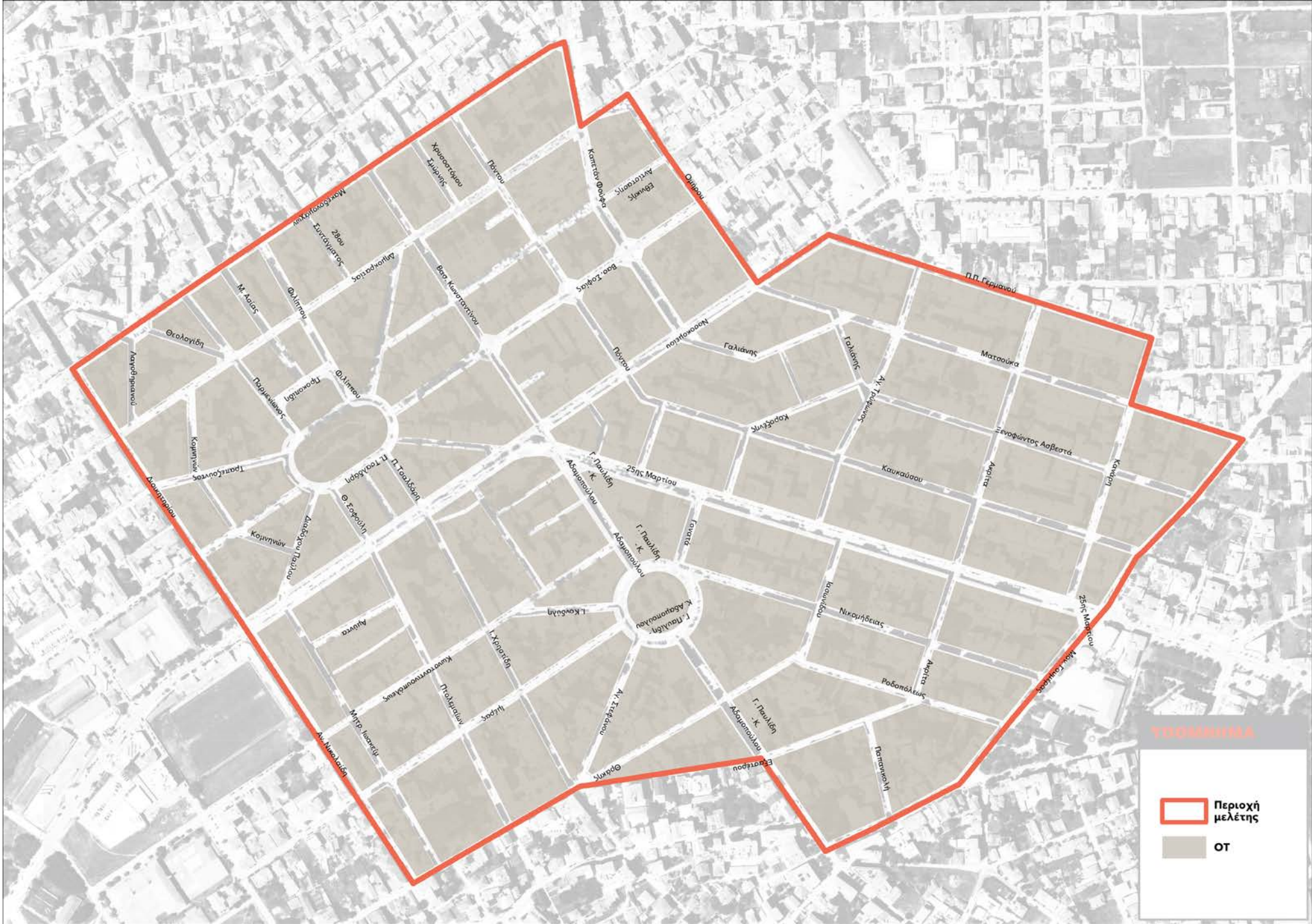


Στρατηγικοί Στόχοι

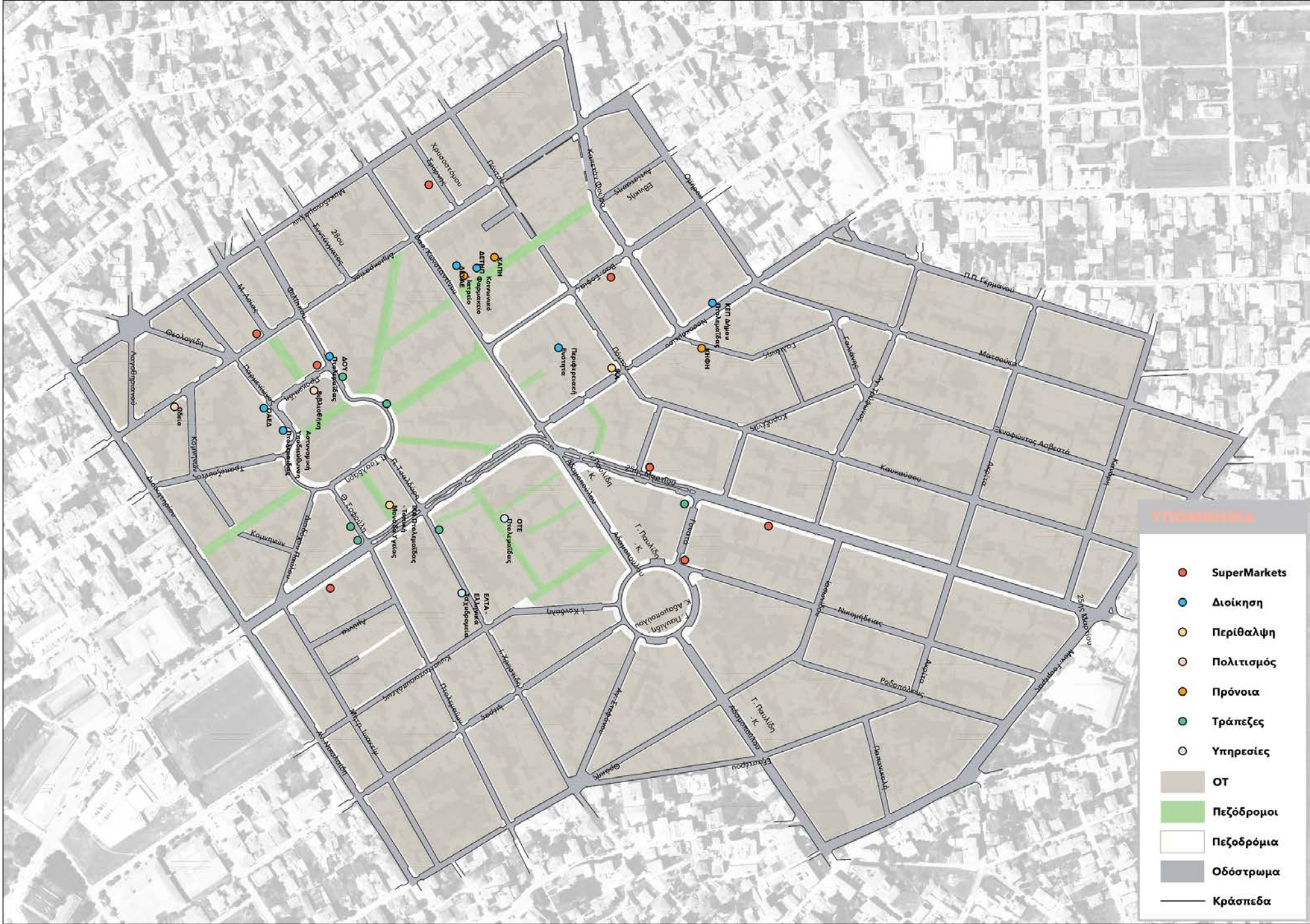
- Ανάδειξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας της πόλης
- Ανάπτυξη των λειτουργιών της πόλης έχοντας ως γνώμονα την ανθρωποκεντρική προσέγγιση και εξυπηρέτηση αυτών με ένα βιώσιμο σύστημα μεταφοράς
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών για την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης
- Εφαρμογή διαχειριστικών μέτρων και παρεμβάσεων που θα ενθαρρύνουν την εναλλακτική μετακίνηση
- Ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος της κινητικότητας και ιεραρχική εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων



2



Βασικές χρήσεις γης



3 Μεθοδολογικά βήματα

- Συγκέντρωση υφιστάμενων μελετών, στοιχείων, δεδομένων και υποβάθρων
- Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου για τις συνήθειες των μετακινουμένων
- Πραγματοποίηση επιτόπιων μετρήσεων, απογραφών και ερευνών κατά το χρονικό διάστημα του Μαΐου 2019



Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων
& σύνθεσης της κυκλοφορίας



Μετρήσεις φόρτου πεζών



Απογραφή προσφοράς, ζήτησης & εναλλαγής στάθμευσης



Κατάλογοι ελέγχου
βαδισιμότητας



Απογραφή
σήμανσης

Δόμηση βάσης στατιστικών
και περιγραφικών δεδομένων

Δόμηση εκτεταμένης βάσης χωρικών
δεδομένων σε περιβάλλον GIS

3 Μεθοδολογικά βήματα



Απογραφή &
Αξιολόγηση Οδικού
Δικτύου



Καταγραφή
μηχανοκίνητων
μετακινήσεων



Καταγραφή
χαρακτηριστικών
στάθμευσης



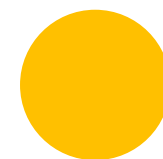
Καταγραφή των βιώσιμων,
μη-μηχανοκίνητων
μετακινήσεων



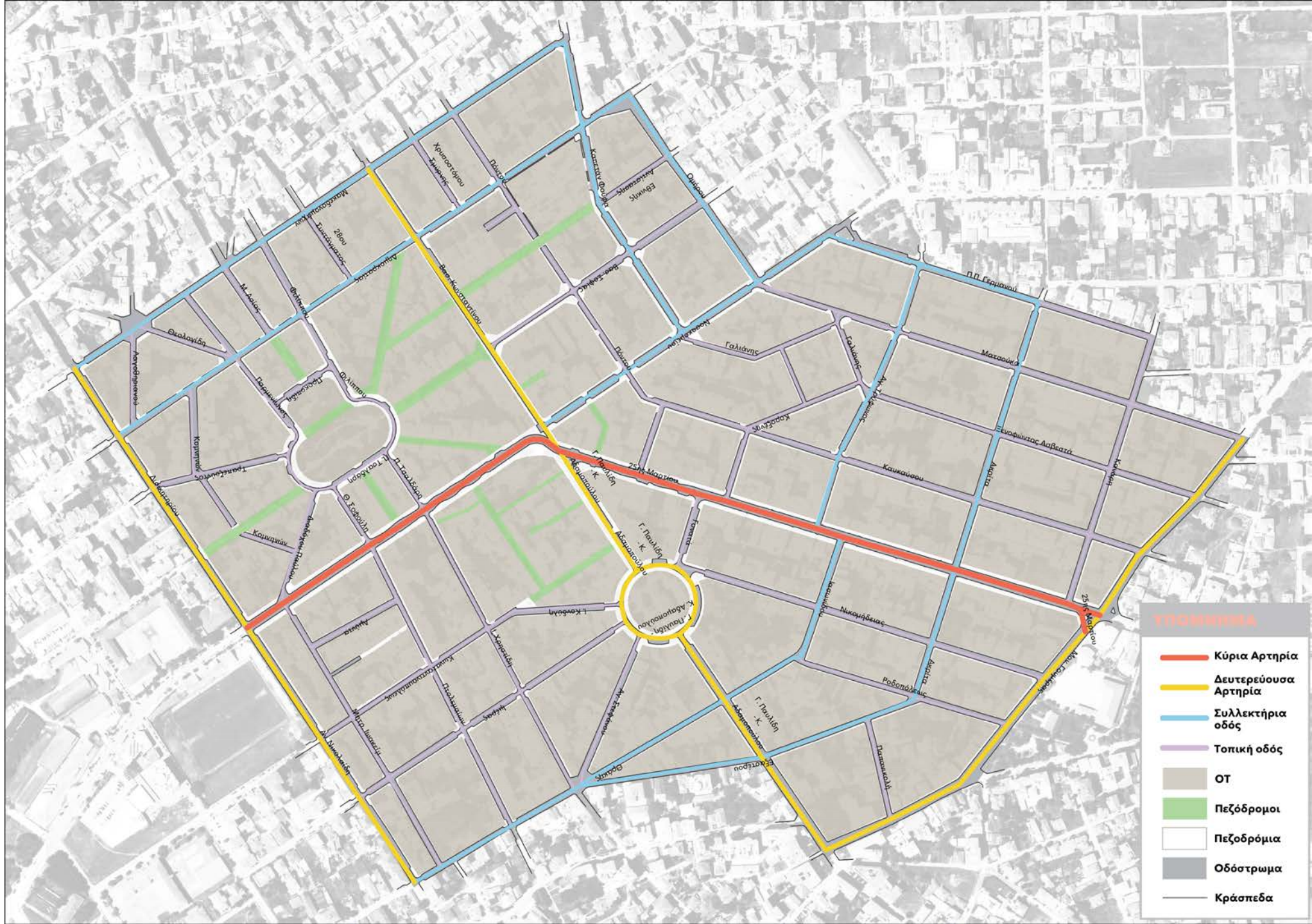
Καταγραφή του
συστήματος Μέσων
Μαζικής Μεταφοράς



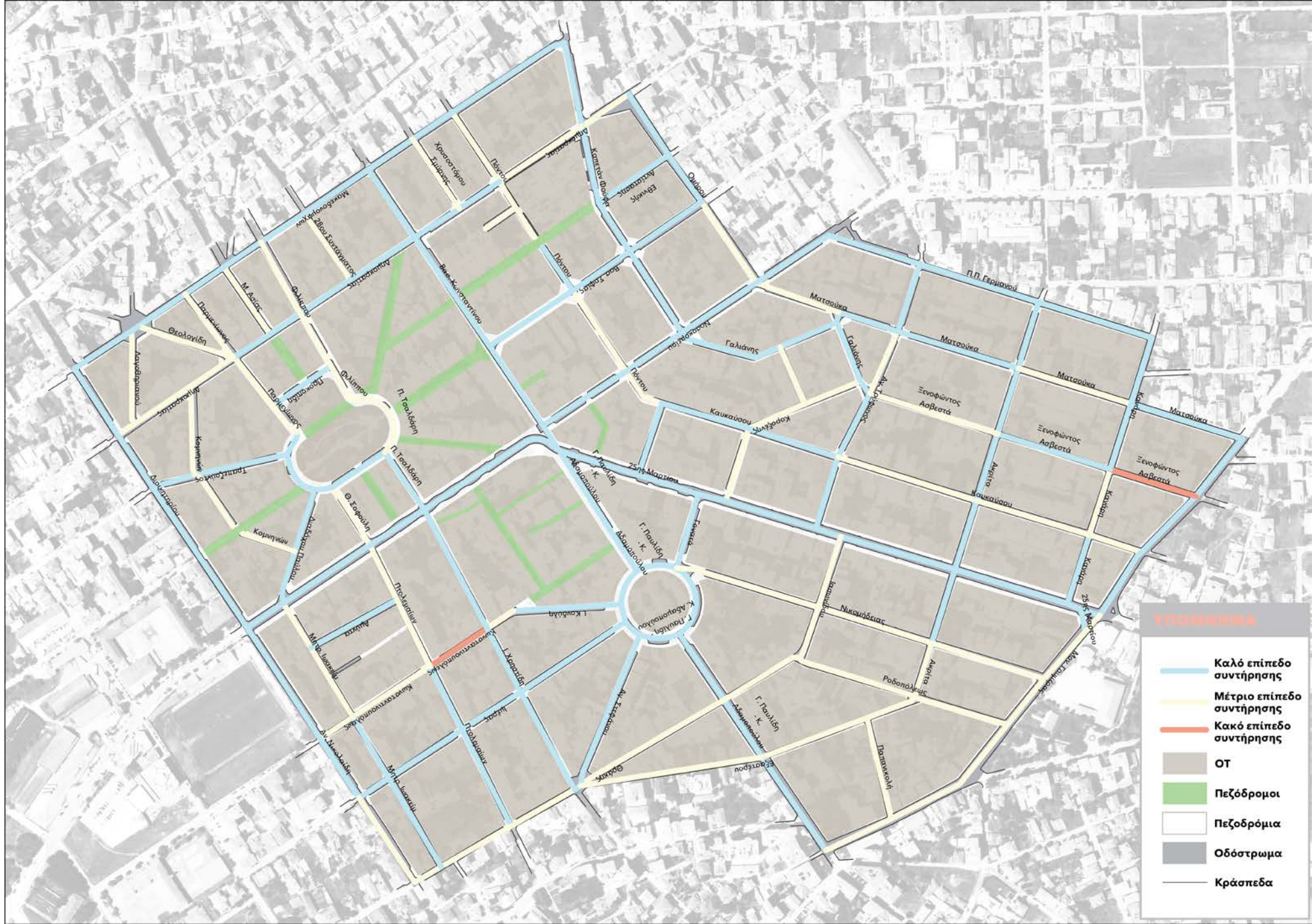
Καταγραφή
ατυχημάτων

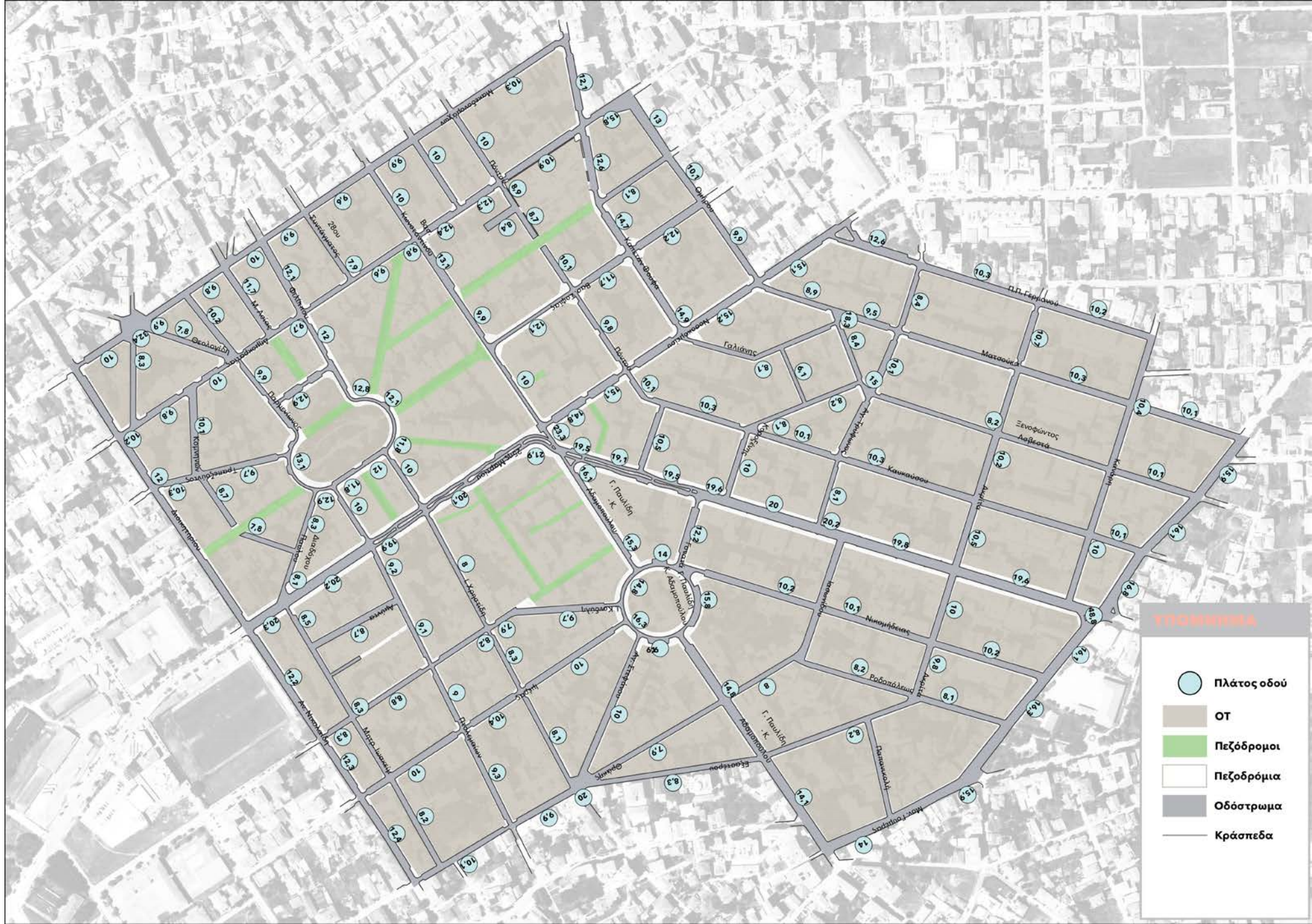


Έρευνα
χαρακτηριστικών
μετακίνησης

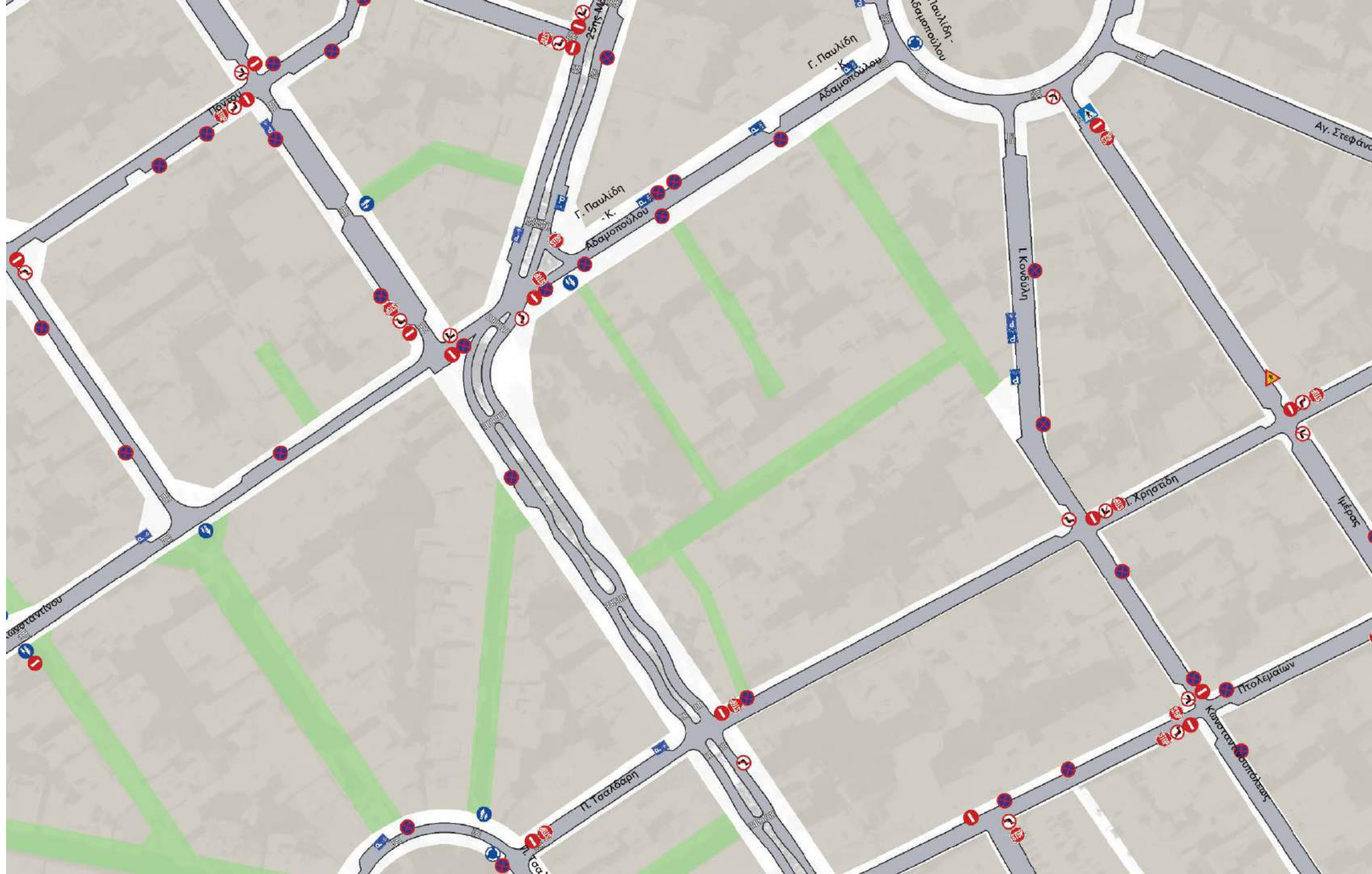


Επίπεδο συντήρησης





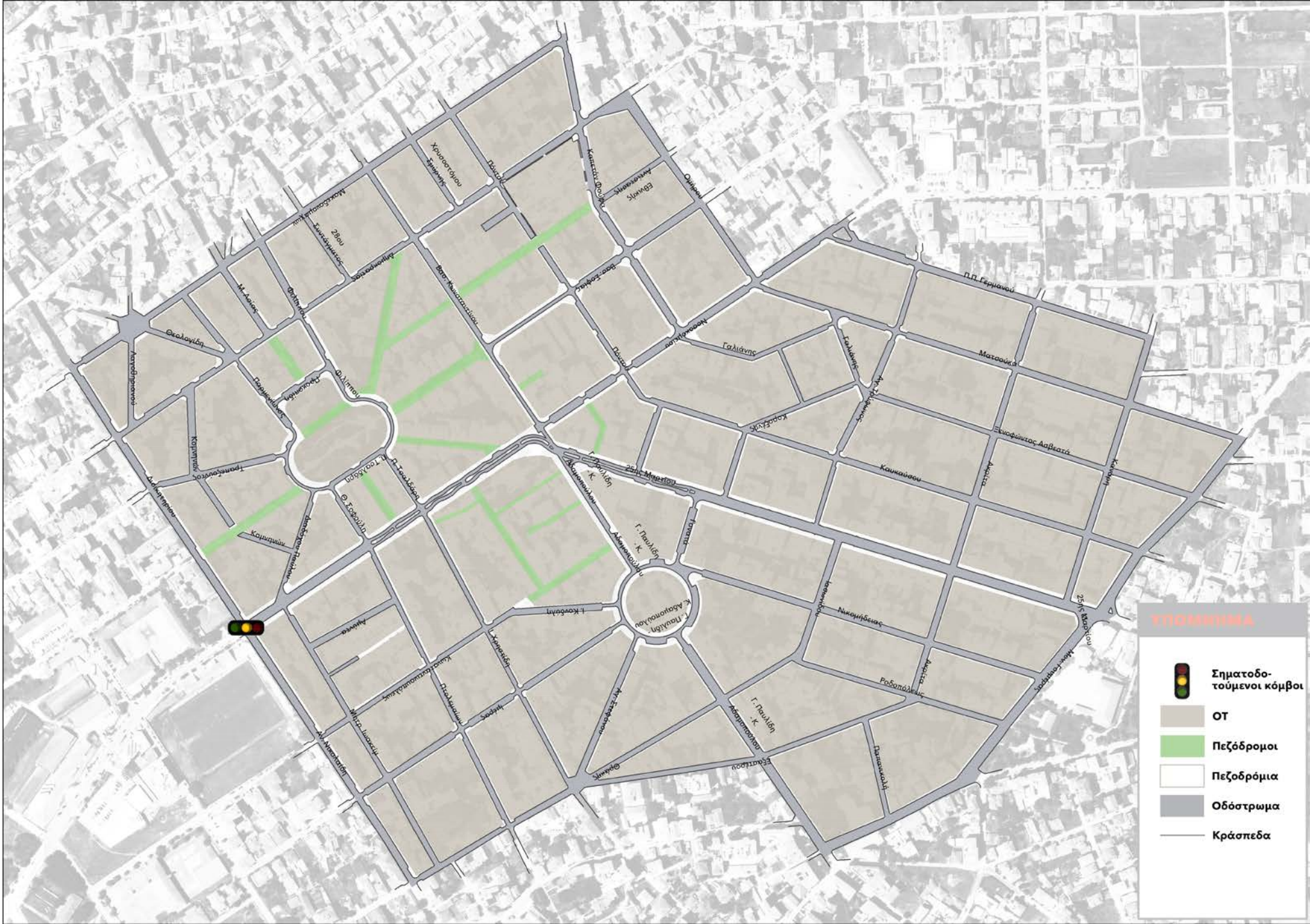
Σύμπτυξη οδικού δικτύου



Κυκλοφοριακή οργάνωση



Σηματοδοτούμενοι κόμβοι

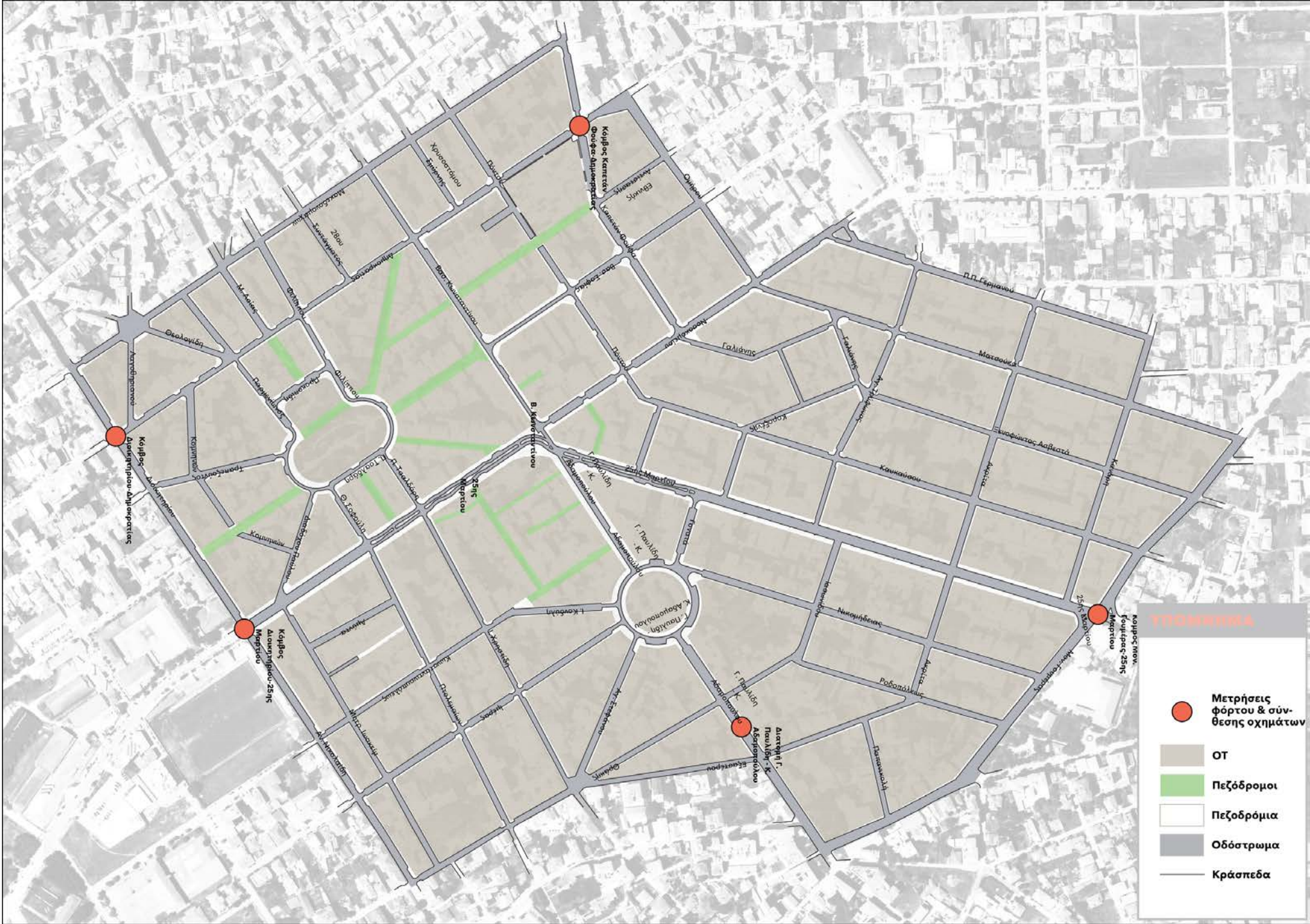


4 Μετρήσεις κυκλ. φόρτου

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων & σύνθεσης κυκλοφορίας σε 4 κόμβους & 1 διατομή:

