



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (Σ.Α.Π) ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π1 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης»

ΑΝΑΔΟΧΟΣ:

ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός, M.Sc.,PhD

ΜΑΡΤΙΟΣ 2023



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (Σ.Α.Π) ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π1 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης»

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ:

ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός, M.Sc., PhD

Ο ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
Αντιδήμαρχος Ποιότητας Ζωής και Τεχνικών Θεμάτων Δήμου Βόλβης
Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ

Περιεχόμενα Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας Δ. Βόλβης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	7
3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	8
4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	9
α) Γενικά στοιχεία	9
β) Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.	11
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.α	11
α.1 – Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου (ΤΠΣ, ΕΠΣ, ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ΣΒΑΚ κ.λπ.)	11
A.1.1 – Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλβης	12
A.1.2. ΓΠΣ (πρώην) Δήμου Ρεντίνας	15
A.1.3. ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Μαδύτου	15
A.1.4. ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Απολλωνίας	16
A.1.5. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βόλβης	17
α.2 – Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής	33
α.2.1 – Ισχύον θεσμικό πλαίσιο της περιοχής παρέμβασης (όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.)	33
α.2.2 – Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά	66
α.2.2.1. Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού-Πυκνότητα της υπό μελέτη περιοχής	66
α.2.2.2. Λοιπά δημογραφικά χαρακτηριστικά μόνιμου πληθυσμού	70
α.2.2.3. Χαρακτηριστικά Νοικοκυριών Μόνιμου Πληθυσμού	72
α.2.2.4. Διάρθρωση Οικονομικής Δραστηριότητας-Οικονομικά χαρακτηριστικά .	73
α.2.3 – Ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος / χρήσεις γης περιοχής παρέμβασης	78
α.2.3.1 - Σταυρός	78
α.2.3.2 – Ασπροβάλτα	79
α.2.3.3 – Νέα Βρασνά	80
α.2.3.4 – Νέα Απολλωνία	80
α.2.3.5 – Νέα Μάδυτος	81
α.2.3.6 – Προφήτης	81
α.2.3.7 – Αρέθουσα	82
α.3 – Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών	82

Μεθοδολογία καταγραφής και αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης	82
Μεθοδολογία δημιουργίας και διαχείρισης γεωχωρικών δεδομένων	83
α.3.1. Ο οικισμός του Σταυρού	85
α.3.1.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	85
α.3.1.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	88
α.3.1.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	89
α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	90
α.3.1.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	91
α.3.1.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)	91
α.3.1.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	92
α.3.2. Ο οικισμός της Ασπροβάλας	94
α.3.2.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	94
α.3.2.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	97
α.3.2.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	97
α.3.2.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	97
α.3.2.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	97
α.3.2.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)	98
α.3.2.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	99
α.3.3. Ο οικισμός των Νέων Βρασών	100
α.3.3.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	100
α.3.3.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	102
α.3.3.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	102
α.3.3.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	102
α.3.3.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες. ...	103

α.3.3.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (<i>desirelines</i>) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)	103
α.3.3.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	104
α.3.4. Ο οικισμός της Νέας Απολλωνίας	105
α.3.4.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	105
α.3.4.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	106
α.3.4.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	107
α.3.4.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	107
α.3.4.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες... ..	107
α.3.4.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (<i>desirelines</i>) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)	107
α.3.4.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	108
α.3.5. Ο οικισμός της Νέας Μαδύτου	110
α.3.5.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	110
α.3.5.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	112
α.3.5.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	112
α.3.5.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	112
α.3.5.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες... ..	113
α.3.5.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (<i>desirelines</i>) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)	113
α.3.4.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	113
α.3.6. Ο οικισμός του Προφήτη	115
α.3.6.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.)	115
α.3.6.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	116
α.3.6.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	117
α.3.6.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	117

α.3.6.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες...	117
α.3.6.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).....	117
α.3.6.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού.....	118
α.3.7. Ο οικισμός της Αρέθουσας.....	120
α.3.7.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).....	120
α.3.7.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.....	121
α.3.7.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.....	121
α.3.7.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).....	121
α.3.7.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	121
α.3.7.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).....	122
α.3.7.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού.....	122
5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	125
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	127
1. Φωτογραφική Τεκμηρίωση.....	127
2. Χάρτες Υφιστάμενης Κατάστασης.....	134

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο «**Φάκελος Σ.Α.Π.**» που συντάσσεται για το έργο «**Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμο Βόλβης**» περιλαμβάνει στο σύνολό του 2 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων περιλαμβάνει επιμέρους τμήματα.

- **Παραδοτέο Π.1.:** ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- **Παραδοτέο Π.2.:** ΠΡΟΤΑΣΗ

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το πρώτο εκ των 2 Παραδοτέων του έργου «**Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμο Βόλβης**», και περιλαμβάνει την Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης από την οποία θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση, και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Α.Π.

Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Η εκπόνηση του Σ.Α.Π. Δήμου Βόλβης πραγματοποιείται σύμφωνα με τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και εναρμονίζεται πλήρως με την Υπουργική Απόφαση: Αριθμ. Οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 «*Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»*».

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Στο παρόν παραδοτέο (Π.1.) παρουσιάζονται ενδελεχώς τα αποτελέσματα που αφορούν την Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Περιλαμβάνει την συλλογή, επεξεργασία και ανάλυση/αξιολόγηση όλων των συλλεχθέντων δεδομένων, στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη απεικόνιση του συστήματος προσβασιμότητας στην περιοχή μελέτης.

Αναλυτικότερα, στο υποκεφάλαιο του Π.1: α.1 γίνεται η καταγραφή και η αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του Δήμου Βόλβης με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, με συμπληρωματικά συμπεράσματα και παρατηρήσεις. Εν συνεχεία, στο υποκεφάλαιο του Π.1: α.2 γίνεται η καταγραφή και η αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής. Ακολούθως στο υποκεφάλαιο του Π.1: α.3 γίνεται η καταγραφή και η αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών.

Στο Παράρτημα περιλαμβάνονται: Φωτογραφική τεκμηρίωση που έγινε κατά την αυτοψία και καταγραφή των περιοχών παρέμβασης. Χάρτες που παρήχθησαν μετά την επεξεργασία των δεδομένων που καταγράφουν την υφιστάμενη κατάσταση.

Οι χάρτες της περιοχής μελέτης παραδίδονται επίσης, σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapfile, όπου σημειώνονται τα στοιχεία της ανάλυσης και συγκεκριμένα:

α) οι υπό διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,

β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών, κ.λπ.),

γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

ε) οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ και οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,

στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης

ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομοι,

η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,

θ) οι χωροθετημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,

ι) τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Με τον όρο «προσβασιμότητα» νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη κλπ.) να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές (συμβατικές και ηλεκτρονικές), υπηρεσίες και αγαθά που προσφέρονται. Αποτελεί μια «οριζόντια» έννοια της οποίας η εφαρμογή επηρεάζει άμεσα σχεδόν όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής με κυριότερους τις κτιριακές υποδομές δημόσιας χρήσης, τους κοινόχρηστους χώρους, την κατοικία, τις μεταφορές, την ενημέρωση, την επικοινωνία, τη σήμανση, καθώς και τις υπηρεσίες και αγαθά. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 212-214).

Η προσβασιμότητα των αστικών περιοχών είναι ένα θέμα που απασχολεί όλους τους κατοίκους, συμπεριλαμβανομένων των νέων, ηλικιωμένων, και ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ωστόσο, υπάρχει μια γενικευμένη παρανόηση, ότι η προσβασιμότητα επηρεάζει μόνο τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων και τους τυφλούς. Στην πραγματικότητα ένα ελλιπώς σχεδιασμένο περιβάλλον επηρεάζει ένα μεγάλο εύρος ανθρώπων, περίπου το 50% του συνολικού πληθυσμού. Τα τελευταία χρόνια, λόγω και των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν γίνει βήματα για την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στην Ελλάδα. Στην πλειοψηφία τους όμως οι ελληνικές πόλεις είναι αφιλόξενες για τα εμποδιζόμενα άτομα, τα οποία εκτός από τα άτομα με ειδικές ανάγκες θεωρούνται και οι ηλικιωμένοι, τα προεφηβικά άτομα, οι εγκυμονούσες, άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, ακόμη και άτομα που μεταφέρουν βάρη.

Το «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» έχει ως στόχο τη δημιουργία συνολικών διαδρομών προσβασιμότητας μέσα στην πόλη και τους κοινόχρηστους χώρους, διαδρομών που θα διευκολύνουν τη ζωή των πολιτών. Εύκολες λοιπόν μετακινήσεις προς δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή και κοινωφελείς χρήσεις, μέσα από προσβάσιμα πεζοδρόμια, προσβάσιμες διαβάσεις και νησίδες, προσβάσιμους χώρους στάθμευσης και χώρους πρασίνου και άλση.

Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί υποχρέωση της ελληνικής πολιτείας, βάσει του Ν.4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες» και έχει καταστεί υποχρεωτική σε κάθε διαμόρφωση ή ανακατασκευή των υπαίθριων χώρων των οικισμών βάσει του άρθρου 26 του Ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α'79).

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

α) Γενικά στοιχεία

Ο Δήμος Βόλβης αποτελεί Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και περιλαμβάνει έξι Δημοτικές Ενότητες: τη Δημοτική Ενότητα Ρεντίνας, τη Δημοτική Ενότητα Αγίου Γεωργίου, τη Δημοτική Ενότητα Απολλωνίας, τη Δημοτική Ενότητα Αρέθουσας, τη Δημοτική Ενότητα Εγνατίας και τη Δημοτική Ενότητα Μαδύτου. Η έκταση του Δήμου είναι 750 τετραγωνικά χιλιόμετρα με έδρα τον Σταυρό.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού – κατοικιών του 2021 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 19.812 κατοίκους, παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με την απογραφή του 2011, στην οποία είχαν καταγραφεί 23.478 κάτοικοι.

β) Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Σύμφωνα με το ΦΕΚ Β'/5553/30-11-2021, «ως περιοχή παρέμβασης, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π., και πάντως, εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης».

Για την ορθή διαχείριση και υλοποίηση του ΣΑΠ, ο Φορέας Εκπόνησης σε συνεργασία με τον Ανάδοχο, καθόρισαν τα όρια της περιοχής μελέτης, δεδομένου ότι, ο Δήμος Βόλβης περιλαμβάνει 39 οικισμούς, (με την πλειοψηφία αυτών να

έχουν πληθυσμό κάτω των 1.000 κατοίκων), καθώς και το εύρος των διοικητικών ορίων του Δήμου που φτάνει τα 750 τετρ. χιλιόμετρα. Στην περιοχή μελέτης αποφασίστηκε η ένταξη των εξής επτά (7) οικισμών (πληθυσμοί οικισμών διαθέσιμοι από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. μέχρι το 2011): **Σταυρός** (3.672 κάτοικοι, απογραφή 2011), **Ασπροβάλτα** (2.838 κάτοικοι, Απογραφή 2011), **Νέα Βρασνά** (2.556 κάτοικοι, Απογραφή 2011), **Νέα Απολλωνία** (1.851 κάτοικοι, Απογραφή 2011), **Νέα Μάδυτος** (1.621 κάτοικοι, Απογραφή 2011), **Προφήτης** (935 κάτοικοι, Απογραφή 2011), **Αρέθουσα** (748 κάτοικοι, Απογραφή 2011). Πληθυσμιακά στοιχεία της απογραφής του 2021 είναι διαθέσιμα σε επίπεδο Δημοτικής / Τοπικής Κοινότητας. Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται οι πληθυσμοί των Δημοτικών / Τοπικών Κοινοτήτων που περιλαμβάνουν οικισμούς που εμπίπτουν στην περιοχή μελέτης του παρόντος ΣΑΠ (οι περιλαμβανόμενοι στο παρόν ΣΑΠ οικισμοί σημειώνονται με έντονα γράμματα).

Πίνακας 1. Κατανομή πληθυσμού ανά Δημοτική / Τοπική Κοινότητα για το έτος 2021

2021	
Δ.Ε. Ρεντίνας	
Δημοτική Κοινότητα Σταυρού (Σταυρός)	3.262
Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου	
Δημοτική Κοινότητα Ασπροβάλας (Ασπροβάλτα)	2.405
Δημοτική Κοινότητα Βρασνών (Νέα Βρασνά , Βρασνά, Παλιάμπελα)	2.276
Δ.Ε. Απολλωνίας	
Δημοτική Κοινότητα Νέας Απολλωνίας (Νέα Απολλωνία , Λουτρά Βόλβης, Μεσοπόταμο)	1.652
Δ.Ε. Αρέθουσας	
Τοπική Κοινότητα Αρέθουσας (Αρέθουσα , Λευκούδα)	636
Δ.Ε. Εγνατίας	
Τοπική Κοινότητα Προφήτου (Προφήτης , Μικροκώμη)	870
Δ.Ε. Μαδύτου	
Τοπική Κοινότητα Νέας Μαδύτου (Νέα Μάδυτος)	1.369

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021 και ίδια επεξεργασία.

Ο **Σταυρός** είναι η έδρα του Δήμου και βασικός πυλώνας της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς οι κάτοικοι απασχολούνται κυρίως στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Επιπλέον, ο παραθαλάσσιος οικισμός του Σταυρού έχει αυξημένη τουριστική δραστηριότητα και αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους των γειτονικών νομών, αλλά και των γειτονικών χωρών. Στον οικισμό λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς και δημόσιες και κοινωφελείς υπηρεσίες.

Η **Ασπροβάλτα** αποτελεί επίσης παραθαλάσσιο οικισμό του Δήμου Βόλβης και είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος οικισμός του Δήμου. Στην Ασπροβάλτα λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, κλειστό γυμναστήριο, γήπεδο ποδοσφαίρου καθώς επίσης και γήπεδα μπάσκετ και τένις. Επιπλέον, στον οικισμό της Ασπροβάλτας βρίσκονται σημαντικά αξιοθέατα και ιστορικά μνημεία της περιοχής, όπως το Λαογραφικό Μουσείο Ασπροβάλτας, το Κέντρο πληροφόρησης για την παράκτια ζώνη του Στρυμονικού Κόλπου και του Κόλπου της Ιερισσού, ο Ναός Αγίου Γεωργίου Ασπροβάλτας, το Φυσικό Πάρκο Αναψυχής Ασπροβάλτας κ.ά.

Τα **Νέα Βρασιά** είναι ένας ακόμη παραθαλάσσιος οικισμός του Δήμου Βόλβης, ο οποίος άρχισε να αναπτύσσεται οικιστικά στα μέσα του 20ου αιώνα, ύστερα από την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.

Η **Νέα Απολλωνία** είναι οικισμός του Δήμου Βόλβης, ο οποίος βρίσκεται νότια της λίμνης Βόλβης, στην πεδιάδα της Μυγδονίας. Πρόκειται για οικισμό γύρω από τον οποίο υπάρχουν αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα. Στον οικισμό λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και δημόσια υπηρεσία (ΚΕΠ).

Η **Νέα Μάδυτος** είναι οικισμός του Δήμου Βόλβης, ο οποίος βρίσκεται νοτιοανατολικά της λίμνης Βόλβης. Στον οικισμό λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, Κέντρο Υγείας, καθώς και δημόσιες και κοινωφελείς υπηρεσίες.

Ο **Προφήτης** αποτελεί οικισμό του Δήμου Βόλβης, ο οποίος βρίσκεται δυτικά της λίμνης Βόλβης. Στον οικισμό λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Η **Αρέθουσα** αποτελεί οικισμό του Δήμου Βόλβης, ο οποίος βρίσκεται βορειοανατολικά της λίμνης Βόλβης. Στον οικισμό λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.α

α.1 – Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου (ΤΠΣ, ΕΠΣ, ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ΣΒΑΚ κ.λπ.)

Για την κατανόηση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της αστικής προσβασιμότητας στον υπό μελέτη Δήμο, αξιοποιείται πλήθος δεδομένων, πληροφοριών και στοιχείων, που αντλήθηκαν από επίσημα στρατηγικά σχέδια και εγκεκριμένες μελέτες, τα οποία βρίσκονται σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Το αντικείμενο των σχεδίων και μελετών αυτών αφορά ένα ευρύ επιστημονικό φάσμα και πλήθος αναγκών του αστικού περιβάλλοντος καθώς ασχολείται με πολεοδομικά, συγκοινωνιακά, περιβαλλοντικά, κοινωνικοοικονομικά και λοιπά ζητήματα. Από τα σχέδια και τις μελέτες αυτές προκύπτουν οι στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που πρέπει να ακολουθήσει ο Δήμος, προκειμένου να επιλύσει τα διάφορα προβλήματα που εντοπίζονται στο εσωτερικό του και να οργανώσει τη δομή του. Συνεπώς, είναι σκόπιμη η εξέταση των κατευθύνσεων και πολιτικών αυτών, που προωθούν μεταξύ άλλων τη βιώσιμη αστική προσβασιμότητα και εν γένει τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Πιο συγκεκριμένα, τα στρατηγικά σχέδια και οι μελέτες, οι κατευθύνσεις και πολιτικές των οποίων σχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι:

- Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλβης
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Ρεντίνας
- Το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Δημοτικής Ενότητας Μαδύτου
- Το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της Δημοτικής Ενότητας Απολλωνίας
- Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βόλβης

A.1.1 – Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλβης

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου Βόλβης 2012-2014 είναι το πιο πρόσφατο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου που εντοπίστηκε. Αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο για την προγραμματική περίοδο 2012-2014, περιλαμβάνοντας ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα τοπικής ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας του Δήμου. Το σχέδιο απαρτίζεται από δύο φάσεις (Α' και Β'), που εξειδικεύονται στην ανάλυση – αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου και στη διατύπωση συγκεκριμένων δράσεων και μέτρων για την ανάπτυξη και αντιμετώπιση ζητημάτων σε διαφόρους τομείς.

Κατά την εκπόνηση της Α' Φάσης του Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου Βόλβης, εφαρμόστηκε η μέθοδος ανάλυσης SWOT για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τα αποτελέσματα της οποίας συνέβαλλαν στη μετέπειτα ανάπτυξη της στρατηγικής του Δήμου για την προγραμματική περίοδο 2012-2014 (Β' Φάση). Η ανάλυση SWOT ανέδειξε, ανά τομέα, τα προβλήματα/περιορισμούς, τις δυνατότητες/ευκαιρίες αλλά και πιθανές λύσεις για την ανασχεση των κρίσιμων ζητημάτων τοπικής ανάπτυξης, οδηγώντας σε μία σειρά από επισημάνσεις, συμπεριλαμβανομένων α) της βελτίωσης και αξιοποίησης των κοινόχρηστων χώρων και β) της υλοποίησης έργων ανάπλασης και βελτίωσης της προσβασιμότητας.

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζεται η αξιολόγηση του εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου Βόλβης αναφορικά με το αντικείμενο της παρούσας μελέτης.

Πίνακας 2. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Δήμου Βόλβης σε σχέση με την αστική προσβασιμότητα.

Θέματα τοπικής ανάπτυξης	Προβλήματα και Περιορισμοί	Δυνατότητες και Ευκαιρίες	Κρίσιμα Ζητήματα
Οικιστικό Περιβάλλον	«Ανεπίκαιρες» βασικές μελέτες	Πολεοδομικές Μελέτες	Εξασφάλιση νέου δημοσίου χώρου Επανοικειοποίηση δημοσίου χώρου
Αστικό και περιαστικό πράσινο	Ανισοκατανομή αστικού πρασίνου	Περιαστικά δασύλλια	Διαμόρφωση και δικτύωση υφιστάμενων χώρων πρασίνου Θεσμοθέτηση και επανοικειοποίηση αστικού και περιαστικού πρασίνου
Υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι	Αποσπασματική παρουσία	-	Διαμόρφωση και δικτύωση υφιστάμενων χώρων
	Δυσκολία πρόσβασης ΑμεΑ και ΕΑ		Θεσμοθέτηση και επανοικειοποίηση κοινόχρηστων χώρων
	Ελλιπής εξυπηρέτηση		
Οδικό δίκτυο	Απουσία σχεδιασμού αξόνων κίνησης πεζών	-	Ανάπτυξη και διαμόρφωση οδικού δικτύου και δικτύου κίνησης πεζών
Συγκοινωνία		-	Βελτίωση συγκοινωνίας

	Συχνότητα δρομολογιών και γεωγραφική κάλυψη		Εξειδικευμένα προγράμματα διαχείρισης της κινητικότητας των μαθητών στα σχολεία
Κοινωνική Πολιτική	Χωρική ανισοκατανομή κοινωνικών υποδομών	-	-
Παιδεία	Χωρική ανισοκατανομή υποδομών εκπαίδευσης	-	-

Πηγή: Τεύχος Α' Φάσης Επιχειρησιακού Σχεδίου Δήμου Βόλβης 2012-2014.

Σύμφωνα με τη Β' Φάση του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου Βόλβης 2012-2014, η στρατηγική του Δήμου οργανώνεται σε τέσσερις (4) άξονες, ο καθένας από τους οποίους απαρτίζεται από μέτρα, που με τη σειρά τους υποδιαιρούνται σε δράσεις. Παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένες προτεινόμενες δράσεις, ανά μέτρο και άξονα, που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το αντικείμενο που μελετάται στην παρούσα μελέτη:

Άξονας 1^{ος} – Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής

- **Μέτρο 1.1 – Φυσικό περιβάλλον και πόροι**
 - Δράση 1.1.49 – Μελέτη ανάπλασης παραλιακής ζώνης Βρασών.
 - Δράση 1.1.50 – Μελέτη ανάπλασης παραλιακής ζώνης Ασπροβάλας από Αμφιθέατρο έως ΚΑΑΥ.
- **Μέτρο 1.2 – Οικιστικό περιβάλλον**
 - Δράση 1.2.4 Αναπλάσεις πεζοδρόμων και δημοσίων χώρων.
 - Δράση 1.2.5 – Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου – δενδροστοιχιών σε πεζοδρόμια κεντρικών δρόμων.
 - Δράση 1.2.12 – Μετατροπή των υφιστάμενων διαβάσεων σε βαδίσιμες σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ.
 - Δράση 1.2.18 – Ανάπλαση κεντρικού οικισμού Ασπροβάλας πρώην Δήμου Αγίου Γεωργίου.
 - Δράση 1.2.19 – Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων εντός των οικισμών του πρώην Δήμου Αρέθουσας.
 - Δράση 1.2.20 – Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου Δημαρχείου Βόλβης ΔΚ Σταυρού.
 - Δράση 1.2.28 – Συντηρήσεις πλατειών – κοινόχρηστων χώρων Δ. Βόλβης.
 - Δράση 1.2.29 – Συντήρηση χώρων πρασίνου Δ. Βόλβης.
 - Δράση 1.2.30 – Συντήρηση παιδικών χαρών Δ. Βόλβης.
 - Δράση 1.2.61 – Διαμόρφωση ποδηλατόδρομου Δ.Κ. Βρασών Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου.
 - Δράση 1.2.62 – Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στον αστικό ιστό του πρώην Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου, Δ.Κ. Ασπροβάλας.
 - Δράση 1.2.63 – Ανάπλαση/Αναβάθμιση κεντρικής παράκτιας ζώνης οικισμού Παραλίας Νέων Βρασών.
 - Δράση 1.2.64 – Ανάπλαση περιοχής «Μουτσάρα» οικισμού Βρασών με πλακοστρώσεις – καθιστικά και εξοπλισμός αναψυχής.
 - Δράση 1.2.66 - Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Ιερού Ναού Βρασών και παρεμβάσεις συντήρησης Βυζαντινού Πύργου για την ασφαλή επισκεψιμότητα.
 - Δράση 1.2.68 – Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου Δ.Κ. Ασπροβάλας.
 - Δράση 1.2.69 – Διάνοιξη/Διαμόρφωση όλων των δρόμων εντός της 99 Πράξης Εφαρμογής Βρασών.

- Δράση 1.2.72 – Συντηρήσεις/Διαμορφώσεις πάρκων, πλατειών και παιδικών χαρών της ΤΚ Προφήτη και του οικισμού Μικροκώμης.
- Μέτρο 1.3 – Δίκτυα και υποδομές
 - Δράση 1.3.7 – Εκπόνηση μελέτης για τις δυνατότητες δημιουργίας δικτύου κίνησης πεζών και ενοποίησης του πράσινου αποθέματος του Δήμου με τη δημιουργία πεζοδρόμων – δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.
 - Δράση 1.3.12 – Επισκευή και συντήρηση οδών (τσιμεντόστρωση, ασφαλτοτάπητας, κυβόλιθοι, αναπλάσεις, πλακοστρώσεις) – Διάνοιξη, κατασκευή, ανακατασκευή οδών, πεζοδρόμων, κλπ.
 - Δράση 1.3.14 – Διαδημοτική συγκοινωνία.
 - Δράση 1.3.15 – Μελέτες εγκατάστασης δικτύου ποδηλατοδρόμων.
 - Δράση 1.3.24 – Κρασπεδώσεις στο Δ.Δ. Φιλαδελφίου.
 - Δράση 1.3.25 – Κατασκευή τμημάτων πεζοδρομίων στο Δ.Δ. Μαυρούδας Δ.Ε. Αρέθουσας.
 - Δράση 1.3.26 – Κρασπεδώσεις στο ΤΔ Αρέθουσας.
 - Δράση 1.3.29 – Κρασπέδωση – πλακόστρωση κεντρικής εισόδου Ευαγγελισμού από Ανάληψη Δ.Ε. Εγνατίας.
 - Δράση 1.3.30 – Κρασπέδωση/πλακόστρωση κεντρικής οδού Δ.Δ. Σχολαρίου (πρώην) Δήμου Εγνατίας.
 - Δράση 1.3.42 – Κατασκευή πεζοδρομίων και ηλεκτροφωτισμός οδών διανοιγμένων από την 71 Π.Ε. Ασπροβάτας, Δ.Κ. Ασπροβάτας.
 - Δράση 1.3.48 – Κατασκευή/Συντηρήσεις εσωτερικής οδοποιίας/πλακοστρώσεων/κρασπεδώσεων Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου.
 - Δράση 1.3.49 – Κατασκευή/Συντηρήσεις εσωτερικής οδοποιίας/πλακοστρώσεων/κρασπεδώσεων Δ.Ε. Απολλωνίας.
 - Δράση 1.3.50 – Κατασκευή/Συντηρήσεις εσωτερικής οδοποιίας/πλακοστρώσεων/κρασπεδώσεων Δ.Ε. Αρέθουσας.
 - Δράση 1.3.51 – Κατασκευή/Συντηρήσεις εσωτερικής οδοποιίας/πλακοστρώσεων/κρασπεδώσεων Δ.Ε. Εγνατίας.
 - Δράση 1.3.53 – Κατασκευή/Συντηρήσεις πλακοστρώσεων/κρασπεδώσεων Δ.Ε. Μαδύτου.
 - Δράση 1.3.71 – Μελέτη κυβόστρωσης τμήματος οδικού δικτύου Άνω Βρασών.
 - Δράση 1.3.95 – Μελέτη κατασκευής δικτύου ποδηλατοδρόμου παράκτιας ζώνης Στρυμονικού Κόλπου.
 - Δράσεις 1.3.102 – Τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων εντός των τοπικών και δημοτικών κοινοτήτων.

Άξονας 2^{ος} – Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός

- Μέτρο 2.2 – Κοινωνική Μέριμνα και Κοινωνική Ενσωμάτωση
 - Δράση 2.2.15 – Διαμόρφωση πεζοδρομίων για ΑΜΕΑ Δ.Κ. Ασπροβάτας.
 - Δράση 2.2.16 – Διαμόρφωση πεζοδρομίων για ΑΜΕΑ ΔΚ Βρασών.
 - Δράση 2.2.17 – Διαμόρφωση υποδομών για πρόσβαση στην παραλία ΑΜΕΑ και κατασκευή WC για ΑΜΕΑ.

Δράση 2.2.18 – Κατασκευή ράμπας για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ στον Ιερό Ναό ΤΚ Σχολαρίου.

Α.1.2. ΓΠΣ (πρώην) Δήμου Ρεντίνας

Το 2010 εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 8409/17.10.2010 Απόφαση της Γενικής Γραμματέας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15.10.2010), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ρεντίνας (νυν Δ.Ε.), με σκοπό τον προσδιορισμό των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης της Δ.Ε. Ρεντίνας.

Εξετάζοντας το περιεχόμενο του εγκεκριμένου ΓΠΣ της Δ.Ε. Ρεντίνας, προκύπτει ότι δεν δίνονται ειδικές κατευθύνσεις που να σχετίζονται με το αντικείμενο του παρόντος Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας. Ωστόσο, γίνεται αναφορά σε προτεινόμενα έργα και μελέτες που αφορούν τους τομείς της κοινωνικής υποδομής και των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Σε επισυναπτόμενο πίνακα (Πίνακας 3) του ΦΕΚ του ΓΠΣ παρουσιάστηκαν έργα με ιεράρχηση ανά βαθμό προτεραιότητας, τα οποία εναρμονίζονται με τις στοχεύσεις του ΣΑΠ και μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων του.

Πίνακας 3. Προτεινόμενες μελέτες - έργα στους τομείς της Κοινωνικής Υποδομής και των Κοινόχρηστων Χώρων.

A/A	Οικισμός	Μελέτες - Έργα	Προτεραιότητα*
1	Σταυρός	Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων - Ανάπλαση παραλιακού μετώπου (ανατολικό τμήμα)	A
2		Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων - Ανάπλαση παραλιακού μετώπου (δυτικό τμήμα)	B
3	Σταυρός - Άνω Σταυρός	Διαμόρφωση λοιπών κοινόχρηστων χώρων	B
4	Μικρή Βόλβη	Διαμόρφωση λοιπών κοινόχρηστων χώρων	B
		Ανάπλαση παραλιμνίας ζώνης	B
	Μεγάλη Βόλβη	Ανάπλαση παραλιμνίας ζώνης	B
5	Βαμβάκια	Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων	B
6	Ρεντίνα	Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων	B

*A = Έργα άμεσης προτεραιότητας, B = Έργα δεύτερης προτεραιότητας

Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Ρεντίνας (ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15.10.2010)

Α.1.3. ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Μαδύτου

Η Δ.Ε. Μαδύτου διαθέτει από το 2011 Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό Οικ.1305/18.02.2011 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας - Θράκης (ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/03.06.2011). Ομοίως με το ΓΠΣ της Δ.Ε. Ρεντίνας, το ΣΧΟΟΑΠ της Δ.Ε. Μαδύτου αποσκοπεί στον προσδιορισμό κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης των περιοχών εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε., λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων σχεδίων, ενώ παράλληλα αποτελεί στρατηγικό σχέδιο για τον υποκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Όσον αφορά την παρούσα μελέτη ΣΑΠ, στο περιεχόμενο του εγκεκριμένου ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Μαδύτου δεν προσδιορίζονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις που να σχετίζονται με την αστική προσβασιμότητα. Ωστόσο, μπορεί να ειπωθεί πως η βιώσιμη αστική προσβασιμότητα μπορεί να επιτευχθεί μέσω της υλοποίησης συγκεκριμένων προτεινόμενων έργων/επεμβάσεων του ΣΧΟΟΑΠ, όπως είναι:

- Οι μελέτες επέκτασης των οικισμών Ν. Μαδύτου, Απολλωνίας, Κοκκαλούς και Μοδίου, στο πλαίσιο εκπόνησης των οποίων θα γίνει καθορισμός των πεζοδρόμων, των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και χάραξη των τοπικών αξόνων κατάλληλων γεωμετρικών διαστάσεων (οδοστρώματος και πεζοδρομίων).

- Η ανάπλαση της παραλίας Κοκκαλούς.
- Η διαμόρφωση του περιβάλλοντα δημόσιου χώρου κατά την υλοποίηση των προτεινόμενων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (πχ. κατασκευή χώρου διοίκησης Μοδίου, δημιουργία χώρων στάθμευσης και πρασίνου Απολλωνίας κτλ.).

A.1.4. ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Απολλωνίας

Από το 2012, η Δ.Ε. Απολλωνίας διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Το ΣΧΟΟΑΠ της Δ.Ε. Απολλωνίας εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 4567/15.10.2012 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας - Θράκης (ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26.11.2012).

Αντίστοιχα με τα προαναφερόμενα πολεοδομικά σχέδια, το εν λόγω ΣΧΟΟΑΠ αποσκοπεί στη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης εδαφικής οργάνωσης της Δ.Ε. Απολλωνίας, μέσω διαφόρων κατευθύνσεων που αφορούν τη χωρική και οικιστική ανάπτυξη, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας και την προστασία του περιβάλλοντος. Για την επίτευξή τους, το ΣΧΟΟΑΠ έχει θέσει μία σειρά από βασικές επιδιώξεις που διαχωρίζονται ανά τομέα σε επιμέρους αναπτυξιακούς στόχους. Ένας τομέας που μπορεί να σχετιστεί με την αστική προσβασιμότητα είναι αυτός της «Ποιότητας Ζωής». Ο αναπτυξιακός του στόχος είναι εξασφάλιση της αναγκαίας γης για τη χωροθέτηση κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων. Η στόχευση αυτή συμβαδίζει έμμεσα με τις αντίστοιχες της παρούσας μελέτης ΣΑΠ, καθώς με την εύρεση διαθέσιμων εκτάσεων, τον κατάλληλο σχεδιασμό (διαμόρφωση και μεταξύ τους δικτύωση) και εν τέλει υλοποίηση επιτυγχάνεται η βελτίωση και προώθηση της πεζής μετακίνησης στους οικιστικούς υποδοχείς της Δ.Ε..

Παρ' όλα αυτά, όπως σημειώθηκε και για τα υπόλοιπα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια, στο ΣΧΟΟΑΠ της Δ.Ε. Απολλωνίας δεν προσδιορίζονται ειδικές κατευθύνσεις που να εστιάζουν συγκεκριμένα στην αστική προσβασιμότητα. Οι κατευθύνσεις και προτάσεις που σχετίζονται με τις μετακινήσεις και εν γένει μεταφορικές υποδομές, αφορούν το οδικό δίκτυο και το δίκτυο υπεραστικών – αστικών συγκοινωνιών. Λόγω του στρατηγικού του χαρακτήρα, ο καθορισμός των υποδομών αστικής προσβασιμότητας δεν αποτελεί αντικείμενο του ΣΧΟΟΑΠ, αλλά του υποκείμενου σχεδιασμού. Κατά την εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών των προβλεπόμενων επεκτάσεων των οικισμών θα καθοριστούν η ακριβής χάραξη, ο χαρακτηρισμός (λ.χ. πεζόδρομοι) και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των νέων οδικών αξόνων (συμπεριλαμβάνοντας και τα πεζοδρόμια και εν γένει τους χώρους κίνησης πεζών).

Τέλος, στο πλαίσιο του προγράμματος ενεργοποίησης του ΣΧΟΟΑΠ, προτείνεται ένα πλήθος απαραίτητων μελετών-έργων, που αφορούν ποικίλους τομείς (λ.χ. περιβάλλον, τεχνικές υποδομές κτλ.). Μερικές εξ' αυτών θεωρείται ότι θα έχουν άμεση ή έμμεση επιρροή στην αστική προσβασιμότητα της περιοχής, όπως:

- Οι μελέτες πολεοδόμησης των προτεινόμενων επεκτάσεων των οικισμών σε συνδυασμό με τις επεκτάσεις του οδικού δικτύου στις περιοχές αυτές, για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω.
- Οι μελέτες – έργα κατασκευής αμιγούς κοινωνικής υποδομής και κοινόχρηστων χώρων ή συνδυασμό αυτών (μελέτη – κατασκευή χώρου διοίκησης και βρεφονηπιακού σταθμού σε συνδυασμό με χώρους πρασίνου στον οικισμό Νικομηδινό, μελέτη – κατασκευή χώρων πρασίνου στους

οικισμούς Στίβο, Μελισσουργό και Περιστερώνα), που θα περιλαμβάνουν κατάλληλα διαμορφωμένα τμήματα για τη διέλευση των πεζών.

A.1.5. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βόλβης

Ο Δήμος Βόλβης, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας Αστικής Κινητικότητας και των αντίστοιχων διατάξεων της εθνικής κείμενης νομοθεσίας, προχώρησε στην ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ολοκληρώνοντάς το στα τέλη του 2020.

Η Αστική Κινητικότητα αποτελεί ένα από τα θέματα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατ' επέκταση τα ΣΒΑΚ είναι υψηλής σημαντικότητας σχέδια, τα οποία μέσω της ανάπτυξης μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής αποτελούν το εργαλείο για την αντιμετώπιση προκλήσεων και ζητημάτων και μελλοντική βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας.

Κατά την εκπόνησή τους, λαμβάνονται υπόψη οι αρχές του ενιαίου και συμμετοχικού σχεδιασμού, καθώς η από κοινού συμβολή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων οδηγούν στην αντικειμενική αξιολόγηση των προβλημάτων κινητικότητας και στον εντοπισμό των αναγκών, που πρέπει να καλυφθούν. Παράλληλα, δίνουν έμφαση στο συντονισμό μεταξύ πολιτικών διαφορετικών τομέων (συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρήσεων γης, περιβαλλοντικού σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής, υγείας κλπ.).

Σύμφωνα με το αρ. 3 του Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α'/16.03.2021), βασικός στόχος των ΣΒΑΚ είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:

- της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
- της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
- της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
- της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Βόλβης περιλαμβάνει την ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τη διαμόρφωση του οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, τη σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Παρακάτω παρουσιάζονται, σε συνάρτηση με το περιεχόμενο της παρούσας μελέτης ΣΑΠ, η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και οι προτεινόμενες δράσεις και μέτρα της στρατηγικής του ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης.

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, ο Δήμος Βόλβης εστίασε στον εντοπισμό των αρνητικών χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών του, με έμφαση στους οικισμούς του Σταυρού και Ασπροβάλας.

Γενικά, όσον αφορά την υφιστάμενη λειτουργία του δικτύου, σημειώνεται πως ο οικισμός του Σταυρού, ως έδρα του Δήμου Βόλβης, συγκεντρώνει σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες (δημόσιες υπηρεσίες, υπηρεσίες διοίκησης και λειτουργιών), αποτελώντας σημαντικό πόλο έλξης μετακινήσεων. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι σε όλο το μήκος του οικισμού και συγκεκριμένα μέσα από το κέντρο του, διέρχεται η Επαρχιακή Οδός 25 (το τμήμα που εμπίπτει εντός των ορίων του οικισμού είναι γνωστό ως Γ. Παπανδρέου), η οποία συνδέεται στα δυτικά με τον Κόμβο 2 της Παλαιάς Εθνικής Οδού 2 Θεσσαλονίκης – Καβάλας. Η διέλευση της Παλαιάς Ε.Ο., έχει ως αποτέλεσμα την εύκολη προσβασιμότητα από και προς τον οικισμό του Σταυρού. Ωστόσο, σύμφωνα με την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της οδού, τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της (μεγάλο πλάτος, ελλειπής σήμανση) σε συνδυασμό με τις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσονται, ενθαρρύνουν τη μη συνετή οδική συμπεριφορά, όπως είναι:

- 1) η παράνομη στάθμευση (μονής ή διπλής σειράς ή πάνω στα πεζοδρόμια), που με τη συχνή διέλευση βαρέων οχημάτων, οδηγούν σε κυκλοφοριακές συμφορήσεις,
- 2) η παραβίαση προτεραιοτήτων επηρεάζοντας την ομαλή ροή της κυκλοφορίας και
- 3) η απουσία σεβασμού απέναντι στους ευάλωτους χρήστες του δικτύου (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ), που σε συνδυασμό με τους υψηλούς φόρτους έχουν ως συνέπεια την απώλεια του αισθήματος οδικής ασφάλειας.

Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του οικισμού Σταυρού απαρτίζεται κυρίως από τοπικές οδούς μονής ή διπλής κατεύθυνσης, χωρίς όμως να διαθέτουν σταθερά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, τα οποία διαφέρουν από οδό σε οδό. Επιπλέον, σε αρκετές περιπτώσεις δεν υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια ή η οδός ανήκει αποκλειστικά στα οχήματα (πλάτος δρόμου από ιδιοκτησία σε ιδιοκτησία). Αυτό εντοπίζεται ακόμα και σε τμήματα του οικισμού που χαρακτηρίζονται από δραστηριότητες αναψυχής και εμπορίου, όπως είναι ένα μέρος του εμπορικού πυρήνα βόρεια της οδού Παπανδρέου. Η έλλειψη του ορθού κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού ή η μη εφαρμογή του ήδη θεσμοθετημένου, οδηγούν σε παρόμοια προβλήματα κινητικότητας με παραπάνω.

Πέρα των όσων αναφέρθηκαν, πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω του τουριστικού χαρακτήρα του οικισμού, αρκετές οδοί καταγράφουν σημαντικούς φόρτους πεζής μετακίνησης. Οι σημαντικότεροι εξ' αυτών είναι:

- Η οδός Ελλησπόντου, κατά μήκος της οποίας αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις, προσελκύνοντας την πεζή μετακίνηση και τον τουριστικό περίπατο.
- Η οδός Νίκης, που αποτελεί τοπική οδό τουριστικού ενδιαφέροντος. Φιλοξενεί κατά κύριο λόγο εμπορικές χρήσεις και χώρους εστίασης και αναψυχής. Λόγω του χαρακτήρα της προσελκύει υψηλούς φόρτους πεζών. Κατά τις βραδινές ώρες τους θερινούς μήνες απαγορεύεται η διέλευση των οχημάτων, για σκοπούς τουριστικής ανάδειξης και κατ' επέκταση να εξυπηρετούνται καλύτερα οι πεζοί.
- Η οδός Αλ. Παναγούλη (δευτερεύουσα συλλεκτήρια) που εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου του οικισμού. Εμφανίζει εμπορικές χρήσεις τουριστικού χαρακτήρα, ανοιχτούς κοινόχρηστους χώρους, αθλητισμού και αναψυχής καθώς και κατοικίας. Η κυκλοφορία των πεζών στην εν λόγω οδό είναι ιδιαίτερα αυξημένη, ειδικά τις βραδινές ώρες, γεγονός που οφείλεται στη συγκέντρωση των παραπάνω χρήσεων σε συνδυασμό με το παραλιακό μέτωπο.

Η Ασπροβάλτα ως ο δεύτερος μεγαλύτερος πληθυσμιακά οικισμός του Δήμου Βόλβης συγκεντρώνει σημαντικές υποδομές διοίκησης και λειτουργιών, σε σχέση

με τον οικισμό Σταυρού. Σε όλο το μήκος του οικισμού, από νότο προς βορρά, διέρχεται η Παλαιά Εθνική Οδός 2 Θεσσαλονίκης – Καβάλας, χωρίζοντας το δυτικό τμήμα του οικισμού από το παραλιακό τμήμα στα ανατολικά. Σε αντίθεση με την περίπτωση του οικισμού του Σταυρού, στο εσωτερικό του οικισμού της Ασπροβάλλτας υπάρχουν τρεις (3) σηματοδοτούμενοι κόμβοι, οι οποίοι αφενός ρυθμίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων και αφετέρου εξασφαλίζουν την ασφαλή διάσχιση του οδικού άξονα από τους πεζούς. Ωστόσο, λόγω των όμοιων γεωμετρικών χαρακτηριστικών της Ε.Ο.2 με την Γ. Παπανδρέου (Επαρχιακή Οδός Σταυρού – Νέας Χαλκιδικής) και της μη συνετής οδηγικής συμπεριφοράς, εντοπίζονται παρόμοια προβλήματα με αυτά στον οικισμό του Σταυρού. Συγκεκριμένα, λόγω των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται επί της Ε.Ο.2 και της ομοιογένειας των γεωμετρικών χαρακτηριστικών με τμήμα της που εμπίπτει εντός της Ασπροβάλλτας, οι οδηγοί δεν προσαρμόζουν την ταχύτητά τους στο προβλεπόμενο όριο. Επιπλέον, έχει σημειωθεί συχνή παραβίαση της προτεραιότητας των πεζών στις διαβάσεις, περιπτώσεις παράνομης παρόδιας στάθμευσης (μονής και διπλής σειράς), ξαφνικοί ελιγμοί αλλαγής κατεύθυνσης και έλλειψη σχετικής σήμανσης. Αποτέλεσμα είναι η μειωμένη ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του δικτύου (πεζοί, ποδηλάτες και ΑμεΑ), η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ο αυξημένος κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων.

Το λοιπό δίκτυο του οικισμού παρουσιάζει ίδια χαρακτηριστικά με το αντίστοιχο του Σταυρού. Ειδικότερα, το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου, κυρίως στο νότιο τμήμα του οικισμού, είναι ασφαλτοστρωμένο. Εξαίρεση αποτελεί η παραλιακή οδός η οποία έχει πεζοδρομηθεί. Επιπλέον σημειώνεται πως, ως επί το πλείστον το πλάτος του οδοστρώματος ορίζεται από αυτό των πεζοδρομίων. Παρ' όλα αυτά, στις περισσότερες περιπτώσεις το πλάτος των πεζοδρομίων μεταβάλλεται έντονα μεταξύ των τμημάτων του δικτύου, παρουσιάζοντας σε πολλά σημεία ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Για την καλύτερη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες έρευνες προκειμένου να εντοπιστούν τα σημαντικότερα λειτουργικά προβλήματα στους οικισμούς του Σταυρού και της Ασπροβάλλτας. Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν είναι τα εξής:

- ο γεωμετρικά χαρακτηριστικά: τεταμένη χάραξη, δύο λωρίδες (μία ανά κατεύθυνση)
- ο καταγραφή υψηλών ταχυτήτων στις εισόδους των οικισμών
- ο ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- ο χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- ο μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- ο ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών εντός πόλης
- ο έλλειψη φωτισμού

Στο οδικό δίκτυο των υπόλοιπων οικισμών του Δήμου, εντοπίζονται κυρίως διαφοροποιήσεις ως προς την ποιότητα του οδοστρώματος, μεταξύ των κεντρικών οδών και του λοιπού τοπικού δικτύου. Καταγράφονται λίγες περιπτώσεις με παρόμοια προβλήματα με αυτά που προαναφέρθηκαν για τους οικισμούς του Σταυρού και της Ασπροβάλλτας. Κυρίως αφορούν διαφοροποιήσεις και αδυναμίες μεταξύ των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών.

Εμβαθύνοντας περισσότερο στην αξιολόγηση της λειτουργικότητας του οδικού δικτύου/της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιεχόμενο του ΣΒΑΚ δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις συνθήκες κινητικότητας που επικρατούν σήμερα στον Δήμο Βόλβης, εντοπίζοντας τα προβλήματα γενικότερα στον Δήμο και ιδίως στους οικισμούς του Σταυρού και της Ασπροβάλλτας, προκειμένου να ληφθούν υπόψη κατά

την ανάπτυξη των μέτρων και δράσεων αντιμετώπισης. Η εξέταση των εν λόγω δεδομένων σχετικά με την υπάρχουσα κατάσταση απαιτούν εισροή για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης ΣΑΠ.

Αρχικά σε επίπεδο Δήμου, αναφέρεται ότι το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου των οικισμών αποτελείται από πεζοδρόμια ανεπαρκών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, αποτρέποντας την ασφαλή και ανεμπόδιστη πεζή μετακίνηση. Παρουσιάζονται ασυνέχειες, ελλείψεις σε συμπληρωματικές υποδομές για την εξυπηρέτηση όλων των χρηστών του δικτύου (ράμπες ΑμεΑ κτλ.) και εμπόδια στο ελεύθερο πλάτος τους. Επιπρόσθετα, συχνό φαινόμενο αποτελεί η παράνομη στάθμευση οχημάτων σε πεζοδρόμια, δυσχεραίνοντας την κίνηση των πεζών και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Στις περιπτώσεις όπου το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μικρό και παράλληλα έχει καταληφθεί από σταθμευμένα οχήματα, οι μετακινούμενοι (πεζοί, ΑμεΑ) αναγκάζονται να συνεχίζουν την πορεία τους στο οδόστρωμα.

Στον οικισμό του Σταυρού τέτοιου είδους προβλήματα εμφανίζονται κυρίως στο τμήμα του προσφυγικού οικισμού, όπου σε πολλά σημεία είναι αισθητή η απουσία απαραίτητων υποδομών. Αντίθετα και σύμφωνα με το ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, το επίπεδο κάλυψης των υποδομών στον οικισμό της Ασπροβάλλτας κρίνεται ως καλύτερο. Πιο συγκεκριμένα, τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι τα εξής:

- Ασυνέχειες μεταξύ πεζοδρομίων: οι διαφοροποιήσεις στα υλικά της επιφάνειας και στα ύψη μεταξύ των πεζοδρομίων, σε συνδυασμό με την έλλειψη συντήρησης ή μερικής υλοποίησης τμημάτων και την παρουσία διαφόρων εμποδίων, δημιουργούν ασυνέχειες στο τοπικό δίκτυο. Πολλά σημεία με αυτά τα χαρακτηριστικά εντοπίζονται στο δίκτυο της πόλης του Σταυρού, με την πλειονότητά τους να βρίσκεται, όπως ήδη σημειώθηκε, στο τμήμα του προσφυγικού οικισμού. Αντίθετη εικόνα παρουσιάζεται στα παραλιακά μέτωπα τόσο του ίδιου οικισμού, όσο και της Ασπροβάλλτας. Στα τμήματα αυτά, όπου συγκεντρώνεται το σύνολο των διοικητικών και λειτουργικών δραστηριοτήτων του Δήμου, τα γεωμετρικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των δικτύων των πεζοδρομίων είναι ομοιόμορφα σε όλο το μήκος τους.
- Ανεπάρκεια ή κατάληψη λειτουργικού πλάτους πεζοδρομίου: Αρκετά τμήματα του δικτύου πεζοδρομίων χαρακτηρίζονται από έλλειψη επαρκούς πλάτους. Το μειωμένο λειτουργικό πλάτος τους οφείλεται στη μη εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού – καθώς τμήματα κτηρίων προεξέχουν της οικοδομικής γραμμής – στην έλλειψη ολοκληρωμένης κατασκευής των πεζοδρομίων αλλά και στην κατάληψη τμημάτων τους από ημιμόνιμες κατασκευές.
- Απουσία πεζοδρομίου: Στον οικισμό του Σταυρού σε εκτεταμένο τμήμα των δευτερευουσών οδών του οδικού δικτύου καταγράφεται απουσία διαμορφωμένου πεζοδρομίου. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου το πλάτος του οδοστρώματος βρίσκεται μεταξύ των ορίων κτιρίων ή περιφράξεων ιδιοκτησιών. Ακόμη, εντοπίζονται αποσπασματικά τμήματα κατά μήκος των οδών, που αποτελούν απλές τσιμεντοστρωμένες επιφάνειες, οι οποίες δεν έχουν υψομετρική διαφορά με το όμορο οδόστρωμα. Συνέπεια αυτών είναι η έκθεση των πεζών σε κίνδυνο και η μη απρόσκοπτη μετακίνηση τους.
- Παράνομη στάθμευση και κατάληψη πεζοδρομίου: Στο μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου των οικισμών Σταυρού και Ασπροβάλλτας επιτρέπεται η παράνομη στάθμευση. Ωστόσο, εξαιτίας του υψηλού φόρτου επί των κεντρικών οδών, εντοπίζονται οχήματα επί των πεζοδρομίων,

παρεμποδίζοντας την κίνηση των πεζών. Το πρόβλημα αυτό είναι πιο έντονο στις περιοχές όπου υπάρχει υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων, οι οποίες με την σειρά τους χρησιμοποιούν προς όφελος τους μέρος του πεζοδρομίου, δυσχεραίνοντας το πρόβλημα της μη ομαλής προσβασιμότητας. Αντίστοιχο φαινόμενο με την πρώτη περίπτωση παρατηρείται και σε τμήματα του υπόλοιπου τοπικού δικτύου, όπου σε αρκετές περιπτώσεις τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά δεν επιτρέπουν την παρόδια στάθμευση με την παράλληλη διέλευση οχημάτων. Ως αποτέλεσμα, οι κάτοχοι των οχημάτων χρησιμοποιούν μέρος του πεζοδρομίου προκειμένου να σταθμεύσουν. Τέλος, υπάρχουν περιπτώσεις όπου εντοπίζονται σταθμευμένα οχήματα μπροστά ή πάνω σε ράμπες και διαβάσεις.

- Ράμπες πεζών και υποδομές ΑμεΑ: Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, δεν παρατηρούνται στην πλειονότητα των οδών (είτε κεντρικών είτε δευτερευουσών) ράμπες πεζών και υποδομές κίνησης για ΑμεΑ με τις απαραίτητες προδιαγραφές.

Εκτός του δικτύου πεζοδρομίων, στις υφιστάμενες υποδομές αστικής προσβασιμότητας των δύο οικισμών συμπεριλαμβάνονται και οδοί ήπιας κυκλοφορίας – πεζόδρομοι, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οποίων εναρμονίζονται με τις επίσημες προδιαγραφές (ΦΕΚ 2302 Β'/16.09.2013). Οι συγκεκριμένες υποδομές δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς πεζής μετακίνησης, συγκεντρώνουν πλήθος δραστηριοτήτων, βελτιώνουν τη γενική αισθητική και αναδεικνύουν την περιοχή και προσαρμόζουν την κίνηση των οχημάτων σε συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας (τις ώρες που επιτρέπεται η διέλευσή τους). Ωστόσο, όπως υπογραμμίζεται και στο ΣΒΑΚ του Δήμου, οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι δεν σχεδιάστηκαν με βάση ένα πλαίσιο δικτύου ενοποίησης των ελεύθερων, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, με αποτέλεσμα να έχουν τοπικό χαρακτήρα. Στον οικισμό της Ασπροβάλτας το τοπικό δίκτυο πεζοδρόμων αναπτύσσεται στο παραλιακό μέτωπο και στις κάθετες σε αυτό οδούς. Επιπλέον, στον ανατολικό παράδρομο του άξονα της Λεωφόρου Εγνατίας (Ε.Ο.2), από το ύψος της οδού Αριστοτέλους έως την οδό Εμμανουήλ Παππά, εκτείνεται υφιστάμενος πεζόδρομος. Από τον εν λόγω πεζόδρομο διέρχονται κάθετες τοπικές οδοί, οι οποίες στην αρχή τους έχουν διαμορφωθεί αναλόγως, προκειμένου να μην δημιουργούνται ασυνέχειες κατά την κίνηση των πεζών και για την προσαρμογή της οδηγικής συμπεριφοράς των οδηγών. Από την άλλη, στον οικισμό του Σταυρού, ένα τμήμα της οδού Λεωφόρου Νίκης, μήκους περίπου 250μ., λειτουργεί ως πεζόδρομος.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, αξίζει να αναφερθεί η υφιστάμενη κατάσταση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (ποδήλατο) και των δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς οι υποδομές τους συνδέονται άμεσα με την αστική προσβασιμότητα.

Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, σύμφωνα με τη μελέτη του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Βόλβης δεν εξυπηρετείται από γραμμή αστικής συγκοινωνίας. Μέσω του «Υπεραστικού ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης» λειτουργούν υπεραστικές συνδέσεις που εξασφαλίζουν τη σύνδεση των οικισμών με τα αστικά κέντρα αλλά και με τους μικρότερους περιφερειακούς οικισμούς που ανήκουν στο οικιστικό δίκτυο του Δήμου. Αρνητικό χαρακτηριστικό αποτελεί η υφιστάμενη κατάσταση των στάσεων του δικτύου. Παρουσιάζονται σημαντικές φθορές και ελλείψεις στις υποδομές αυτές σε βαθμό που τις καθιστούν μη-λειτουργικές.

