



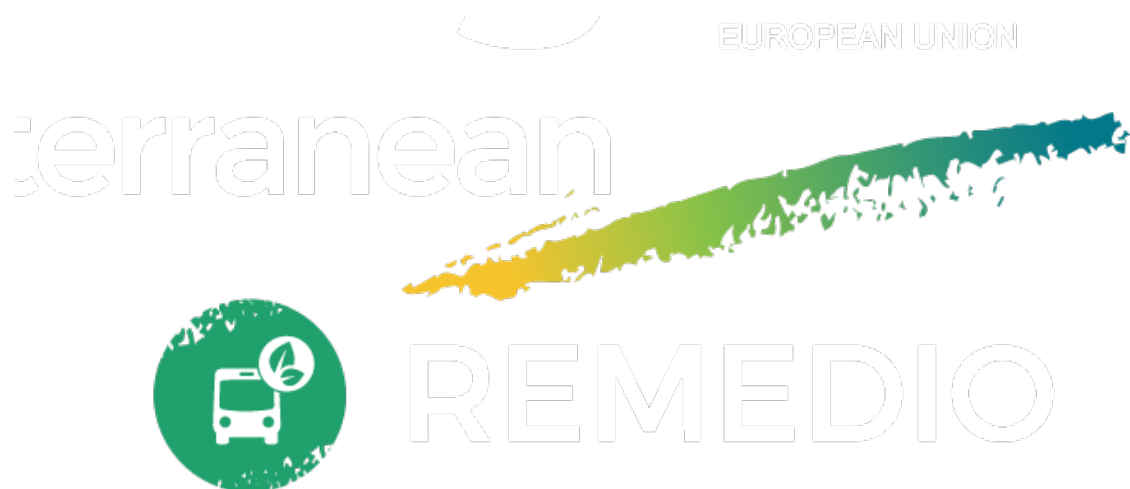
Αναπτυξιακή
ΜΕΙΖΟΝΟΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΤΑ



Project co-financed by the European
Regional Development Fund

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Επιτελική περίληψη



Οκτώβριος 2019



ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Οδοί Εθνικής Αντιστάσεως - Βασιλίσσης Όλγας - Βασιλέως Γεωργίου – Μανόλη Ανδρονίκου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγικό σημείωμα (πλαίσιο αναφοράς/ πρόγραμμα REMEDIO)

Επιτελική περίληψη στην ελληνική γλώσσα

Επιτελική περίληψη στην αγγλική γλώσσα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ολοκληρωμένος αστικός ανασχεδιασμός του ανατολικού οριζώντιου άξονα της Θεσσαλονίκης – μεθοδολογική προσέγγιση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση περιοχής ολοκληρωμένου αστικού ανασχεδιασμού

- 2.1. Οριοθέτηση περιοχής εφαρμογής
- 2.2. Ιστορική και αστική ταυτότητα
- 2.3. Αστικός χώρος – ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης
 - Θέση - ένταξη περιοχής στην πόλη/ ευρύτερη περιοχή
 - Χαρτογράφηση – πληθυσμιακά δεδομένα
 - Πολεοδομικά δεδομένα – ανάλυση χρήσεων γης
 - Υφιστάμενες και μελλοντικές τάσεις ανάπτυξης περιοχής εφαρμογής
- 2.4. Κυκλοφορία - ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης
- 2.5. Περιβαλλοντικά δεδομένα/ περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις
- 2.6. Σύνοψη δεδομένων/ swot analysis

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Σκοπιμότητα και στρατηγικές κατευθύνσεις ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού

- 3.1. Σκοπιμότητα ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού του άξονα
- 3.2. Εγκεκριμένα υφιστάμενα έργα που επηρεάζουν
- 3.3. Διατύπωση στρατηγικού οράματος/ στρατηγικό masterplan παρεμβάσεων
- 3.3. Κατευθύνσεις και προδιαγραφές ανά πεδίο παρέμβασης

Κυκλοφορία – οργάνωση λεωφορειολωρίδας–ποδηλατόδρομος - ασφάλεια διαβάσεων, συνδέσεις με σταθμούς μετρό, πεζοδρομήσεις κ.λπ.

Αστικός χώρος. Θα περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε θέματα: παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο – ενέργειες/ μέτρα ενίσχυσης αστικού πρασίνου (BiotopeAreaFactory, parklets, πάρκα ημέρας κ.λπ.) - 4Χ4 ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων κ.λπ.)

Ψηφιακές λύσεις υποστήριξης



Αναπτυξιακή
ΜΕΙΖΟΝΟΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΤΑ



Project co-financed by the European
Regional Development Fund

Περιβάλλον – περιβαλλοντικές επιπτώσεις προτεινόμενων λύσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Σχέδιο υλοποίησης, διακυβέρνησης και χρηματοδότησης

- 4.1. Θεσμικό πλαίσιο, φορείς αρμοδιότητας και προτεινόμενες συνέργειες (ΜοU)
- 4.2. Επισκόπηση χρηματοδοτικών πλαισίων και λύσεων (και παραδείγματα εφαρμογής)
- 4.3. Εφαρμογή χρηματοδοτικών εργαλείων ανά έργο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



Εισαγωγικό σημείωμα (πλαίσιο αναφοράς/ πρόγραμμα REMEDIΟ)

Το έργο «**REMEDIΟ**» **RE**generating mixed-use **MED** urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility **sO**lutions, για την πόλη της Θεσσαλονίκης υλοποιείται από την «Αναπτυξιακή Μείζονος Αστικής Θεσσαλονίκης ΑΑΕ/ΟΤΑ», ως θεσμικός εταίρος και το «Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης/ Τμήμα Φυσικής/ Εργαστήριο Φυσικής της Ατμόσφαιρας», ως επιστημονικός εταίρος, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Μεσογειακής Συνεργασίας INTERREG MED 2014-2020.

Το έργο εξετάζει λύσεις ήπιας κινητικότητας, προτείνοντας τη μετατροπή αστικών οδών μικτής χρήσης με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, σε «οριζόντιες συγκυριαρχίες/ horizontal condominium». Υλοποιούνται μορφές συμμετοχικής διακυβέρνησης, όπου συμμετέχουν ενεργά ενδιαφερόμενοι φορείς, αρχές και πολίτες, σε άμεση αλληλεπίδραση με τους τοπικούς Δήμους, για την προώθηση λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος στο κυκλοφοριακό πρόβλημα τεσσάρων (4) Μεσογειακών πόλεων (Thessaloniki, Treviso, Lisbon, Split), εταίρων του έργου.

Σκοπός είναι η βελτίωση της μετακίνησης του κοινού και των εμπορευματικών μεταφορών, στη βάση μέτρων προστασίας της ποιότητας της ατμόσφαιρας. Στις πόλεις του εταιρικού σχήματος, αστικές διαδρομές με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, που δημιουργούν προβλήματα στην εσωτερική διασύνδεση της κάθε πόλης, αποτελούν τις περιοχές αναφοράς.