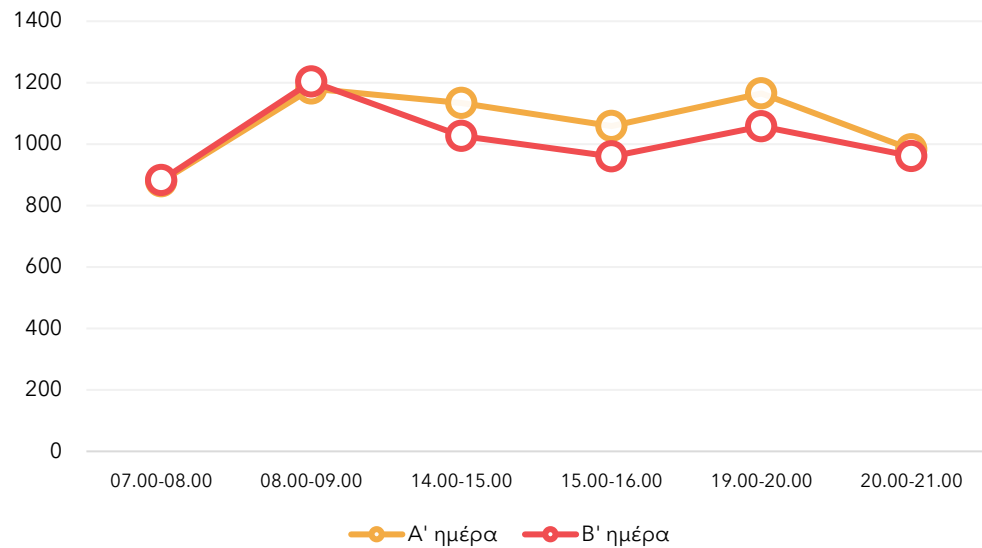
- 1 Διοικητηρίου - 25^{ης} Μαρτίου
- 2 Γουμεράς - 25^{ης} Μαρτίου
- 3 Καπετάν Φούφα - Δημοκρατίας
- 4 Διοικητηρίου - Δημοκρατίας
- 5 Παυλίδη Αδαμοπούλου

- 2 τυπικές καθημερινές & για 3 περιόδους (07:00-09:00, 14:00-16:00 & 19:00-21:00)