Σχετικά με τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και συγκεκριμένα αυτές που πραγματοποιούνται με ποδήλατο, ο Δήμος παρουσιάζει πολλές ελλείψεις ως προς τις σχετικές υποδομές. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΣΒΑΚ, «η κυριαρχία της χρήσης

του ιδιωτικού οχήματος στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, αποθαρρύνουν την χρήση του ποδήλατου». Οι χρήστες που χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης, μικρών αποστάσεων, αποτελούν κυρίως μαθητές και ηλικιωμένα άτομα. Λόγω της απουσίας των απαραίτητων υποδομών παρατηρούνται προβλήματα στη μετακίνηση μεταξύ λιγοστών ποδηλατιστών και των υπόλοιπων χρηστών. Το πιο έντονο μεταξύ αυτών είναι η αναγκαστική χρήση του οδοστρώματος από τους ποδηλάτες, μαζί με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αντίστοιχα, σε περιπτώσεις όπου μπορεί να κινηθούν σε χώρους πεζοδρομίων ή πεζοδρόμων, έρχονται σε εμπλοκή με τους πεζούς που διέρχονται από τα σημεία αυτά ή κάνουν αναγκαστικούς αλληπάληλους ελιγμούς για να αποφύγουν διάφορα εμπόδια ή σταθμευμένα οχήματα. Η άμβλυση των παραπάνω προβλημάτων και η προώθηση της εναλλακτικής μορφής μετακίνησης, θα μπορούσαν να επιτευχθούν με τη δημιουργία σχετικών υποδομών. Επιπλέον, στο ΣΒΑΚ του Δήμου αναφέρεται πως η ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου ευνοείται από τα γεωγραφικά και υφιστάμενα τεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όπως είναι:

- το ήπιο ανάγλυφο των οικισμών (ιδίως των παραθαλάσσιων),
- η ορθογωνική διαμόρφωση των οδικού δικτύου των οικισμών και
- η ύπαρξη οδών με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, τα οποία πληρούν σε καλό βαθμό τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό θέμα που εξετάζεται στα πλαίσια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Βασικό κυκλοφοριακό χαρακτηριστικό σε Σταυρό και Ασπροβάλτα αποτελεί η διέλευση Επαρχιακής Οδού και της Παλαιάς Εθνικής Οδού από το εσωτερικό τους. Πέρα από τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργούνται εξαιτίας της αύξησης του φόρτου των μετακινήσεων, επιφέρουν σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας. Κύρια αιτία είναι η μεταβολή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών μέσα στους οικισμούς, εξαιτίας των κτισμάτων και των ήδη διαμορφωμένων τμημάτων τους. Ως αποτέλεσμα, δημιουργούνται συγκρούσεις μεταξύ των κυκλοφοριακών αναγκών. Αφενός, υπάρχει η ανάγκη της μετακίνησης υψηλού φόρτου βαρέων και μη οχημάτων μαζί με τις τοπικές μετακινήσεις και αφετέρου η εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης και μετακίνησης των λοιπών χρηστών του δικτύου. Ωστόσο, η μη επάρκεια πλάτους του οδοστρώματος και η έλλειψη κατάλληλων προδιαγραφών απαραίτητων υποδομών (διαβάσεις, πεζοδρόμια, θέσεις στάθμευσης κτλ.) ή η πλήρης απουσία αυτών, οδηγούν σε κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες και συνθήκες μη ασφαλούς μετακίνησης τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών, αλλά και των ευάλωτων χρηστών.

Ακόμη σημειώνεται ότι, σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας παρατηρούνται στις περιοχές γύρω από τις σχολικές μονάδες και τα σχολικά συγκροτήματα. Οι ελλείψεις σε σχετική κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση (για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση ταχύτητας), σε διαβάσεις πεζών και στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων, σε συνάρτηση με τα υφιστάμενα εμπόδια μπροστά στις εισόδους/εξόδους των εγκαταστάσεων, δημιουργούν συνθήκες επικινδυνότητας και χαμηλού επιπέδου ασφάλειας κίνησης των μαθητών.

Έντονα προβλήματα οδικής ασφάλειας εντοπίζονται στον οικισμό του Σταυρού. Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, σε αρκετά σημεία του οικισμού το επίπεδο οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται ως πολύ χαμηλό. Τα σημεία αυτά αφορούν ισόπεδες διασταυρώσεις με σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες, στις οποίες παράλληλα καταγράφεται υψηλή συχνότητα ατυχημάτων και υψηλό ποσοστό επικινδυνότητας. Οι κόμβοι αυτοί είναι:

- η διασταύρωση οδών Γεωργ. Παπανδρέου με Γεννηματά,

- η διασταύρωση οδών Γεωργ. Παπανδρέου με Ελλησπόντου,
- η διασταύρωση οδών Γεωργ. Παπανδρέου με Βενιζέλου,
- η διασταύρωση οδών Γεωργ. Παπανδρέου με Παπάγου και
- η διασταύρωση οδών Γεωργ. Παπανδρέου με Νικ. Πλαστήρα

Συγκεκριμένα, τα προβλήματα που εντοπίζονται γενικά στους παραπάνω κόμβους είναι:

- ο ελλιπής ή/και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός,
- η έλλειψη υποδομών που οριοθετούν τον χώρο π.χ. νησίδων, που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης,
- η απουσία διαβάσεων πεζών,
- οι περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων,
- η έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης και
- τα προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων και ορατότητας

Με την εφαρμογή του συνολικού πολεοδομικού σχεδιασμού, τον επανασχεδιασμό των οδικών υποδομών και κυκλοφοριακών κινήσεων, την εφαρμογή ειδικών παρεμβάσεων, όπου απαιτείται (επανασχεδιασμός ισόπεδων κόμβων ή μετατροπή τους σε κυκλικούς), την τοποθέτηση απαραίτητης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και με τον καθορισμό κατάλληλων μέτρων μείωσης ταχύτητας, είναι δυνατή η άμβλυση των παραπάνω προβλημάτων και η αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες.

Ανάλυση SWOT

Όλες οι παρατηρήσεις και τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, σχετικά με το επίπεδο της αστικής προσβασιμότητας του Δήμου Βόλβης, συνοψίζονται στην Ανάλυση SWOT. Σε ειδικά διαμορφωμένο πίνακα συμπεριλαμβάνονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που εντοπίστηκαν καθώς και οι εκτιμώμενες ευκαιρίες και απειλές που μπορούν να αξιοποιηθούν και να αντιμετωπιστούν, αντίστοιχα. Παρακάτω παρουσιάζονται **αυτούσια αποσπάσματα** του πίνακα SWOT από το ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, το περιεχόμενο των οποίων σχετίζεται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της παρούσας μελέτης ΣΑΠ.

Πίνακας 4. Απόσπασμα πίνακα ανάλυσης SWOT ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης.

Πεζή Μετακίνηση και ΑμεΑ	
Πλεονεκτήματα	- Μη-ικανοποιητικό δίκτυο πεζόδρομων ή /και ήπιας κυκλοφορίας. - Μικρό μέγεθος των οικισμών, κοντινές αποστάσεις για πεζή μετακίνηση.
Μειονεκτήματα	- Κακή ποιότητα πεζοδρομίων στις οδούς τόσο εντός όσο και εκτός του εμπορικού-διοικητικού πυρήνα με μικρές εξαιρέσεις. - Συχνή κατάληψη του πεζοδρομίου και πολλά εμπόδια που αποτρέπουν την χρήση του. - Ανεπαρκείς διαμορφώσεις ραμπών και διαβάσεων στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου. - Κακές συνθήκες μετακίνησης για ευάλωτους χρήστες. - Έντονη κυκλοφορία οχημάτων κοντά στα περισσότερα σχολικά συγκροτήματα.
Ευκαιρίες	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός με την τοπική κοινωνία.
Απειλές	- Εξάρτηση οικονομικών δραστηριοτήτων από το ΙΧ. - Υψηλές θερμοκρασίες τους καλοκαιρινούς μήνες.
Στάθμευση	
Πλεονεκτήματα	- Προσφορά χώρων στάθμευσης σε κεντρικά σημεία, τα οποία βρίσκονται σε ακτίνα λιγότερο από 250 μέτρων από τις περισσότερες διοικητικές υπηρεσίες.

Μειονεκτήματα	- Συχνή παραβατικότητα (πχ. στάθμευση σε διπλή σειρά, κατάληψη πεζοδρομίων κλπ.). - Απουσία θέσεων για τροφοδοσία καταστημάτων. - Καταπάτηση και κακή διαμόρφωση των θέσεων για ΑμεΑ.
Ευκαιρίες	- Βούληση από όλους για εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. - Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός. - Επικέντρωση του προβλήματος σε συγκεκριμένες περιοχές (κεντρική περιοχή).
Απειλές	- Συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών και ποδηλάτων. - Δυσχερείς συνθήκες όταν υπάρχει παράνομη στάθμευση και διέλευση βαρέων οχημάτων.
Οδική Ασφάλεια	
Πλεονεκτήματα	- Εντοπισμός μελανών σημείων. - Στενές οδοί που οδηγούν σε χαμηλές ταχύτητες.
Μειονεκτήματα	- Σημαντικές ελλείψεις στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. - Ελλείψεις κατάλληλων διαμορφώσεων και γεωμετρικών χαρακτηριστικών στις διαβάσεις και στους κόμβους. - Χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας σε ισόπεδους κόμβους.
Ευκαιρίες	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός. - Στροφή σε ήπια μέσα μεταφοράς.
Απειλές	- Διαμπερής κίνηση βαρέων οχημάτων από την πόλη.
Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	
Πλεονεκτήματα	- Εμπορικός πυρήνας με δυνατότητα πεζοδρομήσεων ιδίως στον Σταυρό
Μειονεκτήματα	- Μεγάλος αριθμός κυκλοφοριακών φόρτων αναλογικά με το μέγεθος του οικισμού. - Κακή κατάσταση οδικής υποδομής. - Μη επαρκής εξυπηρέτηση.
Ευκαιρίες	- Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός. - Η τοπική κοινωνία αντιλαμβάνεται την ανάγκη στροφής στα ήπια μέσα μεταφοράς.
Απειλές	ο Το αυτοκίνητο είναι αναπόσπαστο κομμάτι των μετακινήσεων των πολιτών.

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Β.

Στρατηγική ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η προτεινόμενη στρατηγική αστικής κινητικότητας, που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης (Παραδοτέα Γ και Δ), με έμφαση στα σημεία που αφορούν την αστική προσβασιμότητα.

Σύμφωνα με το περιεχόμενο του Παραδοτέου Γ, η ανάπτυξη της στρατηγικής του ΣΒΑΚ βασίστηκε στα συμπεράσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, εστιάζοντας στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας και στην άμβλυση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Ως εκ τούτου, δημιουργήθηκαν τέσσερις (4) άξονες στρατηγικής:

- A) Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ
- B) Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Γ) Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών
- Δ) Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης

Στη συνέχεια και βάσει των αξόνων στρατηγικής αλλά και των πεδίων αστικής κινητικότητας, που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, προσδιορίστηκαν οι πολιτικές προτεραιότητας της στρατηγικής του ΣΒΑΚ:

- ο Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- ο Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης

- ο Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
- ο Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- ο Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
- ο Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
- ο Βελτίωση δημοσίων αστικών συγκοινωνιών

Εξ αυτών, οι πολιτικές που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αστικής προσβασιμότητας είναι η αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας, η ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης και η βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης. Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της πολυκριτηριακής ανάλυσης της στρατηγικής του ΣΒΑΚ, που εφαρμόστηκε με σκοπό την ιεράρχηση των πολιτικών προτεραιοτήτων, καταδεικνύεται η ανάγκη προάσπισης των ευάλωτων χρηστών της οδού και της απόδοσης σε αυτούς περισσότερο χώρου.

Η μεθοδολογική προσέγγιση της διαμόρφωσης των στρατηγικών στόχων βασίστηκε τόσο στους τέσσερις (4) στρατηγικούς άξονες που συνθέτουν την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ όσο και στα αποτελέσματα της ιεράρχησης των πολιτικών προτεραιοτήτων. Απαραίτητο για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων αποτέλεσε η ποσοτικοποίησή τους, που πραγματοποιήθηκε μέσω:

- της διερεύνησης πρακτικών διαμόρφωσης στρατηγικών στόχων από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ ή αντίστοιχων σχεδίων κινητικότητας που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο,
- των αποτελεσμάτων του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων και
- των εκτιμήσεων της ομάδας μελέτης του Δήμου Βόλβης, με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, το περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και τα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας.

Αποτέλεσμα της παραπάνω διαδικασίας είναι ο καθορισμός δεκαπέντε (15) στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ. Στον πίνακα 5 που ακολουθεί, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά και ανά στρατηγικό άξονα.

Πίνακας 5. Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης (ανά στρατηγικό άξονα) και ορίζοντας υλοποίησής τους.

Άξονες στρατηγικής και στρατηγικοί στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης	
	στην 5ετία	στην 10ετία
Άξονας Α. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ		
1. Αναβάθμιση του στόλου της αστικής συγκοινωνίας	10% (του συνόλου)	20% (του συνόλου)
2. Αύξηση της καλυπτόμενης περιοχής από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών	Κατά 10%	Κατά 15%
3. Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων	Κατά 20%	Κατά 30%
4. Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων	Σταθερό	
Άξονας Β. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας		
1. Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης	Κατά 5%	Κατά 10%
2. Μείωση τροχαίων ατυχημάτων	Κατά 10%	Κατά 15%
3. Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης	Κατά 10%	Κατά 15%
4. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε κόμβους υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	10% των κόμβων	20% των κόμβων
Άξονας Γ. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών		

1. Ενημερωτικές δράσεις σε σχολεία και κοινόχρηστους χώρους	2 δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης σε ετήσια βάση	
2. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού	Κατά 10%	Κατά 15%
3. Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού	Κατά 10%	Κατά 15%
4. Αύξηση μέσης πλήρωσης οχημάτων για υπεραστικές μετακινήσεις	Κατά 5%	Κατά 10%
Άξονας Δ. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης		
1. Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας	30% του συνόλου	60% του συνόλου
2. Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης	10% του δικτύου	20% του δικτύου
3. Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων	1% του δικτύου	2% του δικτύου

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Γ.

Μετά τον καθορισμό των στρατηγικών αξόνων, στόχων και πολιτικών προτεραιοτήτων, ακολούθησε ο προσδιορισμός των μέτρων της στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Η επιλογή των προτεινομένων μέτρων βασίστηκε στα προβλήματα που αναδείχθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στην ικανοποίηση των στρατηγικών στόχων, στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας καθώς και στις προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις του Δήμου και άλλων φορέων. Ως αποτέλεσμα, η τελική στρατηγική του ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης απαρτίζεται από δεκαπέντε (15) μέτρα παρέμβασης, τα οποία ομαδοποιούνται σε οχτώ (8) Πεδία Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας. Στον πίνακα 6 που ακολουθεί, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα τελικά προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, ανά Πεδίο Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας.

Πίνακας 6. Μέτρα παρέμβασης ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, ανά πεδίο παρέμβασης αστικής κινητικότητας.

Πεδίο Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας	Μέτρα Παρέμβασης
Ιεράρχηση οδικού δικτύου	Δημιουργία ολοκληρωμένου οδικού δακτυλίου. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας.
Πεζή μετακίνηση	Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
	Πεζόδρομοι
	Βελτίωση υποδομής για ΑμεΑ
Μετακίνηση με ποδήλατο	Κατασκευή ποδηλατόδρομου
Οδική ασφάλεια	Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων
	Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο
	Μέτρα για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στις εισόδους της πόλης
	Σχολικές διαδρομές
	Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας
	Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού
Διαχείριση χώρων στάθμευσης	Διαχείριση στάθμευσης
Εμπορευματικές Μεταφορές (logistics)	Πρώθηση Οχημάτων Καθαρής Ενέργειας
Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	Σύστημα DRT (Demand Responsive Transport)
Επικοινωνιακά μέτρα	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Δ.

Στη συνέχεια, ακολουθεί εκτενέστερη ανάλυση και εξειδίκευση των παραπάνω μέτρων. Σε πινακοποιημένη μορφή (Πίνακας 7) παρουσιάζονται, ανά πεδίο παρέμβασης, τα επιμέρους χαρακτηριστικά και το πεδίο εφαρμογής καθενός από τα μέτρα παρέμβασης καθώς και οι στρατηγικοί στόχοι που ικανοποιούν. Πρέπει να σημειωθεί πως, για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, στον εν λόγω πίνακα παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, που συμβαδίζουν με το περιεχόμενο των ΣΑΠ και εν γένει με τους στόχους της βιώσιμης αστικής προσβασιμότητας.

Πίνακας 7. Ανάλυση και εξειδίκευση των μέτρων.

Πεδίο παρέμβασης	Μέτρο παρέμβασης	Στρατηγικοί στόχοι που ικανοποιούνται	Χαρακτηριστικά και πεδίο εφαρμογής	Ζητήματα που εξυπηρετούνται	Προσδοκώμενα αποτελέσματα
Πεζή μετακίνηση	Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας	B.1 Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης B.2 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων B.3 Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού Γ.3 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης	<ul style="list-style-type: none"> Ανάπλαση/αναβάθμιση της οδού Ελλησπόντου έως στον Σταυρό σε οδό ήπιας κυκλοφορίας έως τη συμβολή με την οδό Γεννηματά λαμβάνοντας υπόψη και τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις στις γεινιάζουσες οδούς στον Προσφυγικό Οικισμό αλλά και στην περιοχή του λιμανιού. Αναβάθμιση των παράπλευρων στην Παλαιά Εθνική οδό Θεσσαλονίκης – Καβάλας σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της Ε.Ο. που διέρχεται από τον οικισμό της Ασπροβάλλας. <p>Η αναβάθμιση περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> διαπλάτυνση πεζοδρομίων, συνύπαρξη οχήματος και ποδηλάτου, μείωση ορίου ταχύτητας (30 χλμ./ώρα), οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης, αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου και διαμόρφωση ασφαλών διαβάσεων στα τμήματα, όπου θα προβλεφθούν δίκτυα πεζών και ποδηλατιστών <ul style="list-style-type: none"> Εξέταση πιθανής επέκτασης του μέτρου και στο τμήμα της παλαιάς Ε.Ο. που διέρχεται του οικισμού τω Βρασάνων. 	<ul style="list-style-type: none"> Μετατροπή τμημάτων του δικτύου σε ήπιας κυκλοφορίας, με στόχο τη μείωση ταχύτητας, τις χρήσεις γης, την ασφαλή κινητικότητα πεζών και ευάλωτων χρηστών και την αστική αναβάθμιση της περιοχής. Μείωση αέριων ρύπων, αισθητική αναβάθμιση περιοχών και βελτίωση της δημόσιας υγείας. Η οδός Ελλησπόντου αποτελεί το σύνορο/όριο για την πεζοδρόμηση του Προσφυγικού Οικισμού του Σταυρού. Η μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας θα επιτρέψει την ενοποίηση του χώρου (με ενιαία και φιλικά προς τους ευάλωτους χρήστες χαρακτηριστικά) και την ανάπτυξη χρήσεων γης του τριτογενούς τομέα. Αποτελεί την φυσική συνέχεια της οδού Νίκης (υφιστάμενη οδό ήπιας κυκλοφορίας). Η μετατροπή των παράπλευρων στην Ε.Ο. τμημάτων θα επιτρέψει την αναβάθμιση και επανάκτηση του αστικού χώρου (σχεδιάστηκαν για τη λειτουργία της οδού με συνθήκες που δεν υφίστανται πλέον). Το εν λόγω μέτρο στοχεύει στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, της άνεσης και της «ζωτικότητας» των γειτονιών, διατηρώντας ταυτόχρονα τα απαραίτητα επίπεδα κυκλοφορίας ή και στάθμευσης οχημάτων και την δυνατότητα επέμβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο καθίστανται ελκυστικότερες αναβαθμίζοντας συνολικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων. 	<ul style="list-style-type: none"> Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά Αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό) Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
	Πεζοδρομήσεις – Πεζόδρομοι	B.1 Μείωση παραβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης B.2 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων B.3 Μείωση φαινομένων παράνομης στάσης και στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού Γ.3 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης	<ul style="list-style-type: none"> Διαμόρφωση της περιοχής του Προσφυγικού Οικισμού σε μια πεζοδρομημένη περιοχή προωθώντας περισσότερο την πεζή μετακίνηση και εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Περιοχή παρέμβασης: η περιοχή ανάμεσα στις οδούς: Ελλησπόντου, Λεωφ. Νίκης, Νικ. Πλαστήρα, Μακεδονομάχων και Αρβανιτοχωρίου. Μεγιστοποίηση των συνολικών οφελών, λαμβάνοντας υπόψη τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις του OPEN MALL και της ανάπλασης σε τμήμα της περιοχής του παραλιακού μετώπου. Διατήρηση ενός βασικού δικτύου οδών εντός του οικισμού με χαρακτηριστικά οδών ήπιας κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση κατοίκων, εφοδιασμού και οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Οδοί: <ul style="list-style-type: none"> Κωνσταντινουπόλεως – διπλής κατεύθυνσης, Πολυτεχνείου - μονόδρομος με κατεύθυνση από βορά προς νότο, Βενιζέλου -μονόδρομος με κατεύθυνση από νότο προς βορά και Παπάγου - μονόδρομος με κατεύθυνση από βορά προς νότο. 	<ul style="list-style-type: none"> Δράσεις αστικής αναζωογόνησης σε ζώνες, διαδρομές και πλατείες, προωθώντας την ασφαλή και απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση για τη σύνδεση όλων των σημείων ενδιαφέροντος μεταξύ τους. Βελτιστοποίηση ποιότητας ζωής. Προαγωγή ήπιων μέσων μετακίνησης. 	<ul style="list-style-type: none"> Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας
	Βελτίωση υποδομής ΑμεΑ	Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης	<p>Υποχρεωτική εφαρμογή της Απόφασης Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 2621 Β'/31.12.2009) για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινόχρηστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.</p> <ul style="list-style-type: none"> Οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία. Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. Εφόσον από τη μελέτη διαμόρφωσης-ανάπλασης μικρού εύρους οδών που δεν μπορούν να πεζοδρομηθούν, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση δύο πεζοδρομίων με ζώνη όδευσης πεζών πλάτους 1.50 μ. ελεύθερη από εμπόδια, 	<ul style="list-style-type: none"> Διασφάλιση ελεύθερης ζώνης όδευσης των πεζών και η αποτροπή δημιουργίας εμποδίων, που δυσχεραίνουν τη μετέπειτα διαμόρφωση του χώρου. Στις περιπτώσεις τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων, ψυγείων αναπηρικών περιπτέρων κ.λπ. σε κοινόχρηστους χώρους, για τις οποίες οι ρυθμίσεις της απόφασης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη: <ul style="list-style-type: none"> κατά τη χορήγηση της άδειας παραχώρησης της χρήσης του χώρου και κατά τον έλεγχο της επιτόπιας εφαρμογής. Οι παρεμβάσεις δεν αφορούν μόνο ΑμεΑ αλλά και τους λοιπούς ευάλωτους χρήστες (παιδιά, ηλικιωμένους, γονείς με καροτσάκια, άτομα με προσωρινές κινητικές δυσκολίες κτλ.). Κατά προσέγγιση, το 50% του πληθυσμού του Δήμου θα διαθέτει καλύτερες συνθήκες ζωής. 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση της οδικής ασφάλειας Πρώθηση της πεζής μετακίνησης Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών Βελτίωση της προσβασιμότητας

				<p>θα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε το ένα τουλάχιστον πεζοδρόμιο να είναι πλήρως προσβάσιμο.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής. • Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ. Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης. • Αυστηρή αστυνόμευση με σκοπό την αποτροπή παράνομης στάθμευσης επί ραμπών σε διασταυρώσεις. • Σε περίπτωση λειτουργίας αστικής ή δημοτικής συγκοινωνίας στην πόλη στο μέλλον, να περιλαμβάνει πρόβλεψη μετακίνησης ΑμεΑ. Αυτό σημαίνει πως το λεωφορείο θα πρέπει να έχει ενσωματωμένη ράμπα προέκτασης για το πεζοδρόμιο και ειδική θέση για αναπηρικό μαξιέδιο. • Λειτουργία ειδικού οχήματος 10 θέσεων για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων ΑμεΑ εντός και εκτός πόλης κατόπιν ραντεβού με τους ενδιαφερόμενους. • Εφαρμογή ραμπών σε όλες τις διασταυρώσεις της πόλης. <p>Πεδίο εφαρμογής: Δήμος Βόλβης</p>		
Οδική ασφάλεια		Δημιουργία ισόπεδων κόμβων	<p>B.2. Μείωση τροχαίων ατυχημάτων B.3 Μείωση φαινομένων παράνομης στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης B.4 Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε κόμβους υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Για την αποφυγή ατυχημάτων και την καλύτερη αντίληψη από τους οδηγούς για την παρουσία και λειτουργία του κόμβου, κατά την μελέτη και υλοποίησή του, θα πρέπει να εφαρμοστούν οι βασικές αρχές σχεδιασμού και κατασκευής των υποδομών αυτών: <ul style="list-style-type: none"> ο Δυνατότητα έγκαιρης αναγνώρισης του κόμβου ο Επαρκής ορατότητα και εποπτεία του κόμβου ο Σαφήνεια του κόμβου και του τρόπου λειτουργίας του ο Συνθήκες καλής βατότητας του κόμβου • Με την τήρηση των παραπάνω, εξασφαλίζεται επαρκής σαφήνεια, ορθή κυκλοφοριακή λειτουργία και ικανότητα, λειτουργικότητα και ασφάλεια στον κόμβο, στοιχεία που πρέπει να διατηρηθούν στα ίδια υψηλά επίπεδα μέχρι το τέλος της περιόδου ζωής του κόμβου. • Επανασχεδιασμός και αναβάθμιση των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των κόμβων του Δήμου, με άμεση προτεραιότητα σε αυτούς που έχουν υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο και καταγράφεται αριθμός ατυχημάτων. <p>Πεδίο εφαρμογής: Δήμος Βόλβης</p>	<p>Σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός κόμβων • έλλειψη κατάλληλων κατασκευών που οριοθετούν τον χώρο (π.χ. νησίδων), που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης • απουσία διαβάσεων πεζών • περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων • έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σωστής πληροφόρησης • προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων • προβλήματα ορατότητας 	<ul style="list-style-type: none"> • Επανασχεδιασμός και ανακατασκευή των ισόπεδων κόμβων για την αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης και την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών. • Βελτίωση της προσβασιμότητας των πεζών και αναβάθμιση της ελκυστικότητας της πεζής μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου.
		Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο	<p>B.2. Μείωση τροχαίων ατυχημάτων B.3 Μείωση φαινομένων παράνομης στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης B.4 Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε κόμβους υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας</p>	<p>Η χρήση τους έναντι των σηματοδοτούμενων κόμβων ενδείκνυται καθώς λόγω της μικρότερης ταχύτητας που απαιτούν, παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια, λιγότερους περιορισμούς καθώς και μικρότερες καθυστερήσεις.</p> <p>Οικισμός Σταυρού:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επανασχεδιασμός των 2 κυκλικών κόμβων, σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού ΟΜΟΕ-Κ3, της οδού Γ. Παπανδρέου, στην παραλιακή. • Κατασκευή mini-roundabouts σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού ΟΜΟΕ-Κ3, στις εξής θέσεις: <ul style="list-style-type: none"> ο Διασταύρωση Ελλησπόντου-Γεννηματά ο Διασταύρωση Πλαστήρα-Παπάγου ο Διασταύρωση Μακεδονομάχων-Ελλησπόντου <p>Οικισμός Βρασιά:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή 3 κυκλικών κόμβων, σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού ΟΜΟΕ-Κ3, στην οδό Α. Παραλίας, στις 3 διασταυρώσεις της οδού με τις οριζόντιες οδούς μέχρι την πλατεία Μακεδονίας. • Κατασκευή 3 κυκλικών κόμβων στις 3 διασταυρώσεις της κάθετης οδού με τις οριζόντιες οδούς μέχρι την πλατεία Μακεδονίας 	<ul style="list-style-type: none"> • Διαχείριση της κυκλοφορίας. • Δημιουργία ασφαλών συνθηκών κίνησης οχημάτων και πεζών. • Μείωση των πιθανοτήτων εμπλοκής των οχημάτων. Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης. • Μείωση αέριων ρύπων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων • Βελτίωση της λειτουργικότητας του κόμβου • Μείωση των σημείων εμπλοκής οχημάτων • Αύξηση του επιπέδου ασφαλείας πεζών • Βελτίωση της αισθητικής του κόμβου • Μείωση των αέριων ρύπων • Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής
		Μέτρα για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στις εισόδους της πόλης	<p>B.2. Μείωση τροχαίων ατυχημάτων B.4 Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε κόμβους υψηλών φόρτων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>	<p>Οι εθνικές οδοί διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό όπου υπάρχει η αμιγής κατοικία ή συνυπάρχει με τις εμπορικές χρήσεις. Κατά την είσοδο, οι οδοί διατηρούν τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, και πιο συγκεκριμένα 2 λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωρισμό των κινήσεων.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η Επαρχιακή οδός 25, από τον Σταυρό - Η παλιά Εθνική οδός 2 Θεσσαλονίκης-Καβάλας, από την Ασπροβάλτα <p>Αναβάθμιση των εισόδων των οικισμών για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας:</p>	<p>Κατά την είσοδο των οδών στους οικισμούς (μέσω των εθνικών οδών) δεν συνειδητοποιούν ότι εισέρχονται σε αστικό ιστό.</p> <p>Εντοπισμένα προβλήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων • γεωμετρικά χαρακτηριστικά : τεταμένη χάραξη, 2 λωρίδες/κάτ. • υψηλές ταχύτητες στις εισόδους 	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων • Βελτίωση της λειτουργικότητας της οδού στην είσοδο • Αύξηση του επιπέδου της ασφαλείας οχημάτων και ευάλωτων χρηστών • Αναβάθμιση περιβάλλοντος

				<ul style="list-style-type: none"> • Στένωση της διατομής της οδού προς όφελος της κατασκευής διαπλάτυσεων πεζοδρομίων, ώστε να αναγκάζονται οι οδηγοί να μειώσουν την ταχύτητα, • Την κατασκευή πεζοδρομίων πριν την είσοδο, για την ασφαλή κίνηση των πεζών • Τοποθέτηση μεταλλικού στηθαίου για το διαχωρισμό του πεζοδρομίου από την οδό • Ενίσχυση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, για μείωση της ταχύτητας σε 30km/h • Τοποθέτηση αντανακλαστικών θορυβωδών λωρίδων με αντιολισθηρές ιδιότητες για την προειδοποίηση των οδηγών ότι προσεγγίζουν αστική περιοχή • Τοποθέτηση ιστών φωτισμού • Αντικατάσταση ασφαλτοτάπητα (όπου απαιτείται) 	<ul style="list-style-type: none"> • ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση • μικρά ως ανύπαρκτα πεζοδρόμια • μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών • ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών • έλλειψη φωτισμού • χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες της οδού <p>Επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων οδικής ασφάλειας στις εισόδους των οικισμών.</p>	
		<p>Β.1 Μείωση παρεμβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης</p> <p>Β.2 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων</p> <p>Γ.1 Ενημερωτικές δράσεις σε σχολεία και κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός οικισμού</p> <p>Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας</p> <p>Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης</p>	<p>Σχολικές διαδρομές / Σχολικοί δακτύλιοι</p>	<p>Η εφαρμογή κατάλληλων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων για τον ασφαλή σχεδιασμό σχολικών διαδρομών (ΦΕΚ 2302 Β/16.09.2013 – «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων») και κατ' επέκταση την ασφαλέστερη μετακίνηση των παιδιών-μαθητών από και προς το σχολικό χώρο. Προτεινόμενες παρεμβάσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαπλάτυση των πεζοδρομίων σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης μπροστά από τις εισόδους-εξόδους των σχολικών μονάδων. • Τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος των διαπλάτυσμένων ή μη πεζοδρομίων, για την παρεμπόδιση της διέλευσης των μικρών παιδιών (ακόμη και από κάτω). Στις περιπτώσεις επαρκούς πλάτους πεζοδρομίου, αντί των μεταλλικών εμποδίων μπορεί να τοποθετούνται καθιστικά. • Στα σημεία εισόδου – εξόδου των σχολικών μονάδων, όπου πραγματοποιείται η διαπλάτυση του πεζοδρομίου, τα εμπόδια και τα καθιστικά τοποθετούνται χωρίς να υπάρχει μεταξύ τους απόσταση. • Κατά μήκος των πεζοδρομίων πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες, προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA. • Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου, από την είσοδο της σχολικής μονάδας έως το σημείο διάβασης, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί με οριζόντια σήμανση – παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου. • Κατασκευή υπερυψωμένης διάβασης που καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται ακόμη στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6,0 μέτρων από την τομή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν, για τον έλεγχο της κυκλοφορίας των οχημάτων σε οριζόντιο επίπεδο. Η υπερύψωση είναι συνεπίπεδη με τα πεζοδρόμια, το τέλος των οποίων επισημαίνεται με πλάκες σήμανσης κινδύνου παράλληλα και σε επαφή με το κράσπεδο τους και σε πλάτος 1,50μ. Η υπερύψωση κατασκευάζεται στο σύνολο της από ειδικό χυτό δάπεδο ή εναλλακτικά από κυβόλιθους σκυροδέματος (ΦΕΚ 2302/16-09-2013). • Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή γύρω από τις σχολικές μονάδες <p>Πεδίο εφαρμογής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γυμνάσιο Ρεντίνας (Σταυρού), οδών Εθν. Αμύνης & Γεννηματά • Συγκρότημα 1ου ΕΠΑΛ & Λυκείου Ρεντίνας (Σταυρού), οδών Παπάγου & Πολυτεχνείου • Δημοτικά σχολεία και Νηπιαγωγεία 	<p>Τα σχολικά συγκροτήματα αποτελούν μία ιδιαίτερη κατηγορία καθώς συσχετίζονται με αυτά πολλές κοινωνικές ομάδες, γονείς, εκπαιδευτικοί, μαθητές, με τους τελευταίους να συνιστούν μία ιδιαίτερα ευαίσθητη ομάδα.</p> <p>Οι αρχές που διέπουν την ανάπτυξη σχεδίων των μετακινήσεων στα σχολεία είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ασφαλείς τρόποι μετακίνησης στο σχολείο • μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα • προώθηση ενός ασφαλέστερου, υγιέστερου και ενεργού τρόπου μετακίνησης στο σχολείο • βελτίωση των ικανοτήτων των μαθητών να μετακινούνται στην πόλη και στο δρόμο προς το σχολείο με ασφαλή και αυτόνομο τρόπο • διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης περιμετρικά των σχολείων • η διάδοση των ιδεών διαχείρισης της κινητικότητας και της πράσινης κινητικότητας μεταξύ των μαθητών-εκπαιδευτικών-γονέων και μακροπρόθεσμα αλλαγή των προτύπων των μέσων μετακίνησης. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ασφαλής μετακίνηση των παιδιών-μαθητών από και προς το σχολικό χώρο • Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της γύρω από την σχολική μονάδα • Αύξηση αριθμού μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (ενεργές μετακινήσεις) • Ευκαιρία για εισαγωγή των μαθητών στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και την ανάπτυξη μιας ορθής κουλτούρας μετακίνησης ειδικά σε ηλικίες όπου τα παιδιά είναι ιδιαίτερως δεκτικά. • εκπαίδευσης • Προτεραιοποίηση πεζών στις διασταυρώσεις • Αναβάθμιση σχολικών διαδρομών
<p>Οδική ασφάλεια & Πεζή μετακίνηση</p>		<p>Β.2 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων</p> <p>Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός οικισμού</p> <p>Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας</p> <p>Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης</p>	<p>Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>	<p>Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, τα οποία οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων.</p> <p>Εφαρμόζονται κυρίως σε οδούς του τοπικού οδικού δικτύου, είτε μεμονωμένα, είτε σε συγκεκριμένη περιοχή (ζώνη) ή σε ειδικές περιπτώσεις, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για την ενίσχυση της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης πεζών γενικότερα αλλά ιδιαίτερα των ευάλωτων ομάδων πεζών (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καρτσάκια κλπ.) (κατοικία, τα σχολεία) ή όπου αλλού μέσα σε μία πόλη υφίσταται αποδεδειγμένα, ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση πεζών (περιοχές με έντονη εμπορική ή τουριστική δραστηριότητα). Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 30km/h η οποία εξασφαλίζεται με την κατάλληλη κάθετη σήμανση (πινακίδες P-60 και P-61). Τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας είναι (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται από σημεία εισόδου (πύλες), που θα σηματοδοτούν με την πινακίδα P-60. Διατάξεις- Πύλες στην είσοδο μικρών οικισμών. • Κάθετη σήμανση, αναλόγως του χαρακτήρα της οδού και των παρακείμενων χρήσεων. • Τοποθέτηση εγκάρσιων τοποθετημένων υπερυψωμένων λωρίδων στο οδόστρωμα (σαμαράκια). Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους επηρεάζουν το βαθμό δυσφορίας των επιβατών και το ποσοστό μείωσης των οχημάτων. • Κατεργασία στο οδόστρωμα με ειδικές λωρίδες που προκαλούν θόρυβο κατά τη διέλευση οχήματος. Στο αστικό οδικό δίκτυο τοποθετούνται στην αρχή της οδού και (50m) πριν από οποιοδήποτε άλλο μέτρο μείωσης ταχύτητας, προκειμένου να προειδοποιήσουν τους οδηγούς, ότι εισέρχονται σε οδό, στην 	<ul style="list-style-type: none"> • Τα μέτρα μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή όπου απαιτείται μείωση της ταχύτητας. • Με την εφαρμογή τους επιτυγχάνεται αύξηση του επιπέδου της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες της οδού. • Πολλές από τις διατάξεις που εφαρμόζονται έχουν ευεργετικές συνέπειες και στην αισθητική αναβάθμιση του περιβάλλοντος. 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού • Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών • Βελτίωση της οδικής ασφάλειας • Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων • Άνετη και ασφαλή μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών • Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων • Μείωση των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης

				<p>οποία θα πρέπει να μειώσουν ταχύτητα και θα συναντήσουν και άλλα μέτρα 'ήπιας κυκλοφορίας'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος, τα οποία ανακλούν το προσπίπτον φως, για προειδοποίηση, καθοδήγηση ή πληροφόρηση των χρηστών των οδών. • Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, σε ένα τμήμα ή σε όλο το μήκος της οδού. • Οφιοειδής διάταξη, μία τεχνητή εναλλαγή στη διαδρομή των οχημάτων, που επιτυγχάνεται μέσω της κατασκευής δύο προεξοχών σε διαφορετικές θέσεις, εναλλάξ στις δύο πλευρές του, αναγκάζοντας τους οδηγούς να κάνουν δύο συνεχόμενους διαδοχικούς ελιγμούς, μειώνοντας την ταχύτητά τους. <p>Πεδίο εφαρμογής: Οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σχολικές μονάδες (σχολικοί δακτύλιοι) και εισοδοί οικισμών.</p>		
		<p>Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισής της οδού</p>	<p>B.2 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός οικισμού Δ.1 Διαμόρφωση διαβάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προσβασιμότητας Δ.2 Αναβάθμιση δικτύου πεζοδρομίων με απαραίτητες υποδομές υποστήριξης</p>	<p>Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως των ευάλωτων. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).</p> <p>Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.</p> <p>Υπάρχουν 3 τύποι διαβάσεων (ΦΕΚ 85/23.01.2018):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση • Διαβάσεις με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου για τα οχήματα • Πλήρως σηματοδοτημένες διαβάσεις σε κόμβο ή σε μεμονωμένα σημεία <ul style="list-style-type: none"> ο Ο τύπος της διάβασης που θα επιλεγεί πρέπει να είναι κατάλληλος για τις εκάστοτε συνθήκες της θέσης υλοποίησης, τα κυκλοφοριακά δεδομένα και τη συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου. ο Το πλάτος των διαβάσεων είναι κατ' ελάχιστο 2,5 μ. και το μήκος τους δεν πρέπει να είναι μεγάλο, καθώς όσο μεγαλώνει το μήκος, τόσο μειώνεται η ασφάλεια των πεζών. ο Η διάβαση πεζών πρέπει απαραίτητα να συνδέεται με τα πεζοδρόμια με ράμπα (πλάτους τουλάχιστον 1,50μ) για εμποδιζόμενα άτομα (ΦΕΚ 2621/31.12.2009). ο Στο σημείο εξόδου/εισοδού από και προς τη διάβαση, η υψομετρική διαφορά της ράμπας πρέπει να είναι μηδενική και να προβλέπονται εκατέρωθεν, εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την απορροή των ομβρίων, χυτοσιδηρές εσχάρες καταστρώματος, με ράβδους εγκάρσιες (κάθετες ή λοξές) προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας ώστε να αποφεύγονται δυστυχήματα από τη διέλευση αμαξιδίων ή ποδηλάτων. ο Εφόσον τοποθετείται φωτεινός σηματοδότης για πεζούς (πεζοφάναρο) οι συστήνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 m ως 1,20 m από το δάπεδο (ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση). ο Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει, κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ. ο Με σημειακές διαπλάτυνεις του πεζοδρομίου οι οποίες διευθετούν και την κίνηση των οχημάτων, καθώς μειώνουν τις ακτίνες καμπυλότητας. Με αυτές τις διαπλάτυνσεις βελτιώνεται η ορατότητα του πεζού, που διαφορετικά παρεμποδίζεται από τα σταθμευμένα οχήματα. <p>Πεδίο εφαρμογής: σε όλη την έκταση των οικισμών</p>	<p>Η ορθολογική χωροθέτηση και η τελική αναδιαμόρφωση των διαβάσεων των πεζών έχουν στόχο την ασφαλή διάσχιση της οδού καθώς και τη γενικότερη διεπαφή των πεζών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αναβαθμίζεται το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. Αναβαθμίζεται το επίπεδο της παρεχόμενης οδικής ασφαλείας ενώ μειώνεται και ο αριθμός των ατυχημάτων.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. • Αύξηση της προσβασιμότητας και του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφαλείας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση.
<p>Διαχείριση χώρων στάθμευσης</p>		<p>Διαχείριση στάθμευσης</p>	<p>B.1 Μείωση παρεμβάσεων κατάληψης πεζοδρομίων από παρακείμενες χρήσεις γης B.3 Μείωση φαινομένων παράνομης στάθμευσης οχημάτων στο δίκτυο της πόλης</p>	<p>Ο αντικειμενικός στόχος σε ότι αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης σχετίζεται με την ορθή τιμολόγηση της στάθμευσης, με τη διερεύνηση λύσεων προσφοράς θέσεων εκτός οδού, με την ενθάρρυνση μετακίνησης με άλλα εναλλακτικά μέσα. Η σωστή διαχείριση της στάθμευσης, η αστυνόμευση αλλά και η παιδεία αποτελούν τους βασικούς άξονες στην αντιμετώπιση του προβλήματος.</p> <p>Η οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή έχει στόχο:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία εσοχών στάθμευσης ώστε να καθοριστούν με σαφήνεια οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης και να εξαλειφθεί η παράνομη στάθμευση-παροχή θέσεων στάθμευσης κατοίκων. • Δημιουργία θέσεων βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών με τιμολογιακή πολιτική. • Εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση. • Ενημέρωση και πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση. • Διαχείριση χώρων στάθμευσης. 	<p>Το ζήτημα της στάθμευσης αποτελεί θέμα αιχμής και εγείρει έντονες συζητήσεις σε όλες τις πόλεις της Ελληνικής επικράτειας. Στόχο των μελετητών αποτελεί συνήθως η διατήρηση του υπάρχοντος ισοζυγίου στάθμευσης με έμφαση όμως στην ανάκτηση χώρου για τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης και την παροχή νόμιμων, επαρκών και ικανοποιητικών εναλλακτικών για την στάθμευση οχημάτων. Στις 3 βασικούς οικισμούς του Δήμου Βόλβης παρατηρούνται σε αρκετά οδικά τμήματα θέματα παραβατικότητας της στάθμευσης, όπως παράνομη στάθμευση, κατάληψη πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, δημιουργία συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών αλλά και μη απρόσκοπτη κίνηση της διπλής κατεύθυνσης των οδών. Η παράνομη στάθμευση επικεντρώνεται σε περιοχές με έντονο εμπορικό χαρακτήρα καθώς και περιοχές όπου στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες (π.χ. Δημαρχείο, Εφορία).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση της προσφοράς στάθμευσης • Ενθάρρυνση μιας πιο αποδοτικής χρήσης της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης • Ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην περιοχή (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο) • Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση & βελτίωση της οδικής ασφαλείας • Αναβάθμιση αστικών περιοχών • Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης

				<p>Οικισμός Σταυρού:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης η δημιουργία χώρου στάθμευσης, 77 θέσεων σε χώρο πίσω από το δημαρχείο. • Η παρά την οδό στάθμευση θα ταχτοποιηθεί μέσω πολιτικών στάθμευσης, των αναπλάσεων που θα οριοθετήσουν καλύτερα τις επιτρεπόμενες θέσεις στάθμευσης. Σημαντικό ρόλο στην βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης θα διαδραματίσουν και οι δράσεις ευαισθητοποίησης που θα έχουν ως στόχο την συμπεριφορική αλλαγή των πολιτών στο θέμα της χρήσης αυτοκινήτου. <p>Πεδίο εφαρμογής: Οικισμοί Σταυρού, Βρασών και Ασπροβάλτας</p>	<p>Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στοχεύουν στην επίλυση των παραπάνω θεμάτων ή κατ' ελάχιστο στην ύφεση των φαινομένων παραβατικότητας μέσω των σχεδιαστικών επιλογών που θα ακολουθηθούν.</p>	
Δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης		Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση	<p>Γ.1 Ενημερωτικές δράσεις σε σχολεία και κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Γ.2 Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού</p> <p>Γ.3 Αύξηση του μεριδίου των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων εντός του οικισμού</p> <p>Γ.4 Αύξηση μέσης πλήρωσης οχημάτων για υπεραστικές μετακινήσεις</p>	<p>Η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών είναι μια διαρκής επιδίωξη, τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης του ΣΒΑΚ όσο και κατά τη διαδικασία υλοποίησης μέτρων του σχεδίου που αφορούν συγκεκριμένα υποσύνολα του κοινού. Καθ' όλη την διάρκεια υλοποίησης του στρατηγικού σχεδίου, πρόκειται να δοθεί μεγάλη βαρύτητα στην καλλιέργεια της συμπεριφοράς των πολιτών όσον αφορά την βιώσιμη κινητικότητα. Επίσης, κατά τη διαδικασία υλοποίησης των διάφορων μέτρων, είναι απαραίτητο να γίνεται ενημέρωση του κοινού για την πρόοδο του έργου.</p>	<p>Σύνολο δράσεων και εκδηλώσεων με σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων και των κατοίκων της πόλης για τους στόχους και τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης και ανθρώπινης πόλης.</p> <p>Οι ενημερωμένοι πολίτες μπορούν να αποτελέσουν τον πυρήνα έτσι ώστε να συντελεστεί μια συμπεριφορική αλλαγή του μοτίβου κινητικότητας της πόλης προς τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών προς τη βιώσιμη κινητικότητα • Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας • Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο

Πίνακας 8. Καταγραφή στρατηγικών κειμένων και βασικές κατευθύνσεις.

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επισπεύδον Υπουργείο	ΦΕΚ	Βασικές Κατευθύνσεις
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2012-2014	Δήμος Βόλβης	Δήμος Βόλβης	-	Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου προγράμματος τοπικής ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας του Δήμου
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ρεντίνας	Δ.Ε. Ρεντίνας		ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15-10-2010	Ο προσδιορισμός των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης των περιοχών εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε., λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων σχεδίων, ενώ παράλληλα αποτελεί στρατηγικό σχέδιο για τον υποκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό
Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης Δ.Ε. Μαδύτου	Δ.Ε. Μαδύτου		ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/03-06-2011	
Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης Δ.Ε. Απολλωνίας	Δ.Ε. Απολλωνίας		ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26-11-2012	
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Δήμος Βόλβης		-	

Πηγή: ίδια επεξεργασία

α.2 – Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής

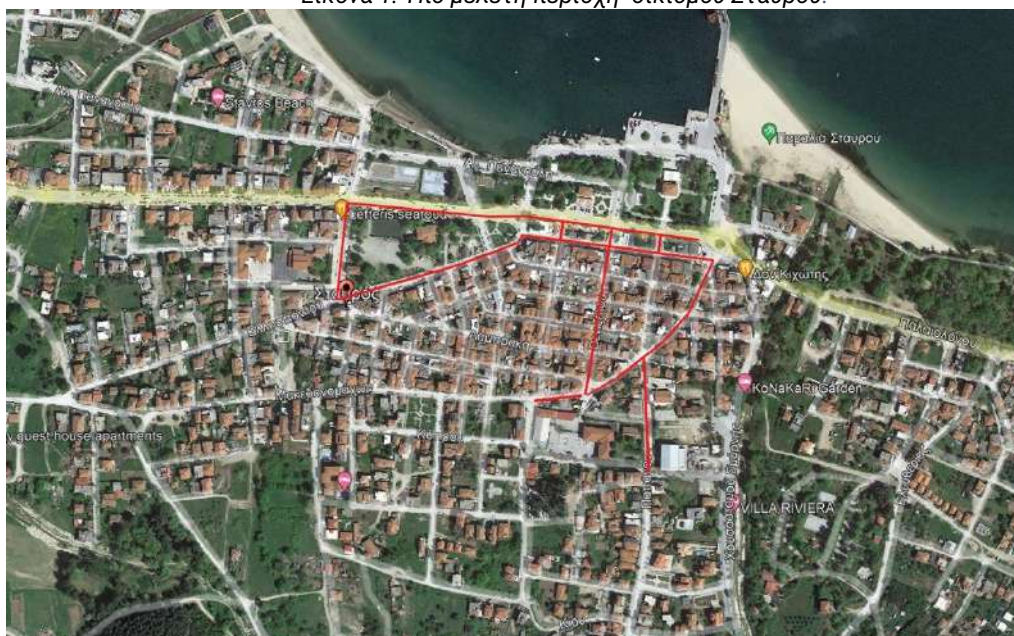
α.2.1 – Ισχύον θεσμικό πλαίσιο της περιοχής παρέμβασης (όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.)

Οικισμός Σταυρού

Η περιοχή παρέμβασης στον Σταυρό εκτείνεται στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού και στην περιοχή των προσφυγικών κατοικιών (κέντρο οικισμού). Το συνολικό μήκος της υπό μελέτης περιοχής ανέρχεται στα 3871,0 μ. και απαρτίζεται από τις οδούς:

- «Βενιζέλου» (από την οδό Γεωργ. Παπανδρέου έως τις οδούς Νικ. Πλαστήρα και Μακεδονομάχων),
- «Γεωργ. Παπανδρέου» (από την οδό «Γεννηματά» έως τον κυκλικό κόμβο στα ανατολικά), το νότιο τμήμα της οδού.
- «Γεννηματά», (από την οδό Γεωργ. Παπανδρέου έως την οδό Ελλησπόντου)
- «Ελλησπόντου» (από το χώρο του νηπιαγωγείου έως τη συμβολή της με τη Γεωργ. Παπανδρέου),
- «Λεωφόρο Νίκης»,
- «Νικ. Πλαστήρα», (από τον κυκλικό κόμβο έως και την Πυροσβεστική)
- «Παπάγου», (από την οδό Νικ. Πλαστήρα έως το σχολικό συγκρότημα ΕΠΑΛ-ΓΕΛ και Κλειστό Γήπεδο Μπάσκετ).

Εικόνα 1. Υπό μελέτη περιοχή οικισμού Σταυρού.



Πηγή: GoogleEarth, ίδια επεξεργασία.

Ο οικισμός του Σταυρού υπάγεται διοικητικά στον πρώην Δήμο (νυν ΔΕ) Ρεντίνας, η οποία διαθέτει εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 8409/17.09.2010 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15.10.2010). Σύμφωνα με το ΓΠΣ, ο οικισμός

Σταυρός οργανώνεται σε τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες (ΠΕ), που με την σειρά τους διαιρούνται σε επιμέρους τμήματα. Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής παρέμβασης εμπίπτει στο Τμήμα 1 (κέντρο) της ΠΕ 2, με Μέσο Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) 1,2. Ένα μικρό μέρος της περιοχής επί των οδών «Γεννηματά» και «Ελλησπόντου» ανήκει στο Τμήμα 3 (δυτικά και βορειοδυτικά του κέντρου) της ΠΕ 2 με ΜΣΔ 0,4. Αντίστοιχα, οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι επί της οδού Παπάγου εντάσσονται εντός των ορίων του Τμήματος 2 της ίδιας ΠΕ με ΜΣΔ 0,6. Στον Πίνακα 9 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ΜΣΔ και η μικτή πυκνότητα για τους επιμέρους τομείς του Σταυρού, όπως αποτυπώνεται στο ΓΠΣ.

Πίνακας 9. Μέσος Συντελεστής Δόμησης και μικτή πυκνότητα οικισμού 'Σταυρός' (έτος-στόχος 2021)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ		ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ άτομα/Ha
	Τομέας	ΜΣΔ	
ΣΤΑΥΡΟΣ	Άνω Σταυρός τομέας II	0,8	63
	Σταυρός κέντρο τομέας I	1,2	78
	Σταυρός υπόλοιπο τομέας Ia	0,6	53
	Σταυρός τομέας IIB	0,4	37
	Τέως Βιομηχανική ζώνη τομέας Iγ	0,5	45

Πηγή: ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15-10-2010.