Για τη Θεσσαλονίκη, ως περιοχή παρέμβασης έχει οριστεί ο Ανατολικός οριζόντιος άξονας κυκλοφορίας που ορίζεται με αφετηρία το αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ στο Φοίνικα (στα όρια του Δήμου Καλαμαριάς) και διαπερνώντας την Οδό Εθνικής Αντιστάσεως, τις Λεωφόρους Βασιλίσσης Όλγας, Βασιλέως Γεωργίου Α' και την Οδό Μανόλη Ανδρόνικου καταλήγει στην Πλατεία της ΧΑΝΘ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ολοκληρωμένος αστικός ανασχεδιασμός του ανατολικού οριζόντιου άξονα της Θεσσαλονίκης – μεθοδολογική προσέγγιση

Ο επονομαζόμενος Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης αποτελεί έναν συνεχόμενο αστικό άξονα κυκλοφορίας που διέρχεται από τα διοικητικά όρια δύο Δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Καλαμαριάς. Περιλαμβάνει τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως, Λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας, Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α' και οδό Μανόλη Ανδρόνικου – πλατεία ΧΑΝΘ, έχει συνολικό μήκος 6,2 χιλιομέτρων, κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά και καταλήγει στον κόμβο της Πλατείας της ΧΑΝΘ.

Πρόκειται για έναν σημαντικό άξονα κυκλοφορίας της πόλης αλλά και έναν αστικό άξονα που αρθρώνει τμήματα πυκνού αστικού ιστού με πολλές και ποικίλες αστικές λειτουργίες. Ο άξονας ενώνει ουσιαστικά το κέντρο που πολεοδομικού συγκροτήματος με την ανατολική περιοχή και το αεροδρόμιο. Επιπλέον, αποτελεί έναν άξονα ιστορικής σημασίας για τη πόλη καθώς περιλαμβάνει τμήματα της ιστορικής λεωφόρου των Εξοχών ή λεωφόρος των «Πύργων» (σημερινή λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας) που ένωνε την περιτειχισμένη πόλη με τις ανατολικές



επεκτάσεις της, στα τέλη του 19ου αιώνα. Οι αστικές βίλες της ιστορικής Συνοικίας των Εξοχών που έχουν απομείνει σήμερα κατά μήκος της Λεωφόρου Βασ. Όλγας φιλοξενούν νέες αστικές λειτουργίες και αποτελούν ιστορικά και τουριστικά τοπία.

Ακριβώς για αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, ο επανασχεδιασμός του συγκεκριμένου άξονα κυκλοφορίας αποτέλεσε το πεδίο πιλοτικής εφαρμογής του προγράμματος Interreg MED REMEDIO, στο πλαίσιο του οποίου αναπτύχθηκε ένα συμμετοχικό πείραμα για τον σχεδιασμό ενός δρόμου που δε διαιρεί την πόλη αλλά δημιουργεί μια συνεκτική γραμμική γειτονιά.

Ο επανασχεδιασμός του άξονα μελετήθηκε, σε στρατηγικό επίπεδο, με στόχο να προωθηθούν κατευθύνσεις ολοκληρωμένου αστικού επανασχεδιασμού και να προωθηθούν λύσεις χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος. Στόχος, στη βάση των αρχών του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ήταν η πρόταση επανασχεδιασμού του άξονα να αναδειχθεί μέσα από διαδικασίες ευρείας διαβούλευσης με φορείς και αρχές, άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενους στη διαχείριση και λειτουργία του άξονα, καθώς και με το ευρύ κοινό, ώστε να επιλεγεί η λύση που θα έχει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή.

Με δεδομένη την ωρίμανση του έργου σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, οι μελέτες επανασχεδιασμού του Άξονα θα πρέπει να στοχεύουν στην ολοκληρωμένη ανάπλαση των φυσικών του χαρακτηριστικών σε όλα τα επίπεδα:

- Ρύθμιση κυκλοφοριακών προβλημάτων με έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, διευθέτηση λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων με σύγχρονα μέσα και τεχνικές (λεωφορειολωρίδα 2ης γενιάς), διευθέτηση θεμάτων παρόδιας στάθμευσης και ένταξη ποδηλατοδρόμου.
- Ανάπλαση/ επανασχεδιασμός του δημόσιου χώρου των πεζοδρομίων με λύσεις αύξησης του παρόδιου αστικού πρασίνου, βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων και αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού
- Σχεδιασμός ένταξης καινοτόμων, τεχνολογικά, λύσεων για την υποστήριξη/ ενημέρωση των πολιτών, την υποστήριξη της ομαλής ροής της κυκλοφορίας, την επιτήρηση και την πρόληψη της παραβατικότητας (εφαρμογές και συστήματα ΤΠΕ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση περιοχής ολοκληρωμένου αστικού ανασχεδιασμού

Ο Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας φέρει τα όλα χαρακτηριστικά μιας αστικής δομής, γραμμικού χαρακτήρα, που χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη ποικιλία και μείξη χρήσεων και λειτουργιών ενσωματώνοντας δυναμικά κοινωνικο-χωρικά στοιχεία. Ως οδικός άξονας, διασχίζει από πολεοδομική άποψη, το σύνολο του νοτιο-ανατολικού ΠΣΘ, το οποίο εντάσσεται στον έναν από τους δύο μεγάλους οικιστικούς όγκους του συνεκτικού τμήματος της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης. Από διοικητική άποψη, διασχίζει 2 Δήμους, το Δήμο Θεσσαλονίκης, που αποτελεί τον κεντρικό και μεγαλύτερο δήμο της πόλης, και τον Δήμο Καλαμαριάς, τον μεγαλύτερο πληθυσμιακά δήμο του νοτιοανατολικού ΠΣΘ και εν γένει της νοτιοανατολικής μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης.

Πρόκειται, παράλληλα, για έναν μεγάλο εμπορικό δρόμο που αναπτύχθηκε ιστορικά και συνεχίζει να αναπτύσσεται με κεντρικού χαρακτήρα λειτουργίες, δηλαδή λειτουργίες εμβέλειας



επιπέδου πόλης, οι οποίες εξυπηρετούν μια μεγάλη ευρύτερη ζώνη του νοτιο-ανατολικού ΠΣΘ. Όπως διαπιστώνεται από την ανάλυση των χρήσεων γης, τόσο σε επίπεδο ΟΤ όσο και ισογείου, σε όλο το μήκος των 6,2 χλμ. αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις (λιανικό & χοντρικό εμπόριο), δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών (γραφεία, τράπεζες, αναψυχή, τουρισμός, εστίαση), αλλά και σημαντικές κοινωφελείς λειτουργίες (εκπαίδευση, πρόνοια, υγεία, πολιτιστικές λειτουργίες). Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνεται ως ένας τυπικός εμπορικός δρόμος μεικτών χρήσεων γης.