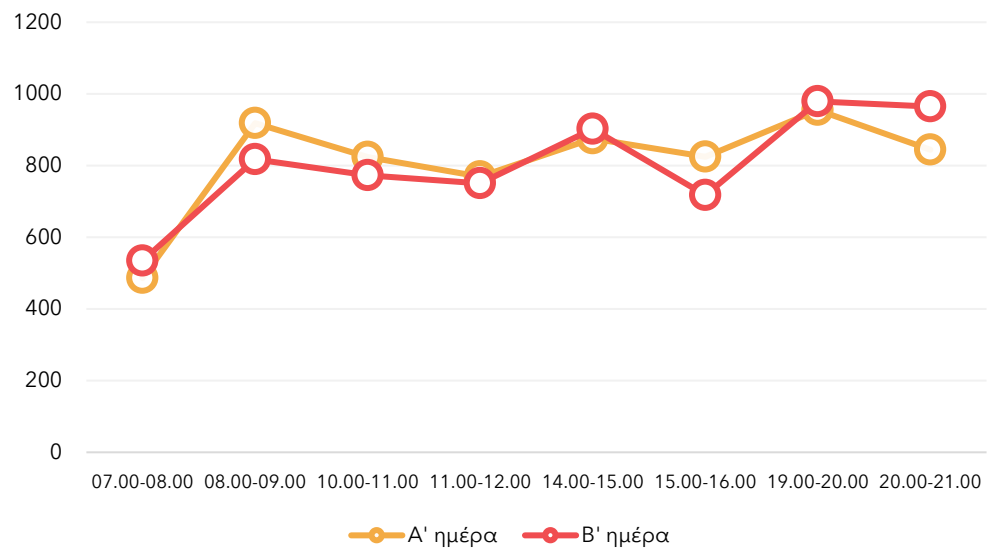


4 Κυκλοφοριακός φόρτος

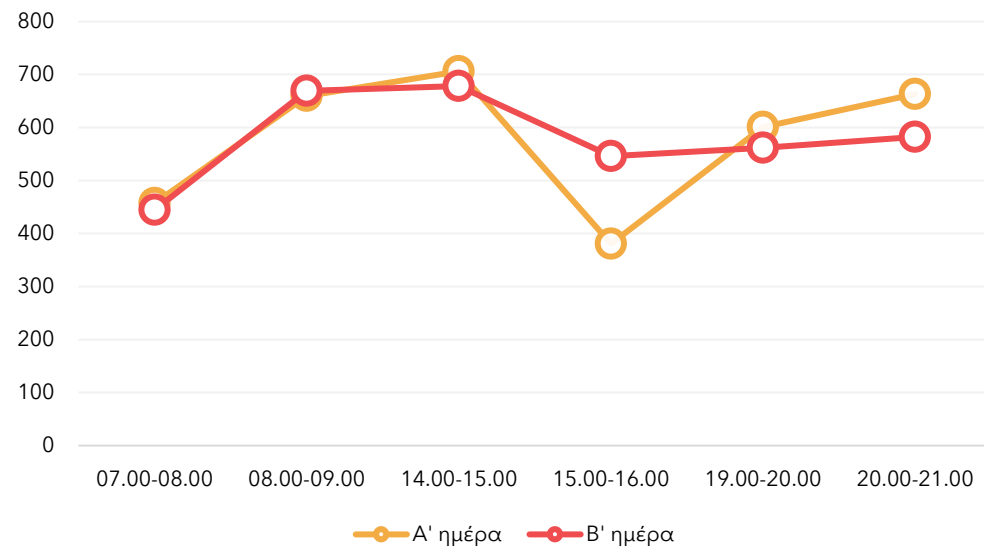
1



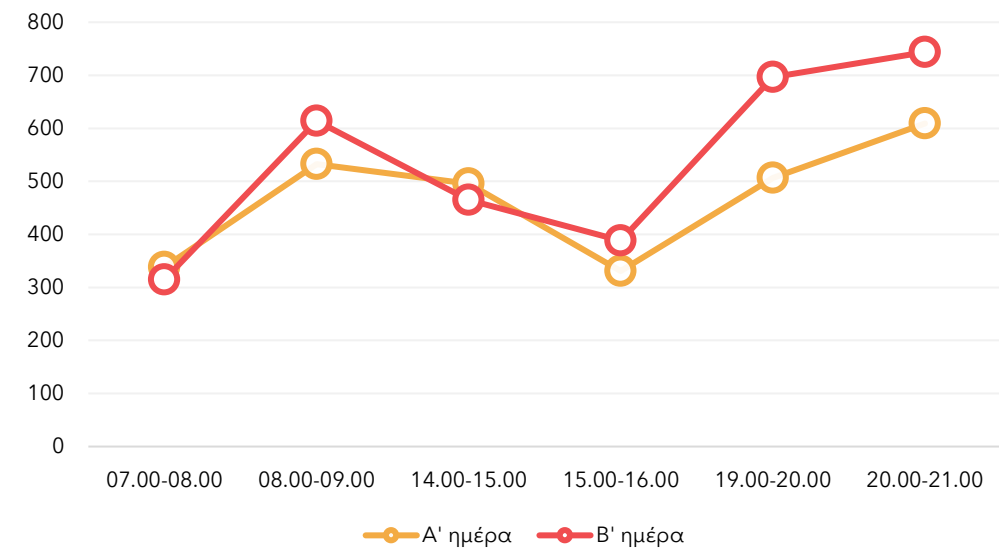
2



3

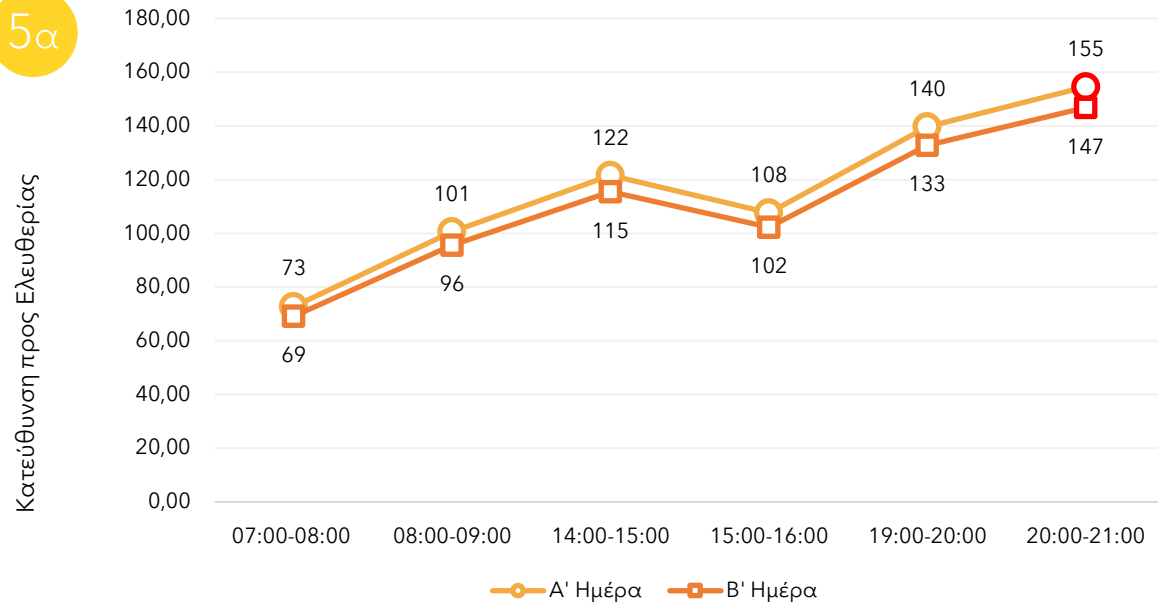


4

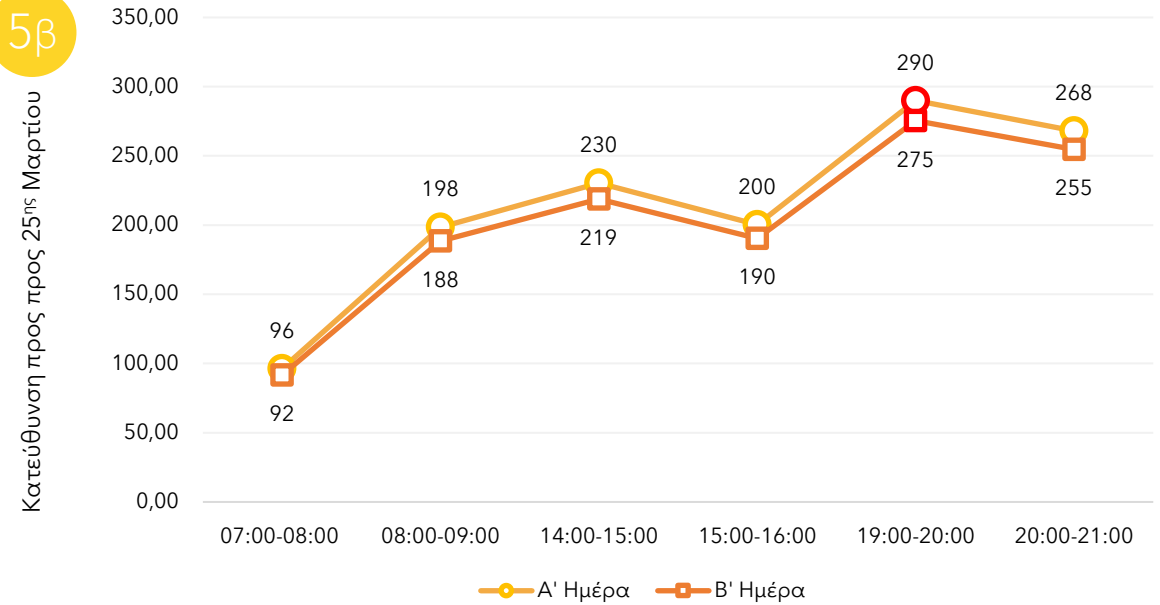


4 Κυκλοφοριακός φόρτος

5α

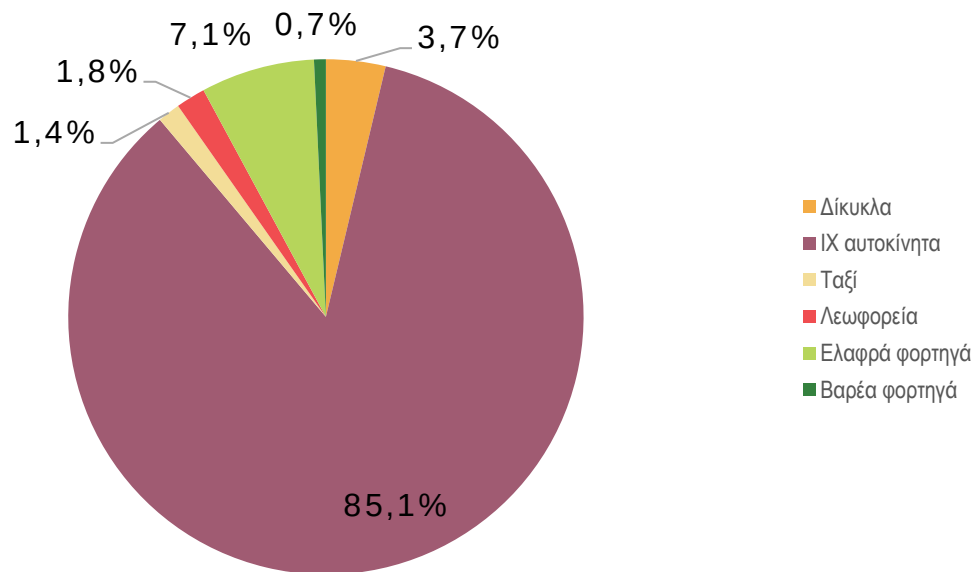


5β

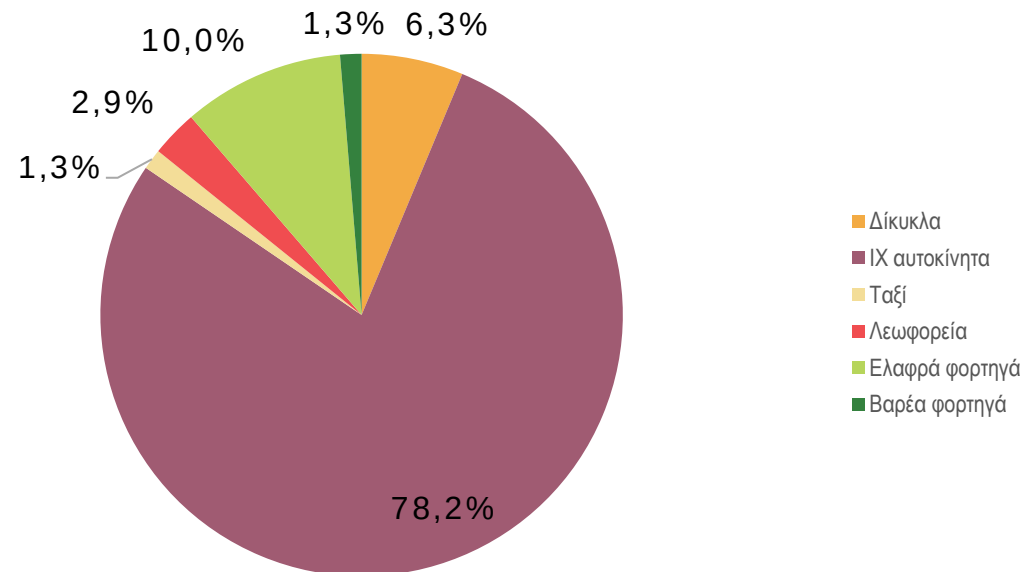


4 Σύνθεση κυκλοφορίας

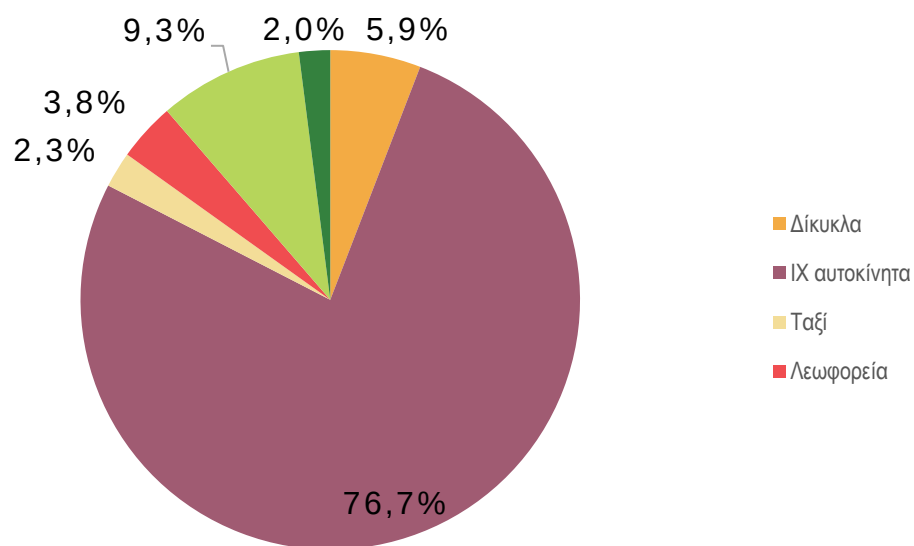
1



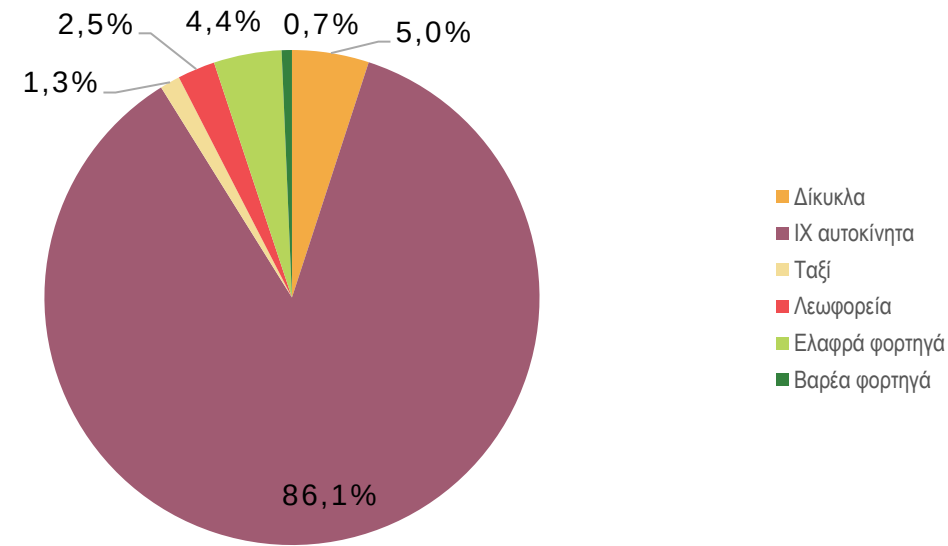
3



2

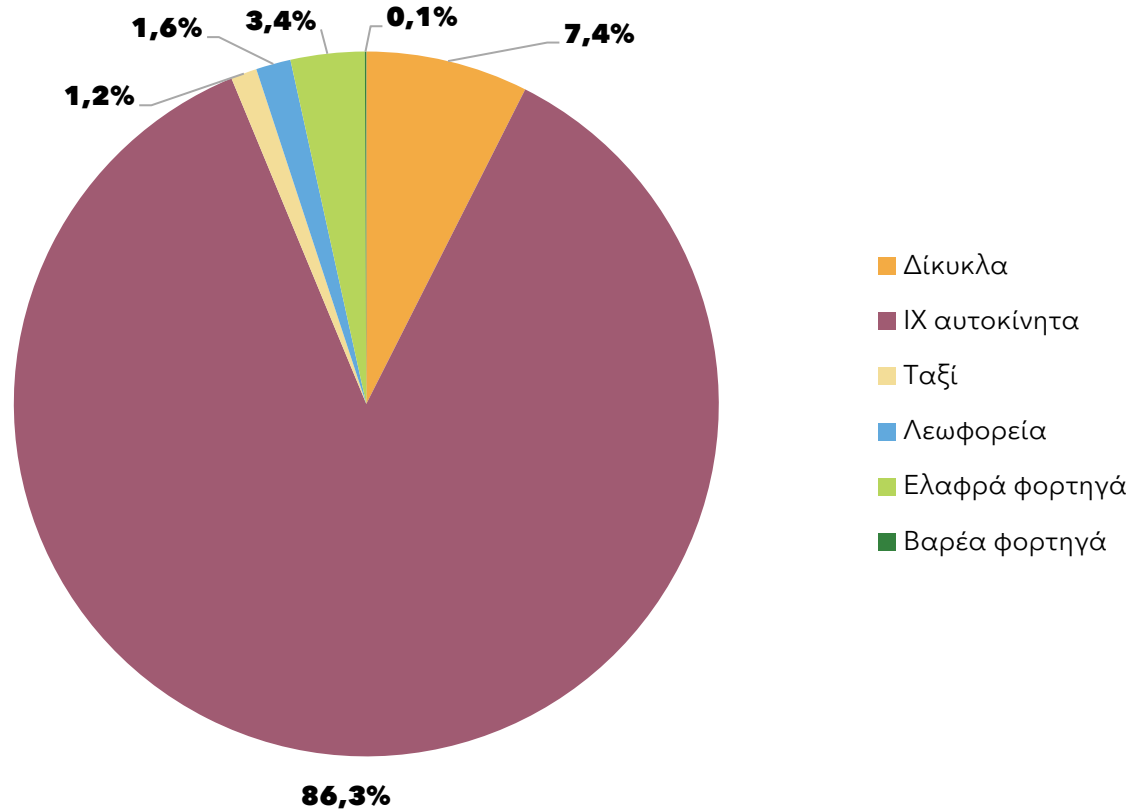


4

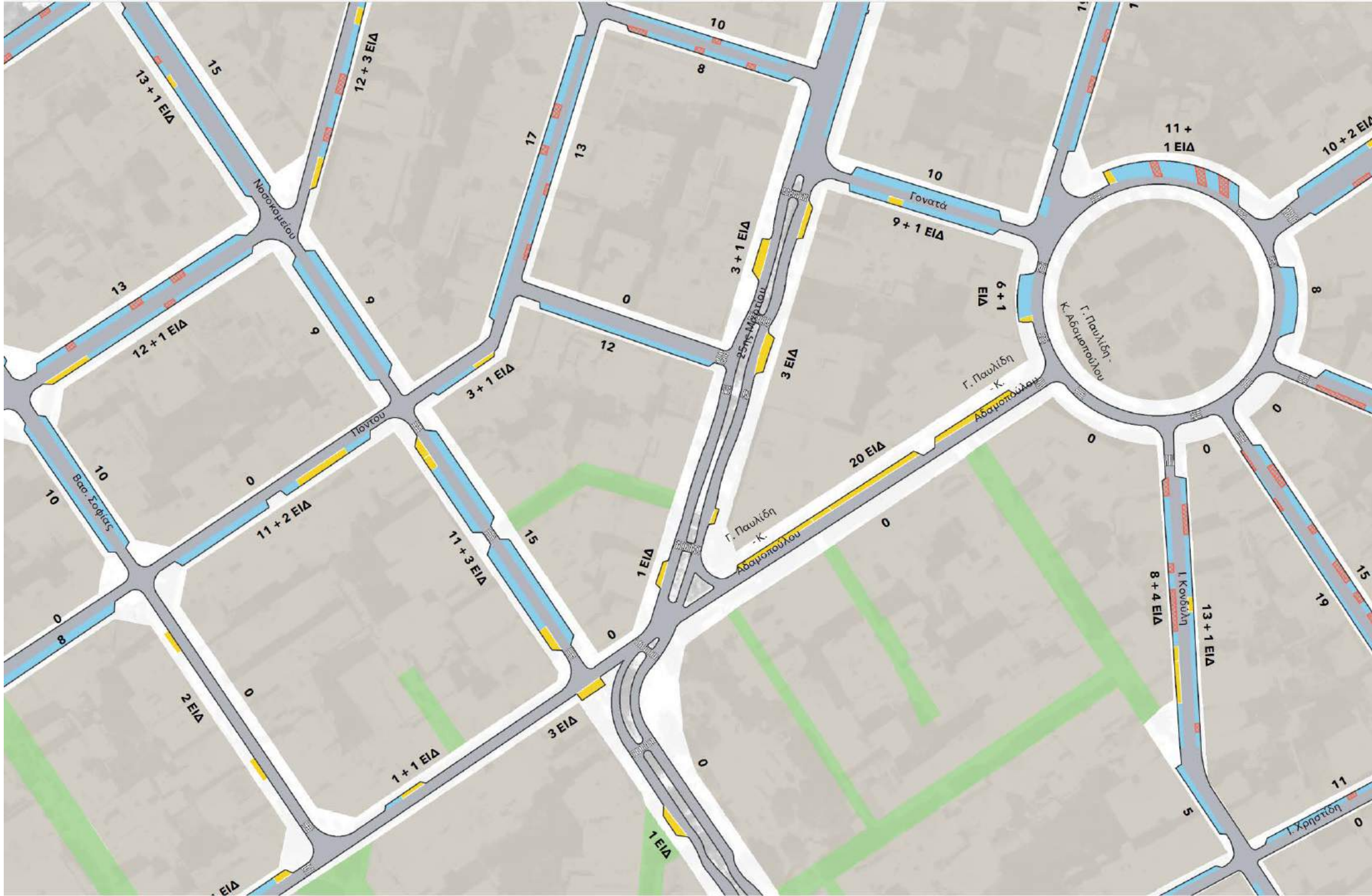


4 Σύνθεση κυκλοφορίας

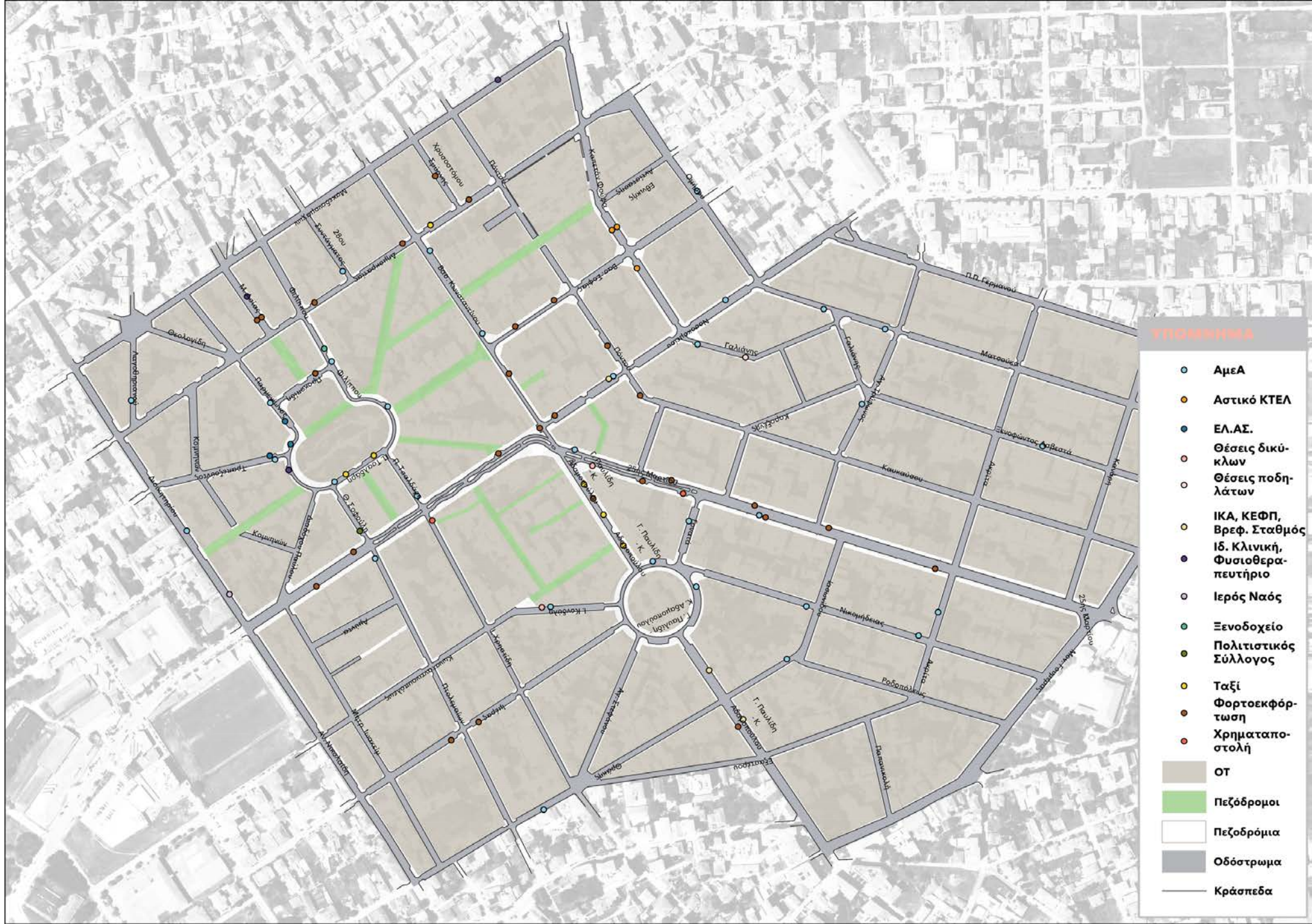
5



4



Ειδικές θέσεις στόχο





2490 θέσεις παρά την οδό



Ισοζύγιο στάθμευσης

+325

Δείκτης κατάληψης

87%

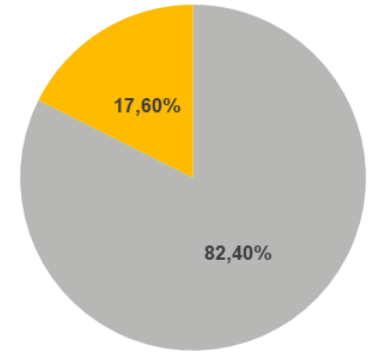
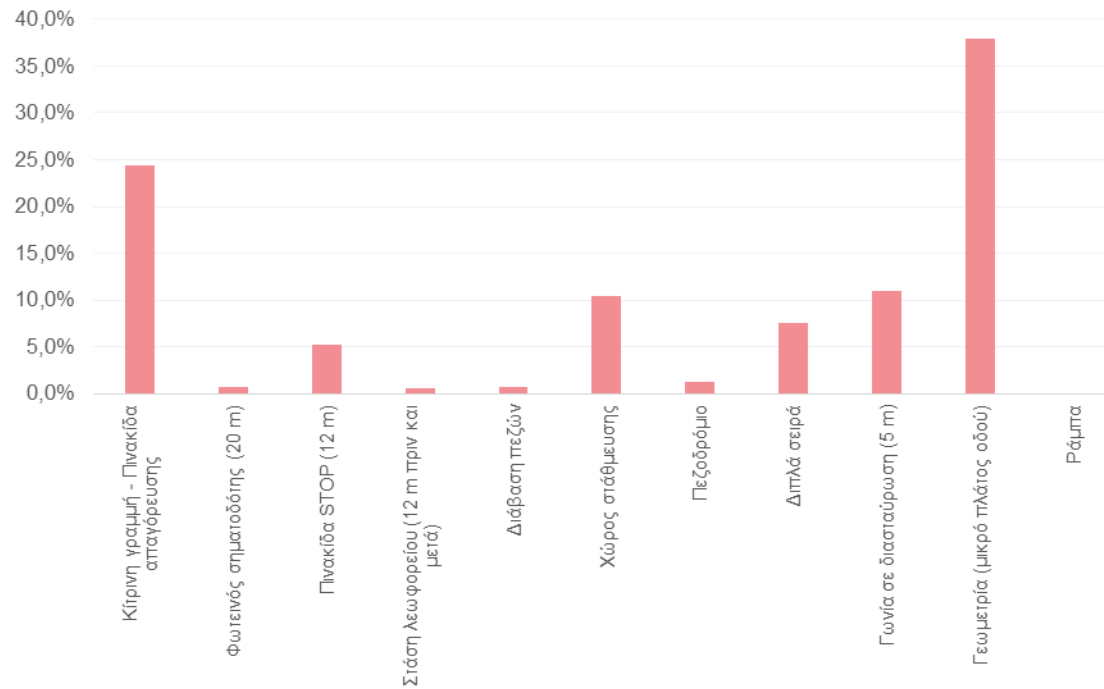


Ισοζύγιο στάθμευσης

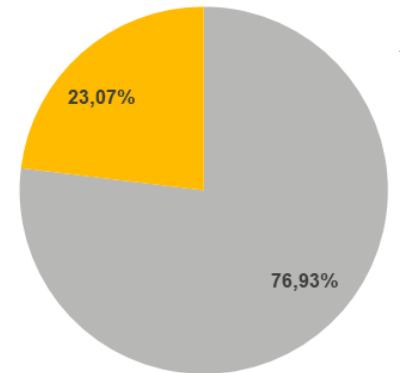
+319

Δείκτης κατάληψης

87,2%

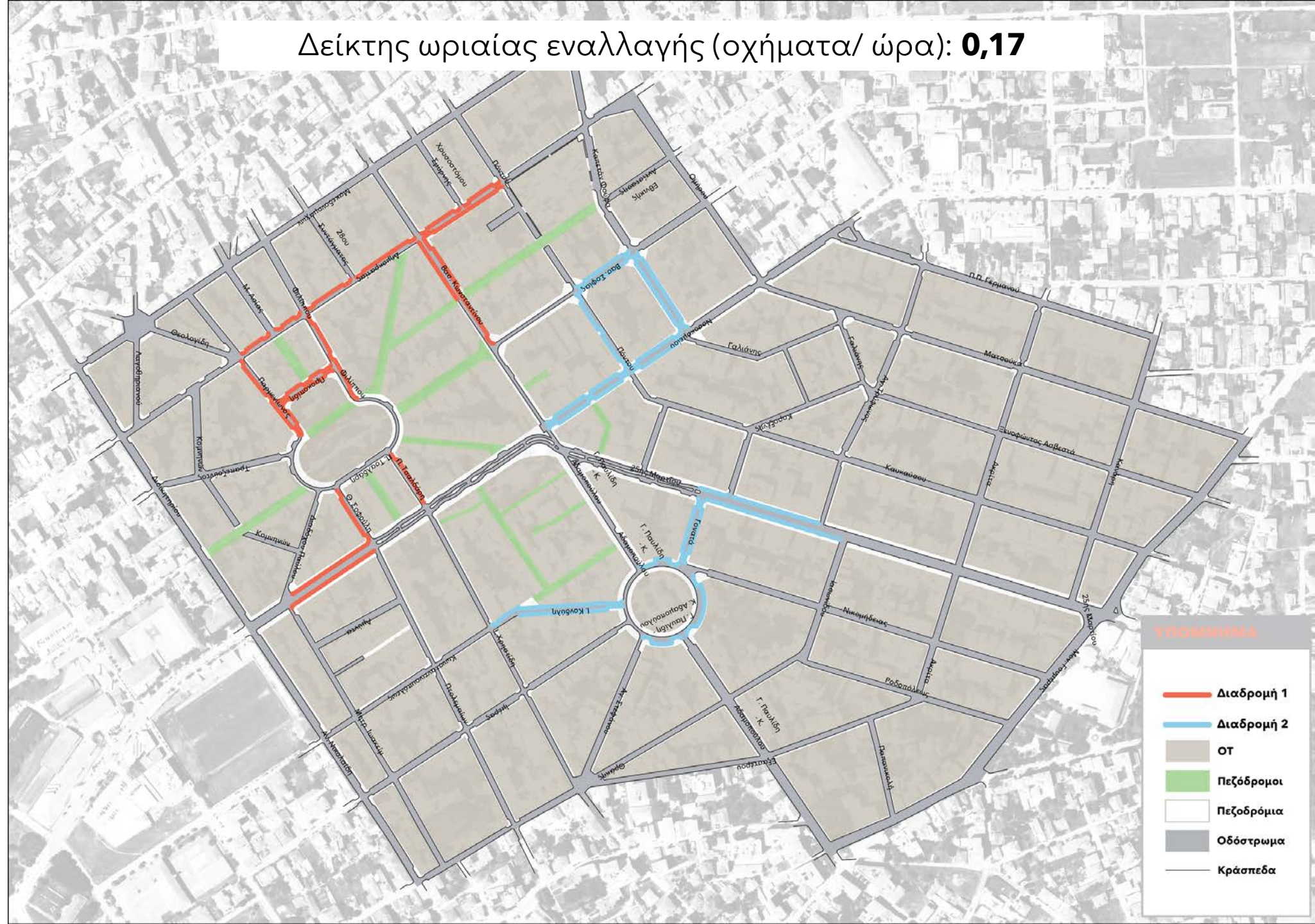


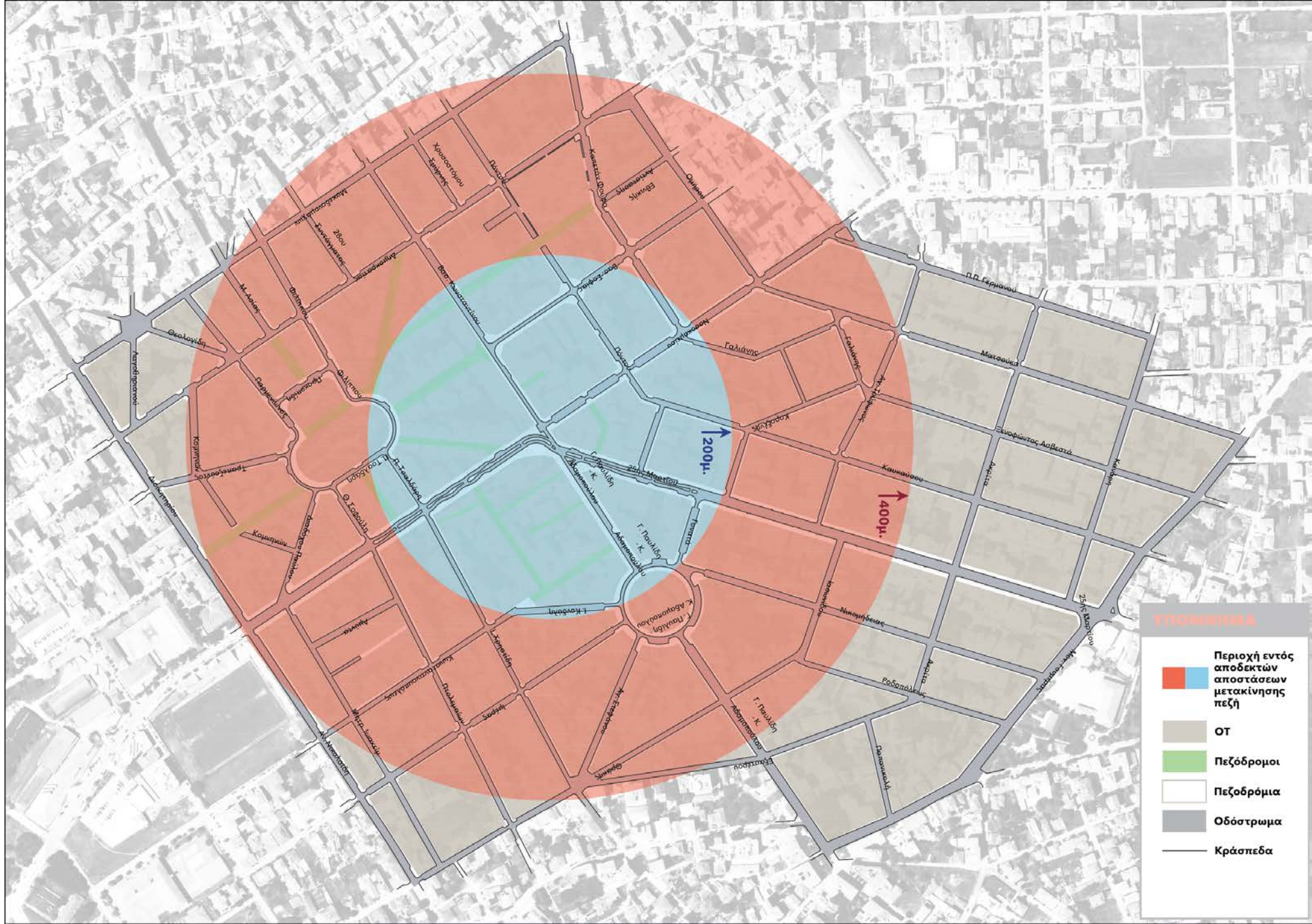
■ Νόμιμη Ζήτηση ■ Παράνομη Ζήτηση



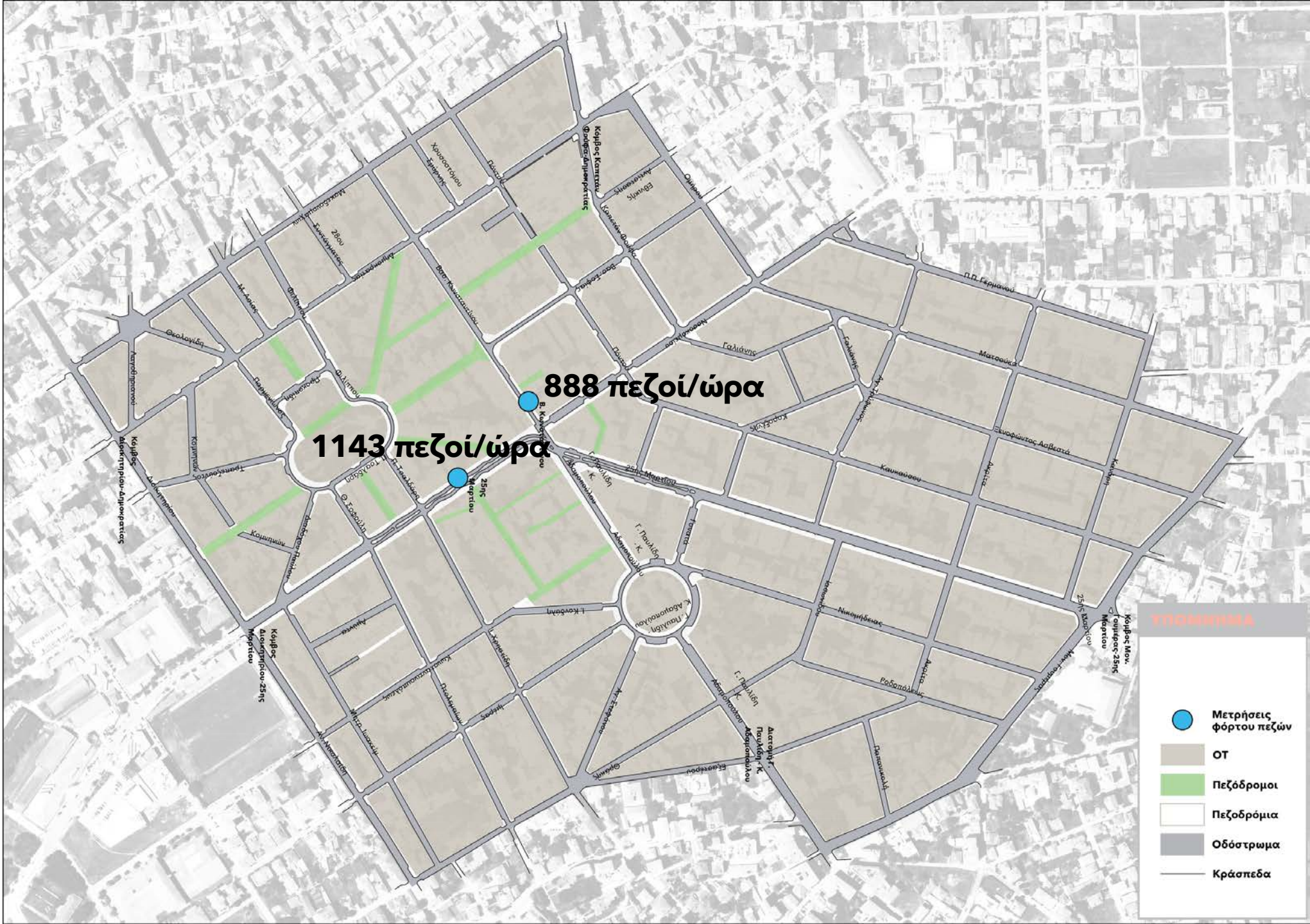
■ Νόμιμη Ζήτηση ■ Παράνομη Ζήτηση

Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/ ώρα): **0,17**

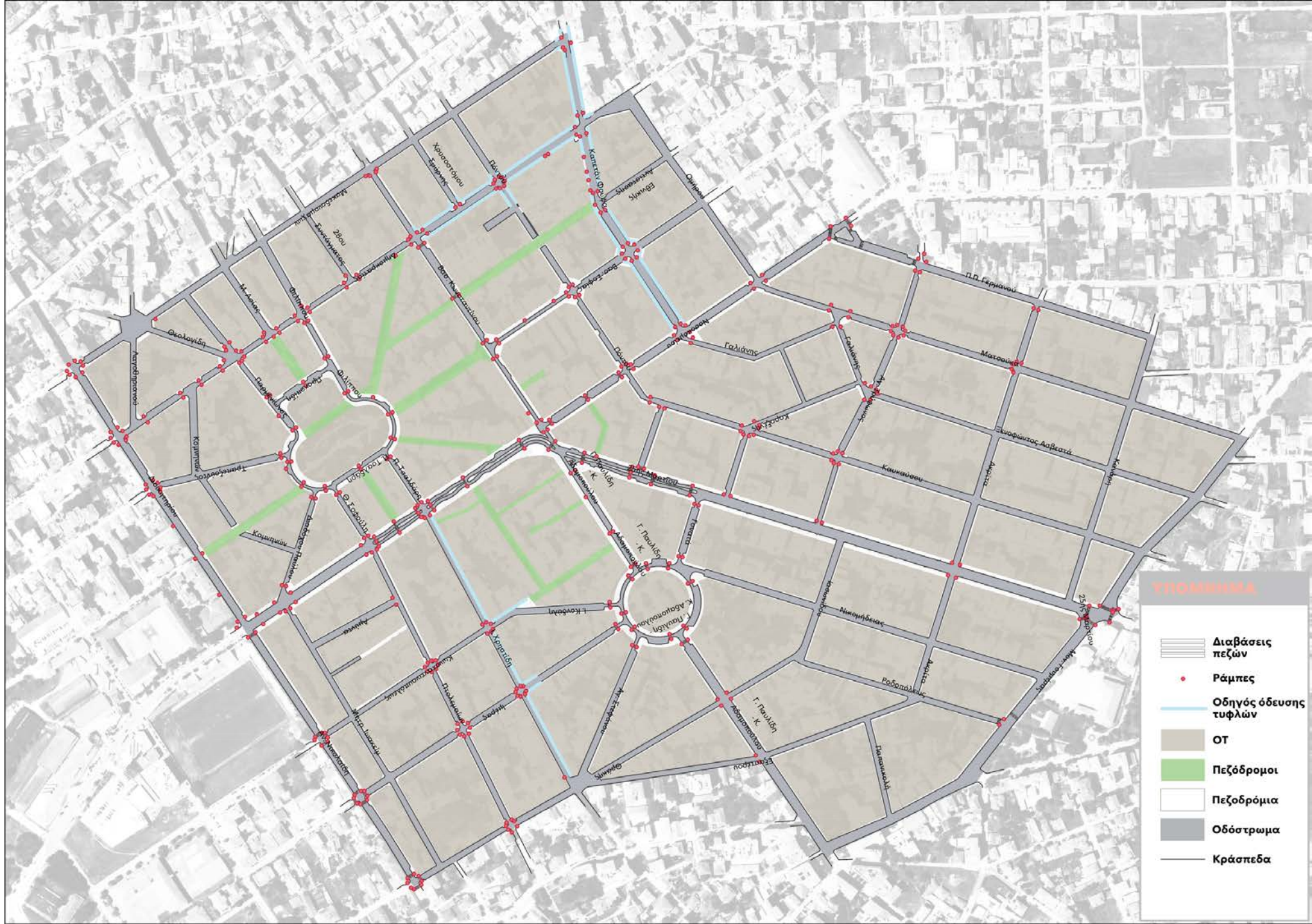




Σημεία μέτρησης φόρτου πεζών

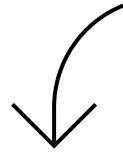


Υποδομές ΑμεΑ

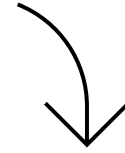


4

Αξιολόγηση υποδομών πεζή μετακίν.



πεζόδρομοι



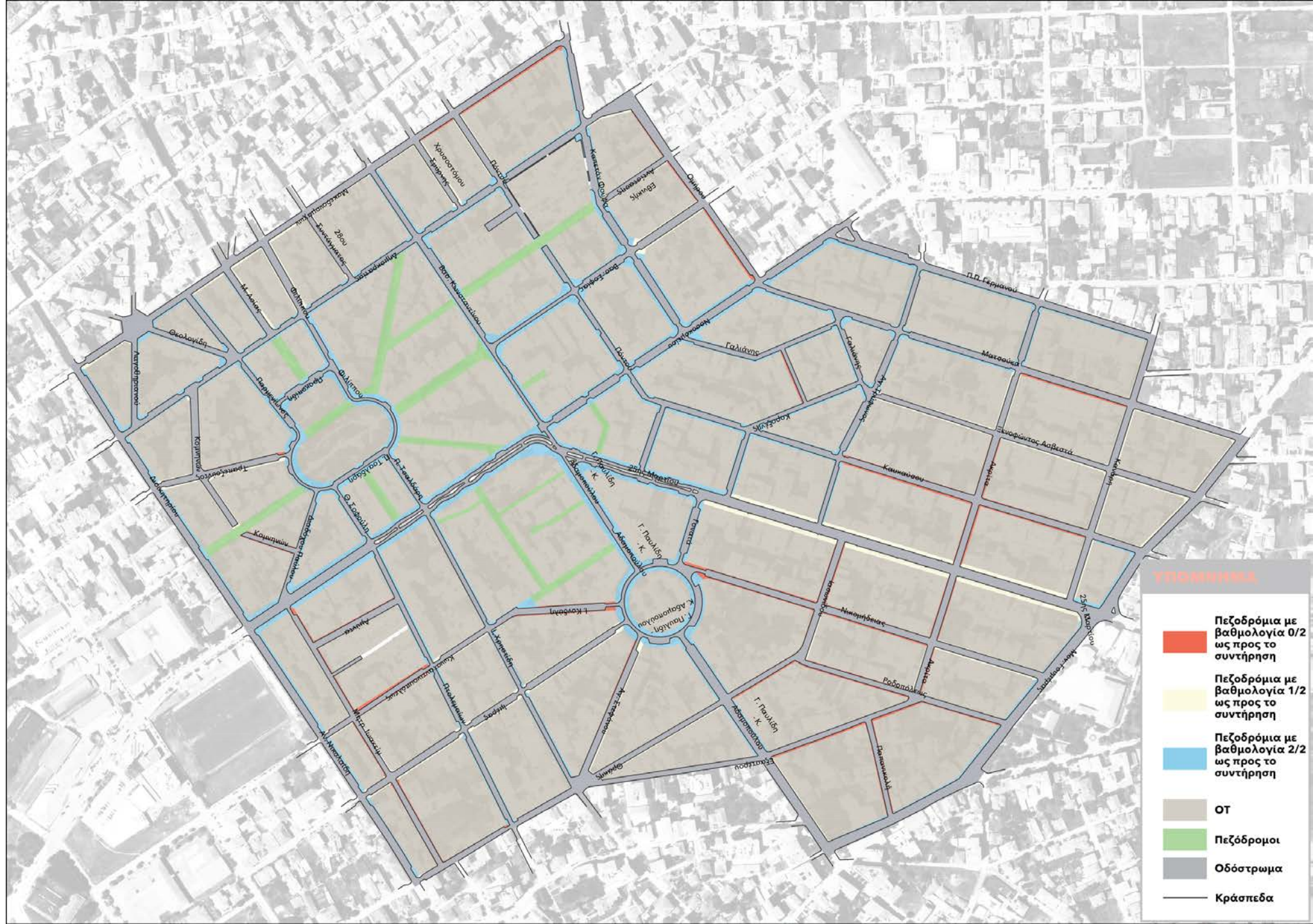
πεζοδρόμια



Στάση/ στάθμευση οχημάτων
Κατά μήκος διέλευση οχημάτων
Κάθετες διελεύσεις οδών/ οχημάτων
Μεικτό πλάτος πεζόδρομου
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών
Οδηγός όδευσης τυφλών
Δάπεδο

Ράμπες
Φυτεύσεις
Άλλα εμπόδια (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες κτλ.)
Φόρτος πεζών
Αίσθημα ασφάλειας
Ελιγμοί για αποφυγή εμποδίων
Κάθετες κινήσεις προς εισόδους
Δημιουργία ουράς σε στάσεις/ διασταυρώσεις
Ενίσχυση πολυτροπικής μετακίνησης

Αξιολόγηση υποδομών πεζή μετακίνησης



4 Αξιολόγηση υποδομών πεζή μετακίν.



Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρόμων και τα βασικά στοιχεία υποδομής (φυτεύσεις) είναι σε καλό έως πολύ καλό επίπεδο

Η στάση και στάθμευση οχημάτων αποτελεί ζήτημα που επιδρά αρνητικά στη λειτουργία των πεζοδρόμων σε μεγαλύτερο βαθμό από τους υπόλοιπους παράγοντες που σχετίζονται με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Η παρουσία μηχανοκίνητων οχημάτων και εμποδίων κατά μήκος των τμημάτων έχει αρνητική επίδραση στο αίσθημα ασφάλειας

Ιδιαίτερα χαμηλή είναι η ποιότητα εξυπηρέτησης για τα ΑμεΑ και τα άτομα με περιορισμένη όραση

4 Αξιολόγηση υποδομών πεζή μετακίν.