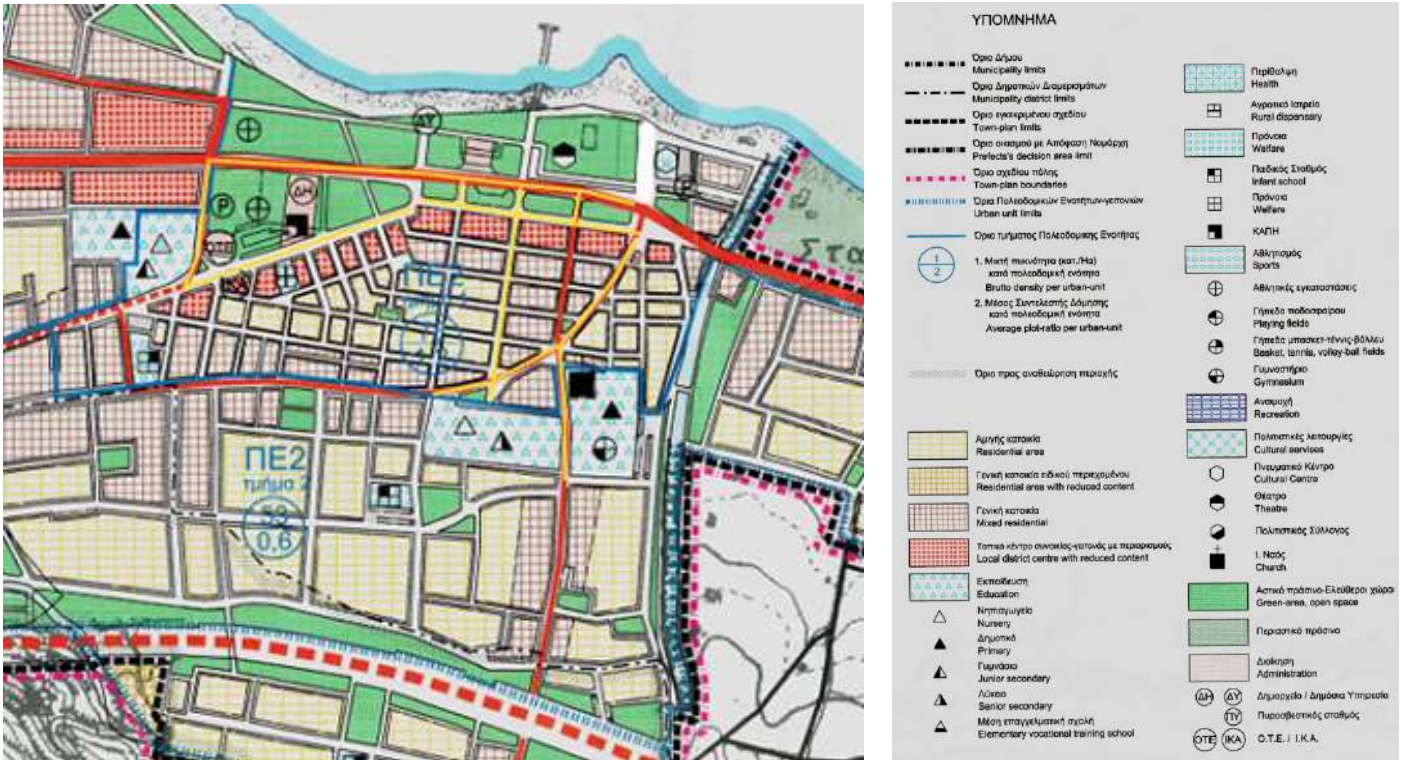
Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης καθορίστηκαν σύμφωνα με το ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987) ως εξής:

- Κατά μήκος των οδών του παραλιακού μετώπου, συμπεριλαμβανομένου και της οδού «Γεωργ. Παπανδρέου» επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 9 «Ελεύθεροι χώροι – χώροι αστικού πρασίνου». Εντός των χώρων αυτών επιτρέπονται μικρές υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, αναψυκτήρια (έως 25 τ.μ.), υπαίθριες πολιτιστικές εγκαταστάσεις και χώροι στάθμευσης.
- Επί των οδών «Γεννηματά», «Ελλησπόντου» και «Λεωφ. Νίκης» επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 9 «Ελεύθεροι χώροι – χώροι αστικού πρασίνου», όπως καθορίστηκαν και παραπάνω, καθώς και οι χρήσεις του άρθρου 4 «Κεντρικές λειτουργίες – τοπικό κέντρο πολεοδομικής ενότητας – γειτονιάς», με τον περιορισμό ότι εξαιρούνται τα πρατήρια βενζίνης και τα κέντρα διασκέδασης – αναψυχής (περιπτώσεις 16 και 8 αντίστοιχα).
- Τέλος, εκατέρωθεν των οδών «Βενιζέλου» και «Νικ. Πλαστήρα» (νότια της «Γεωργ. Παπανδρέου») επιτρέπονται οι χρήσεις των άρθρων 2 «Αμιγής κατοικία», 3 «Γενική κατοικία» και 4 «Κεντρικές λειτουργίες – τοπικό κέντρο πολεοδομικής ενότητας – γειτονιάς» (με τους ως άνω περιορισμούς).

Επιπλέον των παραπάνω, στις συμβολές των οδών «Γεννηματά-Ελλησπόντου», «Βενιζέλου-Νικ. Πλαστήρα» και «Νικ. Πλαστήρα-Παπάγου» έχουν καθοριστεί χώροι κοινωνικών εξυπηρετήσεων και χρήσεων, όπως εκπαίδευσης, διοίκησης,

αθλητισμού, πρόνοιας κτλ., οι περισσότερες εκ των οποίων υφίστανται σήμερα στην περιοχή.

Εικόνα 2. Πολεοδομική οργάνωση κατά μήκος της εξεταζόμενης περιοχής (κίτρινη γραμμή) σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (πρώην) Δήμου Ρεντίνας (ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15.10.2010) και ίδια επεξεργασία.

Σε χαμηλότερο επίπεδο σχεδιασμού, το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής παρέμβασης διέπεται από τον πολεοδομικό κανονισμό της προγενέστερης του ΓΠΣ εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης Αναθεώρησης του Ρυμοτομικού Σχεδίου του οικισμού Σταυρού, που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/36285/22.10.1987 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 49 Δ' /26.01.1988). Σύμφωνα με την εν λόγω Απόφαση, τα ΟΤ εκατέρωθεν των υπό μελέτη οδών εμπίπτουν εντός των ορίων του Τομέα Ι της ΠΕ 2. Η αρτιότητα, οι όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίστηκαν και ισχύουν είναι οι εξής::

- Αρτιότητα:

Θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικοπέδα που με ελάχιστο πρόσωπο 10μ. και ελάχιστο εμβαδόν 300τ.μ., με την προϋπόθεση εντός του οικοπέδου να είναι δυνατή η κατασκευή κτιρίου με ελάχιστη διάσταση 5μ. Κατά παρέκκλιση είναι άρτια και οικοδομήσιμα τα οικοπέδα που προϋπήρχαν της 15.02.1971, με πρόσωπο 8μ. και εμβαδόν 200τ.μ.

- Όροι δόμησης:

- i. Ο μέγιστος συντελεστής δόμησης ορίζεται ίσος με 1,2. Επιπλέον αυτού, στα τμήματα που εμπίπτουν εντός των περιοχών των τομέων ειδικών

περιορισμών δόμησης θεσπίζεται πρόσθετος ΣΔ ίσος με 0,2. Ωστόσο, στο λεκτικό της παραπάνω Απόφασης σημειώνεται ότι, ο πρόσθετος ΣΔ ισχύει μόνο για κτίρια που ήταν υφιστάμενα κατά την έναρξη ισχύος της εν λόγω Πολεοδομικής Μελέτης. Αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης, στις περιοχές των τομέων ειδικών περιορισμών δόμησης εμπίπτουν τα ΟΤ κατά μήκος και νότια των οδών «Ελλησπόντου» και «Λεωφ. Νίκης» και τα ΟΤ εκατέρωθεν των οδών «Βενιζέλου» και Αλ. Πλαστήρα», με εξαίρεση τα ΟΤ 22-25 επί της οδού «Βενιζέλου».

- ii. Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων ορίζεται ίσος με 2. Κατά παρέκκλιση είναι δυνατόν να κατασκευαστεί και τρίτος όροφος, μετά από έγκριση της αρμόδιας ΕΠΑΕ.
- iii. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων ορίζεται ίσο με 7,5μ. Κατά παρέκκλιση, μετά από έγκριση της αρμόδιας ΕΠΑΕ, μπορεί να κατασκευαστεί κτίριο με ύψος έως 10μ. Επιπλέον, επιβάλλεται η κατασκευή στέγης (κεραμοσκεπής) με κλίση 30%, το ύψος της οποίας δεν συμπεριλαμβάνεται στο ύψος των κτιρίων.

Στο λεκτικό της παραπάνω Απόφασης σημειώνεται πως για τον χώρο του Γυμνασίου και Νηπιαγωγείου (ΟΤ.Γ 69) διατηρούνται οι όροι δόμησης που καθορίστηκαν με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/30461/03.07.1985 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 406 Δ'/08.08.1985). Όμως πρέπει να σημειωθεί πως, με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/64663/2000/90/01.04.1991 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 262 Δ'/15.05.1991) έγινε αύξηση του ποσοστού κάλυψης, διαμορφώνοντας τους ισχύοντες όρους δόμησης ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης: 0,4
- Ποσοστό κάλυψης: 30% (από 20% που ήταν)
- Αριθμός ορόφων: 2
- Μέγιστο ύψος: 10 μ.

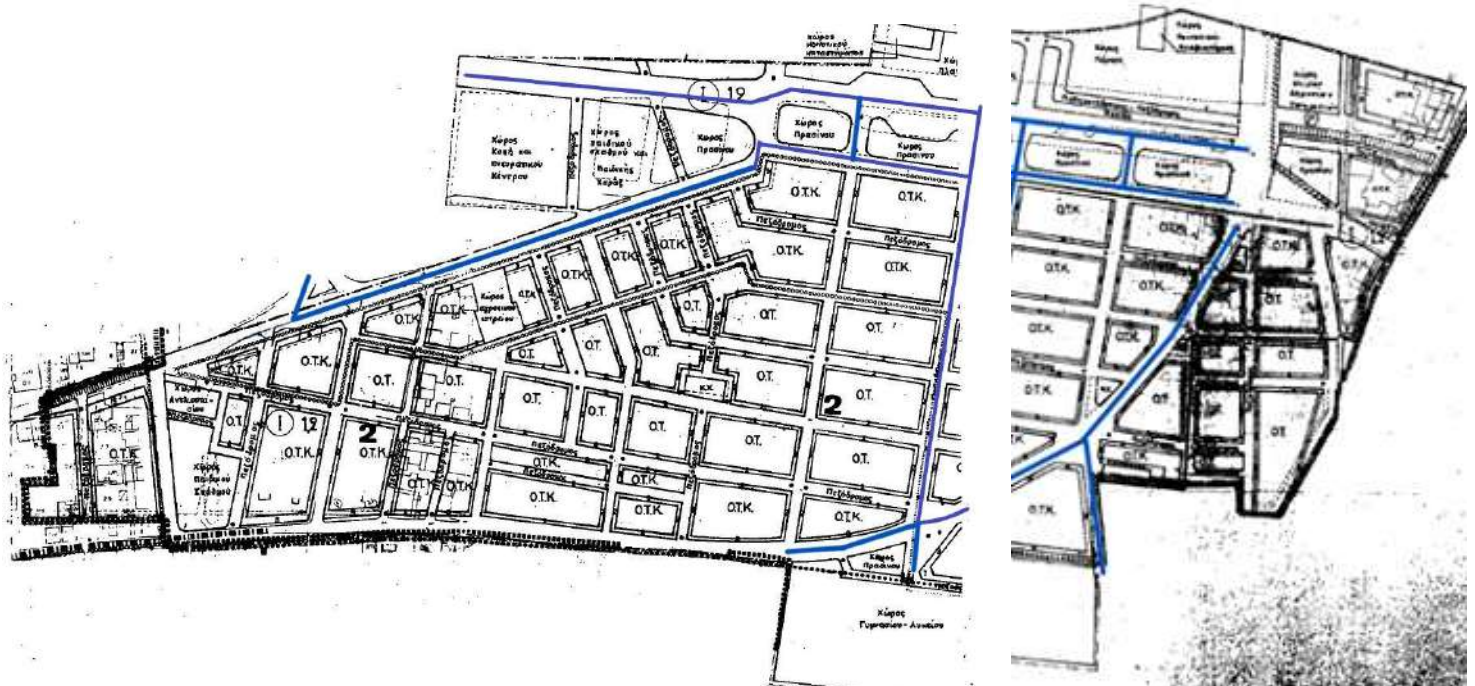
Ακόμη, με την εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη καθορίστηκαν και οι επιτρεπόμενες χρήσεις, βάσει των άρθρων του ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987) «Κατηγορίες και περιεχόμενα χρήσεων γης». Στα τμήματα της περιοχής παρέμβασης του παρόντος ΣΑΠ:

- Στα ΟΤ που εκτείνονται επί της οδού «Γεωργ. Παπανδρέου» επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου, που περιγράφονται στο άρθρο 4 του παραπάνω ΠΔ/τος, με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης (περ. 1) και τα πρατήρια βενζίνης (περ. 16). Επίσης υπάρχουν πολυάριθμοι χαρακτηρισμένοι κοινόχρηστοι χώροι.
- Πέραν των χαρακτηρισμένων ΚΧ και ΚΦ χώρων, στα οικοδομήσιμα ΟΤ επί των οδών «Ελλησπόντου» και «Λεωφ. Νίκης» (με στοιχείο ΟΤΚ) επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας του άρθρου 3, του ως άνω ΠΔ/τος, με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης (περ. 10) και τα πρατήρια βενζίνης (περ. 11).
- Ομοίως, στα ΟΤ επί των οδών «Βενιζέλου» και «Αλ. Πλαστήρα» (με στοιχείο ΟΤΚ) επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας του άρθρου 3 με τους

ίδιους παραπάνω περιορισμούς. Εξαιρούνται τα ΟΤ Γ5, Γ7, Γ8 και Γ22 έως Γ25, στα οποία επιτρέπονται οι χρήσεις της αμιγούς κατοικίας (με στοιχείο ΟΤ), όπως αυτές προσδιορίζονται στο άρθρο 2 του ιδίου ως άνω ΠΔ/τος.

Τέλος, σε όλα τα πρόσωπα των οικοπέδων, οικοδομήσιμων ή μη, επιβάλλεται προκήπιο πλάτους 2,3,4,5 και 7 μ.

Εικόνα 3. Τμήμα της εξεταζόμενης περιοχής (μπλε γραμμή) που εμπίπτει εντός του Τομέα Ι της ΠΕ 2 του οικισμού Σταυρού.



Πηγή: Εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου οικισμού Σταυρού (ΦΕΚ 49 Δ'/26.01.1988) και ίδια επεξεργασία.

Τα υπόλοιπα τμήματα της περιοχής παρέμβασης εντάχθηκαν στο σχέδιο με την επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού Σταυρού, που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 245/25/04.01.1988 ΥΑ (ΦΕΚ 220 Δ'/11.03.1988). Αργότερα το ίδιο έτος, εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη των τριών ΠΕ του οικισμού (ΠΔ/22.09.1988 – ΦΕΚ 126 Δ'/28.02.1989), εξειδικεύοντας το πολεοδομικό σχεδιασμό του ως άνω ΓΠΣ.

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη, τα τμήματα της περιοχής μελέτης επί των οδών «Αλ. Παναγούλη», «Γεωργ. Παπανδρέου», «Γεννηματά» και πέριξ του χώρου του λιμανιού (ΟΤ Γ342, Γ343, Γ344, Γ345, Γ 60β, Γ62 και Γ63) εμπίπτουν εντός του Τομέα Ι της ΠΕ 2, υιοθετώντας την αρτιότητα, τους όρους και περιορισμούς δόμησης που καθορίστηκαν με την Πολεοδομική Μελέτη του 1987 (υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/36285/22.10.1987 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης – ΦΕΚ 49 Δ'/26.01.1988). Τα ΟΤ. Γ340, Γ339, Γ260 επί της οδού «Γεννηματά», τα ΟΤ. Γ257 και Γ258 επί της οδού «Ελλησπόντου» και μέρος του Γ259, που αποτελεί το χαρακτηρισμένο χώρο του Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου ανήκουν στον Τομέα ΙΙβ της ΠΕ 3. Τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθώς και οι λοιποί

όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίστηκαν και ισχύουν για τον Τομέα ΙΙβ, είναι οι εξής:

- Αρτιότητα:

Ως ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν ορίζονται τα 10μ. και 300τ.μ. αντίστοιχα. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικόπεδα που προκύπτουν από την οριστική πράξη εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης ή προέρχονται από τις εισφορές σε γη σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1337/1983, εφόσον έχουν:

- ο Ελάχιστο εμβαδόν: 100τ.μ.
- ο Ελάχιστο πρόσωπο: 5μ.

Επιπλέον των παραπάνω, τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον στο οικοδομήσιμο τμήμα τους εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη διάσταση ίση με 5μ.

- Λοιποί όροι δόμησης:

- ο Μέγιστο ποσοστό κάλυψης οικοπέδων: 70% της επιφάνειας τους.
- ο Ως συντελεστής δόμησης ορίζεται 0,4. Κατ' εξαίρεση για τα κατά παρέκκλιση άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα η συνολική επιφάνεια ορόφων δύναται να είναι να ανέρχεται στα 120 τ.μ.. Η εξαίρεση αυτή έχει εφαρμογή μόνο σε οικόπεδα που έχουν προκύψει από κατάτμηση μέχρι την 10.03.1982, αφού αφαιρεθεί το εμβαδόν της εισφοράς σε γη, όπως καθορίζεται στον Ν. 1337/1983. Επιπλέον των παραπάνω στον Τομέα ΙΙβ ορίζεται πρόσθετος συντελεστής 0,2, σε οικόπεδα επί των οποίων υπήρχαν κτίρια κατά τη δημοσίευση του ΠΔ/τος 22.09.1988 (ΦΕΚ 126 Δ'/28.02.1989), με τον όρο ότι θα προστεθεί στέγη, μετά από έγκριση της ΕΠΑΕ.
- ο Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 7,5μ.. Κατά παρέκκλιση επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίου ύψους μέχρι 10μ. μετά από έγκριση της αρμόδιας ΕΠΑΕ. Επιπλέον, επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης με κλίση μέχρι 30%, το ύψος της οποίας δεν προσμετράται στο μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου.

Στα τμήματα επί των οδών «Γεωργ. Παπανδρέου» «Αλ. Παναγούλη» και «Γεννηματά» που εντάχθηκαν στον Τομέα Ι της ΠΕ 2, καθορίστηκαν χώροι για την υποδοχή κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών αλλά και χρήσεων πολεοδομικού κέντρου, όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 4 του ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987) «Κατηγορίες και περιεχόμενα χρήσεων γης», με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης και τα πρατήρια βενζίνης. Αντίστοιχα, στα τμήματα επί των οδών «Γεννηματά» και «Ελλησπόντου», που εντάχθηκαν στον Τομέα ΙΙβ της ΠΕ 3, επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας του άρθρου 3 του ίδιου ως άνω ΠΔ/τος, με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης και τα πρατήρια βενζίνης, ενώ καθορίστηκε και ένας χώρος για την ανέγερση Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου (ΟΤ.Γ259).

Τέλος, με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/οικ/61201/2092/24.11.1993 εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού Σταυρού στο ΟΤ.Γ260 και

συγκεκριμένα στη συμβολή των οδών «Γεωργ. Παπανδρέου» με «Γεννηματά», για τη δημιουργία κοινόχρηστου χώρου πρασίνου, πεζοδρόμου και επιβολή προκηπίου 1,5μ. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί πως, ο χώρος αυτός μέχρι και σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί.

Εικόνα 4. Ρυμοτομικό σχέδιο Πολεοδομικής Μελέτης 1988 οικισμού Σταυρού με χάραξη της εξεταζόμενης περιοχής παρέμβασης (μπλε γραμμή).





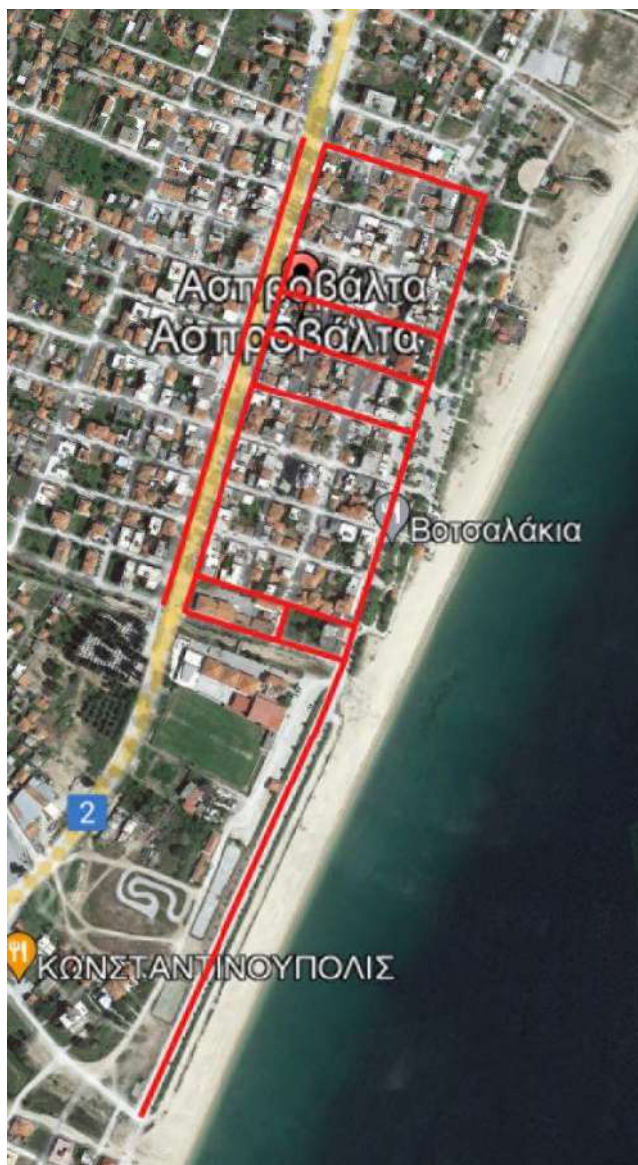
Πηγή: Εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη τριών (3) ΠΕ και μιας ζώνης ειδικής χρήσης των κοινοτήτων Σταυρού και Άνω Σταυρού (ΦΕΚ 126 Δ'/28.02.1989) και ίδια επεξεργασία.

Οικισμός Ασπροβάλας

Η περιοχή παρέμβασης της Ασπροβάλας εκτείνεται στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα του οικισμού. Το συνολικό μήκος της ανέρχεται στα 4454,00 μ. περίπου. Συγκεκριμένα απαρτίζεται από:

- Την «Λεωφόρο Εγνατίας» (Εθνικής Οδός 2), που διασχίζει όλο τον οικισμό της Ασπροβάλας, (από την οδό Θεσσαλονίκης έως την οδό Εμμ. Παπά»,
- Τις οδούς «Αριστοτέλους» και «Θεσσαλονίκης» συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος της οδού «Ελλησπόντου», που συνδέει κάθετα τις δύο παραπάνω οδούς.
- Τις οδούς «Παύλου Μελά», «28^{ης} Οκτωβρίου» και «Μ. Αλεξάνδρου», που αποτελούν τις κύριες κάθετες οδούς προς το παραλιακό μέτωπο του οικισμού και εντοπίζονται σημαντικοί κοινόχρηστοι – κοινωφελής χώροι και κτίρια διοίκησης.
- Την οδό «Εμμανουήλ Παπά» μέχρι και του Υπαίθριου Χώρου στάθμευσης,
- Τις παραλιακές οδούς του οικισμού μαζί με το χώρο της πλατείας και τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους πρασίνου.
- Την οδό που συνδέει τα παραλιακά μέτωπα των οικισμών Ασπροβάλας και Ν. Βρασών.

Εικόνα 5. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Ασπροβάλας.



Πηγή: GoogleMaps και ίδια επεξεργασία.

Η ΔΕ Αγίου Γεωργίου, στην οποία υπάγεται διοικητικά ο οικισμός της Ασπροβάλας, δεν διαθέτει εγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό 1^{ου} επιπέδου (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ κτλ.). Το τμήμα του οικισμού της Ασπροβάλας, όπου εμπίπτει η περιοχή παρέμβασης του παρόντος ΣΑΠ, διέπεται από τις ρυθμίσεις της Πολεοδομικής Μελέτης Αναθεώρησης, που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 6785/ΠΕ/14.12.2000 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 23 Δ'/19.01.2001). Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο, το σύνολο της περιοχής αναθεώρησης υπάγεται σε έναν τομέα. Επομένως, σε όλα τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης του οικισμού, με εξαίρεση αυτά επί του παραλιακού μετώπου και της οδού «Θεσσαλονίκης», ισχύουν τα παρακάτω:

- Στα πρόσωπα όλων των οικοδομήσιμων οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο πλάτους 2,0μ.
- Ως ελάχιστα όρια αρτιότητας των οικοπέδων ορίζονται τα 8μ. για το πρόσωπο και τα 200τ.μ. για το εμβαδόν. Επίσης, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικόπεδα που έχουν παραχωρηθεί από το Υπουργείο Γεωργίας, με τις διαστάσεις και τα εμβαδά που παραχωρήθηκαν.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων ορίζεται ίσο με 70% της επιφάνειάς τους.
- Ως συντελεστής δόμησης ορίζεται 1,2.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων καθορίζονται τα 11,0μ. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του ΓΟΚ και οι ειδικοί κανονισμοί.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις που καθορίστηκαν με την έγκριση της εν λόγω πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης, είναι αυτές της γενικής κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου των άρθρων 3 και 4, αντίστοιχα, του ΠΔ/τος 23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987). Οι παραπάνω χρήσεις καθώς και οι χαρακτηρισμένοι κοινόχρηστοι και κοινωφελής χρήσεις απεικονίζονται στο σχετικό διάγραμμα ρυμοτομικού σχεδίου της ως άνω απόφασης. Σύμφωνα με το διάγραμμα:

- Στους οικοδομήσιμους χώρους που εντοπίζονται κατά μήκος των παράδρομων της «Λεωφ. Εγνατίας» και των παραλιακών οδών, επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου, με αυτές της δεύτερης κατηγορίας να αναπτύσσονται κυρίως στο κέντρο του οικισμού.
- Εκατέρωθεν των κάθετων κεντρικών οδικών αξόνων «Μεγ. Αλεξάνδρου» και «28^{ης} Οκτωβρίου» επιτρέπονται αποκλειστικά οι χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου (με στοιχείο Κ). Ομοίως, επί της οδού «Παύλου Μελά» επιτρέπονται οι χρήσεις της ίδιας κατηγορίας, αλλά μόνο στα ΟΤ που βρίσκονται στα αριστερά της οδού (με κατεύθυνση προς την «Λεωφ. Εγνατίας»). Αντίθετα, εντός των ΟΤ στα δεξιά της οδού επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας. Στην ίδια περιοχή, εντοπίζονται χαρακτηρισμένοι χώροι διοικητικών και κοινωφελών λειτουργιών.
- Στα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επί των οδών «Εμμανουήλ Παππά» και «Αριστοτέλους» επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας, ενώ εντοπίζεται και ένας χαρακτηρισμένος χώρος Δημοτικού Σχολείου (οδός «Αριστοτέλους»).

Εικόνα 6. Τμήματα της εξεταζόμενης περιοχής (μπλε γραμμή) που διέπονται από την Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης του οικισμού Ασπροβάλας.



Πηγή: Διάγραμμα Ρυμοτομικού Σχεδίου της υπ' αριθμό 6785/ΠΕ/14.12.2000 Απόφασης του ΓΓΠΚΜ (ΦΕΚ 23 Δ'/19.01.2001) και ίδια επεξεργασία.

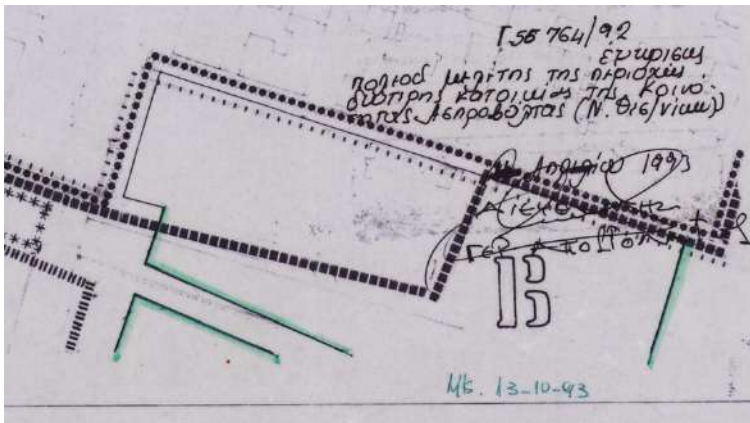
Όσον αφορά τα τμήματα της περιοχής μελέτης που εκτείνονται επί της οδού «Θεσσαλονίκης» και του οδικού άξονα που ενώνει τα παραλιακά μέτωπα των δύο όμορων οικισμών, ισχύουν οι διατάξεις της πολεοδομικής μελέτης της περιοχής Β' κατοικίας της Κοινότητας Ασπροβάλας (ΠΔ/05.05.1993 – ΦΕΚ 630 Δ'/09.06.1993), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμό 2379/03.06.1999 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 595

Δ'/03.08.1999). Τα παρόδια ΟΤ στα υπό μελέτη τμήματα εμπίπτουν εντός του Τομέα Β, εντός των ορίων του οποίου ισχύουν:

- Ελάχιστο πρόσωπο ίσο με 16μ. και ελάχιστο εμβαδόν ίσο με 400τ.μ.
- Συντελεστής δόμησης 0,4.
- Ποσοστό κάλυψης οικοπέδων ορίζεται 70% της επιφάνειας τους.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 2 με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου μέχρι 7μ. Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης μέγιστου ύψους 1,5μ. και κλίσης μέχρι 30%.

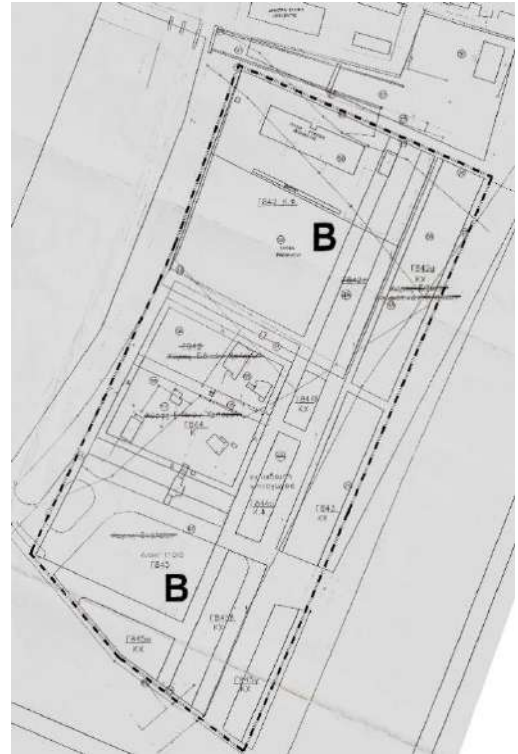
Τέλος, στην ίδια περιοχή με τις υπ' αριθμ. 6501/ΠΕ/15.04.2002 (ΦΕΚ 412 Δ'/21.05.2002) και 4362/26.07.2004 (ΦΕΚ 732 Δ'/16.08.2004) Αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας καθορίστηκαν οι όροι και περιορισμοί δόμησης στα ΟΤ.Γ845 (Διοικητήριο – Πολιτιστικό Κέντρο), ΟΤ.Γ845Δ (Κοινόχρηστος χώρος – Παρκινγκ) και ΟΤ.Γ842 (ΚΦ χώρου σχολικών και αθλητικών εγκαταστάσεων). Σύμφωνα με τις παραπάνω αποφάσεις, ως ισχύοντες όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται αυτοί του ως άνω ΠΔ/05.05.1993 (ΦΕΚ 630 Δ'/09.06.1993) και της τροποποίησης αυτού (ΦΕΚ 595 Δ'/03.08.1999).

Εικόνα 7. Τμήμα επί της οδού Θεσσαλονίκης που διέπεται από τις διατάξεις της Πολεοδομικής Μελέτης περιοχής Β' κατοικίας Κοινότητας Ασπροβάλας (ΦΕΚ 630 Δ'/09.06.1993).



Πηγή: Απόσπασμα διαγράμματος Ρυμοτομικού Σχεδίου Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΔ/05.05.1993 – ΦΕΚ 630 Δ'/09.06.1993).

Εικόνα 8. Τμήμα επί της παραλιακής οδού που διέπεται από τις διατάξεις της τροποποίησης της Πολεοδομικής Μελέτης περιοχής Β' κατοικίας Κοινότητας Ασπροβάλας (ΦΕΚ 595 Δ'/03.08.1999).

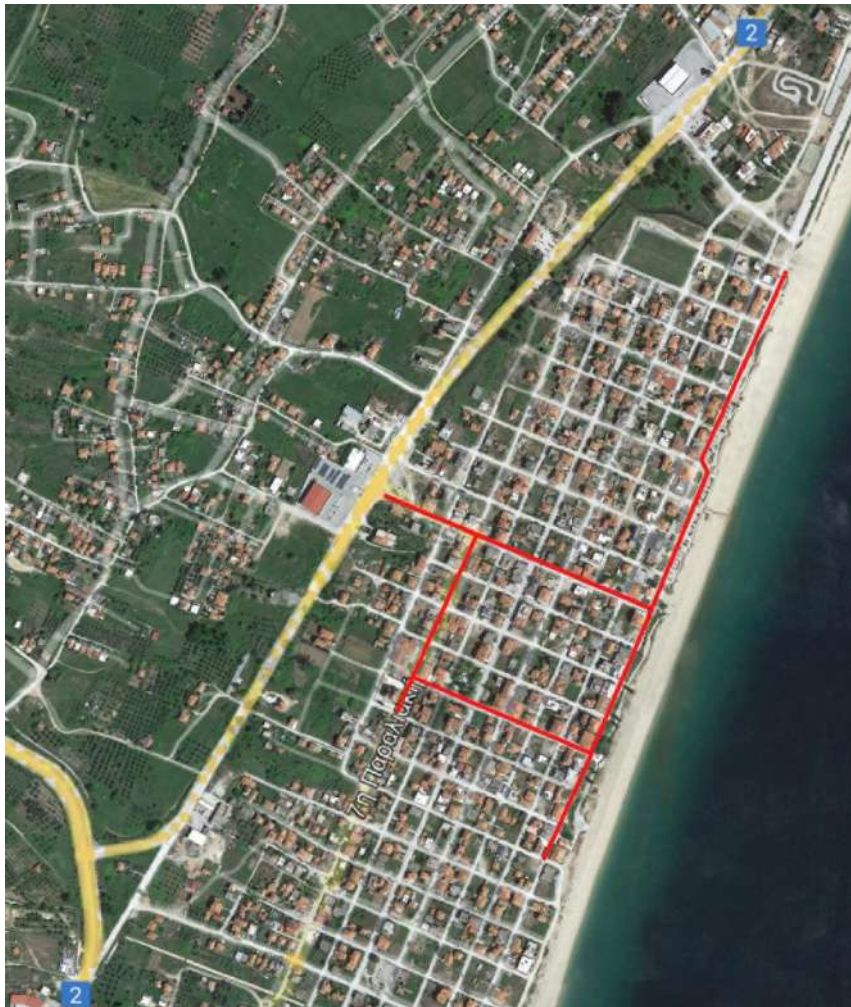


Πηγή: Απόσπασμα διαγράμματος Ρυμοτομικού Σχεδίου Τροποποίησης Πολεοδομικής Μελέτης (υπ' αριθμό 2379/03.06.1999 Απόφαση του ΓΓΠΚΜ – ΦΕΚ 595 Δ'/03.08.1999).

Οικισμός Νέων Βρασνών

Στον οικισμό Νέων Βρασνών το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής παρέμβασης αποτελείται από τον κεντρικό οδικό άξονα «Ελ. Βενιζέλου» και την οδό «1^η Παραλιακή», που εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου του οικισμού. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της «1^{ης} Παραλιακής» είναι ότι καταλήγει στον παραλιακό δρόμο που ενώνει τον οικισμό Ν. Βρασνών με αυτόν της Ασπροβάλας. Επιπλέον, από το σημείο ένωσης των δύο οδών μέχρι το ύψος της οδού «Ελ. Βενιζέλου», η «1^η Παραλιακή» λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της λειτουργεί ως πεζόδρομος. Πέραν αυτών, εντός των ορίων της περιοχής παρέμβασης περιλαμβάνονται οι οδοί «Γεωργ. Τράικου» και «7^η Παραλιακή». Για τη δεύτερη εξετάζεται το τμήμα από την οδό Ολυμπιάδος έως την οδό Βενιζέλου, (Εικόνα 9). Το συνολικό μήκος της υπό μελέτη περιοχής ανέρχεται στα 2662,00 μ. περίπου.

Εικόνα 9. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Ν. Βρασνών.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

Ομοίως με τον οικισμό της Ασπροβάλτας, ο οικισμός Ν. Βρασνών υπάγεται διοικητικά στη ΔΕ Αγίου Γεωργίου. Όσον αφορά τον θεσμοθετημένο πολεοδομικό σχεδιασμό, η περιοχή παρέμβασης διέπεται μόνο από τις διατάξεις των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων του οικισμού, καθώς η ευρύτερη περιοχή στερείται εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδιασμού 1^{ου} επιπέδου (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΤΠΣ κτλ.). Συγκεκριμένα, ο πολεοδομικός κανονισμός του οικισμού Βρασνών αρχικά καθορίστηκε με την έγκριση της πολεοδομική μελέτης των ΠΕ 1,2 και 3 της περιοχής Β' κατοικίας (ΠΔ/05.04.1993 – ΦΕΚ 629 Δ'/09.06.1993). Ωστόσο αργότερα, τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμό 320/31.01.2003 Απόφαση του Νομάρχη Θεσ/νίκης (ΦΕΚ 165 Δ'/28.02.2003) και 29/1179/ΠΣΚ/271/οικ./15.03.2005 Απόφαση του ΓΓΠΚΜ (ΦΕΚ 333 Δ'/29.03.2005), διαμορφώνοντας τον ισχύοντα πολεοδομικό κανονισμό που διέπει τον οικισμό. Αναλυτικότερα:

- Για τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης, επί των οδών «Ελ. Βενιζέλου» και «1^{ης} Παραλιακής», που εμπίπτουν εντός των ορίων του Τομέα Γ, ισχύουν:
 - Αρτιότητα

Προκειμένου τα οικόπεδα να θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, ορίζεται ελάχιστο πρόσωπο 20μ. και ελάχιστο εμβαδόν 800τ.μ. Επιπλέον της παραπάνω προϋπόθεσης, τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον:

- i. Στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου, εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5μ.
 - ii. Δεν δημιουργήθηκαν από κατάτμηση που έγινε κατά παράβαση των διατάξεων του από 10.10.1985 ΠΔ/τος «Καθορισμός Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και κατώτατου ορίου κατατμήσεως στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων του 1923 περιοχή Ν. Θεσ/νίκης» (ΦΕΚ 689 Δ'/21.11.1985).
- Λοιποί και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης
 - i. Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
 - ii. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,4.
 - iii. Ο μέγιστος αριθμός ορόφων ισούται με 2, ενώ ως μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων ορίζονται τα 7μ.. Πάνω από το μέγιστο ύψος των κτιρίων επιτρέπεται η κατασκευή στέγης με μέγιστη κλίση 35%.
- Για τα υπόλοιπα τμήματα της περιοχής παρέμβασης που εμπίπτουν εντός των ορίων του Τομέα Β, ισχύουν τα εξής:

- Αρτιότητα

Τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, εφόσον διαθέτουν ελάχιστο πρόσωπο 16μ. και ελάχιστο εμβαδόν 400τ.μ., με κατώτερα όρια κατάτμησης προσώπου 18μ. και εμβαδού 600τ.μ. Επιπλέον των παραπάνω, τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον:

- i. Στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου, εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5μ.
 - ii. Δεν δημιουργήθηκαν από κατάτμηση που έγινε κατά παράβαση των διατάξεων του από 10.10.1985 ΠΔ/τος «Καθορισμός Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και κατώτατου ορίου κατατμήσεως στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων του 1923 περιοχή Ν. Θεσ/νίκης» (ΦΕΚ 689 Δ'/21.11.1985).
- Λοιποί και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης
 - i. Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
 - ii. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,4.
 - iii. Ο μέγιστος αριθμός ορόφων ισούται με 2, ενώ ως μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων ορίζονται τα 7μ.. Πάνω από το μέγιστο ύψος των κτιρίων επιτρέπεται η κατασκευή στέγης με μέγιστη κλίση 35%.

Επιπλέον, σύμφωνα με το ΠΔ/05.04.1993 (ΦΕΚ 629 Δ'/09.06.1993) αλλά και με τις τροποποιήσεις αυτού, οι επιτρεπόμενες χρήσεις στην περιοχή παρέμβασης του οικισμού Ν. Βρασών είναι οι εξής:

- Σε όλα τα οικοδομήσιμα ΟΤ επί της κεντρικής οδού «Ελ. Βενιζέλου» επιτρέπονται οι χρήσεις του τουρισμού – αναψυχής, όπως αυτές προσδιορίζονται στο άρθρο 8 του ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης». Εξαιρέση αποτελούν τα ΟΤ.Γ157 και ΟΤ.Γ194, όπου επιτρέπονται οι χρήσεις της αμιγούς κατοικίας του άρθρου 2 του ως άνω ΠΔ/τος.
- Κατά μήκος της «1^{ης} Παραλιακής» εκτός των χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων χώρων (χώροι πρασίνου, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων), στους οικοδομήσιμους χώρους, επιτρέπονται οι χρήσεις τουρισμού - αναψυχής του άρθρου 8 του ΠΔ/23.02.1987, καθώς και αυτές της αμιγούς κατοικίας του άρθρου 2.
- Στα τμήματα της περιοχής παρέμβασης που εκτείνονται επί των οδών «7^η Παραλιακή» και «Γεωργ. Τραϊκού», στα οικοδομήσιμα ΟΤ που βρίσκονται κοντά στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού, επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 8 (τουρισμός – αναψυχή). Στα υπόλοιπα ΟΤ επιτρέπονται οι χρήσεις της αμιγούς και γενικής κατοικίας αλλά και του πολεοδομικού κέντρου, (άρθρα 2, 3 και 4 αντίστοιχα του ως άνω ΠΔ/τος) με χαρακτηρισμένο ένα χώρο διοίκησης (Κοινοτικό κατάστημα). Τέλος, στην περιοχή αυτή έχουν χαρακτηριστεί χώροι για την υποδοχή χώρων πολιτισμού εκπαίδευσης καθώς και κοινόχρηστων χώρων (πάρκο, παιδική χαρά κτλ.). Αξίζει να σημειωθεί πως, όλη η οδός «Γεωργ. Τραϊκού» έχει χαρακτηριστεί ως πεζόδρομος με θεσμοθετημένες νησίδες χώρων πρασίνου σε όλο το μήκος της. Ωστόσο μέχρι σήμερα, μόνο ένα μικρό τμήμα αυτού έχει διαμορφωθεί, μεταξύ των οδών «1^η Παραλιακή» και «2^η Παραλιακή».

Εικόνα 10. Ρυμοτομικό σχέδιο τροποποίησης πολεοδομικών ρυθμίσεων στην περιοχή παραθεριστικής κατοικίας του ΔΔ Βρασών του Δήμου Αγίου Γεωργίου (με μπλε γραμμή απεικονίζεται η εξεταζόμενη περιοχή του παρόντος ΣΑΠ)



Πηγή: Υπ' αριθμό 29/11769/ΠΣΚ/271/οικ./15.03.2005 (ΦΕΚ 333 Δ' /29.03.2005) και ίδια επεξεργασία.

Οικισμός Νέας Μαδύτου

Η περιοχή παρέμβασης της Νέας Μαδύτου εκτείνεται από τα βόρεια προς το νότια, διασχίζοντας το κεντρικό τμήμα του οικισμού. Το συνολικό μήκος της ανέρχεται στα 1855,0 μ. περίπου και αποτελείται από:

- Την οδό «Ευαγγελίας Πλακούδη» (από τον κάθετο άξονα του πεζοδρόμου έως το χώρο του Δημοτικού Σχολείου),
- Την οδό «Κωνσταντινουπόλεως» (από τον κάθετο άξονα του πεζοδρόμου έως το Νηπιαγωγείο Νέας Μαδύτου),
- Την οδό «Μάνου Χατζιδάκι» (από το χώρο του Δημοτικού Σχολείου έως αυτόν του Γυμνασίου-Λυκείου),
- Την οδό «Λαζάρου Σαράντογλου» μαζί με το δρόμο που περιβάλλει την κεντρική πλατεία του οικισμού.
- Το κύριο οδικό άξονα, από το ύψος της κεντρικής πλατείας μέχρι το κέντρο υγείας του οικισμού.
- Το τμήμα της οδού «Β. Κωσταντίνου» που ενώνει κάθετα τις δύο προηγούμενες οδούς μεταξύ τους.

Εικόνα 11. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Ν. Μαδύτου.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

Η ΔΕ Μαδύτου, όπου υπάγεται ο ομώνυμος οικισμός, διαθέτει Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό ΟΙΚ/1305/18.02.2011 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας - Θράκης (ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/03.06.2011). Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ, η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει εντός των Τμημάτων ΙΑ, ΙΒ και ΙΙΓ της ΠΕ Μαδύτου, με μέσο συντελεστή δόμησης 0,8 σε καθένα από αυτούς. Στον Πίνακα 10 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ΜΣΔ και η μικτή πυκνότητα για τα επιμέρους 'τμήματα' της Νέας Μαδύτου, όπως αποτυπώνεται στο ΣΧΟΟΑΠ.

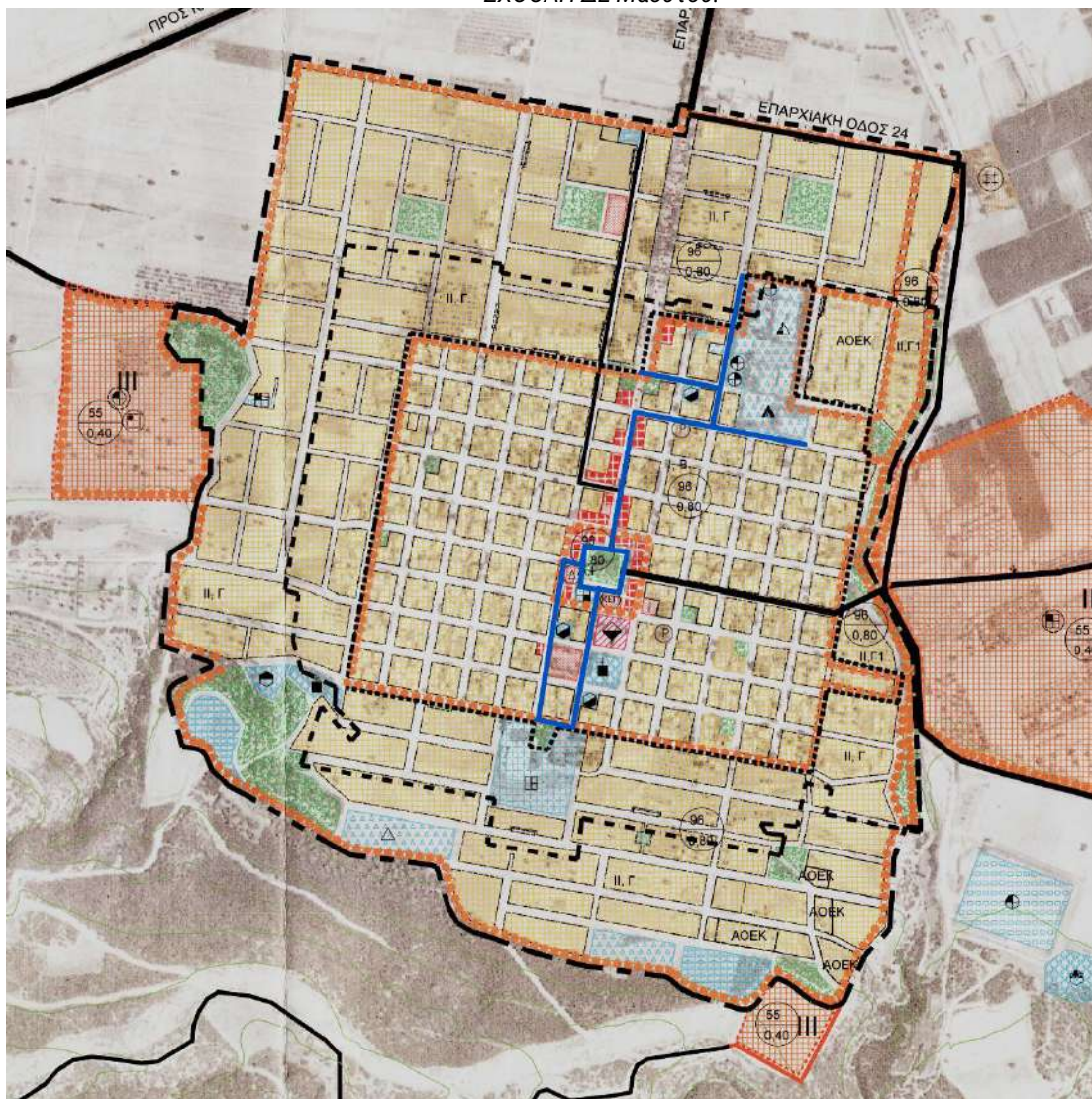
Πίνακας 10. Μέσος Συντελεστής Δόμησης και μικτή πυκνότητα οικισμού 'Νέα Μάδυτος' (έτος-στόχος 2020)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ		ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (Netto) άτομα/Ha
	Τμήμα ΠΕ	ΜΣΔ	
Ν.ΜΑΔΥΤΟΣ	Τμήμα ΠΕ. Α.Ι	0,8	96
	Τμήμα ΠΕ. Ι.Β	0,8	96
	Τμήμα ΠΕ ΙΙ.Γ	0,8	96
	Τμήμα ΠΕ ΙΙ.Γ.1	0,8	96

Πηγή: ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/03-06-2011.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις που καθορίστηκαν, προσδιορίζονται με τα άρθρα του από 23.02.1987 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης». Συγκεκριμένα, σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας, του άρθρου 3, με εξαίρεση τα πρατήρια καυσίμων και συνεργείων αυτοκινήτων, για λόγους ασφαλείας και όχλησης. Στο κέντρο του οικισμού (χώρος πλατείας) και κατά μήκος του βόρειου τμήματος της οδού «Λαζάρου Σαράντογλου» επιτρέπονται οι χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου (άρθρο 4), με τους ίδιους περιορισμούς που καθορίστηκαν για τη χρήση της γενικής κατοικίας. Επιπλέον των παραπάνω, καθορίστηκαν χρήσεις διοίκησης, ελεύθερων χώρων αστικού πρασίνου (άρθρο 8 του ως άνω ΠΔ/τος) και κοινωφελών λειτουργιών, η πλειοψηφία των οποίων συγκεντρώνεται στο χώρο της πλατείας, κατά μήκος του νότιου τμήματος της οδού «Λαζάρου Σαράντογλου» και στο βορειοανατολικό άκρο της περιοχής παρέμβασης.

Εικόνα 12. Πολεοδομική οργάνωση εξεταζόμενης περιοχής σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ ΔΕ Μαδύτου.



Πηγή: ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/ 03.06.2011 και ίδια επεξεργασία.

Όσον αφορά τον υποκείμενο σχεδιασμό, ο οικισμός της Νέας Μαδύτου έχει οριστική διανομή του Υπουργείου Γεωργίας από το 1968. Οριοθετήθηκε με βάση το Π.Δ./24.4.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985) «Περί τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης» με την 767/15.08.1986 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1010 Δ'/22.10.1986). Το 1990 εγκρίθηκε η μελέτη αναθεώρησης και επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού της Ν. Μαδύτου με το ΦΕΚ 247 Δ'/27.04.1990. Το 1993, με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/21641/486/06.12.1993 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1615 Δ'/31.12.1993) τροποποιήθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού στα Ο.Τ. 1 έως 115 και από 635 έως 636 με την επαναφορά σε ισχύ των ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών του σχεδίου διανομής του Υπουργείου Γεωργίας. Σήμερα, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει την περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τα παρακάτω:

Αρτιότητα οικοπέδων

Ως ελάχιστο εμβαδόν αρτιότητας των γηπέδων ορίζεται, σύμφωνα με την 767/15.08.1986 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1010 Δ'/22.10.1986):

- για οικοπέδα που εμπίπτουν εντός του ρυμοτομικού σχεδίου ή στο συνεκτικό τμήμα του οικισμού ορίζεται εμβαδόν 500 τ.μ.
- για οικοπέδα που εμπίπτουν στην περιοχή μεταξύ του ρυμοτομικού σχεδίου και του προτεινόμενου νέου ορίου του οικισμού, ορίζεται εμβαδόν 1.000τ.μ.

Κατά παρέκκλιση άρτια θεωρούνται τα οικοπέδα με όποιο εμβαδόν είχαν κατά την ημέρα δημοσίευσης του από 24.04.1985 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985).

Για τα οικοπέδα της επέκτασης, σύμφωνα με ΦΕΚ 247 Δ'/27.04.1990 όσον αφορά την αρτιότητα ισχύουν τα εξής:

- Για τον Τομέα ΙΑ θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικοπέδα με όποιο πρόσωπο και εμβαδόν είχαν κατά την ημέρα δημοσίευσης του από 24.04.1985 Π.Δ. (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985).
- Για τον Τομέα ΙΒ ορίζεται ελάχιστο πρόσωπο 10μ και ελάχιστο εμβαδόν 200 τ.μ.
- Για τον Τομέα ΙΙΓ – Γ1 ορίστηκε ως ελάχιστο πρόσωπο τα 10μ., ενώ το ελάχιστο εμβαδόν ορίστηκε στα 400 τ.μ.

Συντελεστής δόμησης

Ο συντελεστής δόμησης των οικοπέδων, εντός του ορίου του Νομάρχη κλιμακώνεται προοδευτικά και ανάλογα με την επιφάνεια του οικοπέδου, σύμφωνα με το Π.Δ. 24.04.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985) «Περί τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης». Όμως με την 3910/25.09.1987 απόφαση Νομάρχη με θέμα «Τροποποίηση όρων και περιορισμών δόμησης οικισμών Νομού Θεσσαλονίκης» σύμφωνα με τις διατάξεις του από 14.02.1987 Π.Δ/τος, (ΦΕΚ 133 Δ'/23.02.1987) τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν οι διατάξεις του από 24.04.1985 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985). Η τροποποιητική απόφαση αφορά 87 οικισμούς του Νομού, όπως και τον εν λόγω οικισμό της Μαδύτου. Κατά την έγκριση της μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού (ΦΕΚ 247 Δ'/27.04.1990), όπως τροποποιήθηκε με υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/21641/486/06.12.1993 Απόφαση Νομάρχη (ΦΕΚ 1615 Δ'/31.12.1993), λήφθηκαν υπόψη οι διατάξεις των ως άνω ΠΔ/των. Επομένως ισχύει:

- Για τα οικοπέδα που εμπίπτουν εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου (Τομείς Ι,Α και Ι,Β) ο συντελεστής δόμησης των οικοπέδων κλιμακώνεται προοδευτικά και ανάλογα με την επιφάνεια του οικοπέδου ως εξής:
 - Για τα πρώτα 100 τ.μ. επιφάνειας οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 1.60

- Για τα επόμενα 100 τ.μ. επιφάνειας οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0.80
 - Για πέραν των 200 τ.μ. επιφάνειας οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0.60
- ii. Για οικόπεδα που εμπίπτουν στην περιοχή μεταξύ του ρυμοτομικού σχεδίου και του ορίου του οικισμού καθώς και για τα οικόπεδα της επέκτασης (Τομείς II,Γ – Γ1) ορίστηκε συντελεστής δόμησης 0,8.