Ταυτόχρονα, αποτελεί τη ραχοκοκαλιά μιας μεγάλης ζώνης κατοικίας στον οποία, όπως προκύπτει από την ανάλυση των δεδομένων του πληθυσμού, κατοικεί ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού των δύο Δήμων από τους οποίους διέρχεται. Με βάση τα δεδομένα των μεγεθών των ελληνικών πόλεων, ο πληθυσμός των 86.000, περίπου, κατοίκων που διαμένει στην ευρύτερη ζώνη επιρροής αντιπροσωπεύει ουσιαστικά το μέγεθος μιας πόλης μεσαίου μεγέθους, ενώ ο πληθυσμός των 22.000 κατοίκων που διαμένει στην ζώνη άμεσης επιρροής, ουσιαστικά επί του ίδιου άξονα, αντιπροσωπεύει το μέγεθος μιας πόλης μικρού μεγέθους. Οι πυκνότητες κατοίκησης και στις δύο ζώνες είναι υψηλές, αντιπροσωπευτικές ενός ιδιαίτερα συμπαγούς μοντέλου πόλης με τα προκύπτοντα προβλήματα της πόλης πολύ υψηλών πυκνοτήτων. Σε πολλά τμήματα, οι πυκνότητες ξεπερνούν το επιθυμητό εύρος τιμών για ένα ικανοποιητικό περιβάλλον κατοίκησης. Εκτός από την πυκνότητα κατοίκησης, πρόκειται για μια ιδιαίτερα πυκνοδομημένη περιοχή, με ένα σύνολο κατοικιών της τάξης των 60.000 και 15.000 στην ευρύτερη και στην άμεση ζώνη επιρροής αντίστοιχα. Το ποσοστό των κενών κατοικιών, το οποίο είναι της τάξης 1 προς 4 κατοικίες δείχνει ότι η περιοχή δυνάμει μπορεί να φιλοξενήσει ακόμα μεγαλύτερο πληθυσμό από αυτόν που καταγράφεται σήμερα.

Επομένως, ο Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας διασχίζει μια περιοχή στην οποία κατοικεί, εργάζεται, συναλλάσσεται, μετακινείται και κοινωνικοποιείται σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού του συνεκτικού τμήματος της πόλης της Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου αποτελεί έναν από τους κατεξοχήν αστικούς οδικούς άξονες για την προώθηση λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος στο κυκλοφοριακό πρόβλημα των Μεσογειακών πόλεων.

Ο άξονας στο πρώτο του τμήμα, έως την οδό Ερυθρού Σταυρού, είναι διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα ενώ στο υπόλοιπο τμήμα του, έως τον κόμβο της Πλατείας της ΧΑΝΘ, είναι μονής κατεύθυνσης. Στο μεγαλύτερο τμήμα του άξονα η κίνηση των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ των οδών Δελφών και Θεμιστοκλή Σοφούλη όπου η κίνηση των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω τριών λωρίδων κυκλοφορίας. Αντίστοιχα και το πλάτος του οδικού άξονα μεταβάλλεται από 10 έως 13 μέτρα, ανάλογα με τον αριθμό των λωρίδων κυκλοφορίας που υπάρχουν σε κάθε του τμήμα.

Η σύνδεση του άξονα με το γειτονικό δίκτυο πραγματοποιείται μέσω 86 διασταυρώσεων, εκ των οποίων στις 20 ο άξονας διασταυρώνεται με οδό διπλής κατεύθυνσης και στις 66 με οδό μονής. Σε 31 από τους κόμβους που προκύπτουν από τις διασταυρώσεις αυτές, η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται μέσω φωτεινής σηματοδότησης εκ των οποίων σε 2 η σηματοδότηση είναι πλήρως επενεργούμενη από τις επικρατούσες συνθήκες κυκλοφορίας.

Από τον άξονα διέρχονται 9 λεωφορειακές γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας οι οποίες εξυπηρετούνται από 18 στάσεις λεωφορείων κατά μήκος του άξονα. Για την εξυπηρέτηση της



κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, στο μεγαλύτερο τμήματης οδού, σε μήκος 4,6 χλμ, μια εκ των λωρίδων κυκλοφορίας, στα δεξιά, προορίζεται αποκλειστικά για την κίνηση οχημάτων Δημοσίων Συγκοινωνιών.

Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης υπάρχουν κατά μήκος του άξονα ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης ενώ στην ευρύτερη περιοχή λειτουργεί μεγάλος αριθμός σταθμών στάθμευσης οχημάτων. Επίσης κατά μήκος του άξονα υπάρχουν, για τις ανάγκες φορτοεκφόρτωσης των εμπορικών καταστημάτων που δραστηριοποιούνται κατά μήκος του άξονα, ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης και, για τις ανάγκες αναμονής οχημάτων ταξί, καθορισμένοι χώροι αναμονής (πιάτσες) ταξί καθώς και προκαθορισμένοι χώροι επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών ταξί. Σημειώνεται πως κατά μήκος του άξονα παρουσιάζεται έντονο το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης με αποτέλεσμα να μειώνεται η χωρητικότητα της οδούκατά μια λωρίδα κυκλοφορίας και να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των λεωφορείων εντός της λεωφορειολωρίδας.

Με βάση στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων από το 2010 έως και το 2016, κατά μήκος του άξονα σημειώνονται κατά μέσο όρο 60 τροχαία ατυχήματα με τραυματίες, με ένα από αυτά να είναι θανατηφόρο.

Ο μέσος ημερήσιος φόρτος του άξονα υπολογίζεται στα 35.000 οχήματα. Η μέγιστη τιμή (αιχμή) παρατηρείται κατά την πρωινή περίοδο και ειδικότερα στο χρονικό διάστημα 08:00-09:00 κατά τη διάρκεια του οποίου μέσω του άξονα εξυπηρετούνται συνολικά πάνω από 11.000 μετακινήσεις. Από αυτές οι 523 μετακινήσεις (4,8% του συνόλου) πραγματοποιούν διαμπερή κίνηση κατά μήκος όλου του άξονα.

Υπό τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες και για την ώρα αιχμής 08:00-09:00 π.μ. ο μέσος χρόνος διάσχησης του άξονα ανέρχεται στα 18 λεπτά, με μέση ταχύτητα κίνησης των οχημάτων τα 26 χλμ/ώρα ενώ όσον αφορά στη Δημόσια Συγκοινωνία ο μέσος χρόνος διάσχησης της οδού ανέρχεται στα 28 λεπτά, με μέση ταχύτητα κίνησης των λεωφορειακών γραμμών τα 15 χλμ/ώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Σκοπιμότητα και στρατηγικές κατευθύνσεις ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού

Η διαδικασία ανάδειξης της πρότασης ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού που ακολουθήθηκε με τίτλο «Σχεδιάζουμε Μαζί, το Δρόμο Ξανά...» περιλάμβανε:

- τη διατύπωση οράματος για τον άξονα, που πραγματοποιήθηκε με τη μορφή Δημόσιας Συζήτησης, και κατέληξε στο όραμα για «Έναν Αστικό Λειτουργικό Άξονα για όλους...»
- τον προσδιορισμό των στοχεύσεων του επανασχεδιασμού του άξονα και την επεξεργασία προκαταρκτικών προτάσεων για τον επανασχεδιασμό του σε ένα Συμμετοχικό Εργαστήριο με τους φορείς της πόλης
- τη διενέργεια διαδικτυακής διαβούλευσης για την καταγραφή της γνώμης και σχολίων φορέων και πολιτών για τις εναλλακτικές προτάσεις που διαμορφώθηκαν
- την τεχνική επεξεργασία και τον προσδιορισμό των ειδικών απαιτήσεων της πρότασης που αναδείχθηκε από τη διαβούλευση για τον καθορισμό της τελικής πρότασης, που πραγματοποιήθηκε με τη μορφή εργαστηρίου με ομάδα τεχνικών εμπειρογνομώνων.