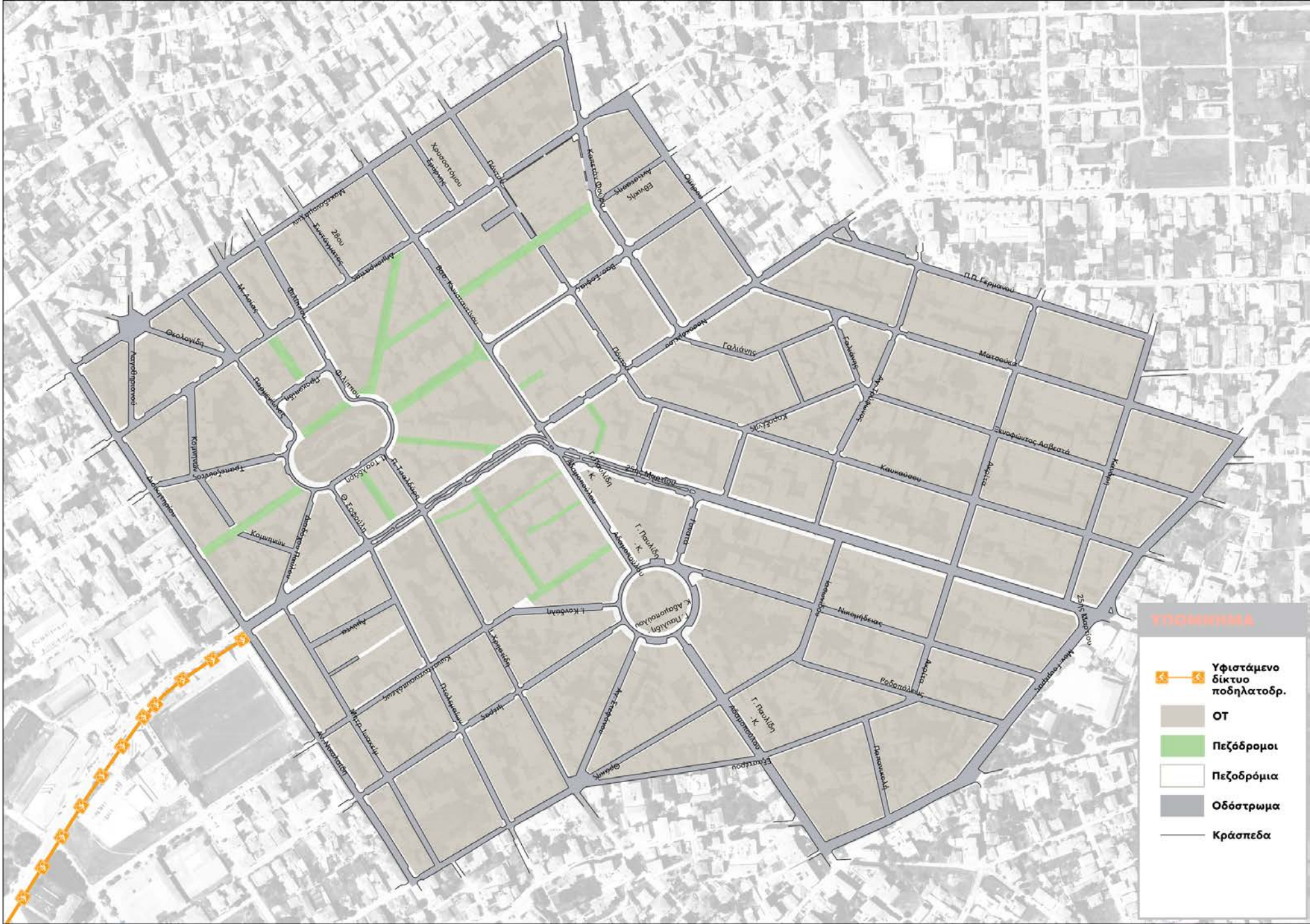
Το 87,6% των πεζοδρομίων εμφανίζεται σε καλή ή μέτρια με μικρές αστοχίες κατάσταση

Το 68,4% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε απόσταση ίση ή μικρότερη ενός οχήματος

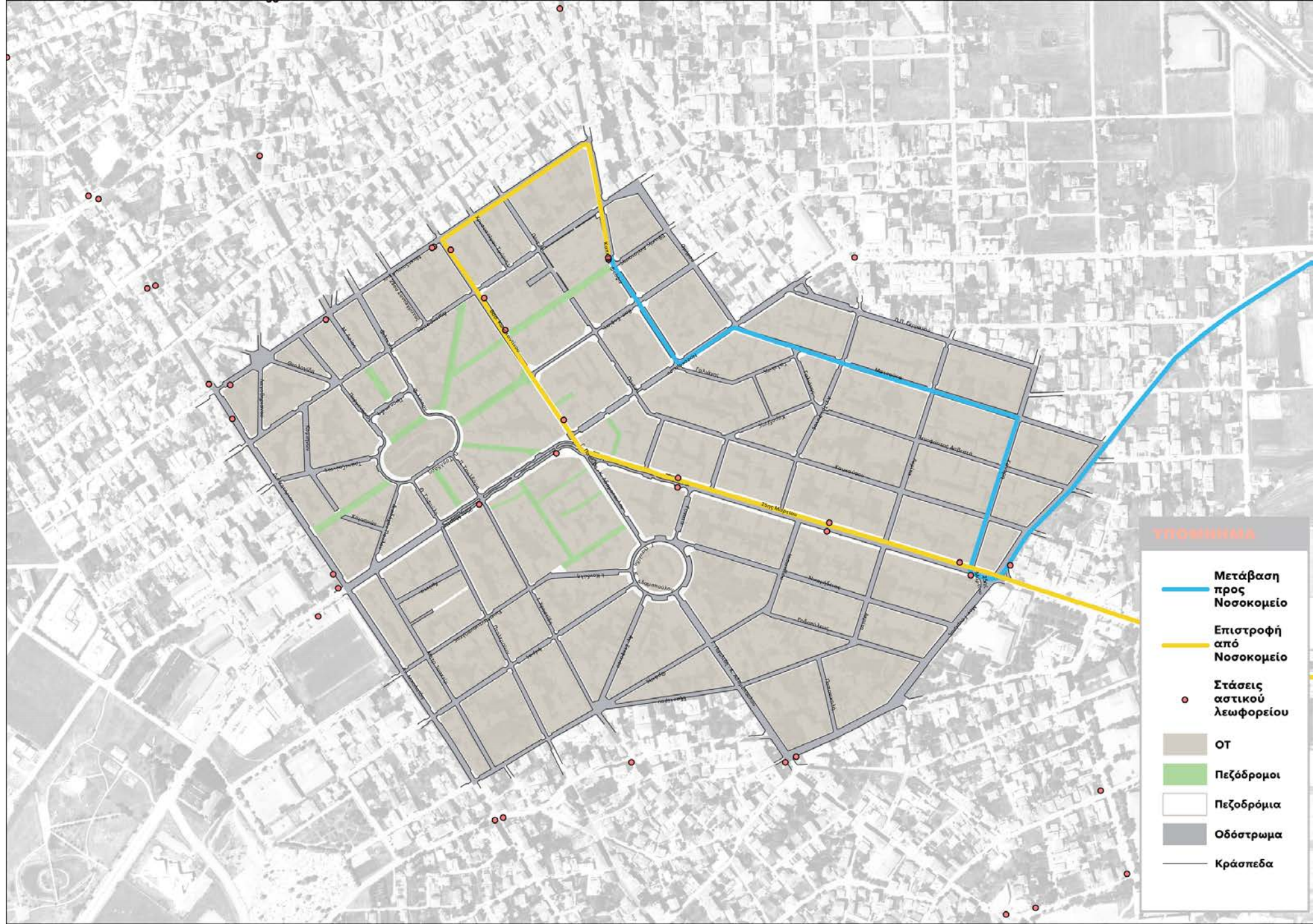
Το ποσοστό των πεζοδρομίων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αμαξιδίων ανέρχεται σε 43,9%

Το ποσοστό των πεζοδρομίων όπου υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών σύμφωνα με τις προδιαγραφές ανέρχεται σε 33,8%

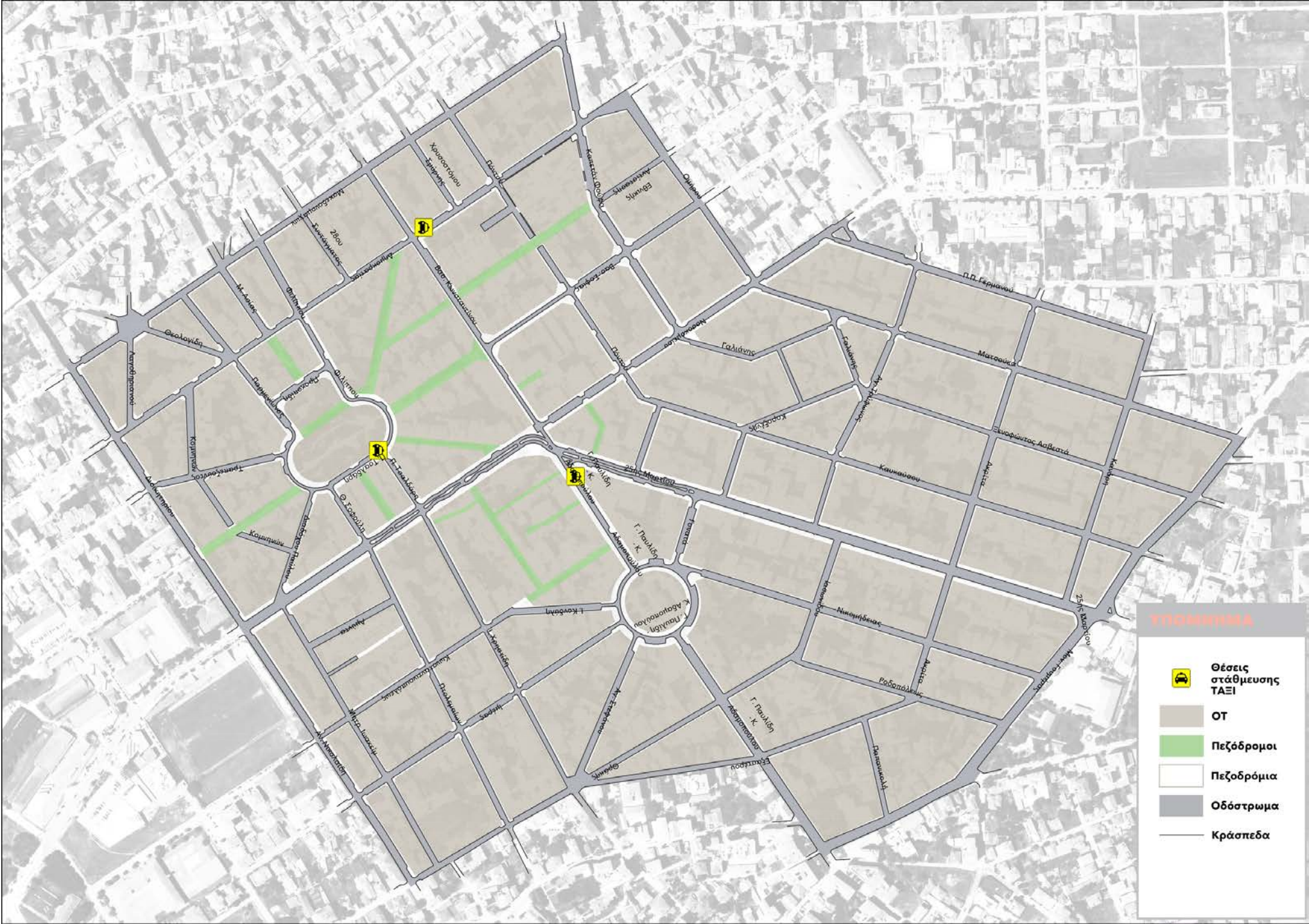
Μετακίνηση με ποδήλατο



Αστική Συγκοινωνία



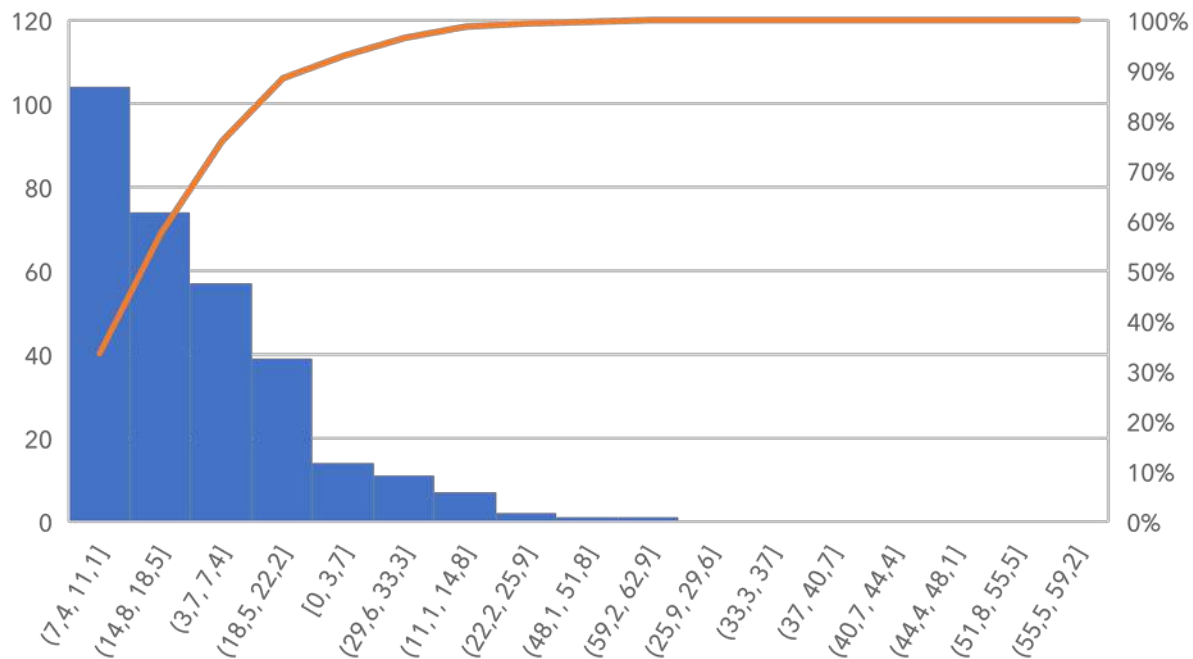
Συστηματικό σχέδιο



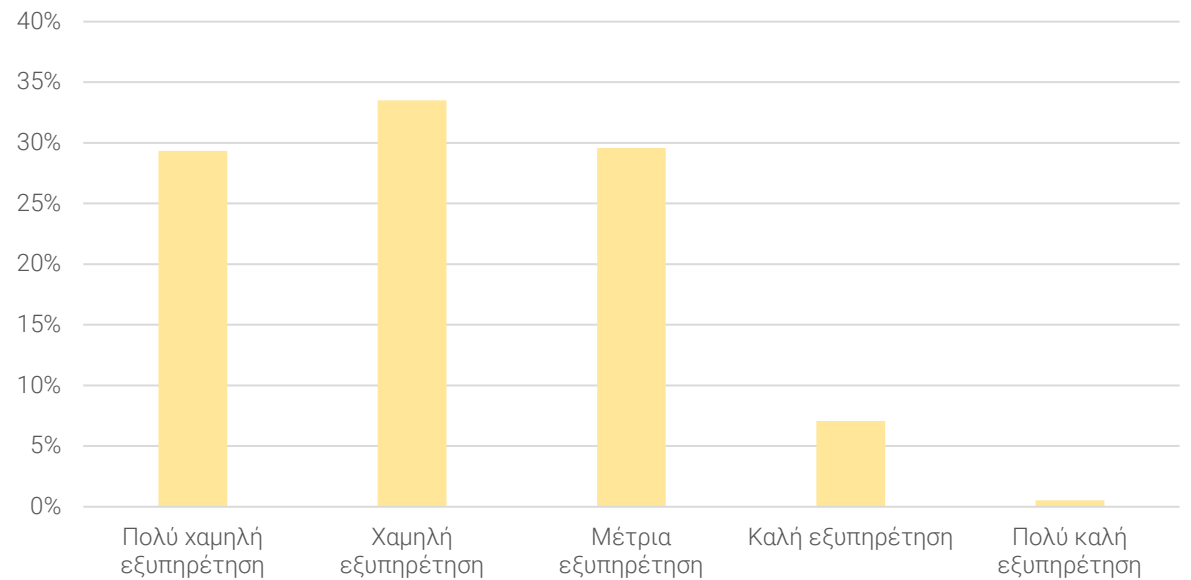
4 Έρευνα ερωτηματολογίου

- Διεξήχθη το χρονικό διάστημα Μάιος 2019
- 380 έγκυρα ερωτηματολόγια

4 Έρευνα ερωτηματολογίου

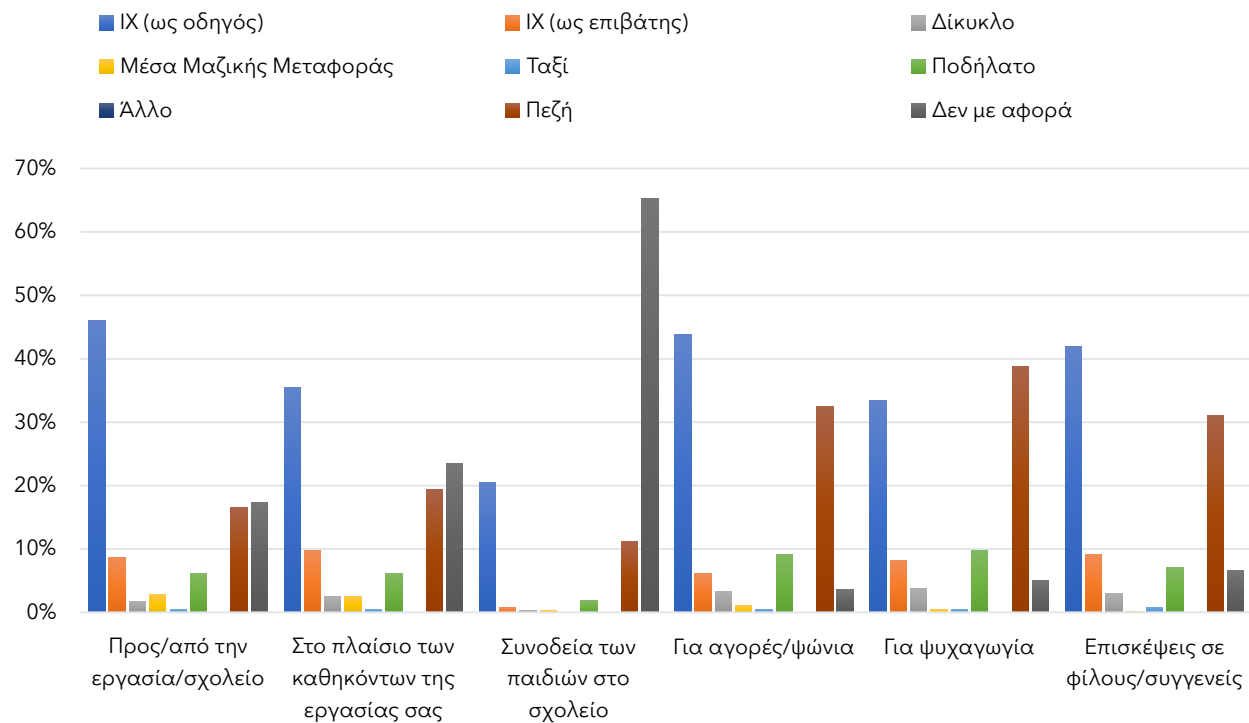


Χρόνος για την ανεύρεση θέση στάθμευσης στο κέντρο της πόλης

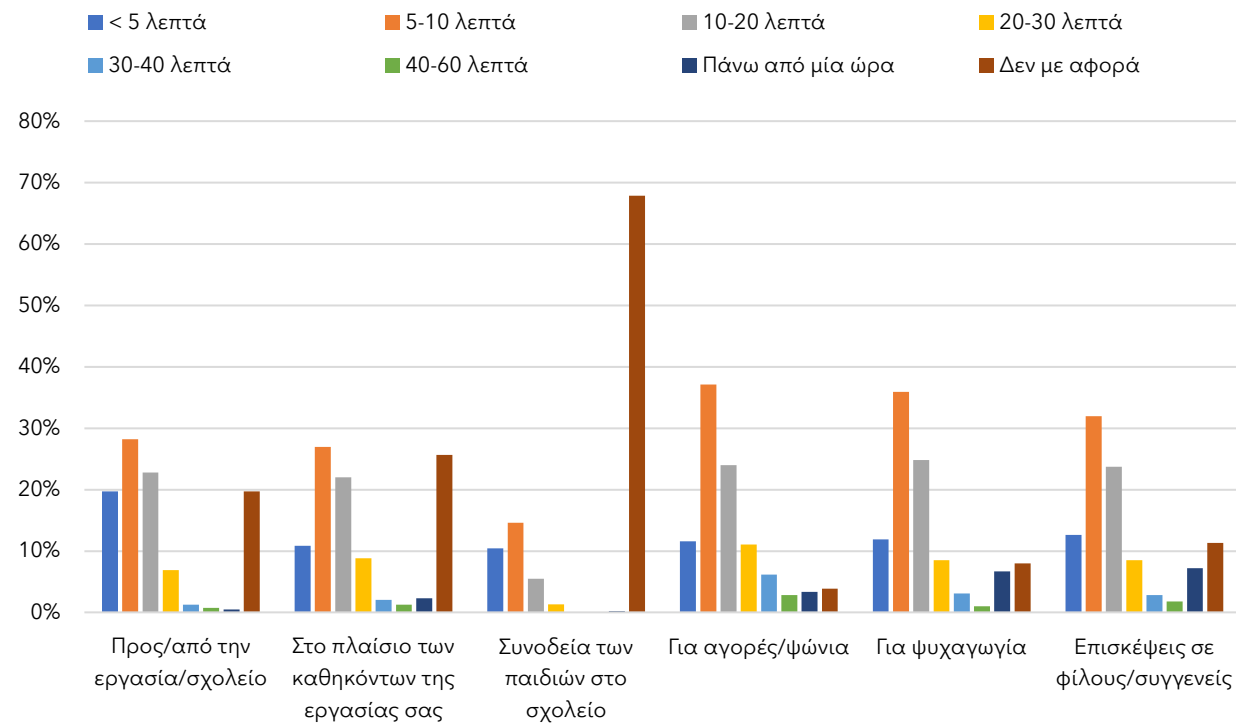


Επίπεδο εξυπηρέτησης συστήματος μεταφορών στην πόλη της Πτολεμαΐδας

4 Έρευνα ερωτηματολογίου

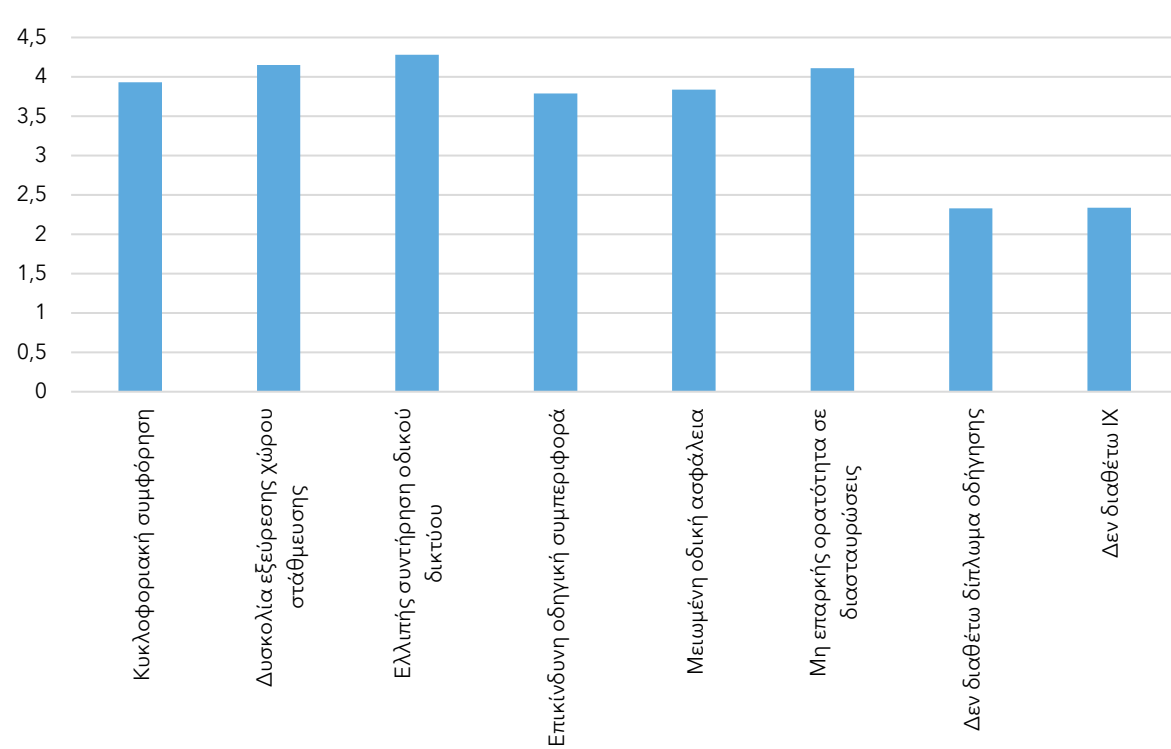


Συχνότερη επιλογή μέσου ανά σκοπό μετακίνησης

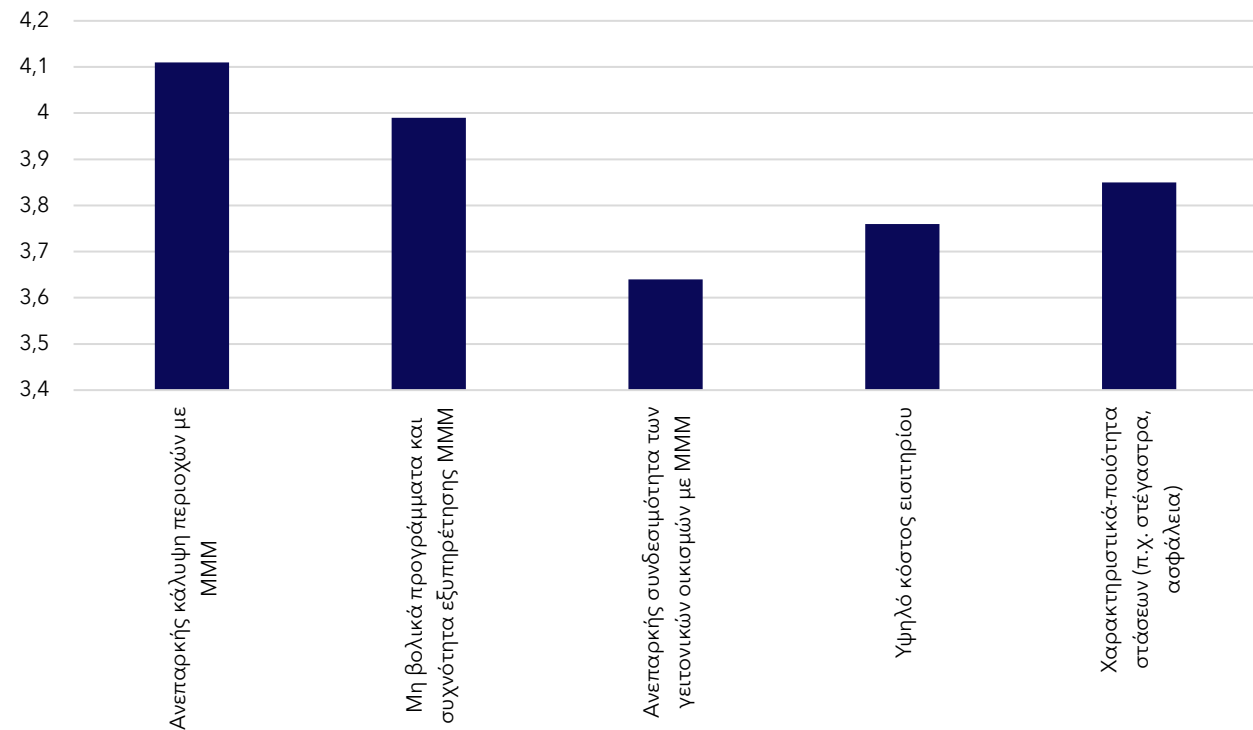


Διάρκεια μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης

4 Έρευνα ερωτηματολογίου

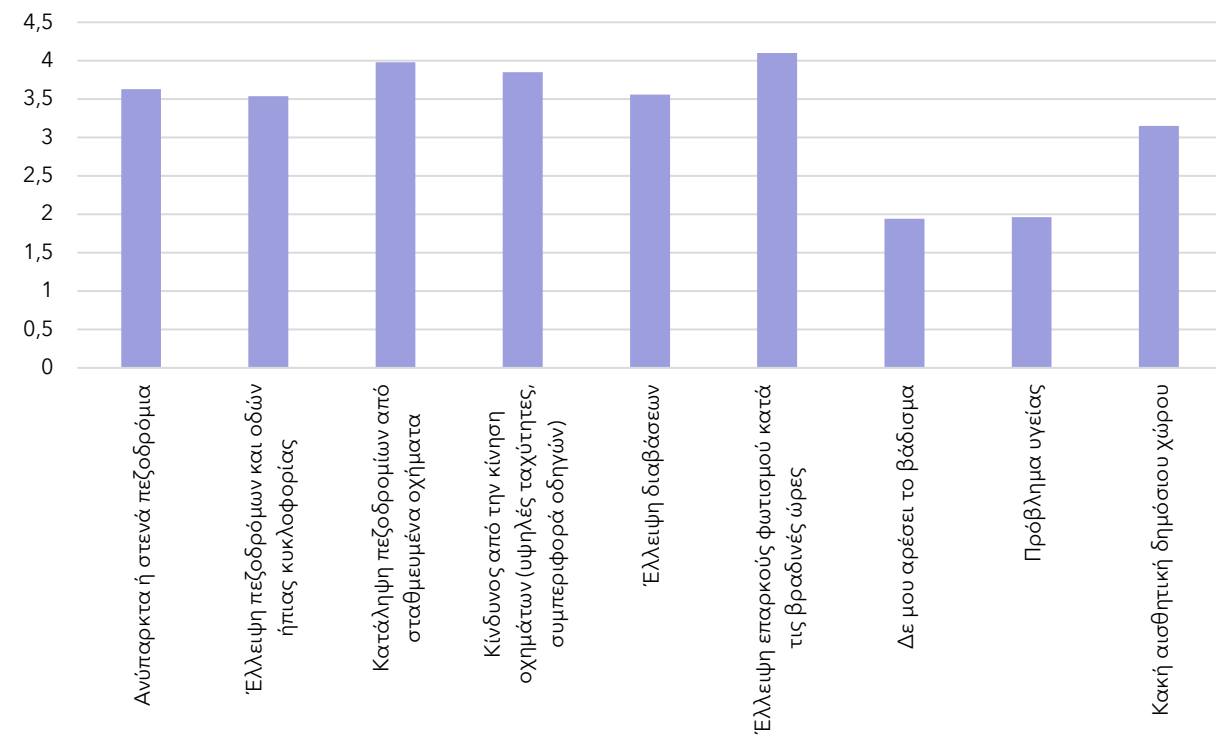


Αξιολόγηση εμποδίων σχετικά με την μετακίνηση με ΙΧ

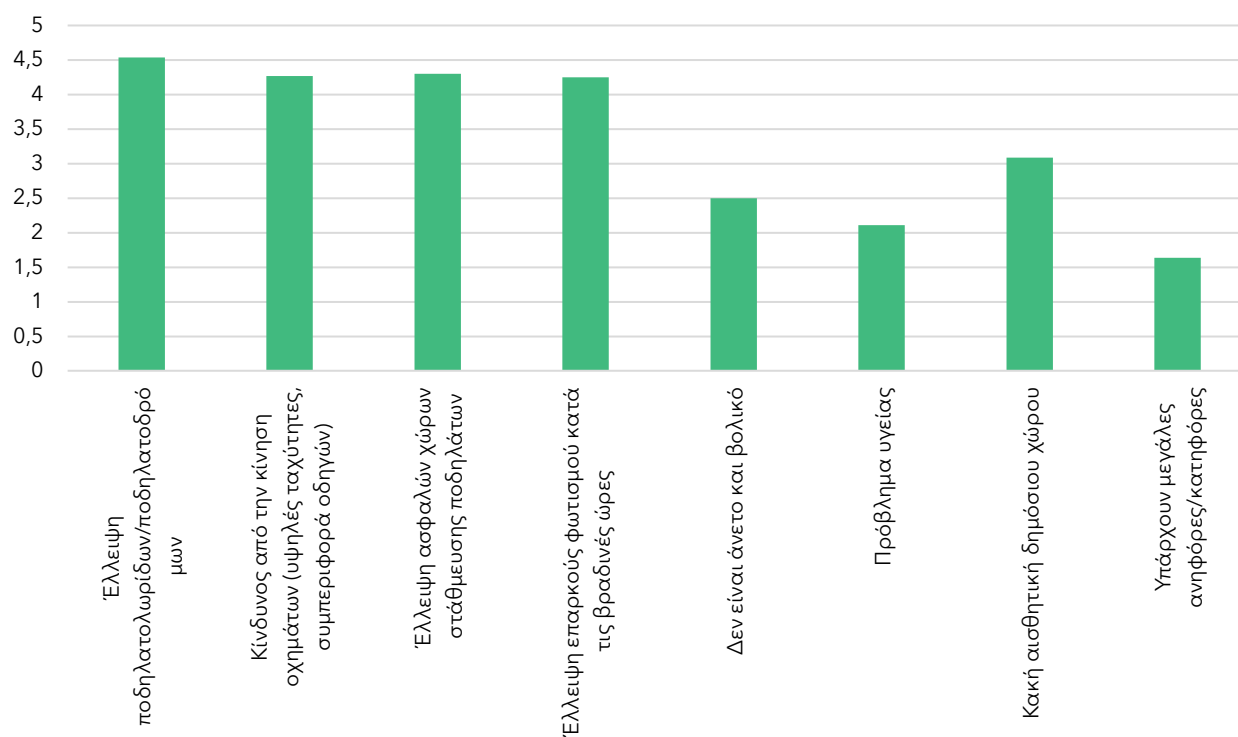


Αξιολόγηση εμποδίων σχετικά με την μετακίνηση με Δημόσιες Συγκοινωνίες

4 Έρευνα ερωτηματολογίου



Αξιολόγηση εμποδίων σχετικά με την πεζή μετακίνηση



Αξιολόγηση εμποδίων σχετικά με την μετακίνηση με ποδήλατο

4 Έρευνα ερωτηματολογίου

ΜΑΡΤΙΟΥ

ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ

ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ-25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