Κάλυψη οικοπέδου

- i. Για τον Τομέα I, Α της επέκτασης το ποσοστό κάλυψης ορίζεται όπως το διάγραμμα κάλυψης των οικοδομικών τετραγώνων.
- ii. Για τον Τομέα I, Β, του οικισμού Νέας Μαδύτου οικόπεδα εντός του εγκεκριμένου σχεδίου του οικισμού, ισχύει μέγιστο ποσοστό κάλυψης 70%.
- iii. Για τους Τομείς II, Γ – Γ1, που αφορούν οικόπεδα εντός του ορίου Νομάρχη του οικισμού και εντός της επέκτασης αυτού, ισχύει και πάλι μέγιστο ποσοστό κάλυψης ίσο με 70%.

Ύψος κτιρίων

- i. Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων ορίζεται σε 7,5μ.. Επιπλέον αυτού, ισχύουν και οι λοιπές διατάξεις της ως άνω παραγράφου 4 του άρθρου 1.

Κατά τα λοιπά για όλους τους τομείς ισχύει η 767/15.08.1986 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1010 Δ'/22.10.1986), όπως τροποποιήθηκε με την 3910/25.09.1987 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης.

Εικόνα 13. Απόσπασμα διαγραμμάτων τροποποίησης μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης ρυμοτομικού σχεδίου οικισμού Νέας Μαδύτου (με μπλε γραμμή απεικονίζεται η εξεταζόμενη περιοχή του παρόντος ΣΑΠ)





Πηγή: Υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/21641/486/06.12.1993 Απόφαση Νομάρχη (ΦΕΚ 1615 Δ'/31.12.1993)

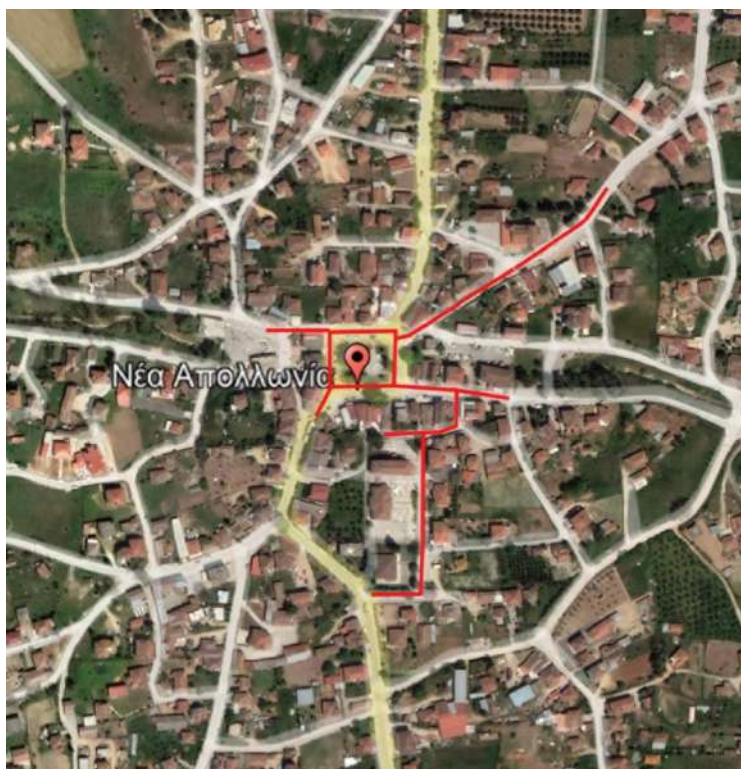
Οικισμός Νέας Απολλωνίας

Στον οικισμό Νέας Απολλωνίας η περιοχή παρέμβασης αποτελείται από τμήματα της «Επαρ. Οδό Νέας Απολλωνίας – Στανού», «28^{ης} Οκτωβρίου» και των λοιπών τοπικών οδών που εκτείνονται στην περιοχή γύρω από την κεντρική πλατεία. Η επιλογή των εν λόγω οδικών αξόνων βασίστηκε στο γεγονός ότι, κατά μήκος και σε μικρή μεταξύ τους απόσταση συγκεντρώνονται όλες οι σημαντικές πολεοδομικές λειτουργίες που εξυπηρετούν καθημερινά τους κατοίκους του οικισμού. Συγκεκριμένα:

- Ο χώρος της πλατείας, ως κέντρο και κομβικό σημείο διέλευσης καθημερινών μετακινήσεων (επισκεπτών και κατοίκων), συγκεντρώνει δύο χώρους διοίκησης (Αστ. Τμήμα και ΚΕΠ) και τις σημαντικότερες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής του οικισμού. Επιπλέον, το υπό μελέτη τμήμα της οδού «28^{ης} Οκτωβρίου» ενώνει την κεντρική περιοχή με τον χώρο της εκκλησίας.
- Η κάθετη στην πλατεία ανατολική οδός χαρακτηρίζεται από χρήσεις κοινωφελών υποδομών (ΚΑΠΗ, Δανειστική Βιβλιοθήκη και Τοπικό Ιατρείο) και διοίκησης (ΕΛΤΑ και Κοιν. Κατάστημα), αλλά και από διάσπαρτες ολιγάριθμες χρήσεις εμπορίου-αναψυχής.
- Στις τοπικές οδούς, νοτιοανατολικά της πλατείας, εντοπίζονται βασικές εγκαταστάσεις πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης (δημοτικό σχολείο και νηπιαγωγείο).

Το συνολικό μήκος όλων των παραπάνω υπό μελέτη τμημάτων του οδικού δικτύου ανέρχεται στα 1320,0 μ. περίπου.

Εικόνα 14. Εξεταζόμενη περιοχή του οικισμού Νέας Απολλωνίας.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

Όσον αφορά το θεσμικό καθεστώς, το 2012 με την υπ' αριθμό 4567/15.10.2012 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26.11.2012) εγκρίθηκε το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) της ΔΕ Απολλωνίας. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ, η πολεοδομική οργάνωση του οικισμού Νέας Απολλωνίας καθορίζεται από μία (1) Πολεοδομική Ενότητα (ΠΕ 1), η οποία με τη σειρά της διαιρείται στους Τομείς Ι και ΙΙ με Μέσο Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) 0,6 και 0,4 αντίστοιχα. Για την περιοχή παρέμβασης ισχύουν οι όροι δόμησης του Τομέα Ι, καθώς εμπίπτει εξ' ολοκλήρου εντός των ορίων του. Στον Πίνακα 11 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ΜΣΔ και η μικτή πυκνότητα για τους επιμέρους τομείς του Σταυρού, όπως αποτυπώνεται στο ΓΠΣ.

Πίνακας 11. Μέσος Συντελεστής Δόμησης και μικτή πυκνότητα οικισμού 'Νέα Απολλωνία' (έτος-στόχος 2025)

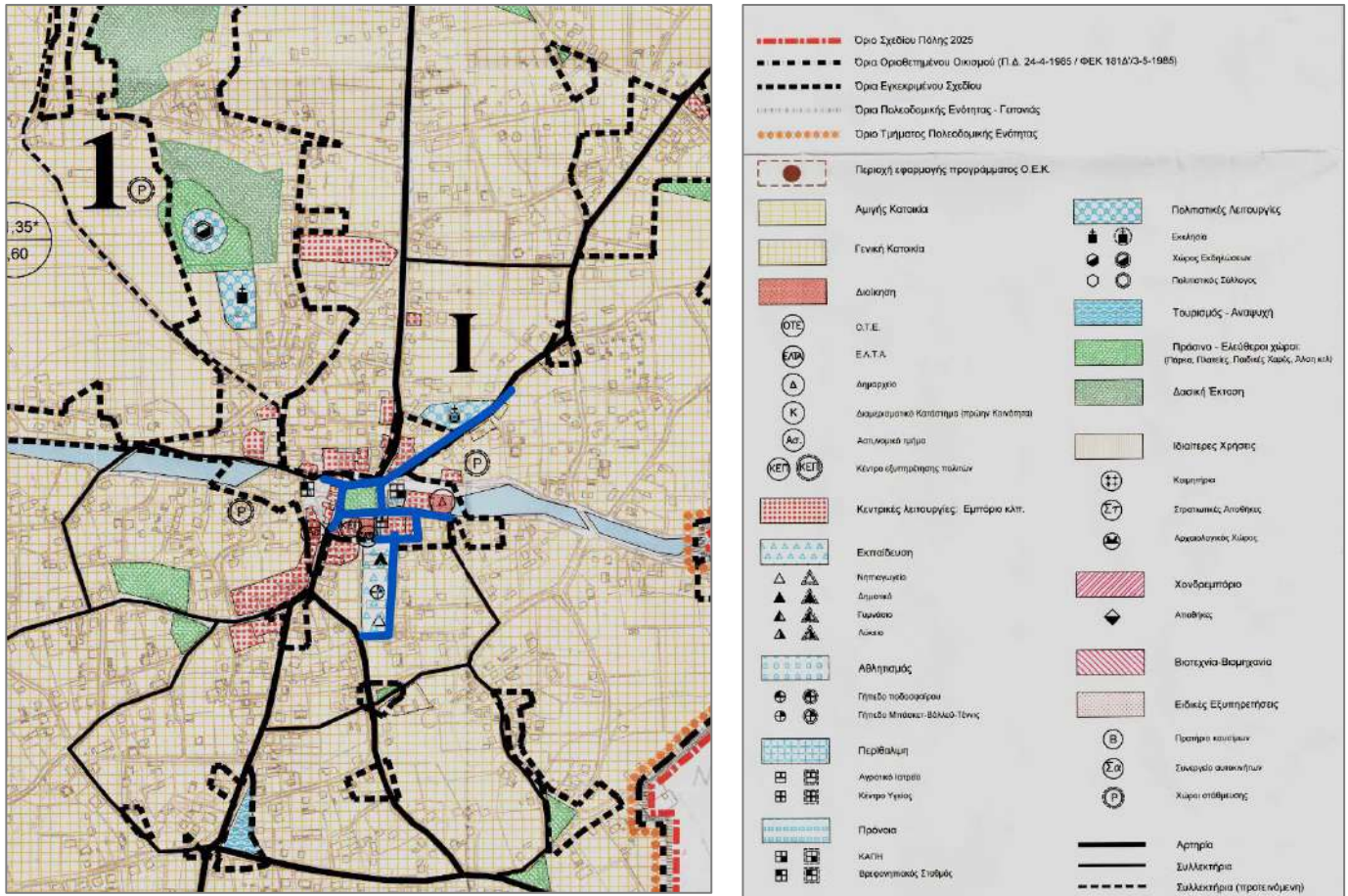
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ		ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (Brutto) άτομα/Ha
	Τομέας	ΜΣΔ	
ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Τμήμα Ι	0,6	
	Τμήμα ΙΙ	0,4	
	Σύνολο Π.Ε		11,35

Πηγή: ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26-11-2012.

Η πολεοδομική οργάνωση των ευρύτερων περιοχών των υπό μελέτη οδικών αξόνων διαρθρώνεται ως εξής:

- Στο κεντρικό τμήμα του οικισμού, συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων της περιοχής παρέμβασης που εκτείνονται στους κάθετους σε αυτό οδούς, πέραν της χρήσης ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και αστικού πρασίνου (χώρος πλατείας) του άρθρου 9 του ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987), επιτρέπονται οι χρήσεις των κεντρικών λειτουργιών, όπως αυτές καθορίζονται με το άρθρο 4 του ως άνω ΠΔ/τος. Επιπλέον, καθορίστηκαν χώροι για την υποδοχή ειδικών χρήσεων διοίκησης, πρόνοιας και περίθαλψης, στους οποίους υφίστανται οι δομές των σχετικών πολεοδομικών λειτουργιών του οικισμού.
- Στα γύρω υπόλοιπα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας του άρθρου 3 (ΠΔ/23.02.1987), με την επιπλέον προσθήκη των γεωργικών αποθηκών μέγιστης επιφάνειας έως 100 τ.μ.
- Στο βορειοανατολικό και νοτιοδυτικό άκρο της περιοχής παρέμβασης έχουν καθοριστεί χώροι πολιτιστικών λειτουργιών και τουρισμού-αναψυχής (αντίστοιχα), με τον πρώτο να αφορά τον υφιστάμενο χώρο της εκκλησίας. Τέλος, καθορίστηκε ο χώρος των υφιστάμενων σχολικών μονάδων, νότια της κεντρικής περιοχής, ως χώρος εκπαίδευσης.

Εικόνα 15. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικής οργάνωσης οικισμού Απολλωνίας αναφορικά με την εξεταζόμενη περιοχή.



Πηγή: Απόσπασμα διαγραμμάτων εγκεκριμένου ΣΧΟΟΑΠ ΔΕ Απολλωνίας (ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26.11.2012) και ίδια επεξεργασία.

Σε χαμηλότερο επίπεδο σχεδιασμού, ο οικισμός Νέας Απολλωνίας έχει εγκεκριμένο σχέδιο του Υπουργείου Γεωργίας σε τμήματα του οικισμού, από το 1968 -'71. Οριοθετήθηκε με βάση το ΠΔ/24.04.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985) «Περί τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης» και τη μεταγενέστερη τροποποίησή του με το ΠΔ/14.02.1987 (ΦΕΚ 133 Δ'/23.02.1987) «Περί τροποποίησης του από 24.4.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985) Τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμού όρων και περιορισμών δόμησης τους» και από 20.08.1985 (ΦΕΚ 414 Δ'/30.08.1985) «Πολυεξόμηση και επέκταση οικισμών της χώρας μέχρι 2000 κατοίκους και τροποποίησή του από 24.04.1985 ΠΔ». Το 1986 εγκρίθηκε η 3060/9.10.1986 απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1152 Δ'/27.11.1986) με θέμα «Ένταξη σε κατηγορία και καθορισμός ορίων του οικισμού "Νέα Απολλωνία", κοινότητας Νέας Απολλωνίας, Νομού Θεσ/νίκης με καθορισμό όρων και περιορισμών δόμησης». Με την 3910/25.09.1987 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης «Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης οικισμών Νομού Θεσσαλονίκης» εναρμονίζονται οι όροι δόμησης με τις διατάξεις του ΠΔ 14.02.1987 (ΦΕΚ 133 Δ'/23.02.1987) που τροποποιεί και συμπληρώνει τις διατάξεις του ΠΔ/24.04.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985). Σήμερα, ισχύουν οι

διατάξεις του ΠΔ/04.11.2011 «Περί όρων και περιορισμών δόμησης εντός των ορίων των οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κάτ.» (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011):

Αρτιότητα οικοπέδων

Για την αρτιότητα των οικοπέδων λαμβάνονται υπόψη τόσο οι διατάξεις του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), όσο και οι διατάξεις της υπ' αριθμό 3060/09.10.1986 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1152 Δ'/27.11.1986), καθώς εξειδικεύει το ελάχιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν των οικοπέδων εντός των ορίων του οικισμού Νέας Απολλωνίας. Επομένως περί αρτιότητας των οικοπέδων ισχύουν:

- Σύμφωνα με την υπ' αριθμό 3060/09.10.1986 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1152 Δ'/27.11.1986), για τα οικόπεδα που εμπίπτουν εντός του ρυμοτομικού σχεδίου ή στο συνεκτικό τμήμα αλλά και στην περιοχή μεταξύ του ρυμοτομικού σχεδίου και του προτεινόμενου ορίου του οικισμού ορίζεται εμβαδόν 500τ.μ.. Κατά παρέκκλιση άρτια θεωρούνται τα οικόπεδα με όποιο εμβαδόν είχαν κατά την ημέρα δημοσίευσης του από 24.04.1985 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985).
- Επιπλέον των παραπάνω σύμφωνα με το ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το ελάχιστο μήκος προσώπου των γηπέδων, ορίζεται σε 10,0 μ. για αυτά με εμβαδόν έως 500 τ.μ. και 15,0 μ. για εμβαδόν μεγαλύτερο των 500 τ.μ.. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται σε γήπεδα που έχουν δημιουργηθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του ως άνω ΠΔ/τος και στους παραδοσιακούς οικισμούς.

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης και συντελεστής δόμησης

- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
- Για γήπεδα μικρότερα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας ορόφων 240τ.μ.. Επιπλέον της επιφάνειας αυτής επιτρέπεται η κατασκευή παταριού ξηράς δόμησης επιφάνειας 40τ.μ.
- Για γήπεδα μεγαλύτερα ή ίσα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας έως 400τ.μ.
- Για γήπεδα μικρότερα των 200τ.μ. ορίζεται ΣΔ 1,0 και προκειμένου να είναι δυνατή η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμησης συνολικής επιφάνειας 200τ.μ. η κάλυψη επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη του 60% χωρίς σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας του γηπέδου.
- Για τα κτίρια τουριστικών και αμιγώς επαγγελματικών χρήσεων ο ΣΔ ορίζεται ως εξής:
 - Για τα πρώτα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 1,6.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,5.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,4.

- Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,3.
- Για το τμήμα της επιφάνειας άνω των 4000τ.μ. ο ΣΔ ορίζεται σε 0,2.
- Ειδικά για τα κοινωφελή κτίρια ορίζεται συντελεστής δόμησης 0,8, ο οποίος μπορεί με την έγκριση τοπικού σχεδίου κατά τις διατάξεις του ΝΔ/τος της 17.07.1923, να καθορίζεται μεγαλύτερος, ανάλογα με τις ανάγκες του οικισμού χωρίς να υπερβαίνει το 1,8.

Ύψος κτιρίων

- Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων ορίζεται σε 7,5μ.. Επιπλέον αυτού, ισχύουν και οι λοιπές διατάξεις της ως άνω παραγράφου 4 του άρθρου 1.

Οικισμός Αρέθουσα

Η περιοχή παρέμβασης στον οικισμό Αρέθουσα, με συνολικό μήκος 1471,0 μ. περίπου, περιλαμβάνει τις τοπικές οδούς γύρω από κεντρική πλατεία, όπου βρίσκονται το κοινοτικό κατάστημα και ο χώρος της εκκλησίας, καθώς και τις οδούς που περικλείουν τον χώρο των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης. Ενδιάμεσα αυτών των κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων εντοπίζονται και λίγες επιχειρήσεις επιπέδου γειτονιάς, που καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων. Ο κύριος πυρήνας χρήσεων τριτογενούς τομέα βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του οικισμού, εκτός των ορίων της περιοχής παρέμβασης (βορειοδυτικά). Ωστόσο, στην περιοχή αυτή δεν συγκεντρώνονται αξιόλογοι ΚΧ και ΚΦ χώροι, γεγονός που αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα κατά την οριοθέτηση της περιοχής παρέμβασης.

Εικόνα 16. Εξεταζόμενη περιοχή του οικισμού Αρέθουσας.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

Στη ΔΕ Αρέθουσας δεν έχει εγκριθεί κάποιο σχέδιο πολεοδομικού σχεδιασμού 1^{ου} επιπέδου (ΤΠΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ κτλ.). Ένα τμήμα του οικισμού Αρέθουσας έχει οριστική διανομή του Υπουργείου Γεωργίας. Βάσει των διατάξεων του Π.Δ/24.4.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/3.5.1985) «Περί τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης», ο οικισμός οριοθετήθηκε με την υπ' αριθμό 5036/14.12.1987 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 30 Δ'/18.01.1988) με θέμα «Ένταξη σε κατηγορία και καθορισμός ορίων του οικισμού Απολλωνίας κοινότητας Αρέθουσας, Νομού Θεσσαλονίκης με καθορισμό όρων και περιορισμών δόμησης». Το ισχύον θεσμικό καθεστώς που διέπει τον οικισμό, και κατ' επέκταση την περιοχή παρέμβασης, είναι αυτό των διατάξεων του ΠΔ/04.11.2011 «Περί όρων και περιορισμών δόμησης εντός των ορίων των οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κάτ.» (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011). Συγκεκριμένα:

Αρτιότητα οικοπέδων

Για την αρτιότητα των οικοπέδων λαμβάνονται υπόψη τόσο οι διατάξεις του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), όσο και οι διατάξεις της υπ' αριθμού 5036/14.12.1987 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 30 Δ'/18.01.1988), καθώς εξειδικεύει το ελάχιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν των οικοπέδων εντός των ορίων του οικισμού Αρέθουσας. Επομένως περί αρτιότητας των οικοπέδων ισχύουν:

- Σύμφωνα με την υπ' αριθμό 5036/14.12.1987 Απόφαση Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 30 Δ'/18.01.1988), για τα οικοπέδα που εμπίπτουν εντός του ρυμοτομικού σχεδίου ή στο συνεκτικό τμήμα ορίζεται εμβαδόν, ενώ για τα οικοπέδα που εμπίπτουν στην περιοχή μεταξύ του ρυμοτομικού σχεδίου και του προτεινόμενου ορίου του οικισμού ορίζεται εμβαδόν 1000τ.μ.. Κατά παρέκκλιση άρτια θεωρούνται τα οικοπέδα με όποιο εμβαδόν είχαν κατά την ημέρα δημοσίευσης του από 24.04.1985 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985), σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1β.
- Επιπλέον των παραπάνω σύμφωνα με το ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το ελάχιστο μήκος προσώπου των γηπέδων, ορίζεται σε 10,0 μ. για αυτά με εμβαδόν έως 500 τ.μ. και 15,0 μ. για εμβαδόν μεγαλύτερο των 500 τ.μ.. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται σε γήπεδα που έχουν δημιουργηθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του ως άνω ΠΔ/τος και στους παραδοσιακούς οικισμούς.

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης και συντελεστής δόμησης

- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
- Για γήπεδα μικρότερα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας ορόφων 240τ.μ.. Επιπλέον της επιφάνειας αυτής επιτρέπεται η κατασκευή παταριού ξηράς δόμησης επιφάνειας 40τ.μ.
- Για γήπεδα μεγαλύτερα ή ίσα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας έως 400τ.μ.
- Για γήπεδα μικρότερα των 200τ.μ. ορίζεται ΣΔ 1,0 και προκειμένου να είναι δυνατή η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμησης συνολικής επιφάνειας 200τ.μ. η κάλυψη επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη του 60% χωρίς σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας του γηπέδου.
- Για τα κτήρια τουριστικών και αμιγώς επαγγελματικών χρήσεων ο ΣΔ ορίζεται ως εξής:
 - Για τα πρώτα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 1,6.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,5.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,4.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,3.
 - Για το τμήμα της επιφάνειας άνω των 4000τ.μ. ο ΣΔ ορίζεται σε 0,2.

- Ειδικά για τα κοινωφελή κτήρια ορίζεται συντελεστής δόμησης 0,8, ο οποίος μπορεί με την έγκριση τοπικού σχεδίου κατά τις διατάξεις του ΝΔ/τος της 17.07.1923, να καθορίζεται μεγαλύτερος, ανάλογα με τις ανάγκες του οικισμού χωρίς να υπερβαίνει το 1,8.

Ύψος κτιρίων

- Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων ορίζεται σε 7,5μ.. Επιπλέον αυτού, ισχύουν και οι λοιπές διατάξεις της ως άνω παραγράφου 4 του άρθρου 1.

Τέλος, για το χώρο του Δημοτικού Καταστήματος, που καθορίστηκε με το από 04.10.2000 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 718 Δ'/30.10.2000), ως μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων ορίστηκαν τα 8,5μ.

Οικισμός Προφήτη

Αντίστοιχα με την περίπτωση του οικισμού Αρέθουσας, η περιοχή παρέμβασης στον οικισμό Προφήτη αναπτύσσεται από νοτιοανατολικά προς βορειοδυτικά, με συνολικό μήκος 2162,0 μ. περίπου. Περιλαμβάνει τους τοπικούς οδικούς άξονες που αναπτύσσονται δυτικά του κεντρικού οδικού άξονα του οικισμού (βλ. παρακάτω εικόνα), κατά μήκος των οποίων συγκεντρώνονται διάσπαρτα σημαντικές πολεοδομικές λειτουργίες, κοινόχρηστοι χώροι και εμπορικά καταστήματα κάλυψης καθημερινών αναγκών. Συγκεκριμένα εντός των ορίων της περιοχής παρέμβασης περιλαμβάνονται:

- Ο χώρος της εκκλησίας, της πλατείας και του νηπιαγωγείου, στο βορειοδυτικό τμήμα του οικισμού
- Ο χώρος του Κοινοτικού Καταστήματος, ο όμορος σε αυτό χώρος πρασίνου και ο χώρος του Δημοτικού Σχολείου, στο κέντρο του οικισμού.
- Η πλατεία στην είσοδο του κύριου τμήματος του οικισμού και ο χώρος της παιδικής χαράς και του γηπέδου ποδοσφαίρου, νοτιοανατολικά αυτής.

Εικόνα 17. Εξεταζόμενη περιοχή του οικισμού Προφήτη.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

Ομοίως με την περίπτωση της ΔΕ Αρέθουσας, η ΔΕ Εγνατίας όπου υπάγεται διοικητικά ο οικισμός Προφήτη, δεν διαθέτει θεσμοθετημένο πολεοδομικό σχεδιασμό 1ου επιπέδου (ΤΠΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ κτλ.). Ο οικισμός Προφήτης οριοθετήθηκε, βάσει των διατάξεων του Π.Δ. 24.4.1985 (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985) «Περί τρόπου καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης», με την υπ' αριθμό 788/22.08.1986 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης, καθορίζοντας παράλληλα τους όρους και περιορισμούς δόμησης στο εσωτερικό του. Σήμερα, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον οικισμό, και κατ' επέκταση την περιοχή παρέμβασης, είναι αυτό των διατάξεων του ΠΔ/04.11.2011 «Περί όρων και περιορισμών δόμησης εντός των ορίων των οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κάτ.» (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011). Συγκεκριμένα:

Αρτιότητα οικοπέδων

Για την αρτιότητα των οικοπέδων λαμβάνονται υπόψη τόσο οι διατάξεις του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), όσο και οι διατάξεις της υπ' αριθμού 788/22.08.1986 Απόφασης του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1008 Δ'/22.10.1986), καθώς εξειδικεύει το ελάχιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν των οικοπέδων εντός των ορίων του οικισμού Προφήτης. Επομένως περί αρτιότητας των οικοπέδων ισχύουν:

- Σύμφωνα με την υπ' αριθμό 788/22.08.1986 Απόφασης του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 1008 Δ'/22.10.1986), για τα οικόπεδα που εμπίπτουν εντός του ρυμοτομικού σχεδίου ή στο συνεκτικό τμήμα ορίζεται εμβαδόν, ενώ για τα

οικόπεδα που εμπίπτουν στην περιοχή μεταξύ του ρυμοτομικού σχεδίου και του προτεινόμενου ορίου του οικισμού ορίζεται εμβαδόν 1000τ.μ.. Κατά παρέκκλιση άρθρα θεωρούνται τα οικόπεδα με όποιο εμβαδόν είχαν κατά την ημέρα δημοσίευσης του από 24.04.1985 ΠΔ/τος (ΦΕΚ 181 Δ'/03.05.1985), σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1β.

- Επιπλέον των παραπάνω σύμφωνα με το ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το ελάχιστο μήκος προσώπου των γηπέδων, ορίζεται σε 10,0 μ. για αυτά με εμβαδόν έως 500 τ.μ. και 15,0 μ. για εμβαδόν μεγαλύτερο των 500 τ.μ.. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται σε γήπεδα που έχουν δημιουργηθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του ως άνω ΠΔ/τος και στους παραδοσιακούς οικισμούς.

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης και συντελεστής δόμησης

- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
- Για γήπεδα μικρότερα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτηρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας ορόφων 240τ.μ.. Επιπλέον της επιφάνειας αυτής επιτρέπεται η κατασκευή παταριού ξηράς δόμησης επιφάνειας 40τ.μ.
- Για γήπεδα μεγαλύτερα ή ίσα των 700τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτηρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύριας και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας έως 400τ.μ.
- Για γήπεδα μικρότερα των 200τ.μ. ορίζεται ΣΔ 1,0 και προκειμένου να είναι δυνατή η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμησης συνολικής επιφάνειας 200τ.μ. η κάλυψη επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη του 60% χωρίς σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας του γηπέδου.
- Για τα κτήρια τουριστικών και αμιγώς επαγγελματικών χρήσεων ο ΣΔ ορίζεται ως εξής:
 - Για τα πρώτα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 1,6.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,5.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,4.
 - Για τα επόμενα 1000τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο ΣΔ ορίζεται σε 0,3.
 - Για το τμήμα της επιφάνειας άνω των 4000τ.μ. ο ΣΔ ορίζεται σε 0,2.
- Ειδικά για τα κοινωφελή κτήρια ορίζεται συντελεστής δόμησης 0,8, ο οποίος μπορεί με την έγκριση τοπικού σχεδίου κατά τις διατάξεις του ΝΔ/τος της 17.07.1923, να καθορίζεται μεγαλύτερος, ανάλογα με τις ανάγκες του οικισμού χωρίς να υπερβαίνει το 1,8.

Ύψος κτιρίων

- Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 1 του ΠΔ/04.11.2011 (ΦΕΚ 289 ΑΑΠ/04.11.2011), το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων ορίζεται σε

7,5μ.. Επιπλέον αυτού, ισχύουν και οι λοιπές διατάξεις της ως άνω παραγράφου 4 του άρθρου 1.

Τέλος, όσον αφορά το χώρο του δημοτικού σχολείου που καθορίστηκε με την υπ' αριθμό ΔΠ/ΠΜ/41973/1477/30.11.1993 Απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 278 Δ'/23.03.1994), ισχύουν οι παρακάτω όροι και περιορισμοί δόμησης:

- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται 20% της επιφάνειας του οικοπέδου.
- Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,3.
Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου ορίζεται στα 7,5μ.

α.2.2 – Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά

Για την ανάλυση των δημογραφικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα κυρίως από την Απογραφή 2011, κατά περίπτωση από την απογραφή του 2001 -για λόγους συγκριτικούς-, καθώς και στοιχεία της Απογραφής του 2021, όπου αυτά ήταν διαθέσιμα. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η σύγκριση των αποτελεσμάτων των Απογραφών, η πληθυσμιακή ανάλυση έγινε σε επίπεδο Δήμου και Δημοτικής Ενότητας.

α.2.2.1. Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού-Πυκνότητα της υπό μελέτη περιοχής

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση της εξέλιξης των πληθυσμιακών δεδομένων για τον Δήμο Βόλβης και τις επιμέρους Δημοτικές Ενότητες που τον απαρτίζουν, αντλήθηκαν, όπως αναφέρθηκε παραπάνω από τις Απογραφές των ετών 2001, 2011 και 2021. Για το έτος 2021, τα δεδομένα για τις Δ.Ε. του Δήμου, προέκυψαν από άθροισμα των αντίστοιχων στοιχείων των περιλαμβανόμενων Δ.Κ. / Τ.Κ.

Ο Δήμος Βόλβης απαρτίζεται από έξι (6) Δ.Ε.: τη Δ.Ε. Αρέθουσας, τη Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου, τη Δ.Ε. Ρεντίνας, τη Δ.Ε. Μαδύτου, τη Δ.Ε. Απολλωνίας και τη Δ.Ε. Εγνατίας.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 12 ο πληθυσμός του Δήμου Βόλβης για το έτος 2021 είναι 19.755 κάτοικοι. Συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη 2001 και 2011 ο Δήμος σημείωσε μείωση του πληθυσμού του, της τάξης του 4% για το χρονικό διάστημα 2001-2011 και της τάξης του 16% για το χρονικό διάστημα 2011-2021. Την ίδια περίοδο, η Π.Ε. Θεσσαλονίκης και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατέγραψαν ποσοστά πληθυσμιακής μείωσης ίσα με 2,3% και 4,8% αντίστοιχα.

Πίνακας 12. Μόνιμος Πληθυσμός για τον Δήμο Βόλβης για τα έτη 2001-2011-2021

Επίπεδο Αναφοράς	Μόνιμος Πληθυσμός			Ποσοστιαία Μεταβολή Επί % 2001-2011	Ποσοστιαία Μεταβολή Επί % 2011-2021	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Επί % 2001-2011	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Επί % 2011-2021
	2001	2011	2021				
Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου	5.272	5.717	4.681	8,44%	-18,12%	0,81%	-1,98%
Δ.Ε. Απολλωνίας	3.957	3.876	3.217	-2,05%	-17,00%	-0,21%	-1,85%

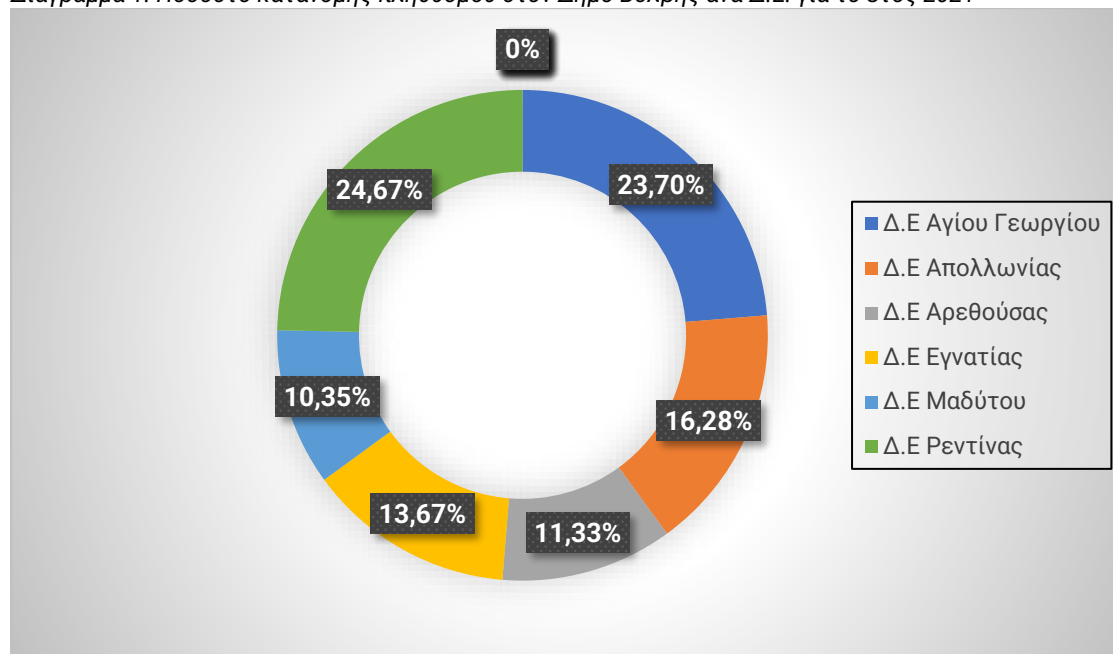
Δ.Ε. Αρεθούσας	3.111	2.987	2.238	-3,99%	-25,08%	-0,41%	-2,85%
Δ.Ε. Εγνατίας	2.681	2.617	2.700	-2,39%	3,17%	-0,24%	0,31%
Δ.Ε. Μαδύτου	3.381	2.460	2.045	-27,24%	-16,87%	-3,13%	-1,83%
Δ.Ε. Ρεντίνας	6.052	5.821	4.874	-3,82%	-16,27%	-0,39%	-1,76%
Δήμος Βόλβης	24.454	23.478	19.755	-3,99%	-15,86%	-0,41%	-1,71%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. 2001 & ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και 2021 και ίδια επεξεργασία.

Σε επίπεδο Δ.Ε. ο πληθυσμός του Δήμου κατανέμεται σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής του 2021 σε 4.681 κατοίκους για τη Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου, σε 3.217 κατοίκους για τη Δ.Ε. Απολλωνίας, σε 2.238 κατοίκους για τη Δ.Ε. Αρεθούσας, σε 2.700 κατοίκους για τη Δ.Ε. Εγνατίας, σε 2.405 κατοίκους για τη Δ.Ε. Μαδύτου και σε 4.874 κατοίκους για τη Δ.Ε. Ρεντίνας. Σύμφωνα με τα δεδομένα του Πίνακα 11, οι Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Βόλβης παρουσίασαν αντίστοιχα με τον Δήμο Βόλβης πτωτική τάση. Ειδικά την τελευταία δεκαετία, όλες οι Δ.Ε. κατέγραψαν μείωση του πληθυσμού τους, με εξαίρεση τη Δημοτική Ενότητα Εγνατίας στην οποία αυξήθηκε ο πληθυσμός κατά 3,17%. Η Δημοτική Ενότητα Αρεθούσας καταγράφει τη μεγαλύτερη μείωση με ποσοστό 25,08%. Οι τάσεις αυτές αποτυπώνονται ανάλογα και στους Μέσους Ετήσιους Ρυθμούς Μεταβολής (ΜΕΡΜ). Τα πληθυσμιακά μεγέθη αυτά είναι εμφανώς μικρότερα από τα αντίστοιχα προγραμματικά μεγέθη που αναφέρονται στο ΓΠΣ του Δήμου Ρεντίνας (ΦΕΚ 428 ΑΑΠ/15-10-2010) που ήταν 14.498 κάτοικοι για το έτος 2021, στο Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. της Δ.Ε. Απολλωνίας (ΦΕΚ 364 ΑΑΠ/26-11-2012) που ήταν 4.942 κάτοικοι για το έτος 2025 και στο Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. της Δ.Ε. Μαδύτου (ΦΕΚ 130 ΑΑΠ/03-06-2011) που ήταν 4.708 κάτοικοι για το έτος 2025. Οι υπόλοιπες Δ.Ε. του Δήμου Βόλβης δεν διαθέτουν εγκεκριμένα ΓΠΣ και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.

Στο Διάγραμμα 1 φαίνεται η πληθυσμιακή κατανομή των Δ.Ε. στον Δήμο Βόλβης για το 2021, η οποία εκφράζεται σε ποσοστά ως εξής (κατά σειρά πληθυσμιακής βαρύτητας): η Δ.Ε. Ρεντίνας αποτελεί το 24,67%, η Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου το 23,7%, η Δ.Ε. Απολλωνίας το 16,28%, η Δ.Ε. Εγνατίας το 13,67%, η Δ.Ε. Αρεθούσας το 11,33% και η Δ.Ε. Μαδύτου το 10,35%.

Διάγραμμα 1. Ποσοστό κατανομής πληθυσμού στον Δήμο Βόλβης ανά Δ.Ε. για το έτος 2021



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021 και ίδια επεξεργασία.

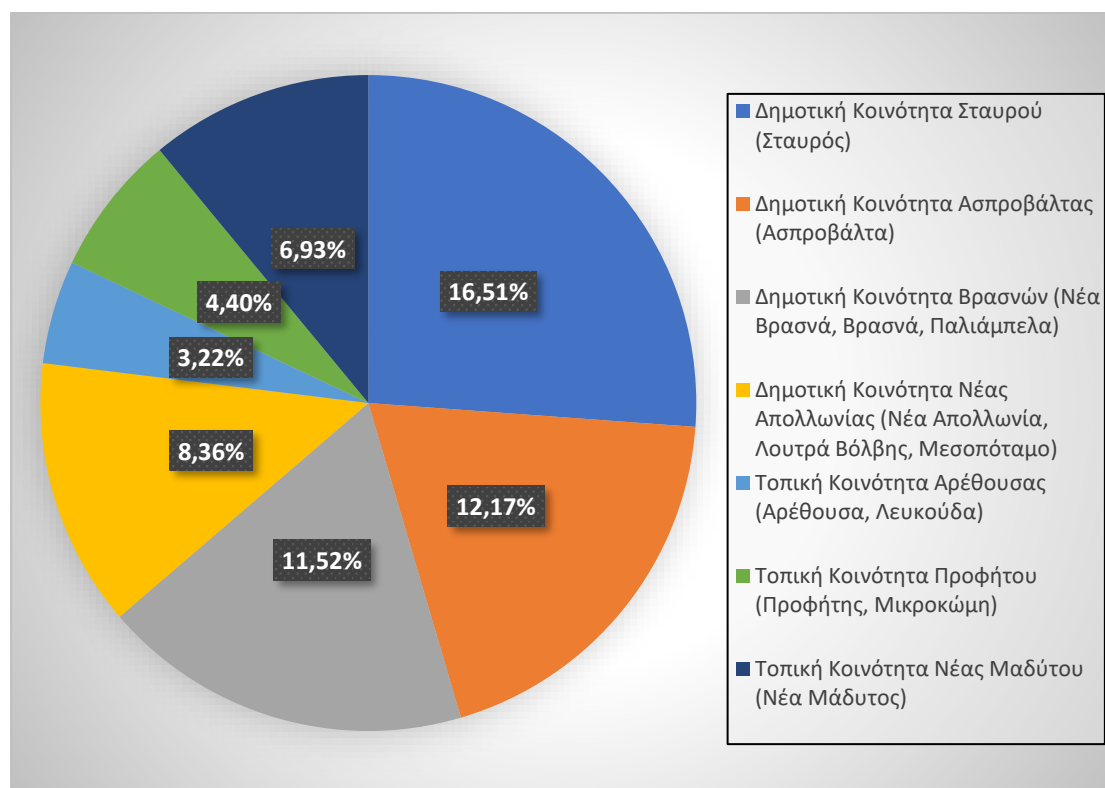
Από τον Πίνακα 13, στον οποίο απεικονίζεται ο πληθυσμός των 7 κύριων οικισμών του Δήμου Βόλβης για το 2011, διαπιστώνεται ότι το 15,64% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου καταγράφεται στον Σταυρό, που είναι και η έδρα του Δήμου. Ακολουθεί η Ασπροβάλτα και τα Νέα Βρασνά με ποσοστό 12,09% και 10,89% αντίστοιχα. Η Νέα Απολλωνία και η Νέα Μάδυτος κατέγραψαν ποσοστά 7,88% και 6,9% αντίστοιχα, ενώ ο Προφήτης και η Αρέθουσα μόλις 3,98% και 3,19%. Με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 13, στο Διάγραμμα 2 απεικονίζεται ο πληθυσμός που συγκεντρώνει κάθε μία από τις Δ.Κ. / Τ.Κ. που εμπλέκονται στην περιοχή μελέτης, ως ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού του Δήμου. Προκύπτει ότι η Δ.Κ. Σταυρού, η οποία αποτελείται από τον οικισμό του Σταυρού, καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό ίσο με 16,51%, και ακολουθεί η Δ.Κ. Ασπροβάλλτας, στην οποία υπάγεται ο οικισμός της Ασπροβάλλτας, με αντίστοιχο ποσοστό 12,17%. Το μικρότερο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού του Δήμου κατέγραψε η Δ.Κ. Νέας Μαδύτου και ο ομώνυμος οικισμός (6,93%).

Πίνακας 13. Ποσοστό κατανομής πληθυσμού Δήμου Βόλβης ανά οικισμό για το έτος 2011

Οικισμοί Δήμου Βόλβης	Πληθυσμός (2011)	Ποσοστό % στον Δήμο
Σταυρός	3.672	15,64%
Ασπροβάλτα	2.838	12,09%
Νέα Βρασνά	2.556	10,89%
Νέα Απολλωνία	1.851	7,88%
Νέα Μάδυτος	1.621	6,90%
Προφήτης	935	3,98%
Αρέθουσα	748	3,19%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 2. Ποσοστό κατανομής πληθυσμού Δήμου Βόλβης ανά Δημοτική / Τοπική Κοινότητα για το έτος 2021



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021 και ίδια επεξεργασία.

Όσον αφορά στη μικτή πυκνότητα του Δήμου, αυτή ανέρχεται στα 25,23 άτομα/τ.χλμ.. Τη μεγαλύτερη πυκνότητα εμφανίζει σύμφωνα με τον Πίνακα 14 η Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου με 70,71 άτομα/τ.χλμ, τιμή περίπου τριπλάσια από αυτή του Δήμου, και ακολουθούν η Δ.Ε. Ρεντίνας με 37,93 άτομα/τ.χλμ., η Δ.Ε. Εγνατίας με 23,36 άτομα/τ.χλμ., η Δ.Ε. Μαδύτου με 22,85 άτομα/τ.χλμ., η Δ.Ε. Απολλωνίας με 19,11 άτομα/τ.χλμ. και η Δ.Ε. Αρεθούσας με μόλις 10,41 άτομα/τ.χλμ. Εξετάζοντας τον Πίνακα 14, σε σύγκριση με άλλους Δήμους της Π.Ε. Θεσσαλονίκης, διαπιστώνεται ότι η πυκνότητα του Δήμου Βόλβης είναι σημαντικά μικρότερη από την αντίστοιχη πυκνότητα του Δήμου Χαλκηδόνος που είναι 76,88 άτομα/τ.χλμ. Η πυκνότητα του όμορου Δήμου Λαγκαδά είναι σε παρόμοιο επίπεδο με τον Δήμο Βόλβης, με τιμή 30,30 άτομα/τ.χλμ. Η Π.Ε. Θεσσαλονίκης και το Π.Σ.Θ εμφανίζουν σημαντικά μεγαλύτερες τιμές όσον αφορά στην πυκνότητά τους, 296,92 άτομα/τ.χλμ. και 6.255,27 άτομα/τ.χλμ. αντίστοιχα.

Πίνακας 14. Μικτή πυκνότητα στον Δήμο Βόλβης και στις Δημοτικές Ενότητες και σύγκριση με άλλους Δήμους της Π.Ε. Θεσσαλονίκης

	Σύνολο εκτάσεων (τ.χλμ.)	Πληθυσμός (2021)	Πυκνότητα (ατομ./τ.χλμ.)
Δ.Ε. Αγίου Γεωργίου	66,2	4.681	70,71

Δ.Ε. Απολλωνίας	168,3	3.217	19,11
Δ.Ε. Αρέθουσας	214,9	2.238	10,41
Δ.Ε. Εγνατίας	115,6	2.700	23,36
Δ.Ε. Μαδύτου	89,5	2.045	22,85
Δ.Ε. Ρεντίνας	128,5	4.874	37,93
Δήμος Βόλβης	783,0	19.755	25,23
Δήμος Χαλκηδόνας	390,6	30.030	76,88
Δήμος Λαγκαδά	1221,8	37.022	30,30
Δήμος Θερμαϊκού	133,4	45.561	341,54
Π.Σ.Θ.	131,13	820.254	6.255,27
Π.Ε. Θεσσαλονίκης	3.680,90	1.092.919	296,92

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021 και ίδια επεξεργασία.

α.2.2.2. Λοιπά δημογραφικά χαρακτηριστικά μόνιμου πληθυσμού

Με βάση τα στοιχεία των απογραφών 2011 και 2021, διαπιστώνεται ότι υπάρχει μια ισόποση κατανομή του ανδρικού και του γυναικείου φύλου με ελάχιστη διαφοροποίηση σύμφωνα με την Απογραφή του 2021, όπου φαίνεται να υπερτερεί κατά 1,8% το γυναικείο φύλο έναντι του ανδρικού (50,9% έναντι 49,1%) (Πίνακας 15).

Πίνακας 15. Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο του Δήμου Βόλβης για τα έτη 2011 και 2021

	Απογραφή 2011			Απογραφή 2021			Ποσοστό (%) 2011		Ποσοστό (%) 2021	
	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες
Δήμος Βόλβης	11.742	11.736	23.478	9.726	10.086	19.812	50,0%	50,0%	49,1%	50,9%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και 2021 και ίδια επεξεργασία.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 16 τα ποσοστά των ηλικιακών ομάδων κυμαίνονται από 10,41% μέχρι 14,99% (οι ηλικιακές ομάδες των 15-24 και 65-74 αντίστοιχα), όπως διαπιστώνεται και από την πυραμίδα ηλικιών για το έτος 2011 (Διάγραμμα 3). Σε μια πιο γενικευμένη κατηγοριοποίηση των ηλικιακών ομάδων (Διάγραμμα 4) φαίνεται να υπερτερεί η μέση ηλικία, δηλαδή η ηλικιακή ομάδα 35-64 με ποσοστό 38% και ακολουθούν τα άτομα τρίτης ηλικίας 65+ με ποσοστό 27%, τα άτομα 15-34 ετών με ποσοστό 22% και τα παιδιά 0-15 με ποσοστό 13%.

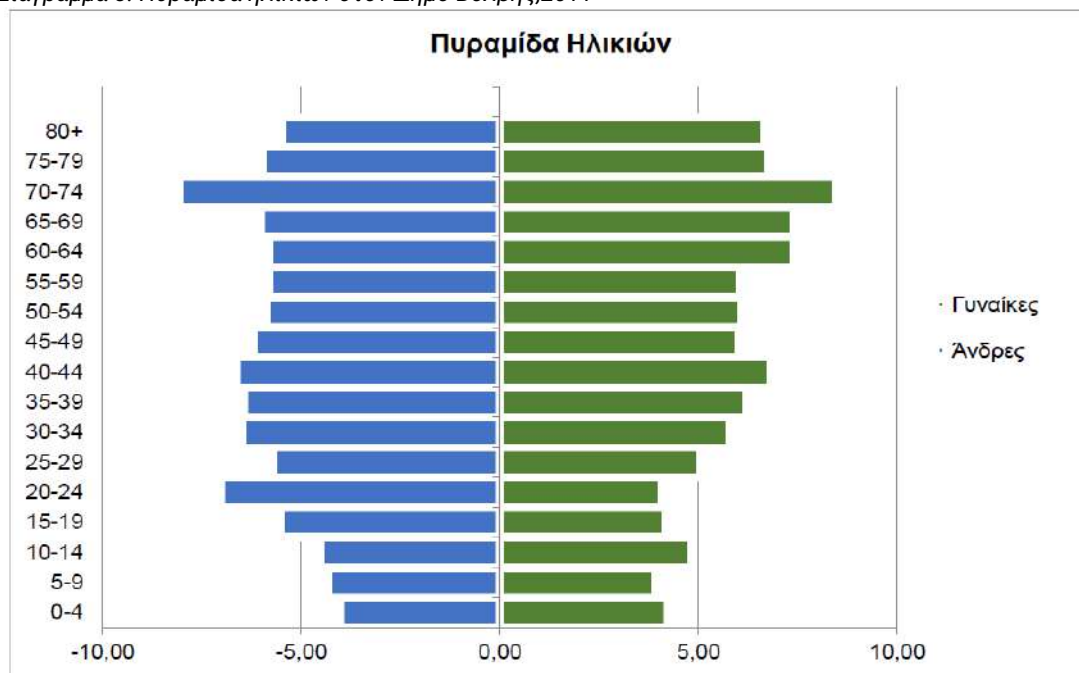
Πίνακας 16. Ποσοστό κατανομής ηλικιών ανά ηλικιακή ομάδα στον Δήμο Βόλβης

Ηλικιακή ομάδα	Σύνολο	Ποσοστό επί του συνόλου
0-14	3.035	12,93%
15-24	2.445	10,41%
25-34	2.708	11,53%
35-44	3.067	13,06%
45-54	2.838	12,09%
55-64	2.941	12,53%

65-74	3.520	14,99%
75+	2.924	12,45%

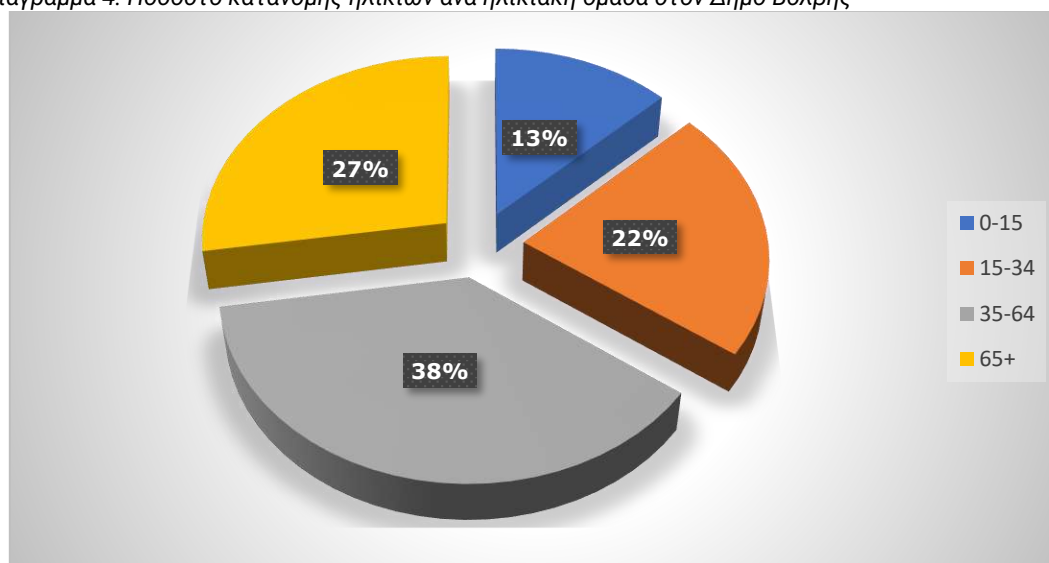
Πηγή: Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 3. Πυραμίδα ηλικιών στον Δήμο Βόλβης, 2011



Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, 2020, απογραφή 2011

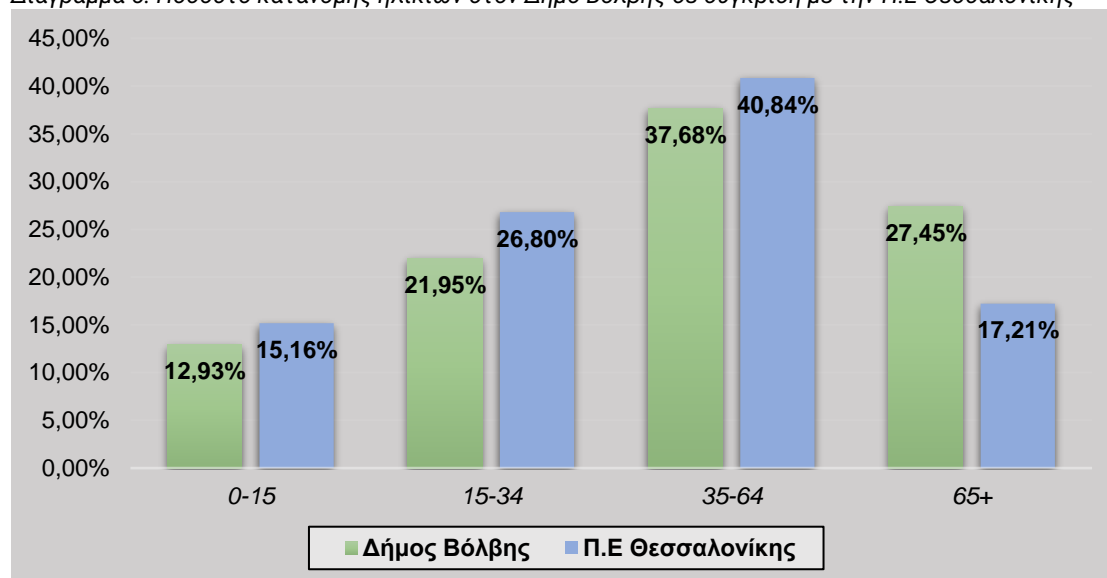
Διάγραμμα 4. Ποσοστό κατανομής ηλικιών ανά ηλικιακή ομάδα στον Δήμο Βόλβης



Πηγή: Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, 2011 και ίδια επεξεργασία.

Συγκρίνοντας την κατανομή του πληθυσμού ανά ηλικιακές ομάδες στον Δήμο Βόλβης με την Π.Ε Θεσσαλονίκης, όπως απεικονίζεται στο Διάγραμμα 5, συμπεραίνεται ότι ο Δήμος Βόλβης κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα με αυτά της Π.Ε Θεσσαλονίκης, με μικρές διαφορές στις περισσότερες ηλικιακές ομάδες, εκτός της ηλικιακής ομάδας της τρίτης ηλικίας (65+) όπου ο Δήμος Βόλβης υπερτερεί κατά 10,24 ποσοστιαίες μονάδες.