Μεταξύ των εναλλακτικών προτάσεων, η επιλεγείσα πρόταση, όσον αφορά στην ανακατανομή των κινήσεων στον άξονα, εξετάζει την οργανωμένη συνύπαρξη πέντε ειδών χρηστών στον Ανατολικό άξονα Θεσσαλονίκης με την ανάπτυξη τύπων 'modulo' που εφαρμόζονται ανά περίπτωση στη υφιστάμενη διατομή και εξασφαλίζει:

- Αποκλειστική Λωρίδα Λεωφορείου (Α.Λ.Λ.) με φυσικό διαχωρισμό με εξαίρεση τα κομβικά σημεία εγκάρσιων συνδέσεων του άξονα με το οδικό δίκτυο
- Ποδηλατόδρομο δύο κατευθύνσεων πλάτους 2,50μ στην στάθμη του πεζοδρομίου εκτός από το τμήμα Δελφών μέχρι Μάρκου Μπότσαρη
- Την διατήρηση χώρων εξυπηρέτησης ΤΑΞΙ, φορτοεκφόρτωσης και κάδων απορριμμάτων στο δεξί κράσπεδο (κατά την κίνηση του άξονα)
- Χώρους στάθμευσης Ι.Χ. πλάτους 2,50μ και 3,50μ (ΑμεΑ)
- Την επέκταση του υφιστάμενου πεζοδρομίου και την μείωση του μήκους της διάβασης πεζών έως και 30%
- Την αύξηση των χώρων πρασίνου και στάσης

Η ανάπτυξη των 'modulo' λειτουργεί ως μέθοδος που επιτρέπει την πρωταρχική σχεδιαστική έρευνα της νέας διατομής και ανταποκρίνεται στα διαφορετικά επιμέρους χαρακτηριστικά (πλάτος οδού, παρόδιες χρήσεις) του άξονα όπως αυτά εμφανίζονται στα υφιστάμενα τοπογραφικά διαγράμματα του οδικού άξονα. Τα 'modulo' της υπό εξέταση διατομής ερευνούν τις διαφορετικές περιπτώσεις κινήσεων και λειτουργιών στον άξονα για την εύρυθμη συνύπαρξη των χρηστών.

Η ιεράρχηση των κινήσεων των χρηστών γίνεται σύμφωνα με τα πρότυπα της αστικής βιώσιμης κινητικότητας, έτσι δίνεται έμφαση στην προώθηση του βαδίσματος ως μέσο ταξιδιού αλλά και στην προώθηση της ασφάλειας όλων των κοινωνικών ομάδων. Η παροχή ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης συμβάλει δραστικά στην θετική αλλαγή της εικόνας της οδού και στην προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, με πολλά πλεονεκτήματα, όπως την αύξηση της εμπορικής κίνησης, τη βελτίωση της υγείας των πολιτών και τη μείωση των αρνητικών επιδράσεων των Ι.Χ. στο δημόσιο χώρο μέσω της ελάττωσης της χρήσης του. Ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας συγκοινωνίας στο επίπεδο του άξονα γίνεται μέσω της δημιουργίας Αποκλειστικής Λωρίδας Λεωφορείου (Α.Λ.Λ.), η οποία επιτρέπει την απρόσκοπτη διέλευση του λεωφορείου και την ελαχιστοποίηση της παρεμπόδισής του από τις υπόλοιπες κινήσεις ή την παράνομη στάθμευση.

Ο προτεινόμενος επανασχεδιασμός του άξονα θα αλλάξει ριζικά την εικόνα του και την ποιότητα ζωής κατοίκων και χρηστών, σε όλο το μήκος του αλλά και συνολικά στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Μέσω της ορθής ανακατανομής του χώρου στους χρήστες ο δημόσιος χώρος θα αναβαθμιστεί σημαντικά προσφέροντας περισσότερο χώρο κίνησης στους πεζούς, ελκυστικό και βιώσιμο με εκσυγχρονισμένες υποδομές και περισσότερο πράσινο. Η οργανωμένη ένταξη της κίνησης των ποδηλάτων θα κάνει το δρόμο πιο φιλικό προς όλους αποτελώντας παράλληλα αφορμή για την γενικευμένη χρήση του ποδηλάτου ως μέσο. Η νέα λεωφορειολωρίδα θα αυξήσει τη λειτουργικότητα και θα διευρύνει τη χρήση της Δημόσιας Αστικής Συγκοινωνίας εξυπηρετώντας περισσότερο πληθυσμό, πιο αποτελεσματικά και με σεβασμό προς το περιβάλλον. Όλα αυτά τα στοιχεία του νέου άξονα και η αρμονική συνύπαρξή τους μπορούν



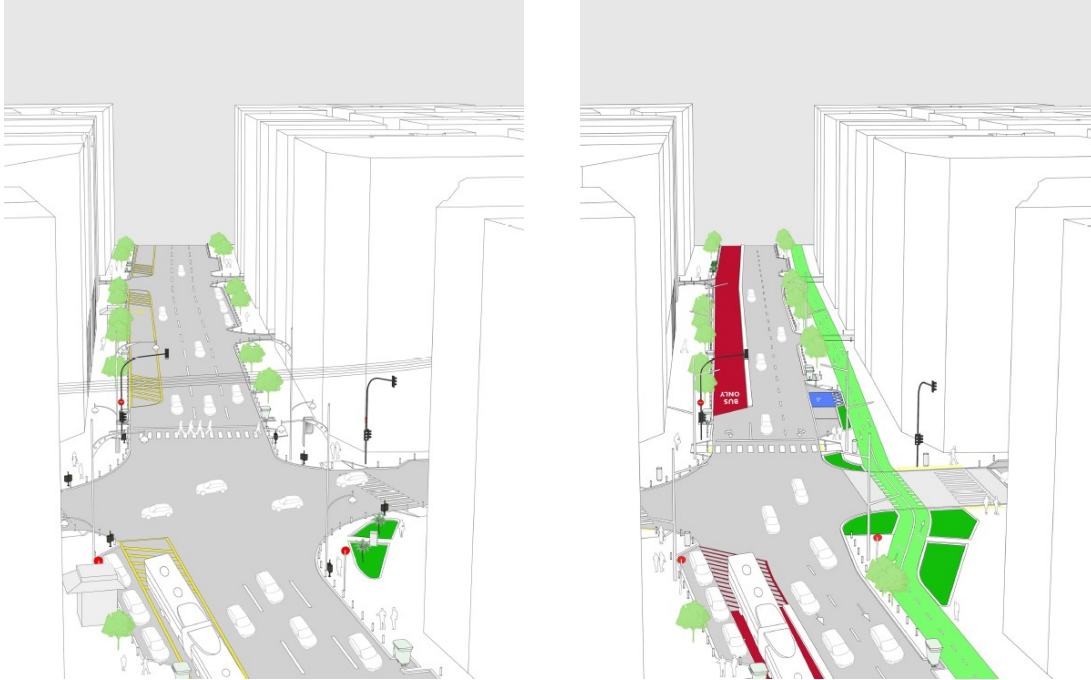
καταστήσουν την πόλη της Θεσσαλονίκης παράδειγμα στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας σε τέτοια κλίμακα και παράλληλα θα παρέχουν τα εφόδια απέναντι στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στον 21ο αιώνα.