25ΗΣ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ-Β ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ-ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

ΚΑΥΚΑΣΟΥ

ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

Β

Β ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ-ΓΟΥΜΕΡΑΣ

ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

ΜΑΡΤΙΟΥ-ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ-ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΠΟΝΤΟΥ

ΝΙΚΟΜΗΔΕΙΑΣ

ΑΝ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΓ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ ΠΟΝΤΟΥ

25ΗΣ

ΚΑΥΚΑΣΟΥ

ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

ΜΑΡΤΙΟΥ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

ΑΝ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗ

Β ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

Β

ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ

ΜΕ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ

ΣΤΗΝ 25ΗΣ

ΣΥΝΟΣΤΙΣΜΟΣ ΙΧ

ΜΑΡΤΙΟΥ

ΦΑΝΑΡΙΑ ΑΡΓΗ ΑΡΓΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

ΠΟΛΛΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ

ΕΛΛΕΙΨΗ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ 25ΗΣ

ΥΨΗΛΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ

ΠΟΛΥ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

ΤΑΧΥΤΗΤΑ

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

ΣΤΕΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ

ΚΑΚΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΔΙΠΛΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑ

ΔΕΝ

ΚΑΙ

ΔΥΣΚΟΛΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

ΑΡΓΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ

ΚΑΚΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ

ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ

ΚΙΝΗΣΗ

ΣΤΕΝΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

ΜΕΓΑΛΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ

ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

ΔΥΣΚΟΛΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

ΚΑΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

ΝΑ ΑΡΓΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ

ΚΑΚΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΥΨΗΛΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ

ΣΤΕΝΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΛΟΓΩ

ΠΟΛΛΗ ΚΙΝΗΣΗ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

ΔΥΣΚΟΛΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

ΑΡΓΗ

ΑΡΓΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΚΑΙ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ 25ΗΣ

ΣΤΕΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΛΟΓΩ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΩΝ

ΧΑΜΗΛΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

ΑΡΓΗ ΝΑ ΠΟΛΛΗ ΕΛΛΕΙΨΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ

ΔΥΣΚΟΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

ΚΑΚΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ

ΠΟΛΛΑ ΠΟΛΛΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

ΑΡΓΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

ΣΥΝΟΣΤΙΣΜΟΣ

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΚΗ

ΔΙΠΛΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑ

ΕΛΛΕΙΨΗ

ΕΛΛΕΙΨΗ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

ΦΑΝΑΡΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ

ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ ΔΥΣΚΟΛΗ

ΜΑΡΤΙΟΥ

ΚΑΠ ΦΟΥΦΑ

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ

ΑΝ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗ

Β ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

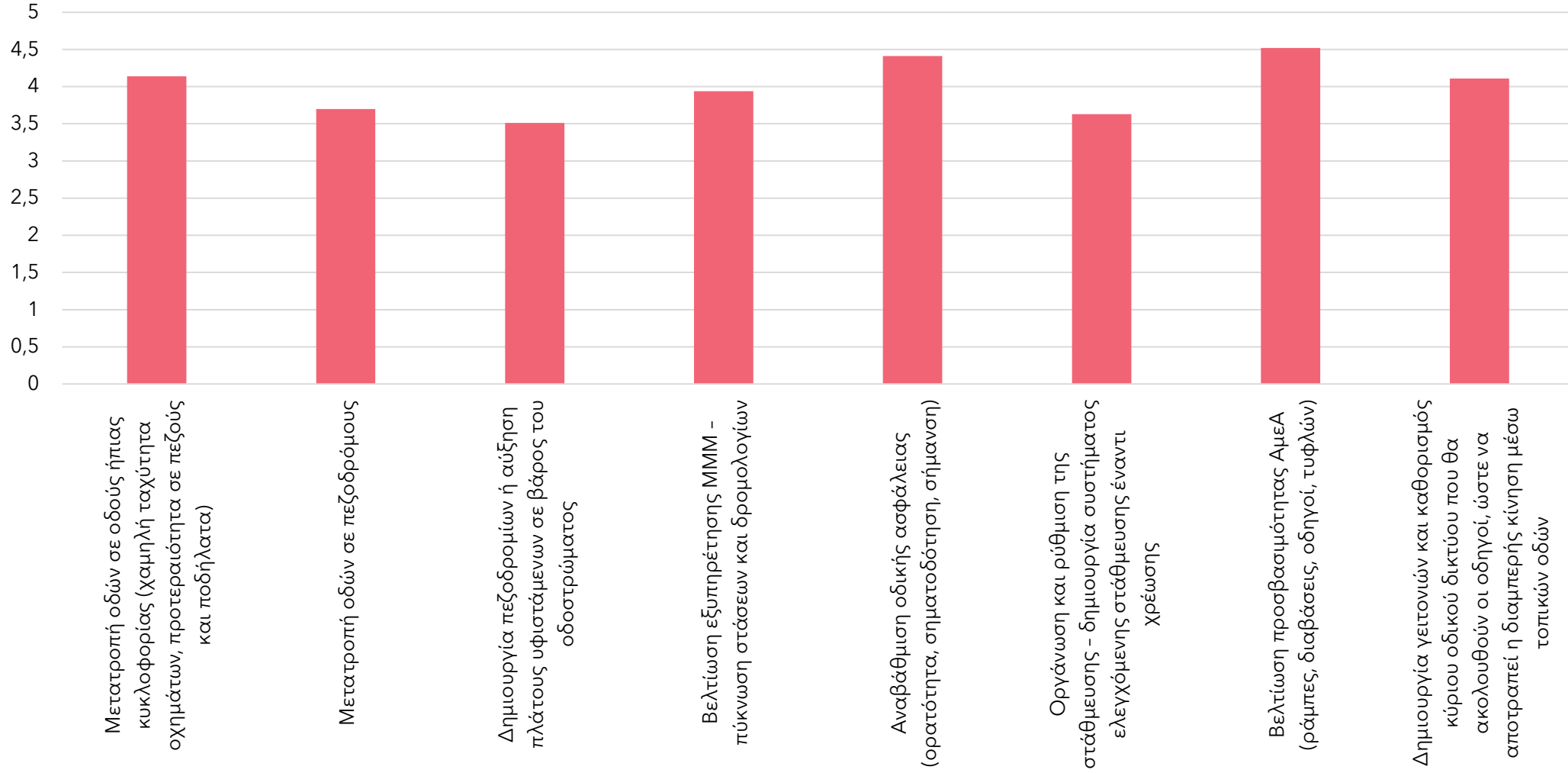
25ΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

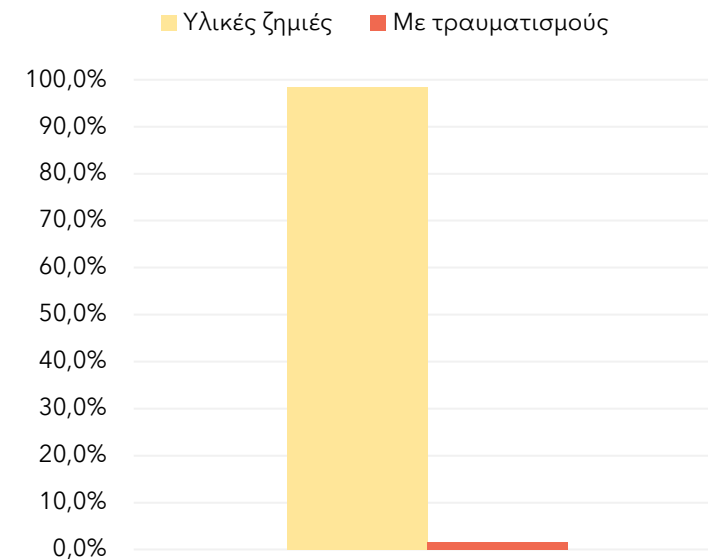
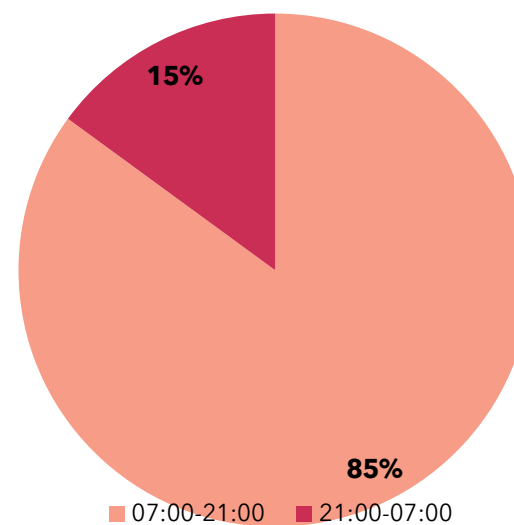
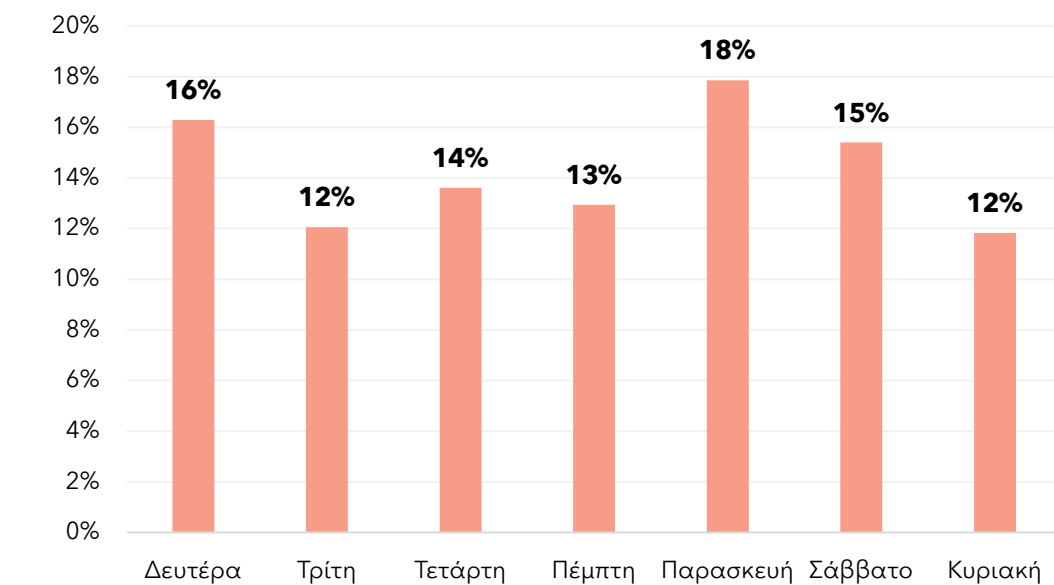
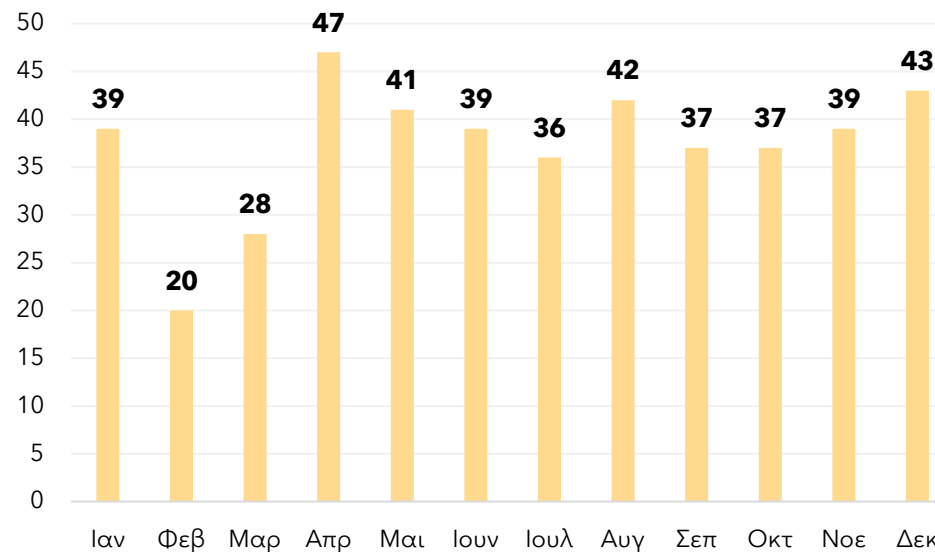
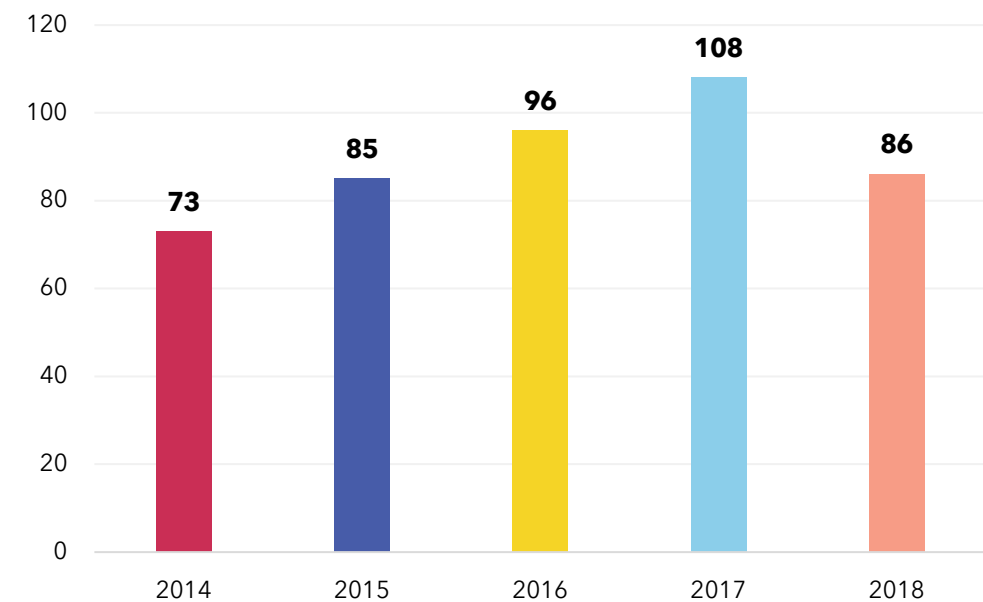
25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ-ΓΟΥΜΕΡΑΣ

ΚΑΥΚΑΣΟΥ ΠΟΝΤΟΥ

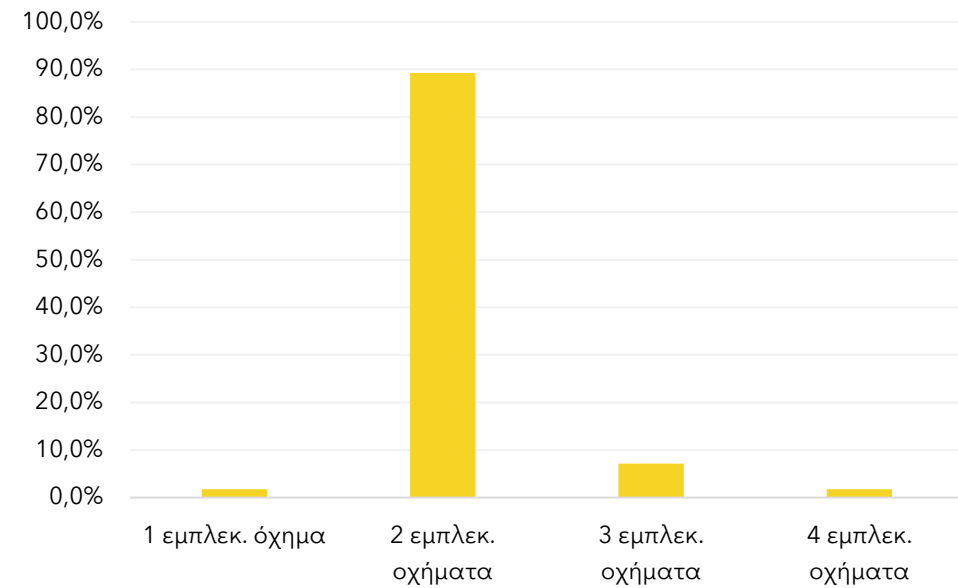
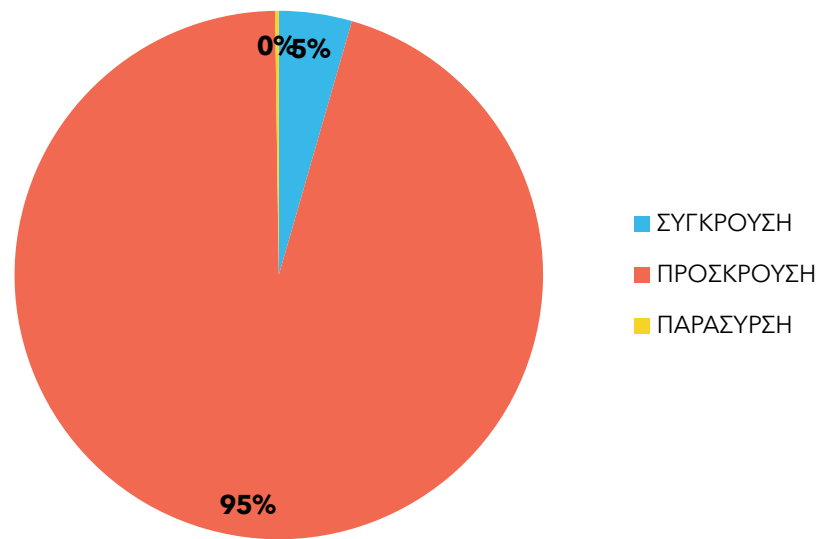
4 Έρευνα ερωτηματολογίου