Διάγραμμα 5. Ποσοστό κατανομής ηλικιών στον Δήμο Βόλβης σε σύγκριση με την Π.Ε Θεσσαλονίκης



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

α.2.2.3. Χαρακτηριστικά Νοικοκυριών Μόνιμου Πληθυσμού

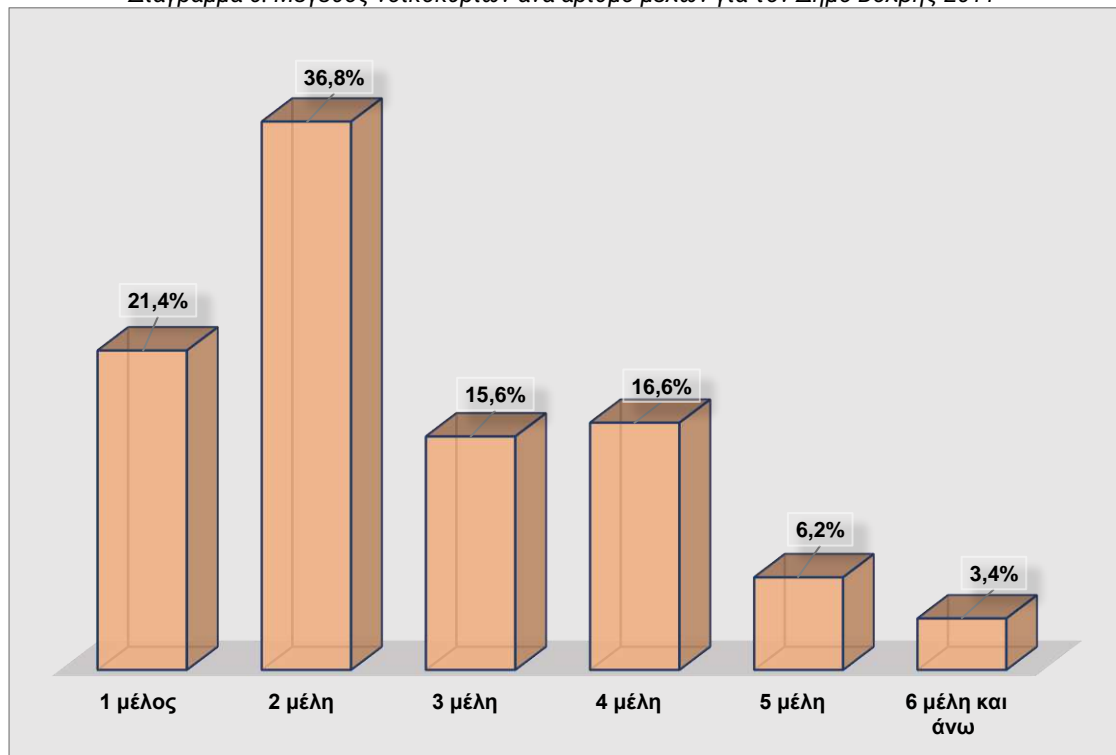
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011, τα νοικοκυριά στον Δήμο Βόλβης είναι 8.714 με αριθμό μελών 22.780. Όπως απεικονίζεται στον Πίνακα 17 και στο Διάγραμμα 6 υπερτερούν έναντι των υπολοίπων τα νοικοκυριά με 2 μέλη (3.203, 36,8%), ακολουθούν τα νοικοκυριά με 1 μέλος (1.865, 21,4%), ενώ τα νοικοκυριά με 5 μέλη και άνω είναι πολύ λιγότερα (840, 9,6%). Στο σύνολο του Δήμου Βόλβης το μέσο μέγεθος νοικοκυριού ανέρχεται σε 2,61 άτομα/νοικοκυριό, τιμή μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της Π.Ε Θεσσαλονίκης (2,53 άτομα/νοικοκυριά) και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2,58 άτομα/νοικοκυριό). Η τάση δημιουργίας ολιγομελών νοικοκυριών που εμφανίζεται εντός του Δήμου Βόλβης, είναι αποτέλεσμα της γενικότερης κατάστασης που επικρατεί στην χώρα, φαινόμενο που οφείλεται κυρίως στην υπογεννητικότητα, αλλά και σε άλλα αίτια όπως είναι η ανεργία, η οικονομική αδυναμία νέων οικογενειών ανατροφής 1-2 παιδιών (ή και κανενός), η εγκατάσταση στην περιοχή για εργασιακούς σκοπούς και στο μεγάλο αριθμό οικονομικά ανενεργών, π.χ. ηλικιωμένοι.

Πίνακας 17.Αριθμός και μέγεθος νοικοκυριών ανά μέλη του Δήμου Βόλβης για το έτος 2011

Περιγραφή	Νοικοκυριά	Μέλη
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	8.714	22.780
1 μέλος	1.865	1.865
2 μέλη	3.203	6.406
3 μέλη	1.363	4.089
4 μέλη	1.443	5.772
5 μέλη	540	2.700
6 μέλη και άνω	300	1.948

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 6. Μέγεθος νοικοκυριών ανά αριθμό μελών για τον Δήμο Βόλβης 2011



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

α.2.2.4. Διάρθρωση Οικονομικής Δραστηριότητας-Οικονομικά χαρακτηριστικά

Σχετικά με τη διάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων ανά τομέα στον Δήμο Βόλβης, παρατηρείται μια σημαντική υπεροχή του τριτογενή τομέα για το σύνολο των απασχολούμενων του Δήμου με ποσοστό 53,79%, με τον πρωτογενή τομέα να αποτελεί το 28,23% και τον δευτερογενή το 17,99%. Πέραν των ανωτέρω στοιχείων απασχόλησης ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, στον Πίνακα 18 παρουσιάζονται στοιχεία και για την κατανομή του πληθυσμού σε οικονομικά ενεργούς, μη ενεργούς, καθώς και σε ανέργους στο σύνολο των οικονομικά

ενεργών στον Δήμο. Οι οικονομικά ενεργοί κάτοικοι αποτελούν μόνο το 32,38% του πληθυσμού του Δήμου και από αυτούς το 78,99% είναι απασχολούμενοι, ενώ το 21,01% είναι άνεργοι. Επιπλέον, οι οικονομικά μη ενεργοί αποτελούν το 67,62%, σύμφωνα με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του έτους 2011. Συγκρίνοντας τις τιμές αυτές με τις αντίστοιχες της Π.Ε Θεσσαλονίκης διαπιστώνεται ότι οι οικονομικά ενεργοί πολίτες υπερτερούν στην Π.Ε Θεσσαλονίκης κατά 10 περίπου ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το ποσοστό ανεργίας κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα τόσο για τον Δήμο όσο και για το σύνολο της Π.Ε. (21 και 22,5% αντίστοιχα). Οι οικονομικά μη ενεργοί πολίτες στην Π.Ε Θεσσαλονίκης είναι κατά 10,5% λιγότεροι από τους οικονομικά μη ενεργούς στον Δήμο Βόλβης (67,62%). Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι η κυριαρχία του πρωτογενή τομέα στον Δήμο Βόλβης με ποσοστό 28,23%, όπως προαναφέρθηκε, έναντι 3,38% της Π.Ε Θεσσαλονίκης. Οι απασχολούμενοι στον δευτερογενή τομέα στην Π.Ε Θεσσαλονίκης αποτελούν το 19,26%, ποσοστό ελαφρώς μεγαλύτερο από το αντίστοιχο του Δήμου, και στον τριτογενή τομέα το 77,36%, έναντι 53,79% σε επίπεδο Δήμου.

Πίνακας 18. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, άνεργοι, 2011

	Σύνολο	Σύνολο οικονομικά ενεργών	Απασχολούμενοι			Άνεργοι	Οικονομικά μη ενεργοί	
			Σύνολο απασχολούμενων	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας			Τριτογενής Τομέας
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	23.478	7.602	6.005	1.695	1.080	3.230	1.597	15.876
Ποσοστό επί του συνόλου	-	32,38%	78,99%	28,23%	17,99%	53,79%	21,01%	67,62%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.110.551	476.191	369.392	12.472	71.147	285.773	106.799	634.360
Ποσοστό επί του συνόλου	-	42,88%	77,57%	3,38%	19,26%	77,36%	22,43%	57,12%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Εξετάζοντας τα στοιχεία του Πίνακα 19, προκύπτει ότι οι άντρες αποτελούν το 68,17% των οικονομικά ενεργών ενώ οι γυναίκες το 31,83%. Από αυτούς απασχολούμενοι είναι το 79,89% και το 77,07% αντίστοιχα. Το ποσοστό των ανέργων κατανέμεται σε 69,07% για τους πρώην απασχολούμενους και 30,93% για τους νέους άνεργους σε επίπεδο Δήμου. Από τους οικονομικά μη ενεργούς στον Δήμο το 20,48% αποτελούν οι μαθητές και σπουδαστές, και το 45,12% οι συνταξιούχοι. Οι άνεργοι «νέοι» αποτελούν το 36,40% για το γυναικείο φύλο και το 28,02% για το ανδρικό, ενώ οι άνεργοι πρώην απασχολούμενοι αποτελούν το 63,6% και 71,98% αντίστοιχα (βλ. και Διαγράμματα 7 και 8).

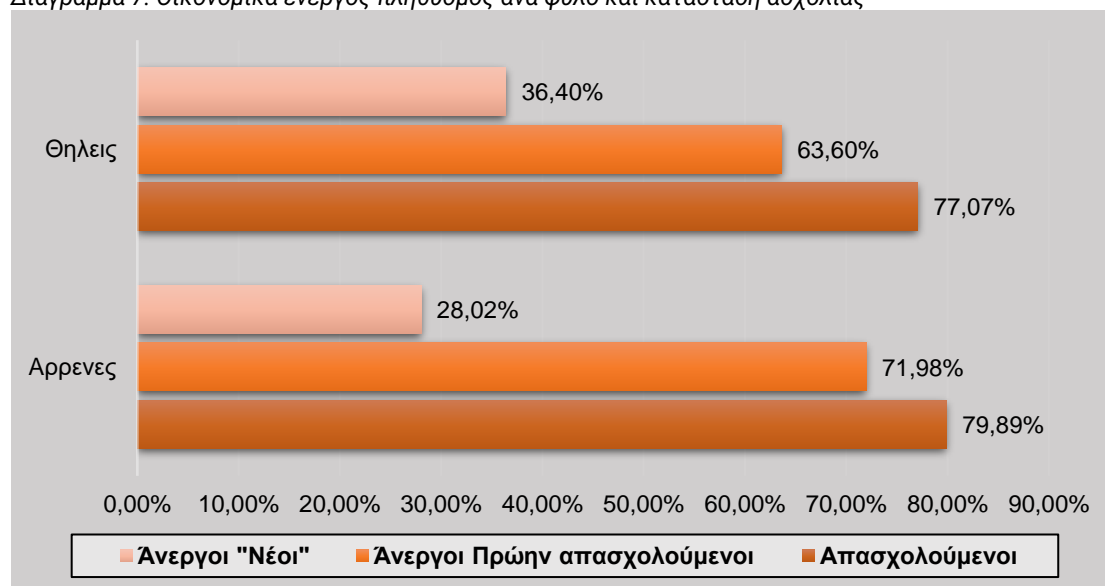
Πίνακας 19. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και κατάσταση ασχολίας

Περιγραφή τύπου μόνιμης διαμονής/ φύλο	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί					Οικονομικά μη ενεργοί			
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Σύνολο	Μαθητές-σπουδαστές	Συνταξιούχοι	Λοιποί
				Σύνολο	Πρώην απασχολούμενοι	"Νέοι"				
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	23.478	7.602	6.005	1597	1103	494	15876	3252	7163	5461
	-	32,38%	78,99%	21,01%	69,07%	30,93%	67,62%	20,48%	45,12%	34,40%

Άρρενες	11.742	5.182	4140	1042	750	292	6.560	1611	3700	1249
	50,01%	68,17%	79,89%	20,11%	71,98%	28,02%	55,87%	24,56%	56,40%	19,04%
Θήλεις	11.736	2420	1865	555	353	202	9.316	1641	3463	4212
	49,99%	31,83%	77,07%	22,93%	63,60%	36,40%	79,38%	17,61%	37,17%	45,21%

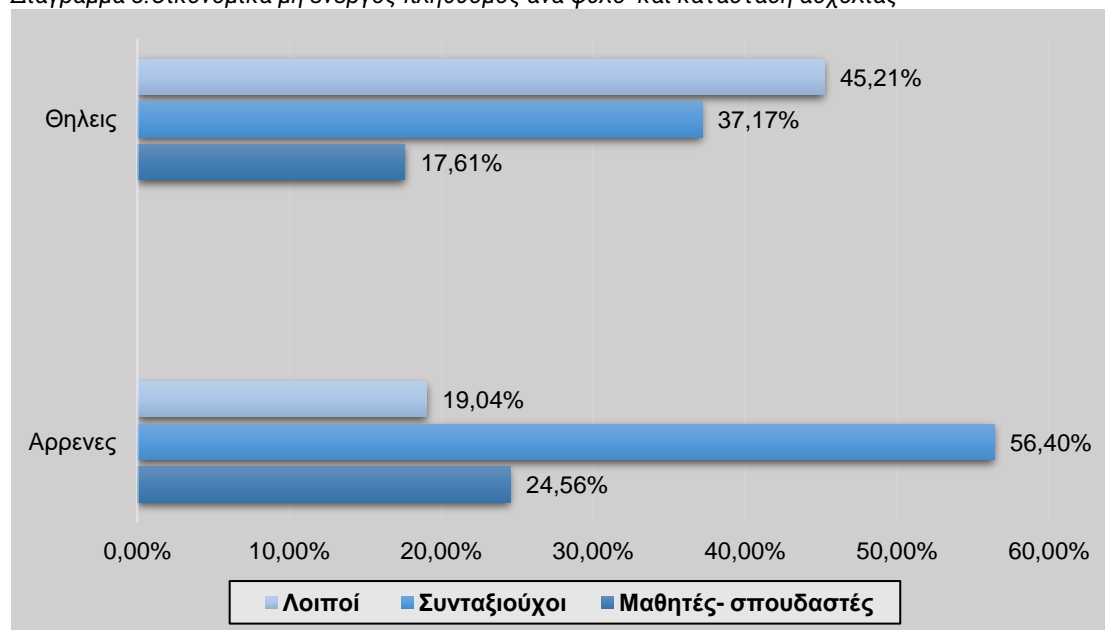
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 7. Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και κατάσταση ασχολίας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 8. Οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και κατάσταση ασχολίας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

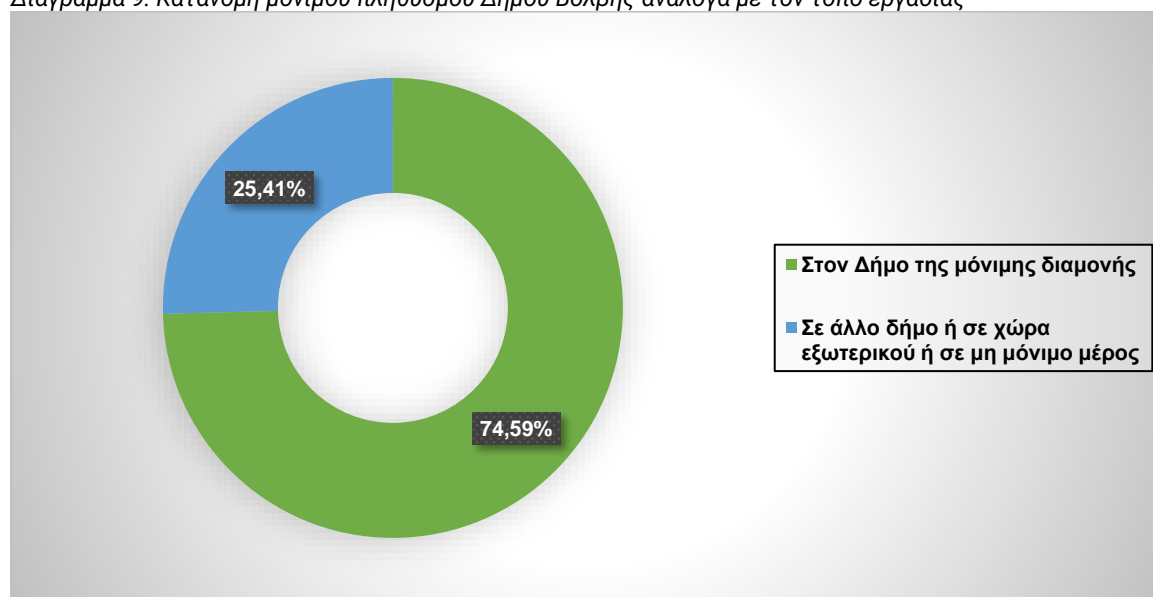
Το 74,59% του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βόλβης απασχολείται εντός των ορίων του Δήμου (Πίνακας 20 και Διάγραμμα 9), ποσοστό που αντιστοιχεί σε 4.479 άτομα εν αντιθέσει με το 25,41% που απασχολείται εκτός του Δήμου μόνιμης διανομής ή σε χώρα εξωτερικού ή σε μη μόνιμο μέρος, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 1.526 άτομα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου.

Πίνακας 20. Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Βόλβης κατά τόπο εργασίας

Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Τόπος εργασίας	
		Στον Δήμο της μόνιμης διαμονής	Σε άλλο δήμο ή σε χώρα εξωτερικού ή σε μη μόνιμο μέρος
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	6.005	4.479	1.526
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	74,59%	25,41%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 9. Κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βόλβης ανάλογα με τον τόπο εργασίας



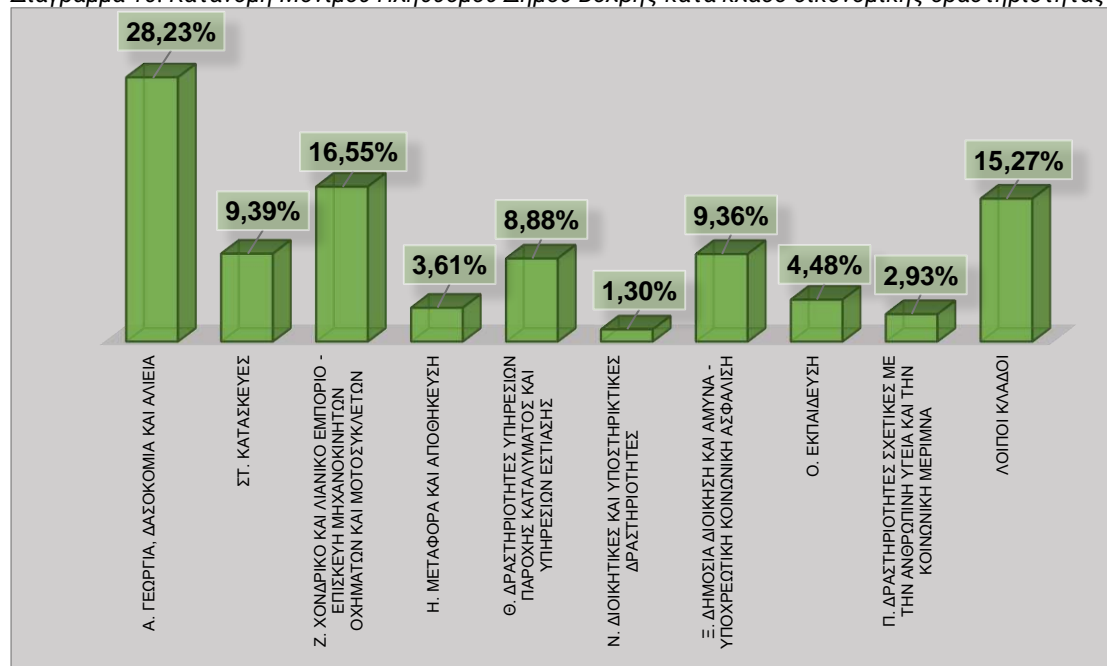
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Σχετικά με την απασχόληση στον Δήμο Βόλβης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, διαπιστώνεται ότι ο κλάδος «Γεωργία, Δασοκομία και Αλιεία» κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης του 28,23% και ακολουθεί ο κλάδος του «Χονδρικού και Λιανικού εμπορίου-Επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών» με ποσοστό 16,55%. Οι υπόλοιποι κλάδοι βρίσκονται σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο (Πίνακας 21 και Διάγραμμα 10).

Πίνακας 212. Απασχολούμενοι Δήμου Βόλβης κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 10. Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Βόλβης κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία

Από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, όσον αφορά στη θέση στο επάγγελμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των απασχολούμενων ανήκει στην κατηγορία «Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς» με ποσοστό 25,58% και «Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών, πωλητές» με ποσοστό 23,25% (Πίνακας 22). Η αμέσως επόμενη κατηγορία απασχολούμενων είναι η «Ειδικευμένοι τεχνίτες και συναφή επαγγέλματα» με ποσοστό 15,67% με τις υπόλοιπες κατηγορίες να απασχολούν πολύ μικρό ποσοστό του απασχολούμενου πληθυσμού του Δήμου. Το μικρότερο ποσοστό αντιστοιχεί σε «υπαλλήλους γραφείου» και «τεχνικούς και ασκούντες συναφή επαγγέλματα» με 3,61% και 3,96% αντίστοιχα, σύμφωνα με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011 και όπως απεικονίζεται διαγραμματικά στο Διάγραμμα 11.

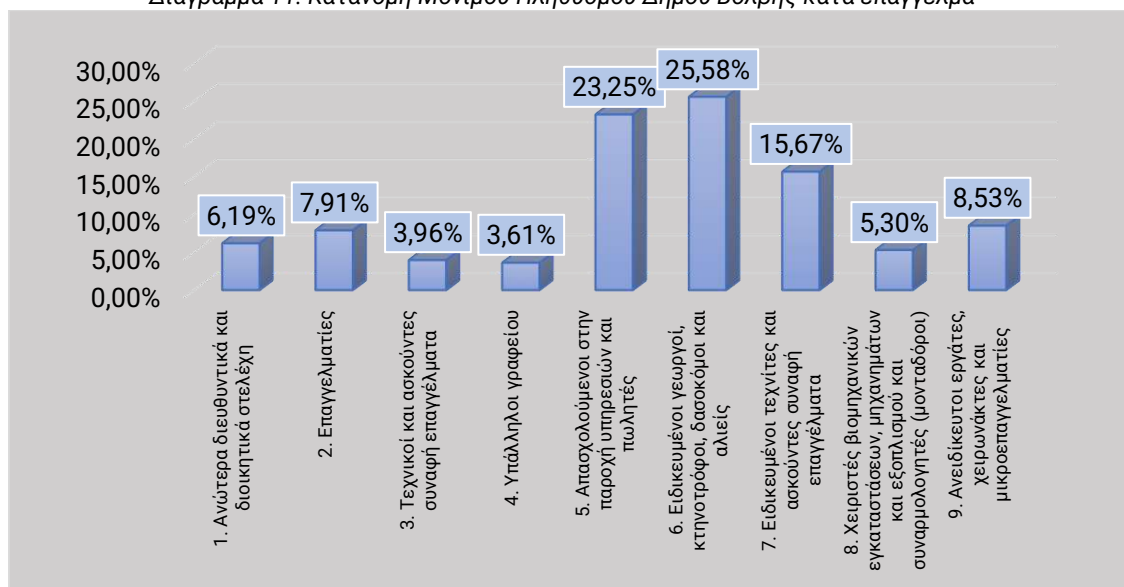
Περιγραφή τύπου μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας									
		Α. ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	Β. ΣΤ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Γ. ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	Δ. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	Ε. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	ΣΤ. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	Ζ. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Η. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Θ. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΙΑ. ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	6.005	1.695	564	994	217	533	78	562	269	176	917
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	28,23%	9,39%	16,55%	3,61%	8,88%	1,30%	9,36%	4,48%	2,93%	15,27%

Πίνακας 22. Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Βόλβης κατά επάγγελμα

Επίπεδο Αναφοράς	Σύνολο	Επάγγελμα								
		1. Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	2. Επαγγελματίες	3. Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	4. Υπάλληλοι γραφείου	5. Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	6. Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	7. Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	8. Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	9. Ανείδικευτοι εργάτες, χειρώνακτες και μικροεπαγγελματίες
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ	6.005	372	475	238	217	1.396	1.536	941	318	512
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	6,19%	7,91%	3,96%	3,61%	23,25%	25,58%	15,67%	5,30%	8,53%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 11. Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Βόλβης κατά επάγγελμα



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

α.2.3 – Ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος / χρήσεις γης περιοχής παρέμβασης

α.2.3.1 - Σταυρός

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό του Σταυρού αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και σε εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στον Σταυρό είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Δημαρχείο-ΚΕΠ Δήμου Βόλβης
	Τελωνείο
	Πυροσβεστική ΕΛΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΚΑΠΗ
Εκπαίδευση	1 ^ο Νηπιαγωγείο Σταυρού
	2 ^ο Νηπιαγωγείο Σταυρού
	1 ^ο Δημοτικό Σχολείο Σταυρού
	2 ^ο Δημοτικό Σχολείο Σταυρού
	Γυμνάσιο Σταυρού
	Γενικό Λύκειο Σταυρού
	ΕΠΑΛ Σταυρού
Περίθαλψη	Αγροτικό Ιατρείο Σταυρού
Πολιτισμός	Πολιτιστικός Σύλλογος
	Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής
Αθλητισμός	Κλειστό Γυμναστήριο
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Χώρος πρασίνου και ανοικτό θέατρο

α.2.3.2 – Ασπροβάλτα

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό της Ασπροβάλλτας αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και σε διοικητικές και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στην Ασπροβάλτα είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Δημοτικό Γραφείο Ασπροβάλλτας
	ΔΕΥΑ Βόλβης
	ΕΛΤΑ
	Αστυνομικό Τμήμα Ασπροβάλλτας
Εκπαίδευση	Παιδικός Σταθμός Ασπροβάλλτας
	Νηπιαγωγείο Ασπροβάλλτας
	Δημοτικό Σχολείο Ασπροβάλλτας
	Γυμνάσιο Ασπροβάλλτας
	Λύκειο Ασπροβάλλτας
Αθλητισμός	Δημοτικό Γυμναστήριο ΟΠΑΠ Δήμου Βόλβης

	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Ασπροβάλας
	Γήπεδο Μπάσκετ
	Γήπεδα Τέννις
Περίθαλψη	Αγροτικό Ιατρείο
Πολιτισμός	Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου Δημοτικό Ανοικτό Θέατρο Ασπροβάλας
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Παραλιακός πεζόδρομος Κεντρική Πλατεία Μ. Αλέξανδρος και χώροι πρασίνου

α.2.3.3 – Νέα Βρασνά

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό των Νέων Βρασνών αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στα Νέα Βρασνά είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινοφελείς Υπηρεσίες	ΚΕΠ Δ. Βόλβης
	Κοινότητα Ν. Βρασνών
	Αγροτικό Ιατρείο
Εκπαίδευση	Δημοτικό Σχολείο (επί της οδού 7η Παραλιακή)
Πολιτισμός	Ι.Ν. Αγίων Κωνσταντίνου & Ελένης
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Πλατεία (επί της οδού Γεωργ. Τράικου)
	Παιδική χαρά (επί της οδού Γεωργ. Τράικου)
	Πάρκο και παραλιακή οδός που λειτουργεί ως πεζόδρομος (από την οδό Γ. Ρίτζου έως Ελ. Βενιζέλου)
	Χώροι πρασίνου κατά μήκος της οδού ήπιας κυκλοφορίας (από την οδό Ελ. Βενιζέλου έως 1η Παραλιακή)

α.2.3.4 – Νέα Απολλωνία

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό της Νέας Απολλωνίας αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στην Νέα Απολλωνία είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινοφελείς Υπηρεσίες	Πρώην Δημαρχείο (ΚΕΠ)
	ΕΛΤΑ
	ΚΑΠΗ
Εκπαίδευση	Νηπιαγωγείο Νέας Απολλωνίας
	Δημοτικό Σχολείο Νέας Απολλωνίας

Πολιτισμός	Ι.Ν. Αποστόλων Πέτρου και Παύλου Δανειστική Βιβλιοθήκη
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Παιδική χαρά Πλατεία

α.2.3.5 – Νέα Μάδυτος

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό της Νέας Μαδύτου αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στην Νέα Μάδυτο είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Δημοτική Κοινότητα Μαδύτου ΚΑΠΗ ΚΕΠ
Εκπαίδευση	Νηπιαγωγείο Νέας Μαδύτου Δημοτικό Σχολείο Νέας Μαδύτου Γυμνάσιο Νέας Μαδύτου Λύκειο Νέας Μαδύτου
Περίθαλψη	Κέντρο Υγείας
Πολιτισμός	Δημοτική Βιβλιοθήκη Πολιτιστικός Σύλλογος Ι.Ν. Τιμίου Προδρόμου
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Κεντρική Πλατεία

α.2.3.6 – Προφήτης

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό του Προφήτη αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στον Προφήτη είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Πρώην Δημαρχείο
Εκπαίδευση	Νηπιαγωγείο Προφήτη Γυμνάσιο Προφήτη
Πολιτισμός	Ι.Ν. Προφήτη Ηλία
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Χώροι πρασίνου βόρεια του Γυμνασίου Πλατεία Πάρκο δίπλα στο πρώην Δημαρχείο Πλατεία στην είσοδο του οικισμού Παιδική χαρά και γήπεδο ποδοσφαίρου στην είσοδο του οικισμού

α.2.3.7 – Αρέθουσα

Οι χρήσεις γης που συγκεντρώνονται στον οικισμό της Αρέθουσας αφορούν σε κτίρια κατοικίας, κτίρια εκπαιδευτικών χρήσεων, κτίρια με πολιτιστικές χρήσεις, κτίρια με κεντρικές λειτουργίες, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Τα σημεία ενδιαφέροντος στην Αρέθουσα είναι τα εξής:

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Δημοτικό Γραφείο Αρέθουσας
Εκπαίδευση	Νηπιαγωγείο Αρέθουσας
	Δημοτικό Σχολείο Αρέθουσας
	Γυμνάσιο Αρέθουσας
Πολιτισμός	Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου
Ανοιχτοί χώροι-Χώροι πρασίνου	Πλατεία και παιδική χαρά

α.3 – Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών.

Μεθοδολογία καταγραφής και αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης

Για να σχηματισθεί μια πλήρης εικόνα για την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου πεζής μετακίνησης, πραγματοποιήθηκε αυτοψία στην εξεταζόμενη περιοχή. Κατά την αυτοψία έγινε επιτόπια παρατήρηση, καταγραφή και βαθμολόγηση των παραγόντων που συνθέτουν την ποιότητα εξυπηρέτησης σε ένα τμήμα του πεζοδρομίου ή πεζοδρόμου. Χρησιμοποιήθηκε ειδικό έντυπο καταγραφής (εικόνα 18) που περιλαμβάνει την αξιολόγηση παραγόντων που εντάσσονται στις εξής θεματικές κατηγορίες:

- Υποδομή και χαρακτηριστικά (γεωμετρικά, μορφολογικά) πεζοδρομίου
- Διαβάσεις, νησίδες και θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ (περιβάλλον πεζοδρομίου)
- Υποδομή χώρου πρασίνου/πλατείας
- Υποδομή σε δημόσια κτίρια (υπηρεσίες, σχολεία, κέντρα υγείας, κ.λπ.)

Η βαθμολόγηση διακρίνεται σε:

- 0:κακή κατάσταση/ μη ύπαρξη υποδομών.
- 1:μέτρια κατάσταση/ ύπαρξη υποδομών με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές.
- 2: καλή κατάσταση/ ύπαρξη υποδομών σύμφωνες με τις προδιαγραφές.

Εικόνα 18. Παράδειγμα Καρτέλας Καταγραφής Πεδίου Υφιστάμενων Υποδομών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ Σ.Α.Π.		ΘΙΩΜΑΣΙΑ ΟΔΟΥ/ ΤΜΗΜΑ: ΒΕΛΙΣΣΟΥ							ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ				
		Υποδομή και Χαρακτηριστικά πεζοδρομίου/πεζοδρόμου							1				
Τμήμα Οδού	Μυτό Πλάτος πεζοδρομίου	Οδηγός Οδού/συνιστάμενα	Διάμετρο πεζοδρομίου	Ρόμπες	Ελαστικό ύψος οδού/συνιστάμενα	Φυτεύσεις εντός πεζοδρομίου	Εμπόδια (ραμπές/καθίσματα, κινητές, κλπ.) Λινοσπογγώδεις	Κοινωνικά παρατηρήσιμα στοιχεία	Προστατευτικά καθυστερημένα	Οδικός Σηματοδότης Δ.Μ.Ε.Α.	Διαβάσεις	Πηλίδες	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Αρμετοστά										Ρόμπες	Εμπόδια	Πλάτος πλάτους	Εξέταση
Διπλά													

ΥΠΟΜΟΝΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	0	ΕΛΑΦΡΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΜΗ ΥΠΑΡΧΕΙ	1	ΜΕΤΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΕ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	2	ΣΕΒΗΡΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
--------------------------------	---	------------------------------	---	---	---	---

ΤΜΗΜΑ ΧΑΡΤΗΣ:



Τα κριτήρια αξιολόγησης διαμορφώθηκαν με βάση τις απαιτήσεις προσβασιμότητας της Υ.Α.οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 (ΦΕΚ 6213/Β'/7-12-2022) «Αντικατάσταση της υπ'αρ.52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)».

Η αυτοψία πραγματοποιήθηκε σε μία τυπική καθημερινή με ανοιχτά καταστήματα, από τις 10:00 το πρωί έως και τις 16:00 το μεσημέρι, ώστε να περιλαμβάνει ευρύτερο δείγμα της πεζής κυκλοφορίας (κινήσεις εργαζομένων, μαθητών, αγοραστών, περαστικών, κ.α.)

Επιπλέον πραγματοποιήθηκε και λεπτομερής φωτογραφική αποτύπωση της εξεταζόμενης περιοχής, τμήμα της οποίας παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος Παραδοτέου 1.

Τέλος, σημειώνεται ότι οι εξεταζόμενες περιοχές επιλέχθηκαν κατόπιν αξιολόγησης του συνόλου των οικισμών και μετά από συνεννόηση και υπόδειξη του Φορέα Εκπόνησης του Δήμου.

Μεθοδολογία δημιουργίας και διαχείρισης γεωχωρικών δεδομένων

Με την ολοκλήρωση της επιτόπιας έρευνας και καταγραφής των δεδομένων της υφιστάμενης κατάστασης για τις παραμέτρους της αστικής προσβασιμότητας, είναι διαθέσιμο ένα σύνολο δεδομένων το οποίο επιτρέπει την καθολική αξιολόγηση της περιοχής μελέτης. Κρίνεται σημαντική η ποιοτική, η ποσοτική και η χωρική ανάλυση των δεδομένων αυτών, για την εξαγωγή των απαραίτητων συμπερασμάτων και τον χωρικό εντοπισμό των σημείων τα οποία παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα.

Τα συλλεχθέντα στοιχεία εισήχθησαν σε περιβάλλον Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών (ΣΓΠ) (QGIS), με το μορφότυπο shapefile, σύμφωνα με τις διατάξεις της αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30.11.2021 υπουργικής απόφασης του

Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» (Β' 5553/2021), και την Ερμηνευτική Εγκύκλιο της από 28-12-2022 ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/138233/1697.

Για την καταγραφή των στοιχείων και την ψηφιοποίηση αυτών, πραγματοποιείται η συγκέντρωση των δεδομένων για τις υποδομές προσβασιμότητας, μέσω ανάλυσης της πρωτογενούς έρευνας. Πραγματοποιήθηκε η ψηφιοποίηση αυτών ως στοιχεία διαφορετικών ιδιοτήτων. Ειδικότερα, πρόκειται για διανυσματικά αρχεία τα οποία περιέχουν την πολυγωνική, σημειακή και γραμμική πληροφορία για κάθε στοιχείο υποδομής, με τα διακριτικά πεδία της ταυτοποίησης, ώστε να καταστεί δυνατή η αντιστοίχιση τους με το σύνολο της περιγραφικής βάσης. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας ψηφιοποίησης και εισαγωγής της καταγραφής, παράγεται η περιγραφική βάση δεδομένων με όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής μελέτης ως προς την προσβασιμότητα και την ευελιξία της μετακίνησης με γνώμονα τα πρότυπα των σχετικών προδιαγραφών. Σημειώνεται ότι τα περιγραφικά δεδομένα που αφορούν στοιχεία τα οποία σχετίζονται με πληροφορίες του θεσμικού πλαισίου (πχ ΓΠΣ/ΣΧΟΑΑΠ), συμπληρώθηκαν κατά την κρίση της ομάδας μελέτης, στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται το ανάλογο εγκεκριμένο σχέδιο ή/και στις περιπτώσεις που αυτό δεν περιλαμβάνει την εν λόγω πληροφορία. Για την ψηφιοποίηση των πολυγωνικών, γραμμικών και σημειακών στοιχείων χρησιμοποιείται ως υπόβαθρο το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων (όπου υπάρχουν διαθέσιμα) και οι ορθοεικόνες των ανοιχτών υποβάθρων (OpenLayers), σε σύστημα γεωγραφικών συντεταγμένων ΕΓΣΑ87. Η ανάλυση ΣΓΠ χρησιμοποιείται για να καταγράψει τα χωρικά δεδομένα, ώστε να είναι δυνατή η επεξεργασία τους. Ειδικότερα, εξάγονται πολυγωνικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν την ευκλείδεια οριοθέτηση των ανοικτών δημόσιων κοινόχρηστων χώρων (πχ. πλατείες και πάρκα), όπως αυτά αποτυπώθηκαν από την επιτόπια έρευνα. Αντίστοιχα, ως σημειακά στοιχεία (features) εισάγονται κοινόχρηστα και κοινωφελή κτίρια, τα οποία αποτελούν σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος και απαραίτητους προορισμούς. Στο ίδιο πλαίσιο καταγράφηκαν όλες οι χρήσεις γης που κρίθηκαν σημαντικές για τη μελέτη του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας. Τέλος, ως γραμμικά στοιχεία εισήχθησαν οι διαδρομές που αποτελούν την περιοχή παρέμβασης. Σημειώνεται ότι η γραμμική πληροφορία βασίστηκε στη ρυμοτομία των οικοδομικών τετραγώνων του Δήμου, όπως αυτή αντλήθηκε από τα ανοικτά δεδομένα του ιστοτόπου e-Poleodomia, για όσους οικισμούς του Δήμου υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα. Για τις λοιπές περιοχές η ψηφιοποίηση βασίστηκε στη δορυφορική απεικόνιση των υποβάθρων με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια, καθώς επίσης και στα ρυμοτομικά διαγράμματα ή τις διανομές που αντλήθηκαν κατά τη συλλογή των στοιχείων της μελέτης, τα οποία πρώτα γεωαναφέρθηκαν στο κατάλληλο σύστημα συντεταγμένων.

Το σύνολο της γεωβάσης επιτρέπει την παραγωγή θεματικών χαρτών οι οποίοι οπτικοποιούν τα συμπεράσματα τα ανάλυσης, αποδίδοντας σε ένα κατανοητό χαρτογραφικό υπόβαθρο τις δυνάμεις και τις αδυναμίες της περιοχής μελέτης με την αποτύπωση της πληροφορίας. Επιπροσθέτως, η χρήση του εργαλείου των ΣΓΠ, εξάγονται όλες οι καταγραφές του Πίνακα Ιδιοτήτων (AttributeTable) των τριών

διανυσματικών αρχείων σε μορφή πινάκων του περιβάλλοντος των Υπολογιστικών Φύλλων (Excel) για ομαδοποίηση και κωδικοποίηση. Με την ολοκλήρωση της εξαγωγής, τα δεδομένα επεξεργάστηκαν με τον κατάλληλο τρόπο και παρουσιάζονται περιγραφικά σε πίνακες και διαγράμματα.

α.3.1. Ο οικισμός του Σταυρού

α.3.1.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Ο οικισμός του Σταυρού, ο οποίος αποτελεί και τον μεγαλύτερο οικισμό του Δήμου, χαρακτηρίζεται ως συγκοινωνιακός κόμβος τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα, λόγω των δημόσιων και κοινωφελών υπηρεσιών που διαθέτει (υπηρεσίες δήμου, περιφερειακό ιατρείο, Πυροσβεστική, ΚΤΕΛ κλπ.).

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλοφορία βαρέων και μη οχημάτων, καθώς από το κέντρο του οικισμού διέρχεται η Επαρχιακή οδός 25 (με κατεύθυνση δύση-ανατολή) διαμπερούς χαρακτήρα, η οποία ανήκει στο πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, η οποία ξεκινά από τον κόμβο Εθνικής οδού 2 (κόμβος Σταυρού) και οδηγεί στους οικισμούς Ολυμπιάδος και Στρατωνίου του νομού Χαλκιδικής.

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, ο οικισμός του Σταυρού συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω 3 πυλών εισόδου/ εξόδου και 3 κυρίως οδικών αξόνων: την Επαρχιακή οδό 25 και την παραλιακή είσοδο από τα Νέα Βρασνά στο βορειοδυτικό τμήμα του οικισμού.

Βασικές οδοί του οικισμού (Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες) είναι οι οδοί Πλαστήρα, Παπάγου, Μακεδονομάχων, Ελλησπόντου, Γεννηματά και Αλ. Παναγούλη. Επίσης, σημαντική οδός με εμπορικές χρήσεις τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς και χώρους εστίασης είναι και η οδός Νίκης, η οποία χαρακτηρίζεται ως τοπική οδός. Σύμφωνα με το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βόλβης, και συγκεκριμένα το Παραδοτέο Β: Συλλογή Δεδομένων Αποτύπωσης Υφιστάμενης Κατάστασης, και την Παράγραφο 5.1: Αξιολόγηση της υφιστάμενης λειτουργίας του δικτύου, το οδικό δίκτυο, τόσο σε επίπεδο Δήμο όσο και σε επίπεδο οικισμών, δεν φαίνεται να παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά και καταγράφονται σημαντικές αντιθέσεις μεταξύ των οδών όσον αφορά την ποιότητα του οδοστρώματος και ορισμένες αδυναμίες στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- υψηλές ταχύτητες στην είσοδο του οικισμού
- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας

- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία δεν επιτρέπουν την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες, ελλείψεις σε ράμπες πεζών, αλλά και εμπόδια στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, δυσχεραίνοντας την ομαλή μετακίνηση. Σε κάποιες θέσεις υπάρχει και πλήρης απουσία πεζοδρομίων. Γενικότερα, η κατάσταση των υποδομών των πεζοδρομίων διακρίνεται σε δύο κατηγορίες: Μέτρια και Κακή κατάσταση. Πιο αναλυτικά:

Σε μέτρια κατάσταση κατατάσσονται τα πεζοδρόμια των οδών Λεωφ. Νίκης, Γεωργ. Παπανδρέου, Γεννηματά και Παπάγου. Στην οδό Λεωφ. Νίκης το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 5,00 έως 7,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε καλή κατάσταση. Στο βόρειο τμήμα του πεζοδρομίου υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, σε αντίθεση με το νότιο τμήμα όπου δεν υπάρχει. Παρατηρούνται εμπόδια στην ελεύθερη όδευση πεζών που αφορούν κυρίως τραπεζοκαθίσματα. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα ούτε διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Γεωργ. Παπανδρέου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,00 έως 3,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε μέτρια κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν ράμπες και κάποιες διαβάσεις, ωστόσο σε κάποιες θέσεις οι διαβάσεις λείπουν. Δεν υπάρχουν εμπόδια στα πεζοδρόμια που να εμποδίζουν την ελεύθερη κίνηση των πεζών. Ακόμη, στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Γεννηματά το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50 έως 2,00 μ., ενώ τοπικά φτάνει και τα 5,00 μ. Το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι γενικά σε μέτρια κατάσταση. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Παπάγου το πλάτος των πεζοδρομίων αμφίπλευρα της οδού κυμαίνεται μεταξύ 1,50-2,10 μ. και η κατάσταση της δαπεδόστρωσης κρίνεται μέτρια. Δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις ούτε θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στις οδούς των οποίων οι υποδομές είναι **σε κακή κατάσταση** περιλαμβάνονται η οδός Νικ. Πλαστήρα, η οδός Βενιζέλου και η οδός Ελλησπόντου.

Στην οδό Νικ. Πλαστήρα το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0,50 έως 2,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν λίγες φυτεύσεις εντός του πεζοδρομίου. Υπάρχουν εμπόδια στα πεζοδρόμια, όπως τραπεζοκαθίσματα και σκαλοπάτια εισόδων, ενώ σε αρκετές περιοχές τα υλικά των δαπέδων του πεζοδρομίου διαφέρουν. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, ράμπες, κολωνάκια παρεμπόδισης

στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Βενιζέλου το μέσο πλάτος του πεζοδρομίου είναι 0,50 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν εμπόδια στα πεζοδρόμια, όπως τραπεζοκαθίσματα και κάποιες ανισοσταθμίες. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, ράμπες, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Ελλησπόντου το πλάτος του βόρειου πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50-2,10μ. και το δάπεδό του κρίνεται σε καλή κατάσταση. Επίσης, καταγράφεται η χωροθέτηση μίας θέσης στάθμευσης για ΑμεΑ. Στο νότιο τμήμα του παρατηρείται ανομοιομορφία με τμήματα πλάτους κάτω του 1,50μ., τμήματα με πλάτος 2,10-3,00μ. και τμήματα αδιαμόρφωτα. Το δάπεδό τους κρίνεται σε κακή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν ράμπες που είναι σε μέτρια κατάσταση, ενώ συναντώνται και αρκετά εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζών. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης ούτε προστατευτικά κιγκλιδώματα.



Εικόνα.19. Πεζοδρόμιο επί της οδού Βενιζέλου. Εικόνα 20. Πεζοδρόμιο επί της οδού Νικ. Πλαστήρα



Εικόνα.21. Πεζοδρόμιο επί της οδού Ελλησπόντου Εικόνα 22. Πεζοδρόμιο επί της οδού Γ. Παπανδρέου

α.3.1.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Σχετικά με τις μετακινήσεις με ποδήλατο, παρατηρούνται εκτεταμένες ελλείψεις στις υποδομές δικτύου ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δήμου. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΣΒΑΚ, «η κυριαρχία της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, αποθαρρύνουν την χρήση του ποδήλατου».

Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων, ενώ εντοπίστηκαν κάποιες θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων μπροστά από τις σχολικές μονάδες. Ωστόσο, παρατηρήθηκε η χρήση του ποδηλάτου από πολίτες για τυπικές μετακινήσεις, από μαθητές για μετακίνηση στα σχολεία αλλά και από άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, καθώς υπάρχουν στοιχεία που ευνοούν την ανάπτυξή του στην πόλη, όπως:

- Ήπιο ανάγλυφο των οικισμών (ιδίως των παραθαλάσσιων)
- Ορθογωνική διαμόρφωση οδών
- Ύπαρξη οδών με ικανά πλάτη οδών και πεζοδρομίων, τα οποία πληρούν σε ικανοποιητικό βαθμό τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές.

Λόγω έλλειψης αποκλειστικής υποδομής, οι ποδηλάτες κινούνται στο οδόστρωμα μαζί με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Συχνό φαινόμενο είναι και η εμπλοκή ποδηλάτων και πεζών, καθώς τα πεζοδρόμια είναι περιορισμένα και οι πεζοί αναγκάζονται να κινούνται στο οδόστρωμα. Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό είναι οι διαρκείς ελιγμοί που πραγματοποιούν οι ποδηλάτες κατά την μετακίνησή τους, λόγω σταθμευμένων οχημάτων και άλλων εμποδίων στα άκρα της οδού. (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Β – Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων και Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης, Κεφ. 5.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας, Ποδήλατο)

Σύμφωνα με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Δ – Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων – Οριστικό ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων, Κεφάλαιο 5: Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης, Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών και την παράγραφο 5.1: Ανάλυση Μέτρων ΣΒΑΚ, προτείνεται η κατασκευή ενός ποδηλατόδρομου στο Δήμο Βόλβης, που θα συνδέει τους τρεις μεγαλύτερους οικισμούς του Δήμου, τον Σταυρό, τα Νέα Βρασνά και την Ασπροβάλτα.

Ο ποδηλατόδρομος στην πλήρη ανάπτυξή του θα φθάσει τα 8,5 περίπου χιλιόμετρα, προσφέροντας μια βιώσιμη εναλλακτική στην εκτεταμένη χρήση αυτοκινήτου στην περιοχή.

Η προτεινόμενη χάραξη εκκινεί από την παραλία Σταυρού και επί τμήματος της οδού Νικ. Πλαστήρα, στρίβει για λίγο επί της οδού Γεωρ. Παπανδρέου και μέσω της Αλ. Παναγούλη συνεχίζει έως τη συμβολή με την οδό Αριστοτέλη οπότε και στρέφεται προς Βορρά, διαδρομή όπου παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση χρήσεων γης: διοίκηση - υπηρεσίες, εμπόριο, αναψυχή. Εν συνεχεία, από τη διασταύρωση διασχίζει την οδό Ιασονίδου. Επίσης, προτείνεται να εξετασθεί και η εφικτότητα της συνέχισης του ποδηλατοδρόμου διασχίζοντας την εκβολή του Ρήχιου ποταμού εγγύτερα στο παραλιακό μέτωπο. Η συγκεκριμένη εναλλακτική

χάραξη θα είναι ελκυστικότερη για τους επισκέπτες και προκρίνεται από πλευράς οδικής ασφάλειας.

Στη συνέχεια ο ποδηλατόδρομος ακολουθεί την οδό μέχρι την διασταύρωση με την οδό Γιαννιτών στον οικισμό των Βρασών οπότε και κατευθύνεται ανατολικά. Προσεγγίζοντας το παραλιακό μέτωπο έως τη συμβολή με την οδό Αριστοτέλους, συνεχίζει έως την οδό Στρυμωνικού Κόλπου, από όπου και κατευθύνεται εκ νέου προς Βορρά. Μέσω των οδών Ρίτσου και 2^{ης} Παραλιακής διασχίζει τα Νέα Βρασιά και μέσω της οδού Αγίου Νικολάου προσεγγίζει τον οικισμό της Ασπροβάλλτας.

Ο οικισμός της Ασπροβάλλτας διασχίζεται μέσω των οδών Θεσσαλονίκης, Ελλησπόντου, Εμμανουήλ Παππά και Κανάρη (δίπλα από το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής) και καταλήγει κοντά στις εγκαταστάσεις του ΚΑΑΥ Ασπροβάλλτας. Σε δεύτερη φάση θα πρέπει να εξετασθεί η επέκταση του ποδηλατοδρόμου ώστε να συνδεθεί με το κάμπινγκ της Ασπροβάλλτας και την αφετηρία των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, στο βόρειο άκρο του οικισμού.

Όπου είναι τεχνικά δυνατόν ο ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κατασκευασθεί πλήρως διαχωρισμένος και διπλής κατεύθυνσης ώστε να είναι πιο ελκυστικός και ασφαλής για τους χρήστες. Στα τμήματα που δεν θα είναι εφικτό να διατηρηθούν οι παραπάνω επιθυμητές προδιαγραφές, θα επιλεγούν λύσεις συνύπαρξης του ποδηλάτου με άλλα οχήματα, διασφαλίζοντας όμως ότι η συνύπαρξη αυτή θα γίνεται με τον κατά το δυνατόν ασφαλέστερο τρόπο για τον ευάλωτο χρήστη (ποδηλάτη).

Η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και ελκυστικού δικτύου ποδηλατοδρόμων, εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη μετακίνηση με ποδήλατο ανάμεσα στις περιοχές κατοικίας και τη σύνδεσή τους με τους πόλους έλξης και τα σημεία ενδιαφέροντος (όπως πεζόδρομοι, σχολεία, ιστορικά και πολιτιστικά σημεία, παραλιακό μέτωπο, παραλίες, κ.ά.) Τα οφέλη από την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου θα είναι πολλαπλασιαστικά για την υγεία των πολιτών, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος (μείωση αερίων ρύπων, οπτική όχληση, μείωση θορύβου) αλλά και την εν γένει ελκυστικότητα του Δήμου Βόλβης ως τουριστικού προορισμού.

α.3.1.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, κάποια διαθέτουν ράμπες και κάποια όχι, ενώ στα περισσότερα λείπει η κατάλληλη σήμανση.

Πιο συγκεκριμένα, κατά το χρόνο της αυτοψίας παρατηρήθηκε ότι στο Δημαρχείο και στο κτίριο του Πολιτιστικού Συλλόγου δεν υπάρχουν ράμπες ούτε η κατάλληλη σήμανση. Αντίστοιχα, το ίδιο παρατηρείται στους αθλητικούς χώρους επί της οδού Αλ. Παναγούλη. Οι παραπάνω χώροι έχουν ενταχθεί στην προγραμματισμένη μελέτη ανάπλασης του Δήμου Βόλβης, όπου και θα μελετηθεί και βελτιωθεί η προσβασιμότητά τους. Στο 1^ο Νηπιαγωγείο, στο 2^ο Νηπιαγωγείο, στο Δημοτικό Σχολείο και στο Γυμνάσιο υπάρχουν ράμπες και σήμανση. Στο Γενικό Λύκειο και στο ΕΠΑΛ Σταυρού υπάρχουν ράμπες, αλλά όχι η κατάλληλη σήμανση. Στο αγροτικό ιατρείο επί της οδού Ελλησπόντου και στο κτίριο της πυροσβεστικής, η κατάσταση της προσβασιμότητας κρίνεται μέτρια, όπως και στα ΕΛΤΑ, όπου υπάρχουν ράμπες,

αλλά όχι η κατάλληλη σήμανση. Στον Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής υπάρχει ράμπα, αλλά όχι η κατάλληλη σήμανση. Στο Κλειστό Γυμναστήριο η κατάσταση της προσβασιμότητας κρίνεται ως κακή.

Οι χώροι πρασίνου στο σύνολό τους, δεν διαθέτουν οδηγό όδευσης τυφλών ούτε ράμπες ή κατάλληλη σήμανση. Επίσης δεν διαθέτουν χώρους υγιεινής (WC) για το κοινό.

α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, σύμφωνα με το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βόλβης, Παραδοτέο Β – Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων και Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης», παρ. 5.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας, στο δήμο δεν δραστηριοποιείται αστικό ΚΤΕΛ, συνεπώς δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία με την συνήθη έννοια του όρου. Υπάρχουν όμως υπεραστικές συνδέσεις που συνδέουν τους οικισμούς με τα γύρω αστικά κέντρα αλλά και τους μικρότερους περιφερειακούς οικισμούς που αποτελούν τμήμα του δήμου. Το ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης είναι ο υπεύθυνος πάροχος για την λειτουργία των παραπάνω δρομολογίων.

Οι στάσεις υπεραστικής συγκοινωνίας στους οικισμούς του δήμου διαμορφώνονται ποικιλοτρόπως. Εντοπίζονται στάσεις που σημαίνονται αποκλειστικά με πινακίδα και στάσεις που διαθέτουν στέγαστρο και θέσεις καθημένων. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους χαρακτηρίζονται σε κακή κατάσταση καθώς εμφανίζουν φθορές και ελλείψεις που τις καθιστούν μη λειτουργικές (π.χ. σπασμένα καθίσματα, βρώμικο περιβάλλον, κλπ.) και δυσάρεστες αισθητικά (παράνομες αφίσες, αυτοκόλλητα, επιγραφές, διαφημίσεις κλπ.)

Οι στάσεις του υπεραστικού ΚΤΕΛ στο Σταυρό βρίσκονται εντός του αστικού ιστού της πόλης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη φόρτιση της κυκλοφοριακής ροής, δημιουργώντας προβλήματα, ιδίως κατά τις ώρες αιχμής.