1 Η εικόνα του άξονα: πριν και μετά





2 Υφιστάμενη κατάσταση και πρόταση



Πέραν της πρότασης επανασχεδιασμού της διατομής του Ανατολικού οριζώντιου άξονα για την ανακατανομή των κινήσεων στον άξονα, διερευνήθηκαν προοπτικές διαμόρφωσης φιλικών διαδρομών πρόσβασης στο μετρό και το θαλάσσιο μέτωπο.

Οι κάθετοι άξονες που εντάσσονται στις ζώνες επιρροής και ανάδρασης των σταθμών του μετρό και μέσω των οποίων θεωρείται ότι συνδέεται ο Ανατολικός οριζόντιος άξονας με τους σταθμούς του μετρό είναι:

- Σταθμός Ευκλείδη: Αρχαιολογικού Μουσείου
- Σταθμός Φλέμινγκ: Καλλιδοπούλου
- Σταθμός Αναλήψεως: Αναλήψεως
- Σταθμός Πατρικίου: 25ης Μαρτίου
- Σταθμός Νομαρχία: βρίσκεται στη συμβολή των αξόνων Λεωφ. Βασ. Όλγας και Γρ. Κυδωνιών, συνεπώς δεν προτείνονται παρεμβάσεις σε κάποιον άλλο άξονα, αλλά ενδεχομένως αυτή η περίπτωση προσφέρεται για πρόταση για κάποιου είδους ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου για αναβάθμιση της περιοχής

Για αυτούς τους άξονες διερευνήθηκε η εφικτότητα, με βάση τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, για επανασχεδιασμό της διατομής τους με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και αναδιανομή του δημόσιου χώρου για την απόδοση περισσότερου χώρου στους ευάλωτους χρήστες της οδού, μετακινούμενους πεζή, με ποδήλατο και άτομα με δυσκολίες κίνησης (ΑΜΕΑ, οικογένειες, ηλικιωμένους, γονείς/ λοιπούς συνοδούς παιδικών καροτσιών κ.ά.).

Προτείνονται στένωση οδοστρώματος για τον κατευνασμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και τη διαμόρφωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, διαμόρφωση εσοχών για την τακτοποίηση της



στάθμευσης και την αναβάθμιση και προστασία των κόμβων, επέκταση πεζοδρομίου με προσθήκη οδηγού όδευσης τυφλού και ένταξη ποδηλάτου σε ορισμένες περιπτώσεις, καταργώντας την παραβατική στάθμευση ή μειώνοντας, αλλά όχι δραματικά, τις θέσεις κατοίκων.

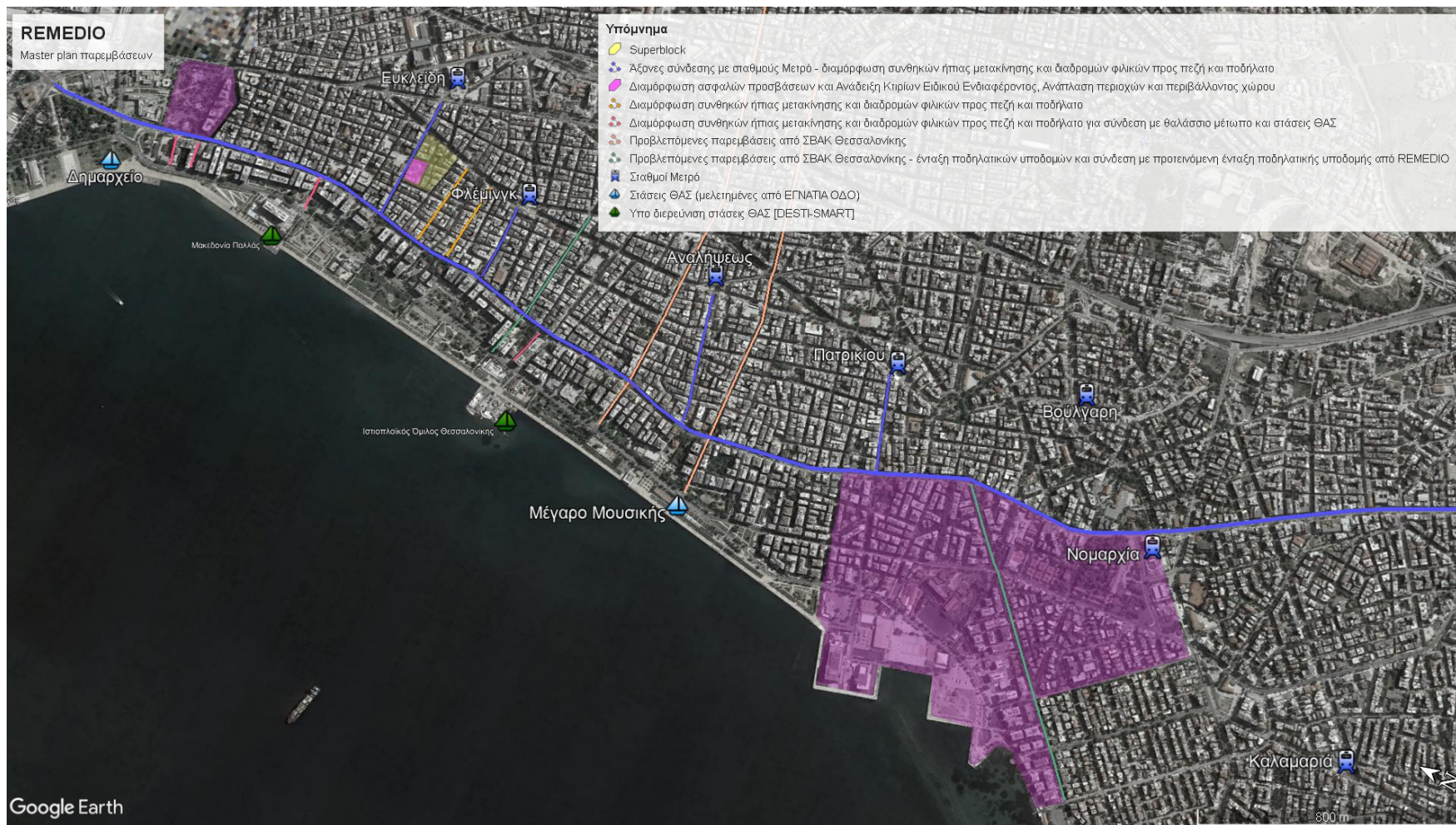
Πέραν των παραπάνω παρεμβάσεων που σχεδιάζονται στις bufferzones των σταθμών του μετρό, δίνεται έμφαση στην περιοχή που περικλείεται από τους άξονες Λεωφ. Βασ. Όλγας, Καλλιδοπούλου, Δελφών, Αρχαιολογικού Μουσείου, καθώς σε αυτή την περιοχή διερευνώνται οι εξής παρεμβάσεις: Διαμόρφωση superbloc μεταξύ των οδών Εδμόνδου Ροστάν, Αθ. Διάκου, Δελφών, Αρχ. Μουσείου με αρχιτεκτονικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις για τον κατευνασμό της μηχανοκίνητης στάθμευσης στις οδούς Πραξιτέλους και Ζαΐμη. Δίνεται δυνατότητα σύνδεσης με την πρώτη παρέμβαση του προηγούμενου πακέτου μέτρων και με την ενσωμάτωση του μνημείου Γενί Τζαμί. Δίνεται, δε, και η δυνατότητα κοινού προσανατολισμού με το ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης, που προτείνει μεταξύ άλλων στο πακέτο μέτρων με χρονικό ορίζοντα το 2023 την ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου για την ανάδειξη του συγκεκριμένου κτηρίου ειδικού ενδιαφέροντος με τη διαμόρφωση ασφαλών προσβάσεων.