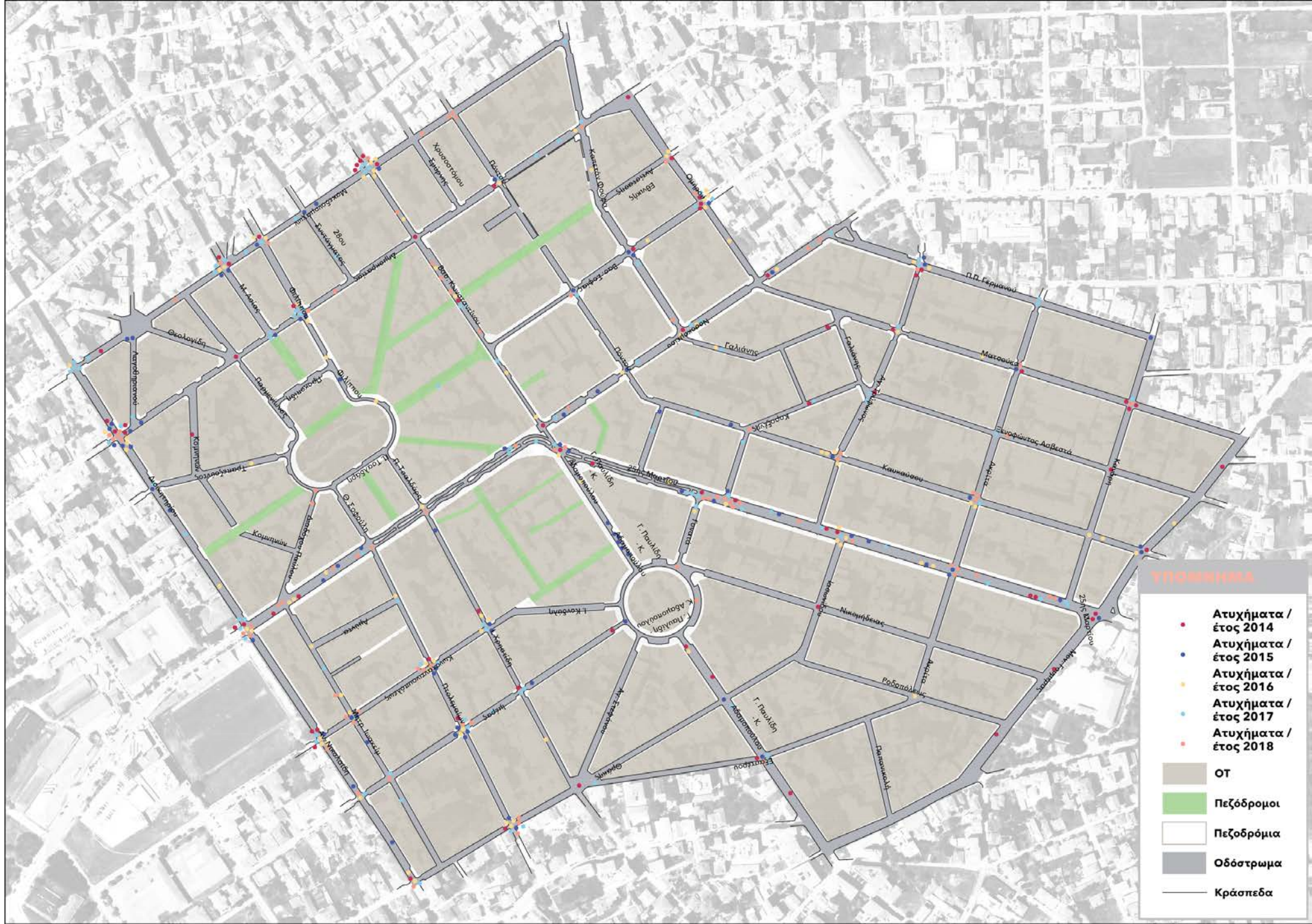
4 Οδική ασφάλεια



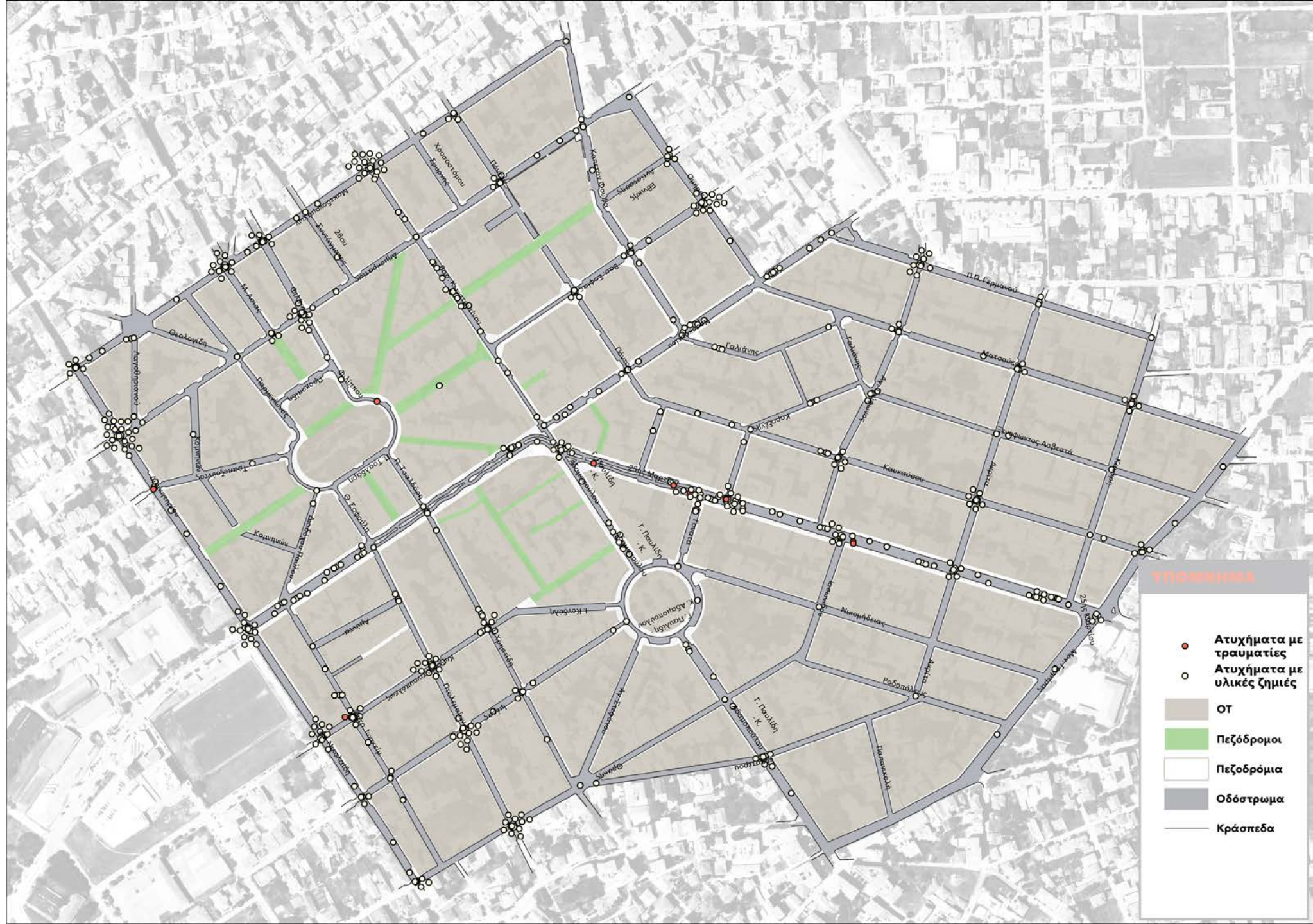
4 Οδική ασφάλεια



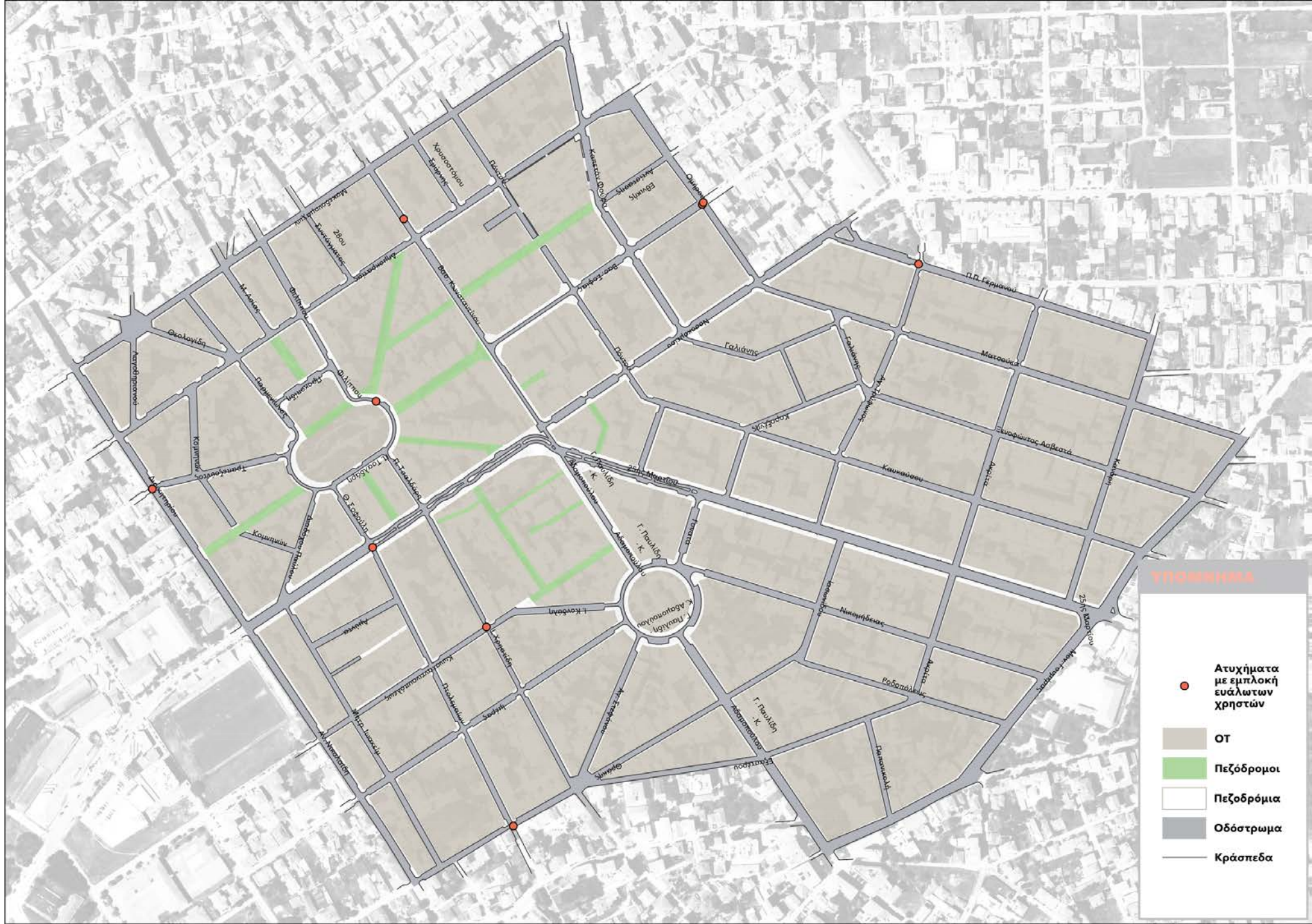
Οδική ασφάλεια



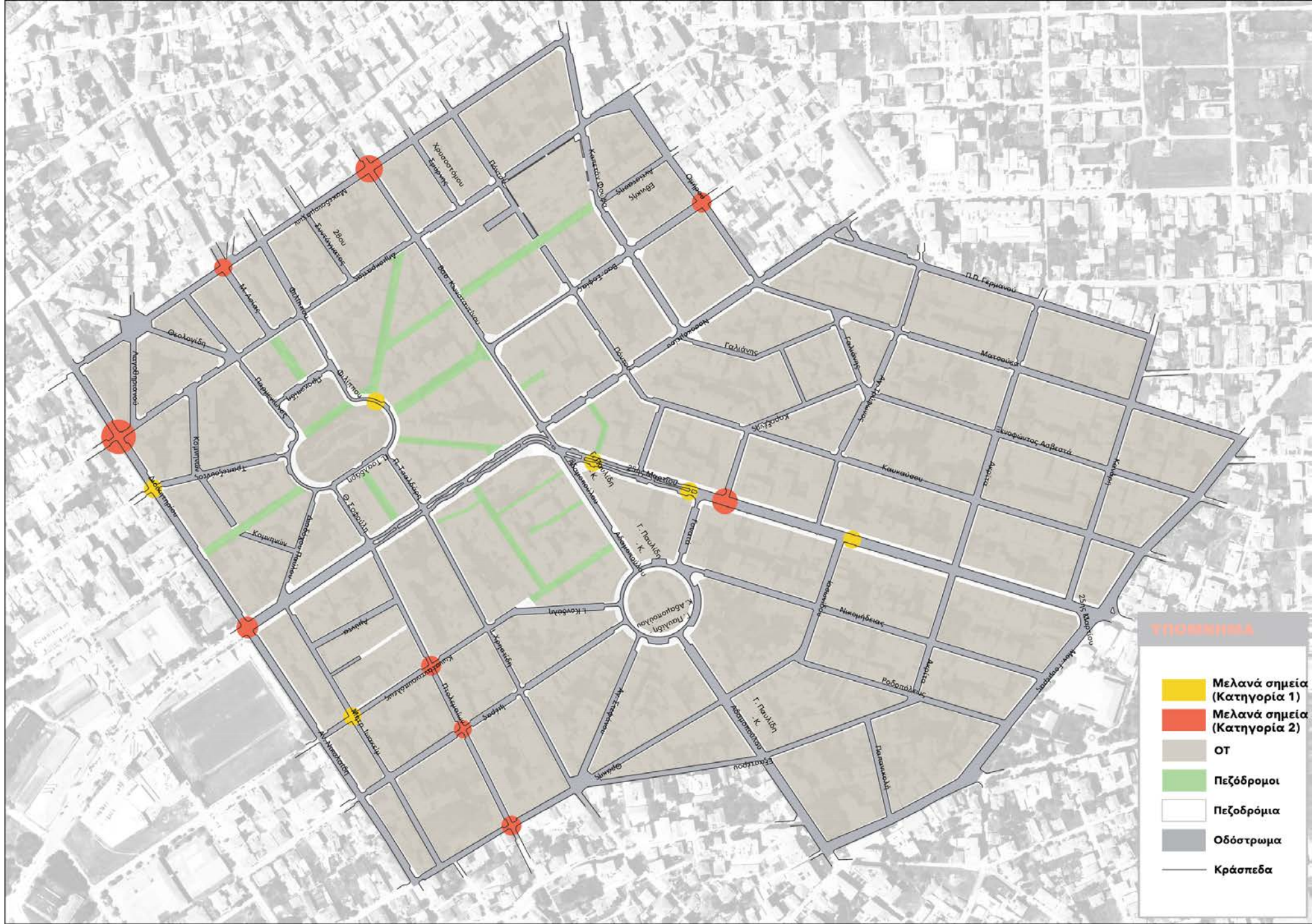
Οδική ασφάλεια



Οδική ασφάλεια



Μελανά σημεία



Ανάλυση SWOT



Ανάλυση SWOT

Δυνατά σημεία

Διαθεσιμότητα σχεδίων ευρύτερης κλίμακας

Προγραμματιζόμενες επεμβάσεις με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος

Αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο οδικής ασφάλειας

Επαρκής γεωγραφική κάλυψη του Δήμου από τις ΔΑΣ

Θετικό ισοζύγιο στη σχέση ζήτησης - προσφοράς στάθμευσης

Σχετικά εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων

Ανάλυση SWOT

Αδύνατα σημεία

Σχετικά υψηλό ποσοστό χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου

Περιορισμένη χωρητικότητα οδικών υποδομών και δημόσιου χώρου

Εξυπηρέτηση διαμπερών μετακινήσεων μέσω βασικών οδικών αξόνων

Απουσία συστηματικών δράσεων και μέτρων για την αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών

Απουσία υποδομών ποδηλάτου

Ανάλυση SWOT

Ευκαιρίες

Ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα για βιώσιμες μετακινήσεις

Σχεδόν το σύνολο της περιοχής μελέτης περιλαμβάνεται εντός αποδεκτών αποστάσεων μετακίνησης πεζή

Υψηλό ποσοστό κατοχής ποδηλάτου παρά την ανυπαρξία υποδομών

Τιμές καυσίμων & τάσεις εξέλιξής τους με συνεπακόλουθο τη στροφή των μετακινουμένων σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς

Ανάλυση SWOT

Απειλές

Οικονομική ύφεση και έλλειψη χρηματοδότησης

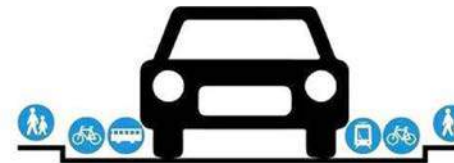
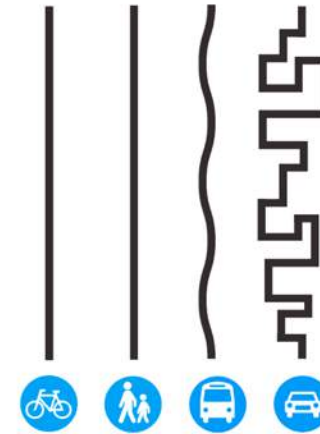
Έλλειψη παιδείας των πολιτών όσον αφορά την οδηγική συμπεριφορά και την οδική ασφάλεια

Δυσκολία αλλαγής της νοοτροπίας και της συμπεριφοράς των μετακινουμένων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας

6 Φιλοσοφία σχεδιασμού

Βιώσιμη κινητικότητα

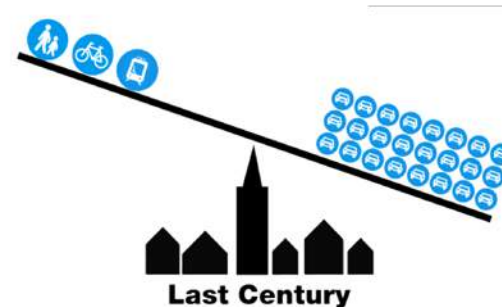
- δημιουργία ενός περιβάλλοντος φιλικού προς τον πεζό, τα παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τους γονείς με παιδικά καροτσάκια και γενικά όσους δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να μετακινηθούν με μηχανοκίνητα μέσα
- ανθρωποκεντρική προσέγγιση
- ενθάρρυνση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης όπως η μετακίνηση πεζή, το ποδήλατο και τα ΜΜΜ
- εσωτερίκευση των στοιχείων εξωτερικού κόστους των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς
- εξωραϊσμός του αστικού χώρου
- βελτίωση του περιβάλλοντος.
- αποκατάσταση της σχέσης του πολίτη με τον δημόσιο χώρο
- ενίσχυση της κοινωνικής ζωής



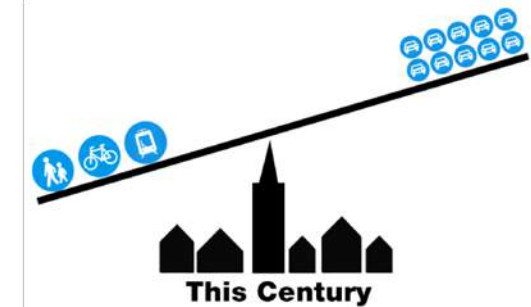
How most traffic engineers see your city



How cities should be designed



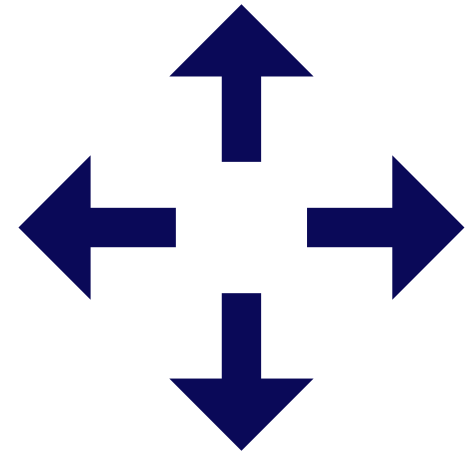
Last Century



This Century

6 Άξονες προτεραιότητας

- Οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Εναλλακτικά δίκτυα μετακίνησης και υποδομές ΑμεΑ
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς



6 Προκαταρκτικά σενάρια & προτάσεις

Ήπια συνύπαρξη

Σενάριο 1

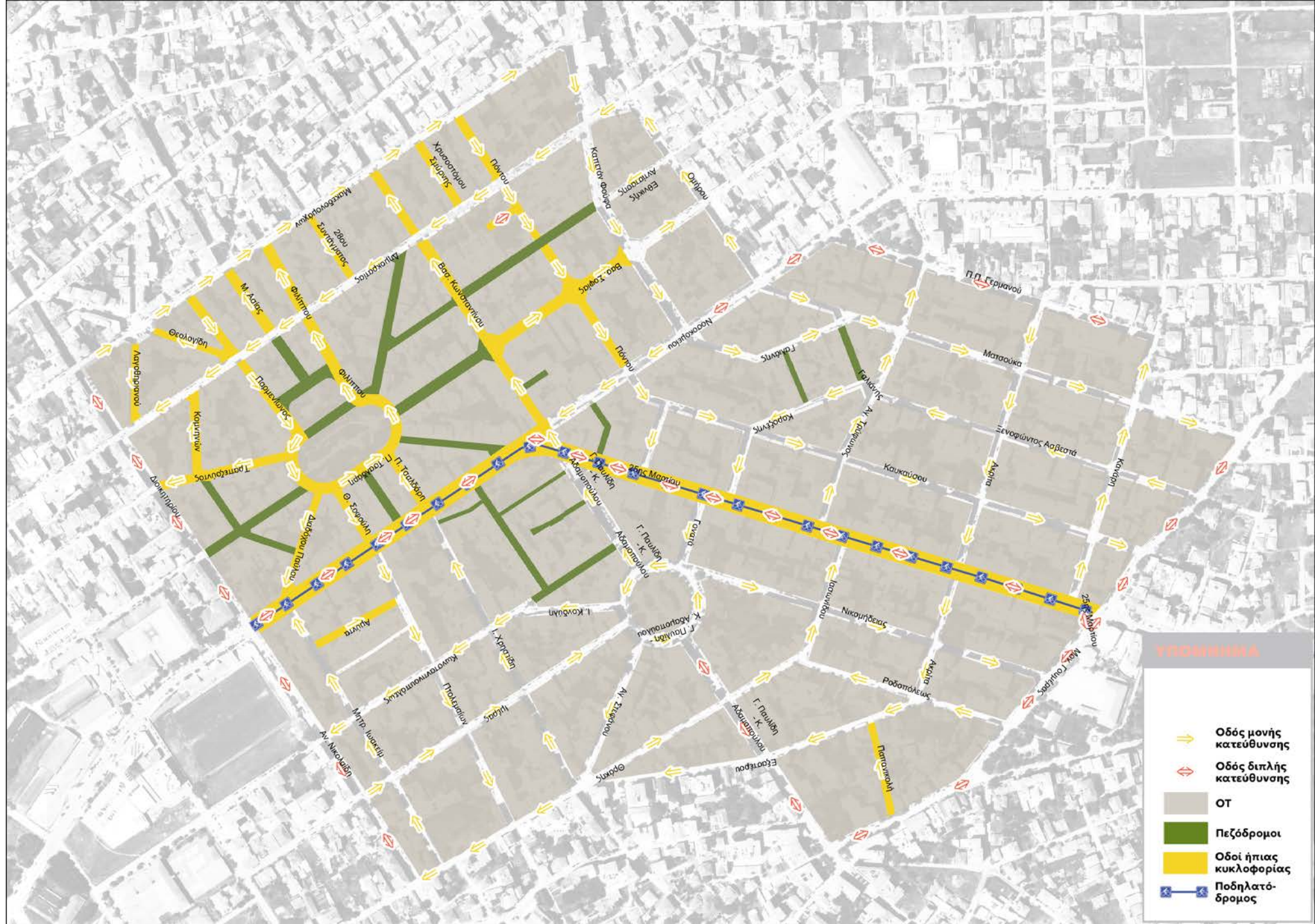
Ριζοσπαστική παρέμβαση:
Το πράσινο στο (επί)κεντρο

Σενάριο 2

6 Έπια συνύπαρξη

- **Να καταστεί το κέντρο της Πτολεμαΐδας λιγότερο ελκυστικό για το ΙΧ αυτοκίνητο, και οι οδοί από διάδρομοι κίνησης των οχημάτων να μετατραπούν σε αστικό χώρο ζωής, παιχνιδιού και κοινωνικοποίησης**
- Να καταστεί σαφές ότι ο πεζός, το ποδήλατο και τα MMM τίθενται στο επίκεντρο του σχεδιασμού
- Να δημιουργηθεί μια πόλη, πλήρως προσβάσιμη για όλους
- Να επιτευχθεί σταδιακή αλλαγή της νοοτροπίας των μετακινούμενων προς όφελος των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης
- Να αυξηθεί το μερίδιο των MMM
- Να εξυπηρετηθούν οι υφιστάμενες ανάγκες για στάθμευση
- Να προωθηθεί η στάθμευση εκτός οδού έναντι της στάθμευσης στην οδό

Κυκλοφοριακή οργάνωση



6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις – 25^{ης} Μ.

»» Μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης, με ενιαίο κυκλοφοριακό χώρο (shared space)

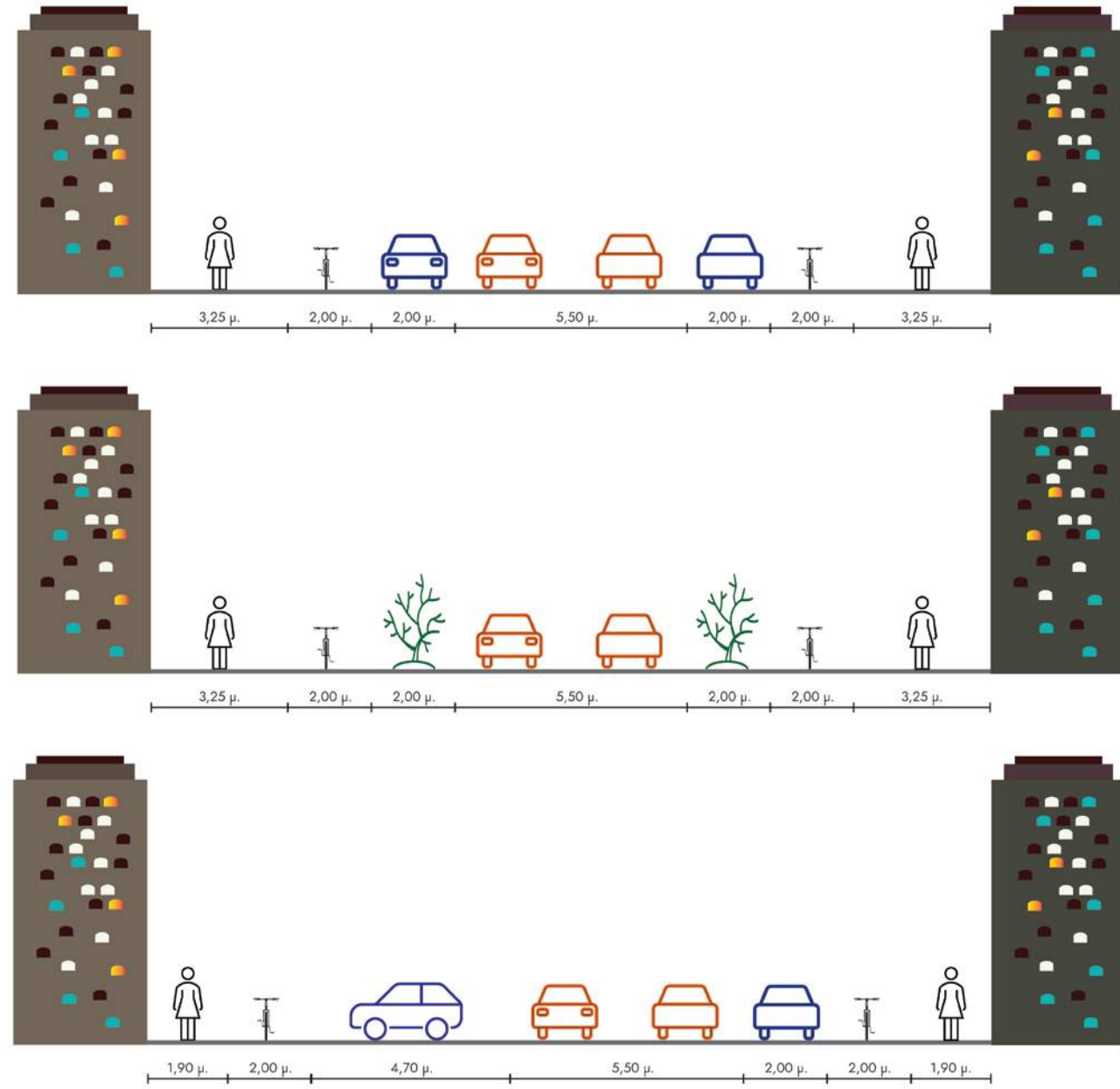
- Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας συμβιβάζουν τη συνύπαρξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς στον ίδιο χώρο μέσω της καθιέρωσης χαμηλών ταχυτήτων και ήπιων προφίλ μετακινήσεων, ενώ συμβάλλουν στην αισθητική αναβάθμιση του αστικού χώρου, στην αύξηση του αστικού πρασίνου, στη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής, στην ανάδειξη της παρόδιας αρχιτεκτονικής, και τέλος στην τόνωση της κοινωνικοποίησης των κατοίκων, μέσω της εμπέδωσης του αισθήματος της γειτονιάς και της ασφάλειας
- Στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας, οι ευάλωτοι και μη-μηχανοκίνητοι χρήστες της οδού έχουν την απόλυτη προτεραιότητα, χωρίς αυτό όμως να συνεπάγεται απαγόρευση κίνησης και στάθμευσης ή την πλήρη αποβολή του ΙΧ αυτοκινήτου από την οδό
- Τα οχήματα και οι πεζοί δεν διαχωρίζονται μεταξύ τους κατασκευαστικά, πχ. μέσω κρασπέδων ή υπερυψωμένων πεζοδρομίων (είναι δυνατή, ωστόσο, για λόγους καλύτερης επισήμανσης και ασφάλειας η χρήση διαφορετικών υλικών οδοστρωσίας), και, ως εκ τούτου, οι τελευταίοι δύναται να χρησιμοποιούν για την κίνησή τους, πέρα από τις 2 ζώνες όδευσης πεζών (πλάτους **3,25 μ.** αμφότερες εν προκειμένω σε μια τυπική διατομή της εν λόγω οδού), και οποιοδήποτε άλλο σημείο του καταστρώματος





6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις - 25^{ης} Μ.

- Ο διάδρομος κίνησης των οχημάτων έχει πλάτος **5,5 μ.** χωρίς την ύπαρξη διαχωριστικής νησίδας, ενώ πρόβλεψη υπάρχει και για τη δημιουργία 2 λωρίδων στάθμευσης
- Είναι δυνατή η διατήρηση του συνόλου του αριθμού των νόμιμων και ειδικών θέσεων στάθμευσης παράλληλα με τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου με τη δημιουργία parklets (κατά μήκος της λωρίδας στάθμευσης, συνολικού μήκους 10 μ. ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου)
- Για την ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων προτείνεται η κατασκευή λωρίδων ποδηλάτου παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Πρόκειται για λωρίδες αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων, οι οποίες διαμορφώνονται στο οδόστρωμα και διαχωρίζονται οπτικά με συνεχή διαγράμμιση ή/και χρωματισμό ή με χρήση διαφορετικού υλικού από τον διαθέσιμο στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία χώρο. Το προτεινόμενο πλάτος των αποκλειστικών λωρίδων ποδηλάτων συνίσταται σε **1,50 μ.**, ενώ προβλέπεται και πλευρικός χώρος ασφαλείας πλάτους **0,50 μ.**



6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις – 25^{ης} Μ.

- Αναφορικά με τα υλικά οδοστρωσίας, προτείνεται η αποφυγή χρήσης ασφάλτου ή σκυροδέματος και προωθείται η χρήση πλακόστρωτων επιφανειών και κυβόλιθων
- Σε κάθε περίπτωση πάντως, τα υλικά οδοστρωσίας πρέπει να είναι αντλιοσθηρά και να περιορίζουν κατά το δυνατό τον κυκλοφοριακό θόρυβο που παράγεται από τη διέλευση των οχημάτων όταν αυτά κινούνται με μικρή ταχύτητα, ενώ ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη συναρμογή και στην αποφυγή ιδιαίτερα ανώμαλων επιφανειών, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των ποδηλάτων και των ΑμεΑ σε αμαξίδια
- Ακόμη, για την ασφαλή κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης προτείνεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών με τη χρήση κατάλληλων πλακιδίων
- Επιπλέον, οι παρεμβάσεις στην εν λόγω οδό πρέπει να συνοδεύονται από την εφαρμογή κατάλληλης σήμανσης και θεσμοθέτηση ως ορίου ταχύτητας τα 30 χλμ./ώρα.

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Αλλαγή κατεύθυνσης/μονοδρόμηση και μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

- **Οδός Λαγοθηριανού (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Μ. Ασίας (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)**
- **Οδός Αμύντα (από Μητρ. Ιωακείμ έως Πτολεμαίων)**
- **Οδός Παπανικολή (από Μον. Γουμεράς έως Εξαστέρου)**
- **Οδός Κομνηνών (από Τραπεζούντος έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Διαδόχου Παύλου (από Παρμενίωνος έως 25ης Μαρτίου)**



Μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

- **Οδός Παρμενίωνος (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Τραπεζούντος (από Κομνηνών έως Διοικητηρίου)**

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

- Οδός Βασ. Κωνσταντίνου (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Πόντου (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)
- Οδός Πόντου (από Δημοκρατίας έως Εθν. Αντίστασης)
- Οδός Τραπεζούντος (από Παρμενίωνος έως Κομνηνών)
- Οδός Θεολογίδη (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Φιλίππου (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός 28ου Συντάγματος (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Διατήρηση του υφιστάμενου –πρόσφατα αναδιαμορφωμένου– χαρακτήρα της οδού και εφαρμογή σημειακών μέτρων και παρεμβάσεων ήπιας κυκλοφορίας

- **Οδός Βασ. Κωνσταντίνου (από 25ης Μαρτίου έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Βασ. Σοφίας (από Βασ. Κωνσταντίνου έως Καπετάν Φούφα)**
- **Οδός Πόντου (από Εθν. Αντίστασης έως Νοσοκομείου)**
- **Οδός Παρμενίωνος (από Δημοκρατίας έως Θ. Σοφούλη)**
- **Οδός Φιλίππου (από Π. Τσαλδάρη έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Π. Τσαλδάρη (από 25ης Μαρτίου έως Φιλίππου)**
- **Οδός Θ. Σοφούλη (από Παρμενίωνος έως 25ης Μαρτίου)**

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Μετατροπή σε πεζόδρομο

- **Οδός Κομνηνών (από Τραπεζούντος έως Διαδόχου Παύλου)**
- **Οδός Προκοπίδη (από Φιλίππου έως Παρμενίωνος)**
- **Οδός Γαλιάνης (από Κοροξένης έως Ματσούκα)**
- **Οδός Πάροδος Γαλιάνης (από Κοροξένης έως Γαλιάνης)**



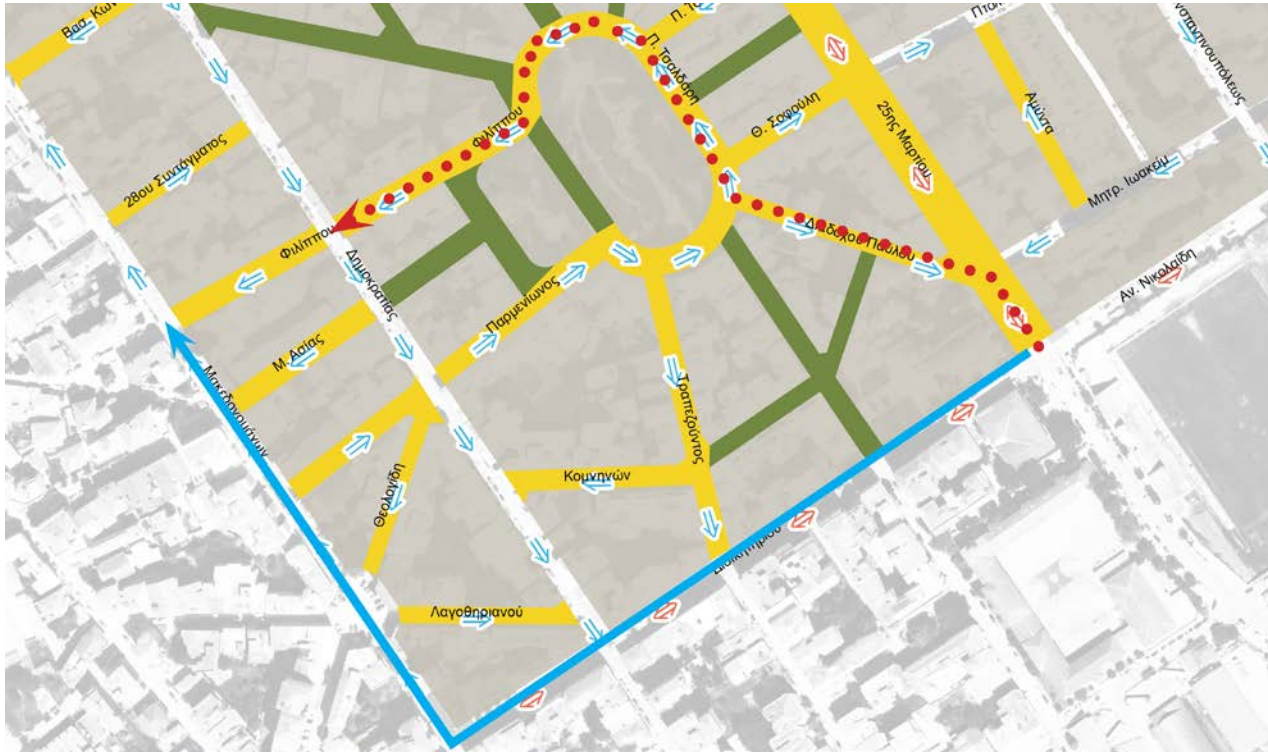
Αλλαγή κατεύθυνσης/μονοδρόμηση

- **Οδός Κανάρη (από 25ης Μαρτίου έως Π.Π. Γερμανού)**

6 Εναλλακτικές διαδρομές



Εναλλακτικές διαδρομές

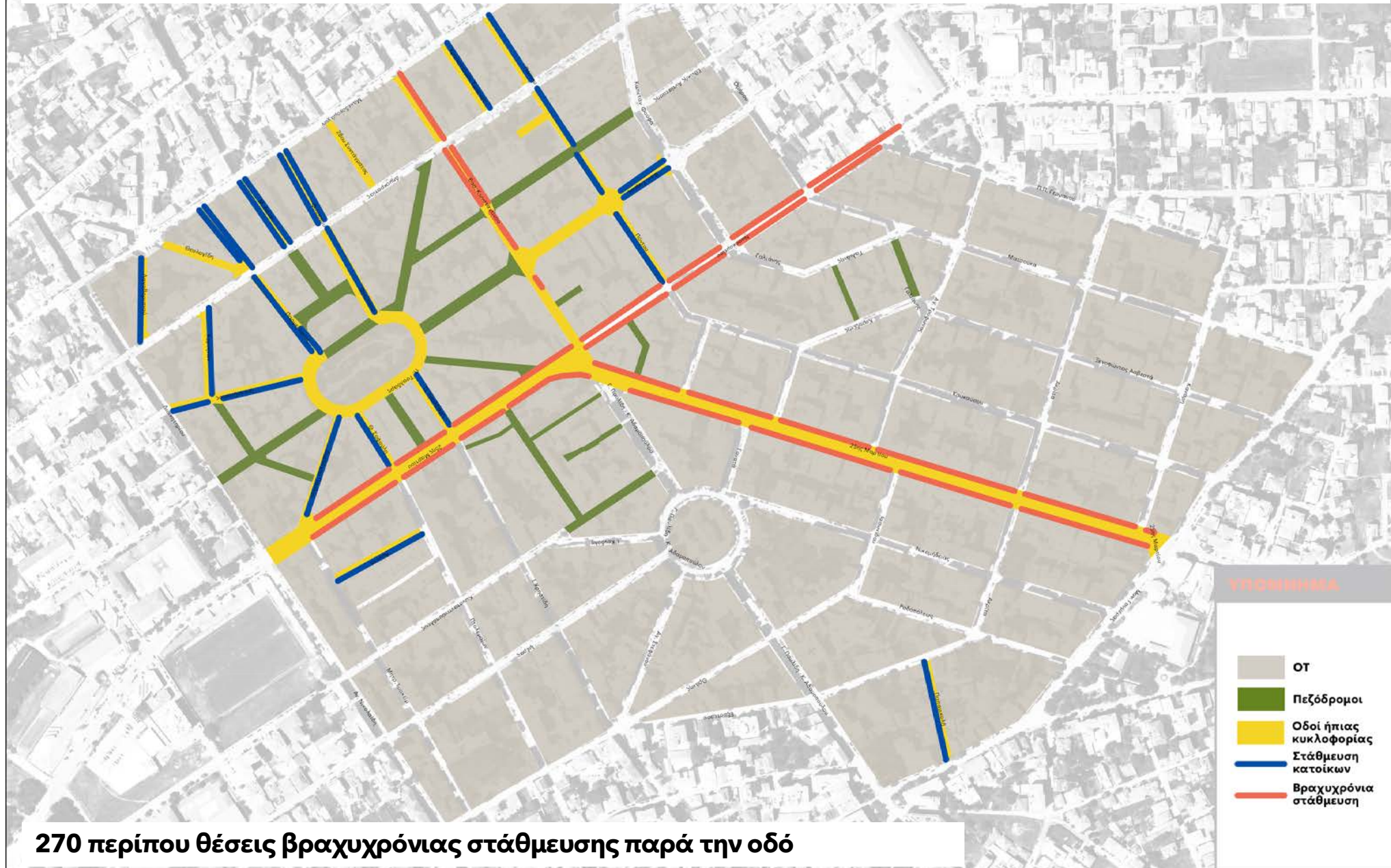


Ελεγχόμενη σταθμεύση

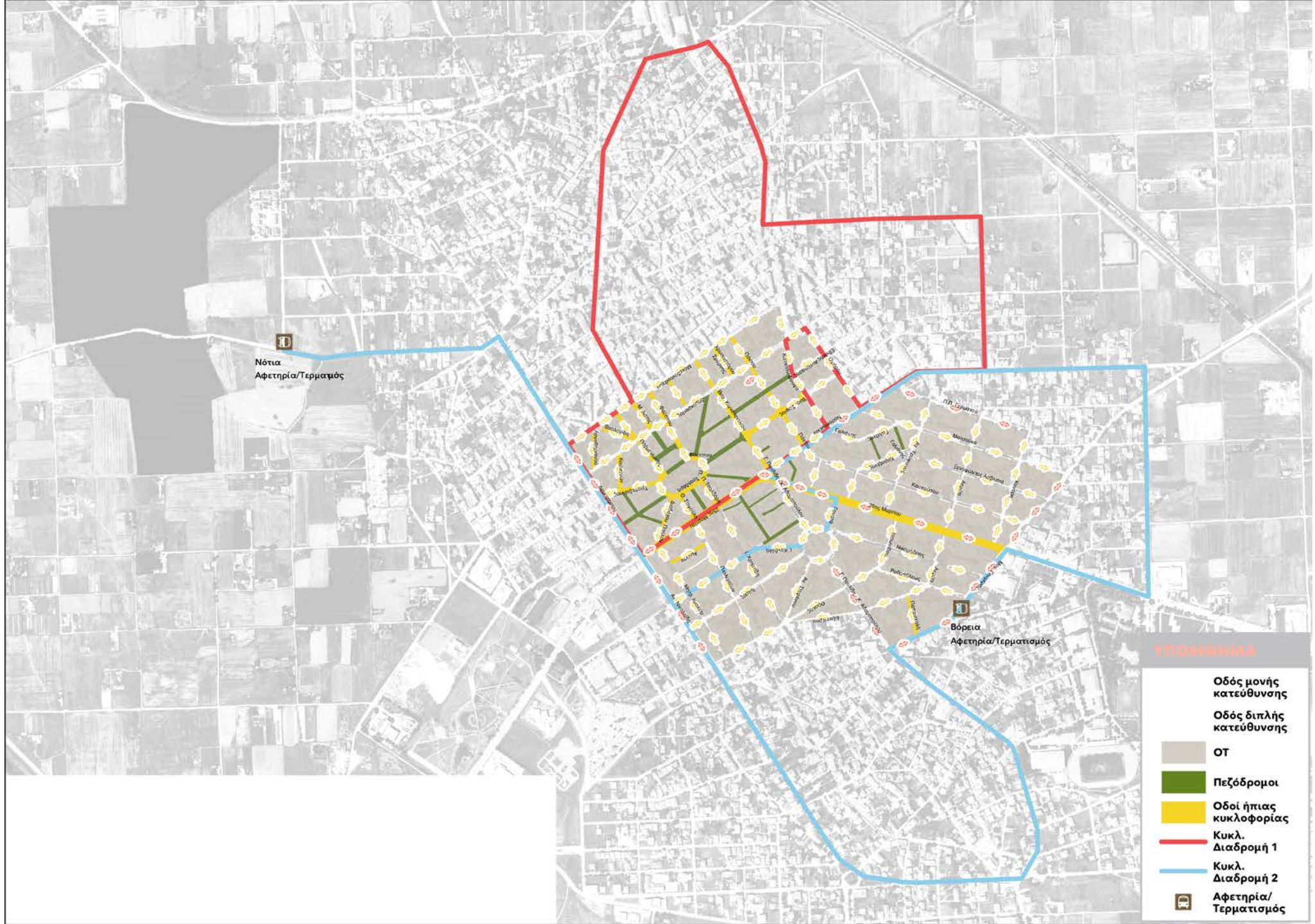
Επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια: έως 2 ώρες

Ισχύς μέτρου: 09:00-14:00 και 18:00-21:00 από Δευτέρα-Παρασκευή, 09.00 -15.00 το Σάββατο

Χρέωση: χωρίς χρέωση



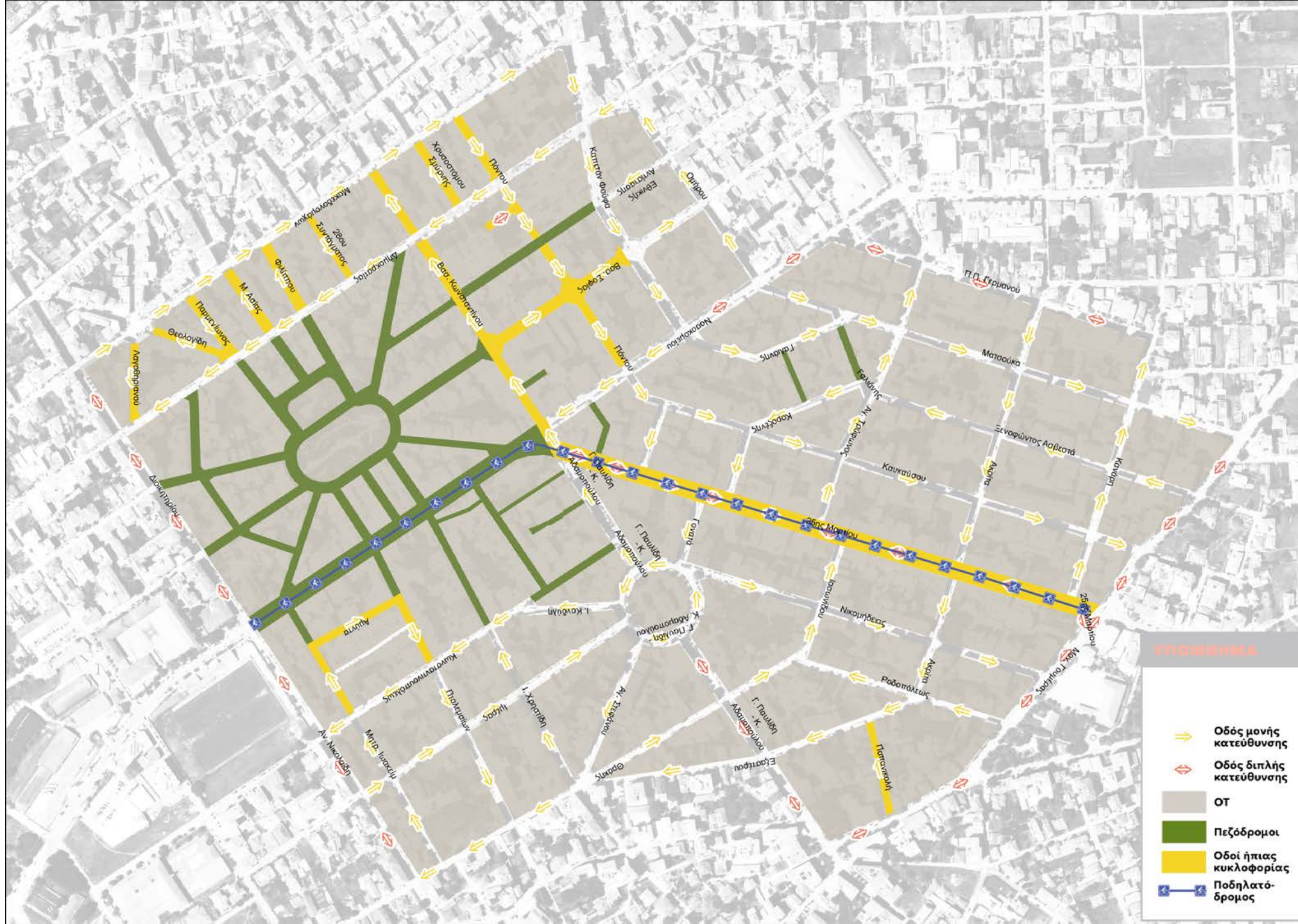
Νέες λεωφορεί- ακές γραμμές



6 Ριζοσπαστική παρέμβαση/Το πράσινο στο (επί)κέντρο

- **Να καταστεί το κέντρο της Πτολεμαΐδας ένας ενοποιημένος, «πράσινος», «ζωντανός» αστικός χώρος, «απαλλαγμένος» από τη διαμπερή κίνηση των ΙΧ οχημάτων και τις εξωτερικότητες που τα συνοδεύουν, όπως ο κυκλοφοριακός θόρυβος, η οπτική όχληση και τα τροχαία ατυχήματα**
- Να καταστεί σαφές ότι ο πεζός, το ποδήλατο και τα MMM τίθενται στο επίκεντρο του σχεδιασμού
- Να δημιουργηθεί μια πόλη, πλήρως προσβάσιμη για όλους
- Να επιτευχθεί σταδιακή αλλαγή της νοοτροπίας των μετακινουμένων προς όφελος των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης
- Να αυξηθεί το μερίδιο των MMM
- Να δημιουργηθεί μια νέα ισορροπία όσον αφορά τις συνήθειες στάθμευσης
- Να προωθηθεί η στάθμευση εκτός οδού έναντι της στάθμευσης στην οδό

6



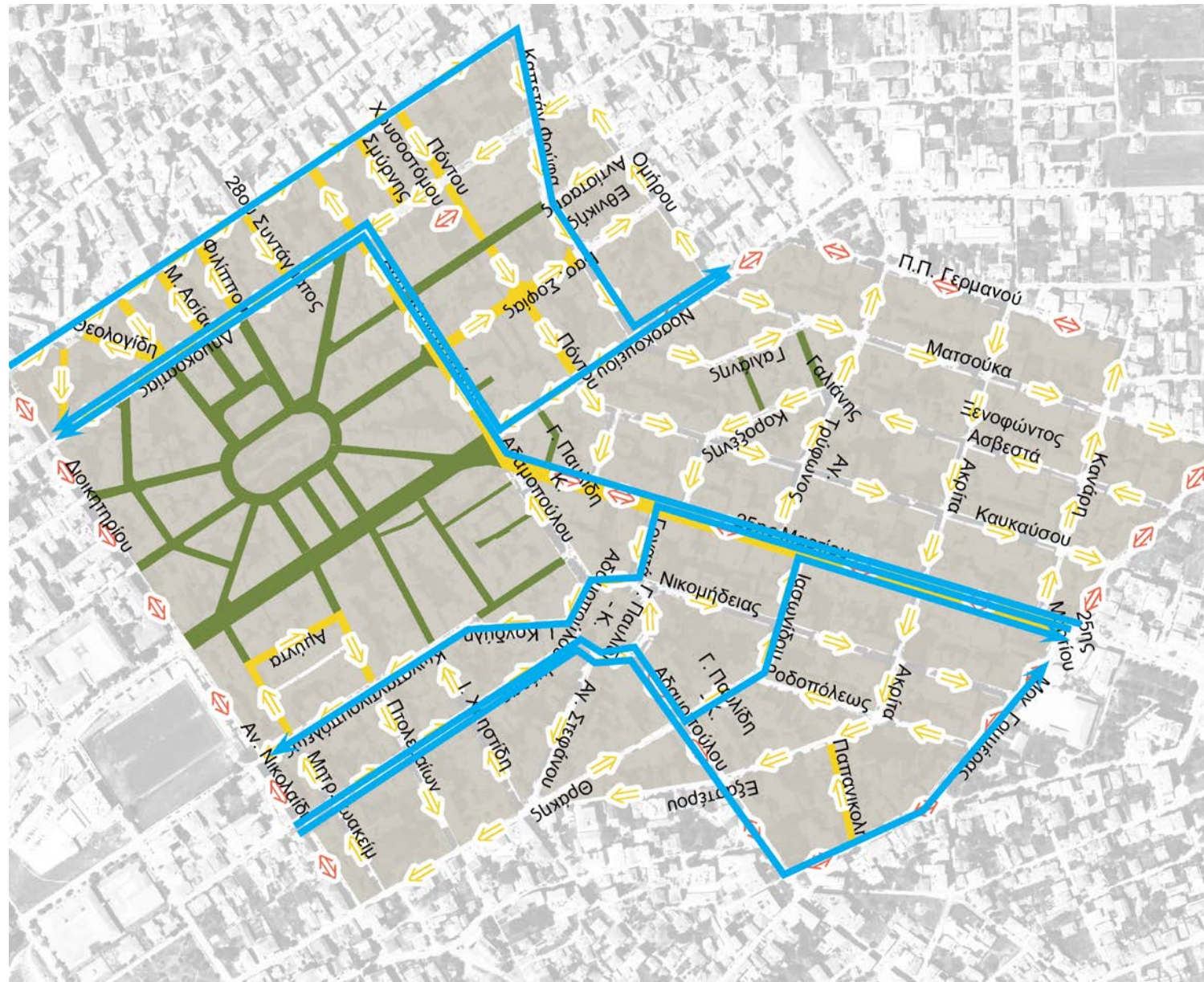
6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις – 25^{ης} Μ.

» **Μερική πεζοδρόμηση και η μετατροπή του υπόλοιπου μήκους της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης, με ενιαίο κυκλοφοριακό χώρο (shared space). Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η μετατροπή σε πεζόδρομο της οδού 25ης Μαρτίου από την οδό Διοικητηρίου έως την οδό Βασ. Κωνσταντίνου και η μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας του τμήματος από την οδό Βασ. Κωνσταντίνου έως την οδό Μον. Γουμεράς**

- Η προτεινόμενη παρέμβαση έχει ως στόχο να οδηγήσει στον πλήρη μετασχηματισμό του αστικού χώρου στο κέντρο της πόλης της Πτολεμαΐδας και συγκεκριμένα στην ενοποίηση των υφιστάμενων και προτεινόμενων πλεγμάτων πεζοδρόμων βόρεια και νότια της οδού 25ης Μαρτίου και στη δημιουργία ενός ενοποιημένου, «πράσινου», «ζωντανού» αστικού χώρου, «απαλλαγμένου» από τη διαμπερή κίνηση των ΙΧ οχημάτων και τις εξωτερικότητες αυτών
- Η μετατροπή του προαναφερθέντος τμήματος της οδού 25ης Μαρτίου σε πεζόδρομο, βέβαια, προβλέπει τη διατήρηση των υφιστάμενων ειδικών θέσεων στάθμευσης, καθώς την ύπαρξη ελεύθερης ζώνης ελάχιστου πλάτους 3,50 μ. για την προσπέλαση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, όπως περιπολικά, πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ΑμεΑ, κλπ., καθώς και για την πρόσβαση στους παρόδιους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης
- Αναφορικά με την κυκλοφορία των ποδηλάτων, προτείνεται η συνύπαρξη αυτών με τους πεζούς, υπό προϋποθέσεις πάντα ασφάλειας και άνεσης, με τη χρήση οπτικού διαχωρισμού. Για αμφίδρομη κίνηση ποδηλάτου, το προτεινόμενο συνολικό πλάτος λωρίδας ποδηλάτου συνίσταται σε 4,50 μ., ενώ το υπόλοιπο πλάτος της οδού μπορεί να διατεθεί για την κίνηση των πεζών και τον εξωραϊσμό του χώρου.



6 Εναλλακτικές διαδρομές



6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Αλλαγή κατεύθυνσης/μονοδρόμηση και μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

- **Οδός Λαγοθηριανού (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Μ. Ασίας (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)**
- **Οδός Παπανικολή (από Μον. Γουμεράς έως Εξαστέρου)**
- **Οδός Κομνηνών (από Τραπεζούντος έως Δημοκρατίας)**

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας

- Οδός Βασ. Κωνσταντίνου (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Πόντου (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)
- Οδός Πόντου (από Δημοκρατίας έως Εθν. Αντίστασης)
- Οδός Θεολογίδη (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Φιλίππου (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Δημοκρατίας έως Μακεδονομάχων)
- Οδός 28ου Συντάγματος (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)
- Οδός Μητρ. Ιωακείμ (από Κωνσταντινουπόλεως έως Αμύντα)
- Οδός Πτολεμαίων (από Αμύντα έως Κωνσταντινουπόλεως)
- Οδός Παρμενίωνος (από Μακεδονομάχων έως Δημοκρατίας)

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Διατήρηση του υφιστάμενου –πρόσφατα αναδιαμορφωμένου– χαρακτήρα της οδού και εφαρμογή σημειακών μέτρων και παρεμβάσεων ήπιας κυκλοφορίας

- **Οδός Βασ. Κωνσταντίνου (από 25ης Μαρτίου έως Δημοκρατίας)**
- **Οδός Βασ. Σοφίας (από Βασ. Κωνσταντίνου έως Καπετάν Φούφα)**
- **Οδός Πόντου (από Εθν. Αντίστασης έως Νοσοκομείου)**
- **Οδός Θ. Σοφούλη (από Παρμενίωνος έως 25ης Μαρτίου)**



Αλλαγή κατεύθυνσης/μονοδρόμηση

- **Οδός Κανάρη (από 25ης Μαρτίου έως Π.Π. Γερμανού)**

6 Προτεινόμενες παρεμβάσεις



Μετατροπή σε πεζόδρομο

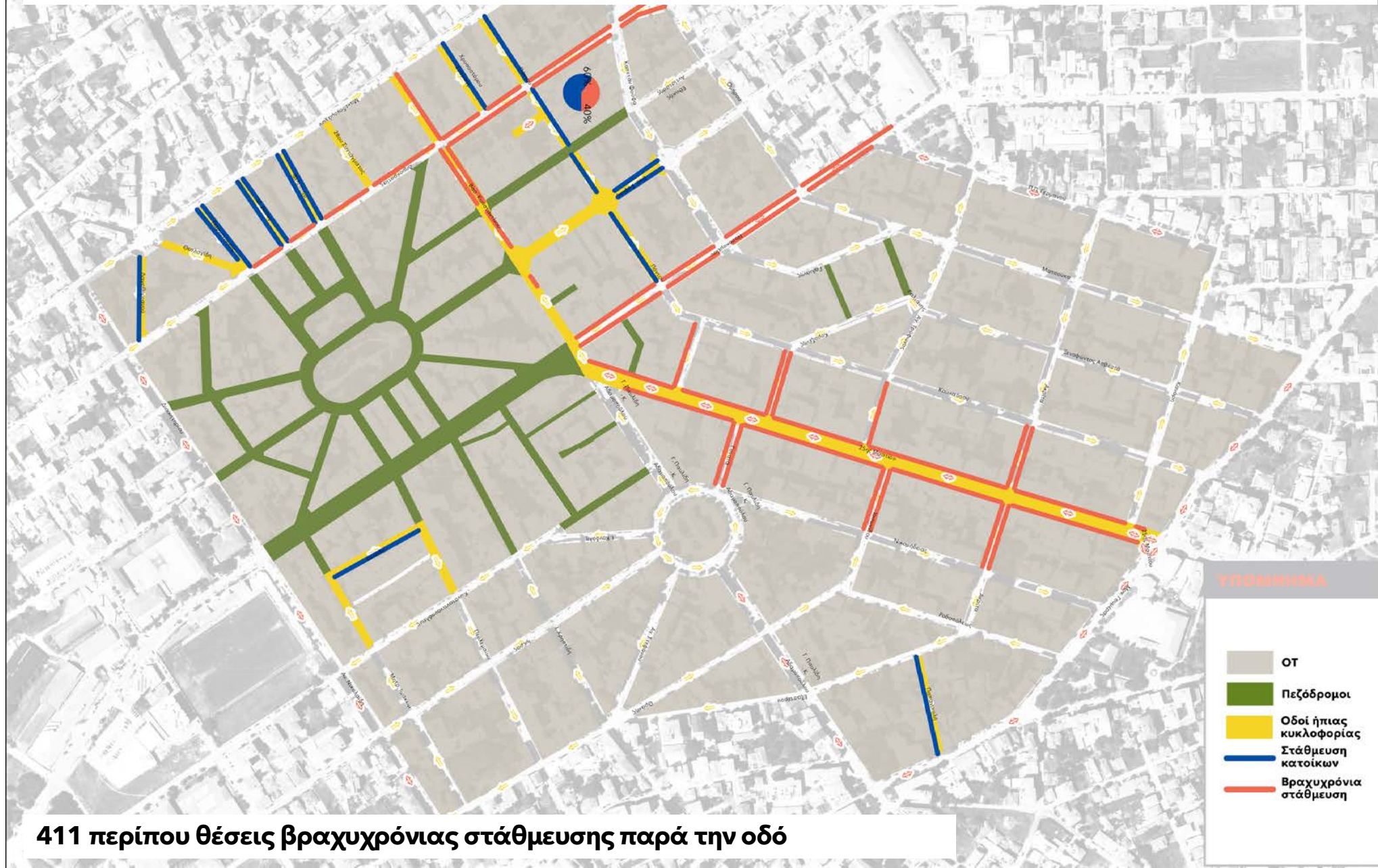
- Οδός Κομνηνών (από Τραπεζούντος έως Διαδόχου Παύλου)
- Οδός Προκοπίδη (από Φιλίππου έως Παρμενίωνος)
- Οδός Γαλιάνης (από Κοροξένης έως Ματσούκα)
- Οδός Πάροδος Γαλιάνης (από Κοροξένης έως Γαλιάνης)
- Οδός Διαδόχου Παύλου (από Παρμενίωνος έως 25ης Μαρτίου)
- Οδός Τραπεζούντος (από Παρμενίωνος έως Διοικητηρίου)
- Οδός Παρμενίωνος (από Δημοκρατίας έως Θ. Σοφούλη)
- Οδός Φιλίππου (από Π. Τσαλδάρη έως Δημοκρατίας)
- Οδός Π. Τσαλδάρη (από 25ης Μαρτίου έως Φιλίππου)
- Οδός Αμύντα (από Μητρ. Ιωακείμ έως Πτολεμαίων)
- Οδός Πτολεμαίων (από 25ης Μαρτίου έως Αμύντα)
- Οδός Μητρ. Ιωακείμ (από 25ης Μαρτίου έως Αμύντα)
- Οδός Ι. Χρηστίδη (από Κωνσταντινουπόλεως έως 25ης Μαρτίου)

Ελεγχόμενη στάθμευση

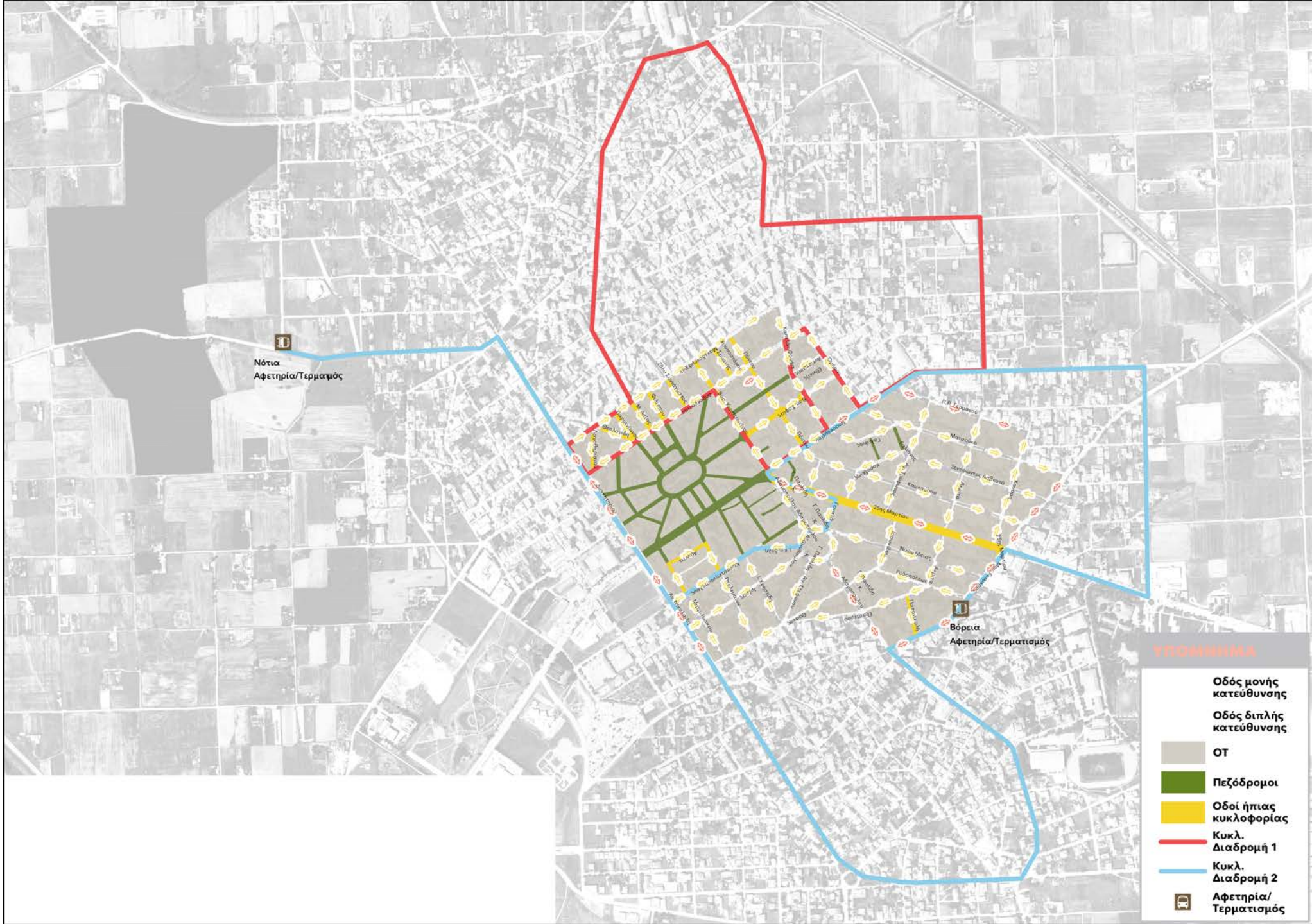
Επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια: έως 2 ώρες

Ισχύς μέτρου: 09:00-14:00 και 18:00-21:00 από Δευτέρα-Παρασκευή, 09.00 -15.00 το Σάββατο

Χρέωση: σταθερή ανά ώρα (πχ. 0,5 €/ώρα)



Νέες λεωφορεί- ακές γραμμές



6 Αποτίμηση των 2 σεναρίων

Ήπια συνύπαρξη

Ριζοσπαστική παρέμβαση:
Το πράσινο στο (επί)κεντρο

Οι ριζικές επεμβάσεις στην περιοχή μελέτης αφορούν το:	28%	31%
Η επιφάνεια (τ.μ.) των πεζόδρομων αυξήθηκε κατά:	21%	169%
Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων αυξήθηκε κατά:	+1km	+1km
Ο χώρος στον οποίο συνυπάρχουν τα διάφορα μέσα με ήπιο τρόπο αυξήθηκε κατά:	488%	280%
Ισοζύγιο στάθμευσης στην οδό	+287 θέσεις	+136 θέσεις

6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

- Τα δύο εναλλακτικά σενάρια περιλαμβάνουν κοινά μέτρα και παρεμβάσεις με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας στην περιοχή μελέτης με όρους βιωσιμότητας

6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Συντήρηση και αποκατάσταση του οδικού δικτύου και του ειδικού εξοπλισμού των οδών στο **σύνολο του** οδικού δικτύου

Βελτίωση κυκλοφοριακών κόμβων με σκοπό την αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας. Οι κόμβοι στους οποίους προτείνονται διαμορφώσεις είναι οι:

- **Διοικητηρίου-Δημοκρατίας**
 - Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης STOP στην άνοδο της οδού Δημοκρατίας προς την οδό Διοικητηρίου
 - Τοποθέτηση καθρέφτη στην κάθοδο της οδού Δημοκρατίας προς την οδό Διοικητηρίου
 - Αλλαγή του υλικού της διασταύρωσης με κυβόλιθο
- **Μακεδονομάχων - Βασ. Κωνσταντίνου**
 - Μετακίνηση κατακόρυφης σήμανσης STOP πλησίον στην απόληξη του ΟΤ πριν την έξοδο στην οδό Βασ. Κωνσταντίνου
 - Αλλαγή του υλικού της διασταύρωσης με κυβόλιθο
- **Μακεδονομάχων - Μικράς Ασίας**
 - Μετακίνηση κατακόρυφης σήμανσης STOP επί της οδού Μικράς Ασίας
- **Βασ. Σοφίας - Ομήρου**
 - Μετακίνηση κατακόρυφης σήμανσης STOP πλησίον στην απόληξη του ΟΤ στην οδό Βασ. Σοφίας πριν την έξοδο στην οδό Ομήρου

6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Έλεγχος και απομάκρυνση μη ισχύουσας
σήμανσης από το **σύνολο του οδικού
δικτύου**

Επαναδιαγράμμιση διαβάσεων και χωροθέτηση νέων



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις



Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στο σύνολο του τοπικού δικτύου της περιοχής μελέτης με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση



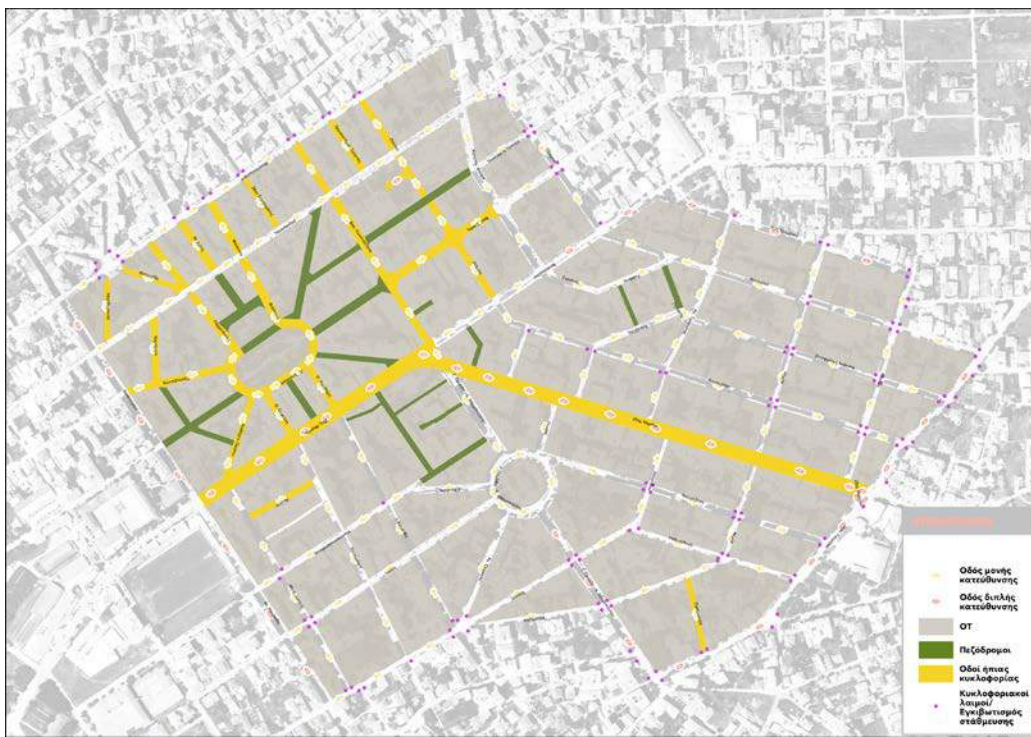
6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις



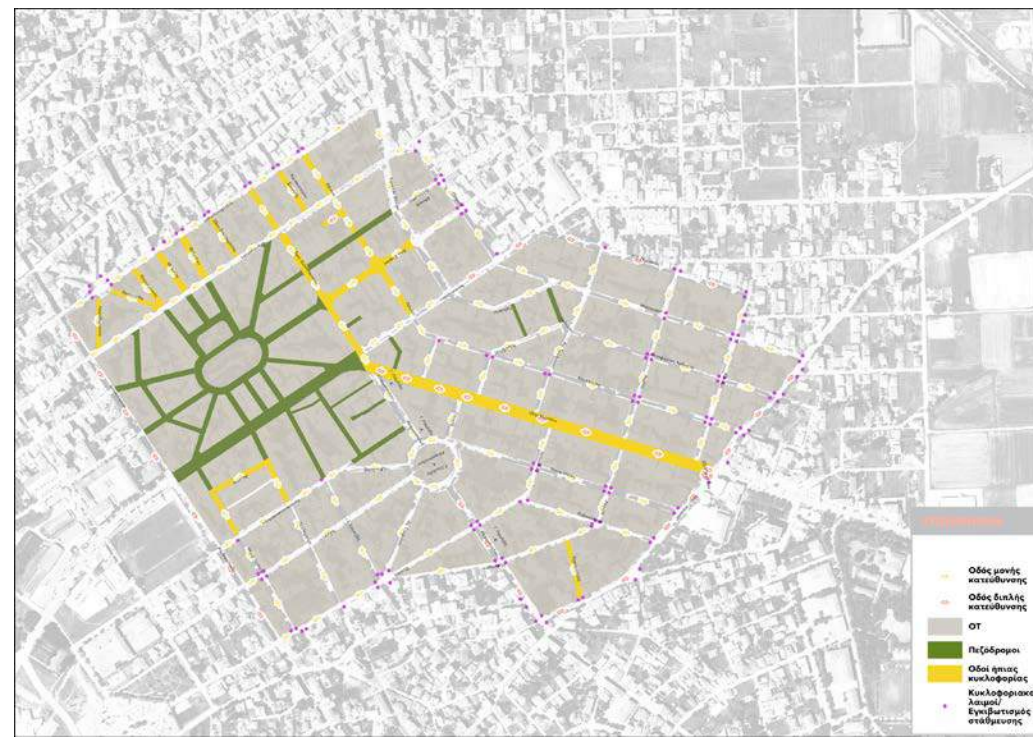
Εφαρμογή «σχολικού δακτυλίου» γύρω από το σχολικό συγκρότημα πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της περιοχής μελέτης [1ο Δημοτικό Πτολεμαΐδας - Πέτρινο Σχολείο]

6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Συστηματική αστυνόμευση παράνομης στάθμευσης με έμφαση σε κρίσιμες θέσεις του δικτύου όπως στις προσβάσεις των κόμβων, στις στάσεις λεωφορείων κ.λπ.



Εγκριτωτισμός στάθμευσης στις πλευρές των ΟΤ που δεν υφίσταται σήμερα



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Δημιουργία οργανωμένου
χώρου στάθμευσης στη λαϊκή
αγορά



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις



Μίσθωση και επαναλειτουργία του υπόγειου δημοτικού χώρου στάθμευσης



Εγκατάσταση καθοδηγητικής
σήμανσης προς τους δημοτικούς
χώρους στάθμευσης



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης δίκυκλων
(1 θέση στάθμευσης δίκυκλου για κάθε 20
θέσεις στάθμευσης ΙΧ οχημάτων)



Καθοδηγητική σήμανση για τους
υφιστάμενους και μελλοντικούς
χώρους στάθμευσης δίκυκλων

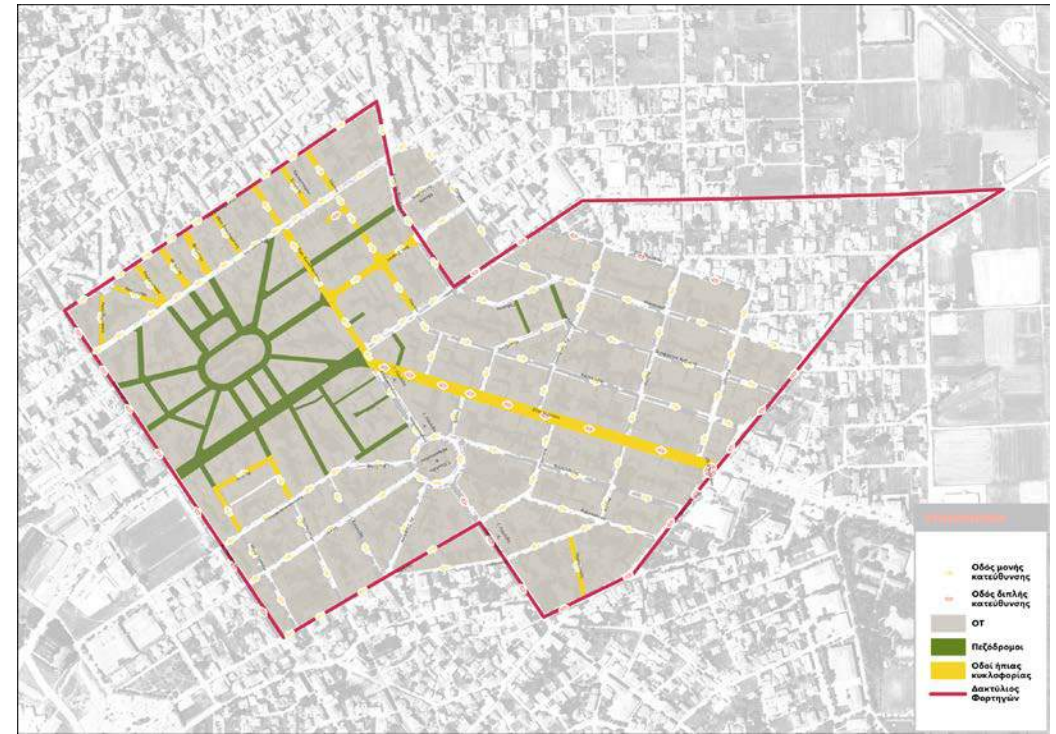
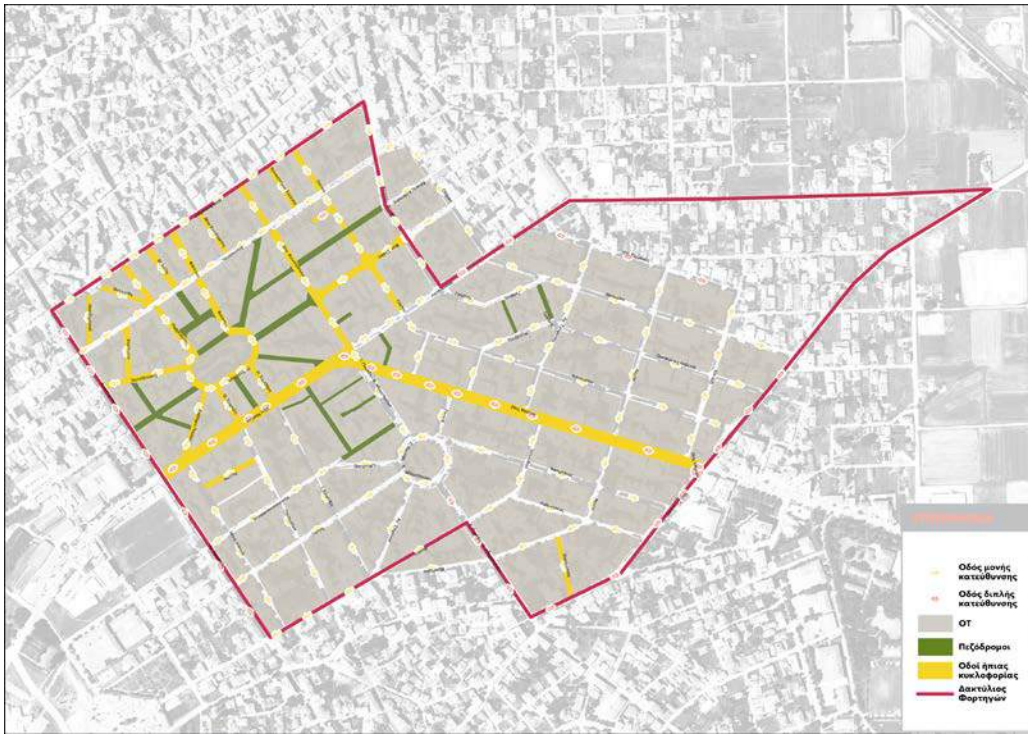


6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων εντός της περιοχής του δακτυλίου

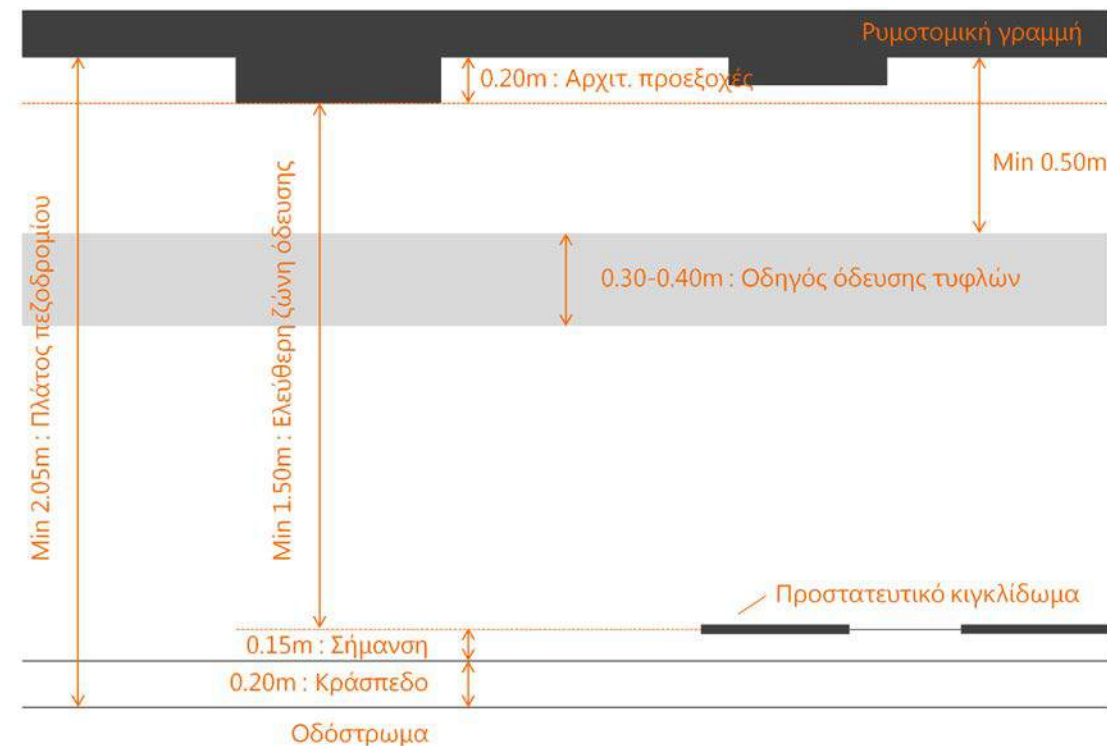
Δημιουργία 5 νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης & Θεσμοθέτηση ωραρίου φορτοεκφόρτωσης

- Καθημερινές: 06.00-18.00, Σάββατο: 06.00-15.00, Κυριακή/αργίες: ελεύθερη στάθμευση
- Τις υπόλοιπες ώρες οι θέσεις Φ/Κ μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να καλύψουν τις ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Διαπλάτυνση υφιστάμενων ανεπαρκούς πλάτους πεζοδρομίων ή διευθέτηση των στοιχείων αστικού εξοπλισμού με στόχο τη παροχή μιας ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με ελάχιστο πλάτος 1,50 μ.



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Εγκατάσταση «αναπτυσσόμενων» εμποδίων στις εισόδους των πεζοδρόμων της περιοχής μελέτης, τα οποία θα εμποδίζουν την είσοδο σε όποιο όχημα δεν διαθέτει το αντίστοιχο χειριστήριο με σκοπό την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης επί αυτών

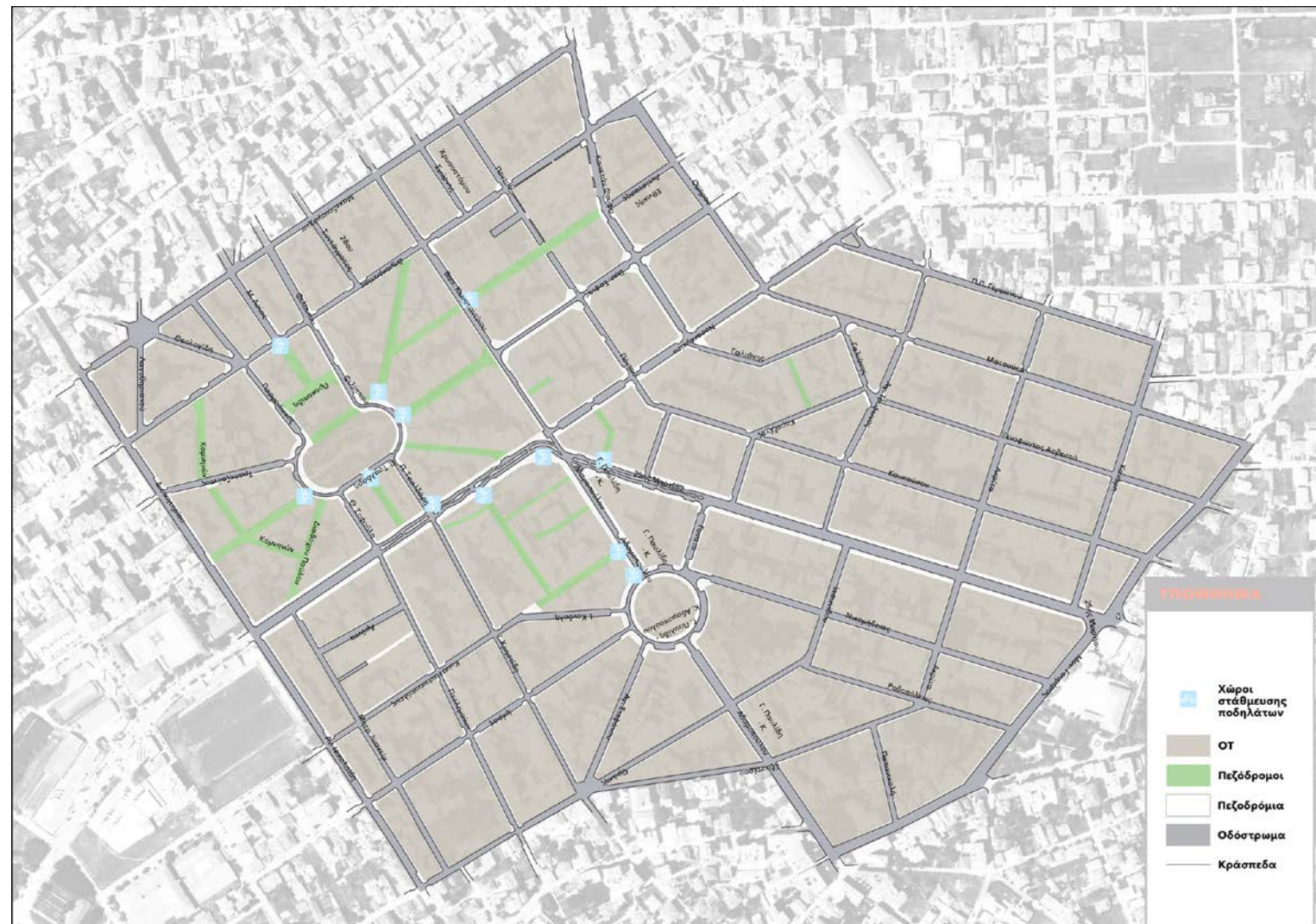
Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του δικτύου

Καθοδηγητική σήμανση πεζών προς και από την κεντρική περιοχή και άλλους πόλους έλξης επισκεπτών της περιοχής μελέτης



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων (π.χ. πλησίον Δημαρχείου, Τεχνικής Υπηρεσίας, σχολικών συγκροτημάτων, αθλητικών εγκαταστάσεων, χώρων πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής)



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Λειτουργία συστήματος
κοινοχρήστων ποδηλάτων με
ηλεκτρικά και συμβατικά ποδή-
λατα για την εξυπηρέτηση
κατοίκων και επισκεπτών



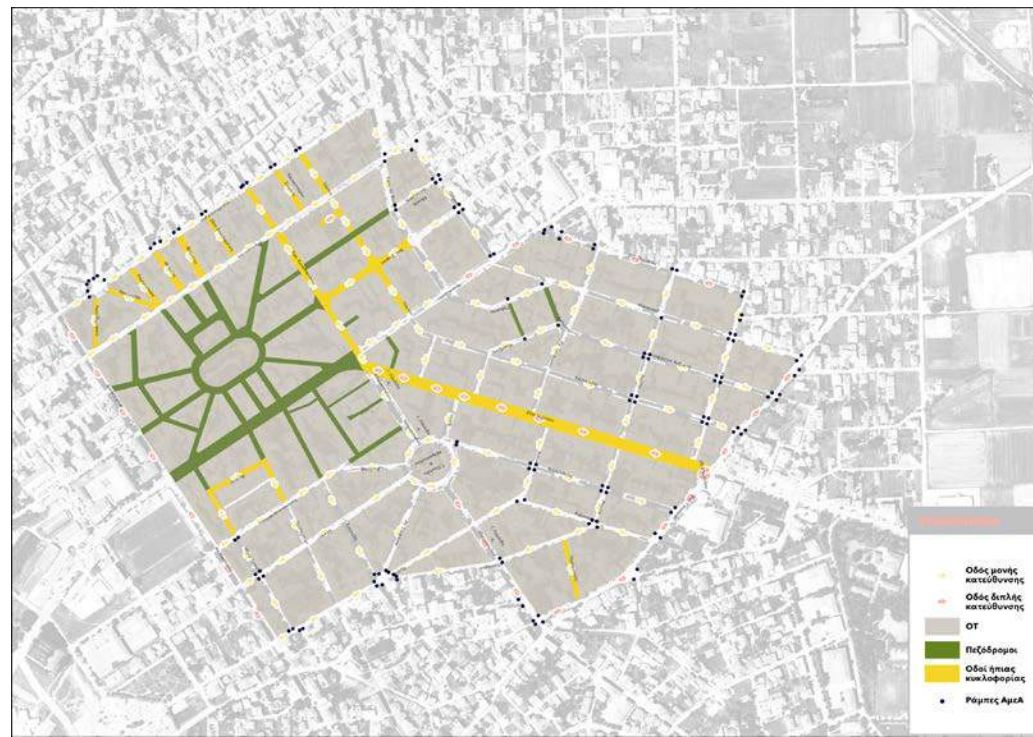
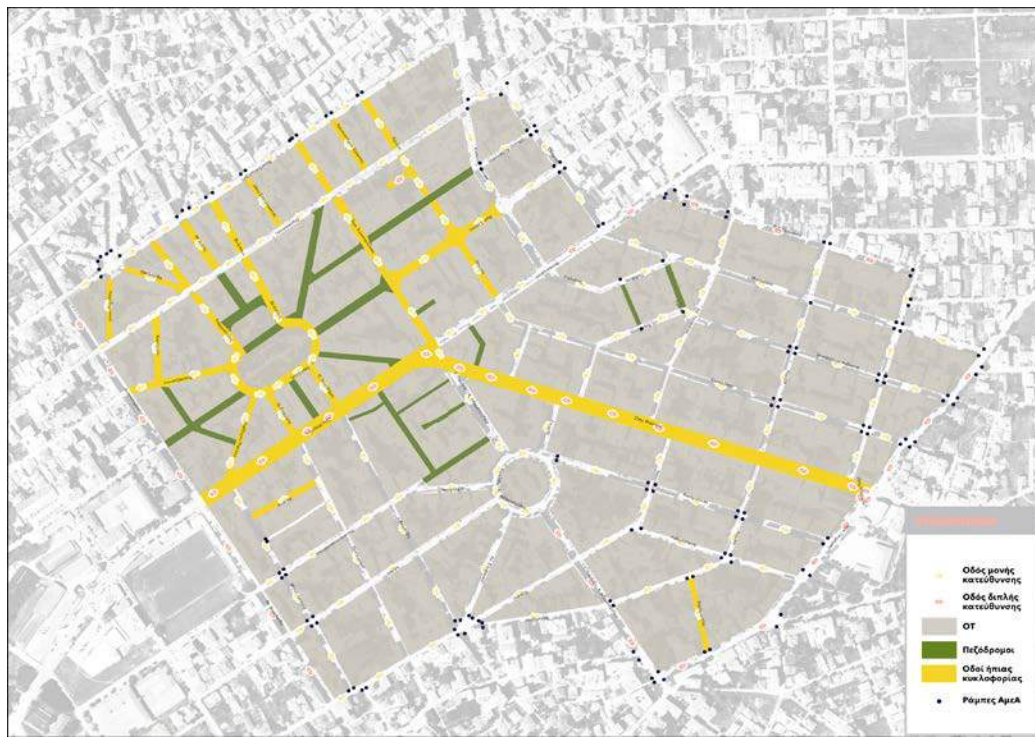
Πιλοτική εφαρμογή εγκατάστασης
συστήματος dockless ποδηλάτων



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
(με στόχο το 2%)

Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών κατά μήκος
όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο
σύνολο του οδικού δικτύου



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις

Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός, κλπ.)

Το σύνολο των αστικών λεωφορείων να είναι προσβάσιμα από ΑμεΑ

Λειτουργία μεταβλητών πινακίδων (VMS) στο σύνολο των στάσεων του αστικού ιστού



6 Οριζόντια μέτρα & παρεμβάσεις



Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες με στόχο τη μείωση των μετακινήσεων



Εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης της στάθμευσης με αισθητήρες επί της οδού ή με υπέργειους οπτικούς δέκτες που θα αναγνωρίζει την πληρότητα στις οριοθετημένες θέσεις σε δυναμικό χρόνο



Δημιουργία εφαρμογής για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης όπου έχει εφαρμοστεί το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης



Δράσεις ευαισθητοποίησης & ενημέρωσης