Το ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, στο Παραδοτέο Δ – Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων – Οριστικό ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων, Κεφάλαιο 5: Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης, Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών και την παράγραφο 5.1: Ανάλυση Μέτρων ΣΒΑΚ, προτείνει παρεμβάσεις στο σύστημα της Δημόσιας Αστικής Συγκοινωνίας για την αναβάθμιση και βελτίωση του.

Αναλυτικά, θέτει ως στρατηγικούς στόχους τα εξής:

- Αναβάθμιση του στόλου της αστικής συγκοινωνίας
- Αύξηση της καλυπτόμενης περιοχής από το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών
- Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχόμενων μετακινήσεων
- Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων
- Βελτίωση των υποδομών

Οι επιμέρους προτάσεις βρίσκονται σε διαφορετικό στάδιο ωρίμανσης με κάποιες από αυτές να είναι σε πολύ προχωρημένο στάδιο, όπως η αναβάθμιση των στεγαστρων των στάσεων και η ανάπτυξη του συστήματος DRT (Demand Responsive System). Το σύστημα DRT είναι ιδανικό για αραιοκατοικημένες περιοχές που κρίνονται μη βιώσιμες για τη δρομολόγηση λεωφορειακών γραμμών με σταθερό πρόγραμμα. Στην περίπτωση του Δήμου Βόλβης μπορεί να εξυπηρετήσει τόσο τη συγκοινωνία μεταξύ των οικισμών του Δήμου, όσο και να λειτουργήσει συνεργατικά με τις λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν το Δήμο με τη Θεσσαλονίκη.

Η περαιτέρω αναβάθμιση του συστήματος Δημόσιας Αστικής Συγκοινωνίας (ΔΑΣ) μέσω βελτιωμένου εξοπλισμού (στέγαστρα, λεωφορεία) αλλά και η ευαισθητοποίηση των χρηστών αναφορικά με τα περιβαλλοντικά οφέλη των επιλογών τους θα συνδράμει στην αύξηση της ελκυστικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών.

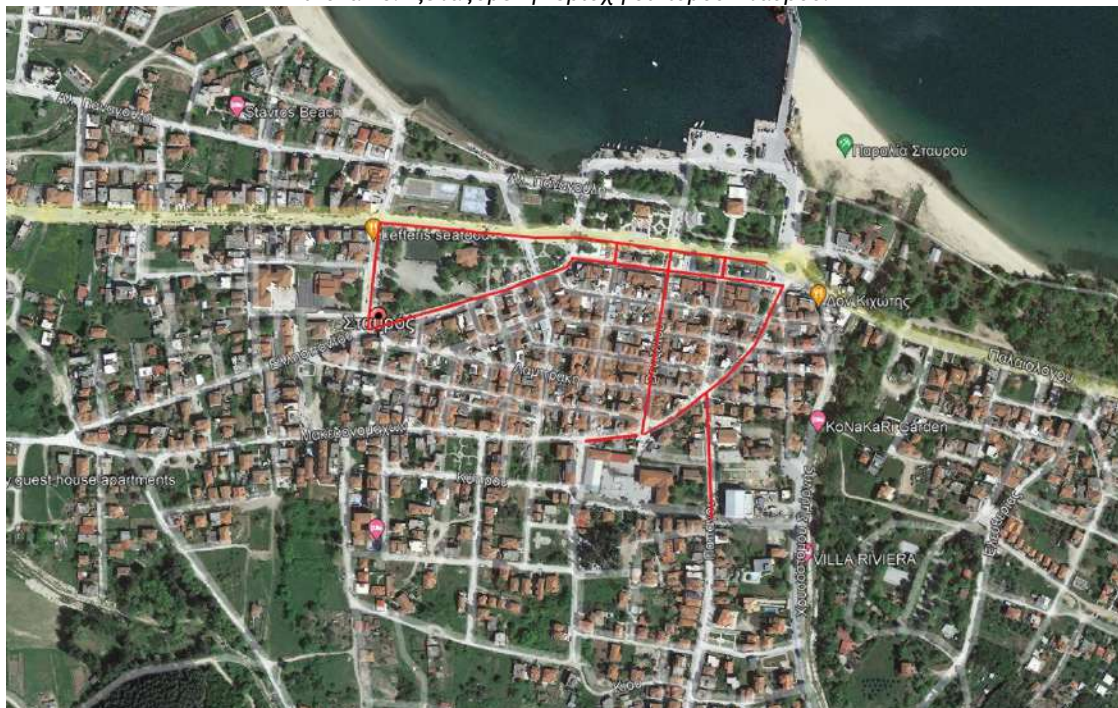
α.3.1.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Εκτός μεμονωμένων σημείων, παρατηρείται έλλειψη κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, έλλειψη ή ανεπάρκεια διαβάσεων πεζών, έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάνων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ειδικότερα των μαθητών ιδιαίτερος επικίνδυνη.

α.3.1.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό του Σταυρού ανέρχεται περίπου στα 3.871 μ. (Εικόνα 23) και αποτελείται από τους οδικούς άξονες Βενιζέλου, Γεωργ. Παπανδρέου, Γεννηματά, Λεωφ. Νίκης, Ελλησπόντου και Παπάγου. Κοινό χαρακτηριστικό των οδών αυτών είναι ότι καταλήγουν στην πλειοψηφία των Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χρήσεων του οικισμού ή έχουν εμπορικό χαρακτήρα.

Εικόνα 23. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Σταυρού.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

α.3.1.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό του Σταυρού χαρακτηρίζεται μέτρια προς κακή.

Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα, το 90% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Επιπλέον, στο υπόλοιπο 10% του οικισμού δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας.

Πίνακας 23. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Σταυρού



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. (Πίνακας 23). Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 24. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινωφελών Χρήσεων οικισμού Σταυρού



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Ο οικισμός του Σταυρού, αποτελώντας έδρα του Δήμου Βόλβης, και σημαντικό τουριστικό κέντρο του Δήμου, θα πρέπει να πληροί όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές σχετικά με την προσβασιμότητα και να αποτελέσει πρότυπο οικισμού. Συγχρόνως θα πρέπει να προβλεφθούν και να ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές παρεμβάσεις ανάπτυξης του οικισμού, δημιουργώντας σαφώς προσβάσιμους χώρους, σε συνεργασία με την τοπογραφία της περιοχής.

α.3.2. Ο οικισμός της Ασπροβάλτας

α.3.2.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η είσοδος και η έξοδος στον οικισμό της Ασπροβάλτας επιτυγχάνεται μέσω δύο κόμβων, από τους οποίους διέρχεται η παλαιά Εθνική οδός 2 Θεσσαλονίκης-Καβάλας, έναν στο νότιο και έναν στο βόρειο τμήμα. Η επαρχιακή αυτή οδός διέρχεται μέσα από τον οικισμό (με την ονομασία Λεωφ. Εγνατίας). Το οδικό δίκτυο του οικισμού είναι ορθογωνισμένο με παράλληλες οδούς προς τον παραλιακό δρόμο και κάθετες σε αυτόν.

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ Δήμου Βόλβης, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της Λεωφ. Εγνατίας (Παλαιά Εθνική οδός Θεσσαλονίκης-Καβάλας), είναι ικανοποιητικά και επιτρέπουν την ομαλή διέλευση των οχημάτων καθώς και τη στάθμευση παρά το κράσπεδο. Ωστόσο, το μεγάλο πλάτος της οδού και η ελλιπής σήμανση πολλές φορές οδηγεί σε μη συνετή οδηγική συμπεριφορά. Μία ακόμη σημαντική παρατήρηση είναι, ότι τμήμα του παράδρομου της Λεωφ. Εγνατίας πλησίον του ρέματος βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη από τη Λεωφ. Εγνατίας με αποτέλεσμα να πλημμυρίζει.

Οι σημαντικότερες οδοί του οικισμού είναι η Μεγ. Αλεξάνδρου, Θεσσαλονίκης, Εμμανουήλ Παππά, Κολοκοτρώνη, 25^{ης} Μαρτίου, Βενιζέλου, 28^{ης} Οκτωβρίου, Παύλου Μελά, Δαβάκη και Μεταξά (Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες)

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- υψηλές ταχύτητες στην είσοδο του οικισμού
- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Στο σύνολό τους, τα πεζοδρόμια έχουν στα περισσότερα σημεία ικανοποιητικό πλάτος, ωστόσο χαρακτηρίζονται από ελλείψεις ραμπών πεζών, αλλά και εμπόδια

στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών. Ακόμη, σε κάποιες θέσεις υπάρχει και πλήρης απουσία πεζοδρομίων.

Γενικότερα, η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται μέτρια προς κακή. Πιο αναλυτικά:

Στην οδό Εμμανουήλ Παππά το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0,50 έως 2,50 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι γενικά σε καλή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν εμπόδια στην ελεύθερη όδευση των πεζών, όπως τραπεζοκαθίσματα, ενώ σημειακά το ελεύθερο ύψος πάνω από το πεζοδρόμιο φτάνει το 0,50 μ. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στο ανατολικό τμήμα της οδού Εγνατίας, το πλάτος του πεζοδρομίου ξεπερνάει τα 3,00 μ. ενώ τμήμα ανάμεσα των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Π. Μελά λειτουργεί ως πεζόδρομος με πλάτος έως 12,00 μ. Στο δυτικό τμήμα της οδού το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 3,20-3,50 μ. Το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι γενικά σε καλή κατάσταση, ενώ σε ορισμένες περιοχές σε μέτρια. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν εμπόδια στο ανατολικό κυρίως τμήμα του πεζοδρομίου, όπως τραπεζοκαθίσματα. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. Οι διαβάσεις που υπάρχουν στο τμήμα αυτό είναι λίγες.

Όσον αφορά τον παραλιακό πεζόδρομο, το πλάτος του κυμαίνεται από 15,00 έως 17,00 μ. και το δάπεδό του χαρακτηρίζεται σε καλή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό δεν υπάρχουν εμπόδια για την κίνηση των πεζών, ενώ υπάρχουν κολωνάκια για την παρεμπόδιση των οχημάτων στις εισόδους του πεζοδρόμου. Ωστόσο, στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Θεσσαλονίκης διαπιστώνεται πλήρη έλλειψη πεζοδρομίου.

Στην οδό Αριστοτέλους και συγκεκριμένα στο βόρειο τμήμα της το πλάτος του πεζοδρομίου είναι κάτω του 1,50 μ. ενώ στο νότιο τμήμα της οδού διαπιστώνεται πλήρη έλλειψη πεζοδρομίων. Το δάπεδο του βορεινού πεζοδρομίου είναι σε μέτρια έως κακή κατάσταση. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Η οδός Ελλησπόντου διαθέτει πεζοδρόμια πλάτους άνω των 3,00 μ. εκατέρωθεν του οδοστρώματος. Η κατάσταση των δαπέδων κρίνεται από μέτρια έως κακή. Δεν καταγράφονται ράμπες ούτε οδηγός όδευσης τυφλών. Συναντώνται πολλά εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης των πεζών, όπως φύτευση, πινακίδες και κολώνες ΚΩΦ και παράνομες ιδιωτικές κατασκευές.

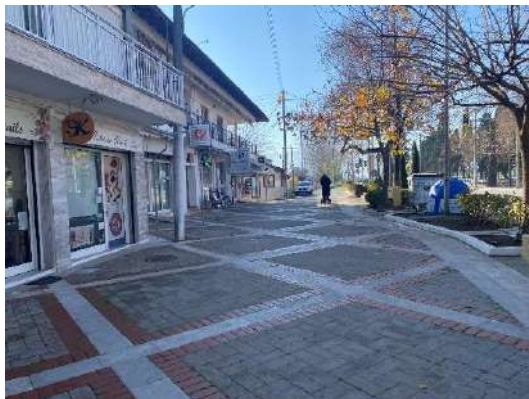
Στην οδό 28^{ης} Οκτωβρίου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,20 έως 2,00 μ. και το δάπεδό του είναι σε μέτρια κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν εμπόδια στην ελεύθερη όδευση των πεζών, όπως τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες και περιστασιακά εμπορεύματα των παρακείμενων επιχειρήσεων, ενώ σημειακά το

ελεύθερο ύψος πάνω από το πεζοδρόμιο δεν επαρκεί, διότι δεν ξεπερνάει το 1,00 μ. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, ράμπες, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Παύλου Μελά το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,20 έως 2,00 μ. και το δάπεδό του είναι σε μέτρια κατάσταση, ενώ υπάρχει και ένα τμήμα που έχει μόνο το κράσπεδο. Παρατηρούνται λίγα εμπόδια στην ελεύθερη όδευση πεζών, ενώ σε τμήμα της οδού το ελεύθερο ύψος πάνω από το πεζοδρόμιο είναι 2,00 μ. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50 έως 3,20 μ. και το δάπεδο είναι σε μέτρια κατάσταση. Δεν υπάρχουν εμπόδια στο πεζοδρόμιο, υπάρχουν κάποιες φυτεύσεις εντός του πεζοδρομίου, ενώ σε τμήμα της οδού το ελεύθερο ύψος δεν επαρκεί, καθώς φτάνει το 1,50 μ. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Τέλος, στην παραλιακή οδό που αποτελεί προέκταση του παραλιακού πεζοδρόμου, από την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου, δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο, ράμπες και οδηγός όδευσης τυφλών. Στο συγκεκριμένο τμήμα υπάρχουν εγκαταστάσεις χώρων υγιεινής για το κοινό, οι οποίες είναι σε κακή κατάσταση.



Εικόνα 24. Το πεζοδρομημένο τμήμα επί της οδού Εγνατίας (ανατολική πλευρά) Εικόνα 25. Παραλιακός πεζόδρομος



Εικόνα.26.Πεζοδρόμιο επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου Εικόνα 27. Πεζοδρόμιο επί της οδού 28ης Οκτωβρίου

α.3.2.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Όπως αναφέρθηκε στην παρ. α.3.1.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών (του οικισμού του Σταυρού).

α.3.2.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, κάποια διαθέτουν ράμπες και κάποια όχι, ενώ από τα περισσότερα απουσιάζει η κατάλληλη σήμανση. Πιο συγκεκριμένα, στο πρώην Δημαρχείο και στο Αστυνομικό Τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες και κατάλληλη σήμανση. Στο πρώην Δημαρχείο υπάρχει μία θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ. Στο Αγροτικό Ιατρείο και στον Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου υπάρχουν ράμπες, αλλά δεν υπάρχει η κατάλληλη σήμανση. Στο Δημοτικό Σχολείο και στο Γυμνάσιο υπάρχει από μία ράμπα στο καθένα, ωστόσο του Δημοτικού Σχολείου θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις προδιαγραφές της, ενώ του Γυμνασίου βρίσκεται μόνο στην είσοδο στο σχολείο και δεν υπάρχει στην είσοδο στο κτίριο. Ο παιδικός σταθμός διαθέτει ράμπα αλλά δεν διαθέτει την κατάλληλη σήμανση. Το Δημοτικό Ανοιχτό Θέατρο δεν διαθέτει ράμπα και κατάλληλη σήμανση.

Γενικότερα στο σύνολό τους οι χώροι πρασίνου δεν διαθέτουν οδηγό όδευσης τυφλών, ράμπες ή κατάλληλη σήμανση. Σήμανση συναντάται μόνο στις εισόδους του παραλιακού πεζοδρόμου.

α.3.2.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

α.3.2.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Συνολικά στον οικισμό της Ασπροβάλας παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών (υπάρχουν ελάχιστες μπροστά στις εισόδους/ εξόδους των σχολικών συγκροτημάτων και είναι σε κακή κατάσταση διατήρησης, ξεθωριασμένες, χωρίς σήμανση), επίσης παρατηρείται έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και

έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους/ εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάνων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτέρως των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.2.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό της Ασπροβάτας ανέρχεται περίπου στα 4.454,00 μ. (Εικόνα 28) και αποτελείται από τους οδικούς άξονες Θεσσαλονίκης, Αριστοτέλους, Μεγ. Αλεξάνδρου, 28^{ος} Οκτωβρίου, Παύλου Μελά, Εμμανουήλ Παππά, Θεσσαλονίκης, Ελλησπόντου και Εγνατία. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνει τον παραλιακό πεζόδρομο, καθώς και τμήμα της προέκτασής του από την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου. Κοινό χαρακτηριστικό των οδών αυτών είναι ότι καταλήγουν στην πληθώρα των ΚΧ και ΚΦ του οικισμού ή έχουν εμπορικό χαρακτήρα.

Εικόνα 28. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Ασπροβάτας.



Πηγή: GoogleEarth

α.3.2.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό της Ασπροβάλας χαρακτηρίζεται ως μέτρια προς κακή.

Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα 25, το 72% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Επιπλέον, στο υπόλοιπο 28% του οικισμού δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας.

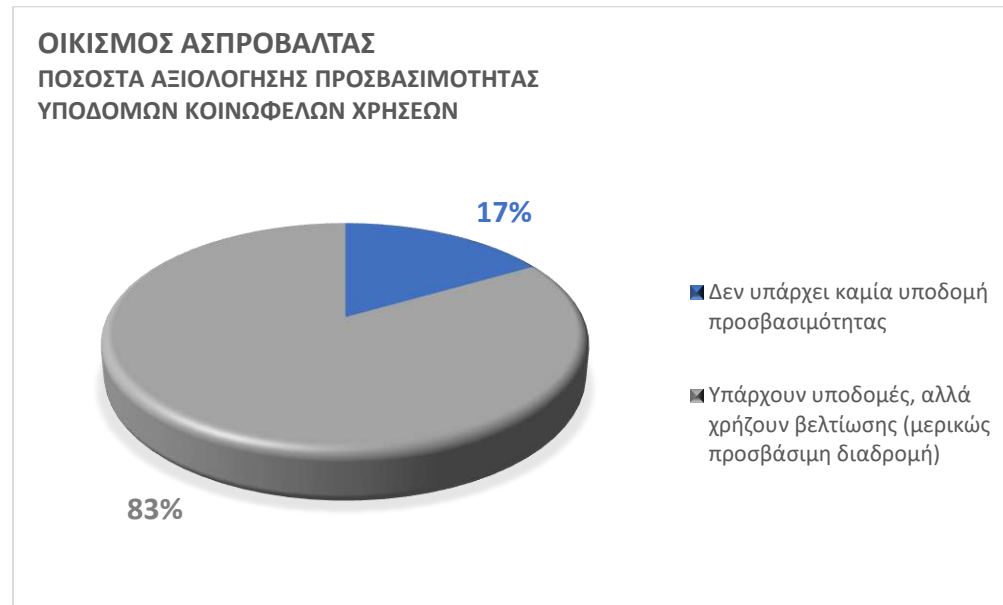
Πίνακας 25. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Ασπροβάλας



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 83% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. (Πίνακας 26). Το υπόλοιπο 17% παρουσιάζει πλήρη έλλειψη υποδομών προσβασιμότητας. Ως εκ τούτου η κατάσταση του συνόλου των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια προς κακή.

Πίνακας 26. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινωφελών Χρήσεων οικισμού Ασπροβάλας



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ο οικισμός της Ασπροβάλας αποτελεί επίσης σημαντικό τουριστικό κέντρο του Δήμου, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Η συνθήκη αυτή συνιστά έναν επιπλέον λόγο για τον οποίο ο οικισμός θα έπρεπε να πληροί όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές σχετικά με την προσβασιμότητα και να διευκολύνει τη μετακίνηση των πεζών.

α.3.3. Ο οικισμός των Νέων Βρασών

α.3.3.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η είσοδος και η έξοδος στον οικισμό των Νέων Βρασών επιτυγχάνεται μέσω της παλαιάς Εθνικής οδού 2 Θεσσαλονίκης-Καβάλας και στη συνέχεια μέσω της οδού. Ελ. Βενιζέλου. Ο οικισμός συνδέεται με τον οικισμό της Ασπροβάλας μέσω της 1^{ης} Παραλιακής οδού.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- υψηλός φόρτος οχημάτων και συχνά βαρέων οχημάτων
- υψηλές ταχύτητες στην είσοδο του οικισμού
- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Γενικότερα τα πεζοδρόμια των εσωτερικών οδών του οικισμού έχουν στα περισσότερα σημεία μικρό πλάτος και χαρακτηρίζονται από ελλείψεις ραμπών πεζών, οδηγούς όδευσης τυφλών αλλά και εμπόδια στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών. Ωστόσο τα πεζοδρόμια κατά μήκος της παραλιακής οδού έχουν ικανοποιητικό και κατά τμήματα μεγάλο πλάτος (άνω των 3,00 μ.)

Η κατάσταση των υποδομών των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται ως **μέτρια**. Πιο αναλυτικά:

Στην 1^η Παραλιακή οδό από την οδό Γ. Ρίτσου μέχρι την οδό Ελ. Βενιζέλου, η οδός λειτουργεί ως πεζόδρομος, το πλάτος της οποίας κυμαίνεται από 15,00 έως 17,00 μ.. Η δαπεδόστρωση είναι γενικά σε καλή κατάσταση. Στην είσοδο της οδού υπάρχουν ράμπες, οι οποίες θα πρέπει να ελεγχθούν ως προς τις προδιαγραφές, ωστόσο δεν υπάρχει πουθενά οδηγός όδευσης τυφλών και θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ. Ωστόσο δεν υπάρχουν εμπόδια επί της οδού που να δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών.

Στην 1^η Παραλιακή οδό από την οδό Ελ. Βενιζέλου μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,50 έως 3,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε καλή κατάσταση. Υπάρχουν ράμπες και τα εμπόδια στα πεζοδρόμια σχετίζονται κυρίως με φυτεύσεις εντός του πλάτους τους. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης και προστατευτικά κιγκλιδώματα, ενώ υπάρχουν τρεις θέσεις στάθμευσης για Α.Μ.Ε.Α.

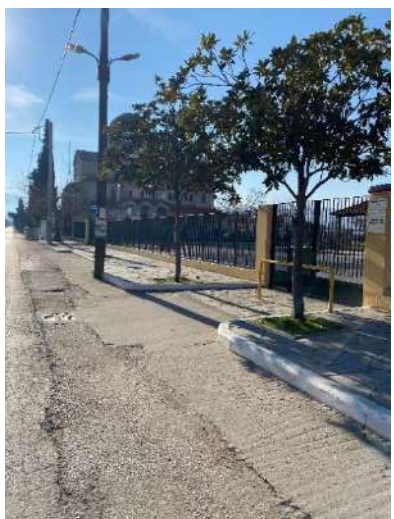
Στην οδό Ελ. Βενιζέλου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,00 έως 3,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε καλή κατάσταση. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν εμπόδια στα πεζοδρόμια, όπως τραπεζοκαθίσματα. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν οδηγός όδευσης τυφλών, ράμπες, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. Τέλος, διαπιστώνονται μικρά τμήματα όπου οι υποδομές πεζοδρομίου απουσιάζουν.

Στην οδό Γεωργ. Τράικου το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50 έως 2,10 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε καλή κατάσταση. Υπάρχουν εμπόδια στα πεζοδρόμια και αφορούν κυρίως φυτεύσεις. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Τέλος, στην 7^η Παραλιακή οδό διαπιστώνεται πλήρη έλλειψη πεζοδρομίων, εκτός από το τμήμα έμπροσθεν του Δημοτικού σχολείου (από την κάθετη οδό Νεφέλης έως τον Ι.Ν. Αγίων Κωνσταντίνου και Ελένης) όπου υπάρχει πεζοδρόμιο πλάτους άνω των 3,00 μ. με καλή κατάσταση δαπεδόστρωσης, χωρίς όμως οδηγό όδευσης τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ.



Εικόνα.29.Πεζοδρόμιο επί της οδού Γ. Τράικου Εικόνα 30. 1η Παραλιακή οδός



Εικόνα.31.Πεζοδρόμιο επί της 7ης Παραλιακής οδού Εικόνα 32. Πεζοδρόμιου επί της οδού Ελ. Βενιζέλου

α.3.3.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Όπως αναφέρθηκε στην παρ. α.3.1.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών (του οικισμού του Σταυρού).

α.3.3.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Γενικότερα στο σύνολό τους οι χώροι πρασίνου δεν διαθέτουν οδηγό όδευσης τυφλών ούτε ράμπες ή κατάλληλη σήμανση. Επίσης, δεν παρατηρούνται δημόσιοι χώροι υγιεινής.

α.3.3.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

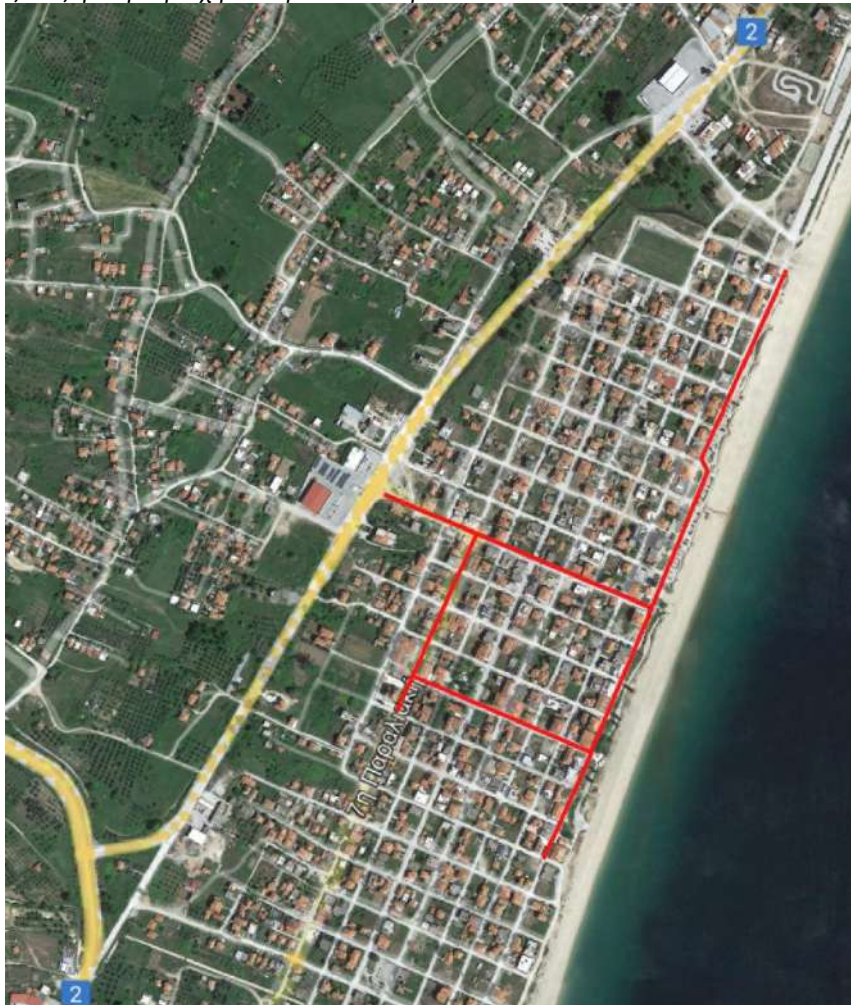
α.3.3.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Συνολικά στον οικισμό των Νέων Βρασών παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών, έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάνων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερος των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.3.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό των Νέων Βρασών ανέρχεται περίπου στα 2.662,00 μ. (Εικόνα 33) και αποτελείται από την 1^η Παραλιακή οδό (από την οδό Γ. Ρίτσου μέχρι την οδό Αγίου Νικολάου), την οδό Ελ. Βενιζέλου, την οδό Γεωργ. Τράικου και την 7^η Παραλιακή οδό (από την οδό Ολυμπιάδος μέχρι την οδό Βενιζέλου). Κοινό χαρακτηριστικό των οδών αυτών είναι ότι καταλήγουν στην πληθώρα των ΚΧ και ΚΦ του οικισμού ή έχουν εμπορικό χαρακτήρα.

Εικόνα 33. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Νέων Βρασών.



Πηγή: GoogleEarth, ίδια επεξεργασία.

α.3.3.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό των Νέων Βρασών χαρακτηρίζεται ως μέτρια προς κακή.

Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα 27, το 61% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Επιπλέον, στο υπόλοιπο 39% του εξεταζόμενου δικτύου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας.

Πίνακας 27. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Νέων Βρασών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 28. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινοφελών Χρήσεων οικισμού Νέων Βρασνών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Ο συγκεκριμένος οικισμός αποτελεί έναν ακόμη παράλιο οικισμό του Δήμου Βόλβης και καλό θα ήταν να πληροί όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές σχετικά με την προσβασιμότητα και να διευκολύνει τη μετακίνηση των πεζών.

α.3.4. Ο οικισμός της Νέας Απολλωνίας

α.3.4.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η κύρια είσοδος στον οικισμό πραγματοποιείται στα βόρεια μέσω της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου, η οποία σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Απολλωνίας (ΦΕΚ 364, ΑΑΠ, 26-11-2012) είναι Αρτηρία, ενώ διασχίζει τον οικισμό και συνεχίζει στα νότια στην επαρχιακή οδό Νέας Απολλωνίας-Στανού. Υπάρχουν λίγες Συλλεκτήριες οδοί, ενώ σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ Δ.Ε. Απολλωνίας προτείνονται και άλλες που θα μπορούσαν να είναι επίσης Συλλεκτήριες.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Γενικότερα στον οικισμό της Νέας Απολλωνίας τα πεζοδρόμια έχουν σε αρκετές θέσεις μικρό πλάτος και είναι σε κακή κατάσταση, ενώ σε κάποιες περιοχές δεν

υπάρχουν καθόλου. Τα πεζοδρόμια, επίσης, δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγούς όδευσης τυφλών.

Πιο αναλυτικά, στις οδούς που περικλείουν την πλατεία του οικισμού και την περιοχή του Δημοτικού και του Νηπιαγωγείου, και στην Επαρχ. Οδό Νέας Απολλωνίας-Στανού το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0,30 έως 3,00 μ., ενώ σε κάποιες περιοχές δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο. Το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι γενικά σε κακή κατάσταση. Τα εμπόδια στα πεζοδρόμια σχετίζονται κυρίως με φυτεύσεις εντός του πλάτους τους και τραπεζοκαθίσματα. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. και διαβάσεις.

Στην οδό 28^{ης} Οκτωβρίου (τμήμα της οδού νοτιοδυτικά της πλατείας) το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,00 έως 2,00 μ. και το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.



Εικόνα.34. Η πλατεία του οικισμού Εικόνα 35. Πεζοδρόμιο στην 28ης Οκτωβρίου



Εικόνα.36. Νηπιαγωγείο Ν. Απολλωνίας Εικόνα 37. Δημοτικό σχολείο Ν. Απολλωνίας

α.3.4.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Η Νέα Απολλωνία δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή υπηρεσίες ενοικίασης, παρά μόνο αποσπασματικά εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόθεση τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από τους πολίτες

να χρησιμοποιήσουν περισσότερο το ποδήλατο, εφόσον βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας.

Προς το παρόν δεν υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου στη Νέα Απολλωνία στο εγγύς μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

α.3.4.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, φαίνεται πως κάποια από αυτά διαθέτουν ράμπες, ωστόσο σε κάποια δεν υπάρχουν καθόλου, ενώ σε όλα λείπει η κατάλληλη σήμανση. Πιο συγκεκριμένα, στο Νηπιαγωγείο υπάρχει ράμπα για την είσοδο στην αυλή του σχολείου, αλλά όχι για την είσοδο στο κτίριο. Στο εν λειτουργία Δημοτικό Σχολείο υπάρχει ράμπα για την πρόσβαση στο εσωτερικό του κτιρίου. Στον Ι.Ν. Αποστόλων Πέτρου και Παύλου δεν υπάρχει ράμπα και κατάλληλη σήμανση. Στο πρώην Δημαρχείο (ΚΕΠ) υπάρχει ράμπα η οποία δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Τέλος, στα κτίρια της Δανειστικής Βιβλιοθήκης, των ΕΛΤΑ και του ΚΑΠΗ δεν υπάρχουν ράμπες.

Η πλατεία του οικισμού δεν διαθέτει ράμπες που να πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές ούτε οδηγό όδευσης τυφλών. Επίσης, δεν υπάρχει η κατάλληλη σήμανση.

α.3.4.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

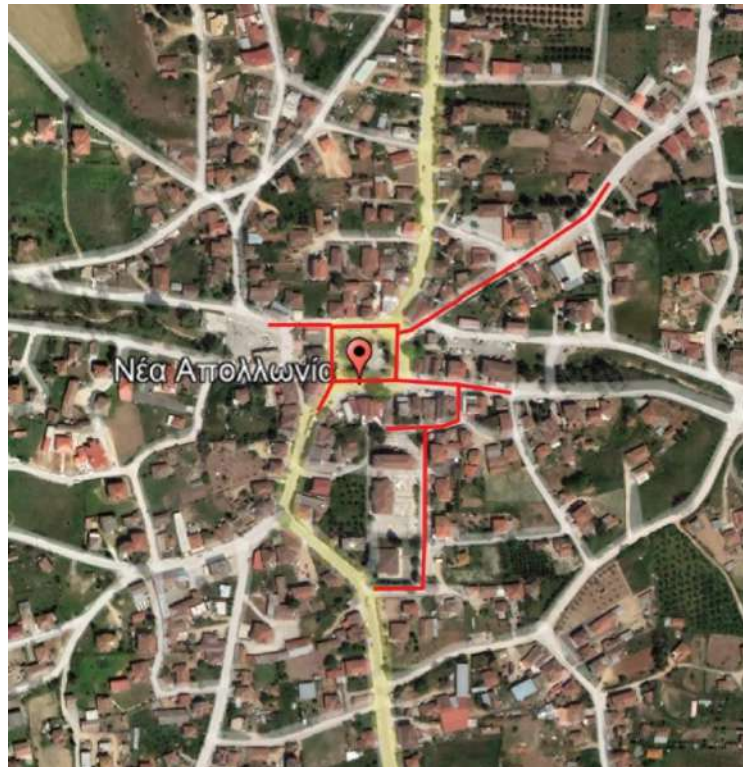
α.3.4.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Συνολικά στον οικισμό της Νέας Απολλωνίας παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών, έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάναρων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.4.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό της Νέας Απολλωνίας ανέρχεται περίπου στα 1.320,00 μ. (Εικόνα 38) και αποτελείται από τις οδούς που περικλείουν την πλατεία του οικισμού καθώς και την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου (τμήμα της οδού νοτιοδυτικά της πλατείας).

Εικόνα 38. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Νέας Απολλωνίας.



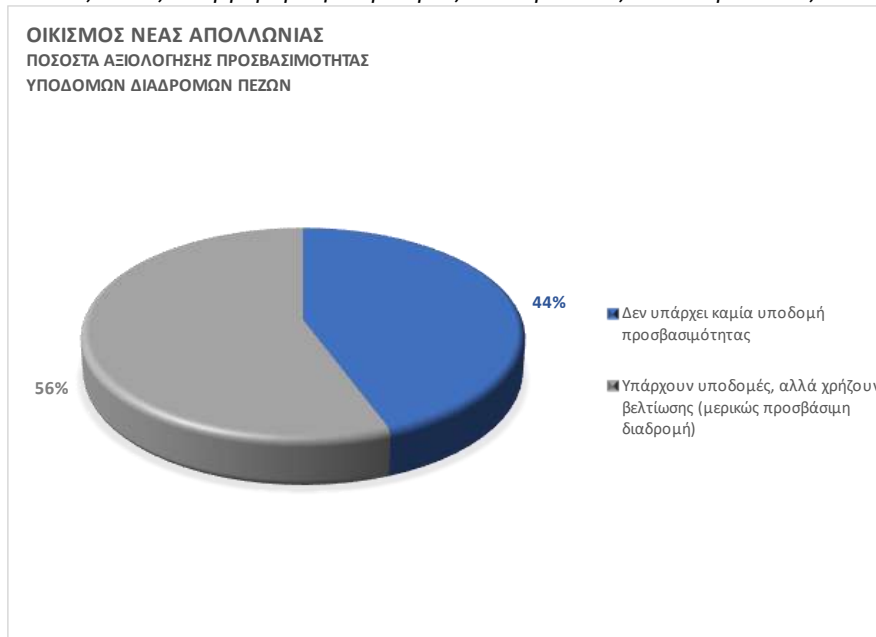
Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

α.3.4.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό της Νέας Απολλωνίας χαρακτηρίζεται ως μέτρια προς κακή. Για τον λόγο αυτό χρήζει βελτίωσης, ιδιαίτερα με την τοποθέτηση των απαραίτητων ραμπών και του οδηγού όδευσης τυφλών.

Πιο αναλυτικά και όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα, το 56% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Επιπλέον, στο υπόλοιπο 44% του οικισμού δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας.

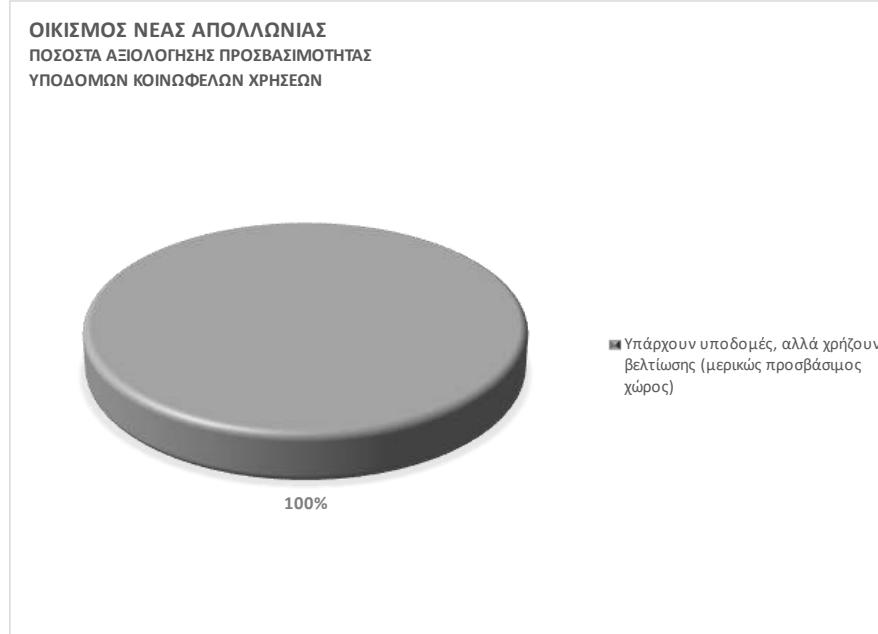
Πίνακας 29. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Νέας Απολλωνίας



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 30. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινοφελών Χρήσεων οικισμού Νέων Βρασών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

α.3.5. Ο οικισμός της Νέας Μαδύτου

α.3.5.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η είσοδος στον οικισμό πραγματοποιείται στα βόρεια μέσω της επαρχιακής οδού Νεοχωρίου-Νέας Μαδύτου, η οποία με μια μικρή παράκαμψη στο σημείο που συναντά τον βόρειο πεζόδρομο του οικισμού, διασχίζει τον οικισμό και φτάνει μέχρι το Κέντρο Υγείας.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Γενικότερα στον οικισμό της Νέας Μαδύτου τα πεζοδρόμια σε αρκετές περιοχές είναι αδιαμόρφωτα, ενώ σε άλλες δεν διαθέτουν πλακόστρωση. Τα πεζοδρόμια, επίσης, δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγούς όδευσης τυφλών.

Πιο αναλυτικά, στην οδό Λαζάρου Σαράντογλου το πλάτος του πεζοδρομίου είναι άνω των 3,00 μ. Δύο τμήματα της συγκεκριμένης οδού, ένα στα βόρεια και ένα στα νότια της πλατείας, είναι πεζόδρομοι με μέγιστο πλάτος τα 20 μ. Το δάπεδο είναι

γενικά σε μέτρια κατάσταση στους πεζοδρόμους και σε κακή στα υπόλοιπα πεζοδρόμια. Τα εμπόδια στα πεζοδρόμια σχετίζονται κυρίως με φυτεύσεις. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. και διαβάσεις.

Στην οδό που οδηγεί στο Κέντρο Υγείας (1^η κάθετη οδός δυτικά της οδού Λαζάρου Σαράντογλου) το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50 έως 2,00 μ., ενώ σε αρκετές περιοχές δεν είναι διαμορφωμένο. Το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Ευαγγελίας Πλακούδη το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,00 έως 2,00 μ., δεν διαθέτει πλακόστρωση, ενώ σε κάποιες περιοχές δεν είναι διαμορφωμένο. Το δάπεδο του πεζοδρομίου είναι σε κακή κατάσταση. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Στην οδό Μάνου Χατζιδάκη το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50 έως 2,00 μ., και γενικά δεν είναι διαμορφωμένο. Στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

Τέλος, στην οδό Κωνσταντινουπόλεως το μεγαλύτερο τμήμα της δεν έχει πεζοδρόμιο, εκτός από ένα μικρό τμήμα δυτικά της οδού Σαράντογλου όπου διαθέτει πεζοδρόμιο μικρού πλάτους (έως 2,10 μ.)



Εικόνα 39. Πεζοδρόμιο στην οδό που οδηγεί στο Κέντρο Υγείας Εικόνα 40. Πεζοδρόμιο στην οδό Μάνου Χατζιδάκη



Εικόνα 41. Πεζοδρόμιο στην οδό Λαζάρου Σαράντογλου Εικόνα 42. Πεζοδρόμια γύρω από την πλατεία

α.3.5.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Η Νέα Μάδυτος δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή υπηρεσίες ενοικίασης, παρά μόνο αποσπασματικά εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόθεση τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από τους πολίτες να χρησιμοποιήσουν περισσότερο το ποδήλατο, εφόσον βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας.

Προς το παρόν δεν υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου στη Νέα Μάδυτο στο εγγύς μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

α.3.5.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, φαίνεται πως κάποια από αυτά διαθέτουν ράμπες, ωστόσο σε κάποια δεν υπάρχουν καθόλου, ενώ σε αρκετά η κατάλληλη σήμανση. Πιο συγκεκριμένα, στο Νηπιαγωγείο υπάρχει ράμπα, η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Στο Δημοτικό Σχολείο υπάρχει επίσης ράμπα, η κλίση της οποίας είναι μεγάλη και θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Το Γυμνάσιο και Λύκειο της Νέας Μαδύτου διαθέτει ράμπα, η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Η Κοινότητα της Νέας Μαδύτου διαθέτει ράμπα, η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Τα κτίρια των ΚΑΠΗ και ΚΕΠ έχουν επίσης ράμπες που θα πρέπει να εξεταστούν σχετικά με τις προδιαγραφές. Ο Ι.Ν. Τιμίου Προδρόμου διαθέτει μία ράμπα με έντονη κλίση, η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Τέλος, στο Κέντρο Υγείας υπάρχει ράμπα, αλλά δεν υπάρχει η κατάλληλη σήμανση. Η πλατεία του οικισμού διαθέτει ράμπα που θα πρέπει να ελεγχθεί σχετικά με τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Ωστόσο, στην πλατεία δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών και η κατάλληλη σήμανση.

α.3.5.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

α.3.5.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.
Συνολικά στον οικισμό της Νέας Μαδύτου παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών, έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάνων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερος των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.5.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (*desirelines*) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)
Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό της Νέας Μαδύτου ανέρχεται περίπου στα 1.855,00 μ. (Εικόνα 43) και αποτελείται από τις οδούς Λαζάρου Σαράντογλου, Ευαγγελίας Πλακούδη, Κωνσταντινουπόλεως, Μάνου Χατζιδάκη και Β. Κωνσταντίνου.

Εικόνα 43. Εξεταζόμενη περιοχή οικισμού Νέας Μαδύτου.



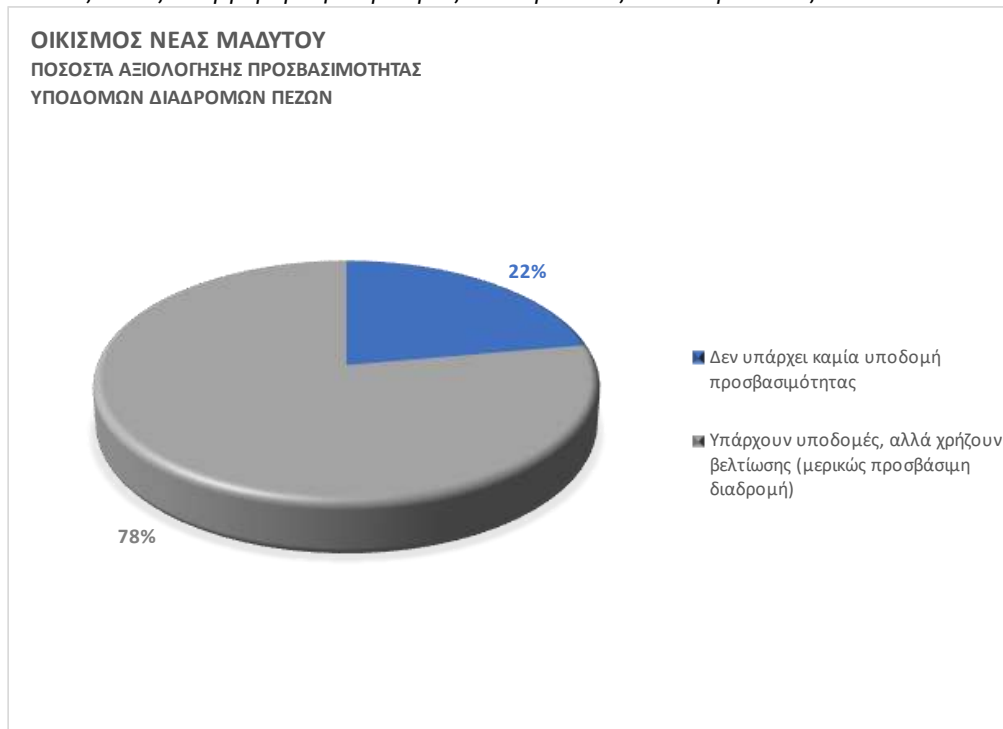
Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

α.3.4.7 - Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού
Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό της Νέας Μαδύτου χαρακτηρίζεται ως μέτρια προς κακή. Για τον λόγο αυτό χρήζει βελτίωσης,

ιδιαίτερα με την τοποθέτηση των απαραίτητων ραμπών και οδηγού όδευσης τυφλών.

Πιο αναλυτικά και όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα 31, το 78% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Επιπλέον, στο υπόλοιπο 22% του εξεταζόμενου δικτύου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας.

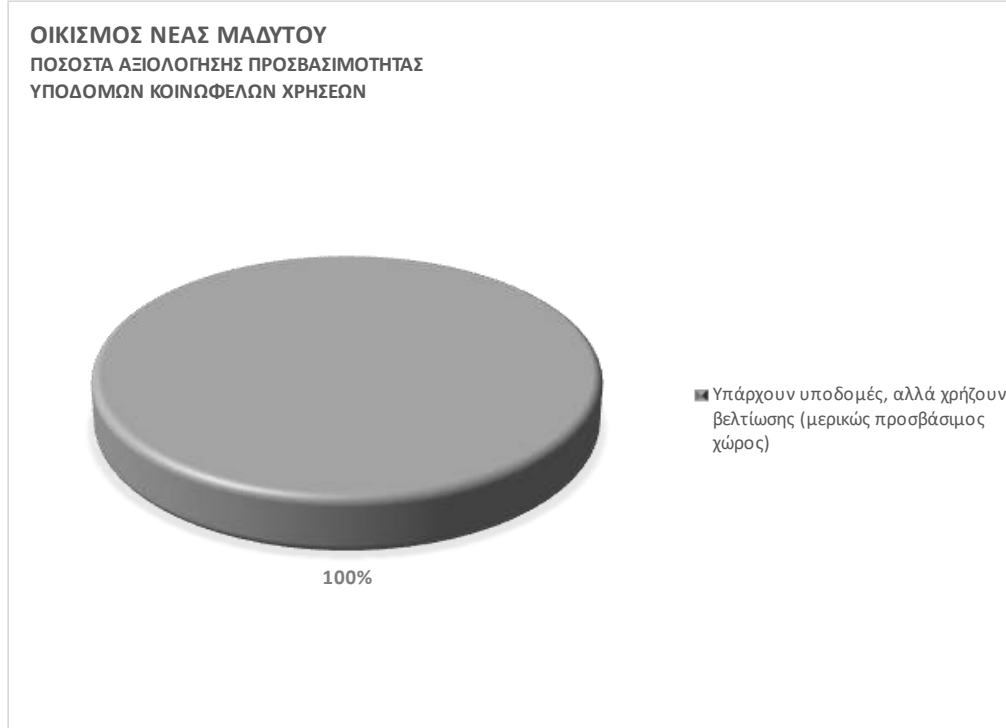
Πίνακας 31. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Νέας Μαδύτου.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 32. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινοφελών Χρήσεων οικισμού Νέας Μαδύτου



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

α.3.6. Ο οικισμός του Προφήτη

α.3.6.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η είσοδος στον οικισμό πραγματοποιείται στα βόρεια μέσω της Εγνατίας οδού και νότια από την Επαρχιακή οδό. Το οδικό δίκτυο δεν είναι καθόλου ορθογωνισμένο, αλλά παρουσιάζει διάφορες κατευθύνσεις.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Γενικότερα στον οικισμό του Προφήτη τα πεζοδρόμια σε αρκετές περιοχές είναι αδιαμόρφωτα ή σε **κακή κατάσταση** και στο σύνολό τους δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγούς όδευσης τυφλών.

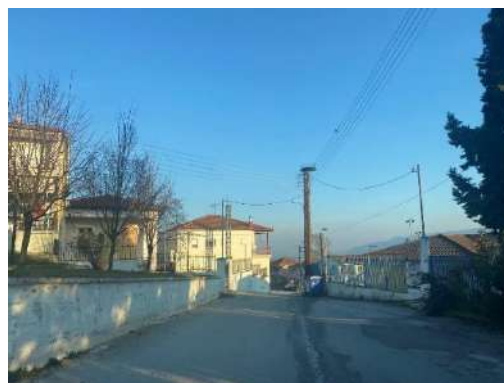
Πιο αναλυτικά, στις οδούς νότια από την πλατεία του οικισμού το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0,50 έως 2,00 μ., ενώ σε αρκετές περιοχές δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο. Στην 2^η κάθετη ανατολική από την πλατεία οδό το πεζοδρόμιο είναι σε καλή κατάσταση και υπάρχουν κολωνάκια παρεμπόδισης της στάθμευσης. Γενικότερα, στο συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. και διαβάσεις.

Στην οδό που οδηγεί από την πλατεία στο Κοιμητήριο δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια.

Τέλος, στην οδό που οδηγεί στο γήπεδο ποδοσφαίρου -τοπλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,00 έως 1,50 μ., ενώ σε κάποιες περιοχές δεν υπάρχει καθόλου. Επιπλέον, δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, διαβάσεις και θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.



Εικόνα 44.Ράμπα στο νηπιαγωγείο Προφήτη Εικόνα 45. Η πλατεία του οικισμού



Εικόνα 46-47.Πεζοδρόμια στις οδούς κάτω από την πλατεία

α.3.6.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Ο Προφήτης δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή υπηρεσίες ενοικίασης, παρά μόνο αποσπασματικά εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόθεση τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από τους πολίτες να χρησιμοποιήσουν περισσότερο το ποδήλατο, εφόσον βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας.

Προς το παρόν δεν υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου στον Προφήτη στο εγγύς μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

α.3.6.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, φαίνεται πως τα περισσότερα δεν διαθέτουν ράμπες και κατάλληλη σήμανση. Πιο συγκεκριμένα, στο Πρώην Δημαρχείο υπάρχει ράμπα, η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Στο Νηπιαγωγείο υπάρχει επίσης ράμπα, η οποία δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Τέλος, το Γυμνάσιο και ο Ι.Ν. Προφήτη Ηλία δεν διαθέτουν ράμπες.

Οι χώροι πρασίνου και οι πλατείες του οικισμού δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγό όδευσης τυφλών, καθώς και κατάλληλη σήμανση. Ράμπες δεν υπάρχουν ούτε στην παιδική χαρά και στο γήπεδο ποδοσφαίρου.

α.3.6.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

α.3.6.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Συνολικά στον οικισμό του Προφήτη παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών, έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάναρων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.6.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό του Προφήτη ανέρχεται περίπου στα 2.162,00 μ. (Εικόνα 48) και αποτελείται από τις οδούς νότια από την πλατεία του οικισμού, την οδό που οδηγεί από την πλατεία στο Κοιμητήριο και την οδό που οδηγεί στο γήπεδο ποδοσφαίρου.

Εικόνα 48. Εξεταζόμενη περιοχή του οικισμού Προφήτη.



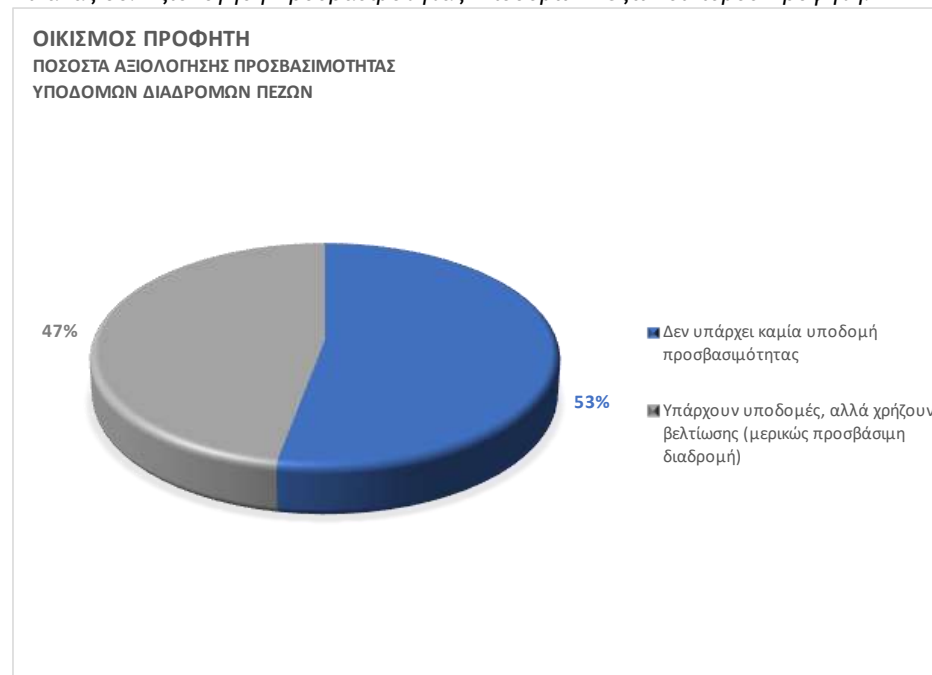
Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

α.3.6.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό του Προφήτη χαρακτηρίζεται ως μέτρια προς κακή. Για τον λόγο αυτό χρήζει βελτίωσης, ιδιαίτερα με την τοποθέτηση των απαραίτητων ραμπών και οδηγού όδευσης τυφλών.

Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα 33, μόνο το 47% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Στο μεγαλύτερο υπόλοιπο, το 53% του οικισμού, δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας, καθιστώντας δύσκολη την κίνηση των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων πρακτικά αδύνατη.