Οδοί Κολοκοτρώνη και Καραϊσκάκη: οδοί που οι συνθήκες για ήπια κινητικότητα είναι απολύτως ανεπαρκείς (ανύπαρκτα πεζοδρόμια) και προτείνεται να διαμορφωθούν ως ήπιας κυκλοφορίας, απομακρύνοντας την άτυπη στάθμευση, χωρίς, ωστόσο, την κατάργηση χαρακτηρισμένων θέσεων κατοίκων και δίνοντας προτεραιότητα στην ήπια κινητικότητα.

Όσον αφορά στους άξονες που συνδέουν τον άξονα της Λεωφ. Βασ. Όλγας με τους σταθμούς Θαλάσσιας Συγκοινωνίας, και συνολικά το θαλάσσιο μέτωπο, προτείνονται παρεμβάσεις αναδιαμόρφωσης του δημόσιου χώρου:

- Σταθμός ΘΑΣ Δημαρχείο: σύνδεση περιοχής Πεδίον Άρεως, Δημαρχείου (ως σημείο δημοσίου ενδιαφέροντος), 1ου Ενιαίου Λυκείου Θεσσαλονίκη, γλυπτού Ομπρέλες Ζογγολόπουλου και θερινού σινεμά Ναταλί από Γ' Σεπτεμβρίου, Έδισον ως οδός ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμηση Αιμιλίου Ριάδη
- Μακεδονία Παλλάς: σύνδεση με ξενοδοχείο Μακεδονία Παλλάς και Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής από την Αγίας Τριάδος (στο τμήμα από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου)
- Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Θεσσαλονίκης: σύνδεση με Ινστιτούτο Γκαίτε από την 28ης Οκτωβρίου (ένταξη ποδηλάτου, πρόταση ΣΒΑΚ για το 2028), Φίλιππου Νικόγλου
- Σταθμός ΘΑΣ Μέγαρο Μουσικής: σύνδεση διατηρητέου κτηρίου Château mon bonheur, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας από την Πέτρου Συνδίκια
- Σύνδεση με περιοχή Μέγαρο Μουσικής – Ποσειδώνιο – Μύλοι Αλλατίνη – Κελλάριος Όρμος, με σταθμό Νομαρχία, ποδηλατόδρομος στη Σοφούλη (πρόταση ΣΒΑΚ για το 2023): 25ης Μαρτίου

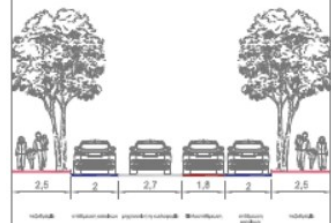
3 Προοπτικές διαμόρφωσης φιλικών διαδρομών πρόσβασης στο μετρό και το θαλάσσιο μέτωπο



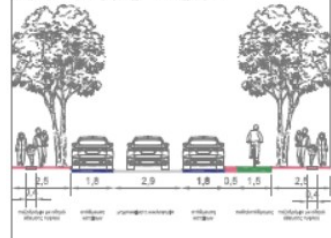
4 Ενδεικτικές διατομές για τη διαμόρφωση φιλικών διαδρομών

Αρχαιολογικού Μουσείου
από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως τη συμβολή με
Δελεφών
μήκος: 430μ.

Καλοκαιρικές σχεδιαστές υπερπλάγιας κατάστασης, φραγδο αέρος
δοκτριώματος που "επιβραδύνει" τη διέλευσή τους



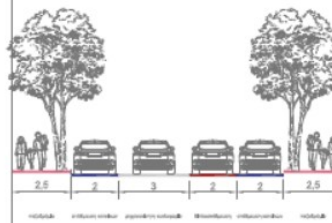
Προτεινόμενη κατάσταση • Στόνωση οδοστρώματος και διαμόρφωση
προσθικών όψεων κωλοφράκτες, διαμόρφωση αετοών για την
μακροπρόθεση της στάθμησης και την αναδιάρθρωση και προσαρμογή των
κλιμικών, επέκταση πεζοδρομίου (επιπέδη επιφάνεια) και ένταξη ποδηλάτου
μονής κατασκευής (υψόμετρο με τη μελέτη ανακατασκευής προς
Δελεφών) και προσθήκη οδηγού άδρασης τυφλών



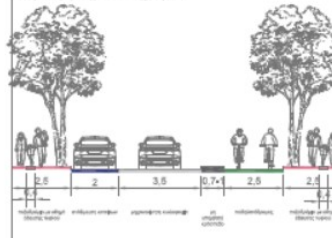
Διακρίνεται: Η ένταξη καταθλιβών κινήσερ ποδηλάτου (από Δελεφών
προς Λεωφ. Βασ. Όλγας) δύναται να ενταχθεί στην οδό
Παρασκευασίας με συστατισμένη λωρίδα ποδηλάτου, βάσει Τεχνικών
αδελφών για υποδομές ποδηλάτου (ΠΔΕΚ 1022/2014-4-29/18) (πρόταση
URBACT III - Realised Europe: Ολοκληρωμένο Σχέδιο Άδρασης για την
προώθηση του ποδηλάτου για τη βελτίωση του βελθού ανθοκυβερνήσερ
της κοινωνίας και της πόλερ της Θεσσαλονίκης)

Καλλιδοπούλου
από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως τη συμβολή με
Δελεφών
μήκος: 280μ.

Καλοκαιρικές σχεδιαστές υπερπλάγιας κατάστασης, φραγδο αέρος
δοκτριώματος που "επιβραδύνει" τη διέλευσή τους



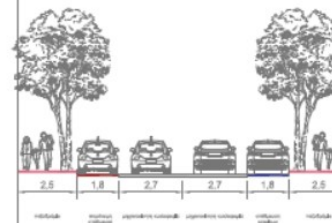
Προτεινόμενη κατάσταση • Στόνωση οδοστρώματος για κοινωνικέρ
μνημονεύσερς κωλοφράκτες, διαμόρφωση αετοών (επιπέδη επιφάνεια) για
την μακροπρόθεση της στάθμησης και την αναδιάρθρωση και προσαρμογή
των κλιμικών, ένταξη διεδρόμου ποδηλάτου (αυτίο τρακέρ) για μακροπρόθεση
κίνηση ποδηλάτου με κινησή διαμεταμερέρ πόλερς τυφλών (από 0,70μ.
και προσθήκη οδηγού άδρασης τυφλών



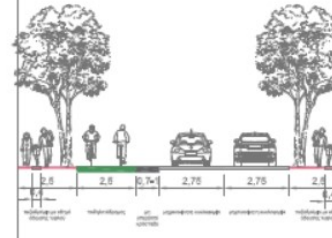
Διακρίνεται: Η ένταξη των ποδηλάτων υποδομών λαμβάνει υπόψη
προαίρεση που έχει εκπονήθει για το Άλαιο Θεσσαλονίκης και
συνεπάγεται την κατάργηση της στάθμησης (ήσσονα αριθμώρ 27 θέσεων
κατακτών και 7 θέσερ ΑΜΕΑ) έως την οδό Εδμ. Ροσσίν και 4 αμώρη
θέσερ (αυτίο ΣΕΣ) στο ΟΤ μετρώρ των οδών Εδμ. Ροσσίν και Δελεφών

Καλλιδοπούλου
από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως τη συμβολή με
Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου
μήκος: 145μ.

Καλοκαιρικές σχεδιαστές υπερπλάγιας κατάστασης, φραγδο αέρος
δοκτριώματος που "επιβραδύνει" την παράνομη στάθμηση (επιπέδη
επιφάνεια)

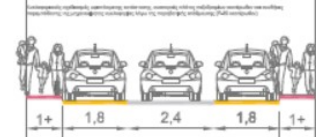


Προτεινόμενη κατάσταση • Στόνωση οδοστρώματος και διαμόρφωση
προσθικών όψεων κωλοφράκτες, ένταξη διεδρόμου ποδηλάτου (αυτίο
τρακέρ) για μακροπρόθεση κίνηση ποδηλάτου με κινησή διαμεταμερέρ
πόλερς τυφλών (από 0,70μ. και προσθήκη οδηγού άδρασης τυφλών



Διακρίνεται: Η ένταξη των ποδηλάτων υποδομών λαμβάνει υπόψη
προαίρεση που έχει εκπονήθει για το Άλαιο Θεσσαλονίκης και
συνεπάγεται την κατάργηση της στάθμησης (ήσσονα αριθμώρ 15
θέσεων κατακτών έως τη Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου)

Καροφεικίση
από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως τη συμβολή Δελεφών
μήκος: 300μ.



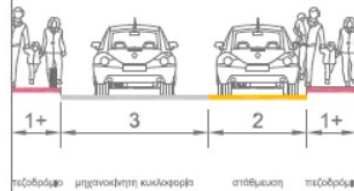
Προτεινόμενη κατάσταση • Καταργηση της παράνομης στάθμησης με τη
βελτιστοποίηση της υπερπλάγιας κατάστασης με συνθήκη όψεων κωλοφράκτες
πολέρς, και ψηφί την επέκταση μωβέρ για επέκταση πεζοδρομίου και κωλοφράκτερ με
προσαρμογή προαίρεση οδηγού άδρασης τυφλών



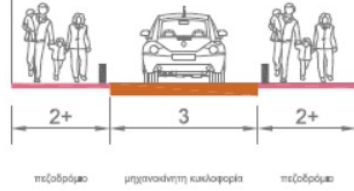
Διακρίνεται: Η ένταξη των ποδηλάτων υποδομών λαμβάνει υπόψη
προαίρεση που έχει εκπονήθει για το Άλαιο Θεσσαλονίκης και
συνεπάγεται την κατάργηση της στάθμησης (ήσσονα αριθμώρ 15
θέσεων κατακτών έως τη Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου)

**Αναγεννήσεως
από Τραπεζούντας έως τη συμβολή Λεωφ.
Βασ. Όλγας
μήκος: 85μ.**

Ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, υφιστάμενες κατασκευές, παλαιές πόλεως κτίρια που αναβιώνει

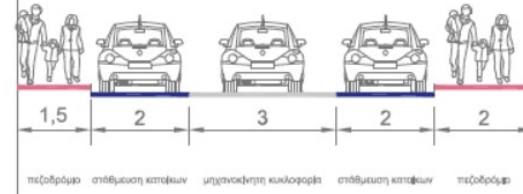


Τραπεζοειδής κατάσταση - Ανακαίνιση και ίδρυση της αβδ. καταστήματα επιδοματός (12 θέσεων μηχανών ΛΑ), καθώς επίσης και κατασκευή οδοστρώματος (10 εκατοστά) 6 εκατοστά (26 εκατοστά) και (10 εκατοστά) σε θέσεις επιδοματός και κατά το μήκος της οδού στην κατεύθυνση και 2002 για την απομάκρυνση των επιδοματός που αναβιώνει

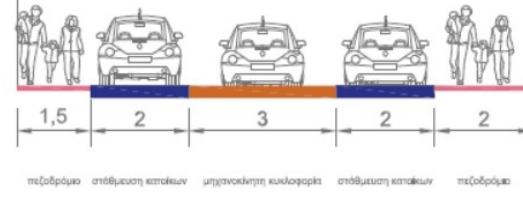


**Αναγεννήσεως
από Δέλφων έως τη συμβολή Τραπεζούντας
μήκος: 350μ.**

Ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, υφιστάμενες κατασκευές

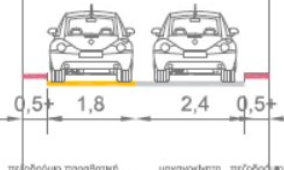


Τραπεζοειδής κατάσταση - Διαμόρφωση οδού για να τον καταστήσει ως οδού κίνησης και να προσφέρει τον κήρυγμα

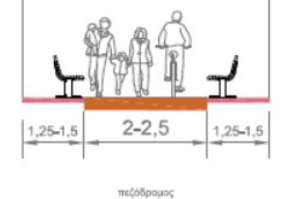


**Κολοκοτρώνη
από Λεωφ. Βασ. Όλγας έως τη
συμβολή Δελφών
μήκος: 260μ.**

Ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, υφιστάμενες κατασκευές, επανακατασκευή πόλεως οδοστρώματος μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (10 εκατοστά) κατασκευής και της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας λόγω της παραδοσιακής επιδοματός παρά το κέντρο της πόλης και τα κτίρια



Προτεινόμενη κατάσταση - Γειζυρόδρομη οδού ως οδός κίνησης σχεδόν 6μ.

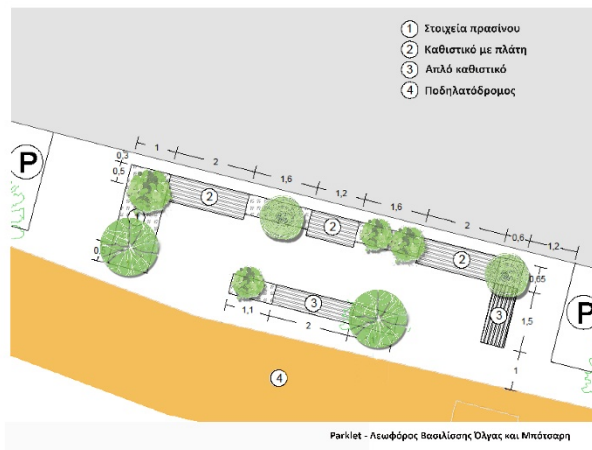




Ωστόσο, πέραν των προτάσεων στα πλαίσια της διαχείρισης της αστικής κινητικότητας, η προσέγγιση του «ολιστικού ανασχεδιασμού» γίνεται πολυδιάστατα και αφορά και τα επίπεδα, πέραν της κυκλοφορίας, του αστικού χώρου, των ψηφιακών λύσεων υποστήριξης και των βελτιωτικών επιπτώσεων της συνέργειας των παραπάνω λύσεων στο περιβάλλον.

Προς αυτή την κατεύθυνση, στον άξονα παρεμβάσεων "Αστικός Χώρος – Ενίσχυση Πρασίνου" προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου στοιχείων πράσινης υποδομής στην ευρύτερη περιοχή του άξονα μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται: α) η δημιουργία χώρων καθιστικού και πρασίνου (τύπου parklet), β) η βελτίωση μικροκλίματος γειτονιών, γ) ο μετασχηματισμός των σχολικών αυλών και η υιοθέτηση των πράσινων, ανοικτών σχολικών αυλών, δ) η δημιουργία ενός δικτύου κήπων βροχής/ παρτεριών βιοκατακράτησης και ε) η δημιουργία πάρκων ημέρας, ανοίγοντας ελεύθερα τους κήπους διατηρητέων κτηρίων, δημόσιων και ιδιωτικών (με τη συναίνεση των ιδιοκτητών) στο ευρύ κοινό. Η διαμόρφωση δικτύου με τα παραπάνω στοιχεία δύναται να παρέχει ισότιμη πρόσβαση σε χώρο πρασίνου και επαφή με την φύση, οφέλη στη δημόσια υγεία, κοινωνική συνοχή, ευκαιρίες περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, ευαισθητοποίηση ως προς την κλιματική αλλαγή, ευκαιρίες ψυχαγωγίας, περιβαλλοντικά οφέλη, αύξηση της ανθεκτικότητας των περιοχών στην κλιματική αλλαγή και αύξηση της ελκυστικότητας των περιοχών.

5 Προτεινόμενες παρεμβάσεις στον άξονα "Αστικός Χώρος – Ενίσχυση Πρασίνου"



Χώροι καθιστικών και πρασίνου (τύπου parklet)

Οικονομικές αστικές παρεμβάσεις που έχουν στόχο τον επαναπροσδιορισμό του παρόδιου χώρου που συνήθως καταλαμβάνεται για στάθμευση οχημάτων, και τον μετασχηματισμό του σε λειτουργικό δημόσιο χώρο. Τα προτεινόμενα «τύπου parklet» καθιστικά μελετήθηκαν για να εφαρμόζονται στο μοντέλο ανάπτυξης των ελληνικών οδικών αξόνων.



Βελτίωση μικροκλίματος της γειτονιάς

Στοχευμένες φυτεύσεις κάθε είδους, και σε κάθε σημείο, ακόμα και πάνω σε μη υδατοπερατές επιφάνειες (τοίχοι και «τυφλά» σόκορα κτηρίων) για την βελτίωση του μικροκλίματος των γειτονιών κατά μήκος του άξονα. Μέτρηση και παρακολούθηση της βελτίωσης του μικροκλίματος με συγκεκριμένους δείκτες.



Κήποι βροχής

Κήποι – παρτέρια βροχής που συμβάλλουν στην ενίσχυση του πρασίνου με φυσικές διεργασίες, διαχειρίζονται την απορροή ομβρίων, ενισχύσουν την επαναφόρτιση των υπόγειων υδάτων της πόλης και συμβάλλουν στην μείωση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος.



Πάρκα ημέρας

Οι κήποι των διατηρητέων κτηρίων του άξονα, δημόσιων και ιδιωτικών, ανοίγουν προς το κοινό συμβάλλοντας στην ενίσχυση των δημόσιων/ κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και την βελτίωση των δεικτών προσβασιμότητας σε πράσινους ανοιχτούς χώρους.



Παράλληλα, στο επίπεδο των καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων υποστήριξης που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν, συγκροτείται η ολοκληρωμένη λύση της “πλατφόρμας Έξυπνης Πόλης” που έχει τη δυνατότητα να επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη και να δημιουργήσει συνέργειες διαδημοτικής κλίμακας ή συνέργειας σε επίπεδο Άξονα-πόλης, ενσωματώνοντας τεχνολογίες Smart City, για την στροφή σε πιο βιώσιμες και έξυπνες λύσεις που αφορούν στις μεταφορές, τον οδικό χώρο και όχι μόνο. Οι επιμέρους λύσεις καλύπτουν τα πεδία: α) δημόσια φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, β) έξυπνος έλεγχος των παραβάσεων στάθμευσης, γ) εποπτεία λεωφορειολωρίδας μέσω “έξυπνων” καμερών, δ) “έξυπνος” οδοφωτισμός, ε) λωρίδα έκτακτης ανάγκης και πολιτικής προστασίας και στ) “έξυπνη” διάβαση. Για τις προαναφερθείσες θεματικές διαμορφώνονται τρία σενάρια τεχνολογικών λύσεων, ανάλογα με τον βαθμό ετοιμότητάς τους και τους στόχους που τίθενται για τον ανασχεδιασμό του άξονα, παρέχοντας ευελιξία στην επιλογή λύσεων που θα ταιριάζουν στην διαθέσιμη χρηματοδότηση, στην πρόθεση εύρεσης λύσεων σε διαδημοτικό επίπεδο, στις απόψεις των πολιτών, των κοινωνικών φορέων, κ.λπ.,

6 Σενάρια για την ανάπτυξη της των πέντε λύσεων της “πλατφόρμας Έξυπνης Πόλης”





ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Σχέδιο υλοποίησης, διακυβέρνησης και χρηματοδότησης

Τα συμβαλλόμενα μέρη του Συμφώνου Σύμφωνο Συνεργασίας που αποτελεί αποτέλεσμα διεργασιών, διαβουλεύσεων και ποικίλων δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO κρίνεται σκόπιμο να συνηγορήσουν στην ανάγκη για την Θεσμική, Οικονομοτεχνική, Περιβαλλοντική και Τεχνική ωρίμανση του Έργου «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ» μέσω της σύνταξης Φακέλου Ωρίμανσης και Τεύχους Κανονισμού Μελετών και Προεκτίμησης Αμοιβών, για υποβολή τους προς κάθε σχετικό διαθέσιμο χρηματοδοτικό πλαίσιο, είτε από εθνικούς πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, είτε από Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα.

Η Υποβολή αιτήματος χρηματοδότησης και Τεχνικού Δελτίου στην «Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για την προετοιμασία και ωρίμανση έργων για υλοποίηση/ συγχρηματοδότηση στην προγραμματική περίοδο 2021-2027» του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης (Αριθμ. Πρωτ.: 108603 – 15/10/2018), όπως προετοιμάστηκαν από τη ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ, αποτελεί το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση.

Ειδικό ενδιαφέρον για την επίτευξη της Θεσμικής, Οικονομοτεχνικής, Περιβαλλοντικής και Τεχνικής ωρίμανσης του Έργου έχει για τους συμβαλλόμενους η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχουν Προγράμματα Τεχνικής Βοήθειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (όπως το “EUROPEAN LOCAL ENERGY ASSISTANCE – ELENA”, τα Χρηματοδοτικά μέσα URBIS και JASPERS) καθώς και άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα Διεθνών Οργανισμών.

Προς τούτο, θεωρείται κρίσιμη η Συμφωνία από τους συμβαλλόμενους ότι, στο πλαίσιο του Συμφώνου Συνεργασίας, θα γίνουν οι παρακάτω ενέργειες:

1. Συνεργασία των μελών και ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας, με σκοπό την αρτιότερη προετοιμασία αιτημάτων χρηματοδότησης και την υποστήριξή τους σε όλα τα επίπεδα
2. Συγκέντρωση υλικού για την σύνταξη Φακέλου Ωρίμανσης του Έργου από τους φορείς αρμοδιότητας του Έργου.