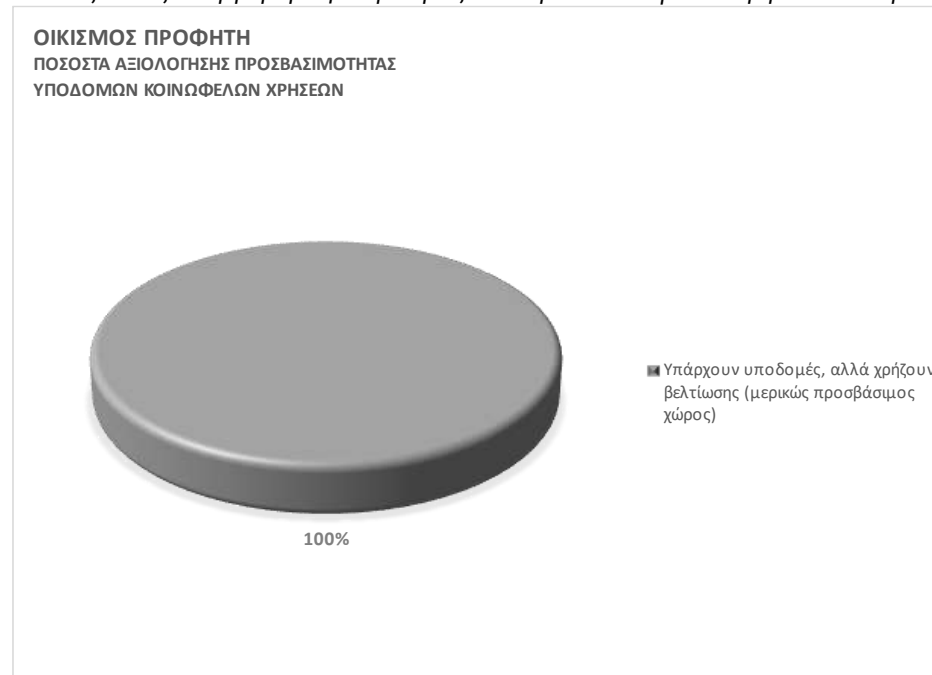
Πίνακας 33. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Προφήτη.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 34. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινωφελών Χρήσεων οικισμού Προφήτη.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

α.3.7. Ο οικισμός της Αρέθουσας

α.3.7.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).

Οδικό δίκτυο

Η είσοδος στον οικισμό πραγματοποιείται στα ανατολικά μέσω της οδού που συνδέει την Αρέθουσα με τον οικισμό των Βρασνών. Η οδός αυτή περνάει από το κέντρο του οικισμού και συνεχίζει στα δυτικά του οικισμού στην επαρχιακή οδό Ανοιξιάς-Στεφανίνων.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο παρατηρούνται τα εξής:

- ελλιπής σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- έλλειψη φωτισμού

Υποδομές πεζών

Γενικότερα στον οικισμό της Αρέθουσας τα πεζοδρόμια έχουν μικρό πλάτος, σε αρκετές περιοχές είναι αδιαμόρφωτα και στο σύνολό τους δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγούς όδευσης τυφλών και είναι **σε κακή κατάσταση**.

Πιο αναλυτικά, στην οδό από τον Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου μέχρι το Δημοτικό Σχολείο το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0,50 έως 1,50 μ. και είναι σε κακή κατάσταση. Γενικότερα, δεν υπάρχουν ράμπες, οδηγός όδευσης τυφλών, προστατευτικά κιγκλιδώματα, θέσεις στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α. και διαβάσεις.

Στην οδό από το Δημοτικό Σχολείο μέχρι τη διασταύρωση μετά το Γυμνάσιο δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια.

Καθόλου πεζοδρόμια δεν υπάρχουν και στις οδούς που περικλείουν στα βορειοανατολικά και βορειοδυτικά τα σχολεία.



Εικόνα 49. Παιδική χαρά Εικόνα 50. Το πρώην Δημαρχείο



Εικόνα 51. Οδός χωρίς πεζοδρόμιο Εικόνα 52. Πεζοδρόμιο στον Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου

α.3.7.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

Η Αρέθουσα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή υπηρεσίες ενοικίασης, παρά μόνο αποσπασματικά εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόθεση τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από τους πολίτες να χρησιμοποιήσουν περισσότερο το ποδήλατο, εφόσον βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας.

Προς το παρόν δεν υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου στην Αρέθουσα στο εγγύς μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

α.3.7.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

Αναφορικά με τα δημόσια κτίρια και την προσβασιμότητα σε αυτά, οι ράμπες που διαθέτουν θα πρέπει να ελεγχθούν ως προς τις προδιαγραφές. Πιο συγκεκριμένα, στο Νηπιαγωγείο και στο Δημοτικό Σχολείο υπάρχει ράμπα, που θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Στο πρώην Δημαρχείο και στον Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου υπάρχει επίσης ράμπα, που θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Τέλος, στο Γυμνάσιο δεν υπάρχει καθόλου ράμπα. Η πλατεία και η παιδική χαρά του οικισμού δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγό οδευσης τυφλών, καθώς και κατάλληλη σήμανση.

α.3.7.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

Όπως αναφέρθηκε στην παρ.α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

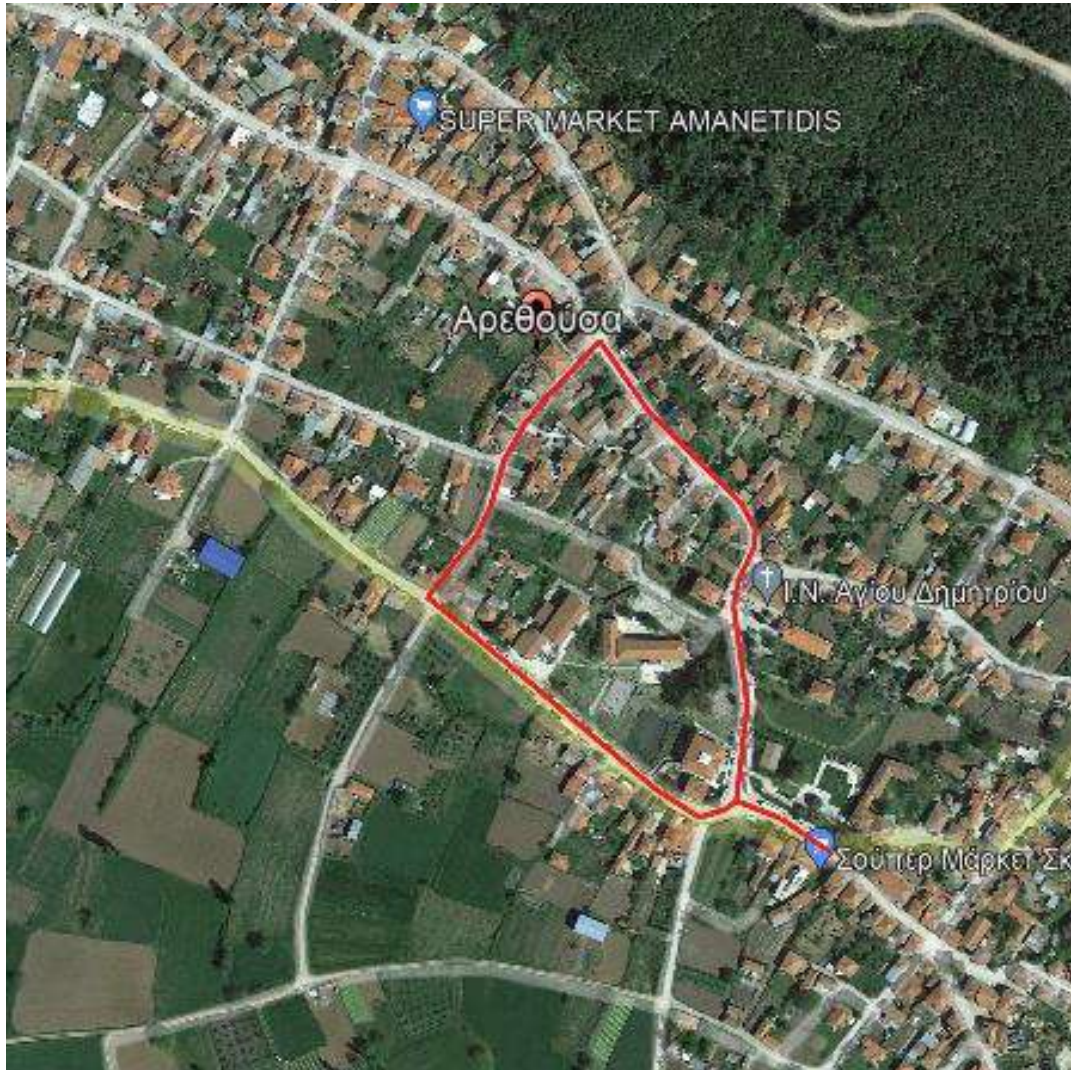
α.3.7.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρια, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

Συνολικά στον οικισμό της Αρέθουσας παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών, έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη ή ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους και εξόδους των σχολείων και έλλειψη ή ανεπάρκεια πεζοφάνων, κάτι που καθιστά τη μετακίνηση των πεζών και ιδιαιτέρως των μαθητών επικίνδυνη.

α.3.7.6 - οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται στον οικισμό της Αρέθουσας ανέρχεται περίπου στα 1.471,00 μ. (Εικόνα 53) και αποτελείται από τις οδούς που περικλείουν την περιοχή με τα σχολεία του οικισμού.

Εικόνα 53. Εξεταζόμενη περιοχή του οικισμού Αρέθουσας.



Πηγή: GoogleEarth και ίδια επεξεργασία.

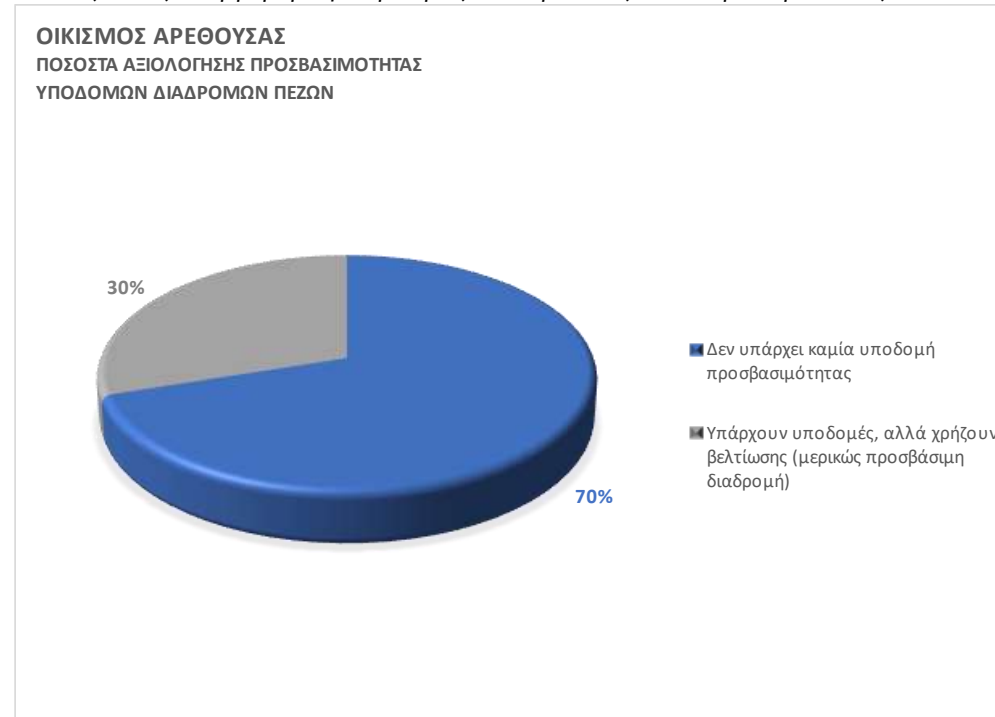
α.3.7.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό της Αρέθουσας χαρακτηρίζεται ως κακή. Για τον λόγο αυτό χρήζει βελτίωσης, ιδιαίτερα με την τοποθέτηση των απαραίτητων πεζοδρομίων, ραμπών και οδηγού όδευσης τυφλών.

Όσον αφορά τα πεζοδρόμια, και όπως φαίνεται στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα 35, μόνο το 30% του δικτύου του οικισμού διαθέτει τις στοιχειώδεις υποδομές (ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων, ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, ράμπες) χωρίς όμως να πληροί τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία. Στο μεγαλύτερο υπόλοιπο, το 70% του οικισμού, δεν υπάρχει καμία υποδομή

προσβασιμότητας, καθιστώντας δύσκολη την κίνηση των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων πρακτικά αδύνατη.

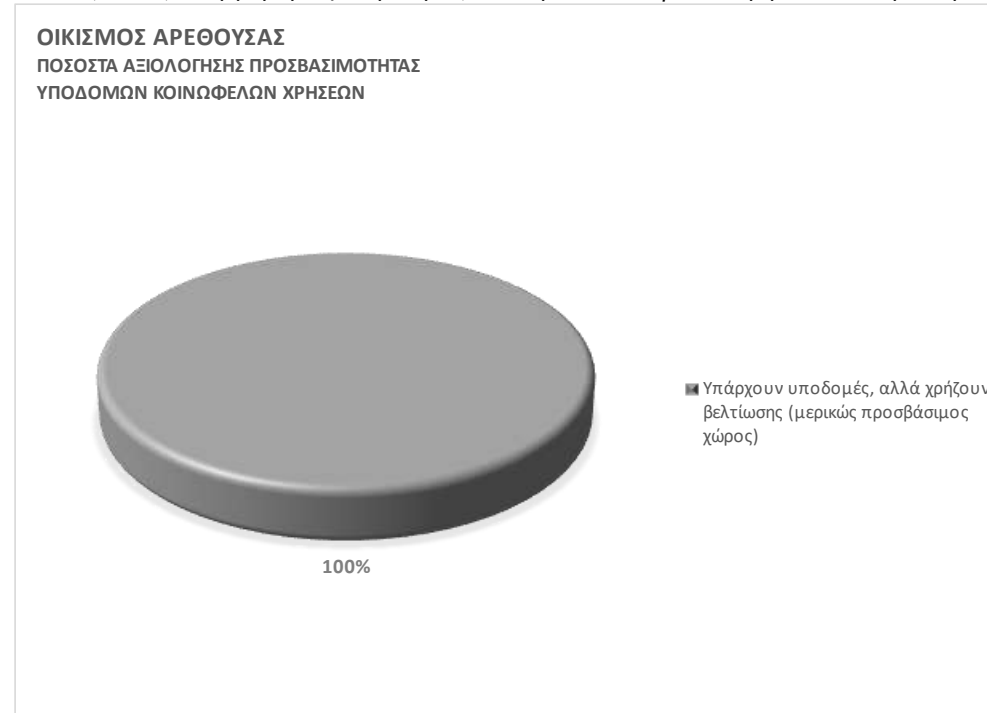
Πίνακας 35. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Πεζών οικισμού Αρέθουσας.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Αξιολογώντας την προσβασιμότητα των υποδομών των κοινωφελών χρήσεων (κτίρια δημοσίων υπηρεσιών, σχολικά κτίρια, πλατείες – χώροι πρασίνου, κλπ.), παρατηρήθηκε σε ποσοστό 100% η ύπαρξη στοιχειωδών κατασκευών και παρεμβάσεων, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, σήμανση κ.ά. που όμως δεν τηρούν πλήρως τις προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου η κατάσταση των υποδομών αυτών κρίνεται ως μέτρια.

Πίνακας 36. Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Υποδομών Κοινοφελών Χρήσεων οικισμού Αρέθουσας.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης των παραπάνω οικισμών του Δήμου Βόλβης, εξάγεται το γενικό συμπέρασμα ότι οι συνθήκες προσβασιμότητας στην περιοχή βρίσκονται σε μέτρια προς κακή κατάσταση. Οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης μεταξύ των κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων, όπως και οι υπαίθριοι δημόσιοι Κοινόχρηστοι Χώροι στους εξεταζόμενους οικισμούς παρουσιάζουν σημαντικό έλλειμμα ως προς την προσβασιμότητα. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υποδομών πεζών, η ανυπαρξία σταθερού πλάτους πεζοδρομίων, τα εμπόδια στην ελεύθερη όδευση των πεζών (στύλοι φωτισμού, φύτευση, παράνομες κατασκευές, ταμπέλες, κλπ.), η κακή κατάσταση των πλακοστρώσεων, η ύπαρξη ανισοσταθμιών, κ.α, καθιστούν τον πραγματικά διαθέσιμο χώρο των πεζοδρομίων για τις χρήσεις τους ανεπαρκή και σε πολλά σημεία ελάχιστο έως και ανύπαρκτο. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με πρόσθετα θέματα, όπως η έλλειψη ειδικών θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ, η ανυπαρξία οδηγού όδευσης τυφλών, η έλλειψη ραμπών και η ύπαρξη ραμπών που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, καθιστούν την περιοχή αφιλόξενη για πεζούς και κυρίως για Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας. Διαπιστώνεται ότι στις περισσότερες περιπτώσεις δεν εξασφαλίζεται συνεχής και ασφαλής κίνηση στο πεζοδρόμιο, ενώ σε πολλές περιπτώσεις η κίνηση για άτομα με αμαξίδιο, εμποδιζόμενα άτομα και άτομα με αισθητηριακές αναπηρίες είναι αδύνατη.

Η προσβασιμότητα σε δημόσια κτίρια κρίνεται ανεπαρκής, καθώς σε πολλά από αυτά δεν υπάρχουν οι απαραίτητες ράμπες, ενώ σε άλλα οι ράμπες δεν τηρούν τις προδιαγραφές.

Ο Δήμος Βόλβης διαθέτει πολεοδομικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά (ήπιο ανάγλυφο οικισμών, ορθογωνική πολεοδομική οργάνωση και διαμόρφωση αστικού ιστού, κλπ.) που μπορούν να λειτουργήσουν ευνοϊκά ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας, σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Επιπλέον, οι σχετικά μικρές αποστάσεις ενισχύουν και ευνοούν την πεζή μετακίνηση. Το εμπορικό και διοικητικό κέντρο του Σταυρού, η τουριστική δραστηριότητα στους οικισμούς του Σταυρού, Ασπροβάλας και Ν. Βρασών, το θαλάσσιο μέτωπο, τονώνουν τις υφιστάμενες δραστηριότητες εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής και μπορούν να αποτελέσουν ισχυρά πλεονεκτήματα αισθητικής αναβάθμισης, βελτίωσης της ποιότητας ζωής και εφαρμογής και ενίσχυσης της προσβασιμότητας.

Στο πλαίσιο της σύγχρονης αντίληψης, στο οποίο δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα έναντι της κινητικότητας, είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός των επόμενων βημάτων για τη δημιουργία πιο ευνοϊκών συνθηκών για τις βιώσιμες μετακινήσεις εντός των εν λόγω οικισμών, ως μέσου ενίσχυσης της τοπικής κοινωνικής και περιβαλλοντικής αειφορίας.

Η λεπτομερής καταγραφή, αποτύπωση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης προσβασιμότητας στους οικισμούς του Σταυρού, Ασπροβάλας, Ν. Βρασών, Νέας Απολλωνίας, Νέας Μαδύτου, Προφήτη και Αρέθουσας, ολοκληρώνει το πρώτο τμήμα του Σ.Α.Π για το Δήμο Βόλβης. Το εν λόγω Στρατηγικό Σχέδιο, στο πλαίσιο του οποίου θα έχουν προσδιοριστεί τα σημεία των

απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων, κατασκευών και γραμμικών διαδρομών μεταξύ των σημαντικών κοινωφελών χρήσεων, είναι απολύτως απαραίτητο ώστε με τις παρεμβάσεις που θα προταθούν και θα οριοθετηθούν προς υλοποίηση, να δημιουργηθεί σε επίπεδο δήμου, ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Η εκπόνηση του πρώτου παραδοτέου τμήματος του Σ.Α.Π. Δήμου Βόλβης πραγματοποιείται σύμφωνα με τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και εναρμονίζεται πλήρως με την Υπουργική Απόφαση: Αριθμ. Οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Φωτογραφική Τεκμηρίωση

ΣΤΑΥΡΟΣ



Εικόνες1-2. Πυροσβεστικό Σώμα Σταυρού(επί της οδού Μακεδονομάχων) και πεζοδρόμια στην οδό Ελ. Βενιζέλου



Εικόνες3-4. Πεζοδρόμια στην οδό Ελ. Βενιζέλου και στην οδό Νικ. Πλαστήρα.



Εικόνες5-6. Πεζοδρόμια στην οδό Νικ. Πλαστήρα και στην οδό Ελλησπόντου.

ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ



Εικόνες7-8. Πεζοδρόμια στην οδό Εγνατία.



Εικόνες9-10. Παραλιακός δρόμος και ο Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου.



Εικόνες11-12. Πεζοδρόμια στην οδό 28^{ης} Οκτωβρίου και στην οδό Αριστοτέλους.



Εικόνες13-14. Πεζοδρόμια στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου και στην οδό Παύλου Μελά.

ΝΕΑ ΒΡΑΣΝΑ



Εικόνες15-16. Πεζοδρόμια στην οδό 7^η Παραλιακή Οδό και στην οδό Γεωργ. Τράικου.



Εικόνες17-18. 1^η Παραλιακή Οδός και πεζοδρόμια στην οδό Ελ. Βενιζέλου.



Εικόνες19. Πεζοδρόμια στην οδό Ελ. Βενιζέλου.

ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



Εικόνες21-22. Πλατεία της Νέας Απολλωνίας και το πεζοδρόμιο στο βόρειο τμήμα της πλατείας.

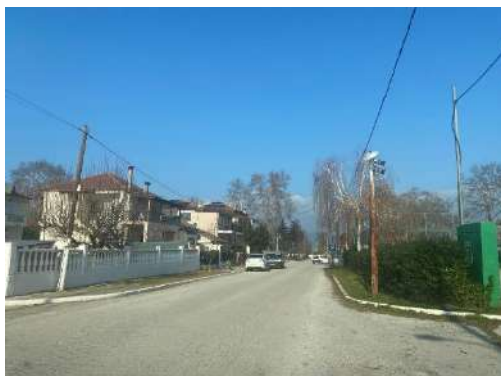


Εικόνες23-24. Πεζοδρόμια στο νότιο τμήμα της πλατείας.



Εικόνες25-26. Δημοτικό σχολείο και νηπιαγωγείο Νέας Απολλωνίας.

ΝΕΑ ΜΑΔΥΤΟΣ



Εικόνες27-28. Δημοτικό σχολείο Νέας Μαδύτου και πεζοδρόμια στην οδό Μ. Χατζιδάκη.



Εικόνες29-30. Πεζοδρόμια στην οδό Μ. Χατζιδάκη και στην οδό Λάζαρου Σαράντογλου



Εικόνες29-30. Πεζοδρόμια στην οδό Λάζαρου Σαράντογλου

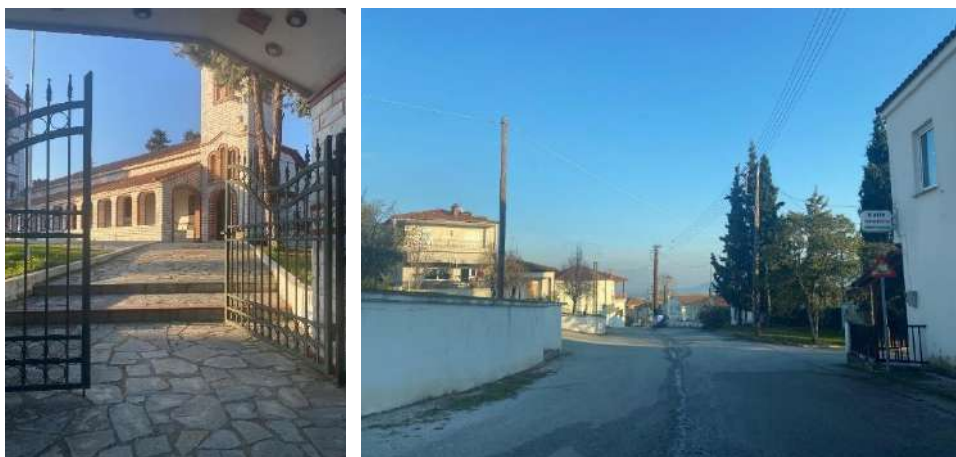
ΠΡΟΦΗΤΗΣ



Εικόνες31-32. Πεζοδρόμια στον οικισμό του Προφήτη.



Εικόνες33-34. Πεζοδρόμια στον οικισμό του Προφήτη.



Εικόνες35-36. Ι.Ν. Προφήτη Ηλία και πεζοδρόμια στον οικισμό του Προφήτη.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ



Εικόνες 37-38. Παιδική χαρά και πεζοδρόμια στον οικισμό της Αρέθουσας.



Εικόνες 39-40. Πεζοδρόμια στον οικισμό της Αρέθουσας.















Εικόνες 39-40. Πεζοδρόμια στον οικισμό της Αρέθουσας.



























2. Χάρτες Υφιστάμενης Κατάστασης



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Στάσεις ΜΜΜ
-  Χώροι στάθμευσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Τοπικό οδικό δίκτυο
-  Πεζόδρομος
-  Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Διοίκηση
 -  Δημαρχείο
 -  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
 -  ΕΛΤΑ
 -  Αστυνομικό Τμήμα
 -  Πυροσβεστική Υπηρεσία
 -  Κοινότητα
 -  Εκπαίδευση
 -  Νηπιαγωγείο
 -  Δημοτικό Σχολείο
 -  Γυμνάσιο
 -  Λύκειο
 -  Επαγγελματικό Λύκειο
 -  Αθλητικές εγκαταστάσεις
 -  Δημοτικό Γυμναστήριο
 -  Πολιτισμός
 -  Δημοτική Βιβλιοθήκη
 -  Πολιτιστικός Σύλλογος
 -  Θρησκευτικός χώρος
 -  Πρόνοια
 -  ΚΑΠΗ
 -  Παιδικός Σταθμός
 -  Περιθαλψη
 -  Κέντρο Υγείας
 -  Αγροτικό Ιατρείο
-  Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΣΤΑΥΡΟΣ	Π.1.1.Α
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Π.Ε Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023		
		Έκδοση 1η





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

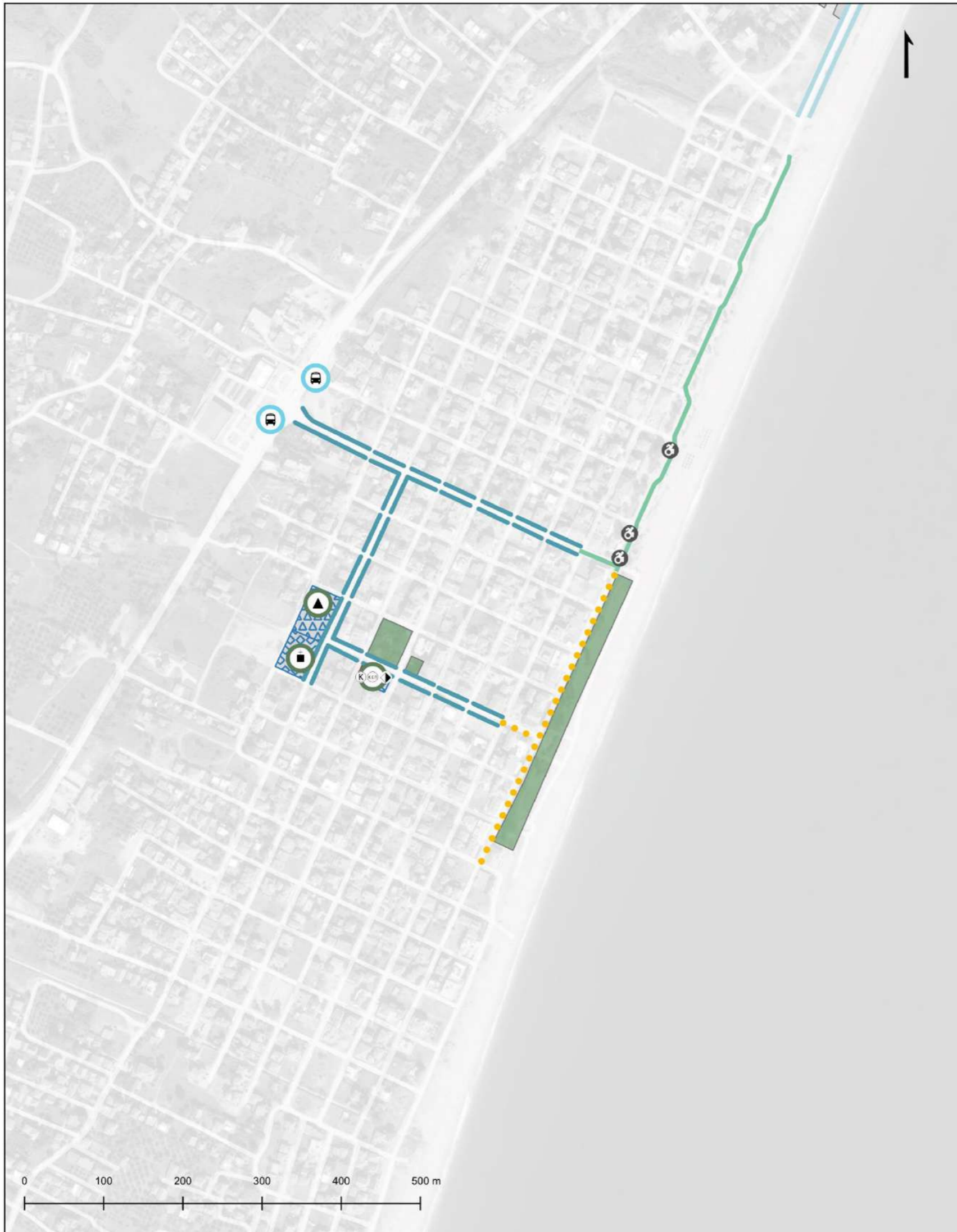
- Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
- Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
- Στάσεις ΜΜΜ
- Χώροι στάθμευσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Πρωτεύουσα αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία
- Συλλεκτήρια οδός
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Τοπικό οδικό δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος

- Διοίκηση
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Εκπαίδευση
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Πολιτισμός
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- Πρόνοια
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Περιθαλψη
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ







ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ	Π.1.1.Β
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Στάσεις ΜΜΜ
-  Χώροι στάθμευσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Τοπικό οδικό δίκτυο
-  Πεζόδρομος
-  Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Διοίκηση
-  Δημαρχείο
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  ΕΛΤΑ
-  Αστυνομικό Τμήμα
-  Πυροσβεστική Υπηρεσία
-  Κοινότητα
-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Αθλητικές εγκαταστάσεις
-  Δημοτικό Γυμναστήριο
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Πολιτιστικός Σύλλογος
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  ΚΑΠΗ
-  Παιδικός Σταθμός
-  Περιθαλψη
-  Κέντρο Υγείας
-  Αγροτικό Ιατρείο
-  Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΝΕΑ ΒΡΑΣΝΑ	Π.1.1.Γ

Ανάδοχος

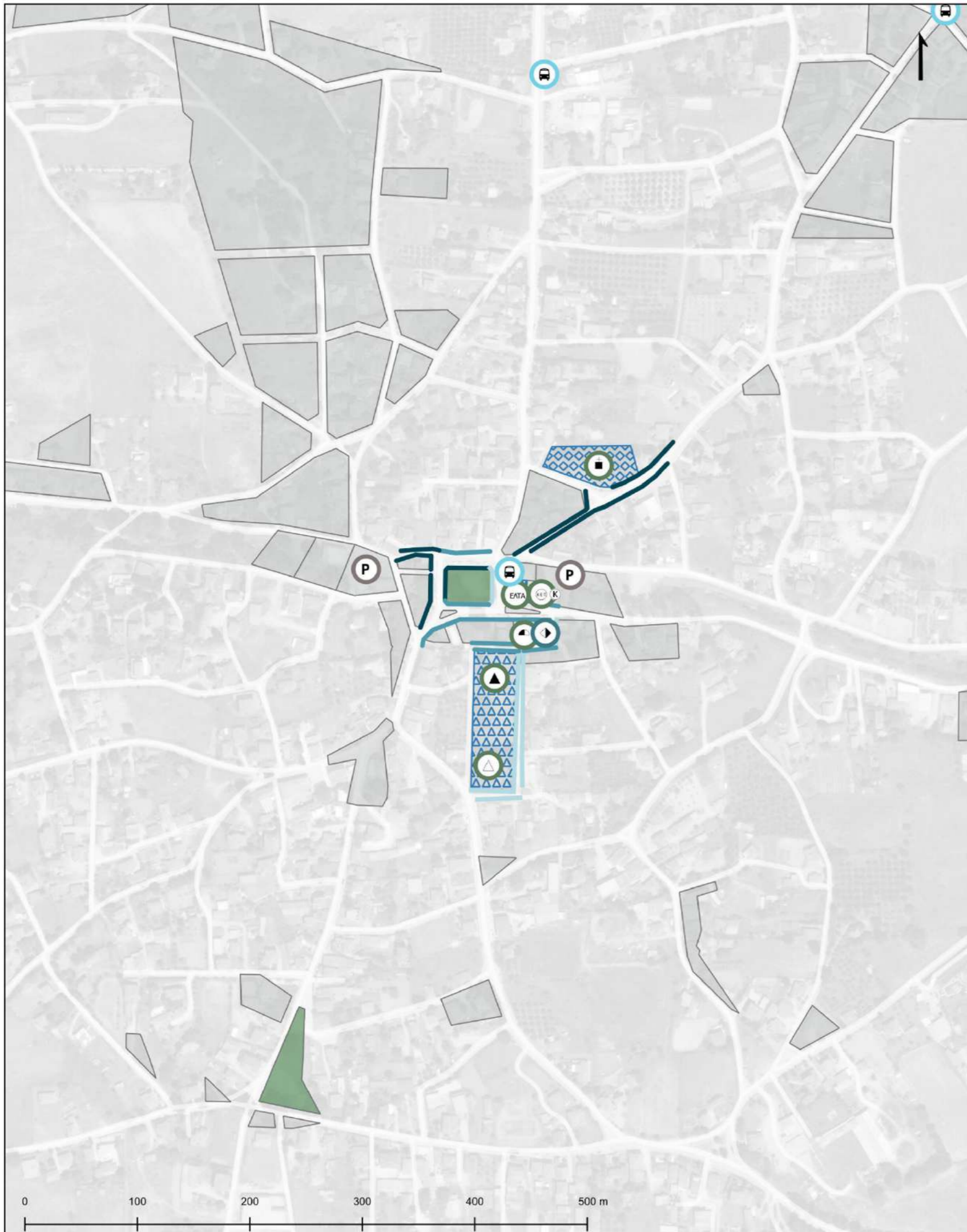
Συντονιστής Ομάδας Εργασίας

Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων &
Χωροταξικού Σχεδιασμού
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
- Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
- Στάσεις ΜΜΜ
- Χώροι στάθμευσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Υπαιθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Πρωτεύουσα αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία
- Συλλεκτήρια οδός
- Οδός ήπιας κυκλοφορίας
- Τοπικό οδικό δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος

- Διοίκηση
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Εκπαίδευση
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Πολιτισμός
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- Πρόνοια
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Περιθαλψη
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο

--- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ












ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Π.1.1.Δ

Ανάδοχος
Συντονιστής Ομάδας Εργασίας



























Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός
Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων &
Χωροταξικού Σχεδιασμού
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

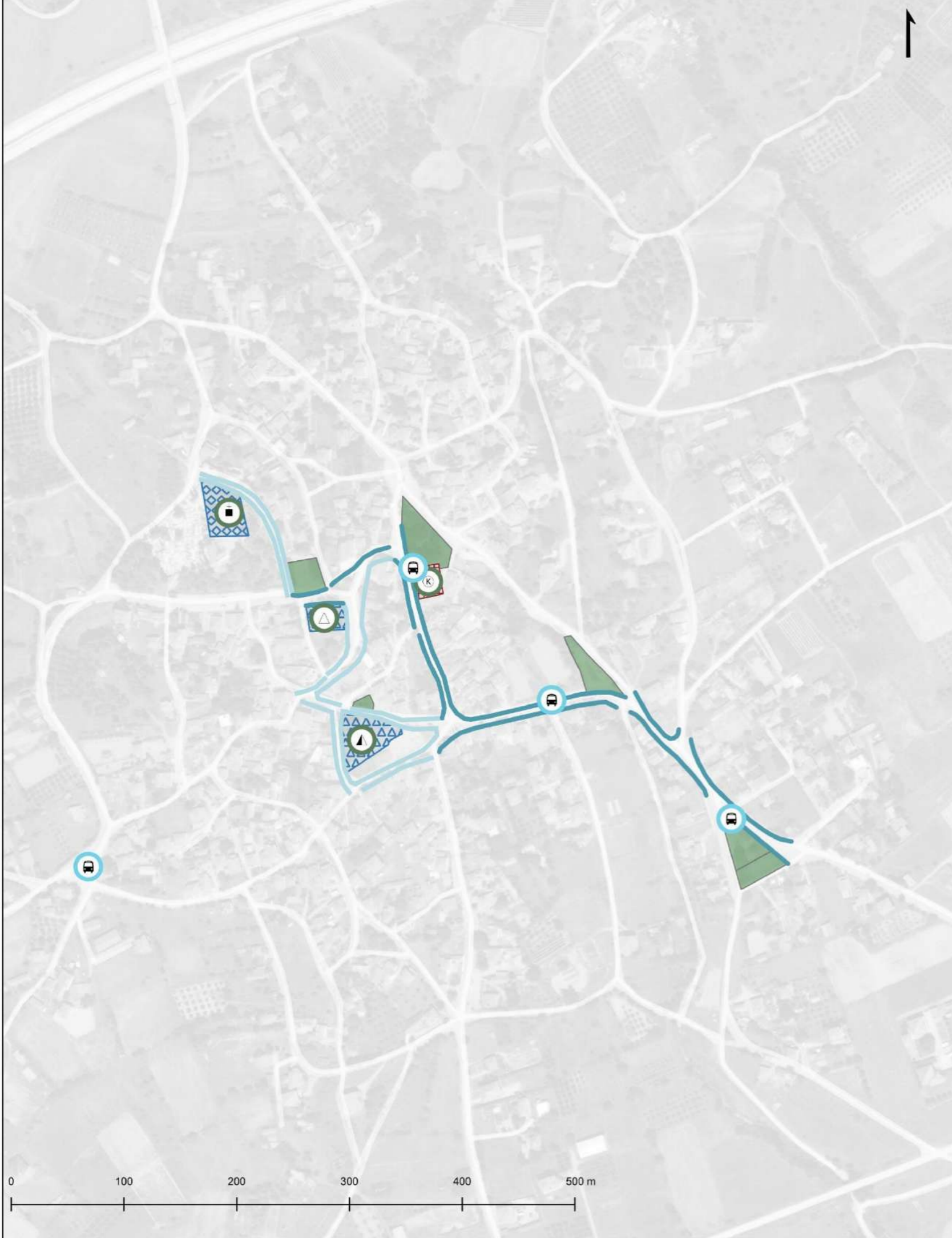
-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Στάσεις ΜΜΜ
-  Χώροι στάθμευσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Τοπικό οδικό δίκτυο
-  Πεζόδρομος
-  Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος





-  Διοίκηση
-  Δημαρχείο
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  ΕΛΤΑ
-  Αστυνομικό Τμήμα
-  Πυροσβεστική Υπηρεσία
-  Κοινότητα
-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Αθλητικές εγκαταστάσεις
-  Δημοτικό Γυμναστήριο
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Πολιτιστικός Σύλλογος
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  ΚΑΠΗ
-  Παιδικός Σταθμός
-  Περιθαλψη
-  Κέντρο Υγείας
-  Αγροτικό Ιατρείο
-  Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ



























ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΜΑΔΥΤΟΣ	Π.1.1.Ε
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023		
		Έκδοση 1η



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

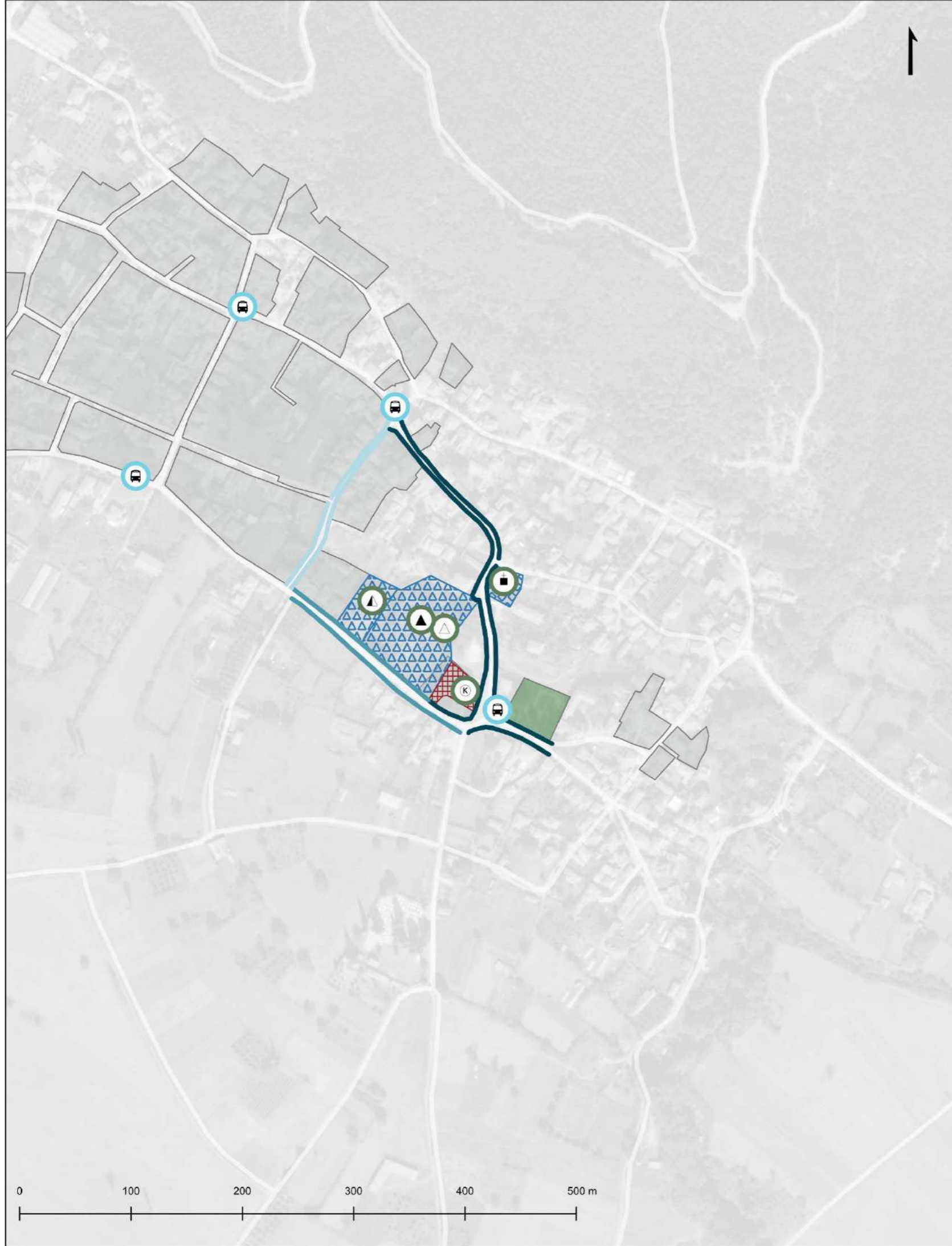
-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Στάσεις ΜΜΜ
-  Χώροι στάθμευσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Τοπικό οδικό δίκτυο
-  Πεζόδρομος
-  Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος





-  Διοίκηση
 -  Δημαρχείο
 -  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
 -  ΕΛΤΑ
 -  Αστυνομικό Τμήμα
 -  Πυροσβεστική Υπηρεσία
 -  Κοινότητα
 -  Εκπαίδευση
 -  Νηπιαγωγείο
 -  Δημοτικό Σχολείο
 -  Γυμνάσιο
 -  Λύκειο
 -  Επαγγελματικό Λύκειο
 -  Αθλητικές εγκαταστάσεις
 -  Δημοτικό Γυμναστήριο
 -  Πολιτισμός
 -  Δημοτική Βιβλιοθήκη
 -  Πολιτιστικός Σύλλογος
 -  Θρησκευτικός χώρος
 -  Πρόνοια
 -  ΚΑΠΗ
 -  Παιδικός Σταθμός
 -  Περιθαλψη
 -  Κέντρο Υγείας
 -  Αγροτικό Ιατρείο
-  Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΠΡΟΦΗΤΗΣ	Π.1.1.ΣΤ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	




ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Στάσεις ΜΜΜ
-  Χώροι στάθμευσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Οδός ήπιας κυκλοφορίας
-  Τοπικό οδικό δίκτυο
-  Πεζόδρομος
-  Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Διοίκηση
-  Δημαρχείο
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  ΕΛΤΑ
-  Αστυνομικό Τμήμα
-  Πυροσβεστική Υπηρεσία
-  Κοινότητα
-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Αθλητικές εγκαταστάσεις
-  Δημοτικό Γυμναστήριο
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Πολιτιστικός Σύλλογος
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  ΚΑΠΗ
-  Παιδικός Σταθμός
-  Περιθαλψη
-  Κέντρο Υγείας
-  Αγροτικό Ιατρείο

 Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	Π.1.1.Ζ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- Διοίκηση
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Εκπαίδευση
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο
- Στάση ΜΜΜ
- Υπαίθριος χώρος στάθμευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Πολιτισμός
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- Πρόνοια
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Περίθαλψη
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΣΤΑΥΡΟΣ	Π.1.2.Α
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

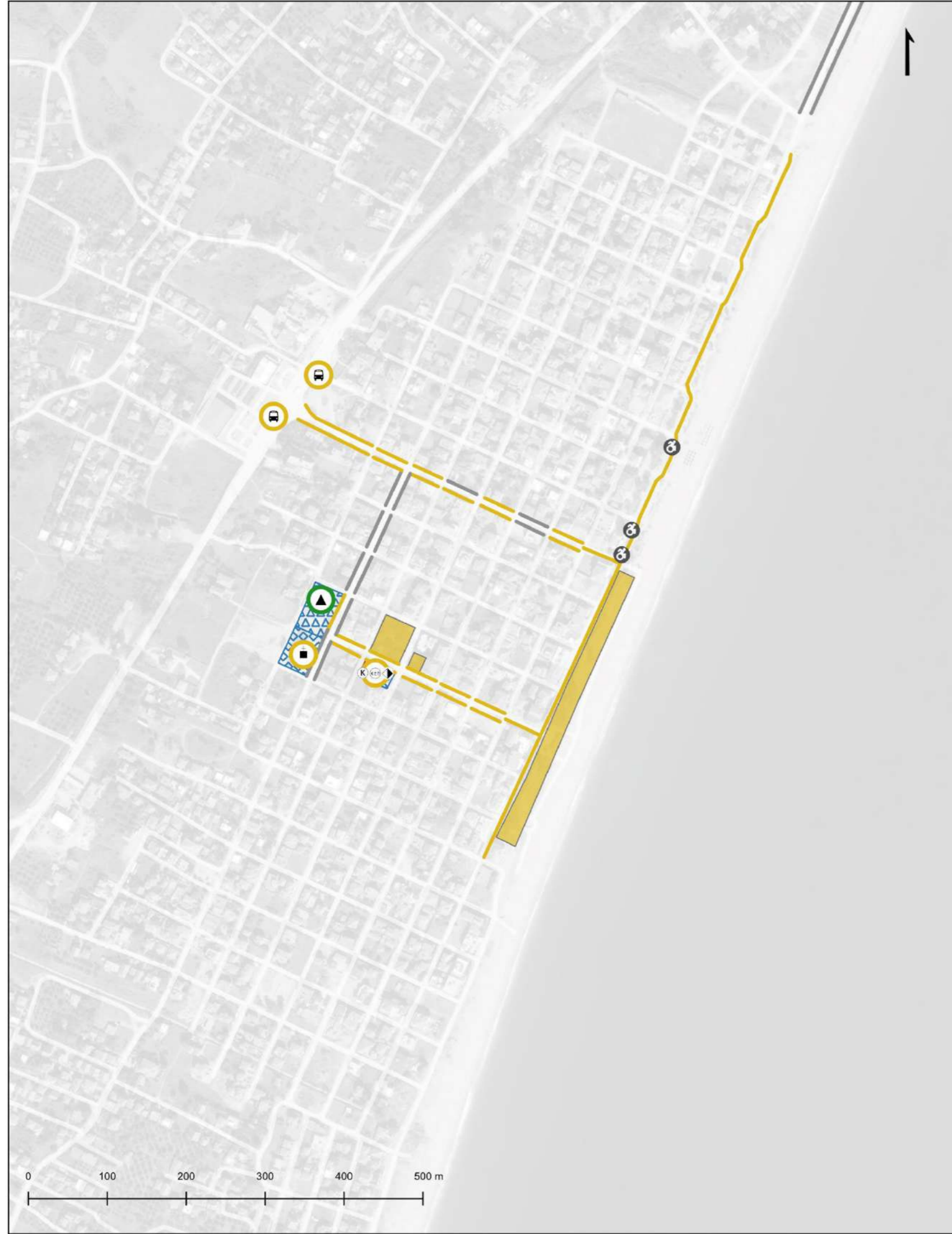
- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιβαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ	Π.1.2.Β
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

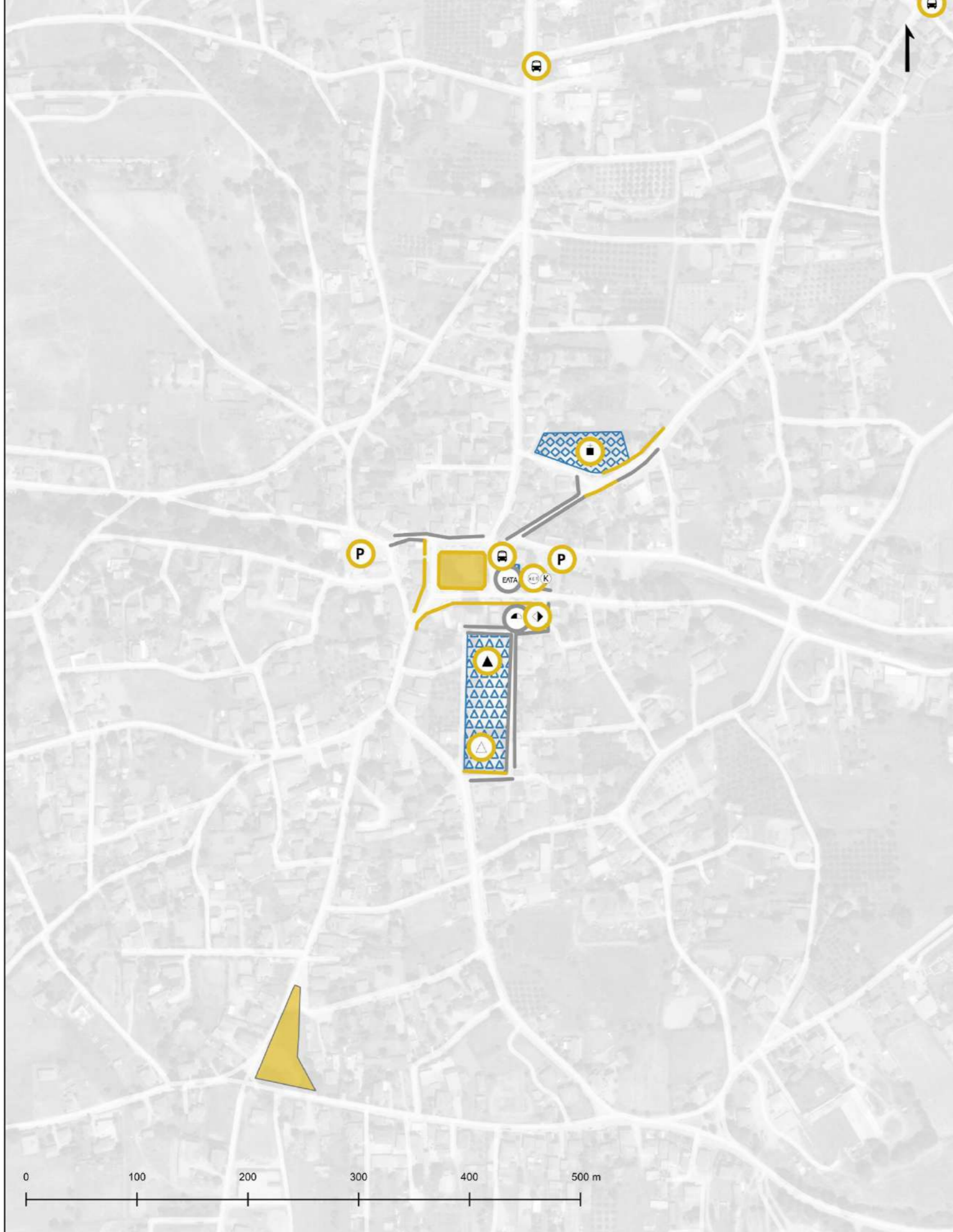
- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΒΡΑΣΝΑ	Π.1.2.Γ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαιθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαιθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαιθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Π.1.2.Δ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

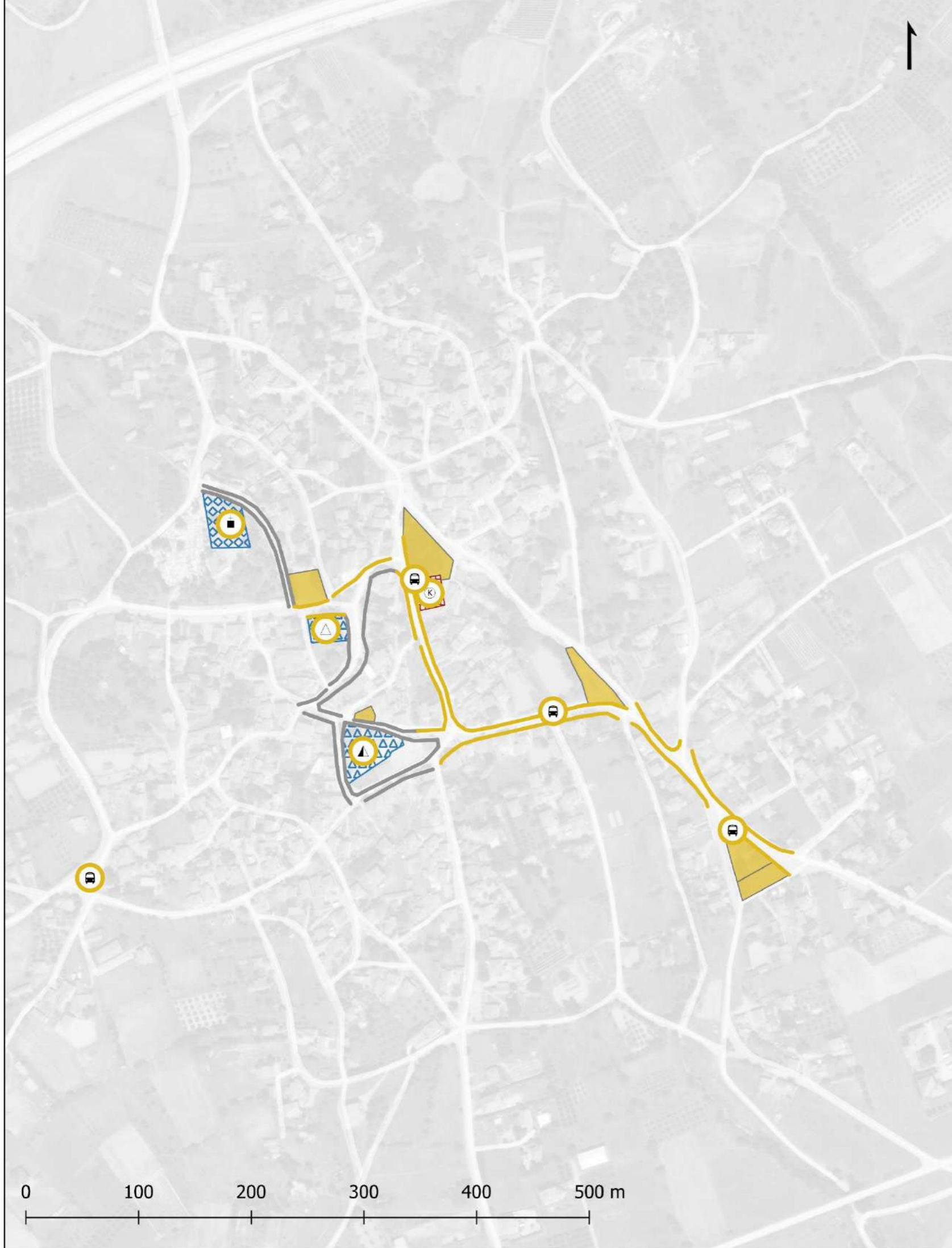
- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΑΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΜΑΔΥΤΟΣ	Π.1.2.Ε
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α

- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περίθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΠΡΟΦΗΤΗΣ	Π.1.2.ΣΤ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

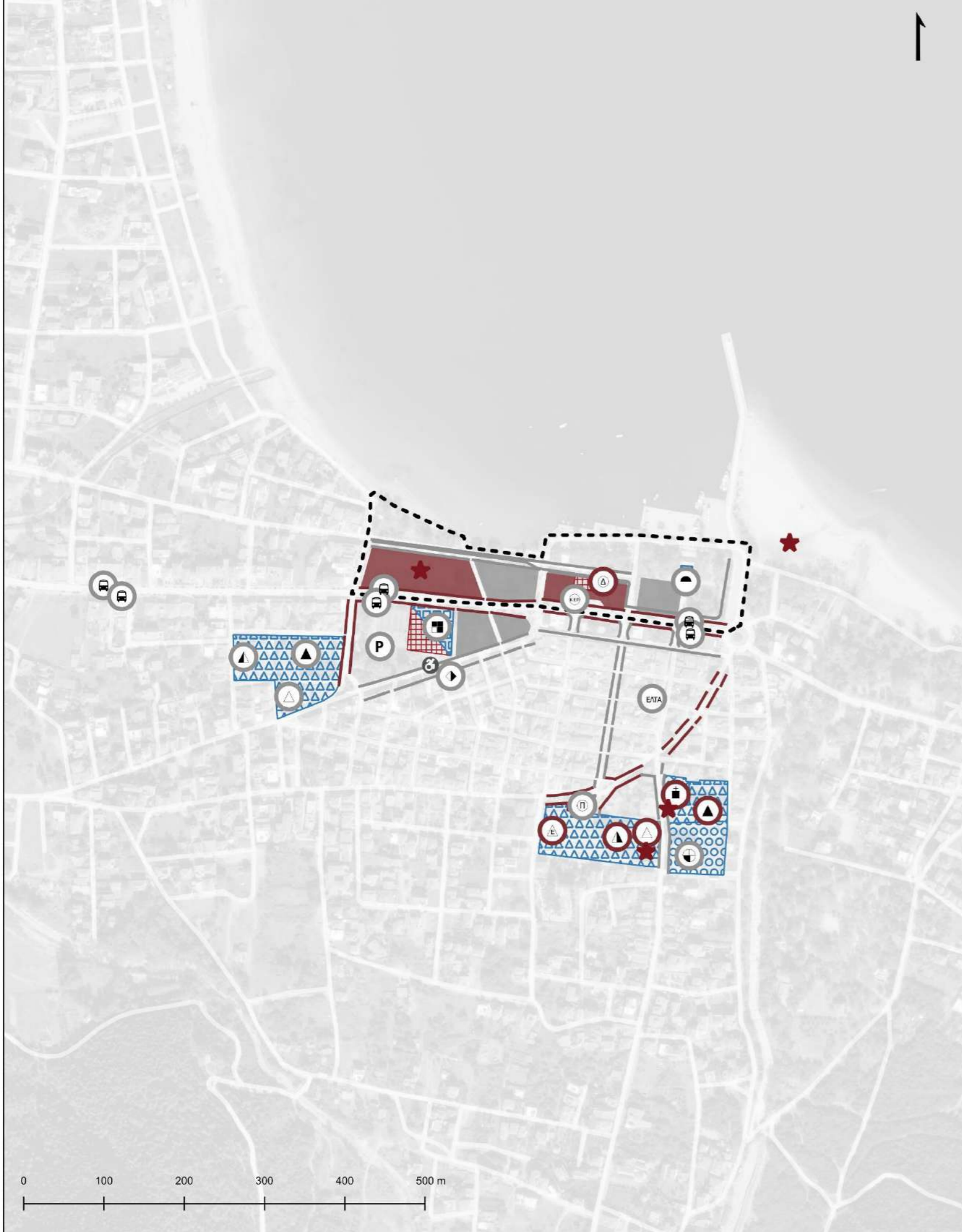
- Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
- Πλήρως προσβάσιμος χώρος
- Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)
- Υπαιθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας
- Υπαιθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαιθριος χώρος στάθμευσης | Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	Π.1.2.Ζ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περίθαλψης)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περίθαλψης και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περίθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΣΤΑΥΡΟΣ	Π.1.3.Α
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ Π.Ε. Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περίθαλψης)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περίθαλψης και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

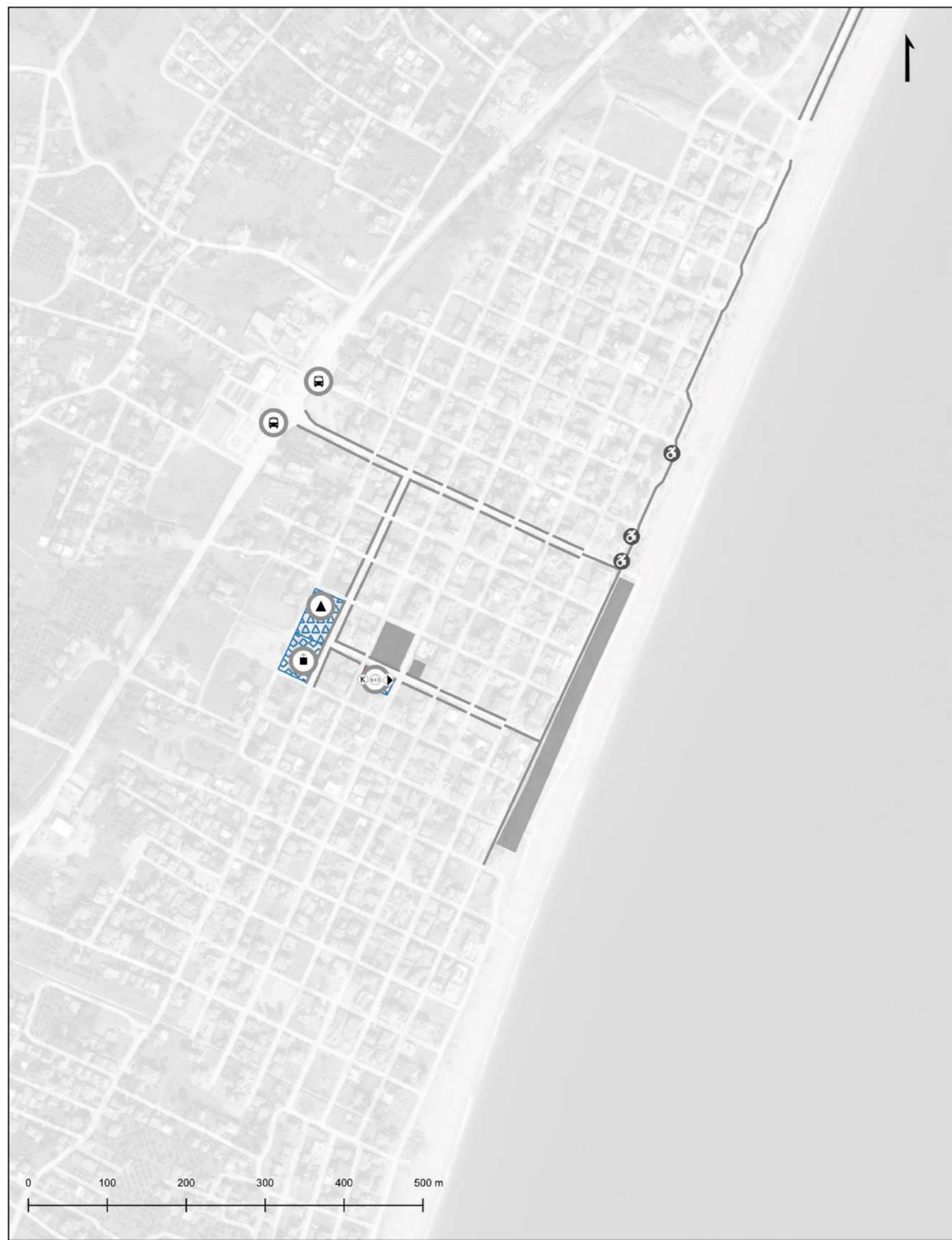
- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περίθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ	Π.1.3.Β
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

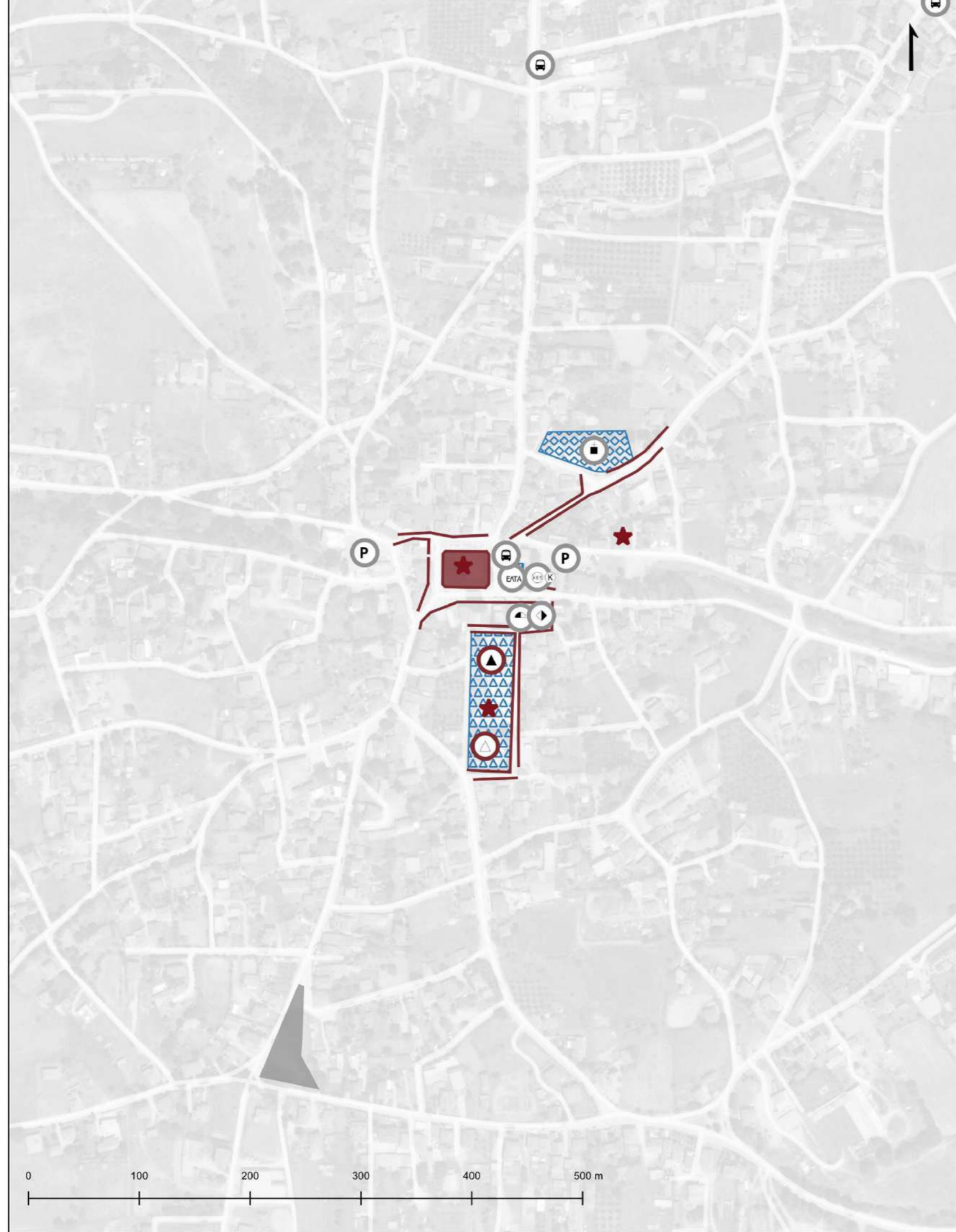
- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιθάλψης)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περιθάλψης και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθάλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΒΡΑΣΝΑ	Π.1.3.Γ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

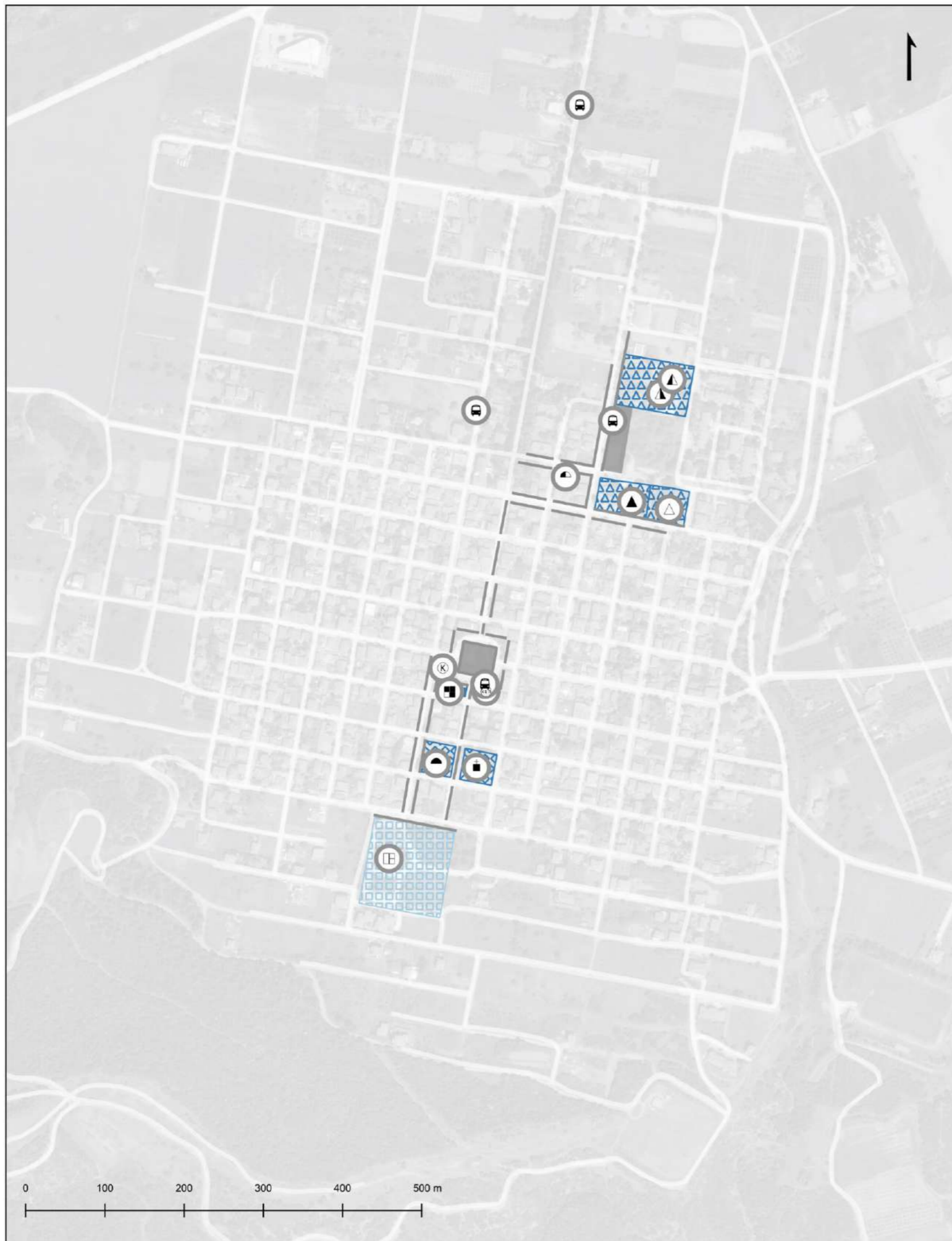
- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιθαλψής)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περιθαλψής και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθαλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΩΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Π.1.3.Δ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

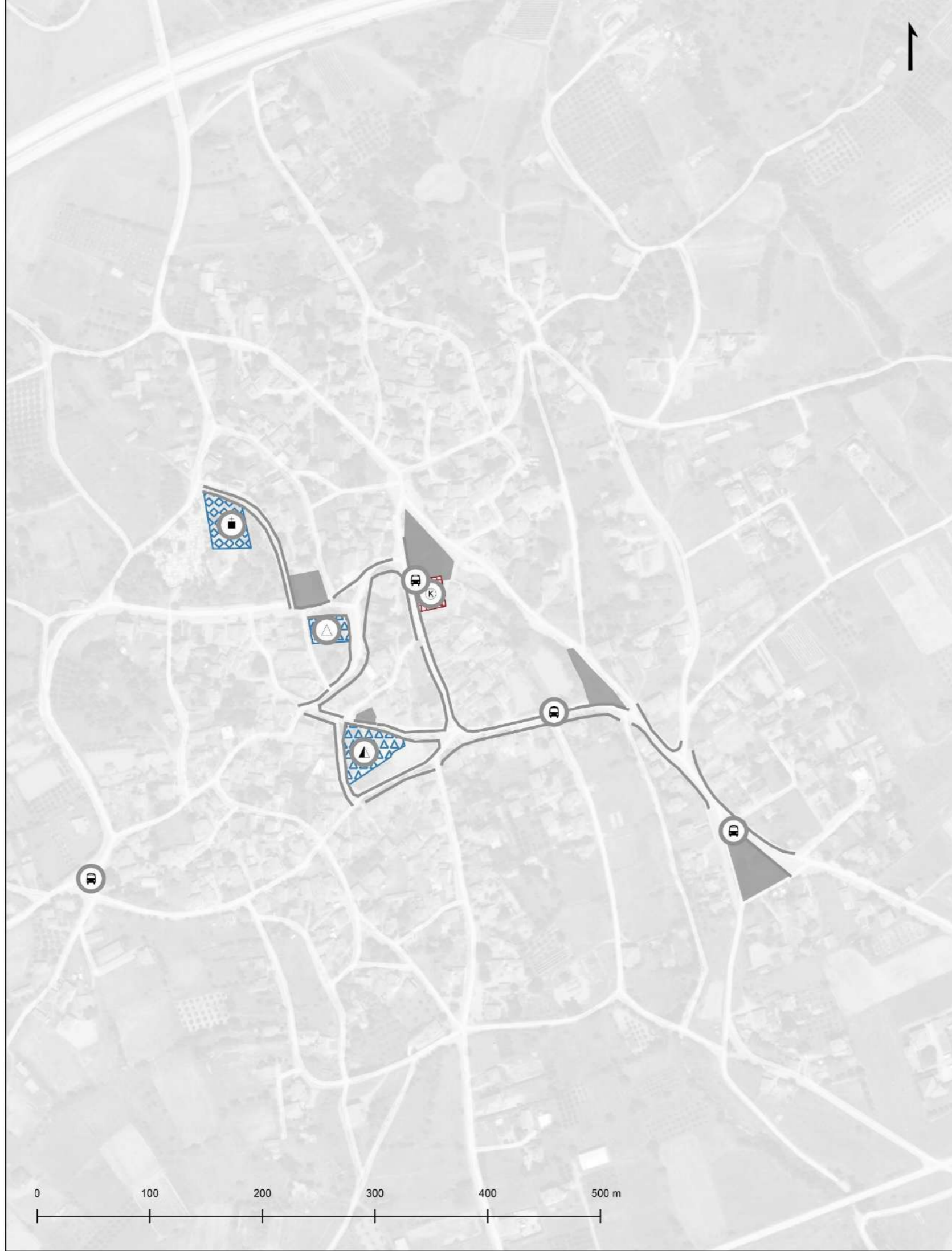
- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιθάλψης)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περιθάλψης και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθάλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΝΕΑ ΜΑΔΥΤΟΣ	Π.1.3.Ε
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Σημείο καταφυγής
- Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
- Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιθάλψης)
- Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
- Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περιθάλψης και εκτόνωσης
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις










Σημεία ενδιαφέροντος

- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Διοίκηση | Αθλητικές εγκαταστάσεις |
| Δημαρχείο | Δημοτικό Γυμναστήριο |
| Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών | Πολιτισμός |
| ΕΛΤΑ | Δημοτική Βιβλιοθήκη |
| Αστυνομικό Τμήμα | Πολιτιστικός Σύλλογος |
| Πυροσβεστική Υπηρεσία | Θρησκευτικός χώρος |
| Κοινότητα | Πρόνοια |
| Εκπαίδευση | ΚΑΠΗ |
| Νηπιαγωγείο | Παιδικός Σταθμός |
| Δημοτικό Σχολείο | Περιθάλψη |
| Γυμνάσιο | Κέντρο Υγείας |
| Λύκειο | Αγροτικό Ιατρείο |
| Επαγγελματικό Λύκειο | |
| Στάση ΜΜΜ | |
| Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |




























ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΩΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΠΡΟΦΗΤΗΣ	Π.1.3.ΣΤ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος συγκέντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
-  Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Σημείο καταφυγής
-  Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Όδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περίθαλψης)
-  Υπαίθριος χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος προσωρινής περίθαλψης και εκτόνωσης
-  Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
-  Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

Σημεία ενδιαφέροντος

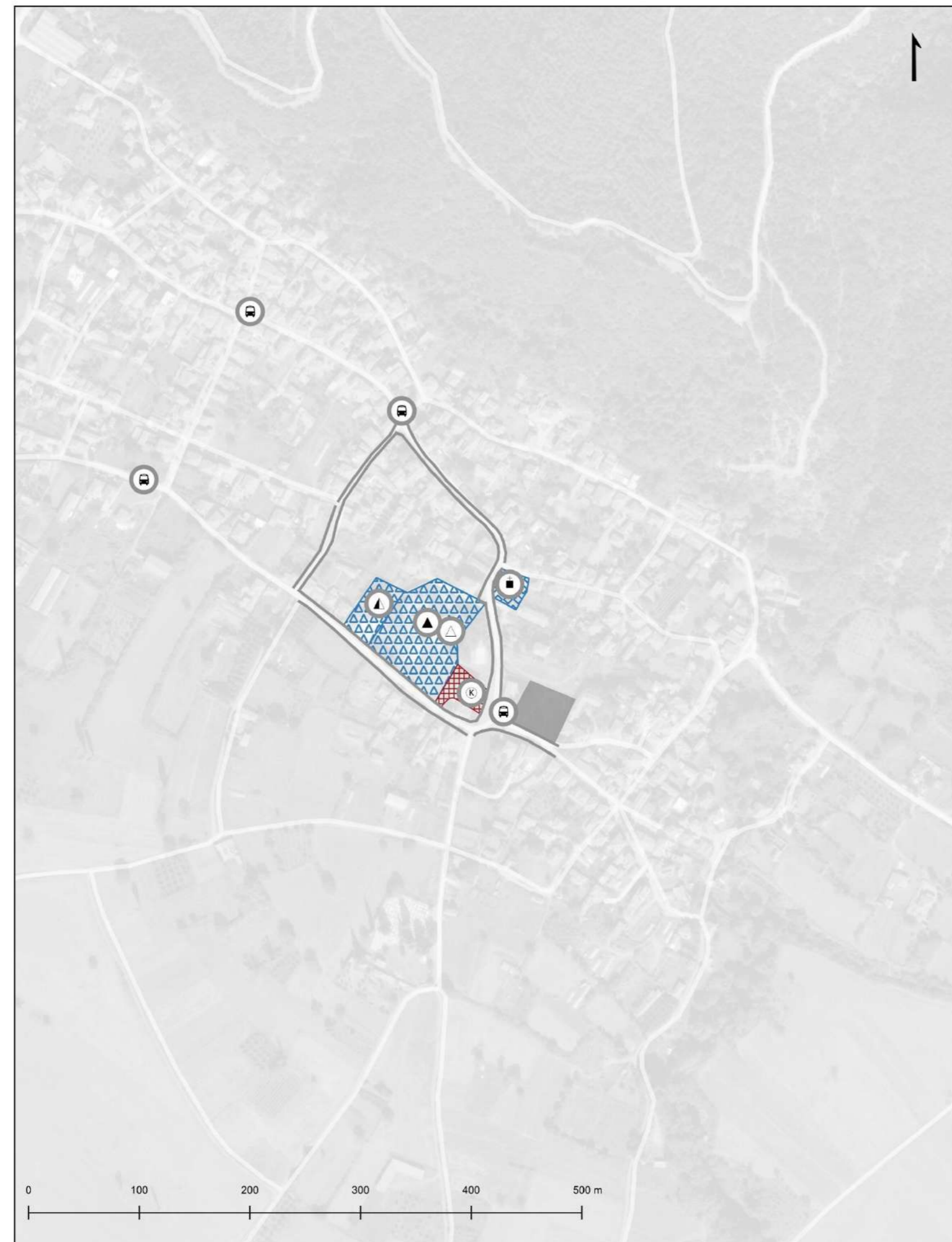
- | | |
|--|---|
|  Διοίκηση |  Αθλητικές εγκαταστάσεις |
|  Δημαρχείο |  Δημοτικό Γυμναστήριο |
|  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών |  Πολιτισμός |
|  ΕΛΤΑ |  Δημοτική Βιβλιοθήκη |
|  Αστυνομικό Τμήμα |  Πολιτιστικός Σύλλογος |
|  Πυροσβεστική Υπηρεσία |  Θρησκευτικός χώρος |
|  Κοινότητα |  Πρόνοια |
|  Εκπαίδευση |  ΚΑΠΗ |
|  Νηπιαγωγείο |  Παιδικός Σταθμός |
|  Δημοτικό Σχολείο |  Περίθαλψη |
|  Γυμνάσιο |  Κέντρο Υγείας |
|  Λύκειο |  Αγροτικό Ιατρείο |
|  Επαγγελματικό Λύκειο | |
|  Στάση ΜΜΜ | |
|  Υπαίθριος χώρος στάθμευσης | |

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	Π.1.3.Ζ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

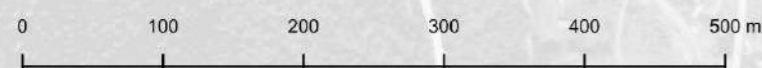
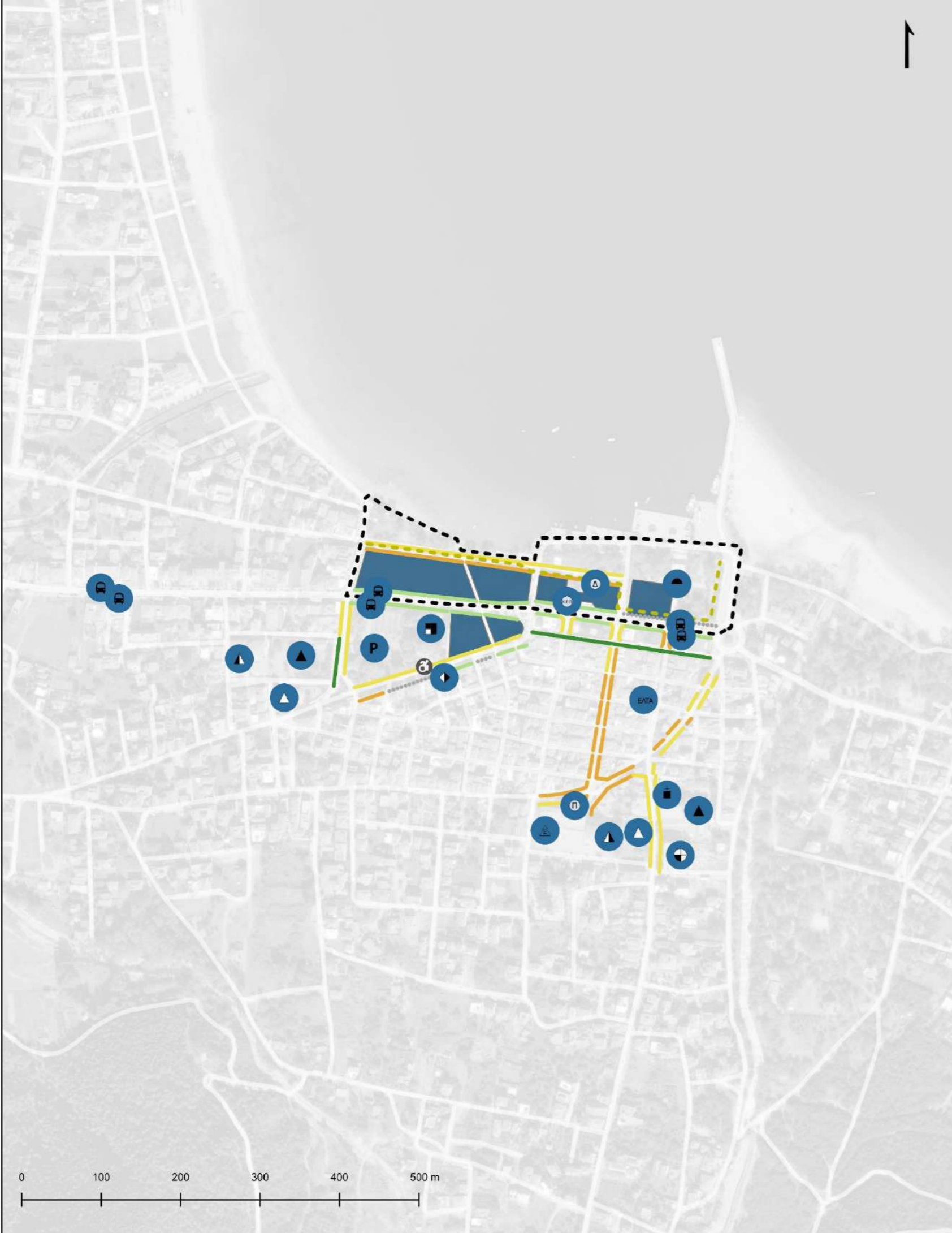
- < 1.50 μ.
 - 1.50 - 2.10 μ.
 - 2.10 - 3.00 μ.
 - > 3.00 μ.
 - Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
 - - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
 - ⊗ Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Χώρος Ενδιαφέροντος
 - Ⓐ Δημαρχείο
 - 🚏 Κοινότητα
 - 🗺️ Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
 - ΕΛΤΑ ΕΛΤΑ
 - Ασ Αστυνομικό Τμήμα
 - 🚒 Πυροσβεστική Υπηρεσία
 - ⚠️ Νηπιαγωγείο
 - 🎓 Δημοτικό Σχολείο
 - 🏫 Γυμνάσιο
 - 🎓 Λύκειο
 - 🎓 Επαγγελματικό Λύκειο
 - 📖 Δημοτική Βιβλιοθήκη
 - 🏠 Πολιτιστικός Σύλλογος
 - 🏠 Θρησκευτικός χώρος
 - 🏠 ΚΑΠΗ
 - 🏠 Παιδικός Σταθμός
 - 🏠 Κέντρο Υγείας
 - 🏠 Αγροτικό Ιατρείο
 - 🏠 Δημοτικό Γυμναστήριο
 - 🚏 Στάση ΜΜΜ
 - Ⓟ Υπαίθριος χώρος στάθμευσης
- - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΣΤΑΥΡΟΣ	Π.1.4.Α
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
 - 1.50 - 2.10 μ.
 - 2.10 - 3.00 μ.
 - > 3.00 μ.
 - Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
 - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
 - Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Χώρος Ενδιαφέροντος
 - Δημαρχείο
 - Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
 - ΕΛΤΑ ΕΛΤΑ
 - ΑΣ Αστυνομικό Τμήμα
 - Πυροσβεστική Υπηρεσία
 - Κοινότητα
 - Νηπιαγωγείο
 - Δημοτικό Σχολείο
 - Γυμνάσιο
 - Λύκειο
 - Επαγγελματικό Λύκειο
 - Δημοτική Βιβλιοθήκη
 - Πολιτιστικός Σύλλογος
 - Θρησκευτικός χώρος
 - ΚΑΠΗ
 - Παιδικός Σταθμός
 - Κέντρο Υγείας
 - Αγροτικό Ιατρείο
 - Δημοτικό Γυμναστήριο
 - Στάση ΜΜΜ
 - Υπαίθριος χώρος στάθμευσης
- - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

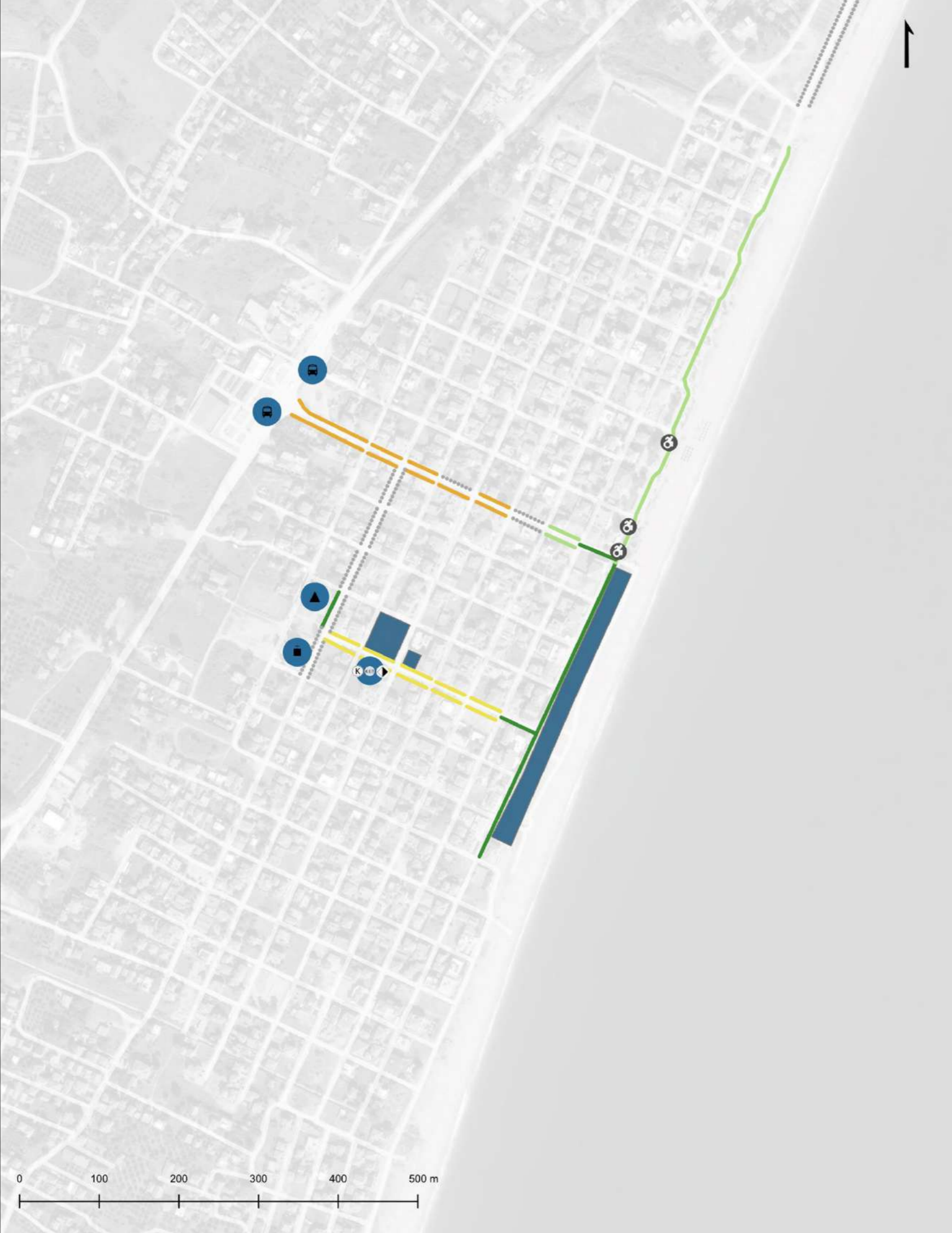
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ	Π.1.4.Β
ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
- 1.50 - 2.10 μ.
- 2.10 - 3.00 μ.
- > 3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
- - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
- ⊗ Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Χώρος Ενδιαφέροντος
- Ⓐ Δημαρχείο
- ⓀⓂ Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΠΤΑ ΕΛΤΑ
- Ασ Αστυνομικό Τμήμα
- Ⓟ Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Ⓚ Κοινότητα
- ⚠ Νηπιαγωγείο
- ▲ Δημοτικό Σχολείο
- ▲ Γυμνάσιο
- ▲ Λύκειο
- Ⓔ Επαγγελματικό Λύκειο

- Ⓐ Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Ⓚ Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- ΚΑΠΗ
- Ⓜ Παιδικός Σταθμός
- Ⓜ Κέντρο Υγείας
- ➔ Αγροτικό Ιατρείο
- Ⓜ Δημοτικό Γυμναστήριο
- Ⓜ Στάση ΜΜΜ
- Ⓜ Υπαίθριος χώρος στάθμευσης

- - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΝΕΑ ΒΡΑΣΝΑ	Π.1.4.Γ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
- 1.50 - 2.10 μ.
- 2.10 - 3.00 μ.
- > 3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
- - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Χώρος Ενδιαφέροντος
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο

- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Στάση ΜΜΜ
- Υπαίθριος χώρος στάθμευσης

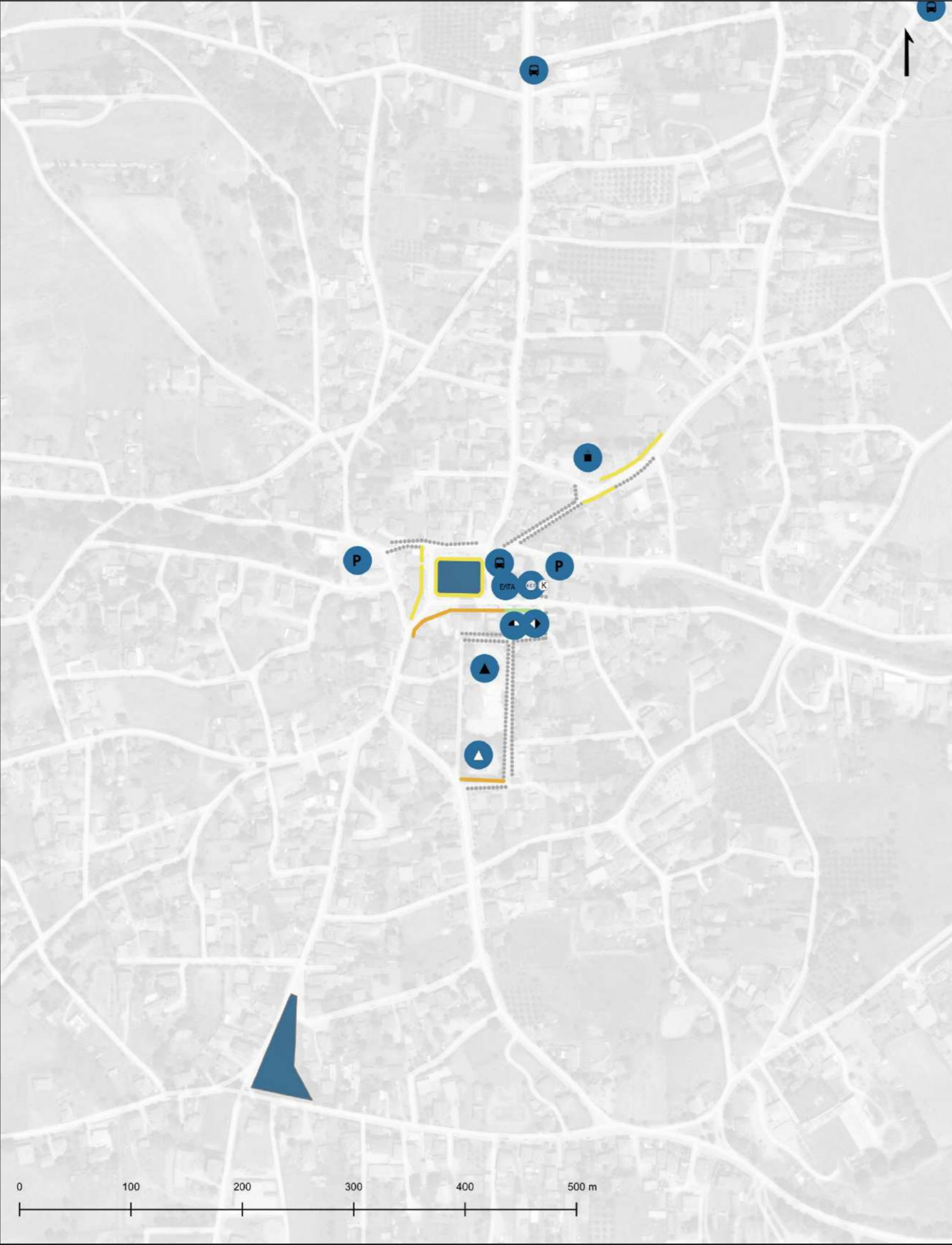
- - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

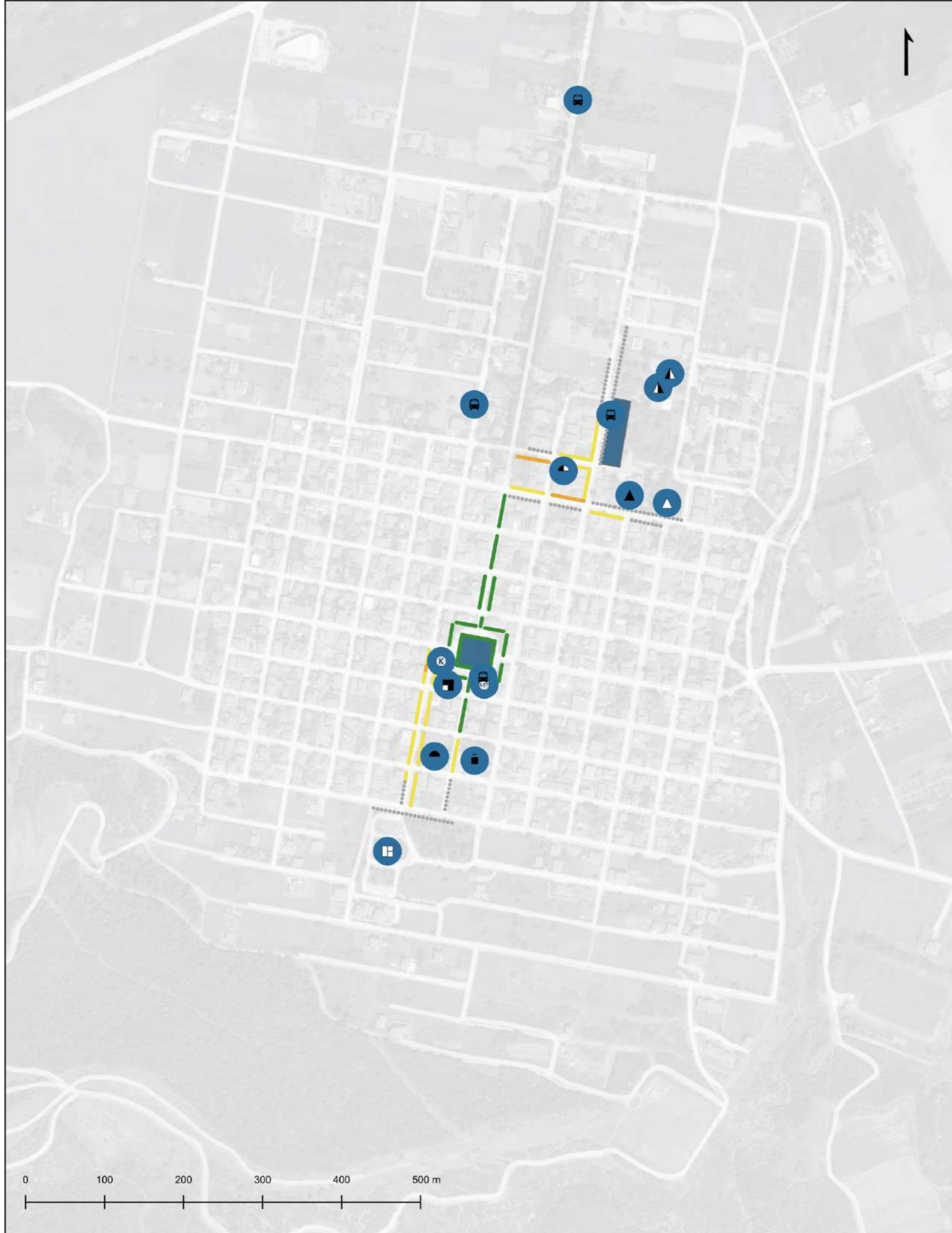
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΝΕΑ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	Π.1.4.Δ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
- 1.50 - 2.10 μ.
- 2.10 - 3.00 μ.
- > 3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
- - - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Χώρος Ενδιαφέροντος
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο

- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Στάση ΜΜΜ
- Υπαίθριος χώρος στάθμευσης

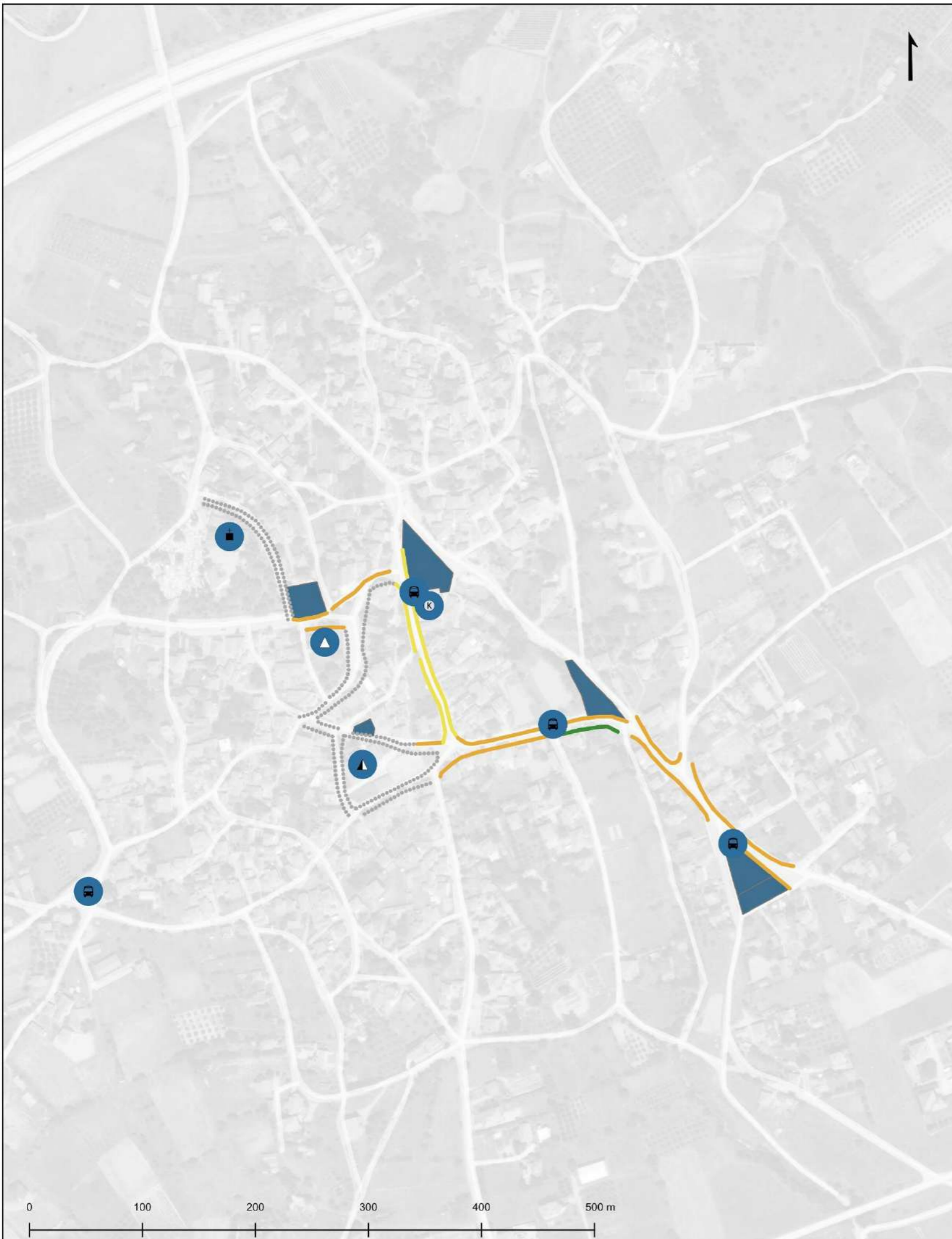
- - - - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΝΕΑ ΜΑΔΥΤΟΣ	Π.1.4.Ε
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η

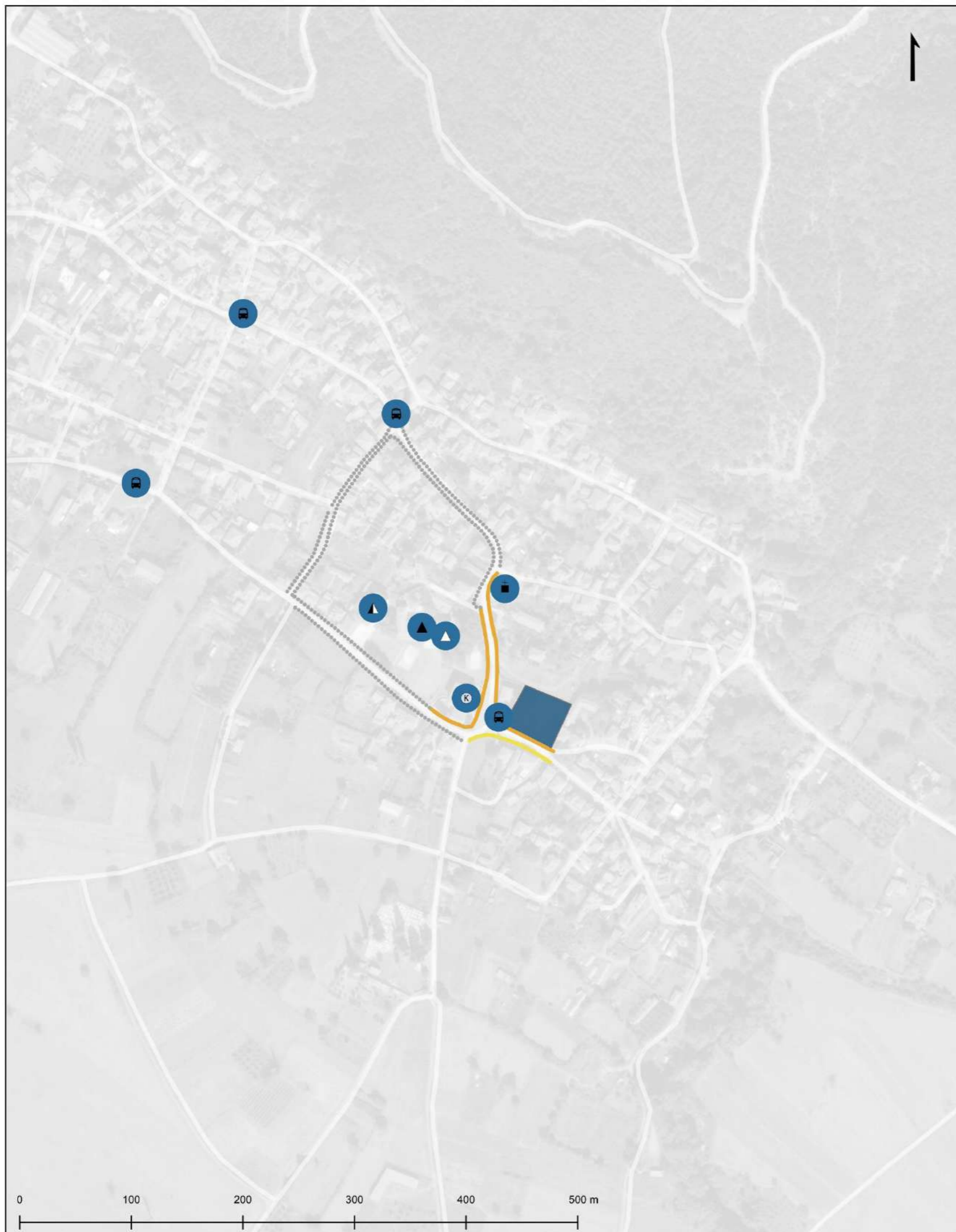


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
- 1.50 - 2.10 μ.
- 2.10 - 3.00 μ.
- > 3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
- - - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Χώρος Ενδιαφέροντος
- Δημαρχείο
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
- ΕΛΤΑ
- Αστυνομικό Τμήμα
- Πυροσβεστική Υπηρεσία
- Κοινότητα
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Λύκειο
- Επαγγελματικό Λύκειο
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Πολιτιστικός Σύλλογος
- Θρησκευτικός χώρος
- ΚΑΠΗ
- Παιδικός Σταθμός
- Κέντρο Υγείας
- Αγροτικό Ιατρείο
- Δημοτικό Γυμναστήριο
- Στάση ΜΜΜ
- Υπαίθριος χώρος στάθμευσης
- - - - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΠΡΟΦΗΤΗΣ	Π.1.4.ΣΤ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων & Χωροταξικού Σχεδιασμού ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023		
		Έκδοση 1η



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- < 1.50 μ.
 - 1.50 - 2.10 μ.
 - 2.10 - 3.00 μ.
 - > 3.00 μ.
 - Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
 - - - - - Ποδηλατόδρομος προς υλοποίηση
 - Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ
 - Χώρος Ενδιαφέροντος
 - Δημαρχείο
 - Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
 - ΕΛΤΑ
 - Αστυνομικό Τμήμα
 - Πυροσβεστική Υπηρεσία
 - Κοινότητα
 - Νηπιαγωγείο
 - Δημοτικό Σχολείο
 - Γυμνάσιο
 - Λύκειο
 - Επαγγελματικό Λύκειο
 - Δημοτική Βιβλιοθήκη
 - Πολιτιστικός Σύλλογος
 - Θρησκευτικός χώρος
 - ΚΑΠΗ
 - Παιδικός Σταθμός
 - Κέντρο Υγείας
 - Αγροτικό Ιατρείο
 - Δημοτικό Γυμναστήριο
 - Στάση ΜΜΜ
 - Υπαιθριος χώρος στάθμευσης
- - - - - Προγραμματιζόμενα έργα και αναπλάσεις

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	Π.1.4.Ζ

Ανάδοχος

Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Συντονιστής Ομάδας Εργασίας

Αντιδήμαρχος Τεχνικών Θεμάτων &
Χωροταξικού Σχεδιασμού
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΚΙΤΣΟΣ
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών