



**ΔΗΜΟΣ
ΠΑΙΟΝΙΑΣ**



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π1 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης»

ΑΝΑΔΟΧΟΣ:

ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ

Αρχιτέκτων Μηχανικός, M.Sc., PhD

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023



**ΔΗΜΟΣ
ΠΑΙΟΝΙΑΣ**



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π1 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης»

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ:

ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ

Αρχιτέκτων Μηχανικός, M.Sc., PhD

Ο ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ

Πολιτικός Μηχανικός, Π.Ε.

Περιεχόμενα Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας Δ. Παιονίας

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	6
3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	7
4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	8
α) Γενικά στοιχεία	8
β) Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.	10
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Π.1.α	10
α.1 – Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου (ΤΠΣ, ΕΠΣ, ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ΣΒΑΚ κ.λπ.)	10
A.1.1 – Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Παιονίας	10
A.1.2. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Πολυκάστρου	14
A.1.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Γουμένισσας	14
A.1.4. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του (πρώην) Δήμου Γουμένισσας-Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων	14
A.1.5. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Αξιούπολης	15
A.1.6. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας	15
α.2 – Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής	29
α.2.1 – Ισχύον θεσμικό πλαίσιο της περιοχής παρέμβασης (όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.)	29
α.2.2 – Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά	50
α.2.2.1 Εξέλιξη μόνιμου πληθυσμού – Πυκνότητα της υπό μελέτης περιοχής ...	50
α.2.2.2 Λοιπά δημογραφικά χαρακτηριστικά μόνιμου πληθυσμού	52
A.2.2.3. Χαρακτηριστικά Νοικοκυριών Μόνιμου Πληθυσμού	54
α.2.2.4 Διάρθρωση οικονομικής δραστηριότητας – Οικονομικά χαρακτηριστικά	55
α.2.3 – Ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος / χρήσεις γης περιοχής παρέμβασης	61
α.2.3.1 - Πολύκαστρο	61
α.2.3.2 - Γουμένισσα	62
α.2.3.3 – Αξιούπολη	63
α.3 – Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών	64
α.3.1. Ο οικισμός του Πολυκάστρου	69

α.3.1.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).	69
α.3.1.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	71
α.3.1.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	72
α.3.1.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	72
α.3.1.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρια, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	73
α.3.1.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).	73
α.3.1.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	74
α.3.2. Ο οικισμός της Γουμένισσας	75
α.3.2.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).	75
α.3.2.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	77
α.3.2.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	77
α.3.2.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	77
α.3.2.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρια, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	77
α.3.2.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).	77
α.3.2.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	78
α.3.3. Ο οικισμός της Αξιούπολης	80
α.3.3.1 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των δημοσίων Κ.Χ.).	80
α.3.3.2 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.	82
α.3.3.3 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.	82
α.3.3.4 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).	83
α.3.3.5 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρια, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.	83
α.3.3.6 - οι συνήθειες διαδρομές πεζής μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).	83
α.3.3.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού	84

5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	87
1. Φωτογραφική Τεκμηρίωση	87
2. Χάρτες Υφιστάμενης Κατάστασης	93
.....	94

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο «**Φάκελος Σ.Α.Π.**» που συντάσσεται για το έργο «**Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμο Παιονίας**» 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 Παιονίας**», 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. Παιονίας 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, και 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 Παιονίας 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 υποκεφάλαιο Π.1.β παρουσιάζονται χάρτες της περιοχής μελέτης σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile, 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/ 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.

Στο Παράρτημα περιλαμβάνεται η φωτογραφική τεκμηρίωση που έγινε κατά την αυτοψία και καταγραφή των περιοχών παρέμβασης.

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, νέους, ηλικιωμένους, ανάπηρους ή αρτιμελείς. Ωστόσο, υπάρχει μια γενικευμένη παρανόηση, ότι η προσβασιμότητα επηρεάζει μόνο τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων και τους τυφλούς. Στην πραγματικότητα ένα κακοσχεδιασμένο 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 αναπηρίες 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 την 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/ 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 Παionίας αποτελεί Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Κιλκίς, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και περιλαμβάνει πέντε Δημοτικές Ενότητες: τη Δημοτική Ενότητα Πολυκάστρου, τη Δημοτική Ενότητα Γουμένισσας, τη Δημοτική Ενότητα Αξιούπολης, τη Δημοτική Ενότητα Λιβαδίων και τη Δημοτική Ενότητα Ευρωπού. Η έκταση του Δήμου είναι 929,70 τετραγωνικά χιλιόμετρα με πρωτεύουσα το Πολύκαστρο, ενώ ιστορική έδρα του Δήμου είναι η Γουμένισσα.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού – κατοικιών του 2021 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 25.159 κατοίκους, παρουσιάζοντας μείωση 11,7% σε σχέση με την απογραφή του 2011, όπου είχαν καταγραφεί 28.493 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 Παιονίας περιλαμβάνει 53 οικισμούς, (με την πλειοψηφία αυτών να έχουν πληθυσμό κάτω των 1.000 κατοίκων), καθώς και το εύρος των διοικητικών ορίων του Δήμου φτάνει σχεδόν τα 1.000 τετρ. χιλιόμετρα. Στην περιοχή μελέτης αποφασίστηκε η ένταξη των οικισμών: Πολυκάστρου (7.064 κάτοικοι, απογραφή 2011), Γουμένισσας (3.609 κάτοικοι, απογραφή 2011) και Αξιούπολης (2.897 κάτοικοι, απογραφή 2011).

Το **Πολύκαστρο**, είναι η πρωτεύουσα του Δήμου και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του νομού Κιλκίς. Αποτελεί το ζωτικό κέντρο των πέντε Δημοτικών Ενοτήτων της Παιονίας και η σύνδεσή του με τους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες δημιουργούν ένα κατάλληλο περιβάλλον επιχειρηματικής ανάπτυξης. Χαρακτηρίζεται από μεγάλη εμπορική κίνηση και αναπτυσσόμενο βιοτεχνικό πάρκο. Λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, κέντρο υγείας και αρκετές δημόσιες και κοινωφελείς υπηρεσίες. Επίσης διαθέτει αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις καθώς και ιστορικά μνημεία και αξιοθέατα.

Η **Γουμένισσα** αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο οικιστικό συγκρότημα της Περιφερειακής Ενότητας Κιλκίς, φέρει τον τίτλο της ιστορικής πρωτεύουσας του Δήμου Παιονίας και είναι η έδρα της Μητρόπολης Γουμενίσσης, Αξιούπολεως και Πολυκάστρου. Στη Γουμένισσα λειτουργούν σχολικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, Γενικό Νοσοκομείο - Κέντρο Υγείας, Δημοτικό Στάδιο, Μικρό και Μεγάλο Κλειστό Γυμναστήριο και κάποιες δημόσιες και κοινωφελείς υπηρεσίες. Επιπλέον, στο κέντρο της Γουμένισσας βρίσκονται σημαντικά αξιοθέατα και ιστορικά μνημεία της περιοχής, όπως η κεντρική πλατεία με τη βρύση, κτίσμα των Γάλλων στρατιωτών του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, το ιστορικό διδακτήριο που στέγαζε τα Ελληνικά Εκπαιδευτήρια της Γουμένισσας, ο Καθεδρικός Ναός του Αγίου Γεωργίου, η Ιερά Μονή Παναγία Γουμένισσας, το Λαογραφικό Μουσείο κ.ά.

Η **Αξιούπολη**, δυτικά του Πολυκάστρου και του Αξιού ποταμού, είναι μια σύγχρονη πόλη με πολλές δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης. Φιλοξενεί το Παράρτημα Μακεδονίας του Εθνικού Ιδρύματος, Δημοτική Βιβλιοθήκη, δύο σχολικές μονάδες, Στάδιο, Γυμναστήριο και κάποιες τοπικές υπηρεσίες. Επίσης στην Αξιούπολη βρίσκονται και ορισμένα σημαντικά αξιοθέατα.

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 αξιολόγηση και αντικειμενικότερη κατανόηση 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 καλύπτει όλες τις ανάγκες ενός 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 την 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 του Δήμου Παιονίας
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Πολυκάστρου
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Γουμένισσας
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Γουμένισσας
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αξιουπόλεως
- Το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων
- Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας

A.1.1 – Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Παιονίας

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου Παιονίας αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο για την προγραμματική περίοδο 2019-2023 και περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα τοπικής ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας του Δήμου. Το σχέδιο απαρτίζεται από δύο Φάσεις (Α' και Β) και αφορούν στην ανάλυση-αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου και στην διευκρίνιση δράσεων και μέτρων για την αντιμετώπιση κρίσιμων σε διάφορους τομείς ενδιαφέροντος.

Κατά την εκπόνηση της Α' Φάσης του Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου Παιονίας, εφαρμόστηκε η μέθοδος ανάλυσης SWOT για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τα αποτελέσματα της οποίας συνέβαλλαν στην

μετέπειτα ανάπτυξη της στρατηγικής του Δήμου για την προγραμματική περίοδο 2019-2023 (Β' Φάση). Η ανάλυση SWOT ανέδειξε, ανά τομέα, τα προβλήματα/περιορισμούς, τις δυνατότητες/ευκαιρίες αλλά και πιθανές λύσεις για την ανάσχεση 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.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου Παιονίας η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου σε σχέση με την αστική προσβασιμότητα και το αντικείμενο της παρούσας μελέτης καταγράφεται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης Δήμου Παιονίας σε σχέση με την αστική προσβασιμότητα

Θέματα τοπικής ανάπτυξης	Προβλήματα και Περιορισμοί	Δυνατότητες και Ευκαιρίες	Κρίσιμα Ζητήματα
Αναβάθμιση δομημένου περιβάλλοντος	Ανάγκη δημιουργίας ποδηλατοδρόμων	Ολοκλήρωση έργων πεζοδρόμησης στα αστικά κέντρα Ευρωπού, Γουμένισσας και Αξιούπολης	Εξασφάλιση νέου δημοσίου χώρου, προώθηση αστικών αναπλάσεων
	Ανάγκες αξιοποίησης κοινόχρηστων χώρων, διαπλάτυνση οδών και αστικών επεμβάσεων	Πραγματοποίηση έργων ανάπλασης κοινόχρηστων χώρων και επεμβάσεων αστικού σχεδιασμού	Αξιοποίηση υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων
Βελτίωση οδικού δικτύου	Έλλειψη χώρων στάθμευσης	Υιοθέτηση ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης	Βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών κυκλοφοριακής οργάνωσης οδικού δικτύου και υλοποίηση έργων συντήρησης και κατασκευής έργων οδοποιίας
	Ανάγκες δικτύων και υποδομών	Προώθηση χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού για την εξασφάλιση βελτιώσεων έργων οδοποιίας	Επέκταση πεζοδρομίων-πεζόδρομων
	Περιορισμός των συνθηκών ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας		Κατασκευή ποδηλατοδρόμων

Πηγή: Τεύχος Α' Φάσης Επιχειρησιακού Σχεδίου Παιονίας, 2019-2023, Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με τη Β' Φάση του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου του Δήμου Παιονίας 2011-2014, η στρατηγική του Δήμου οργανώνεται σε τέσσερις (4) άξονες, ο καθένας από τους οποίους απαρτίζεται από μέτρα, που με την 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: Διαχείριση Περιβαλλοντικών Θεμάτων

Γενικός Στόχος 1.1.2: Αναβάθμιση χώρων πρασίνου & εισόδων πόλεων

- Δράση 1.1.2.1. Αναπλάσεις σχολικών αυλών για την αύξηση πρασίνου και τη λειτουργική αναβάθμιση τους
- Δράση 1.1.2.2. Δενδροφυτεύσεις
- Δράση 1.1.2.4. Διαμόρφωση αστικού πρασίνου κοινόχρηστων χώρων πόλεως Αξιούπολης
- Δράση 1.1.2.5. Διαμόρφωση αστικού πρασίνου κοινόχρηστων χώρων πόλεως Γουμένισσας
- Δράση 1.1.2.6. Διαμόρφωση αστικού πρασίνου κοινόχρηστων χώρων πόλεως Ευρωπού
- Δράση 1.1.2.7. Διαμόρφωση αστικού πρασίνου κοινόχρηστων χώρων πόλεως Πολυκάστρου

- Μέτρο 1.1: Φυσικό Περιβάλλον, Πράσινο, Αισθητική

Γενικός Στόχος 1.1.4: Προστασία και Ανάδειξη σημαντικών ιστορικών χώρων και μνημείων

- Δράση 1.1.4.2.Εργασίες συντήρησης εισόδου και χώρου βυζαντινού λουτρού Πολυκάστρου
- Δράση 1.1.4.4. Εργασίες συντήρησης εισόδου και χώρου αρχαιολογικής περιοχής Ευρωπού

- Μέτρο 1.2: Οργάνωση και Πολεοδομική Ανάπτυξη

Γενικός Στόχος 1.2.2: Οργάνωση και αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων (πεζόδρομοι, πλατείες, αναπλάσεις κλπ.)

- Δράση 1.2.2.1. Βελτίωση Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής
- Δράση 1.2.2.2. Ανάπλαση Άνω Πλατείας 28^{ης} Οκτωβρίου
- Δράση 1.2.2.3. Ανάπλαση Κεντρικής Πλατείας Γουμένισσας
- Δράση 1.2.2.5. Μελέτη για τοποθέτηση ειδικών λωρίδων στα πεζοδρόμια για άτομα με προβλήματα όρασης
- Δράση 1.2.2.6. Πεζοδρομήσεις-Αναπλάσεις Κεντρικών Οδών και Πλατειών
- Δράση 1.2.2.7. Ανάπλαση πεζόδρομων Δήμου Παιονίας
- Δράση 1.2.2.9. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Πολυκάστρου 2019
- Δράση 1.2.2.10. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Γουμένισσας 2019
- Δράση 1.2.2.11. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Ευρωπού 2019
- Δράση 1.2.2.12. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Πολυκάστρου 2019
- Δράση 1.2.2.17. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Πολυκάστρου 2018
- Δράση 1.2.2.18. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Γουμένισσας 2018

- Δράση 1.2.2.19. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Ευρωπού 2018
- Δράση 1.2.2.25. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Πολυκάστρου 2020
- Δράση 1.2.2.26. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Γουμένισσας 2020
- Δράση 1.2.2.27. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Ευρωπού 2020
- Δράση 1.2.2.28. Αναπλάσεις-Διαμορφώσεις Δημοτικών Χώρων Δ.Ε Αξιούπολης 2020
- Δράση 1.2.2.31. Κατασκευή Ράμπας και WC ΑμεΑ για τη λειτουργία ΚΕΠ στο Κοινοτικό Κατάστημα Ευρωπού
- Δράση 1.2.2.34. Κρασπεδώσεις-Πλακοστρώσεις Πεζοδρομίων
- Δράση 1.2.2.38. Ανάπλαση Πλατείας Κούπας
- Δράση 1.2.2.39. Βελτίωση, ανάπλαση, διαμόρφωση και αποκατάσταση κοινόχρηστων χώρων
- Μέτρο 1.3: Βελτίωση υποδομών Μεταφορών, Κυκλοφορίας και Στάθμευσης

Γενικός Στόχος 1.3.1: Βελτίωση υποδομών μεταφορών και προσπελασιμότητας (ευφυείς μεταφορές).

- Δράση 1.3.1.1. Συγκοινωνιακή Μελέτη Δήμου Παιονίας
- Δράση 1.3.1.23. Πεζοδρομήσεις, Κρασπεδώσεις δημοτικών οδών

Γενικός Στόχος 1.3.3: Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων

- Δράση 1.3.3.1. Πιλοτική κατασκευή ποδηλατόδρομου εντός της πόλης του Πολυκάστρου
- Δράση 1.3.3.2. Κατασκευή ποδηλατόδρομου και σύνδεση των αστικών κέντρων Πολυκάστρου και Αξιούπολης με πεζογέφυρα
- Δράση 1.3.3.3. Μελέτη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Άξονας 2ος – Κοινωνική μέριμνα, υγεία, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός

- Μέτρο 2.1: Κοινωνική πρόνοια-Κοινωνική ένταξη-Κοινωνικός αποκλεισμός-Καταπολέμηση διακρίσεων-Ισότητα Φύλων

Γενικός Στόχος 2.1.3: Βελτίωση παροχής υπηρεσιών σε ΑμεΑ

- Δράση 2.1.3.2. Κατασκευή ραμπών πρόσβασης ΑμεΑ σε κοινόχρηστους χώρους του Δήμου Παιονίας
- Μέτρο 2.3: Παιδιά-Νέα Γενιά

Γενικός Στόχος 2.3.3: Αναβάθμιση παιδικών χαρών

- Δράση 2.3.3.1. Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών του Δήμου Παιονίας (Δ.Ε Αξιούπολης)

- Δράση 2.3.3.2. Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών του Δήμου Παιονίας (Δ.Ε Γουμένισσας και Τ.Κ Λιβαδίων)
- Δράση 2.3.3.3. Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών του Δήμου Παιονίας (Δ.Ε Ευρωπού)
- Δράση 2.3.3.4. Προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού για την αναβάθμιση παιδικών χαρών του Δήμου Παιονίας (Δ.Ε Πολυκάστρου)
- Δράση 2.3.3.5. Συντηρήσεις-αναπλάσεις παιδικών χαρών

A.1.2. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Πολυκάστρου

Το 1986 εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 37358/1636 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 884 Δ'/29-09-1986), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Κοινότητας Πολυκάστρου, με σκοπό τον προσδιορισμό των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης της Κοινότητας Πολυκάστρου.

Μελετώντας το περιεχόμενο του εγκεκριμένου ΓΠΣ της Κοινότητας Πολυκάστρου, 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 το οδικό δίκτυο και ειδικότερα, για την οργάνωση συστήματος πεζοδρόμων, κυρίως έργα που αφορούν την πλακόστρωση και την κρασπέδωση των πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση των πλατειών.

A.1.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Κοινότητας Γουμένισσας

Το 1986 εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 24102/728 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 436 Δ'/12-05/1986, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Κοινότητας Γουμένισσας, με σκοπό τον προσδιορισμό των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης της Κοινότητας Γουμένισσας.

Στο εγκεκριμένο ΓΠΣ δεν δίνονται ειδικές κατευθύνσεις που να σχετίζονται ρητά με την παρούσα μελέτη, εντούτοις γίνεται αναφορά σε έργα κατασκευής πεζοδρόμων για πεζούς και μοτοποδήλατα και έργα δημιουργίας χώρων στάθμευσης.

A.1.4. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του (πρώην) Δήμου Γουμένισσας-Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων

Το 2009 εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 3174 του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας το Ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου (νυν Δ.Ε) Γουμένισσας-Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ)

Ο εν λόγω σχεδιασμός επιχειρεί να διαμορφώσει μια ολοκληρωμένη πρόταση χωρικής οργάνωσης και περιλαμβάνει το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης του Δήμου Γουμένισσας και της Κοινότητας Λιβαδίων σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και το προγραμματικό πλαίσιο των ανωτέρων επιπέδων σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Όσον αφορά στην παρούσα μελέτη ΣΑΠ, στο περιεχόμενο του εγκεκριμένου ΓΠΣ Δ.Ε. Γουμένισσας-ΣΧΟΟΑΠ της Κοινότητας Λιβαδίων δεν προσδιορίζονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις που να σχετίζονται με την αστική προσβασιμότητα. Ωστόσο, μέσω της υλοποίησης συγκεκριμένων προτεινόμενων έργων/επεμβάσεων είναι εφικτό να επιτευχθεί η βιώσιμη αστική προσβασιμότητα και ειδικότερα, προβλέπονται:

- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στη Γουμένισσα
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στη Γουμένισσα
- Μελέτη-κατασκευή χώρων αθλητισμού, αναψυχής, πρασίνου βόρεια της Γουμένισσας
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στο Στάθη
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στη Γρίβα
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στη Γρίβα
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στην Κάρπη
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στην Κάρπη
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στην Καστανερή
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου στο Πεντάλοφο
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στον Ομαλό
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στη Γερακώνα
- Μελέτη-κατασκευή χώρων πρασίνου (μετά την πολεοδομική μελέτη) στην επέκταση στα Λιβάδια

Επιπροσθέτως, γίνεται αναφορά σε ορισμό της κεντρικής αστικής συλλεκτήριας οδού ως ζώνης ενίσχυσης της κίνησης των πεζών στην πόλη της Γουμένισσας.

A.1.5. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Αξιούπολης

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του (πρώην) Δήμου Αξιούπολης εγκρίθηκε και τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 22037/627/03.03.1986 και 8344/1594/21.03.1997 Αποφάσεις του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., αντίστοιχα (ΦΕΚ 406 Δ'/29.04.1986 & ΦΕΚ 528 Δ'/23.06.1997, η δεύτερη απόφαση δεν επηρεάζει την περιοχή παρέμβασης του ΣΑΠ).

Παρότι, στο εγκεκριμένο ΓΠΣ δεν δίνονται ειδικές κατευθύνσεις που να σχετίζονται με την παρούσα μελέτη, γίνεται αναφορά για έργα κατασκευής πεζόδρομων για πεζούς και μοτοποδήλατα και έργα δημιουργίας χώρων στάθμευσης.

A.1.6. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας υλοποιήθηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες του κύριου παρατηρητηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα αστικής κινητικότητας (παρατηρητήριο Eltis), τις

κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου, και σε συμμόρφωση με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Αντικείμενο του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας είναι η διαμόρφωση ενός πλαισίου στρατηγικών στόχων και μέτρων μακροσκοπικού σχεδιασμού που θα θέσει τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου. Το ΣΒΑΚ Παιονίας έχει ως αφετηρία την εκπλήρωση εθνικών και διεθνών επιταγών για την επίτευξη βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης, καθώς και τις κατευθύνσεις του τοπικού σχεδιασμού που συμβαδίζουν με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης:

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης υφιστάμενης κατάστασης, ο Δήμος Παιονίας εστίασε στον εντοπισμό των αρνητικών χαρακτηριστικών του συστήματος μεταφορών του, με την επιλογή τριών (3) περιοχών μελέτης, για την επιδίωξη πληρέστερου αποτελέσματος. Η περιοχή παρέμβασης αφορά κυρίως τον οικισμό του Πολυκάστρου και συνοψίζεται ως εξής:

Περιοχή Α: Η κύρια περιοχή παρέμβασης ορίζει και τον Αστικό Πυρήνα της πόλης και αποτελεί περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του μεγαλύτερου ποσοστού εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας.

Περιοχή Β: Αποτελεί περιοχή που βρίσκεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α. Αποτελείται από τις οικιστικές ενότητες που συνδέονται με τον Αστικό Πυρήνα, με μικρότερες ανάγκες για κινητικότητα λόγω απουσίας υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.α.

Περιοχές Γ: Αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς με άμεση εξάρτηση από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα, με αποτέλεσμα την προσέλκυση μετακινήσεων από και προς αυτόν.

Η πόλη του Πολυκάστρου αποτελεί μοντέλο συμπαγούς ανάπτυξης με υπερσυγκέντρωση ειδικών χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα και έλλειψη αποκεντρωμένων δραστηριοτήτων και σημαντικό πόλο έλξης μετακινήσεων. Η απουσία κατάλληλης οδικής υποδομής, διαχείρισης στάθμευσης, η διέλευση βαρέων και μη οχημάτων λόγω της διέλευσης της Εθνικής Οδού Θεσσαλονίκης-Ευζώνων που παρουσιάζει ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά έχουν ως αποτέλεσμα έντονο κυκλοφοριακό φόρτο και κυκλοφοριακά προβλήματα.

Αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου η περιοχή παρέμβασης συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω πέντε (5) πυλών εισόδου/εξόδου και τριών (3) κυρίως οδικών αξόνων.

- Άξονας a-a : Παλαιά Εθνική Οδός 1, Θεσσαλονίκης – Ευζώνων
- Άξονας b-b: Επαρχιακή Οδός Κιλκίς-Πολύκαστρο-Αξιούπολη-Γουμένισσα
- Άξονας c: Επαρχιακή Οδός Χέρσου-Πολυκάστρου

Βασικό πρόβλημα που εντοπίστηκε στην περιοχή μελέτης είναι ο υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος λόγω της διέλευσης της παλαιάς Εθνικής Οδού Ευζώνων-Θεσσαλονίκης μέσα από τον αστικό ιστό (οδός Μ. Αλεξάνδρου), όπου παρατηρείται συνύπαρξη της αμιγούς κατοικίας με τις εμπορικές χρήσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η οδός Μ. Αλεξάνδρου να εξυπηρετεί ταυτόχρονα και λειτουργίες πρόσβασης αλλά και παραμονής. Κατά την είσοδο στην οδό διατηρούνται τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά, δηλαδή δύο λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωρισμό των κινήσεων και έτσι δεν γίνεται αντιληπτό από τους οδηγούς ότι εισέρχονται στον αστικό ιστό, οπότε δεν υπάρχει και αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς τους.

Η ομοιομορφία της χάραξης, της διατομής και της διαμόρφωσης των κόμβων των συγκεκριμένων οδών κρίνονται απαραίτητες, όσον αφορά στη μετατόπιση της κυκλοφορίας εκτός του αστικού ιστού με την απομάκρυνση των διαμπερών κινήσεων, ιδίως των βαρέων οχημάτων, γεγονός που θα οδηγήσει στην προώθηση της πεζής μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο.

Τα κυριότερα θέματα που καταγράφηκαν κατά την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στα πλαίσια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Παionίας στην περιοχή παρέμβασης μετά από επιτόπια έρευνα, είναι τα εξής:

- υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- γεωμετρικά χαρακτηριστικά: τεταμένη χάραξη, 2 λωρίδες (1/κατεύθυνση)
- υψηλές ταχύτητες στις πύλες εισόδου των οικισμών
- ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος πεζής κίνησης
- ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά εντός του αστικού ιστού
- έλλειψη φωτισμού
- έλλειψη διατάξεων και δικτύου για τη χρήση ποδηλάτου
- έλλειψη διατάξεων για τη δημιουργία οδών με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας

Σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση της πεζής μετακίνησης και της προσβασιμότητας ΑμεΑ, αυτό που παρατηρείται ως κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία εμποδίζουν την ασφαλή πεζή μετακίνηση. Επιπλέον, η ασυνέχεια των πεζοδρομίων και η απουσία ραμπών, καθώς και η ύπαρξη εμποδίων στο ελεύθερο πλάτος δημιουργούν την ανάγκη για διαπλάτυνση των οδών.

Στην κύρια κεντρική οδό, τη Μ. Αλεξάνδρου κατά μήκος της οποίας υφίσταται μεγάλη συγκέντρωση εμπορικών και διοικητικών δραστηριοτήτων το πλάτος των πεζοδρομίων ικανοποιεί το απαιτούμενο ορισμένο από τις προδιαγραφές. Παρόλα αυτά, η ύπαρξη εμποδίων και τραπεζοκαθισμάτων και η παράνομη στάθμευση έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της λειτουργικού πλάτους των πεζοδρομίων. Συνεπώς, δυσχεραίνεται η πεζή μετακίνηση και η οδική συμπεριφορά γίνεται

επικίνδυνη, με ανάγκη για ελιγμούς για την αποφυγή των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων ή και αυτών παρκαρισμένα σε διπλή σειρά.

Στις υφιστάμενες υποδομές της αστικής προσβασιμότητας ανήκουν και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας-πεζόδρομοι, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οποίων εναρμονίζονται με τις επίσημες προδιαγραφές (ΦΕΚ 2302 Β'/16-09-2013). Οι εν λόγω υποδομές δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς πεζής μετακίνησης, εμφανίζουν πλήθος δραστηριοτήτων, συμβάλλουν στη βελτίωση της γενικής αισθητικής της περιοχής και στην ανάδειξη της και τέλος, προσαρμόζουν την κίνηση των οχημάτων σε συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας για τις ώρες που είναι επιτρεπτή η διέλευση τους. Ωστόσο, στην πόλη του Πολυκάστρου δεν υπάρχουν χαρακτηρισμένοι οδοί ως πεζόδρομοι και οδός με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας είναι η οδός Ν. Γκαντίδη, που εκτείνεται παράλληλα στην Μ. Αλεξάνδρου, μεταξύ των οδών Α. Παπάγου και Α. Γεωργίου.

Για τη διαμόρφωση του οράματος και των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα του Δήμου, αναπτύσσονται σενάρια κινητικότητας στον Δήμο Παιονίας. Ο σχεδιασμός στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες:

- Πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής
- Πολιτική και σχεδιασμός των χρήσεων γης
- Εξέλιξη εισοδημάτων
- Διαμορφωμένοι σχεδιασμοί έργων και επενδύσεων
- Διαθέσιμα μέσα μεταφοράς και δίκτυα μεταφοράς
- Κόστος κινητικότητας
- Πολιτικές κατευθύνσεις σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο
- Εισαγωγή νέων τεχνολογιών

Το βασικό σενάριο της κινητικότητας συντίθεται από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τις προγραμματισμένες προς υλοποίηση τοπικές παρεμβάσεις και έργα και τις προειλημμένες μελλοντικές πολιτικές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η σύνθεση του σεναρίου υλοποιείται από τα εξής:

- Πληθυσμιακή εξέλιξη και δημογραφικές μεταβολές
- Εξέλιξη της ανεργίας
- Μεταβολές στον αριθμό των κυκλοφορόντων οχημάτων
- Μεταβολή του κόστους μετακίνησης
- Εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης
- Υλοποίηση προγραμματισμένων παρεμβάσεων
- Αλλαγές σε επίπεδο εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών

Τα σενάρια κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας είναι τέσσερα (4):

Μηδενικό σενάριο

Στο μηδενικό σενάριο η εξέλιξη του συστήματος κινητικότητας του Δήμου Παιονίας, και κυρίως του Πολυκάστρου, αναμένεται να ακολουθήσει τις εθνικές τάσεις, ενώ προβλέπει ότι οι μόνες δράσεις που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και θα υλοποιηθούν είναι οι ήδη προγραμματισμένες.

Σενάριο 1

Δίνεται έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με παράλληλη ενίσχυση των «ενεργών» μορφών μετακίνησης και ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων. Επίσης, προβλέπεται η μείωση των ορίων ταχύτητας, εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών «χαμηλής έντασης» και αύξηση της προσβασιμότητας.

Σενάριο 2

Δίνεται και εδώ έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης και στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της ροής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με χρήση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης και αστυνόμευσης κυκλοφορίας.

Σενάριο 4

Έμφαση στην εισαγωγή συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας κατάλληλων για την τις ιδιαιτερότητες της περιοχής (συστήματα DRT Demand Responsive Transport, ευέλικτα συστήματα μεταφορών ανταποκρινόμενα στη ζήτηση), για την μετακίνηση ατόμων μεταξύ των οικισμών και παράλληλη εισαγωγή έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης και αστυνόμευσης κυκλοφορίας.

Στρατηγική ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Στη συγκεκριμένη ενότητα αναφέρεται η προτεινόμενη στρατηγική αστικής κινητικότητας που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, με έμφαση στα σημεία που αφορούν την αστική προσβασιμότητα. (Παραδοτέο 4 και 5).

Οι άξονες στρατηγικής και στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο) που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός κοινού οράματος που θα λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος πέραν της αστικής κινητικότητας, όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια, συνεκτιμώντας και τον υπερτοπικό χαρακτήρα του Δήμου και λαμβάνοντας υπόψη και την καταγραφή και άμβλυνση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Ως εκ τούτου δημιουργήθηκαν τέσσερις (4) στρατηγικοί άξονες, οι οποίοι είναι οι εξής:

- 1) Αναβάθμιση υφιστάμενων και δημιουργία νέων υποδομών ήπιας κινητικότητας
- 2) Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- 3) Αναβάθμιση υποδομών δημόσιων συγκοινωνιών
- 4) Ευαισθητοποίηση πολιτών σε θέματα κινητικότητας

Στον παρακάτω Πίνακα 2 καταγράφονται αναλυτικά οι στρατηγικοί άξονες και οι στρατηγικοί στόχοι που τέθηκαν για κάθε στρατηγικό άξονα.

Πίνακας 2. Άξονες στρατηγικής και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Αναβάθμιση υφιστάμενων και δημιουργία νέων υποδομών ήπιας κινητικότητας	1. Αύξηση του μεριδίου πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων
	2. Αύξηση του μεριδίου ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων
	3. Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης
	4. Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση ελκυστικότητας
	5. Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου
Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	1. Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού
	2. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό
	3. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
Αναβάθμιση υποδομών δημοσίων συγκοινωνιών	1. Αξιοποίηση των διαθέσιμων και μη λειτουργικών υποδομών των δημοσίων συγκοινωνιών προς όφελος των πολιτών
	2. Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος μετακινήσεων στις περιοχές τερματικών σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών
	3. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας
Ευαισθητοποίηση πολιτών σε θέματα κινητικότητας	1. Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, Παραδοτέο 4

Στη συνέχεια προσδιορίστηκαν επτά (7) κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα οποία είναι τα εξής:

- Ποιότητα αέρα
- Οδική ασφάλεια
- Προσβασιμότητα
- Υγεία
- Αστική ανάπλαση-αναζωογόνηση
- Νέες τεχνολογίες
- Αποσυμφόρηση οδών

Λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και την αξιολόγηση και βαθμολόγηση των κριτηρίων, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητας:

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

- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης
- Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
- Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Εξ αυτών, οι πολιτικές που αποσκοπούν στην άμβλυση των προβλημάτων αστικής προσβασιμότητας που εντοπίστηκαν είναι η αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας, η ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης, η ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων και η βελτίωση της διαχείρισης στάθμευσης.

Μετά τον καθορισμό των στρατηγικών αξόνων, στόχων και πολιτικών προτεραιοτήτων, ακολούθησε ο προσδιορισμός των μέτρων της στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Η επιλογή των προτεινόμενων 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. Στον Πίνακα 3 καταγράφονται συγκεντρωτικά τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης ανά Πεδίο Παρέμβασης Αστικής κινητικότητας, τα οποία αναλύονται και εξειδικεύονται στον Πίνακα 4.

Πίνακας 3. Πακέτα παρεμβάσεων και Μέτρα Παρέμβασης

Πεδίο Παρέμβασης Αστικής Κινητικότητας	Μέτρα Παρέμβασης
Ιεράρχηση οδικού δικτύου	Δημιουργία ολοκληρωμένου οδικού δακτυλίου. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας.
Πεζή μετακίνηση	Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
	Πεζόδρομοι
	Βελτίωση υποδομής για ΑμεΑ-Προσβασιμότητας
Μετακίνηση με ποδήλατο	Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων
Οδική ασφάλεια	Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων
	Διαμόρφωση ισόπεδων διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο
	Σχολικές διαδρομές/Σχολικοί δακτύλιοι
	Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
	Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις διάσχισης της οδού
Διαχείριση χώρων στάθμευσης	Διαχείριση στάθμευσης
	Έξυπνη στάθμευση
Εμπορευματικές Μεταφορές (logistics)	Πρωώθηση Οχημάτων Καθαρής Ενέργειας-Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας και κυψελών καυσίμου στον τομέα των logistics
	Κανονισμός φορτοεκφόρτωσης (Πολύκαστρο)
Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες	Παρεμβάσεις στο σύστημα ΔΑΣ-Εξέταση δημιουργίας συστήματος DRT
Επικοινωνιακά μέτρα	Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, Παραδοτέο 5

Πίνακας 4. Ανάλυση και εξειδίκευση των μέτρων (επιλογή)

Πεδίο παρέμβασης	Μέτρο παρέμβασης	Στρατηγικοί στόχοι που ικανοποιούνται	Χαρακτηριστικά και πεδίο εφαρμογής	Ζητήματα που εξυπηρετούνται	Προσδοκώμενα αποτελέσματα
Πεζή μετακίνηση	Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας	<p>1.1 Αύξηση πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων</p> <p>1.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων</p> <p>1.3 Εξασφάλιση απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης</p> <p>1.4 Καλύτερη διαχείριση κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση ελκυστικότητας</p> <p>1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου</p> <p>2.1 Μείωση διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p>2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</p>	<ul style="list-style-type: none"> Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1. Οι Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας είναι οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων με μέτρα «ήπιας κυκλοφορίας» με στόχο την ασφαλή διακίνηση ευάλωτων χρηστών (πεζών/ποδηλατών) και συνεπώς την μείωση-ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των ατυχημάτων. Βασικά χαρακτηριστικά της ανάπλασης: Διάστρωση της οδού με κυβόλιθο Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, πλάτος 2 μ. (όπου είναι εφικτό) Κατάργηση στάθμευσης ή οριοθετημένη στάθμευση, όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει δημιουργία εσοχών στάθμευσης πλάτους 2 μ. Διαχωρισμός πεζοδρομίου με την οδό μέσω κολωνακίων - όριο ταχύτητας 30km/h Για τη πόλη του Πολυκάστρου προτείνονται: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Η αναδιαμόρφωση της οδού Μ. Αλεξάνδρου: Επανάκτηση χώρου για τους ενεργούς τρόπους μετακίνησης ✓ Η μετατροπή της οδού Κιλκίς στο τμήμα από την οδό Αριστοτέλους σε οδό ήπιας κυκλοφορίας – εμπορικού χαρακτήρα <p>Πεδίο εφαρμογής: Επιλεγμένες περιοχές στο κέντρο του Πολυκάστρου</p>	<ul style="list-style-type: none"> Επιλογή περιοχών του δικτύου για την μετατροπή τους σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, με στόχο μείωση της ταχύτητας, τις χρήσεις γης, ασφαλή κινητικότητα πεζών και ευάλωτων χρηστών και την αστική αναβάθμιση της περιοχής. Μείωση αέριων ρύπων από την κυκλοφορία των οχημάτων, αισθητικά αναβάθμιση της περιοχής, βελτίωση της δημόσιας υγείας. Η οδός Μ. Αλεξάνδρου αποτελεί μία από τις εισόδους της πόλης, διπλής κατεύθυνσης οδός, με υψηλό φόρτο και ταχύτητες, μεταβαλλόμενο πλάτος της διατομής, μικρού πλάτους πεζοδρόμια, έλλειψη διαβάσεων, έλλειψη οργανωμένων θέσεων στάθμευσης. Οι πολλές σχολικές και αθλητικές μονάδες που βρίσκονται παρά την οδό σε συνδυασμό με τα παραπάνω αναφερόμενα προβλήματα δημιουργούν συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών και μαθητών. Τα εν λόγω μέτρα στοχεύουν 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 πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων Ασφαλής κίνηση ποδηλάτων Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό) Βελτίωση της ποιότητας ζωής Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
	Βελτίωση υποδομής ΑμεΑ	<p>1.1 Αύξηση πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</p> <p>1.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων</p> <p>1.3 Εξασφάλιση απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης</p>	<p>Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση 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 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους.</p> <p>Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινόχρηστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλασιών, κ.λπ..</p> <p>✓ Οι κοινόχρηστοι χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, όπως πλατείες, άλση, πεζοδρόμοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε</p>	<ul style="list-style-type: none"> Στόχος είναι η διασφάλιση ελεύθερης ζώνης οδεύσης των πεζών και η αποτροπή δημιουργίας εμποδίων, που δυσχεραίνουν τη μετέπειτα διαμόρφωση του χώρου. Το ίδιο ισχύει και σε περιπτώσεις τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων, ψυγείων αναπηρικών περιπτέρων κ.λπ. σε κοινόχρηστους χώρους, για τις οποίες οι ρυθμίσεις της απόφασης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο κατά τη χορήγηση της άδειας παραχώρησης της χρήσης του χώρου, όσο και κατά τον έλεγχο της επιτόπιας εφαρμογής. Θα πρέπει να τονισθεί ότι οι περισσότερες από τις παρεμβάσεις δεν αφορούν μόνο τα ΑμεΑ αλλά συνολικότερα τους ευάλωτους χρήστες όπως παιδιά, ηλικιωμένους, γονείς με καροτσάκια, άτομα με 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση της οδικής ασφάλειας Πρωώθηση της πεζής μετακίνησης Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών Βελτίωση της προσβασιμότητας

		<p>1.4 Καλύτερη διαχείριση κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς</p> <p>1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου</p> <p>2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p>2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</p>	<p>αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία.</p> <p>✓ Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση 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 εξυπηρετούμενα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο.</p> <p>✓ Εφόσον από την 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, θα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε το ένα τουλάχιστον πεζοδρόμιο να είναι πλήρως προσβάσιμο.</p> <p>✓ 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.</p> <p>✓ 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.</p> <p>✓ Αυστηρή αστυνόμευση με σκοπό την αποτροπή παράνομης στάθμευσης επιραμπών σε διασταυρώσεις.</p> <p>✓ 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 αμαξίδιο.</p> <p>✓ Λειτουργία ειδικού οχήματος 10 θέσεων για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων ΑμεΑ εντός και εκτός πόλης κατόπιν ραντεβού με τους ενδιαφερόμενους.</p> <p>✓ Εφαρμογή ραμπών σε όλες τις διασταυρώσεις της πόλης</p> <p>Πεδίο εφαρμογής: Δήμος Παιονίας ιεραρχικά από τις περιοχές με υψηλότερο πληθυσμό σε αυτές με τον χαμηλότερο</p>	<p>προσωρινές κινητικές δυσκολίες (π.χ. τραυματίες) έτσι ο συνολικός αριθμός των ατόμων που επηρεάζονται και βελτιώνονται οι συνθήκες ζωής τους μπορεί να προσεγγίσει έως και το 50% του πληθυσμού.</p>	
Οδική ασφάλεια	Διαμόρφωση ισόπεδων	1.4 Καλύτερη διαχείριση κοινόχρηστου χώρου και	Οι κυκλικοί κόμβοι (roundabouts) αποτελούν ειδική μορφή κόμβων, όπου τα οχήματα κινούνται συνεχώς κατά φορά αντίθετη προς εκείνη των δεικτών του	Διαχείριση της κυκλοφορίας, δημιουργία ασφαλών συνθηκών κίνησης οχημάτων και πεζών, μείωση των	• Μείωση ταχύτητας των οχημάτων

	διασταυρώσεων σε κυκλικό κόμβο	αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης	ωρολογίου, γύρω από μια κεντρική νησίδα, συνθέστατα κυκλική. Στους κυκλικούς κόμβους όλες οι διασταυρώσεις κυκλοφοριακών ρευμάτων μετατρέπονται σε διαδοχικούς ελιγμούς συμβολής και μερισμού. Αποφεύγεται επομένως η διασταύρωση αλλά δημιουργείται περιοχή πολλαπλής πλέξης. Η χρήση τους έναντι των σηματοδοτούμενων κόμβων ενδείκνυται καθώς λόγω της μικρότερης ταχύτητας που απαιτούν, παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια, λιγότερους περιορισμούς καθώς και μικρότερες καθυστερήσεις. Πεδίο εφαρμογής: Ισόπεδοι κόμβοι της πόλης του Πολυκάστρου	πιθανότητας εμπλοκής των οχημάτων. Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής, μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση αερίων ρύπων	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση λειτουργικότητας κόμβου • Μείωση σημείων εμπλοκής οχημάτων • Αύξηση επιπέδου ασφάλειας πεζών • Βελτίωση αισθητικής του κόμβου • Μείωση αερίων ρύπων • Βελτίωση κυκλοφοριακής ροής
	Διαμόρφωση ισόπεδων κόμβων	1.4 Καλύτερη διαχείριση κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητας του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.3 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης	Η θέση και η κατασκευή του ισόπεδου κόμβου πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να βοηθάει τους οδηγούς να αντιληφθούν έγκαιρα την παρουσία και τη λειτουργία του, για να προετοιμαστούν εγκαίρως για τους απαιτούμενους χειρισμούς. Στους χειρισμούς αυτούς συγκαταλέγονται η τροχοπέδηση, η στροφή και η διαστάρωση, ενώ αν πρόκειται για δευτερεύουσα οδό, σημαντική είναι και η διαπίστωση της προτεραιότητας. Βασικές αρχές σχεδιασμού και κατασκευής των κόμβων είναι οι εξής: • Η δυνατότητα έγκαιρης αναγνώρισης του κόμβου • Η επαρκής ορατότητα και εποπτεία του κόμβου • Η σαφήνεια του κόμβου και του τρόπου λειτουργίας του • Οι συνθήκες καλής βατότητας του κόμβου Με την τήρηση των παραπάνω αρχών, 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 Πεδίο εφαρμογής: Πόλη του Πολυκάστρου	Μετά την επίτπου εξέταση και παρατήρηση των ισόπεδων κόμβων στον αστικό ιστό της πόλης καταγράφηκαν σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες: • ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου • 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 για την σωστή πληροφόρηση • προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων • προβλήματα ορατότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Επανασχεδιασμός και ανακατασκευή των ισόπεδων κόμβων • Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης • Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών • Βελτίωση της προσβασιμότητας των πεζών • Αναβάθμιση της ελκυστικότητας των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης (πεζή και με χρήση ποδηλάτου).
	Σχολικές διαδρομές/Σχολικό δακτύλιο	1.1 Αύξηση της πεζή μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις εντός του οικισμού 1.2 Αύξηση της χρήσης ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις εντός του οικισμού 1.3 Εξασφάλιση απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου 4.1 Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας	Η εφαρμογή κατάλληλων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων στοχεύουν στην ασφαλέστερη μετακίνηση των παιδιών-μαθητών από και προς το σχολικό χώρο. Αξιολόγηση του οδικού τμήματος μπροστά στην σχολική μονάδα, πλάτος οδού, μέτρα για διαχείριση ταχύτητας, οργάνωση θέσεων στάθμευσης, κατασκευή ποδηλατόδρομου, επαρκές πλάτος πεζοδρομίων, ύπαρξη ραμπών για ΑμεΑ, απομάκρυνση κάθε είδους εμποδίων, κατάλληλα υλικά επίστρωσης του πεζοδρομίου, κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, κατάλληλες διαβάσεις, αποτελούν μέτρα προς έναν 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). Συγκεκριμένα τα μέτρα που θα εφαρμοστούν είναι: • Για το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο – έξοδο της σχολικής μονάδας, προτείνεται να διαπλάτυνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. • Πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί η τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του διαπλατυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και από κάτω. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, μπορεί αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. • Ειδικότερα στα σημεία εισόδου – εξόδου της σχολικής μονάδας, όπου πραγματοποιείται η διαπλάτυνση 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	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. Οι αρχές που διέπουν την ανάπτυξη σχεδίων των μετακινήσεων στα σχολεία είναι: • 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 περιοχή • 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 ιδιαίτερος δεκτικά π.χ. στην πρωτοβάθμια βαθμίδα εκπαίδευσης • Προτεραιοποίηση πεζών στις διασταυρώσεις • Αναβάθμιση σχολικών διαδρομών

			<p>σημείο διάβασης, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί με οριζόντια σήμανση – παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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, ώστε οι οδηγοί να ελέγχουν την κυκλοφορία στη διασταύρωση 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 την σχολική μονάδα <p>Πεδίο εφαρμογής: Σχολικές μονάδες της πόλης του Πολυκάστρου, Σταδιακή εφαρμογή στα υπόλοιπα σχολεία του Δήμου</p>	
Οδική ασφάλεια και Πεζή μετακίνηση	Διατάξεις μετριασμού ταχύτητας	.1 Αύξηση της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις 1.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις 1.4 Καλύτερη διαχείριση κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση ελκυστικότητάς του 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες του Δήμου	<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 (κατοικία, τα σχολεία) ή σε ειδικές περιπτώσεις, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για την ενίσχυση της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης πεζών γενικότερα αλλά ιδιαίτερας των ευάλωτων ομάδων πεζών (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καρτοσάκια κλπ.) 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).</p> <p>Τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας περιέχονται στο ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» Συνοπτικά παρουσιάζονται στη συνέχεια :</p> <ul style="list-style-type: none"> Διατάξεις- Πύλες στην είσοδο μικρών οικισμών Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται από σημεία εισόδου (πύλες), που θα σημανθούν με την πινακίδα P-60. 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 (50 m) πριν από οποιοδήποτε άλλο μέτρο μείωσης ταχύτητας, προκειμένου να προειδοποιήσουν τους οδηγούς, ότι εισέρχονται σε οδό, στην οποία θα πρέπει να μειώσουν ταχύτητα και θα συναντήσουν και άλλα μέτρα 'ήπιας κυκλοφορίας'. Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας), τα οποία ανακλούν το προσπίπτον φως, για προειδοποίηση, καθοδήγηση ή 	<p>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. Ευεργετικές συνέπειες ως προς τους αέριους ρύπους και την ηχορύπανση.</p> <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 Ανετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών Μείωση ταχύτητας των οχημάτων Μείωση αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης

			<p>πληροφόρηση των χρηστών των οδών.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 της οδού, αναγκάζοντας τους οδηγούς να κάνουν δύο συνεχόμενους διαδοχικούς ελιγμούς, μειώνοντας την ταχύτητά τους <p>Πεδίο εφαρμογής: • Οδοί ήπιας κυκλοφορίας • Σχολικές μονάδες (Σχολικοί Δακτύλιοι) • Είσοδοι της πόλης</p>		
<p>Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού</p>		<p>1.1 Αύξηση πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.2 Αύξηση της χρήσης ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων 1.5 Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου 2.1 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</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 όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. 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). 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 ασφαλή για τον πεζό. 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 <p>✓ 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.</p> <p>✓ 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.</p> <p>✓ Η διάβαση πεζών πρέπει απαραίτητα να συνδέεται με τα πεζοδρόμια με ράμπα (πλάτους τουλάχιστον 1,50μ) για εμποδιζόμενα άτομα (ΦΕΚ 2621/31.12.2009).</p> <p>✓ Στο σημείο εξόδου/είσοδου 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.</p> <p>✓ 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).</p> <p>✓ Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12m ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει, κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ.</p> <p>✓ Κατασκευάζονται σημειακές διαπλατύνσεις του πεζοδρομίου οι οποίες διευθετούν</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. Αύξηση της προσβασιμότητας και του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση</p>	<p>Σκοπός της εφαρμογής τους αποτελεί η 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 ασφάλειας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση</p>

			<p>και την κίνηση των οχημάτων, καθώς μειώνουν τις ακτίνες καμπυλότητας. Με αυτές τις διαπλατύνσεις βελτιώνεται η ορατότητα του πεζού, που διαφορετικά παρεμποδίζεται από τα σταθμευμένα οχήματα.</p> <p>✓ Αισθητικές παρεμβάσεις όπως η αλλαγή των υλικών (διαφορετική υφή και χρώμα), με στόχο τη διαφοροποίηση της διάβασης από την άσφαλτο και την αισθητική σύνδεσή της με το πεζοδρόμιο, το βάψιμο της διάβασης, την τοποθέτηση ακουστικών λωρίδων, γίνονται με στόχο την ασφαλή μετάβαση των πεζών.</p> <p>Πεδίο εφαρμογής : Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου. Σταδιακή επέκταση του μέτρου σε όλη την έκταση του Δήμου Παιονίας</p>		
	Διαχείριση χώρων στάθμευσης	<p>1.1 Αύξηση της πεζής μετακίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις</p> <p>1.2 Αύξηση χρήσης των ποδηλάτων στις καθημερινές μετακινήσεις</p> <p>2.1 Μείωση διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού</p> <p>2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό</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. 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>Πεδίο εφαρμογής: Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.</p>	<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. Στην πόλη του Πολυκάστρου παρατηρούνται σε αρκετά οδικά τμήματα θέματα παραβατικότητας της στάθμευσης, όπως παράνομη στάθμευση, κατάληψη πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, δημιουργώντας 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). 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>	<ul style="list-style-type: none"> •Βελτίωση πρόσβασης στην περιοχή του κέντρου •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 ασφάλειας • Βελτίωση της εικόνας της πόλης, αναβάθμιση αστικών περιοχών •Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης
Διαχείριση χώρων στάθμευσης	Εξυπνη στάθμευση	<p>1.4 Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση του της ελκυστικότητας του</p> <p>2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός/ς οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό</p>	<p>Η έξυπνη στάθμευση περιλαμβάνει υπηρεσίες στάθμευσης με τη χρήση τεχνολογιών όπως με συγκριτική ανάλυση εικόνων, καθώς και μαγνητικών αισθητήρων. Παρέχεται στους πολίτες πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης, κατευθειαν στις έξυπνες κινητές συσκευές τους.</p> <p>Το έργο πετυχαίνει να: i. Διευκολύνει το χρήστη/οδηγό στην εύρεση, με τον απλούστερο δυνατό τρόπο, ελεύθερης θέσης στάθμευσης, όταν χρησιμοποιεί το όχημα του για να κινηθεί στο κέντρο της πόλης και ειδικά στην περιοχή παρέμβασης.</p> <p>ii. Επιτρέπει στο Δήμο να ελέγχει με αποτελεσματικό τρόπο τις θέσεις στάθμευσης που είναι διαθέσιμες ή όπου απαγορεύεται η στάθμευση.</p> <p>iii. Δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης των κεντρικών αρτηριών που διατρέχουν το Δήμο.</p> <p>iv. Προσφέρει τη δυνατότητα ανάπτυξης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είτε με πληρωμή είτε με αντισταθμιστικά ωφελήματα από τα εξυπηρετούμενα καταστήματα του Εμπορικού Κέντρου της πόλης (VOUCHER από τα καταστήματα με αγορές, συστήματα συλλογής και εξαργύρωσης πόντων κλπ.).</p> <p>v. Διαθέτει χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Ανεπαρκής πληροφόρηση των οδηγών σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρέωση. •Μη πρακτικές μέθοδοι χρέωσης της στάθμευσης, όπως χρήση καρτών που απαιτούν από το χρήστη να προβλέψει για πόσο χρόνο πρόκειται να μείνει το όχημα σταθμευμένο χωρίς να έχει τη δυνατότητα επιστροφής χρημάτων αν φύγει νωρίτερα. •Μη ορθολογική χρήση των διαθέσιμων περιοχών στάθμευσης. Συσσωρευση παράνομης στάθμευσης στο κέντρο και άδειες οδοί σε αποστάσεις 5 λεπτών περπατήματος. • Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης. 	<ul style="list-style-type: none"> •Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε όρους μειωμένης κίνησης αυτοκινήτων στην πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο της (περιοχή παρέμβασης), μέσω της έξυπνης αστικής κινητικότητας. •Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης (διαβάσεις πεζών, θέσεις αναπήρων). •Καλύτερη διαχείριση των χώρων στάθμευσης. <p>•Αντισταθμιστικά ωφελήματα για</p>

			<p>επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για το μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής.</p> <p>vi. Συνδέεται και δια-λειτουργεί με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης, προσφέροντας αφενός ανοιχτά δεδομένα για εκμετάλλευση από την κοινωνία, αφετέρου διαλειτουργικότητα με άλλες εφαρμογές και τομείς της έξυπνης πόλης (όπως π.χ. ο έξυπνος οδοφωτισμός ή διαχείριση της αστικής κινητικότητας πεζών και οχημάτων).</p> <p>Πεδίο εφαρμογής: Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Πολυκάστρου.</p>		<p>τις επιχειρήσεις του Κέντρου της Πόλης (εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο) και δυνατότητα δυναμικής προσέλκυσης πελατών με κίνητρο την έξυπνη στάθμευση.</p> <p>• Δυνατότητα κοστοστρεφούς χρέωσης των χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης (κόστος στάθμευσης που καλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής).</p>
<p>Δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης</p>	<p>Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση</p>	<p>1.1 Αύξηση μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων 1.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων 2.1 Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2.2 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό 2.3 Αύξηση του μεριδίου των αστικών συγκοινωνιών στο σύνολο των εισερχομένων μετακινήσεων 4.1 Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας</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. 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>	<p>• 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</p>

Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, Παραδοτέο 5

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 Αξιούπολης

Η περιοχή μελέτης στον οικισμό της Αξιούπολης εκτείνεται γραμμικά από τα δυτικά προς τα ανατολικά όρια του οικισμού, με συνολικό μήκος 1.500μ. περίπου. Συγκεκριμένα, απαρτίζεται από α) την οδό «Σχολείων» στα δυτικά, β) το τμήμα της «Επ. Οδού Αξιούπολης-Λιβαδίων» που διέρχεται από το κέντρο του οικισμού και γ) τις οδούς «Θεσσαλονίκης» και «Ολυμπιάδος» στα ανατολικά (Εικόνα 1).

Εικόνα 1. Περιοχή μελέτης οικισμού Αξιούπολης.

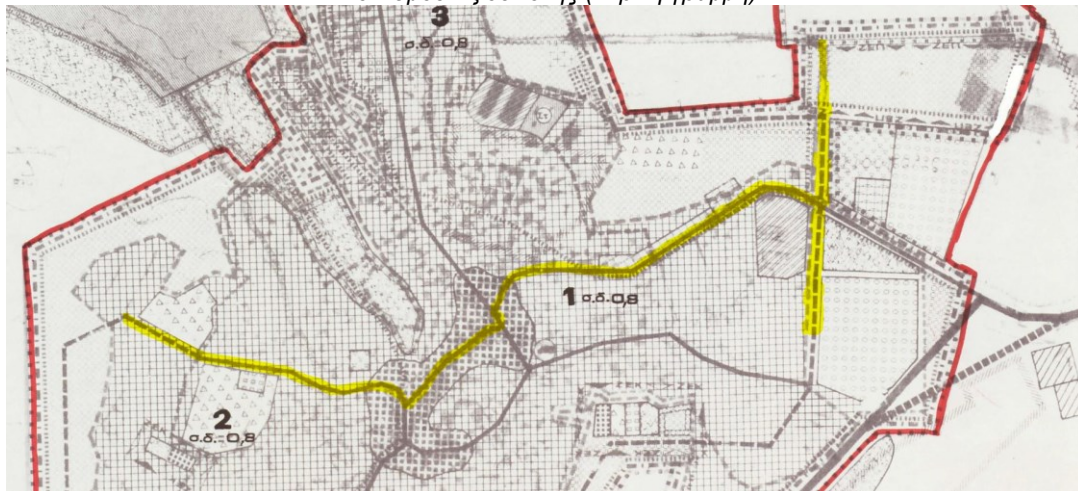


Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του (πρώην) Δήμου Αξιούπολης εγκρίθηκε και τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 22037/627/03.03.1986 και 8344/1594/21.03.1997 Αποφάσεις του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., αντίστοιχα (ΦΕΚ 406 Δ'/29.04.1986 & ΦΕΚ 528 Δ'/23.06.1997, η δεύτερη απόφαση δεν επηρεάζει την περιοχή παρέμβασης του ΣΑΠ). Σύμφωνα με το ΓΠΣ, η πολεοδομική οργάνωση του οικισμού της Αξιούπολης καθορίζεται από τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.1, Π.Ε.2 και Π.Ε.3), με Μέσο Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) 0,80, σε κάθε μία από αυτές. Κατ' επέκταση οι παραπάνω όροι δόμησης ισχύουν και για την περιοχή παρέμβασης, καθώς εμπίπτει εξ' ολοκλήρου εντός των ορίων των παραπάνω Πολεοδομικών Ενοτήτων (Εικόνα 2). Εξετάζοντας τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, παρατηρείται ο διαφορετικός πολεοδομικός χαρακτήρας μεταξύ των ευρύτερων περιοχών των υπό μελέτη οδικών αξόνων. Συγκεκριμένα:

- Επί της οδού «Σχολείων», ως θεσμοθετημένη χρήση κυριαρχεί αυτή της κατοικίας και της εκπαίδευσης, καθώς κατά μήκος της οδού αναπτύσσεται ένας αξιόλογος θύλακας, ο οποίος μαζί με έναν χαρακτηρισμένο χώρο πολιτισμού φιλοξενεί το μεγαλύτερο πλήθος των εν λειτουργία εγκαταστάσεων εκπαίδευσης του οικισμού. Επιπλέον, η γύρω περιοχή στη συμβολή των οδών «Σχολείων» - «Επ. Οδό Αξιούπολης-Λιβαδίων», χαρακτηρίζεται από χρήσεις κεντρικών λειτουργιών πόλης, κατοικίας και πολιτισμού.
- Η ευρύτερη περιοχή κατά μήκος του υπό μελέτη τμήματος της «Επ. Οδού Αξιούπολης-Λιβαδίων» χαρακτηρίζεται ως ζώνη ανάπτυξης χρήσεων κεντρικών λειτουργιών πόλης.
- Στην περιοχή γύρω από την οδό «Θεσσαλονίκης» (ομοίως με την οδό «Σχολείων») κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας. Ωστόσο, κατά μήκος και εκατέρωθεν της οδού εντοπίζονται χαρακτηρισμένα τμήματα για την ανάπτυξη χρήσεων κεντρικών λειτουργιών πόλης, τουρισμού-αναψυχής και χονδρεμπορίου.
- Τέλος, κατά μήκος της οδού Ολυμπιάδος εντοπίζονται θεσμοθετημένοι χώροι πολιτισμού, περίθαλψης, αστικού πρασίνου και αθλητισμού, ενώ ομοίως με παραπάνω κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι εκατέρωθεν του βόρειου τμήματος της οδού έχουν χαρακτηριστεί περιοχές επέκτασης του οικισμού καθώς και μία Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας.

Εικόνα 2. Μέσος συντελεστής δόμησης κα θεσμοθετημένες χρήσεις γης στην περιοχή παρέμβασης οικισμού Αξιούπολης (κίτρινη γραμμή).



Πηγή: ΓΠΣ Δήμου Αξιούπολης (ΦΕΚ 406 Δ/29.04.1986) και ίδια επεξεργασία.

Πέραν του ΓΠΣ Δήμου Αξιούπολης, η περιοχή παρέμβασης διέπεται και από τον εξειδικευμένο πολεοδομικό κανονισμό του υποκείμενου σχεδιασμού του οικισμού Αξιούπολης. Ειδικότερα, στα τμήματα της περιοχής παρέμβασης που εκτείνονται επί της οδού «Σχολείων», από το ύψος της οδού Στρ. Δημητρίου Λίτσου και προς τα δυτικά και επί της οδού «Ολυμπιάδος», από την συμβολή της με τον οδό Θεσσαλονίκης έως τα βόρεια όρια του οικισμού, καθώς και στο βόρειο τμήμα επί της οδού Θεσσαλονίκης, από το ύψος της οδού Λεωνίδα και προς βορειοδυτικά και (Εικόνα 3), επιτρέπονται οι χρήσεις και ισχύουν οι όροι και περιορισμοί δόμησης, που καθορίστηκαν με την εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης του οικισμού Αξιούπολης, που εγκρίθηκε με το Π.Δ./17.08.1988 (ΦΕΚ 546 Δ/29.07.1988). Οι παραπάνω περιοχές εμπίπτουν εντός του Τομέα Γ, εντός των

ορίων του οποίου επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας του άρθρου 5 του ΠΔ/τος 81/1980 (ΦΕΚ 27 Α'/29.01.1980), ενώ επιβάλλεται προκήπιο πλάτους (4) και (7) μέτρων στο πρόσωπο των οικοδομημένων ή μη οικοπέδων. Όσον αφορά την αρτιότητα και τους λοιπούς όρους δόμησης, ισχύουν:

• Αρτιότητα:

Ως ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθορίζονται 400 τ.μ. και 15 μ. αντίστοιχα. Ωστόσο, στο λεκτικό του ΦΕΚ της εν λόγω πολεοδομικής μελέτης σημειώνεται ότι, κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικόπεδα εφόσον:

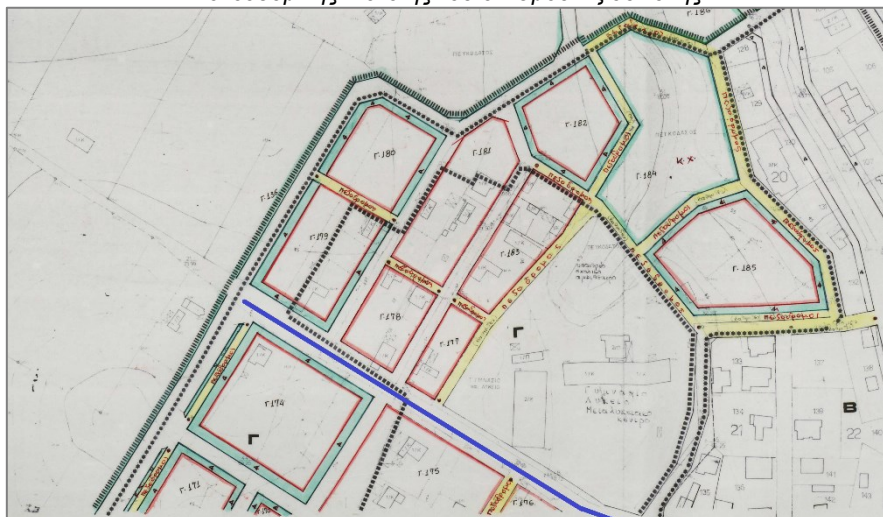
- i. Κατά τη δημοσίευση του ΦΕΚ είχαν ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν ίσα με 10 μ. και 200 τ.μ., αντίστοιχα.
- ii. Προκύπτουν από την οριστική πράξη εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης ή προέρχονται από τις εισφορές σε γη σύμφωνα με το αρ. 8 του Ν. 1337/1983 και έχουν ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν ίσα με 8 μ. και 120 τ.μ., αντίστοιχα.

Επιπλέον των παραπάνω προϋποθέσεων τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, εφόσον μέσα στο οικοδομήσιμο τμήμα τους εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά (5) μέτρων.

• Λοιποί όροι δόμησης:

- i. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων : 70% της επιφάνειάς τους.
- ii. Συντελεστής δόμησης: 0,8. (Κατ' εξαίρεση ορίζεται συντελεστής δόμησης 1,40 για τα οικόπεδα μικρότερου του 150 τ.μ., εφόσον η συνολική επιφάνεια ορόφων δεν υπερβαίνει τα 120 τ.μ.. Η εξαίρεση αυτή έχει την εφαρμογή μόνο σε οικόπεδα που έχουν προκύψει από κατάτμηση μέχρι της 10.03.1982, αφού αφαιρεθεί το εμβαδόν της εισφοράς σε γης σύμφωνα με το Ν.1337/1983.)
- iii. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων δέκα (10) μέτρα.

Εικόνα 3. Τμήματα περιοχής παρέμβασης (μπλε γραμμή) που διέπονται από τις ρυθμίσεις της Πολεοδομικής Μελέτης του οικισμού Αξιούπολης.





Πηγή: Εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη οικισμού Αξιούπολης (ΦΕΚ 546 Δ'29.07.1988) και ίδια επεξεργασία.

Στα υπόλοιπα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επιτρέπονται οι χρήσεις και ισχύουν οι όροι και περιορισμοί δόμησης, που καθορίστηκαν με την Αναθεώρηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και την Τροποποίηση της εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης Επέκτασης του οικισμού Αξιούπολης (Εικόνα 4), όπως δημοσιεύτηκαν με την υπ' αριθμό Οικ./ΕΠΑ/40/25.05.1989 Απόφαση του Νομάρχη Κιλκίς στο ΦΕΚ 368 Δ'/08.06.1989. Σύμφωνα με την παραπάνω Απόφαση, στους οικοδομήσιμους χώρους που εκτείνονται κατά μήκος των τμημάτων της περιοχής παρέμβασης επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζονται με το άρθρο 5 του ΠΔ/τος 81/1980 (ΦΕΚ 27 Α'/29.01.1980). Επιπλέον, επί της οδού «Ολυμπιάδος», «Επ. Οδού Αξιούπολης-Λιβαδιών» και «Σχολείων» έχουν καθοριστεί κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι. Ανεξάρτητα από την επιτρεπόμενη χρήση, σε όλα τα πρόσωπα των οικοδομήσιμων ή μη οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο πλάτους 4 μ. Η αρτιότητα και λοιποί όροι δόμησης που ισχύουν, είναι οι εξής:

- Αρτιότητα:

Ως ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθορίζονται 300 τ.μ. και 13 μ. αντίστοιχα. Ωστόσο, σημειώνεται ότι, κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικόπεδα, εφόσον κατά τη δημοσίευση του ΦΕΚ 368 Δ'/08.06.1989 είχαν ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν ίσα με 10 μ. και 200 τ.μ., αντίστοιχα.

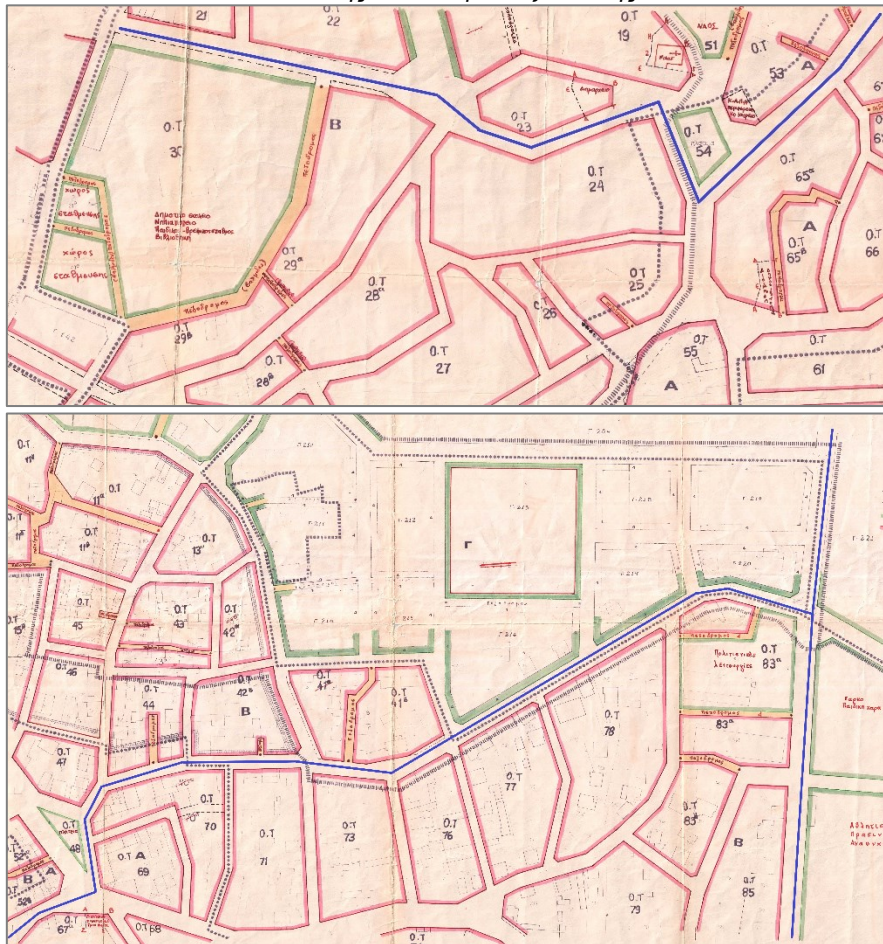
Επιπλέον των παραπάνω προϋποθέσεων τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα:

- με όποιες διαστάσεις και εμβαδόν παραχωρήθηκαν από το κράτος σε δικαιούχους μετά την δημοσίευση του ΝΔ/τος 08/1973 «περί ΓΟΚ» ή
- εφόσον α) μέσα στο οικοδομήσιμο τμήμα τους εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά (5) μέτρων.

- Όροι δόμησης

- i. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων : 70% της επιφάνειας τους.
- ii. Ο συντελεστής δόμησης καθορίζεται κατά τομείς Α και Β:
 - ο Τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επί της Επαρ. Οδού και επί των οδών Σχολείων και Θεσσαλονίκης, κοντά στη συμβολή τους με την Επαρ. Οδό εμπίπτουν εντός του Τομέα Όρων Δόμησης Α, όπου σύμφωνα με το λεκτικό και τα διαγράμματα του ΦΕΚ 368 Δ'/08.06.1989, ο συντελεστής δόμησης καθορίζεται ίσος με 2,1.
 - ο Αντίστοιχα, τα υπόλοιπα τμήματα επί των οδών Σχολείων και Θεσσαλονίκης που βρίσκονται εντός των ορίων του Τομέα Όρων Δόμησης Β, ο συντελεστής δόμησης είναι ίσος με 0,8.
- iii. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων σύμφωνα με τον Γ.Ο.Κ./1985 (Νόμος 1577/85 άρθρο 9 παρ. 7).
- iv. Τα ανεγερθησόμενα κτίρια στους χώρους ειδικών χρήσεων, πλην των χώρων που από το σχέδιο καθορίζεται προκήπιο, πρέπει να απέχουν από τις ρυμοτομικές γραμμές τουλάχιστον δύο (2) μέτρα.

Εικόνα 4. Τμήματα περιοχής παρέμβασης (μπλε γραμμή) που διέπονται από τις ρυθμίσεις της Αναθεώρησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και της τροποποίησης της Πολεοδομικής Μελέτης επέκτασης του οικισμού Αξιούπολης.



Πηγή: Αναθεώρηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και τροποποίησης της Πολεοδομικής Μελέτης επέκτασης του οικισμού Αξιούπολης (ΦΕΚ 368 Δ'/08.06.1989) και ίδια επεξεργασία.

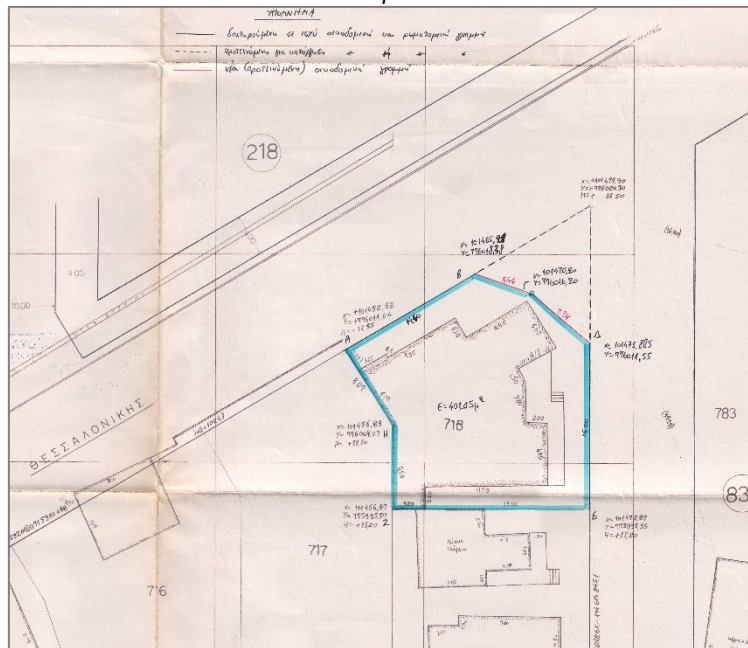
Όσον αφορά το βόρειο τμήμα της περιοχής παρέμβασης επί της οδού Ολυμπιάδος υπογραμμίζεται πως δεν υπάρχει κάποια εγκεκριμένη μελέτη πολεοδομικού σχεδιασμού 2^{ου} επιπέδου που να καθορίζει συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Συνεπώς, ο πολεοδομικός κανονισμός της εν λόγω

περιοχής ρυθμίζεται από τις διατάξεις του εγκεκριμένου ΓΠΣ Δ. Αξιούπολης. Εξαιρέση αποτελεί η περιοχή εντός της Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας, όπου, με την υπ' αριθμό 1001/12.03.2003 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, εγκρίθηκε Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο για την ανέγερση σχολείου, με τους εξής όρους δόμησης:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 20%
- Μέγιστος συντελεστής δόμησης: 0,4
- Μέγιστο ύψος: 11,5μ.
- Ελάχιστες αποστάσεις από τα όρια του χώρου: 5,0μ.

Τέλος, με την υπ' αριθμό 4886/28.01.1993 Απόφαση του Νομάρχη Κιλκίς (ΦΕΚ 538 Δ'/17.05.1993), εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στο ΟΤ. 78, επί της οδού «Θεσσαλονίκης», για τον χαρακτηρισμό του οικ. 718 ως κοινωφελής χώρος με σκοπό την ανέγερση πνευματικού κέντρου (Εικόνα 5). Για τον λόγο αυτό, καθορίστηκαν συγκεκριμένοι όροι δόμησης για το ακίνητο με συντελεστή δόμησης ίσο με 1,2, ποσοστό κάλυψης 80% και Δ=2,50μ.

Εικόνα 5. Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στο ΟΤ.78 (οικ.718) για την ανέγερση πνευματικού κέντρου.



Πηγή: Έγκριση τροποποίησης ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως Αξιούπολης - ΦΕΚ 538 Δ'/17.05.1993.

Οικισμός Γουμένισσας

Η εξεταζόμενη περιοχή στον οικισμό της Γουμένισσας αποτελείται από δύο τμήματα. Το πρώτο εκτείνεται από τον χώρο του Γυμνασίου-Λυκείου του οικισμού έως την συμβολή των οδών «Κακάβου-Ίωνος Δραγούμη» (μέσω του οδικού άξονα «1^{ος} Λόχος Ταβουλάρη»), με συνολικό μήκος 650μ. περίπου. Το δεύτερο τμήμα, συνολικού μήκους 1.550μ. περίπου, περιλαμβάνει τους οδικούς άξονες «Π. Μελά» (από το χώρο του Κέντρου Υγείας), «Ίωνος Δραγούμη» (μεταξύ των οδών «Π. Μελά» και «Εθνικής Αντίστασης»), «Γεωργοπούλου», «Ελ. Βενιζέλου» και «Εθνικής Αντίστασης» (από την συμβολή της με την οδό «Ίωνος Δραγούμη» μέχρι το χώρο του παλαιού εργοστασίου μεταξιού) (Εικόνα 6).

Εικόνα 6. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Γουμένισσας.



Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία.

Το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει πολεοδομικά την περιοχή παρέμβασης, είναι αυτό που καθορίζεται από τα παρακάτω εγκεκριμένα σχέδια:

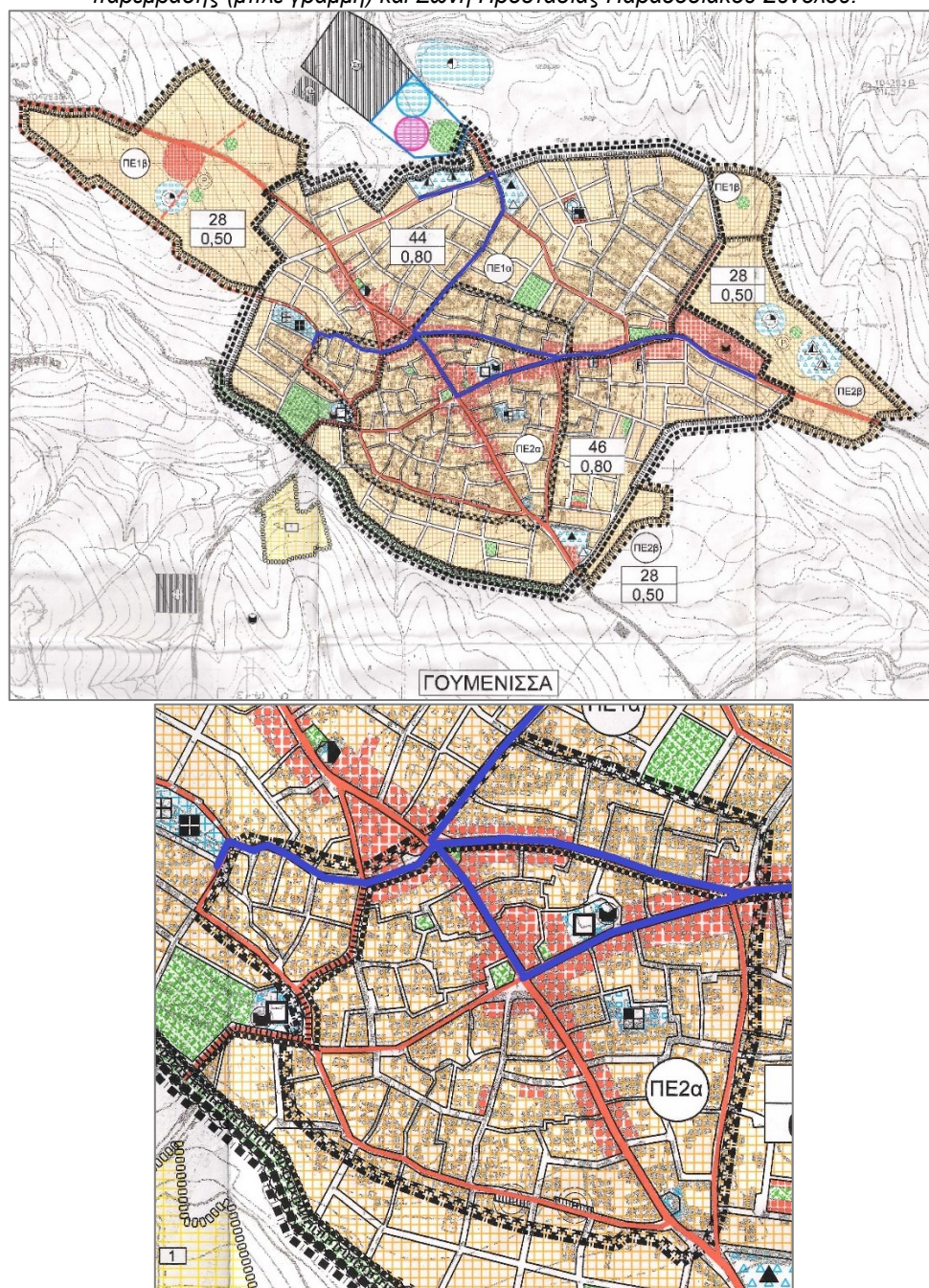
- Το Ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Γουμένισσας – Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων, που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 3174/27.03.2009 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 155 ΑΑΠ/13.04.2009), και
- Την Πολεοδομική Μελέτη τμημάτων δύο (2) Πολεοδομικών Ενοτήτων του οικισμού Γουμένισσας, που δημοσιεύτηκε με το ΠΔ/25.04.1989 στο ΦΕΚ 292 Δ'/16.05.1989.

Αρχικά, σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του (πρώην) Δήμου Γουμένισσας, η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει εντός των ορίων των Τομέων ΠΕ1α και ΠΕ2α, των Πολεοδομικών Ενοτήτων 1 και 2, που συγκροτούν τον υφιστάμενο οικισμό Γουμένισσας (Εικόνα 7). Ο μέσος συντελεστής δόμησης στους δύο παραπάνω Τομείς ορίζεται ίσος με 0,8. Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, στο λεκτικό του ΓΠΣ σημειώνεται πως σε γενικές γραμμές διατηρείται αυτή του προγενέστερου ΓΠΣ (υπ' αρ. 24102/728/14.03.1986 Απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. – ΦΕΚ 436 Δ'/12.05.1986) και της ισχύουσας Πολεοδομικής Μελέτης. Βάσει αυτού και όπως φαίνεται στην εικόνα 7, η πολεοδομική οργάνωση στην υπό μελέτη περιοχή παρέμβασης διαρθρώνεται ως εξής:

- Το βόρειο τμήμα της περιοχής παρέμβασης απαρτίζεται από τους οδικούς άξονες «Ροδοπούλου», «Ρωμυλίας» και 1^{ος} Λόχος Ταβουλάρη», οι οποίοι χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριες. Οι χρήσεις γης που επιτρέπονται κατά μήκος των οδών αυτών είναι κυρίως αυτή της γενικής κατοικίας του άρθρου 3 του ΠΔ/23.02.1987 (ΦΕΚ 166Δ'/06.03.1987) και της εκπαίδευσης, καθώς πλησίον των βόρειων ορίων του οικισμού συγκεντρώνεται η πληθώρα των υφιστάμενων σχολικών μονάδων. Επιπλέον, γύρω από την συμβολή των οδών «1^{ος} Λόχος Ταβουλάρη-Ίωνος Δραγούμη» επιτρέπεται η χρήση των κεντρικών λειτουργιών πόλης του άρθρου 4 του παραπάνω ΠΔ.
- Στο δυτικό τμήμα της περιοχής παρέμβασης, που εκτείνεται επί της συλλεκτήριας οδού «Π. Μελά», επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας και των κεντρικών λειτουργιών πόλης (άρθρα 3 και 4 του ΠΔ/23.02.1987). Στο μέσο της οδού και συγκεκριμένα στα όρια της περιοχής παρέμβασης έχει θεσμοθετηθεί ένας χώρος περίθαλψης, όπου εδράζονται το Κέντρο Υγείας και το Γενικό (Νομαρχιακό) Νοσοκομείο.
- Τα κεντρικά και ανατολικά τμήματα της περιοχής παρέμβασης παρουσιάζουν ομοιόμορφη πολεοδομική οργάνωση μεταξύ τους, αλλά διαφορετική με τα υπόλοιπα τμήματα που εξετάστηκαν παραπάνω. Συγκεκριμένα, εκατέρωθεν και σε όλο το μήκος των κύριων συλλεκτήριων οδών «Ίωνος Δραγούμη», «Γεωργοπούλου», «Ελ. Βενιζέλου» και «Εθνικής Αντίστασης» (μέχρι τα ανατολικά όρια του υφιστάμενου οικισμού), αναπτύσσεται μία ζώνη κέντρου πόλης, όπου κυρίαρχη χρήση είναι αυτή των κεντρικών λειτουργιών πόλης του άρθρου 4 του ως άνω ΠΔ, συνδυαστικά με διάσπαρτους χαρακτηρισμένους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους (αστικό πράσινο, πολιτισμός και περίθαλψη). Εξάιρεση αποτελεί ένα τμήμα επί της οδού Γεωργοπούλου, όπου επιτρέπεται η χρήση της γενικής κατοικίας.

Τέλος, είναι σημαντικό να σημειωθεί πως, με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Δ. Γουμένισσας ορίζεται στην κεντρική περιοχή του οικισμού «Ζώνη Προστασίας Παραδοσιακού Συνόλου», βάσει του άρθρου 4 του ΓΟΚ (Ν. 1577/1985 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2831/13.6.2000 – ΦΕΚ 140 Α'/13.06.2000). Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο, για την τροποποίηση της ρυμοτομίας εντός της ζώνης αυτής προβλέπεται η εκπόνηση ειδικής μελέτης, προκειμένου να διατηρηθεί ο υφιστάμενος ιστός. Η παραπάνω διάταξη επηρεάζει και τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης, που εμπίπτουν εντός της εν λόγω ζώνης (Εικόνα 7). Συνεπώς, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εκπόνηση του επόμενου σταδίου της παρούσας μελέτης ΣΑΠ, που αφορά τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης της πρότασης.

Εικόνα 7. Πολεοδομική οργάνωση οικισμού Γουμένισσας αναφορικά με την υπό μελέτη περιοχή παρέμβασης (μπλε γραμμή) και Ζώνη Προστασίας Παραδοσιακού Συνόλου.



Πηγή: Ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Γουμένισσας – Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων (ΦΕΚ 155 ΑΑΠ/13.04.2009) και ίδια επεξεργασία.

Σε χαμηλότερο επίπεδο σχεδιασμού, όλος ο υφιστάμενος οικισμός της Γουμένισσας διέπεται από τον πολεοδομικό κανονισμό της εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης του 1989 (ΠΔ/25.04.1989 – ΦΕΚ 292 Δ'/16.05.1989) (Εικόνα 8). Σύμφωνα με την εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη, στους οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπεται η χρήση της γενικής κατοικίας (αρ. 5 του ΠΔ/τος 81/1980 – ΦΕΚ 27 Α'/29.01.1980) και επιβάλλεται στα πρόσωπα των οικοπέδων (οικοδομήσιμα ή μη) πρόσωπο πλάτους 2,3 και 5 μ. Τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθώς και οι λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων καθορίστηκαν κατά τομείς Α και Β:

➤ Τομέας Α (Πυκνοδομημένο τμήμα του οικισμού προ του 1923)

• Αρτιότητα

Ως ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν καθορίζονται τα 13 μ. και 300 τ.μ., αντίστοιχα. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια:

- i. τα οικόπεδα τα οποία στις 13.03.1981, ημερομηνία δημοσίευσης του από 02.03.1981 ΠΔ/τος (Α'138), είχαν ελάχιστο πρόσωπο οκτώ (8) μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν τριακόσια (300) τ.μ.
- ii. τα οικόπεδα τα οποία στις 27.07.1979, ημερομηνία δημοσίευσης του από 19.07.1979 ΠΔ/τος (Δ' 401), είχαν ελάχιστο πρόσωπο οκτώ (8) μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν εκατόν πενήντα (150) τ.μ.
- iii. τα οικόπεδα τα οποία στις 02.07.1968, ημερομηνία δημοσίευσης του 15.06.1968 ΠΔ/τος (Δ' 111), είχαν ελάχιστο πρόσωπο έξι (6) μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν ογδόντα (80) τ.μ.
- iv. Εφόσον μέσα στο οικοδομήσιμο τμήμα τους εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5) μέτρων.

• Όροι δόμησης

- i. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης οικοπέδων: 70% της επιφάνειας τους.
- ii. Συντελεστής δόμησης: 0,8. Κατά παρέκκλιση ορίζεται συντελεστής δόμησης 1,20 για τα οικόπεδα μικρότερου των 200 τ.μ., εφόσον η συνολική επιφάνεια ορόφων δεν υπερβαίνει τα 160 τ.μ.
- iii. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 8,5 μέτρα. Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων επιβάλλεται η κατασκευή στέγης με κλίση μέχρι 40%.

➤ Τομέας Β (αραιοδομημένο – αδόμητο τμήμα)

• Αρτιότητα

Ως ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν καθορίζονται τα 13 μ. και 300 τ.μ., αντίστοιχα. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια:

- i. Τα οικόπεδα τα οποία κατά την δημοσίευση του ΠΔ/τος της εν λόγω Πολεοδομικής Μελέτης, είχαν ελάχιστο πρόσωπο οκτώ (8) μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν εκατόν πενήντα (150) τ.μ.
- ii. Τα οικόπεδα τα οποία 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 και έχουν ελάχιστο πρόσωπο έξι (6) μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν εκατόν είκοσι (120) τ.μ.
- iii. Εφόσον μέσα στο οικοδομήσιμο τμήμα τους εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5) μέτρων.

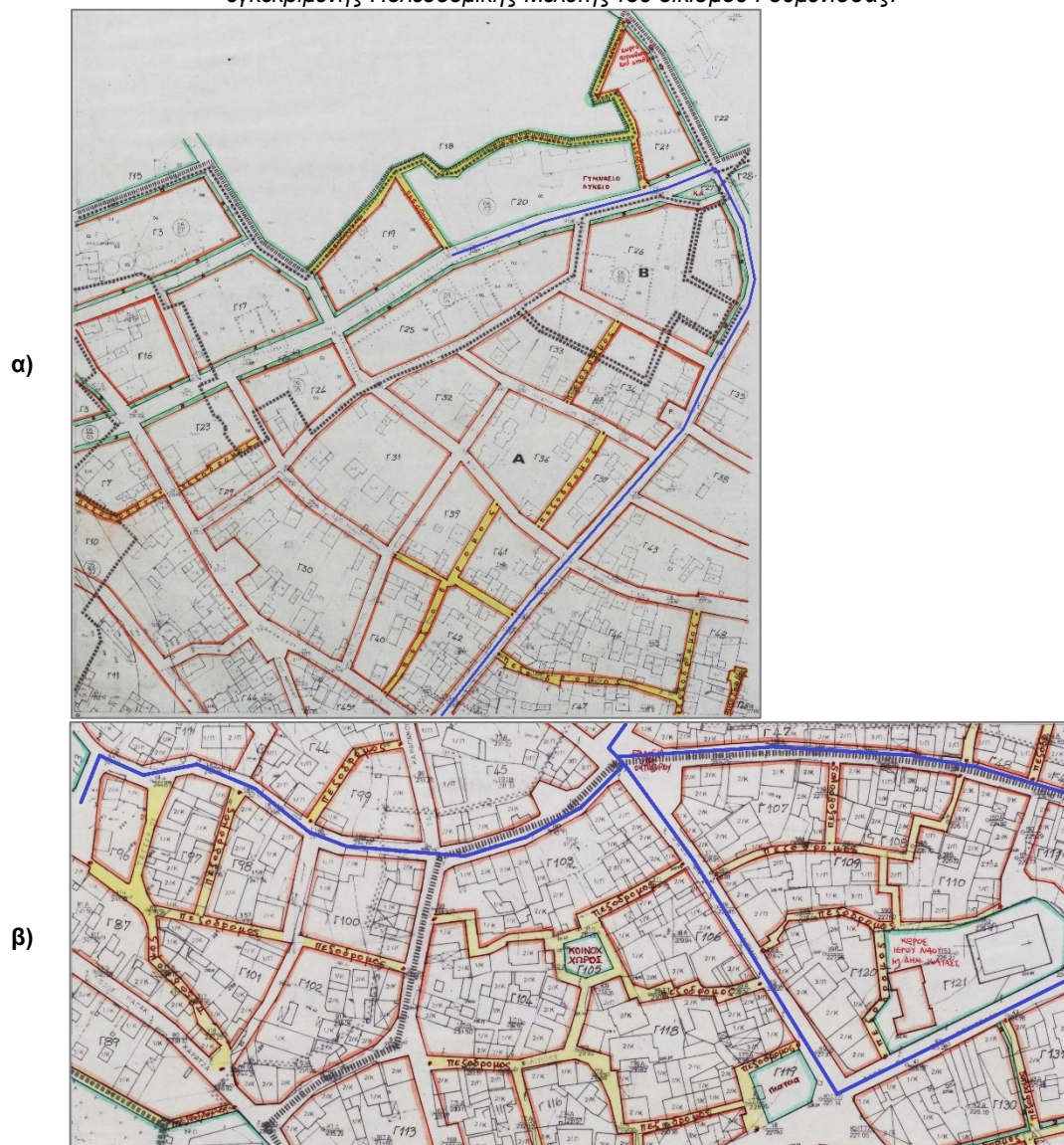
• Όροι δόμησης

- i. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης οικοπέδων: 60% της επιφάνειας τους.
- ii. Συντελεστής δόμησης: 0,8. Κατ' εξαίρεση, ορίζεται συντελεστής δόμησης 1,20 και μέγιστο ποσοστό κάλυψης εβδομήντα τοις εκατό (70%) για οικόπεδα εμβαδού μικρότερου των 150 τ.μ., εφόσον η συνολική επιφάνεια ορόφων δεν υπερβαίνει τα 120 τ.μ.. Η εξαίρεση αυτή έχει εφαρμογή μόνο σε οικόπεδα που

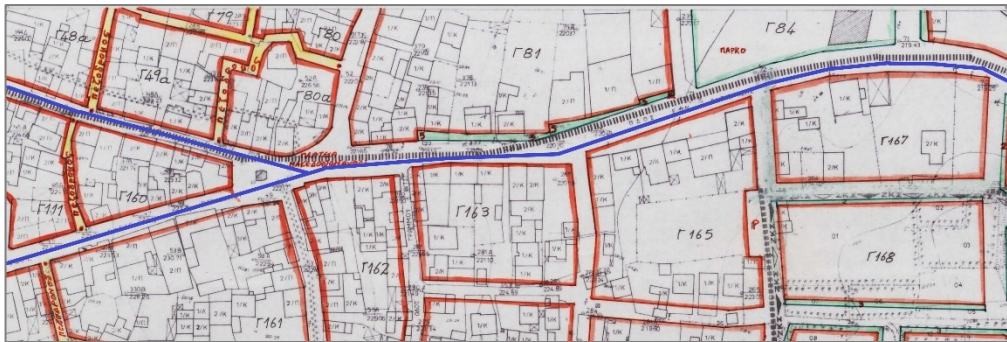
- έχουν προκύψει από κατάτμηση μέχρι της 10.03.1982, αφού αφαιρεθεί το εμβαδόν της εισφοράς σε γη σύμφωνα με το Ν. 1337/1983.
- iii. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 10 μέτρα. Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων επιβάλλεται η κατασκευή στέγης με κλίση μέχρι 40%.

Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής παρέμβασης διέπεται από τις διατάξεις που ισχύουν για τον Τομέα Α. Αντίστοιχα στα τμήματα επί της οδού «Ροδοπούλου» (περιοχή σχολικών μονάδων) και επί της οδού Εθν. Αντίστασης (πλησίον των ανατολικών ορίων του οικισμού) ισχύουν οι όροι δόμησης του Τομέα Β (Εικόνες 8α-δ).

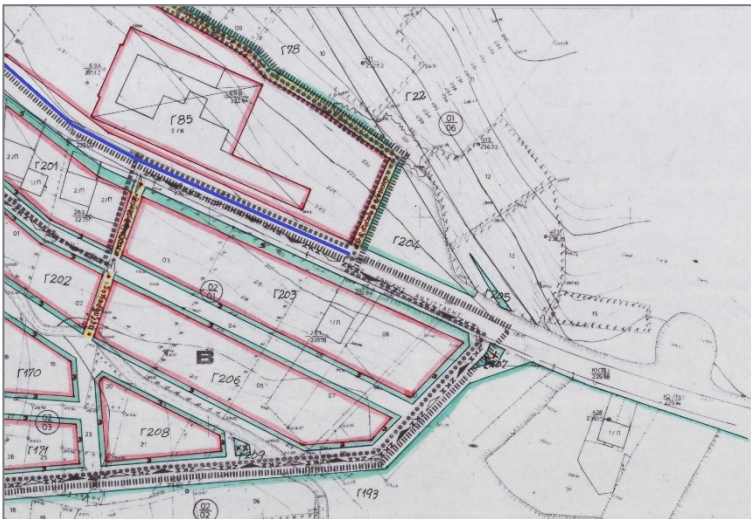
Εικόνα 8. Τμήματα περιοχής παρέμβασης (μπλε γραμμή) που διέπονται από τις διατάξεις της εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης του οικισμού Γουμένισσας.



γ)



δ)



Πηγή: Εγκεκριμένης Πολεοδομική Μελέτη οικισμού Γουμένισσας (ΦΕΚ 292 Δ' /16.05.1989) και ίδια επεξεργασία.

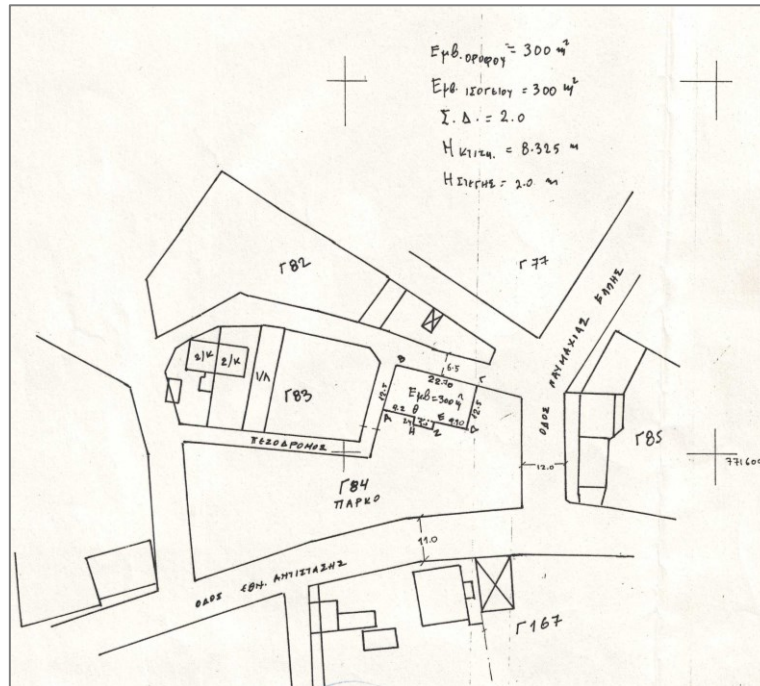
Ακόμη, με την ίδια Πολεοδομική Μελέτη καθορίζεται «Ζώνη Κοινωνικού Συντελεστή». Στα τμήματα της περιοχής παρέμβασης (επί της οδού «Εθν. Αντίστασης») που εμπίπτουν εντός της ζώνης αυτής (Εικόνα 8δ), ισχύουν επιπλέον των παραπάνω οι εξής όροι και περιορισμοί δόμησης (άρθρο 5):

- Στη ζώνη αυτή για την εφαρμογή των κατ' άρθρων 6, παρ. 6 του Ν. 1337/1983 προγραμμάτων εφαρμόζεται δεύτερος αυξημένος συντελεστής δόμησης (κοινωνικός συντελεστής) ίσος με δύο (2). Στην περίπτωση αυτή το μέγιστο ύψος των κτιρίων ορίζεται σε έντεκα (11) μέτρα.
- Η εφαρμογή του κοινωνικού συντελεστή δόμησης ισχύει για οικόπεδα εμβαδού άνω των τετρακοσίων (400) τ.μ..

Τέλος, με την υπ' αριθμό 2265/92/08.09.1992 Απόφαση του Νομάρχη Κιλκίς (ΦΕΚ 536 Δ' /17.05.1993), εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Γουμένισσας στο ΟΤ.Γ. 84 επί της οδού «Εθνικής Αντίστασης», για τον μερικό αποχαρακτηρισμό χώρου 300 τ.μ. από κοινόχρηστο σε κοινωφελή χώρο (Εικόνα 10) και καθορίζοντας τους εξής όρους δόμησης:

- Συντελεστής δόμησης: δύο (2,0)
- Αριθμός ορόφων: 2
- Ύψος κτίσματος: 8,325 μέτρα.
- Ύψος στέγης: 2,00 μέτρα.

Εικόνα 9. Τροποποίηση του ΟΤ.Γ. 84 επί της οδού «Εθνικής Αντίστασης», για το μερικό αποχαρακτηρισμό χώρου 300 τ.μ. από κοινόχρηστο σε κοινωφελή χώρο.



Πηγή: Έγκριση τροποποίησης ρυμοτομικού σχεδίου Γουμένισσας, Ν. Κιλκίς (ΦΕΚ 536 Δ' / 17.05.1993)

Οικισμός Πολυκάστρου

Συγκριτικά με τις εξεταζόμενες περιοχές της Αξιούπολης και της Γουμένισσας, η εξεταζόμενη περιοχή του Πολυκάστρου, ως έδρα του Δήμου Παιονίας αλλά και λόγω της συγκέντρωσης βαρυσήμαντων κοινόχρηστων-κοινωφελών χώρων και εμπορικών δραστηριοτήτων, είναι σχεδόν διπλάσια σε μήκος. Συγκεκριμένα, το συνολικό μήκος των οδικών αξόνων που μελετώνται ανέρχεται περίπου στα 3.700μ. (Εικόνα 10). Αποτελείται από τον κεντρικό οδικό άξονα «Μεγ. Αλεξάνδρου», τους κάθετους σε αυτόν α) «Κύπρου», β) «Θερμοπυλών» και γ) «Εθνικής Αμύνης» μαζί με την οδό «Σταδίου» που αποτελεί προέκτασή της. Κοινό χαρακτηριστικό των οδών αυτών είναι ότι καταλήγουν στην πληθώρα των ΚΧ και ΚΦ του οικισμού, με εξαίρεση τη «Μεγ. Αλεξάνδρου», κατά μήκος της οποίας αφενός εντοπίζονται τέτοιου είδους χρήσεις, αφετέρου επιλέχθηκε λόγω του εμπορικού χαρακτήρα της. Ακόμη, στο δίκτυο της περιοχής ενδιαφέροντος συμπεριλαμβάνεται και η οδός «Βενιζέλου», η οποία αναπτύσσεται σχεδόν παράλληλα με τη «Μεγ. Αλεξάνδρου» και ενώνει την ανατολική είσοδο του οικισμού με το Κέντρο Υγείας.

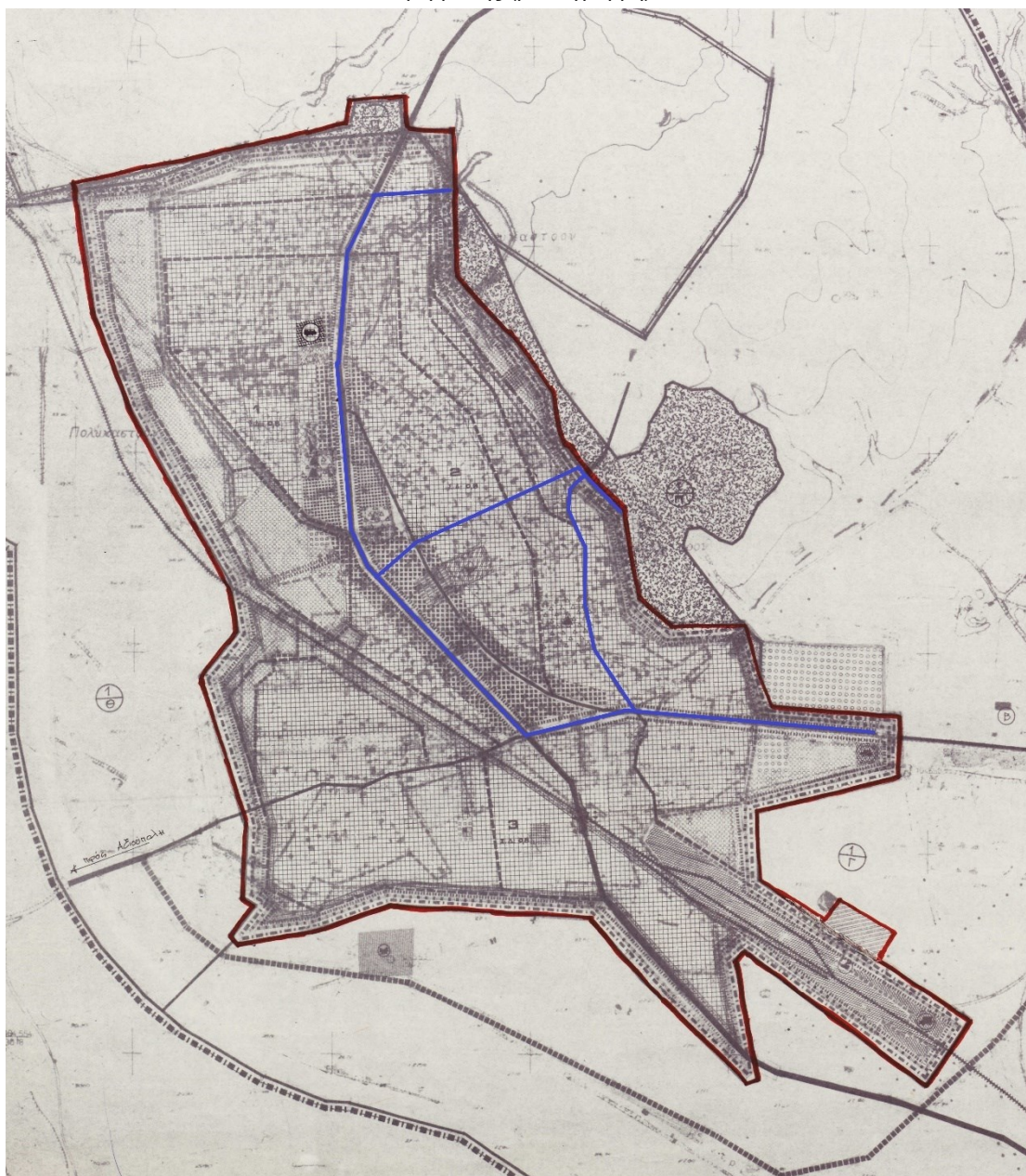
Εικόνα 10. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Πολυκάστρου.



Πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία.

Η παραπάνω εξεταζόμενη περιοχή διέπεται από τις διατάξεις του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Κοινότητας Πολυκάστρου, όπως αυτό εγκρίθηκε με την υπ' αριθμό 37358/1636/29.05.1986 Απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. (ΦΕΚ 884 Δ'/29.09.1986). Με την έγκριση του ΓΠΣ, η πολεοδομική οργάνωση του οικισμού του Πολυκάστρου συγκροτείται από τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες με μέσο συντελεστή δόμησης 0,8. Η κυρίαρχη επιτρεπόμενη χρήση κατά μήκος του μεγαλύτερου τμήματος της περιοχής παρέμβασης είναι αυτή της γενικής κατοικίας, σε συνδυασμό με διάσπαρτες χρήσεις κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων, που αφορούν κατά κύριο λόγο υφιστάμενες υποδομές. Εξαιρέση αποτελούν τα τμήματα επί του κύριου οδικού άξονα «Μεγ. Αλέξανδρου». Αναλυτικότερα, κατά μήκος της οδού έχουν θεσμοθετηθεί ζώνες ανάπτυξης χρήσεων κεντρικών λειτουργιών πόλης και τοπικών κέντρων πολεοδομικών ενοτήτων, λόγω της συγκέντρωσης της πλειονότητας των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το εμπόριο και τις υπηρεσίες. Παράλληλα με τις παραπάνω χρήσεις, εντοπίζονται θεσμοθετημένοι χώροι κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (χώροι πρασίνου, σχολικές εγκαταστάσεις κτλ.), καθώς και μεμονωμένες ιδιαίτερες χρήσεις (εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών).

Εικόνα 11. Πολεοδομική οργάνωση οικισμού Πολυκάστρου αναφορικά με την υπό μελέτη περιοχή παρέμβασης (μπλε γραμμή).



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοινότητας Πολυκάστρου (ΦΕΚ 884 Δ'/29.09.1986) και ίδια επεξεργασία.

Οι διατάξεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της κοινότητας Πολυκάστρου εξειδικεύονται με τις εγκεκριμένες μελέτες του υποκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού των επιμέρους τμημάτων του οικισμού.

Κατά χρονολογική σειρά, το 1989 με το ΠΔ/28.09.1989 (ΦΕΚ 622 Δ'/29.09.1989) εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη των τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 2 και 3 του Δήμου Πολυκάστρου. Τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης που διέπονται από τις διατάξεις του πολεοδομικού κανονισμού της παραπάνω μελέτης, είναι αυτά επί της οδού «Σταδίου» (από το χώρο του κλειστού γυμναστηρίου έως τα ανατολικά όρια του οικισμού) και στη συμβολή των οδών «Μεγ. Αλεξάνδρου» και «Αμπελοκήπων (ΟΤ Γ.43) (Εικόνες 12 Α και Β). Στο

πρόσωπο των οικοδομημένων ή μη οικοπέδων καθορίστηκε προκήπιο πλάτους 2, 3, 4 και 5 μ. Για το Τομέα Ιβ καθορίστηκαν:

- Αρτιότητα:

Ως ελάχιστο πρόσωπο και εμβαδόν καθορίζονται τα 13 μ. και 300 τ.μ., αντίστοιχα. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια τα οικόπεδα:

- Τα οποία κατά τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος έχουν ελάχιστο πρόσωπο δέκα (10) μέτρα, ελάχιστο εμβαδόν διακόσια (200) τ.μ.
 - 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 ελάχιστο πρόσωπο οκτώ (8) μέτρα, ελάχιστο εμβαδόν εκατόν πενήντα (150) τ.μ.
 - Εφόσον στο οικοδομήσιμο τμήμα αυτών εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5) μέτρα.
- Λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης:
 - Μέγιστο ποσοστό κάλυψης οικοπέδων: 70% της επιφάνειας τους.
 - Συντελεστής δόμησης: 0,8.
 - Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 11 μέτρα.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως, υπάρχει ασυμφωνία μεταξύ των διαγραμμάτων και του λεκτικού του ΦΕΚ ως προς το ελάχιστο εμβαδόν των οικοπέδων που εμπίπτουν εντός του Τομέα Ιβ, καθώς στα πρώτα αναγράφεται πως αυτό ισούται με 400 τ.μ., ενώ στο δεύτερο με 250 τ.μ.

Τέλος, οι επιτρεπόμενες χρήσεις στις παραπάνω περιοχές είναι αυτές της γενικής κατοικίας του άρθρου 5 του ΠΔ/τος 81/1980 (ΦΕΚ 27 Α'/29.01.1980). Επιπλέον τα ΟΤ Γ56 και Γ58 επί της οδού σταδίου έχουν χαρακτηριστεί για τη χωροθέτηση ενός χώρου αθλητισμού και ενός χώρου στάθμευσης φορτηγών οχημάτων.

2584/30.07.1990 Απόφαση του Νομάρχη Κιλκίς. Σύμφωνα με διατάξεις της παραπάνω Απόφασης, σε όλα τα πρόσωπα των οικοδομήσιμων ή μη οικοπέδων της περιοχής παρέμβασης, επιβάλλεται προκήπιο δύο (2), τριών (3), τεσσάρων (4), πέντε (5) και οκτώ (8) μέτρων. Όσον αφορά τα ελάχιστα όρια προσώπου και εμβαδού καθώς και οι λοιποί όροι δόμησης καθορίζονται κατά τομείς. Συγκεκριμένα:

- Για τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επί των οδών «Κύπρου», «Θερμοπυλών» (από την οδό «Κιλκίς» έως τα ανατολικά όρια του οικισμού), «Εθν. Αμύνης», «Σταδίου» (από «Εθν. Αμύνης» έως «Λεωφ. Στράρου»), «Βενιζέλου» και «Λεωφ. Στράρου» ισχύουν η αρτιότητα και οι όροι δόμησης του Τομέα ΙΑ:
 - Ελάχιστο πρόσωπο: 13 μέτρα.
 - Ελάχιστο εμβαδόν: 250 τ.μ.
 - Ποσοστό κάλυψης: 70%
 - Συντελεστής δόμησης: 0,8
 - Μέγιστο ύψος: βάσει ΓΟΚ 85
- Για τα τμήματα της περιοχής παρέμβασης επί της οδού «Μεγ. Αλεξάνδρου» και της οδού «Θερμοπυλών» (από την οδό «Κιλκίς» έως την συμβολή της με την «Μεγ. Αλεξάνδρου»), ισχύουν η αρτιότητα και οι όροι δόμησης του Τομέα ΙΙΑ:
 - Ελάχιστο πρόσωπο: 13 μέτρα.
 - Ελάχιστο εμβαδόν: 250 τ.μ.
 - Ποσοστό κάλυψης: 70%
 - Συντελεστής δόμησης:
 - Πρώτα 100 τ.μ. = 2,1
 - Επόμενα 100 τ.μ. = 1,2
 - Επόμενα 100 τ.μ. = 1,0
 - Πάνω από 300 τ.μ. = 0,8
 - Μέγιστο ύψος: βάσει ΓΟΚ 85

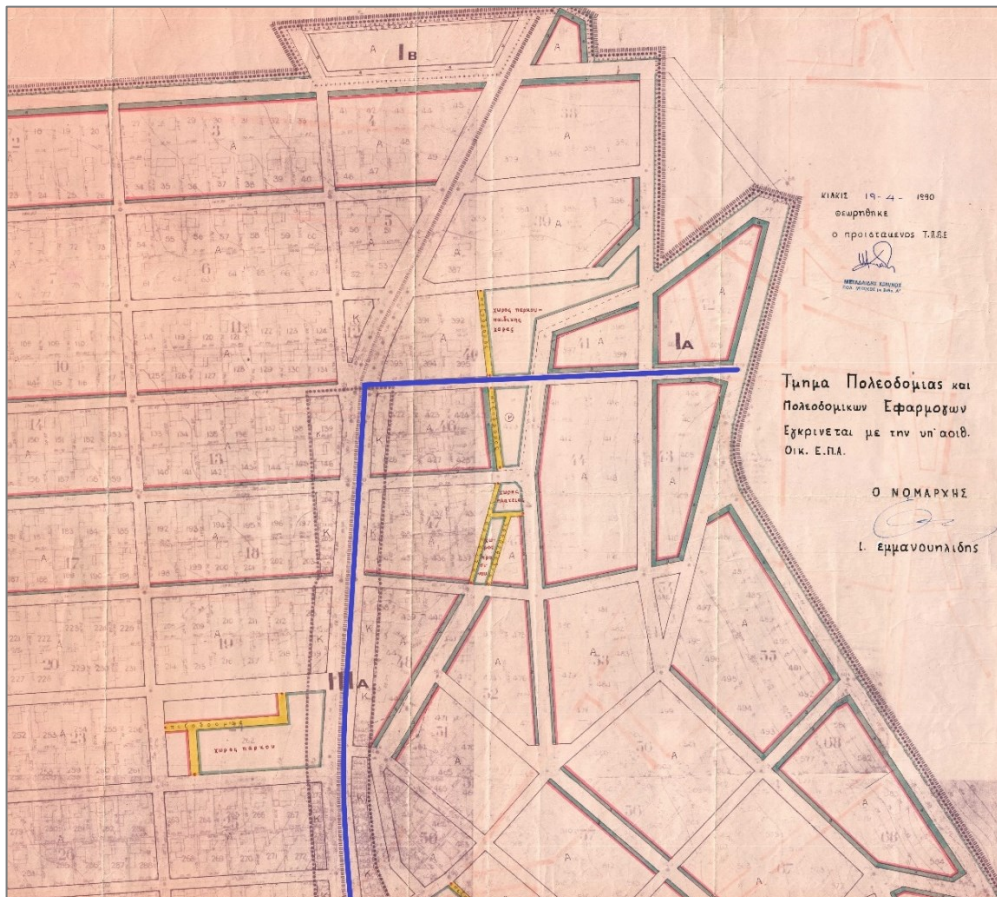
Σύμφωνα με την αναθεώρηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, οι επιτρεπόμενες χρήσεις είναι αυτές των άρθρων 2, 3, 4 και 8 του ΠΔ/τος 03/06.03.1987 (ΦΕΚ 166 Δ'/06.03.1987). Συγκεκριμένα:

- Επί της οδού «Μεγ. Αλεξάνδρου» επιτρέπονται οι χρήσεις πολεοδομικών κέντρων-κεντρικών λειτουργιών πόλης-τοπικού κέντρου συνοικίας/γειτονιάς (Κ), γενική κατοικία (Α), τουρισμός-αναψυχή (Τ) και σε μερικές περιπτώσεις επιτρέπονται οι χρήσεις αμιγούς κατοικίας. Επιπλέον, μεταξύ των παραπάνω έχουν χαρακτηριστεί χώροι για την υποδοχή κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών. Πρέπει να σημειωθεί πως τμήμα του ΟΤ Γ.43 εμπίπτει πλέον στον Τομέα ΙΙΑ με επιτρεπόμενες χρήσεις πολεοδομικών κέντρων-κεντρικών λειτουργιών πόλης-τοπικού κέντρου συνοικίας/γειτονιάς (Κ).
- Κατά μήκος των οδών «Θερμοπυλών» και «Κύπρου» επιτρέπονται οι χρήσεις της γενικής κατοικίας (Α), καθώς και οι χρήσεις πολεοδομικών κέντρων-κεντρικών λειτουργιών πόλης-τοπικού κέντρου συνοικίας/γειτονιάς (Κ) στη συμβολή της οδού με την «Μεγ. Αλεξάνδρου». Ακόμη, στην οδό «Κύπρου» έχουν χαρακτηριστεί κοινόχρηστοι χώροι.
- Στα ΟΤ επί της οδού «Βενιζέλου» και «Λεωφ. Στράρου» επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις γενικής κατοικίας (Α).

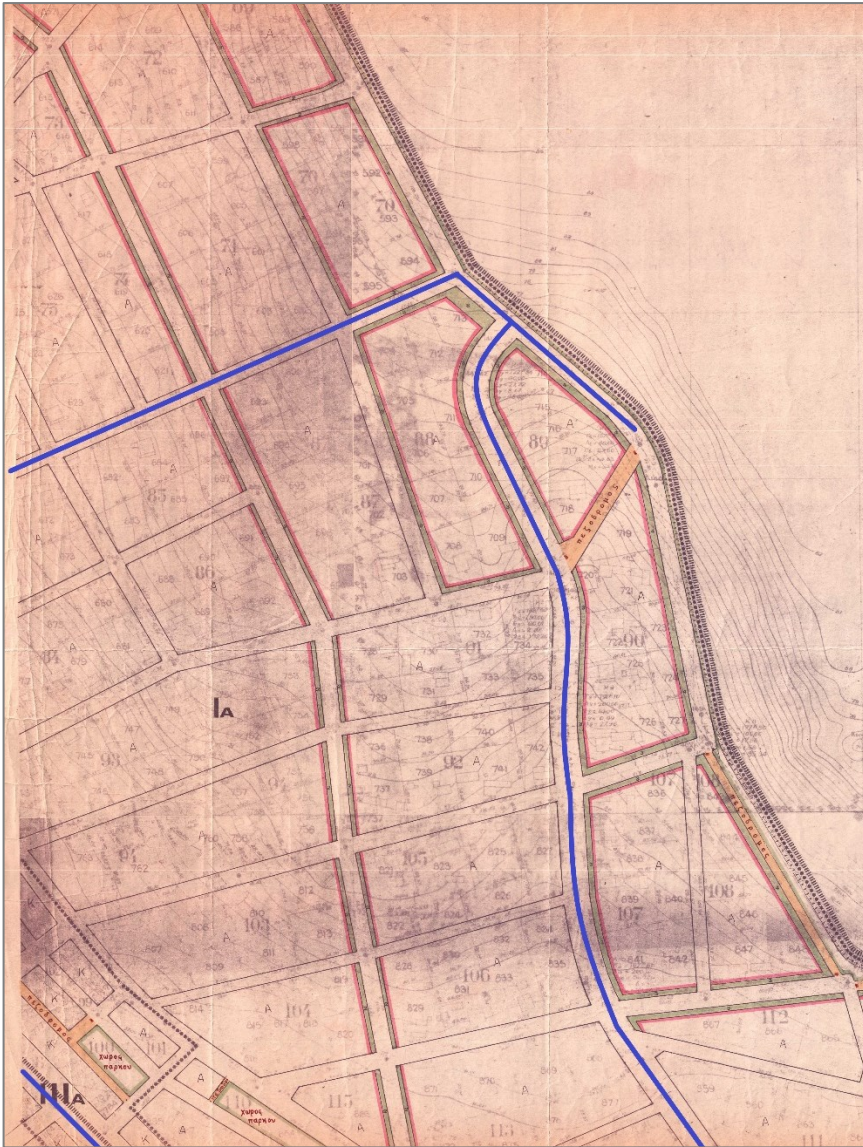
- Τέλος, κατά μήκος της οδού «Εθν. Αμύνης» επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας (Α) και πολεοδομικών κέντρων-κεντρικών λειτουργιών πόλης-τοπικού κέντρου συνοικίας/γειτονιάς (Κ). Γύρω από τη συμβολή των οδών «Εθν. Αμύνης», «Βενιζέλου» και «Σταδίου» καθορίστηκαν διάφοροι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι.

Εικόνες 13 Α-Ε. Τμήματα περιοχής παρέμβασης (μπλε γραμμή) που διέπονται από τις διατάξεις της αναθεώρησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού Πολυκάστρου.

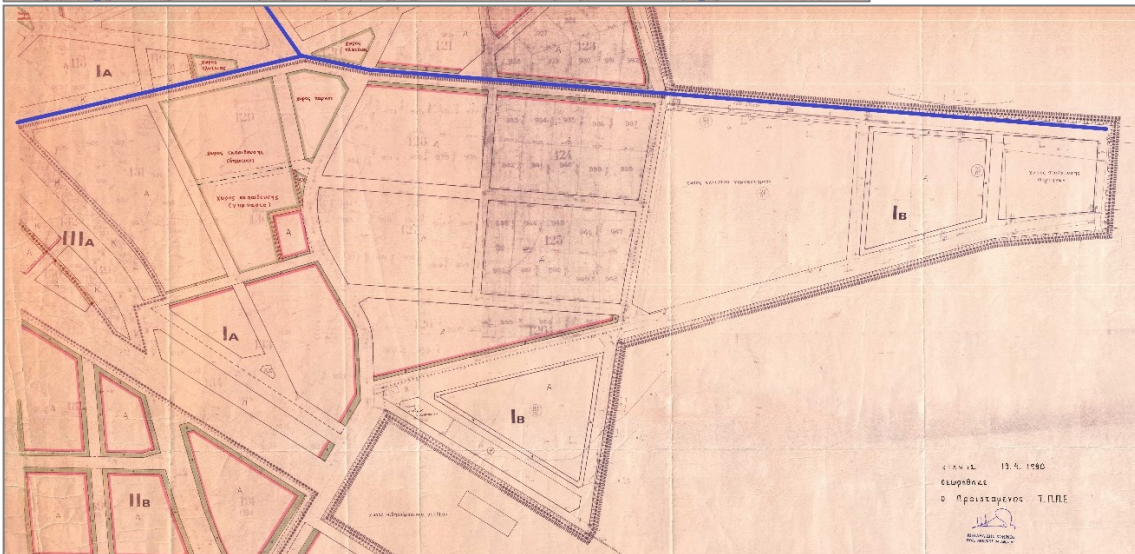
A)



Δ)



Ε)



Πηγή: Αναθεώρηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου οικισμού Πολυκάστρου (ΦΕΚ 472 Δ'04.09.1990) και ίδια επεξεργασία.

α.2.2 – Δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά

Για την ανάλυση των δημογραφικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα κυρίως από την Απογραφή του 2011, καθώς και στοιχεία της προανάρτησης της ΕΛ.ΣΤΑΤ 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, με χρήση δεδομένων και από την Απογραφή του 2001, λόγω έλλειψης αντίστοιχων δεδομένων για το έτος 2021.

α.2.2.1 Εξέλιξη μόνιμου πληθυσμού – Πυκνότητα της υπό μελέτης περιοχής

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση της εξέλιξης των πληθυσμιακών δεδομένων για τον Δήμο Παιονίας και τις επιμέρους Δημοτικές Ενότητες που τον απαρτίζουν, όπως προαναφέρθηκε, αντλήθηκαν από τις Απογραφές των ετών 2001, 2011 και 2021. Με βάση την προανάρτηση της Απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2021 δεν υπάρχουν στοιχεία για τις επιμέρους Δ.Ε. του Δήμου Παιονίας, για αυτό και δεν συμπεριλήφθηκαν στη συγκεκριμένη ανάλυση.

Ο Δήμος Παιονίας αποτελείται από πέντε (5) Δ.Ε: τη Δ.Ε Πολυκάστρου, τη Δ.Ε Αξιούπολης, τη Δ.Ε Γουμένισσας, τη Δ.Ε Ευρωπού και τη Δ.Ε Λιβαδίων.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 5 ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Παιονίας παρουσίασε μείωση κατά τη δεκαετία 2001-2011, της τάξης του 10 %, όπως και κατά τη δεκαετία 2011-2021 παρουσίασε επίσης μείωση του πληθυσμού του κατά 11,7%. Την ίδια περίοδο η Π.Ε Κιλκίς και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατέγραψαν ποσοστά πληθυσμιακής μείωσης 12,2% και 4,8% αντίστοιχα.

Πίνακας 5. Μόνιμος Πληθυσμός για τον Δήμο Παιονίας για τα έτη 2001-2011-2021

Απογραφή μόνιμου πληθυσμού 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 Πολυκάστρου	12.299	11.822	-	-3,88%	-	-0,39%	-
Δ.Ε Αξιούπολης	6.320	5.619	-	-11,09%	-	-1,17%	-
Δ.Ε Γουμένισσας	6.677	6.130	-	-8,19%	-	-0,85%	-
Δ.Ε Ευρωπού	5.971	4.518	-	-24,33%	-	-2,75%	-
Δ.Ε Λιβαδίων	407	404	-	-0,74%	-	-0,07%	-
Δήμος Παιονίας	31.674	28.493	25.159	-10,04%	-11,70%	-1,05%	-1,24%

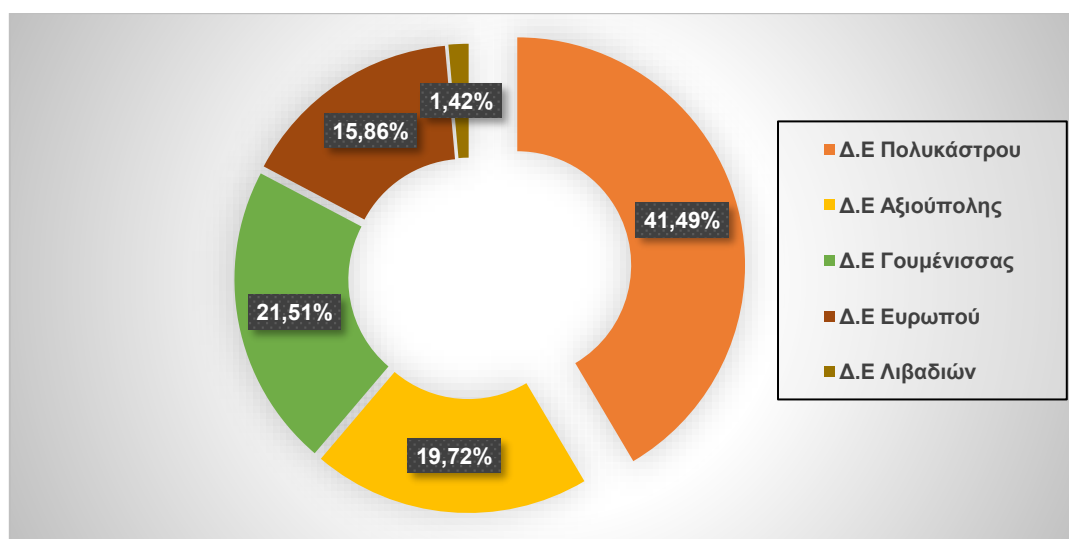
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. 2001 & ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και 2021 και ίδια επεξεργασία.

Σε επίπεδο Δ.Ε, όλες οι Δημοτικές Ενότητες παρουσίασαν μείωση του πληθυσμού τους το χρονικό διάστημα 2001-2011, με τη Δ.Ε Ευρωπού να σημειώνει τη μεγαλύτερη, ίση με 24,33%. Στη Δ.Ε Αξιούπολης ο πληθυσμός μειώθηκε κατά 11,09%, στη Δ.Ε Γουμένισσας κατά 8,19%, ενώ η Δ.Ε Λιβαδίων και η Δ.Ε Πολυκάστρου παρουσίασαν σημαντικά μικρότερη πληθυσμιακή μείωση, κατά 0,74% και 3,88% αντίστοιχα. Αυτές οι τάσεις εξέλιξης του πληθυσμού αποτυπώνονται και στους Μέσους Ετήσιους Ρυθμούς Μεταβολής (ΜΕΡΜ). Ο ΜΕΡΜ για τον Δήμο Παιονίας για τη δεκαετία 2011-2021 είναι -1,24%, όταν τη

δεκαετία 2001-2011 ήταν -1,05%. Στο εσωτερικό του Δήμου όλες οι Δ.Ε σημείωσαν επίσης αρνητικό ΜΕΡΜ, με την Δ.Ε Ευρωπού να έχει -2,75%.

Η Δ.Ε Πολυκάστρου, όπου βρίσκεται και η ομώνυμη έδρα του Δήμου, σύμφωνα και με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011 έχει το μεγαλύτερο πληθυσμιακό μέγεθος, περίπου διπλάσιο από τις Δ.Ε Γουμένισσας, Αξιούπολης και Ευρωπού, ενώ σημαντικά μικρότερο πληθυσμιακό μέγεθος έχει η ΔΕ Λιβαδιών (Πίνακας 5). Στο Διάγραμμα 1 φαίνεται η πληθυσμιακή κατανομή των Δ.Ε στον Δήμο Παιονίας, η οποία εκφράζεται σε ποσοστά ως εξής (κατά σειρά πληθυσμιακής βαρύτητας): η Δ.Ε Πολυκάστρου κατέχει το 41,49% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου, η Δ.Ε Γουμένισσας το 21,51%, η Δ.Ε Αξιούπολης το 19,72%, η Δ.Ε Ευρωπού το 15,86% και η Δ.Ε Λιβαδιών μόλις το 1,42%.

Διάγραμμα 1. Ποσοστό κατανομής πληθυσμού στον Δήμο Παιονίας ανά Δ.Ε για το έτος 2011



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Στον Πίνακα 6 απεικονίζεται ο πληθυσμός των 3 μεγαλύτερων οικισμών του Δήμου Παιονίας σύμφωνα με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011. Διαπιστώνεται ότι το 24,79% του πληθυσμού του Δήμου αποτελεί το Πολύκαστρο, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 7.064 άτομα, που είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό. Ακολουθεί η Γουμένισσα με ποσοστό 12,67% και η Αξιούπολη με ποσοστό 10,17%, που αντιστοιχούν σε 3.609 και 2.897 άτομα αντίστοιχα.

Πίνακας 6. Ποσοστό κατανομής πληθυσμού Δήμου Παιονίας ανά οικισμό

Οικισμοί Δήμου Παιονίας	Πληθυσμός (2011)	Ποσοστό στον Δήμο
Πολύκαστρο	7.064	24,79%
Γουμένισσα	3.609	12,67%
Αξιούπολη	2.897	10,17%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Αξιούπολης (ΦΕΚ 406 Δ'/29-04-1986) για τον οικισμό Αξιούπολης το προγραμματικό μέγεθος του πληθυσμού της για το έτος 1987 ήταν 3.900 κάτοικοι, ενώ η μέγιστη χωρητικότητα εκτιμήθηκε σε 3.580. Κατά το έτος Απογραφής 2011, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ ο πληθυσμός για τον

οικισμό της Αξιούπολης είναι 2.987 κάτοικοι, επομένως είναι μικρότερο από το προγραμματικό μέγεθος που όρισε το ΓΠΣ του Δήμου για το 1987.

Για τον οικισμό του Πολυκάστρου, σύμφωνα με το ΓΠΣ (ΦΕΚ 884 Δ' /29-09-1986), το προγραμματικό μέγεθος του πληθυσμού για το έτος 1987 ήταν 5.600 κάτοικοι, ενώ η αντίστοιχη χωρητικότητά του 7.900 κάτοικοι. Με βάση τα στοιχεία της Απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011 ο πληθυσμός του Πολυκάστρου είναι 7.064 κάτοικοι, μέγεθος που υποδηλώνει ότι μέχρι και σήμερα ο πληθυσμός του οικισμού δεν έχει υπερβεί τη χωρητικότητά του.

Το προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος για τη Δ.Ε Γουμένισσας, όπως προβλέπει το ΓΠΣ (ΦΕΚ 155 ΑΑΠ/13-04-2009) για το έτος 2022 είναι 8.000 κάτοικοι, ενώ κατά το έτος Απογραφής 2011 καταγράφηκαν 6.130 κάτοικοι. Για την Τοπική Κοινότητα Λιβαδιών βάσει του Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π το προγραμματικό μέγεθος είναι 800-900 κάτοικοι για το έτος 2022, μέγεθος μεγαλύτερο του καταγεγραμμένου μόνιμου πληθυσμού στον οικισμό το 2011 που είναι 404 κάτοικοι. Τα αναλυτικά αποτελέσματα της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ για το 2021 θα είναι σε θέση να οδηγήσουν σε ασφαλέστερα συμπεράσματα αναφορικά με την εκπλήρωση των στόχων του σχεδιασμού σε ότι αφορά το πληθυσμιακό μέγεθος, ακόμα και μεταγενέστερα των κατά περίπτωση ετών-στόχου.

Όσον αφορά στη μικτή πυκνότητα του Δήμου Παιονίας, αυτή ανέρχεται στα 30,65 άτομα/τ.χλμ. Η Δ.Ε Ευρωπού έχει την υψηλότερη πυκνότητα 55,3 άτομα/τ.χλμ και ακολουθεί η Δ.Ε Πολυκάστρου με πυκνότητα 36,9 άτομα/τ.χλμ. Η Δ.Ε Γουμένισσας έχει πυκνότητα ίση με 29,3 άτομα/τ.χλμ., ενώ η Δ.Ε Αξιούπολης και η Δ.Ε Λιβαδιών έχουν πυκνότητα ίση με 19,6 άτομα/ τ.χλμ. και 12,65 άτομα/τ.χλμ. αντίστοιχα. Η πυκνότητα του Δήμου Κιλκίς κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα με τιμή 32,56 άτομα/τ.χλμ., ενώ συγκεντρώνει το 64,57% του συνολικού πληθυσμού της Π.Ε Κιλκίς (Πίνακας 7).

Πίνακας 7. Μικτή πυκνότητα στον Δήμο Παιονίας και στις Δημοτικές Ενότητες

	Σύνολο εκτάσεων (τ.χλμ.)	Πληθυσμός (2011)	Πυκνότητα (ατομ./τ.χλμ.)
Δ.Ε Πολυκάστρου	320,2	11.822	36,9
Δ.Ε Αξιούπολης	286,6	5.619	19,6
Δ.Ε Γουμένισσας	209,3	6.130	29,3
Δ.Ε Ευρωπού	81,7	4.518	55,3
Δ.Ε Λιβαδιών	31,93	404	12,65
Δήμος Παιονίας	929,7	28.493	30,65
Δήμος Κιλκίς	1.594,6	51.926	32,56

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

α.2.2.2 Λοιπά δημογραφικά χαρακτηριστικά μόνιμου πληθυσμού

Μελετώντας τον Πίνακα 9 που ακολουθεί προκύπτει ότι κατά το έτος Απογραφής 2011 υπάρχει μια σχετική ισοκατανομή των δύο φύλων – μικρή υπεροχή του ανδρικού (50,5% έναντι 49,5%) Σύμφωνα με τα στοιχεία της προανάρτησης της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το 2021 στον Δήμο Παιονίας ο πληθυσμός βάσει

φύλου έχει μερικώς διαφοροποιηθεί, με το γυναικείο φύλο πλέον να υπερέχει κατά 0,7 ποσοστιαίες μονάδες.

Πίνακας 8. Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο του Δήμου Παιονίας 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 Παιονίας	14.403	14.090	28.493	12.526	12.633	25.159	50,5%	49,5%	49,8%	50,2%

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

Η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα με βάση την ηλικιακή κατανομή του Πίνακα 9 είναι τα άτομα ηλικίας 75+ με ποσοστό 14,62% και η ηλικιακή ομάδα με το χαμηλότερο ποσοστό είναι αυτή των 15-24 (10,41%). Μεταξύ 13 και 14% συγκεντρώνουν τρεις πληθυσμιακές ομάδες: 0-14, 35-44 και 65-74.

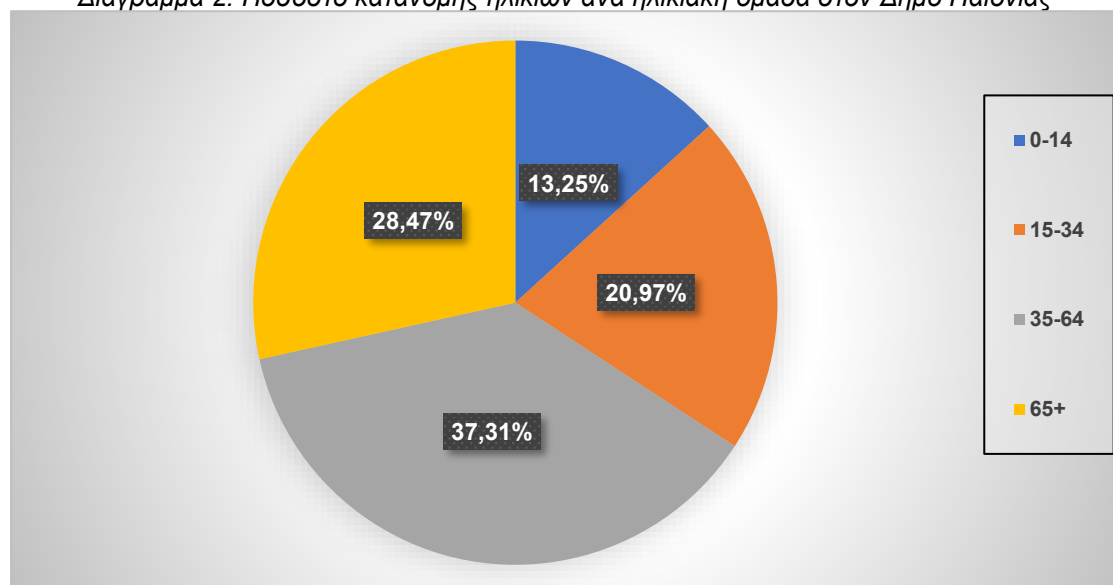
Πίνακας 9. Ποσοστό κατανομής ηλικιών ανά ηλικιακή ομάδα στον Δήμο Παιονίας

Ηλικιακή ομάδα	Σύνολο	Ποσοστό επί του συνόλου
0-14	3.774	13,25%
15-24	2.631	9,23%
25-34	3.345	11,74%
35-44	3.743	13,14%
45-54	3.627	12,73%
55-64	3.262	11,45%
65-74	3.946	13,85%
75+	4.165	14,62%

Πηγή: Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, 2011 και ίδια επεξεργασία.

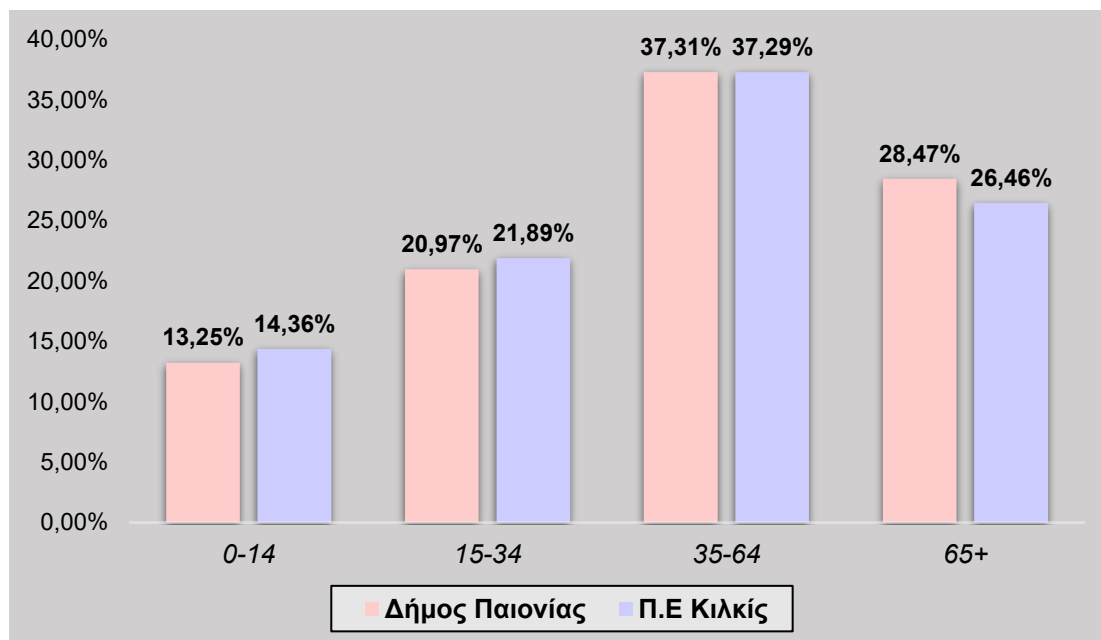
Σε μια διαφορετική -πιο γενικευμένη- κατηγοριοποίηση (Διάγραμμα 2) φαίνεται ότι υπερτερεί η ηλικιακή ομάδα των 35-64 που θεωρείται η μέση ηλικία με ποσοστό 37,31%, ακολουθεί η τρίτη ηλικία με ποσοστό 28,47%, ενώ τα παιδιά και οι νέοι ενήλικες αποτελούν το 13,25% και το 20,97% αντίστοιχα.

Διάγραμμα 2. Ποσοστό κατανομής ηλικιών ανά ηλικιακή ομάδα στον Δήμο Παιονίας



Πηγή: Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 3. Ποσοστό κατανομής ηλικιών στον Δήμο Παιονίας σε σύγκριση με την Π.Ε Κιλκίς



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 3, στο οποίο απεικονίζεται το ποσοστό κατανομής ηλικιών στον Δήμο Παιονίας σε σύγκριση με την Π.Ε Κιλκίς, υπάρχουν μικρές μόνο διαφοροποιήσεις. Στην ηλικιακή ομάδα των 0-14 ανήκει το 13,25% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου Παιονίας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την Π.Ε Κιλκίς είναι 14,36%. Η ηλικιακή ομάδα των 15-34 κατέχει ποσοστό 20,97% στον Δήμο Παιονίας και 21,89% στο σύνολο του πληθυσμού της Π.Ε Κιλκίς. Στις άλλες δύο ηλικιακές ομάδες, ο Δήμος ξεπερνάει κατά ένα μικρό ποσοστό την Π.Ε Κιλκίς, με ποσοστά 37,31% έναντι 37,29% για τα άτομα ηλικίας 35-64 ετών και 28,47% έναντι 26,46% για τη μέση ηλικία.

Α.2.2.3. Χαρακτηριστικά Νοικοκυριών Μόνιμου Πληθυσμού

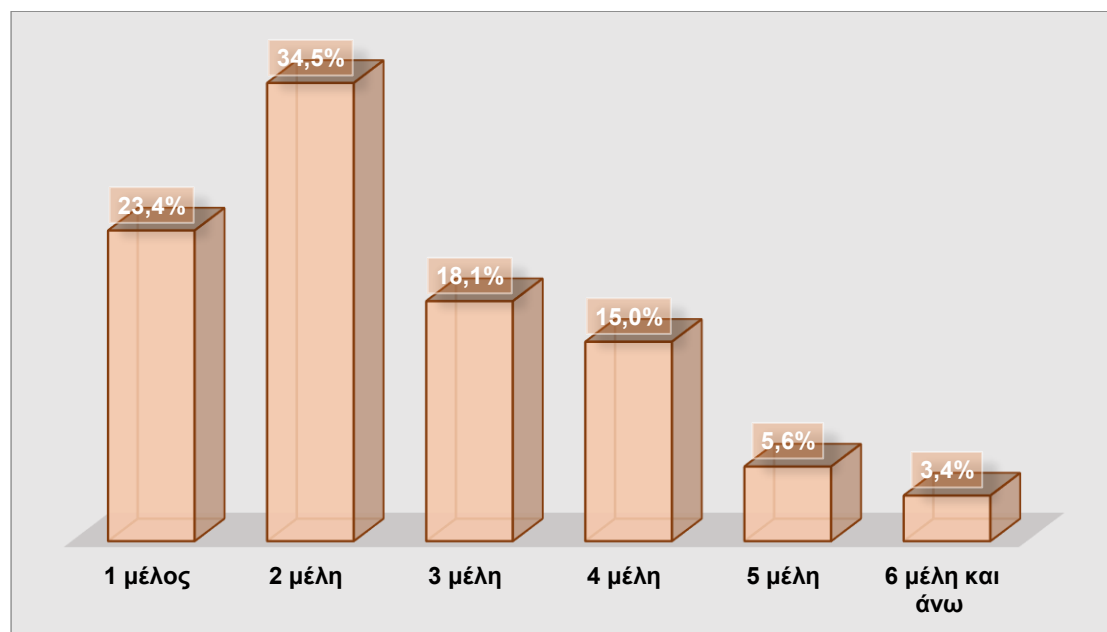
Σχετικά με τον αριθμό και το μέγεθος των νοικοκυριών, σύμφωνα με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011, ο Δήμος Παιονίας έχει 10.793 νοικοκυριά με 27.694 μέλη, όπου φαίνεται να υπερτερούν τα νοικοκυριά με 2 μέλη (3.723, 34,5%), ακολουθούν τα νοικοκυριά με 1 μέλος (2.524, 23,4%), ενώ τα νοικοκυριά με 5 και 6 μέλη είναι πολύ λιγότερα (606, 5,4% και 370, 3,4%) (Πίνακας 10). Στο σύνολο του Δήμου Παιονίας το μέσο μέγεθος νοικοκυριού ανέρχεται σε 2,57 άτομα/νοικοκυριό, τιμή αντίστοιχη με της Π.Ε Κιλκίς (2,56 άτομα/νοικοκυριό) και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2,58 άτομα/νοικοκυριό). Το μέγεθος του δείκτη στον Δήμο, επομένως, είναι ίδιο με τα ευρύτερα χωρικά του σύνολα, και αντικατοπτρίζει τη γενικότερη κατάσταση που επικρατεί σε εθνικό επίπεδο. Βασικότερο αίτιο είναι η υπογεννητικότητα, αλλά και η δυσχερής οικονομική κατάσταση που βιώνουν οι νέες οικογένειες, γεγονός που καθιστά αδύνατη την ανατροφή 1-2 παιδιών (ή και κανενός), καθώς και ο μεγάλος αριθμός οικονομικά ανενεργών πολιτών (ηλικιωμένοι) κ.λπ.

Πίνακας 6 Αριθμός και μέγεθος νοικοκυριών ανά μέλη του Δήμου Παιονίας για το έτος 2011.

Περιγραφή	Νοικοκυριά	Μέλη
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	10.793	27.694
1 μέλος	2.524	2.524
2 μέλη	3.723	7.446
3 μέλη	1.950	5.850
4 μέλη	1.620	6.480
5 μέλη	606	3.030
6 μέλη και άνω	370	2.364

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 4. Αριθμός και μέγεθος νοικοκυριών του Δήμου Παιονίας για το έτος 2011.



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

α.2.2.4 Διάρθρωση οικονομικής δραστηριότητας – Οικονομικά χαρακτηριστικά

Σε ό,τι αφορά τον τομέα της απασχόλησης στον Δήμο Παιονίας, σύμφωνα με τον Πίνακα 11, το σύνολο των οικονομικά ενεργών είναι μόλις το 34,53% εν αντιθέσει με τους οικονομικά μη ενεργούς που αποτελούν το 65,47%. Από τους οικονομικά ενεργούς το 76,7% είναι απασχολούμενοι και το 23,3% άνεργοι. Το 53,07% των απασχολούμενων αντιστοιχεί στον τριτογενή τομέα που φαίνεται να υπερτερεί του πρωτογενή και του δευτερογενή, που έχουν ποσοστά 23,94% και 22,99% αντίστοιχα.

Πίνακας 7. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, άνεργοι, 2011

Περιγραφή	Σύνολο	Οικονομικά
-----------	--------	------------

		Σύνολο οικονομικών ενεργών	Απασχολούμενοι			Άνεργοι	μη ενεργοί	
			Σύνολο απασχολούμενων	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας			Τριτογενής Τομέας
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	28.493	9.839	7.547	1.807	1.735	4.005	2.292	18.654
Ποσοστό επί του συνόλου	-	34,53%	76,70%	23,94%	22,99%	53,07%	23,30%	65,47%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΙΛΚΙΣ	80.419	29.573	22.986	4.143	5.885	12.958	6.587	50.846
Ποσοστό επί του συνόλου	-	36,77%	77,73%	16,47%	25,60%	56,37%	22,27%	63,23%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Σε σύγκριση με την Π.Ε Κιλκίς, διαπιστώνεται ότι οι οικονομικά ενεργοί και μη ενεργοί πολίτες στην Π.Ε Κιλκίς βρίσκονται σε παρόμοια επίπεδα με αυτά του Δήμου Παιονίας, με ποσοστά 36,77% και 63,23% αντίστοιχα. Το ποσοστό ανεργίας του Δήμου Παιονίας υπερτερεί σε πολύ μικρό ποσοστό της Π.Ε Κιλκίς με ποσοστό 23,3% έναντι 22,27%. Ανάλογα κατανέμεται και το ποσοστό των απασχολούμενων ανά κλάδο, με μια διαφοροποίηση της τάξης του 7,47% υπέρ του Δήμου στον πρωτογενή τομέα, καθώς η Π.Ε Κιλκίς έχει ποσοστό απασχολούμενων στον πρωτογενή 16,17%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για την απασχόληση στον δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα για την Π.Ε Κιλκίς είναι 25,6% και 56,37%.

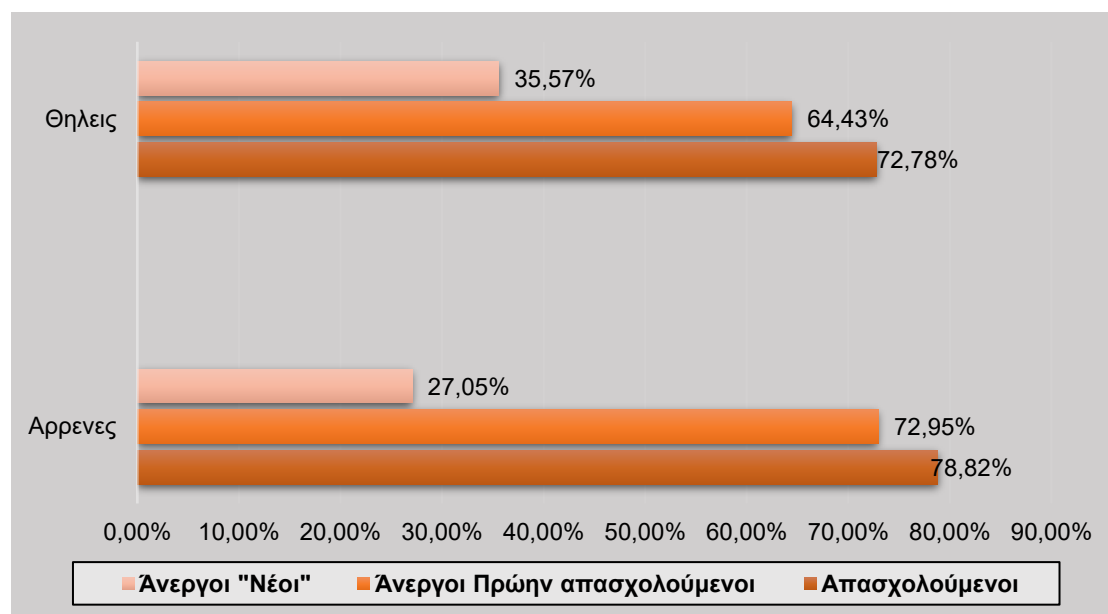
Από το σύνολο των οικονομικά ενεργών, οι άνδρες υπερτερούν με ποσοστό 64,94%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις γυναίκες είναι 35,06% (Πίνακας 12). Από αυτούς το 78,82% είναι απασχολούμενοι άνδρες και το 72,78% είναι απασχολούμενες γυναίκες. Από τους άνεργους, πρώην απασχολούμενοι άνδρες είναι το 72,95% και γυναίκες το 64,43%, και νέοι άνεργοι το 27,05% και το 35,57% αντίστοιχα (Διάγραμμα 6). Το 23,25% των οικονομικά μη ενεργών ανδρών είναι μαθητές-σπουδαστές και το αντίστοιχο ποσοστό για τις γυναίκες είναι 16,4%, ενώ το 55,37% και το 45,16% είναι το ποσοστό που αντιστοιχεί σε άνδρες και γυναίκες συνταξιούχους, αντίστοιχα (Διάγραμμα 7).

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

Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής/ φύλο	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί					Οικονομικά μη ενεργοί			
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Σύνολο	Μαθητές-σπουδαστές	Συνταξιούχοι	Λοιποί
				Σύνολο	Πρώην απασχολούμενοι	"Νέοι"				
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	28493	9.839	7.547	2.292	1.592	700	18.654	3.608	9.242	5.804
	-	34,53%	76,70%	23,30%	69,46%	30,54%	65,47%	19,34%	49,54%	31,11%
Άρρενες	14.403	6.389	5.036	1.353	987	366	8.014	1.863	4.437	1.714
	50,55%	64,94%	78,82%	21,18%	72,95%	27,05%	55,64%	23,25%	55,37%	21,39%
Θήλειες	14.090	3.450	2.511	939	605	334	10.640	1.745	4.805	4.090
	49,45%	35,06%	72,78%	27,22%	64,43%	35,57%	75,51%	16,40%	45,16%	38,44%

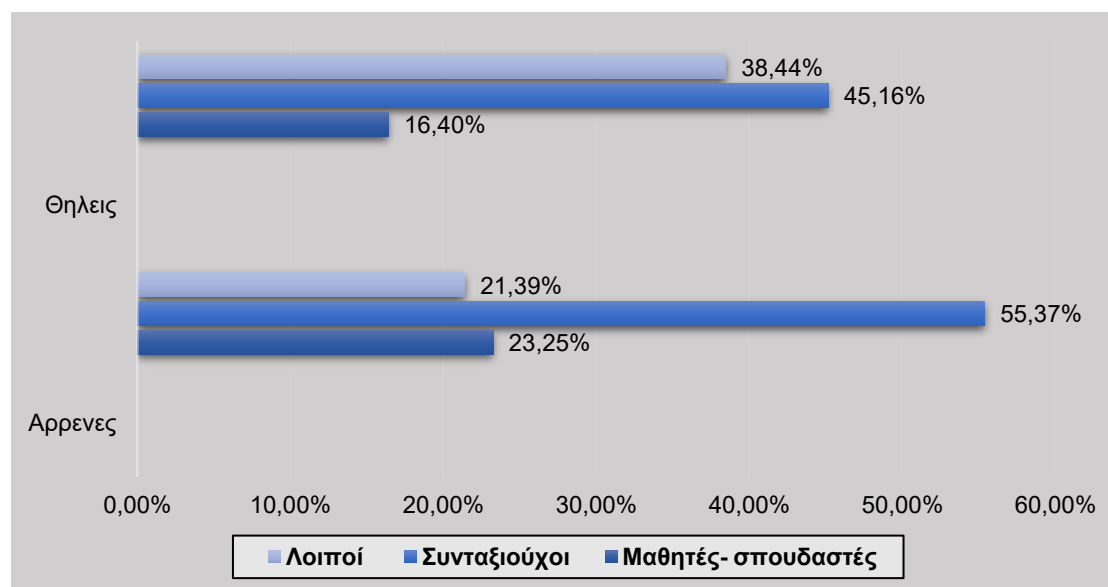
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 6. Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και κατάσταση ασχολίας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 7. Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και κατάσταση ασχολίας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

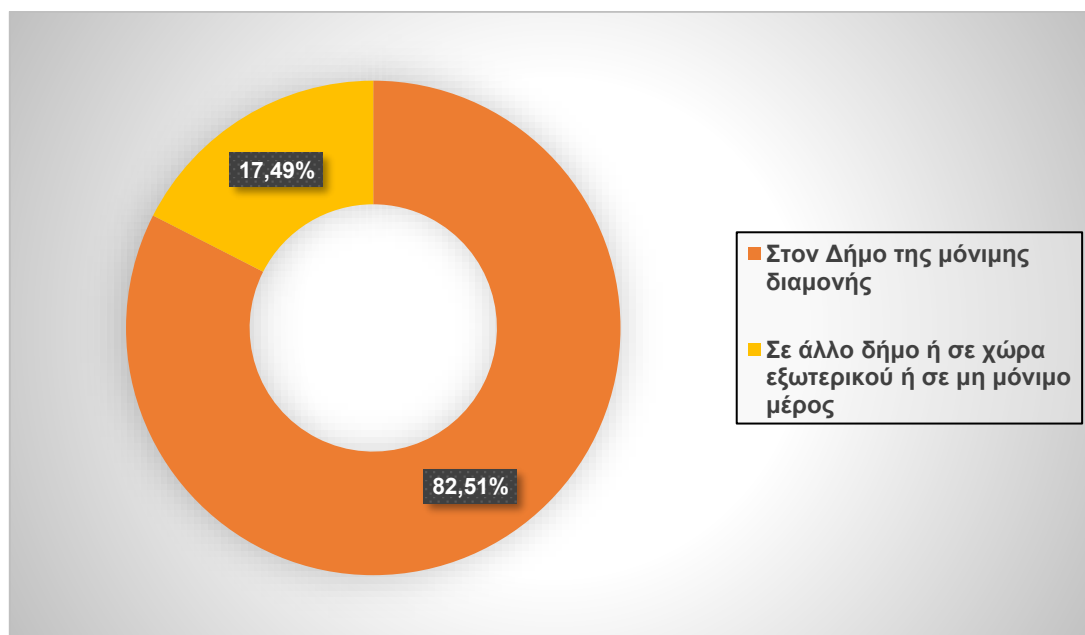
Πίνακας 93. Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Παιονίας κατά τόπο εργασίας

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 ΠΑΙΟΝΙΑΣ	7.547	6.227	1.320
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	82,51%	17,49%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία

Από τους απασχολούμενους του Δήμου Παιονίας οι 6.227 απασχολούνται εντός του Δήμου, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 82,51% του συνολικού πληθυσμού, και οι 1.320 απασχολούνται σε άλλο Δήμο ή σε χώρα εξωτερικού ή σε μη μόνιμο μέρος, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 17,49% του συνόλου των απασχολούμενων του Δήμου. Τ παραπάνω απεικονίζονται διαγραμματικά στο Διάγραμμα 8 .

Διάγραμμα 8. Κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Παιονίας ανάλογα με τον τόπο εργασίας



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

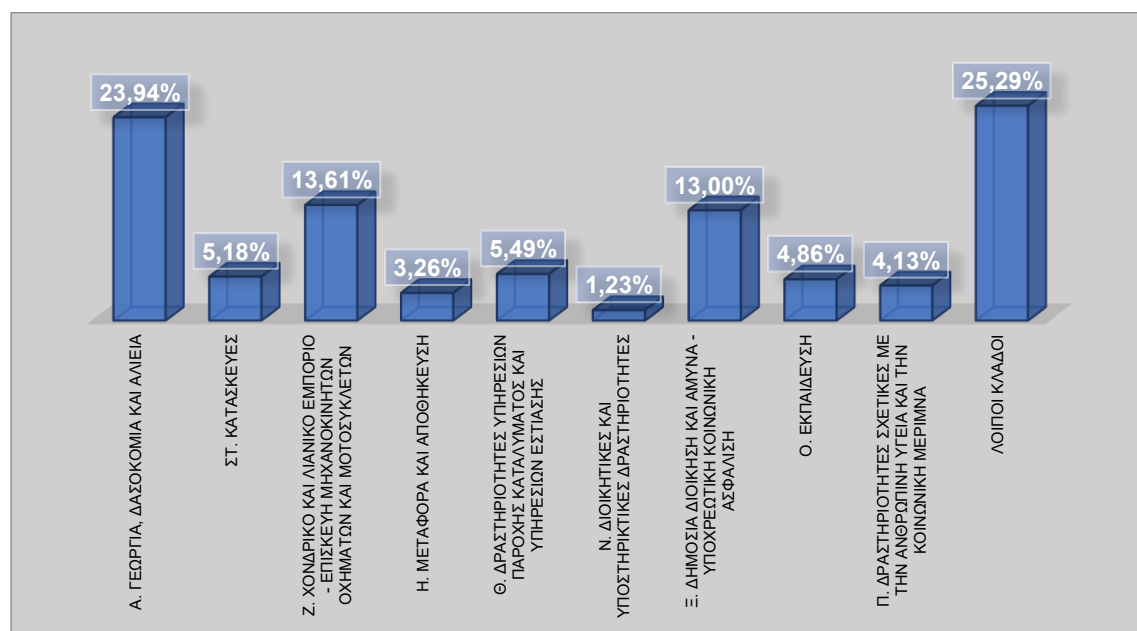
Ο πληθυσμός του Δήμου Παιονίας απασχολείται σε μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 23,24%, στον τομέα της «Γεωργίας, Αλιείας και Δασοκομίας». Σε μικρότερο ποσοστό κυμαίνεται η απασχόληση του πληθυσμού στον κλάδο του «Χονδρικού και Λιανικού εμπορίου-Επισκευής μηχανοκίνητων οχημάτων κα μοτοσυκλετών» με 13,61%, ενώ σε παρόμοια επίπεδα με αυτόν κινείται ο κλάδος της «Δημόσιας Διοίκησης και Άμυνας-Υποχρεωτικής Κοινωνικής Ασφάλισης» με 13%. Οι υπόλοιποι κλάδοι απασχολούν πολύ μικρότερα ποσοστά πληθυσμού, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 9.

Πίνακας 104. Απασχολούμενοι Δήμου Παιονίας κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας

Περιγραφή τόπου μόνιμης διαμονής	Σύνολο	Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας									
		Α. ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	ΣΤ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Ζ. ΧΟΛΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	Η. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	Θ. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	Ν. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	Ξ. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Ο. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Π. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	7.547	1.807	391	1.027	246	414	93	981	367	312	1.909
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	23,94%	5,18%	13,61%	3,26%	5,49%	1,23%	13,00%	4,86%	4,13%	25,29%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

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



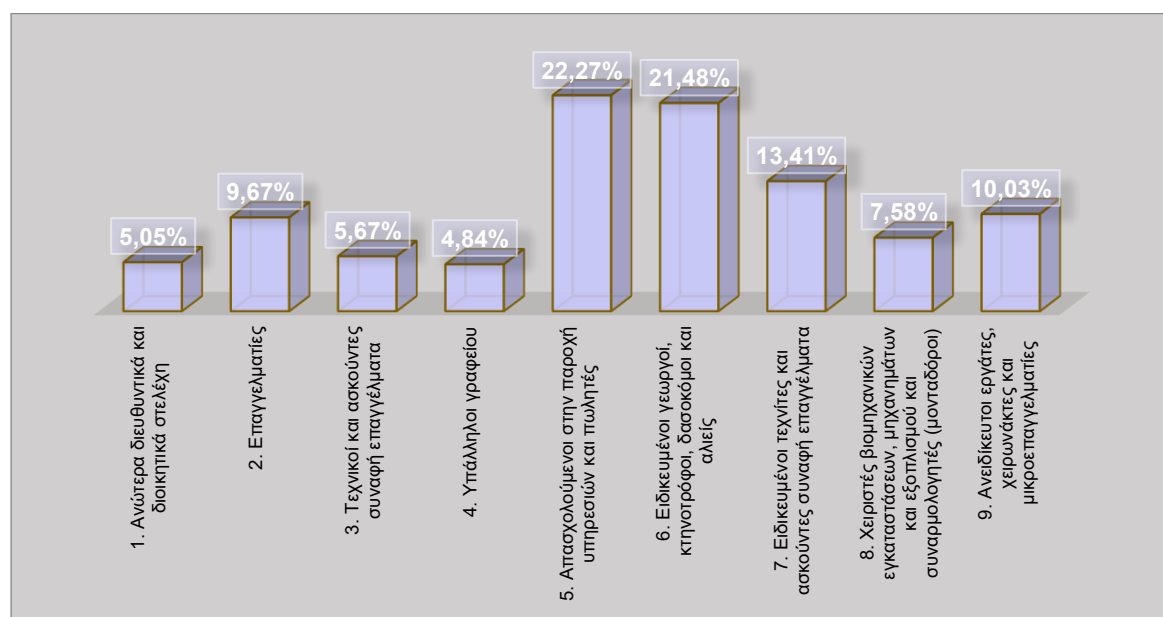
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 11. Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Παιονίας 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. Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρώνακτες και μικροεπαγγελματίες
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ	7.547	381	730	428	365	1.681	1.621	1.012	572	757
Ποσοστό επί του συνόλου	100,00%	5,05%	9,67%	5,67%	4,84%	22,27%	21,48%	13,41%	7,58%	10,03%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 15 η απασχόληση του πληθυσμού του Δήμου Παιονίας κατά επάγγελμα κατανέμεται ως εξής: Το 22,27% αποτελούν οι «Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές», το 21,48% αποτελούν οι «Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς» και το 13,41% αποτελούν οι «Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα». Οι «Επαγγελματίες», «Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρώνακτες και μικροεπαγγελματίες», «Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές» αποτελούν το 9,67%, 10,03% και 7,58% αντίστοιχα. Τα μικρότερο ποσοστό, ίσο με 4,84% ανήκει στους «Υπάλληλους γραφείου» σύμφωνα με την Απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ του έτους 2011. (Διάγραμμα 11)

Διάγραμμα 11. Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Παιονίας κατά επάγγελμα


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011 και ίδια επεξεργασία.

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

α.2.3.1 - Πολύκαστρο

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης που εντοπίζονται στην πόλη του Πολυκάστρου είναι κατά πλειοψηφία, η χρήση της γενικής κατοικίας σε συνδυασμό με διάσπαρτες χρήσεις εκπαίδευσης, πρόνοιας και αθλητισμού, όπως και κάποιες ιδιαίτερες χρήσεις (βιοτεχνία, εγκαταστάσεις μεταφορών) στην περιφερειακή ζώνη της πόλης.

Στο τμήμα της οδού Μ. Αλεξάνδρου, από τη συμβολή με την οδό Εθν. Αμύνης έως και το Δημαρχείο Παιονίας συναντούμε χρήσεις γενικής κατοικίας και κεντρικών λειτουργιών πόλης. Τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής εμφανίζουν εικόνα αρκετά συνεκτικού και πυκνοδομημένου αστικού ιστού και το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν κτίρια κατοικιών με χρήσεις εμπορίου – υπηρεσιών – αναψυχής στο ισόγειο. Επιπλέον, στο ύψος της οδού Ασκληπιού βρίσκεται το σχολικό συγκρότημα του 1^{ου} και 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου και το 4^ο Νηπιαγωγείο Πολυκάστρου, ενώ λίγο πιο κάτω στη συμβολή με την οδό Τριάδος υπάρχει ένα ακόμα σχολικό συγκρότημα του Γυμνασίου Πολυκάστρου. Επί της οδού εντοπίζονται αρκετές λειτουργίες κοινωφελών υπηρεσιών, όπως το Δημαρχείο, το Ειρηνοδικείο και τα ΚΑΠΗ Πολυκάστρου, ενώ νοτιότερα επί της Κεντρικής Πλατείας χωροθετείται το Κέντρο Πολιτισμού Πολυκάστρου, που περιλαμβάνει το Δημοτικό Ωδείο και τη Βιβλιοθήκη, και η Λέσχη Αξιωματικών Φρουράς Πολυκάστρου.

Στις περιοχές ανατολικά και δυτικά της Μ. Αλεξάνδρου κυριαρχεί η χρήση της γενικής κατοικίας, ο αστικός ιστός δεν είναι συνεκτικός και εντοπίζονται αρκετές ασυνέχειες. Στο δυτικό τμήμα, επί της οδού Ανατολικής Ρωμυλίας βρίσκονται τα ΚΕΠ και το Σταθμαρχείο Πολυκάστρου ΚΤΕΛ Κιλκίς, και στο τέρμα της οδού Σωκράτους βρίσκεται το 2^ο Δημοτικό και 2^ο Νηπιαγωγείο Πολυκάστρου. Στα ανατολικά εντοπίζεται το Γενικό Λύκειο Πολυκάστρου, επί της οδού Κύπρου, και το Κέντρο Υγείας στη συμβολή των οδών Βενιζέλου και Λεωφόρου Στρατού.

Στην είσοδο της πόλης από τα ανατολικά, και συγκεκριμένα επί της οδού Σταδίου βρίσκονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Δημοτικού Σταδίου Πολυκάστρου και του Κλειστού Γυμναστηρίου Πολυκάστρου.

Σημεία ενδιαφέροντος

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	Δημαρχείο Δήμου Παιονίας
	Ειρηνοδικείο Πολυκάστρου
	ΚΑΠΗ Πολυκάστρου
	ΚΕΠ Πολυκάστρου
Εκπαίδευση	1 ^ο και 3 ^ο Δημοτικό Σχολείο Πολυκάστρου
	4 ^ο Νηπιαγωγείο Πολυκάστρου
	2 ^ο Δημοτικό και 2 ^ο Νηπιαγωγείο
	Γενικό Λύκειο Πολυκάστρου
Περίθαλψη	Κέντρο Υγείας Πολυκάστρου
Πολιτισμός	Δημοτικό Ωδείο Πολυκάστρου
	Βιβλιοθήκη Πολυκάστρου

Αθλητισμός

Δημοτικό Στάδιο Πολυκάστρου

Κλειστό Γυμναστήριο Πολυκάστρου

α.2.3.2 - Γουμένισσα

Η Γουμένισσα αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση οικισμού, καθώς συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά ενός παραδοσιακού οικισμού με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό, πολεοδομικό και ιστορικό ενδιαφέρον. Όπως προαναφέρθηκε στην παράγραφο α.2.1, σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Δ. Γουμένισσας, ορίζεται στην κεντρική περιοχή του οικισμού «Ζώνη Προστασίας Παραδοσιακού Συνόλου» βάσει του άρθρου 4 του ΓΟΚ (Ν. 1577/1985 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2831/13.6.2000 – ΦΕΚ 140 Α'/13.06.2000).

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης είναι:

Βόρειο τμήμα οικισμού, γύρω από τις οδούς Ροδοπούλου, Ρωμυλίας και 1^{ος} Λόχος Ταβουλάρη

Υπάρχουν κυρίως χρήσεις γενικής κατοικίας αλλά και εκπαίδευσης, αφού δύο σχολικά συγκροτήματα – το Γενικό Λύκειο Γουμένισσας και το 2^ο Δημοτικό και Νηπιαγωγείο Γουμένισσας - βρίσκονται επί των οδών Ροδοπούλου (το πρώτο) και Ρωμυλίας (το δεύτερο). Εκτός του οικισμού βρίσκεται επίσης και το Δημοτικό Στάδιο Γουμένισσας, στην κατηγορία των αθλητικών χρήσεων.

Δυτικό τμήμα οικισμού, γύρω από την οδό Π. Μελά

Κυριαρχεί και εδώ η χρήση της γενικής κατοικίας, ενώ στη συμβολή των οδών Π. Μελά και Ιασωνίδου βρίσκεται το Γενικό Νοσοκομείο Κ.Υ. Γουμένισσας (περίθαλψη - πρόνοια).

Κεντρικό και ανατολικό τμήμα οικισμού, γύρω από τις οδούς Ι. Δραγούμη, Βενιζέλου, Γεωργοπούλου και Εθν. Αντιστάσεως

Σε αυτό το τμήμα υπάρχουν κυρίως χρήσεις κεντρικών λειτουργιών της πόλης αλλά και διάσπαρτες χρήσεις πρόνοιας, πολιτισμού και χώροι πρασίνου. Βασικό χαρακτηριστικό είναι η συγκέντρωση χρήσεων εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Στη συμβολή των οδών Ι. Δραγούμη και Βενιζέλου βρίσκεται η Κεντρική Πλατεία Γουμένισσας «Θ. Ζελέγκου» και ανατολικότερα επί της Βενιζέλου βρίσκονται τα ιστορικά κτίρια του Παλαιού Διδακτηρίου Γουμένισσας και ο Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Αγίου Γεωργίου. Στην ανατολική είσοδο της πόλης, επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως, συγκεντρώνονται αρκετές δημόσιες - κοινωφελείς υπηρεσίες, όπως η ΔΥΠΑ Γουμένισσας (ΟΑΕΔ), το πρώην Δημαρχείο Γουμένισσας που στεγάζει το ΚΕΠ και το Γραφείο Αγροτικής Οικονομίας Γουμένισσας, και το Γραφείο Κτηματογράφησης Γουμένισσας. Απέναντί του βρίσκονται σε εγκατάλειψη, οι εγκαταστάσεις του Παλαιού Εργοστασίου μεταξιού «Χρυσάλις».

Σημεία ενδιαφέροντος

Δημόσιες – Κοινωφελείς Υπηρεσίες	ΔΥΠΑ Γουμένισσας
	ΚΕΠ Γουμένισσας
	Γραφείο Αγροτικής Οικονομίας

	Γραφείο Κτηματογράφησης
Εκπαίδευση	2 ^ο Δημοτικό και 2 ^ο Νηπιαγωγείο Γενικό Λύκειο Γουμένισσας
Περίθαλψη	Γενικό Νοσοκομείο Κ.Υ. Γουμένισσας
Πολιτισμός	Παλαιό Διδακτήριο Γουμένισσας Ι. Μητροπολιτικός Ναός Αγ. Γεωργίου
Αθλητισμός	Δημοτικό Στάδιο Γουμένισσας

α.2.3.3 – Αξιούπολη

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης που εντοπίζονται στην Αξιούπολη, είναι οι ακόλουθες:

Στα βορειοδυτικά του οικισμού και εκατέρωθεν της οδού Σχολείων, οι χρήσεις αφορούν τη γενική κατοικία και την εκπαίδευση. Στη συμβολή των οδών Σχολείων και Στρατιώτη Δημητρίου Λίτσου, βρίσκονται δυο μεγάλα σχολικά συγκροτήματα: το Γυμνάσιο – Λύκειο Αξιούπολης και το 1^ο Δημοτικό - Νηπιαγωγείο – Παιδικός Σταθμός Αξιούπολης. Νοτίως του 1^{ου} Δημοτικού βρίσκεται το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Αξιούπολης, δημιουργώντας ένα σημαντικό θύλακα πολιτισμού. Τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής εμφανίζουν εικόνα αραιοδομημένου ιστού, με μεγάλα κενά και ελεύθερους χώρους.

Στο κέντρο της Αξιούπολης, στην ευρύτερη περιοχή γύρω από την Πλατεία Παύλου Μελά και τις οδούς Σχολείων, Μεγ. Αλεξάνδρου και Επαρ. Οδ. Αξιούπολης – Λιβαδίων, συναντούμε χρήσεις κεντρικών λειτουργιών πόλης. Ενδεικτικά αναφέρονται εμπορικά καταστήματα, γραφεία, καταστήματα τραπεζών, εστιατόρια – αναψυκτήρια. Επίσης, το Κέντρο Κοινότητας - Υγειονομικός Σταθμός και ΚΑΠΗ Αξιούπολης και το Δημαρχείο με το ΚΕΠ Αξιούπολης βρίσκονται στην περιοχή, όπως και η Εκκλησία Άξιον Εστί και οι δύο κεντρικές πλατείες: Παύλου Μελά και Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Στα δυτικά του οικισμού και εκατέρωθεν της οδού Θεσσαλονίκης κυριαρχεί η χρήση της γενικής κατοικίας. Στα ισόγεια υπάρχουν εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων, καταστήματα εστίασης, συνεργείο και πλυντήριο αυτοκινήτων. Στη συμβολή με την οδό Γυμναστηρίου, βρίσκεται η Δημοτική Βιβλιοθήκη Αξιούπολης.

Στο δυτικό άκρο της πόλης, γύρω από την οδό Ολυμπιάδος, ο αστικός ιστός είναι αραιός και παρουσιάζει πολλές ασυνέχειες. Οι χρήσεις που επικρατούν είναι της εκπαίδευσης στο βόρειο άκρο της οδού, με τα σχολικά συγκροτήματα του 2^{ου} Δημοτικού Σχολείου και του Επαγγελματικού Λυκείου Αξιούπολης, και του αθλητισμού – ελεύθεροι χώροι πρασίνου στα νότια, όπου βρίσκεται το Στάδιο με το Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Αξιούπολης και το Δημοτικό πάρκο Αξιούπολης.

Σημεία ενδιαφέροντος

Δημόσιες – Κοινωνικές Υπηρεσίες	Κέντρο Κοινότητας – Υγειονομικός Σταθμός Αξιούπολης
---------------------------------	---

	ΚΑΠΗ Αξιούπολης
	Δημαρχείο Αξιούπολης
	ΚΕΠ Αξιούπολης
Εκπαίδευση	Επαγγελματικό Λύκειο Αξιούπολης
	Γυμνάσιο – Γενικό Λύκειο Αξιούπολης
	1 ^ο Δημοτικό – Νηπιαγωγείο - Παιδικός Σταθμός Αξιούπολης
	2 ^ο Δημοτικό Σχολείο Αξιούπολης
Πολιτισμός	Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Αξιούπολης
	Δημοτική Βιβλιοθήκη Αξιούπολης
	Εκκλησία Άξιον Εστί
Αθλητισμός	Δημοτικό Στάδιο Αξιούπολης
	Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Αξιούπολης

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

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή και την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης των οικισμών υπό μελέτη και αφορά στο οδικό δίκτυο αλλά και στο δίκτυο πεζών μετακινήσεων, αφορά αρχικά την διαδικασία παρατήρησης πεδίου. Η παρατήρηση των επιλεγμένων περιοχών έγινε πρωινές, μεσημβρινές και απογευματινές ώρες, δηλαδή σε ώρες αιχμής αλλά και παύσης των εμπορικών, διοικητικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, ώστε να υπάρχει πλήρης εικόνα της κατανομής τόσο της οδικής, όσο και της πεζής κυκλοφορίας εντός του αστικού ιστού. Η καταγραφή πραγματοποιήθηκε με τη χρήση καρτελών καταγραφής πεδίου, οργάνων μέτρησης διαστάσεων, καθώς και με λεπτομερή φωτογραφική αποτύπωση.

Η τελική διαμόρφωση των κριτηρίων αξιολόγησης για την καταγραφή των υφιστάμενων συνθηκών στις καρτέλες πεδίου, πραγματοποιήθηκε με βάση το βέλτιστο συνδυασμό των παρακάτω υπουργικών αποφάσεων, ώστε να καταγράφονται και να μελετώνται, όλες οι σημαντικές παράμετροι που αφορούν στην προσβασιμότητα. Συγκεκριμένα τα κριτήρια αξιολόγησης διαμορφώθηκαν με βάση:

-(α) Τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που περιγράφονται στο Άρθρο 3 του ΦΕΚ 5553/30.11.2021 σε σχέση προγενέστερες οδηγίες (π.χ. «Σχεδιάζοντας για όλους», Διατάξεις 52907/31.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», κτλ),

-(β) Τις απαιτήσεις του Άρθρου 5, του ΦΕΚ 5553/30.11.2021, ως προς τα Περιεχόμενα Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) και τα παραδοτέα

-(γ) Τις πρόσφατες οδηγίες του Άρθρου 2 του ΦΕΚ 6213/7.12.2022, που αφορά στις αρχές του «Καθολικού Σχεδιασμού» και της «Προσβάσιμης Αλυσίδας», που περιγράφουν τις αλληλεξαρτώμενες και αλληλοσυμπληρούμενες παρεμβάσεις ώστε να διασφαλίζεται αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης των εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς ασυνέχειες.

Τα τελικά κριτήρια αξιολόγησης και καταγραφής στο πεδίο, διαμορφώθηκαν ως εξής:

α)Αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών πεζών και οδικών μετακινήσεων:

- Ύπαρξη/αξιολόγηση μικτού πλάτους πεζοδρομίου
- Ύπαρξη/αξιολόγηση οριζόντιας και κατακόρυφης πρόσβασης - ομαλής κλίση όδευσης
ή μηχανικών μέσων
- Ύπαρξη/αξιολόγηση οδηγού όδευσης τυφλών
- Ύπαρξη/αξιολόγηση δαπέδου-επιστρώσεων πεζοδρομίου
- Ύπαρξη/αξιολόγηση βατού κεκλιμένου επίπεδου-ραμπών σύνδεσης
- Αξιολόγηση ελεύθερου ύψους όδευσης πεζών
- Ύπαρξη ζώνης φύτευσης επί του πεζοδρομίου
- Ύπαρξη εμποδίων-αστικού εξοπλισμού επί του πεζοδρομίου
- Ύπαρξη κολώνων χαμηλού ύψους ή κιγκλιδωμάτων παρεμπόδισης στάθμευσης
- Ύπαρξη/αξιολόγηση θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ

β)Αξιολόγηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών

γ)Αξιολόγηση των διαθέσιμων στοιχείων εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ επί των εισόδων κτιρίων κοινωφελών χρήσεων

- Ύπαρξη/αξιολόγηση βατού κεκλιμένου επίπεδου-ραμπών επί των προσόψεων των κτιρίων
- Ύπαρξη/αξιολόγηση κοινόχρηστων lift ΑΜΕΑ, ανελκυστήρων, κυλιόμενων σκαλών, ή άλλων μηχανικών μέσων σύμφωνα με τις πρότυπες οδηγίες

δ)Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ

ε)Αξιολόγηση των υφιστάμενων διαβάσεων πεζών, πεζοφάναρων, νησίδων, πληροφοριακών πινακίδων

- Ύπαρξη/αξιολόγηση διαβάσεων (Σήμανση και Ράμπες)

στ)Ανάλυση των desire lines

ζ)Αξιολόγηση της προσβασιμότητας σε άλση, πάρκα και ανοιχτούς δημόσιους χώρους

- Ύπαρξη/αξιολόγηση μικτού πλάτους όδευσης πεζών
- Ύπαρξη/αξιολόγηση οριζόντιας και κατακόρυφης πρόσβασης - ομαλή κλίση όδευσης πεζών ή μηχανικών μέσων
- Ύπαρξη/αξιολόγηση οδηγού όδευσης τυφλών
- Ύπαρξη/αξιολόγηση δαπέδου όδευσης
- Ύπαρξη/αξιολόγηση βατού κεκλιμένου επίπεδου-ραμπών σύνδεσης
- Αξιολόγηση ελεύθερου ύψους όδευσης πεζών
- Ύπαρξη/αξιολόγηση κοινόχρηστων χώρων WC

η) Συνολική αξιολόγηση προσβασιμότητας κοινόχρηστων χώρων – συμπέρασμα

Τα άνωθεν αυτά κριτήρια, με συνοπτικό τρόπο συντάχτηκαν σε καρτέλες καταγραφής πεδίου, με την επιμέρους κατηγοριοποίηση αξιολόγησης σε ΚΑΛΗ-ΜΕΤΡΙΑ-ΚΑΚΗ. Συγκεκριμένα στην ΚΑΛΗ κατάσταση, αξιολογείται πως τηρούνται συνολικά οι προδιαγραφές προσβασιμότητας, σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις, στην ΜΕΤΡΙΑ κατάσταση εντάσσονται οι περιπτώσεις οδών και κτιρίων κοινωφελών χρήσεων στις οποίες υπάρχουν μερικώς υποδομές προσβασιμότητας, αλλά χρήζουν σημαντικής βελτίωσης και τέλος, στην ΚΑΚΗ κατάσταση εντάσσονται οι περιπτώσεις συνολικής έλλειψης υποδομών προσβασιμότητας. Συνεπώς, με την κατηγοριοποίηση αυτή, δίνεται μία ευρύτερη εικόνα των υφιστάμενων δεδομένων, για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων σε κάθε έναν από τους τρεις οικισμούς. Παρακάτω, επισυνάπτεται υπόδειγμα των καρτελών πεδίου που χρησιμοποιήθηκαν για την συλλογή των στοιχείων καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, ανά τμήμα της προσβάσιμης αλυσίδας - desire line, συνοδευόμενη και με τον αντίστοιχο χάρτη, με πηγή εξαγωγής του, το Google Earth.

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες περιοχές παρέμβασης οι οποίες προέκυψαν και επιλέχθηκαν κατόπιν της συνολικής αξιολόγησης των οικισμών του Δήμου. Επιπλέον, κατόπιν συνεννόησης με το φορέα εκπόνησης του Δήμου Παionίας, συναποφασίστηκαν ως περιοχές παρέμβασης συγκεκριμένοι εξεταζόμενοι οικισμοί, καθώς και οι επί μέρους διαδρομές και τα κτίρια κοινωφελών χρήσεων σε κάθε οικισμό.

Το επόμενο στάδιο που ακολουθεί την καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων της κάθε περιοχής παρέμβασης, είναι αυτό της συνολικής αξιολόγησης τους, με την ανάλυση τους και την εξαγωγή συνολικών συμπερασμάτων. Στην ανάλυση και αξιολόγηση των συλλεγόμενων δεδομένων, συνέβαλε και η βιωματική συμμετοχή στις κινήσεις πεζών των διαδρομών μελέτης, σε συνδυασμό με την ανάλυση της λεπτομερούς φωτογραφικής αποτύπωσης.

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. Για την ψηφιοποίηση των πολυγωνικών, γραμμικών και σημειακών στοιχείων χρησιμοποιείται ως υπόβαθρο το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων 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.

Το σύνολο της γεωβάσης επιτρέπει την παραγωγή θεματικών χαρτών οι οποίοι οπτικοποιούν τα συμπεράσματα της 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 (Attribute Table) 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 Πολυκάστρου

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

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, η πόλη του Πολυκάστρου χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλοφορία βαρέων και μη οχημάτων, λόγω του γεγονότος ότι μέσα από το κέντρο της πόλης διέρχεται η Παλαιά Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης-Ευζώνων. Επίσης, κάποιες μέρες παρατηρείται και κυκλοφορία βαρέων οχημάτων του στρατού. Το πρόβλημα της έντονης κυκλοφορίας, ειδικά βαρέων οχημάτων, οφείλεται και στο γεγονός ότι δεν υφίσταται κάποια ενιαία παρακαμπτήριος της πόλης, που να παραλαμβάνει εξ ολοκλήρου την κυκλοφορία με προέλευση-προορισμό, η οποία θα συνεπάγονταν αυτόματα την άμεση ανακούφιση του κέντρου της πόλης από μεγάλο αριθμό οχημάτων.

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, η πόλη του Πολυκάστρου συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω 5 πυλών εισόδου/ εξόδου και 3 κυρίως οδικών αξόνων: την Παλαιά Εθνική Οδό Θεσσαλονίκης-Ευζώνων, την Επαρχιακή Οδό Κιλκίς-Πολυκάστρου-Αξιούπολης-Γουμένισσας και την Επαρχιακή Οδό Χέρσου- Πολυκάστρου.

Η Παλαιά Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης-Ευζώνων καθώς και ο κύριος εγκάρσιος οδικός άξονας του Νομού Κιλκίς, η Επαρχιακή Οδός Κιλκίς-Πολυκάστρου-Αξιούπολης-Γουμένισσας, επιβαρύνουν με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο δυσανάλογο με τον πληθυσμό της περιοχής καθώς αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου της χώρας από τους μεθοριακούς σταθμούς των Ευζώνων, Δοϊράνης και Προμαχώνα Σερρών και σε πλειοψηφία με βαρέα οχήματα.

Βασική συνιστώσα του προβλήματος είναι το γεγονός ότι η Παλαιά Εθνική Οδός διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό, όπου συνυπάρχει η αμιγής κατοικία με τις εμπορικές χρήσεις ενώ σε κάποιες περιπτώσεις η περιοχή χαρακτηρίζεται εξολοκλήρου ως αμιγούς κατοικίας. Ως αποτέλεσμα, η Π.Ε.Ο. (Μ. Αλεξάνδρου πλέον ως ονομασία) εξυπηρετεί ταυτόχρονα τις λειτουργίες πρόσβασης και της παραμονής. Επίσης, κατά την είσοδο, η οδός διατηρεί τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά (2 λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση) με αποτέλεσμα οι οδηγοί να μην συνειδητοποιούν ότι εισέρχονται σε αστικό ιστό, ώστε να υπάρξει αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς τους με μείωση της ταχύτητάς τους.

Σύμφωνα με το *Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας*, και συγκεκριμένα το *Παραδοτέο 2: Έκθεση Ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και 1^η Διαβούλευση-Πρακτικά*, μετά από εξέταση στο χώρο και την παρατήρηση των κινήσεων των οχημάτων καταγράφηκαν συνολικά τα εξής προβλήματα:

- Υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- Υψηλές ταχύτητες στις εισόδους του οικισμού
- Ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- Χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- Μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- Ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών εντός πόλης

- Έλλειψη φωτισμού
- Έλλειψη διατάξεων και δικτύου για χρήση ποδηλάτου
- Έλλειψη διατάξεων μετριασμού της ταχύτητας και γενικότερα οδών με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

Να σημειωθεί ότι η μοναδική οδός που λειτουργεί με χαρακτηριστικά οδού ήπιας κυκλοφορίας είναι η οδός Ν. Γκαντίδη, η οποία είναι παράλληλη με την Μ. Αλεξάνδρου, μεταξύ των οδών Α. Παπάγου και Α. Γεωργίου. Οδοί χαρακτηρισμένοι πεζόδρομοι δεν υφίστανται στην πόλη του Πολυκάστρου.

Υποδομές πεζών

Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία δεν επιτρέπουν την ανεμπόδιστη και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες και ελλείψεις ραμπών πεζών, αλλά και εμπόδια στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, εμποδίζοντας την ομαλή μετακίνηση. Επιπλέον, σε αρκετά σημεία της περιοχής μελέτης συναντάται πλήρης απουσία πεζοδρομίων.

Η κύρια και κεντρική οδός της Μ. Αλεξάνδρου, στην οποία συγκεντρώνονται αρκετές εμπορικές και διοικητικές χρήσεις, το πλάτος των πεζοδρομίων ικανοποιεί, γενικά, το απαιτούμενο ορισμένο από τις προδιαγραφές. Ωστόσο, είναι αρκετά τα σημεία όπου εμπόδια και τραπεζοκαθίσματα μειώνουν το λειτουργικό τους πλάτος. Επιπλέον ο οδηγός όδευσης τυφλών διακόπτεται σποραδικά παρουσιάζοντας λειτουργική ασυνέχεια. Οι ράμπες, είτε απουσιάζουν, είτε δεν είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

Η κίνηση των πεζών και ειδικότερα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα πραγματοποιείται με αρκετή δυσκολία εξαιτίας και της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων στα πεζοδρόμια, και έτσι σε πολλές περιπτώσεις η κίνηση πραγματοποιείται αναγκαστικά επί του οδοστρώματος.

Πιο αναλυτικά:

Σε μέτρια προς κακή κατάσταση καταγράφεται κατά μήκος της, η οδός Εθνικής Αμύνης, με μικτό πλάτος πεζοδρομίου 2,50 μ και ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών 3,70 μ, μέχρι και τον κυκλικό κόμβο στην αλλαγή με την οδό Σταδίου. Κατά μήκος της οδού συναντώνται αρκετά εμπόδια, όπως κολώνες της ΔΕΗ, κάδοι απορριμμάτων και κλίμακες κατοικιών επί του πεζοδρομίου.

Σημειακά και έναντι της σχολικής μονάδας επί της Σταδίου, στον κόμβο και στη νησίδα, έχει πρόσφατα πραγματοποιηθεί ανάπλαση, με τις οδεύσεις πεζών να βρίσκονται σε καλή κατάσταση, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και την τοποθέτηση νέου πλακόστρωτου, οδηγούς τυφλών, ράμπες και διαβάσεις, χωρίς όμως να τηρούνται οι προδιαγραφές ΑμεΑ ως προς τα πλάτη των διαβάσεων.

Σε κακή κατάσταση βρίσκεται η προέκταση της οδού Σταδίου προς την έξοδο της πόλης, με μέσο πλάτος πεζοδρομίου περίπου στα 2,90 μ, με πεζοδρόμια χωρίς οδηγούς τυφλών και ράμπες, ενώ σε πολλά σημεία συναντώνται εμπόδια, όπως κολωνάκια αποτροπής στάθμευσης και σύλολι φωτισμού.

Επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου, κινούμενοι από τις σχολικές μονάδες προς την οδό Κύπρου, καταγράφεται μέτρια και κακή κατάσταση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν

της οδού. Συγκεκριμένα, μπροστά στις σχολικές μονάδες η κατάσταση του δαπέδου των πεζοδρομίων με μέσο πλάτος 3,80-4,70μ, είναι μέτρια, χωρίς να περιλαμβάνονται οδηγοί τυφλών, ή ράμπες. Έμπροσθεν του Δημαρχείου, στην δεξιά πλευρά της οδού, υπάρχει οδηγός τυφλών και ράμπες, οι οποίες όμως διακόπτονται δημιουργώντας λειτουργικό ασυνεχές.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων για το τμήμα επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου από την κάθετη οδό Αμπελοκήπων μέχρι την οδό Εθ.Αμύνης, είναι περίπου στα 3,85 μ. Τα πεζοδρόμια διαθέτουν ράμπες και όδευση τυφλών, ωστόσο δεν υπάρχουν διαβάσεις για την ασφαλή διάσχιση των δρόμων από τους πεζούς. Το ελεύθερο ύψος στο συγκεκριμένο τμήμα μελέτης κυμαίνεται από 3,00 μ., στη δυσμενέστερη περίπτωση, έως 4,00 μ., ενώ το μέσο ελεύθερο ύψος είναι περίπου στα 3,75 μ. Εμπόδια στο μήκος του συγκεκριμένου τμήματος αποτελούν κάποια τραπεζοκαθίσματα χρήσεων αναψυχής και εστίασης, ψυγεία από περίπτερα, καθώς και σημειακά κάποιες διαφημιστικές πινακίδες καταστημάτων εμπορίου. Η φύτευση είναι τοποθετημένη σε δενδροδόχους παρατεταμένη σε στοίχιση, κοντά στην οριογραμμή του κρασπέδου δίπλα στην κίνηση των οχημάτων, χωρίς να παρεμποδίζει την διέλευση πεζών. Κατά μήκος του συγκεκριμένου τμήματος μελέτης, υπάρχουν επιπλέον σημειακά κάποια προστατευτικά κιγκλιδώματα.

Από εκεί και πάνω και προς την οδό Κύπρου, η κατάσταση των πεζοδρομίων είναι γενικά σε κακή κατάσταση, οι πλακοστρώσεις τους είναι σημειακά ανύπαρκτες, όπως προς το τέλος της οδού στη συμβολή με την οδό Κύπρου ή σε πολλή κακή κατάσταση, χωρίς οδηγούς όδευσης τυφλών ή ράμπες σχεδόν σε όλη την έκτασή της. Βασικό πρόβλημα της οδού εκατέρωθεν της, είναι τα εμπόδια επί του πεζοδρομίου, από την επέκταση των χρήσεων εμπορίου και εστίασης επί του πεζοδρομίου. Σε κάποια σημεία δε, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Επιπλέον το δίκτυο ηλεκτροδότησης και φωτισμού, καθώς και οι κάδοι απορριμμάτων τοποθετούνται σε πολλά σημεία στη μέση των πεζοδρομίων, παρεμποδίζοντας σημαντικά την ελεύθερη όδευση διέλευσης πεζών.

Τέλος η οδός Κύπρου, οδηγεί στο Γενικό Λύκειο Πολυκάστρου, με μέσο πλάτος πεζοδρομίου από 0,60-0,80 μ. και σημειακά τα πεζοδρόμια να είναι ανύπαρκτα, χωρίς ράμπες ή οδηγούς τυφλών. Η πρόσβαση προς στο Λύκειο δεν περιλαμβάνει διαβάσεις ή ράμπες. Το ίδιο ισχύει και για την παιδική χαρά που βρίσκεται στην αριστερή πλευρά της οδού, η οποία δεν διαθέτει καμία υποδομή προσβασιμότητας ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

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

Σχετικά με τις μετακινήσεις με ποδήλατο, παρατηρείται απουσία υποδομών δικτύου ποδηλατοδρόμων στο σύνολο της πόλης. Η κυριαρχία της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, αποθαρρύνει την χρήση του ποδηλάτου.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας, Μέρος Γ: Οριστικό ΣΒΑΚ-Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων και συγκεκριμένα το Παραδοτέο 5: Καθορισμός Στόχων και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ, προτείνεται η κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων στο

Πολύκαστρο, στα πλαίσια της προώθησης μη μηχανοκίνητων (ενεργών) μέσων μεταφοράς και της μετακίνησης με ποδήλατο.

Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τον *Χάρτη Μέτρων Παρέμβασης ΣΒΑΚ Παιονίας*, εκτείνεται περιμετρικά της πόλης, στις οδούς Κύπρου (βόρειο τμήμα), Λεωφ. Στρατού έως τη Δημοκρίτου και τμήμα της Μιαούλη (ανατολικό τμήμα), τμήμα Δημοκρίτου, Δοϊράνης και 21^{ης} Ιουνίου έως τη συμβολή με Κερασούντος (νότιο τμήμα), Κερασούντος, τμήμα Μεγ. Αλεξάνδρου και Πέτρας έως τη διασταύρωση με την Αγ. Αθανασίου, Αδρούτσου από την οδό Πέτρα έως τη Μεγ. Αλεξάνδρου απέναντι από την Κεντρική Πλατεία Πολυκάστρου, και Αγ. Αθανασίου, Αμπελοκήπων και Πλάτωνος (δυτικό τμήμα) έως την αφετηρία στην οδό Κύπρου. Μέσω των ποδηλατοδρόμων θα εξυπηρετούνται οι σχολικές και αθλητικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στα άκρα της πόλης όπως και το Κέντρο Υγείας.

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

Επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου από το ύψος των σχολικών μονάδων μέχρι και τη συμβολή με την οδό Κύπρου, συναντώνται τρεις ανοιχτοί χώροι πρασίνου. Το μικρό πάρκο στα δεξιά της Μ. Αλεξάνδρου, που γειτονεύει με τα ΕΛΤΑ και όπου έχουν γίνει κάποιες ελάχιστες παρεμβάσεις που αφορούν την προσβάσιμότητα, σημειακά περιλαμβάνουν οδηγό τυφλών, χωρίς ωστόσο να πληρούνται οι προδιαγραφές σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Στην ουσία οι παρεμβάσεις αυτές αποτελούν μια προσπάθεια αστικής συνέχειας των οδεύσεων τυφλών από το Δημαρχείο. Παρόλα αυτά, διακόπτονται απότομα και περιλαμβάνουν πολλές ελλείψεις χωρίς ράμπες αναπήρων ή διαβάσεις.

Στο δεύτερο σημείο μελέτης ανοιχτού χώρου-πλατείας στα αριστερά της οδού, στην είσοδο του, βρίσκεται περίπτερο στη μέση της όδευσης το οποίο καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου, αναγκάζοντας την διέλευση πεζών να πραγματοποιηθεί από το οδόστρωμα. Επιπλέον, η συγκεκριμένη υπερυψωμένη πλατεία δεν διαθέτει καμία υποδομή πρόσβασης κοινόχρηστων WC για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Τέλος, το ίδιο ισχύει και για την παιδική χαρά που απαντάται στην αριστερή πλευρά επί της οδού Κύπρου, στη διαδρομή προς το Γενικό Λύκειο, η οποία δεν έχει περιλαμβάνει καμία υποδομή πρόσβασης με ράμπες, οδηγούς τυφλών ή διαβάσεις.

Τέλος σε όλη την έκταση του οικισμού, παρατηρείται παντελής έλλειψη θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ.

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

Η υπεραστική και διαδημοτική συγκοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Η πόλη του Πολυκάστρου συνδέεται με Κιλκίς, Γουμένισσα, Αξιούπολη, Θεσσαλονίκη, Αθήνα.

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

Εκτός μεμονωμένων σημείων (όπως γύρω από τον κυκλικό κόμβο στην οδό Εθνικής Αμύνης και επί της Μεγ. Αλεξάνδρου), παρατηρείται έλλειψη κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, έλλειψη/ ανεπάρκεια διαβάσεων πεζών, έλλειψη/ ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους/ εξόδους σχολείων και έλλειψη/ ανεπάρκεια πεζοφάνων, γεγονός που καθιστά την μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των μαθητών επικίνδυνη.

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

Στην πόλη του Πολυκάστρου, εντοπίστηκαν οι εξής συνήθεις διαδρομές των πεζών:

Στο κέντρο της πόλης, η κίνηση επί της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου συγκεντρώνει την πλειοψηφία των κοινωφελών/ κοινόχρηστων και εμπορικών χρήσεων. Επίσης εξυπηρετεί μεγάλες σχολικές μονάδες που βρίσκονται κατά μήκος της, όπως και κάποιες πολιτιστικές χρήσεις. Με βάση τα παραπάνω η περιοχή αυτή ορίζει τον αστικό πυρήνα της πόλης και συγκεντρώνει το σύνολο της αστικής κινητικότητας.

Η διαδρομή προς το συγκρότημα του Λυκείου Πολυκάστρου επί της οδού Κύπρου, αποτελεί συνήθη διαδρομή των μαθητών της περιοχής καθημερινά, όπως και η διαδρομή προς το 2^ο Δημοτικό Σχολείο και τις αθλητικές εγκαταστάσεις στην οδό Σταδίου στα νότια του Πολυκάστρου.

Τέλος, η πρόσβαση στο Κέντρο Υγείας επιτυγχάνεται μέσω των οδών Θερμοπυλών ή/ και Βενιζέλου.

Εικόνα 15. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Πολυκάστρου.

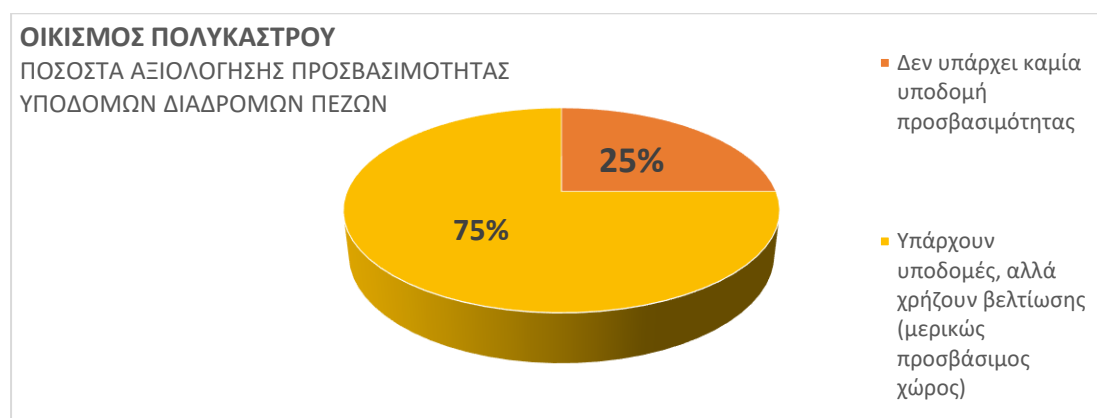


Πηγή: Google Earth και ίδια επεξεργασία.

α.3.1.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα για τον οικισμό του Πολύκαστρου εντάσσεται στις κατηγορίες μέτρια προς κακή. Συγκεκριμένα, ως προς τη συνολική αξιολόγηση της προσβασιμότητας, οι κατηγοριοποιήσεις αφορούν τις συνήθεις διαδρομές κίνησης και την προσβασιμότητα που αφορά τους κοινωφελείς χώρους.

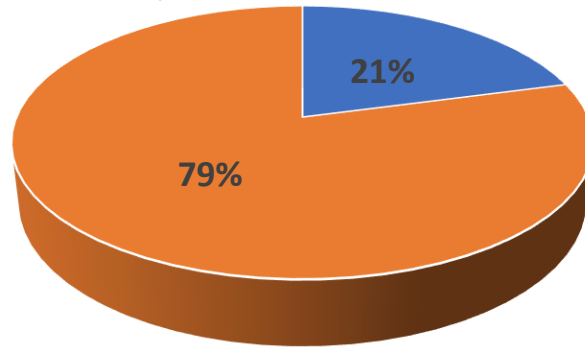
Ως προς τις διαδρομές πεζής μετακίνησης στο σύνολο του οικισμού και σε ποσοστό 75%, υπάρχουνε στοιχειώδεις υποδομές (ράμπες σε μικρότερα πλάτη των προδιαγραφών, οριζόντια και κάθετη σήμανση, ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίων κλπ), οι οποίες παρά τις ελλείψεις τους, έχουν τις προδιαγραφές για μελλοντικές παρεμβάσεις βελτίωσης και ένταξής τους στα απαιτούμενα ζητούμενα της προσβασιμότητας. Αντιθέτως, σε ένα ποσοστό 25%, στις διαδρομές πεζής μετακίνησης στην έδρα του Δήμου Παιονίας, καταγράφεται πλήρης έλλειψη προσβασιμότητας. Συγκεκριμένα, παρατηρείται απουσία πεζοδρομίων ή πλακόστρωσής τους, πλήρης έλλειψη ραμπών και ύπαρξη σημαντικών εμποδίων όπως κολώνες ΔΕΗ, κάδοι απορριμμάτων ή επέκταση των χρήσεων εστίασης και αναψυχής επί του πεζοδρομίου.



Ως προς την προσβασιμότητα στις κοινωφελείς χρήσεις του οικισμού, σε ποσοστό 79% υπάρχουν σημειακά υποδομές, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα διαβάσεις, άλλες οριζόντιες και κατακόρυφες σημάσεις κ.α. Παρά τις ελλείψεις τους, τα κτίρια αλλά και οι ανοιχτοί υπαίθριοι χώροι, επιδέχονται σημαντικής βελτίωσης με κατάλληλες παρεμβάσεις. Το ποσοστό του 21%, αναφέρεται σε ένα σύνολο κοινωφελών χρήσεων οι οποίες παρουσιάζουν πλήρη έλλειψη προσβασιμότητας και συνιστούν σημαντικά ζητούμενα μελλοντικών παρεμβάσεων.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ



- Δεν υπάρχει καμία υποδομή προσβασιμότητας
- Υπάρχουν υποδομές, αλλά χρήζουν βελτίωσης (μερικής προσβάσιμη διαδρομή)

Όσον αφορά στο σύνολο του οικισμού, τα επαρκή πλάτη των δρόμων καθιστούν ικανές, σε σημαντικό μεγάλο ποσοστό, τις μελλοντικές παρεμβάσεις διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων με επιπλέον παράλληλες θέσεις στάθμευσης. Οι αρχές της προσβάσιμης αλυσίδας και του αστικού συνεχούς σύμφωνα με τις πρότυπες οδηγίες, φαίνεται να είναι εφικτές σε πολύ μεγάλο βαθμό στο Πολύκαστρο, τόσο εξαιτίας της υφιστάμενης συνθήκης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του αστικού ιστού, όσο και του τρόπου διάταξης των σημαντικών δημόσιων χρήσεων αλλά και του ανάγλυφου της περιοχής. Τέλος, ο οικισμός του Πολυκάστρου, είναι απαραίτητο να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο βελτίωσης της προσβασιμότητάς του, μιας και εκτός του ότι συγκεντρώνει το μεγαλύτερο σύνολο πληθυσμού αλλά και βασικών διοικητικών, εμπορικών και οικονομικών χρήσεων, αποτελώντας την έδρα του Δήμου Παιονίας, είναι σημαντικό να αποτελέσει πρότυπο εφαρμογής στρατηγικών συμπεριληπτικότητας όλων των πολιτών.

α.3.2. Ο οικισμός της Γουμένισσας

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

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, η Γουμένισσα συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω τριών κυρίως οδικών αξόνων: την Επαρχιακή Οδό Αξιούπολης-Λιβαδίων, που μετονομάζεται σε Εθν. Αντίστασης στην είσοδο του οικισμού, από τα ανατολικά, την Επαρχιακή Οδό Γουμένισσας - Φιλυριάς, που μετονομάζεται σε Καπετάν Γκόνου, από τα νότια και την Επαρχιακή Οδό Γουμένισσας – Γιαννιτσών από τα δυτικά.

Εντός του οικισμού το οδικό δίκτυο ιεραρχείται στις εξής κατηγορίες: αστική αρτηρία, κύρια αστική συλλεκτήριος και συλλεκτήριος. Ως αστικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται οι οδοί Εθνικής Αντίστασης – Βενιζέλου και Καπετάν Γκόνου – Ίωνος Δραγούμη – Κακάβου, ενώ ως κύριοι αστικοί συλλεκτήριοι χαρακτηρίζονται οι οδοί Γιαννιτσών, Πισσούλας, Κουντουριώτου, Π. Μελά, 1^{ος} Λόχος Ταβουλάρη, Ρωμυλίας, Γεωργοπούλου, Σακελλαρίου και Καρατζά. Επιπλέον

υπάρχει θεσμοθετημένο δίκτυο πεζοδρόμων σύμφωνα με την Πολεοδομική Μελέτη του 1989 (ΦΕΚ 292 Δ', 16-05-1989).

Αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρείται κατά τις μέρες και ώρες αιχμής στις οδούς Γεωργοπούλου, Ίωνος Δραγούμη και Βενιζέλου. Παρατηρείται μεγάλος αριθμός διερχόμενων οχημάτων, πολλά από τα οποία είναι βαριά οχήματα (φορτηγά, οχήματα του στρατού, βυτιοφόρα, κλπ.) Επίσης, προβλήματα στην κυκλοφορία δημιουργεί η παράνομη στάθμευση των οχημάτων, η έλλειψη οργανωμένων περιοχών στάθμευσης και η προσωρινή στάση οχημάτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε ακατάλληλα σημεία και σε μη ενδεδειγμένες ώρες τις ημέρας.

Υποδομές πεζών

Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς του οικισμού είναι τα πολύ μικρού πλάτους ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια σε μεγάλο τμήμα του.

Πιο συγκεκριμένα, επί της οδού Ροδοπούλου στην οποία συναντώνται τα κτίρια του Γυμνασίου και του Λυκείου, υπάρχει πεζοδρόμιο στα δεξιά της οδού μπροστά από τις σχολικές μονάδες με μέσο πλάτος 1,00m, παρόλα αυτά με πολύ κακό δάπεδο και χωρίς διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών, ή ράμπες αναπήρων, στοιχεία τα οποία συνθέτουν μια συνολική εικόνα έλλειψης προσβασιμότητας.

Επί της οδού 1^{ου} Λόχου Ταβουλάρη, σχεδόν στο σύνολο της οδού δεν υπάρχει πεζοδρόμιο εκτός από το τμήμα μεταξύ των οδών Δημάδη και Ρωμυλίας όπου υπάρχει πεζοδρόμιο μόνο στο νοτιοανατολικό της τμήμα, με μέσο πλάτος 2,60. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, ούτε ράμπες ενώ εντοπίζονται πολλά εμπόδια όπως στύλοι φωτισμού, κολωνάκια κλπ., τα οποία παρεμβάλλονται στην ελεύθερη όδευση των πεζών.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων στο τμήμα επί της οδού Βενιζέλου από την κάθετη οδό της Ίωνος Δραγούμη μέχρι και την κάθετη οδό Γιαννιτών, είναι 1,40 μ. Τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν ράμπες και όδευση τυφλών. Το ελεύθερο ύψος στο δυσμενέστερο σημείο είναι 2,15 μ. Εμπόδια στο μήκος του συγκεκριμένου τμήματος αποτελούν κάποια τραπεζοκαθίσματα και πάγκοι καταστημάτων, ενώ δεν υπάρχει φύτευση. Κατά μήκος του συγκεκριμένου εξεταζόμενου τμήματος δεν υπάρχουν κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης και προστατευτικά κιγκλιδώματα.

Επί της οδού Π. Μελά, κατά πλειοψηφία δεν υπάρχει πεζοδρόμιο εκτός από το τμήμα μεταξύ των οδών Σακελλαρίου και Κακάβου, όπου καταγράφεται πεζοδρόμιο στην νότια παρειά της οδού με μέσο πλάτος 1,90, χωρίς να διαθέτει ράμπες ούτε οδηγό όδευσης τυφλών. Επιπλέον συναντώνται εμπόδια όπως φυτεύσεις, στύλοι φωτισμού, κάδοι, ταμπέλες – επιγραφές, κλπ. Η έντονη κλίση του δρόμου που καταλήγει στο Νοσοκομείο – Κέντρο Υγείας της Γουμένισσας δρα αποτρεπτικά στην προσβασιμότητά του και γενικά στην άνετη μετακίνηση των πεζών.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων για το κομμάτι επί της οδού Εθν. Αντίστασης από την κάθετη οδό Γιαννιτών μέχρι το Παλιό Εργοστάσιο Μεταξιού, είναι 2,05 μ., με περιοχές στις οποίες δεν υφίσταται πεζοδρόμιο. Τα πεζοδρόμια δεν

διαθέτουν ράμπες και όδευση τυφλών, ενώ δεν υπάρχουν εμπόδια καθ' ύψος. Εμπόδια στο μήκος του συγκεκριμένου τμήματος αποτελούν κάποιες ξύλινες κατασκευές καταστημάτων, κάδοι απορριμμάτων και ανισοσταθμίες. Κατά μήκος του συγκεκριμένου τμήματος μελέτης δεν υπάρχουν κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης και προστατευτικά κιγκλιδώματα.

Αναφορικά με την προσβασιμότητα σε εισόδους κτιρίων με κοινωφελείς χρήσεις, το κτίριο της Δημοτικής Κοινότητας Γουμένισσας διαθέτει ράμπα η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις κλίσεις. Ο Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Αγίου Γεωργίου Γουμένισσας δεν διαθέτει ομαλή πρόσβαση για άτομα ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενα άτομα και δεν έχει διαμορφωμένη ράμπα. Το κτίριο του Παλαιού Διδακτηρίου Γουμένισσας επίσης δεν διαθέτει ράμπα.

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

Η Γουμένισσα δεν διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ούτε υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία του στο μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

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

Στην Κεντρική Πλατεία Γουμένισσας υπάρχει ράμπα επί της οδού Κουντουριώτου, η οποία ωστόσο δεν οδηγεί στο κέντρο της πλατείας καθώς στη συνέχεια υπάρχουν σκαλοπάτια που οδηγούν σε υψηλότερη στάθμη της πλατείας. Επιπλέον, δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Η πλατεία Μακεδονομάχων στη Γουμένισσα δεν διαθέτει ράμπες ούτε οδηγό όδευσης τυφλών.

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

Η υπεραστική και διαδημοτική συγκοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Η Γουμένισσα συνδέεται με Κιλκίς, Πολύκαστρο, Αξιούπολη, Θεσσαλονίκη, Αθήνα.

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

Συνολικά στον οικισμό της Γουμένισσας παρατηρείται έλλειψη διαβάσεων πεζών (υπάρχουν ελάχιστες μπροστά στις εισόδους/ εξόδους των σχολικών συγκροτημάτων οι οποίες είναι σε κακή κατάσταση διατήρησης, ξεθωριασμένες, χωρίς σήμανση), επίσης παρατηρείται έλλειψη κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, όπως και έλλειψη/ ανεπάρκεια εμποδίων μπροστά από εισόδους/ εξόδους των σχολείων και έλλειψη/ ανεπάρκεια πεζοφάνων. Τα παραπάνω καθιστούν επικίνδυνη την μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των ευάλωτων ομάδων και μαθητών.

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

Η περιοχή μελέτης στον οικισμό της Γουμένισσας αποτελείται από δύο τμήματα. Το πρώτο εκτείνεται από το χώρο του Γυμνασίου-Λυκείου του οικισμού έως την συμβολή των οδών «Κακάβου-Ίωνος Δραγούμη» (μέσω του οδικού άξονα «1^{ος}

Λόχος Ταβουλάρη»), με συνολικό μήκος 650μ. περίπου. Το δεύτερο τμήμα, συνολικού μήκος 1.550μ. περίπου, περιλαμβάνει τους οδικούς άξονες «Π. Μελά» (από το χώρο του Κέντρου Υγείας), «Ίωνος Δραγούμη» (μεταξύ των οδών «Π. Μελά» και «Εθνικής Αντίστασης»), «Γεωργοπούλου», «Ελ. Βενιζέλου» και «Εθνικής Αντίστασης» (από την συμβολή της με την οδό «Ίωνος Δραγούμη» μέχρι το χώρο του παλαιού εργοστασίου μεταξιού) (Εικόνα 16).

Εικόνα 114. Εξεταζόμενη Περιοχή οικισμού Γουμένισσας.



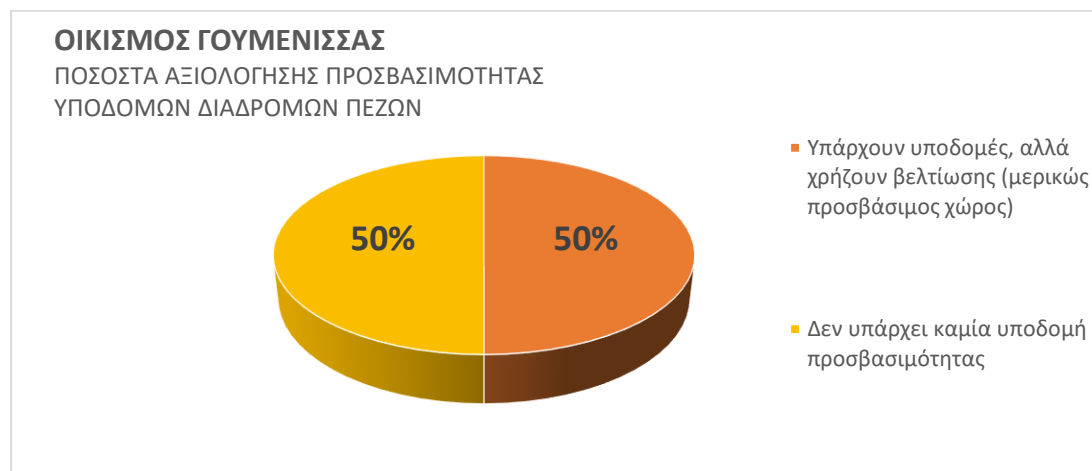
Πηγή: Google Earth

α.3.2.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

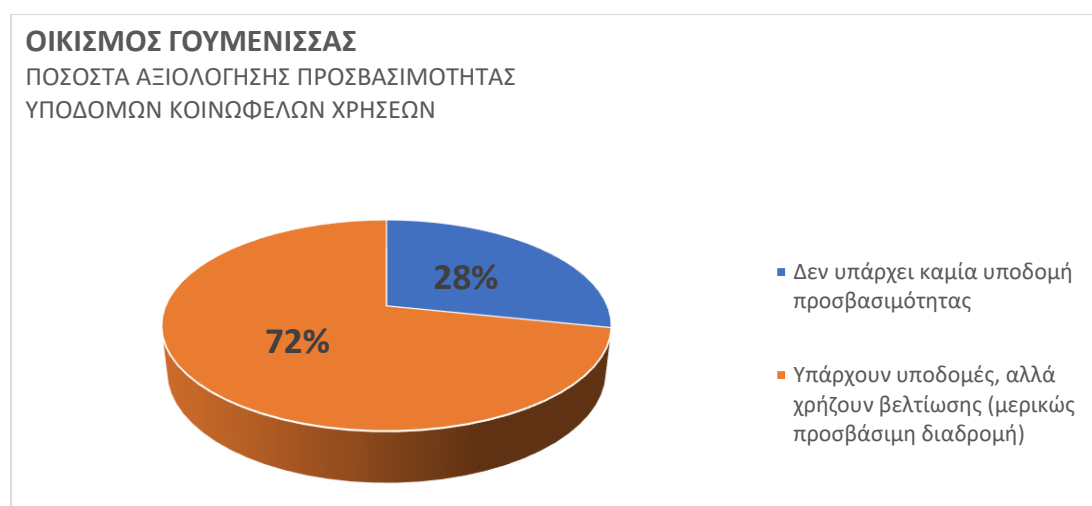
Στο σύνολό της, η προσβασιμότητα στον οικισμό της Γουμένισσας χαρακτηρίζεται μέτρια προς κακή. Η αξιολόγηση του οικισμού ωστόσο, οφείλει να λάβει υπόψιν την ιδιαιτερότητα διαφόρων χωρικών παραμέτρων όπως η μορφολογία του αστικού ιστού, το ανάγλυφο της περιοχής και η αναγνώρισή της ως οικισμός με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Ως προς τις διαδρομές πεζής μετακίνησης στο μισό του συνόλου του οικισμού, δηλαδή σε ποσοστό 50%, καταγράφηκαν κατά την διαδικασία της αυτοψίας στοιχειώδεις υποδομές οι οποίες ωστόσο χρήζουν σημαντικής βελτίωσης. Στο άλλο μισό του συνόλου του οικισμού, καταγράφεται πλήρης έλλειψη προσβασιμότητας, όπως απουσία πεζοδρομίων ή πλακόστρωσής τους, πλήρης έλλειψη ραμπών, αλλά και σημαντικά εμπόδια όπως κολώνες ΔΕΗ, κάδοι απορριμμάτων ή επέκταση των χρήσεων εστίασης επί του πεζοδρομίου. Το σημαντικότερο ζήτημα που έχει να αντιμετωπίσει η περιοχή ως προς την προσβασιμότητα της πεζή μετακίνησης, αφορά στις επιλογές των μελλοντικών παρεμβάσεων που αφορούν κυρίως τη διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και την επιλογή υλικών πλακόστρωσης, σε σχέση με την

προσβασιμότητα. Είναι σαφές πως η ιστορικότητα της περιοχής πρέπει να ληφθεί υπόψη και να ενισχυθεί περαιτέρω, ωστόσο με έναν συμπεριληπτικό σχεδιασμό για όλες τις κατηγορίες χρηστών, δίνοντάς την δυνατότητα της ελεύθερης μετακίνησής για όλους τους πολίτες.



Ως προς την προσβασιμότητα στις κοινωφελείς χρήσεις του οικισμού, αυτή δείχνει να είναι σε καλύτερη συνθήκη σε σχέση με τις διαδρομές πεζής μετακίνησης, καθώς σε ποσοστό 72% εντοπίζονται υποδομές, όπως ράμπες, κιγκλιδώματα, διαβάσεις κ.α. Παρά τις ελλείψεις τους, τα κτίρια και οι ανοιχτοί υπαίθριοι χώροι, μπορούν να επιδεχθούν σημαντικών βελτιώσεων με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως με ράμπες που πληρούν τις προδιαγραφές, επιπλέον σημάσεις, κοινόχρηστα wc, και μηχανικά μέσα κατακόρυφης πρόσβασης. Σε ποσοστό 28%, το δυναμικό των κοινωφελών χρήσεων, παρουσιάζει πλήρη έλλειψη υποδομών, αποκλείοντας οποιονδήποτε χρήστη με περιορισμένη κινητικότητα.



Οι στενοί και δαιδαλώδεις δρόμοι του οικισμού, οι οποίοι σχηματίζουν νησίδες στο κέντρο του οικισμού, οικοδομικά τετράγωνα περιμετρικά αυτού, σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο ανάγλυφο της περιοχής αλλά και με των μικρών

διαστάσεων έως ανύπαρκτων πεζοδρομίων, απαιτούν ιδιαίτερο χειρισμό ως προς την εφαρμογή των αρχών προσβασιμότητας, ταυτόχρονα με την διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα περιοχής. Ο οικισμός χρήζει μελλοντικής βελτίωσης και παρεμβάσεων, ωστόσο οι αρχές της προσβάσιμης αλυσίδας και του αστικού συνεχούς, φαίνεται να είναι εφικτές σε συγκεκριμένα σημεία. Ο οικισμός της Γουμένισσας, αποτελώντας την πολιτιστική έδρα του Δήμου Παιονίας, είναι ασφαλώς απαραίτητο να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο εφαρμογής στρατηγικών συμπεριλιπτικότητας όλων των πολιτών, ωστόσο με παρεμβάσεις οι οποίες δεν θα αλλοιώσουν το χαρακτήρα της περιοχής.

α.3.3. Ο οικισμός της Αξιούπολης

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

Με την υφιστάμενη διάταξη του οδικού δικτύου, η Αξιούπολη συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικό δίκτυο μέσω τριών κυρίως οδικών αξόνων: την Επαρχιακή Οδό Κιλκίς - Αξιούπολης, που μετονομάζεται σε Θεσσαλονίκης στην είσοδο του οικισμού, από τα ανατολικά, την Επαρχιακή Οδό Αξιούπολης – Αγίου Πέτρου, που μετονομάζεται σε Παιονίας, από τα νότια και την Επαρχιακή Οδό Αξιούπολης - Ειδομένης από τα βόρεια.

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δ. Αξιούπολης, (ΦΕΚ 406 Δ', 29-04-1986, Έγκριση ΓΠΣ Δ. Αξιούπολης) ως συλλεκτήριοι χαρακτηρίζονται οι οδοί: Θεσσαλονίκης και Αριστοτέλους (ανατολικά), Φιλίππου, Παιονίας και Σχολείων (δυτικά) και η Επαρχιακή Οδός Αξιούπολης – Ειδομένης (κεντρικά – βόρεια). Επιπλέον υπάρχει θεσμοθετημένο δίκτυο πεζοδρόμων σύμφωνα με τις Πολεοδομικές Μελέτες του 1988 και 1989 (ΦΕΚ 546 Δ', 29-07-1988 και ΦΕΚ 368 Δ', 08-06-1989) που χωροθετείται κυρίως στις περιοχές γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα, το οποίο όμως δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα.

Υποδομές πεζών

Σε συνολικό επίπεδο, οι υποδομές πεζής μετακίνησης στον οικισμό της Αξιούπολης, αξιολογούνται σε μέτρια προς κακή κατάσταση, καθώς παρά το γεγονός της πρόσφατης ανάπλασης των πεζοδρομίων κυρίως κεντρικά του οικισμού, δεν έχει γίνει καμία πρόβλεψη όδευσης τυφλών και ραμπών για κινήσεις ΑμεΑ.

Συγκεκριμένα, στη αρχή της οδού Μ. Αλεξάνδρου, ξεκινώντας από το κέντρο του οικισμού προς την έξοδό του, στα αριστερά του άξονα, το μέσο πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται στο 1,00 μ, ενώ στα δεξιά στα μεταξύ του 1,00 μ, των 1,40 μ και των 2,10 μ. Δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών ή ράμπες κατά μήκος των πεζοδρομίων, ενώ το δάπεδό τους βρίσκεται σε μέτρια κατάσταση, με τους κυβόλιθους να είναι σχετικά πρόσφατα τοποθετημένοι. Σημειικά, στην αρχή κυρίως της οδού, υπάρχουν ζαρντινιέρες φύτευσης, ενώ παράλληλα σε σημεία όπου υπάρχουν χρήσεις εστίασης, καταγράφονται πολλά εμπόδια, με τραπεζοκαθίσματα να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο πλάτος του πεζοδρομίου. Επιπλέον, σημειικά καταγράφηκαν κλίμακες ή ράμπες επί των εισόδων ιδιωτικών

κτιρίων, οι οποίες παρεμποδίζουν την ελεύθερη κίνηση πεζών. Το ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών, στην αρχή της οδού όπου συγκεντρώνονται πυκνότερα οι χρήσεις του κέντρου πόλης, κυμαίνεται περίπου στα 4,10 μ, ενώ σημειακά καταγράφονται εμπόδια, από κατοικίες χαμηλού ύψους, των οποίων οι στέγες που εξέχουν επί των πεζοδρομίων. Το συνολικό πλάτος του δρόμου καταγράφεται αρκετά μεγάλο. Κρίνεται ικανοποιητικό ώστε να πραγματοποιηθεί μελλοντικά, όπου απαιτείται, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, με επιπλέον παρόδια στάθμευση αυτοκινήτων.

Στο δεύτερο και τελευταίο τμήμα της οδού Θεσσαλονίκης, για το πεζοδρόμιο καταγράφεται κυμαινόμενο πλάτος μεταξύ 0,80 μ και 3,20 μ, ενώ στα δεξιά της οδού σημειακά είναι ανύπαρκτο. Η πλακόστρωση βρίσκεται σε αρκετή καλή κατάσταση με τους κυβόλιθους να είναι σχετικά πρόσφατα τοποθετημένοι. Και σε αυτό το κομμάτι επίσης καταγράφεται έλλειψη οδηγού όδευσης τυφλών αλλά και ραμπών.

Λόγω της μικρότερης πυκνότητας των χρήσεων εστίασης, αναψυχής και κατοικίας, το ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών καταγράφεται από 3,50 μ και πάνω, με εξαίρεση συγκεκριμένο σημείο δεξιά της οδού, στο οποίο εξέχει επί του πεζοδρομίου στέγη χαμηλής κατοικίας, η οποία επιτρέπει ελεύθερο ύψος όδευσης τα 2,40 μ. Στα δεξιά και επί το τέλος της οδού, απαντάται η Δημοτική Βιβλιοθήκη του οικισμού. Επί του κτιρίου υπάρχει ράμπα, παρόλα αυτά έμπροσθέν του, εντοπίζονται χαμηλά κολωνάκια απαγόρευσης στάθμευσης και κιγκλιδώματα, τα οποία εμποδίζουν το αστικό συνεχές της πεζής κυκλοφορίας. Στο σύνολο της οδού Θεσσαλονίκης, δεν υπάρχουν διαβάσεις, όπως και θέσεις στάθμευσης αναπήρων.

Η οδός Ολυμπιάδας, είναι ένας άξονας που συνδέει τη χρήση του Ανοιχτού Σταδίου του οικισμού με τις εκπαιδευτικές χρήσεις του 2ου Δημοτικού Σχολείου και του Επαγγελματικού Λυκείου Αξιούπολης. Κινούμενοι από τα Σχολεία προς το Στάδιο, στα δεξιά της οδού, εκτείνονται αγροτεμάχια, χωρίς ύπαρξη πεζοδρομίου. Στα αριστερά και μπροστά από το Δημοτικό Σχολείο το μέσο πλάτος του καταγράφεται στα 1,65 μ, ενώ μπροστά από το κτίριο του Λυκείου το πεζοδρόμιο απουσιάζει. Η πλακόστρωση καταγράφεται σε καλή κατάσταση, με σχετικά νέα υλικά, αλλά η υφιστάμενη διάβαση μπροστά από το Δημοτικό Σχολείο δεν συνδέει το κτίριο με κάποια υπάρχουσα κίνηση πεζών στην απέναντι πλευρά. Στη συνέχεια της οδού και στην κατεύθυνση προς το Ανοιχτό Στάδιο, δεν υπάρχει πεζοδρόμιο σε καμία από τις δύο πλευρές του δρόμου.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων για το κομμάτι επί της οδού Μεγ. Αλεξάνδρου από την κάθετη οδό Σιδηροδρομικού Σταθμού μέχρι την πλατεία Παύλου Μελά, είναι περίπου στα 5,85 μ. Τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν ράμπες, καθώς ούτε όδευση τυφλών, ενώ κατά διαστήματα επί του πεζοδρόμιου είναι διαμορφωμένες εκτός πλαισίου σχεδιασμού, με διαγράμμιση από τους χρήστες, θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Το ελεύθερο ύψος στο συγκεκριμένο τμήμα μελέτης κυμαίνεται από 4,00 μ. έως 4,30 μ. Εμπόδια στο μήκος του συγκεκριμένου τμήματος αποτελούν οι επεκτάσεις των χρήσεων εστίασης και αναψυχής επί του πλάτους των πεζοδρομίων και στις δύο πλευρές του άξονα. Η φύτευση είναι τοποθετημένη σε δενδροδόχους σε στοίχιση κοντά στην οριογραμμή του κρασπέδου δίπλα στην κίνηση των οχημάτων. Κατά μήκος του συγκεκριμένου

τμήματος μελέτης δεν υπάρχουν κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης, καθώς και ούτε προστατευτικά κιγκλιδώματα.

Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων στο τμήμα επί της οδού Σχολείων από την πλατεία Παύλου Μελά μέχρι το Γυμνάσιο και το Λύκειο Αξιούπολης, καταγράφεται μεταξύ 1,20μ και 2,35 μ., ενώ σε άλλα σημεία το πεζοδρόμιο απουσιάζει πλήρως. Τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν ράμπες και οδηγό όδευσης τυφλών, ωστόσο δεν καταγράφονται εμπόδια καθ' ύψος. Στο πλάτος όδευσης πεζών του συγκεκριμένου τμήματος εντοπίζονται σημειακά εμπόδια, όπως σκαλοπάτια εισόδων κτιρίων επί του πεζοδρομίου, αστικός εξοπλισμός όπως στύλοι ηλεκτροφωτισμού, καθώς και δέντρα. Κατά μήκος του συγκεκριμένου εξεταζόμενου τμήματος δεν εντοπίζονται κολωνάκια παρεμπόδισης στάθμευσης και προστατευτικά κιγκλιδώματα.

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

Η Αξιούπολη δεν διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ούτε υπάρχει κάποια πρόταση για τη δημιουργία του στο μέλλον, σύμφωνα με το θεσμοθετημένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται.

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

Σχετικά με τα κτίρια με κοινωφελείς χρήσεις και τα σημεία ενδιαφέροντος του συγκεκριμένου τμήματος παρατηρούνται τα εξής:

- Το κτίριο του Γυμνασίου Αξιούπολης δεν διαθέτει ράμπα.
- Το κτίριο του Λυκείου Αξιούπολης δεν διαθέτει ράμπα.
- Το κτίριο του 1ου Δημοτικού Σχολείου Αξιούπολης δεν διαθέτει ράμπα.
- Το κτίριο του 1ου Νηπιαγωγείου Αξιούπολης δεν διαθέτει ράμπα.
- Το κτίριο της Δημοτικής Κοινότητας Αξιούπολης διαθέτει ράμπα, η κλίση ωστόσο της οποίας δεν είναι κατάλληλη.
- Το κτίριο του παιδικού σταθμού Αξιούπολης επίσης δεν διαθέτει ράμπα.
- Η πρόσβαση στην εκκλησία Άξιον Εστί χρήζει βελτίωσης καθώς η ράμπα θα πρέπει να ελεγχθεί ως προς τις κλίσεις και τις αλλαγές κατεύθυνσης που έχει, ενώ συγχρόνως στο σημείο υπάρχουν έντονες ανισοσταθμίες.

Η πλατεία Παύλου Μελά και Σιδηροδρομικού Σταθμού στην Αξιούπολη δεν διαθέτει ράμπες ούτε οδηγό όδευσης τυφλών. Επίσης δεν υπάρχουν προσβάσιμοι χώροι υγιεινής. Έμπροσθεν του Δημοτικού πάρκου Αξιούπολης, και στα αριστερά της οδού Ολυμπιάδος, υπάρχει χάραξη του πεζοδρομίου με πλάτος 5,95m, χωρίς ωστόσο να περιλαμβάνει καμία πλακόστρωση.

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

Η υπεραστική και διαδημοτική συγκοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Η Αξιούπολη συνδέεται με Κιλκίς, Πολύκαστρο, Γουμένισσα, Θεσσαλονίκη, Αθήνα.

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

Συνολικά στον οικισμό της Αξιούπολης παρατηρείται έλλειψη οριζόντιας και κάθετης σήμανσης με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις ελάχιστες διαβάσεις που βρίσκονται σε κακή κατάσταση διατήρησης. Επίσης παρατηρείται έλλειψη ειδικής σήμανσης πληροφόρησης και έλλειψη/ ανεπάρκεια πεζοφάνων, γεγονός που καθιστά την μετακίνηση των πεζών ιδιαίτερως επικίνδυνη.

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

Η περιοχή μελέτης στον οικισμό της Αξιούπολης εκτείνεται γραμμικά από τα δυτικά προς τα ανατολικά όρια του οικισμού, με συνολικό μήκος 1.500μ. περίπου. Συγκεκριμένα, απαρτίζεται από α) την οδό «Σχολείων» στα δυτικά, β) το τμήμα της «Επ. Οδού Αξιούπολης-Λιβαδίων» που διέρχεται από το κέντρο του οικισμού και γ) τις οδούς Θεσσαλονίκης και Ολυμπιάδος στα ανατολικά (Εικόνα 17).

Εικόνα 157. Περιοχή παρέμβασης οικισμού Αξιούπολης.



Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία.

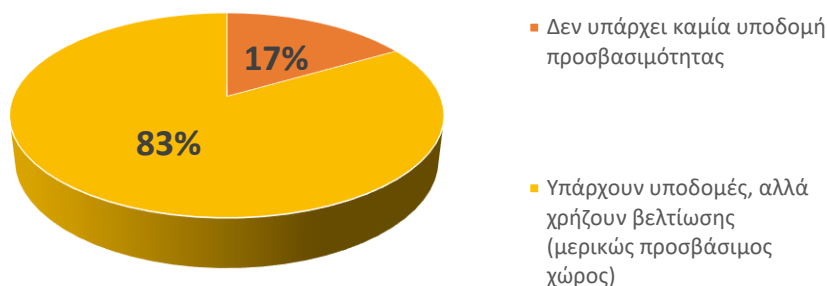
α.3.3.7 – Συμπεράσματα αξιολόγησης προσβασιμότητας οικισμού

Όσον αφορά στις διαδρομές πεζής μετακίνησης για τον οικισμό της Αξιούπολης, μέσω της αυτοψίας καταγράφηκαν σε υψηλό ποσοστό 83% υποδομές προσβασιμότητας υπαρκτές ή εύκολα μετατρέψιμες σε διαδρομές προσβάσιμες, χωρίς ωστόσο να πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Εξαιτίας της πρόσφατης ανάπλασης κεντρικών οδών, τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι ιδιαίτερος ικανοποιητικά, τα υλικά των πλακοστρώσεων σε σημαντικά καλή κατάσταση, οι οριζόντιες και κάθετες σημάνσεις σημειακά υπαρκτές, ωστόσο υπάρχει σημαντική έλλειψη σε ράμπες, οδεύσεις τυφλών και άλλα μέσα διευκόλυνσης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Επιπλέον, σε αρκετά σημεία των κεντρικών οδών και ενώ υπάρχουν οι προδιαγραφές για επαρκή πλάτη πεζοδρομίων σε συνδυασμό με παρόδια στάθμευση, δεν έχει πραγματοποιηθεί ο κατάλληλος σχεδιασμός στις πρόσφατες αναπλάσεις. Κατά συνέπεια, παρατηρείται το φαινόμενο οι χρήστες να οικειοποιούνται άναρχα τα πεζοδρόμια για στάθμευση επί των κρασπέδων και έτσι να παρεμποδίζεται συνολικά η διέλευση των πεζών σε όλο το πλάτος των πεζοδρομίων.

Σε ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 17%, υπάρχει πλήρης έλλειψη προσβασιμότητας στις βασικές διαδρομές μετακίνησης, από σημαντικά εμπόδια όπως κολώνες ΔΕΗ, κάδοι απορριμμάτων ή επέκταση των χρήσεων εστίασης.

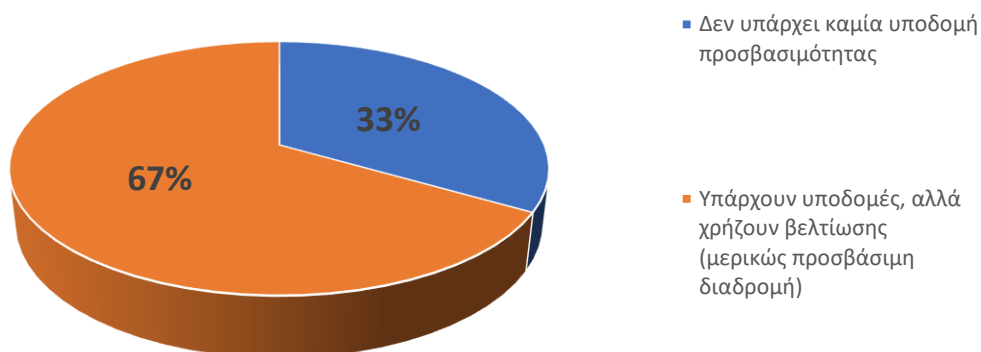
ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΕΖΩΝ



Ως προς την προσβασιμότητα στις κοινωφελείς χρήσεις του οικισμού, σε ποσοστό 67% υπάρχουν υποδομές, χωρίς ωστόσο να πληρούν τις προδιαγραφές. Συγκεκριμένα, καταγράφονται ράμπες επί δημόσιων κτιρίων που ωστόσο δεν πληρούν τις προδιαγραφές μετακίνησης ΑμεΑ. Παρά τις ελλείψεις τους, τα κτίρια αλλά και οι ανοιχτοί υπαίθριοι, επιδέχονται σημαντικής βελτίωσης με τις κατάλληλες παρεμβάσεις. Σε ποσοστό 33%, οι κοινωφελείς χρήσεις παρουσιάζουν πλήρη έλλειψη προσβασιμότητας και χρήζουν σημαντικών παρεμβάσεων.

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ
ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ



Στον οικισμό της Αξιούπολης παρατηρείται συνολική έλλειψη εφαρμογής των μέσων προσβασιμότητας ΑμεΑ, όπως οδηγού όδευσης τυφλών ή ραμπών. Όμως η υφιστάμενη συνθήκη ανάπτυξης του αστικού ιστού και των δημόσιων χώρων του οικισμού, όπως τα επαρκή πλάτη των δρόμων, οι πρόσφατες διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων με την χρήση νέων υλικών πλακοστρώσεων και αστικού εξοπλισμού τοποθετημένου σε σχετικά ορθές θέσεις, καθιστά ικανή την επίτευξη προσβασιμότητας στο σύνολο των διαδρομών σε σημαντικά μεγάλο ποσοστό, μέσω μελλοντικών παρεμβάσεων.

5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι τρεις υπό μελέτη οικισμοί, συνιστούν τα πιο σημαντικά σύνολα συγκέντρωσης πληθυσμού και χρήσεων για το σύνολο του Δήμου Παιονίας. Οι οικισμοί συγκεντρώνουν αρκετά διαφορετικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά και για το λόγο αυτό χρήζουν διαφορετικού τρόπου αξιολόγησης των δεδομένων.

Το Πολύκαστρο, ως διοικητική έδρα του οικισμού, αν και διαπιστώνεται ότι βρίσκεται σε μέτρια προς κακή υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με το θέμα της προσβασιμότητας, συγκεντρώνει τις βασικές του χρήσεις σε σημεία όπου, με κατάλληλες μελλοντικές παρεμβάσεις, είναι εφικτό να δημιουργηθεί ένα προσβάσιμο αστικό συνεχές. Συνεπώς ο οικισμός διαθέτει τη δυναμική να αποτελέσει πρότυπο οικισμό παρέμβασης. Ο οικισμός της Γουμένισσας ως πολιτιστική έδρα του Δήμου με σημαντικά ιστορικά, πολεοδομικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αποτελεί περίπτωση που χρήζει σημειακών βελτιώσεων. Πρέπει να ληφθεί βεβαίως υπόψη το γεγονός ότι σε ορισμένα σημεία οι διαπλατύνσεις είναι ανέφικτες. Ωστόσο, άλλες παρεμβάσεις που αφορούν κυρίως τα κτίρια κοινωφελών χρήσεων και τους ανοιχτούς υπαίθριους χώρους θα μπορούσαν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική προσβασιμότητα στον οικισμό. Τέλος, στην περίπτωση της Αξιούπολης, στην οποία προσφάτως ολοκληρώθηκε μελέτη και υλοποίηση διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων κεντρικά του οικισμού, υπάρχει πλήρης έλλειψη υποδομών και μέσων προσβασιμότητας, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες σχεδιασμού. Παρόλα αυτά, η υφιστάμενη κατάσταση καθιστά τον οικισμό περίπτωση στην οποία μπορούν μελλοντικά να εφαρμοστούν συγκεκριμένα σχεδιαστικά πρότυπα ώστε στο σύνολό των desire lines που συνδέει τις

κοινωνικές χρήσεις ο οικισμός να επιτύχει σημαντικά υψηλά ποσοστά προσβασιμότητας για όλους τους πολίτες.

Τα ζητήματα τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης αφορούν κυρίως στο ότι ο πραγματικά διαθέσιμος χώρος των πεζοδρομίων για χρήση από τους πεζούς είναι σημαντικά περιορισμένος, γεγονός που οφείλεται σε ένα σύνολο παραγόντων και συνθηκών. Καταγράφεται ανυπαρξία οδηγών οδύσεων τυφλών και ραμπών ΑμεΑ, ή ύπαρξη εξοπλισμού ο οποίος δεν ικανοποιεί τις ισχύουσες προδιαγραφές, κατάληψη μεγάλων τμημάτων των πεζοδρομίων από αυτοκίνητα για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων ή στάθμευση οχημάτων, κατάληψη πεζοδρομίων από χρήσεις αναψυχής, εστίασης ή εμπορίου και έλλειψη οργανωμένων περιοχών στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζεται η ύπαρξη στοιχείων υφιστάμενου αστικού εξοπλισμού που λόγω ακατάλληλης χωροθέτησης λειτουργούν ως εμπόδια στην ελεύθερη όδευση πεζών, αλλά και ιδιοκτησίες οι οποίες δεν έχουν προσαρμοστεί στην ισχύουσα Ρυμοτομία και καταλαμβάνουν με τις περιφράξεις τους μέρος του πλάτους των οδών ή/και των πεζοδρομίων. Στα παραπάνω προστίθεται η κακή κατάσταση δαπεδοστρώσεων που εντοπίζεται σε αρκετά σημεία, η ύπαρξη ανισοσταθμιών και η απουσία σήμανσης για ΑμεΑ. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, μπορεί να υποστηριχθεί ότι και οι τρεις οικισμοί συνιστούν στο μεγαλύτερο μέρος τους περιοχές αφιλόξενες για πεζούς και κυρίως για άτομα ευάλωτων ομάδων και εμποδιζόμενων ατόμων.

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 Πολυκάστρου, της Γουμένισσας και της Αξιούπολης, ολοκληρώνει το πρώτο τμήμα του Σ.Α.Π για το Δήμο Παionίας. Το εν λόγω Σχέδιο, εφόσον θα έχουν προσδιοριστεί τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων, κατασκευών και γραμμικών διαδρομών μεταξύ των σημαντικών κοινωνικών χρήσεων, είναι απολύτως απαραίτητο ώστε με τις παρεμβάσεις που θα προταθούν προς υλοποίηση, να δημιουργηθεί σε επίπεδο δήμου, ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας».

Η εκπόνηση του πρώτου παραδοτέου τμήματος του Σ.Α.Π. Παionίας 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

ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟ

ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ



ΟΔΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ



ΟΔΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ



ΟΔΟΣ ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ





ΟΔΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ



ΟΔΟΣ ΚΥΠΡΟΥ



ΓΟΥΜΕΝΙΣΣΑ

ΟΔΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ



ΟΔΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ



ΟΔΟΣ ΙΩΝΟΣ ΔΡΑΓΟΥΜΗ



ΟΔΟΣ Π. ΜΕΛΑ



ΑΞΙΟΥΠΟΛΗ

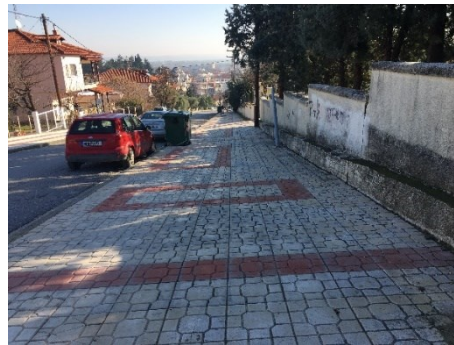
ΟΔΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΔΟΣ



ΟΔΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ









ΟΔΟΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ



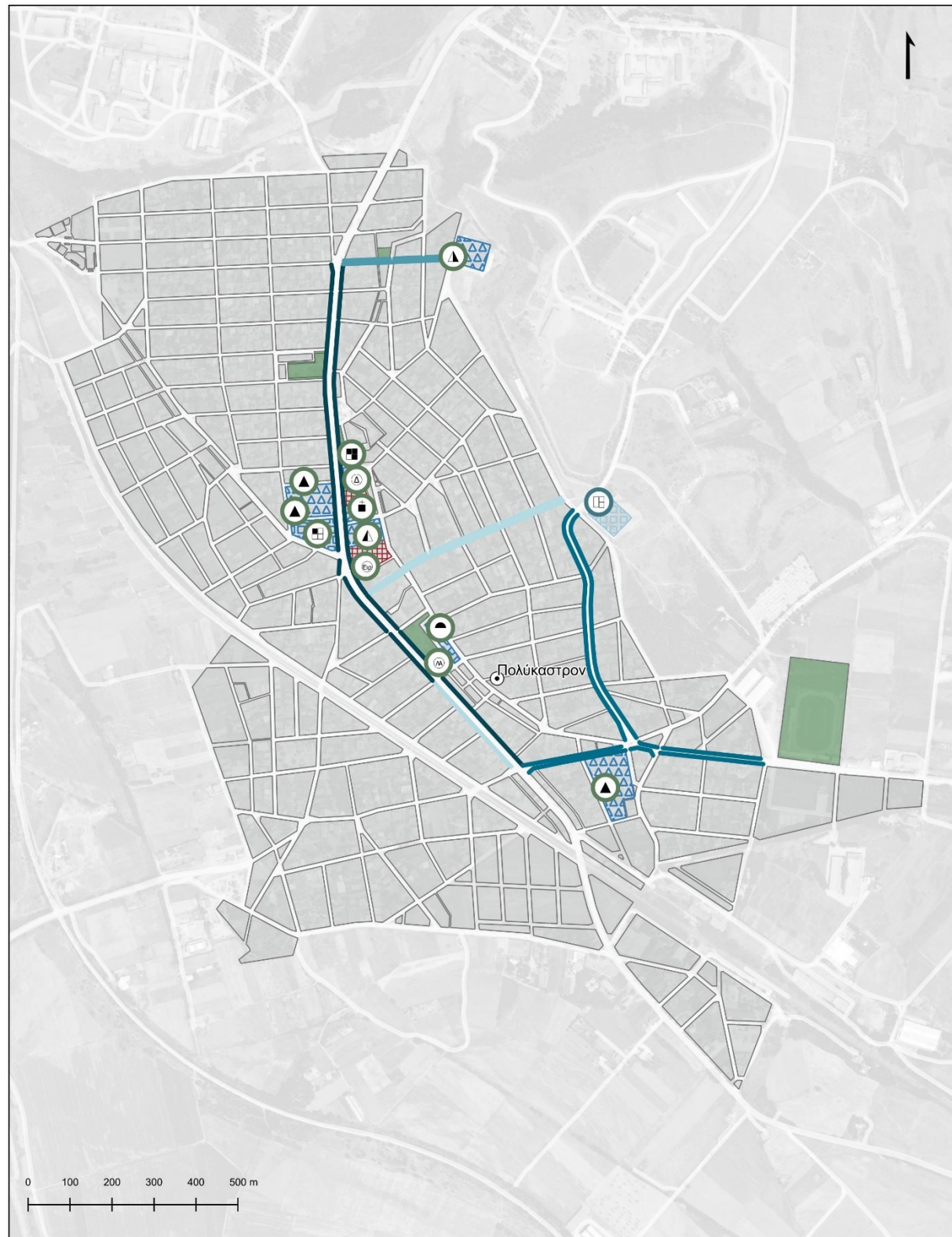
2. Χάρτες Υφιστάμενης Κατάστασης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Τοπικό οδικό δίκτυο

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Εκπαίδευση
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινωνικές Υπηρεσίες
-  Δημαρχείο
-  Ειρηνοδίκηο
-  Λέσχη Αξιωματικών Φρουρών
-  Πολιτισμός
-  Πολιτιστικό Κέντρο
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός
-  ΚΑΠΗ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ	Π.1.1.Α
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ		

Αναδοχος

Συντονιστής Ομάδας Εργασίας

Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός







Προϊστάμενος της ΔΤΥ
ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023















Έκδοση 1η

0 100 200 300 400 500 m

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Τοπικό οδικό δίκτυο

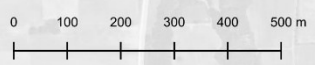
Σημεία ενδιαφέροντος

-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Κοινωνικές Υπηρεσίες
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  Κοινότητα
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός









ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ












ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ	Π.1.1.Β
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ		
Αναδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

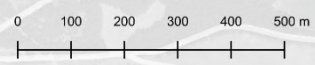
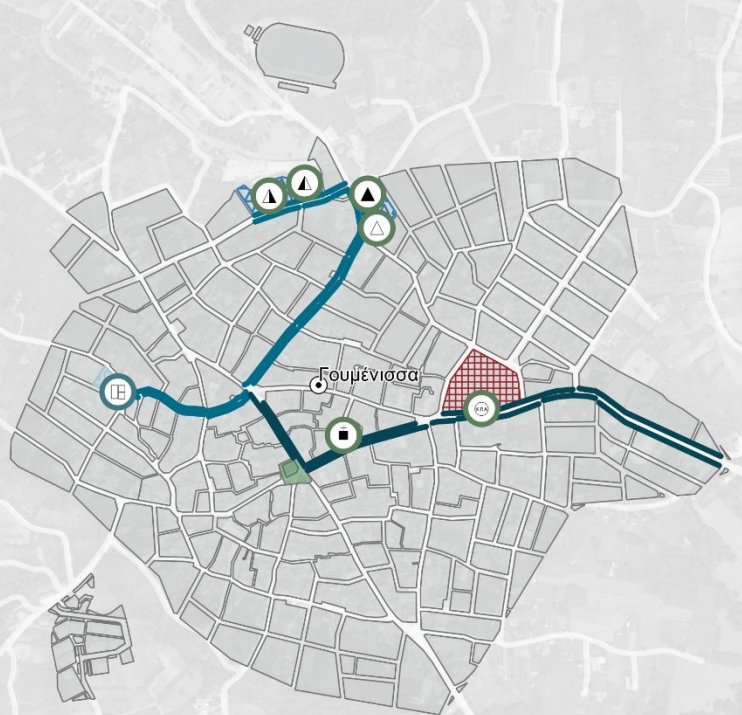


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας
-  Δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις
-  Πρωτεύουσα αρτηρία
-  Δευτερεύουσα αρτηρία
-  Συλλεκτήρια οδός
-  Τοπικό οδικό δίκτυο

Σημεία ενδιαφέροντος





-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινοφελείς Υπηρεσίες
-  Κέντρο Προώθησης Απασχόλησης και Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης
-  Υγεία
-  Κέντρο Υγείας
-  Πολιτισμός
-  Θρησκευτικός Χώρος



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΟΥΜΕΝΙΣΣΑΣ	Π.1.1.Γ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
-  Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Εκπαίδευση
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινοφελείς Υπηρεσίες
-  Δημαρχείο
-  Ειρηνοδικείο
-  Λέσχη Αξιωματικών Φρουρών
-  Πολιτισμός
-  Πολιτιστικό Κέντρο
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός
-  ΚΑΠΗ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ	Π.1.2.Α
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		

Ανάδοχος

Συντονιστής Ομάδας Εργασίας

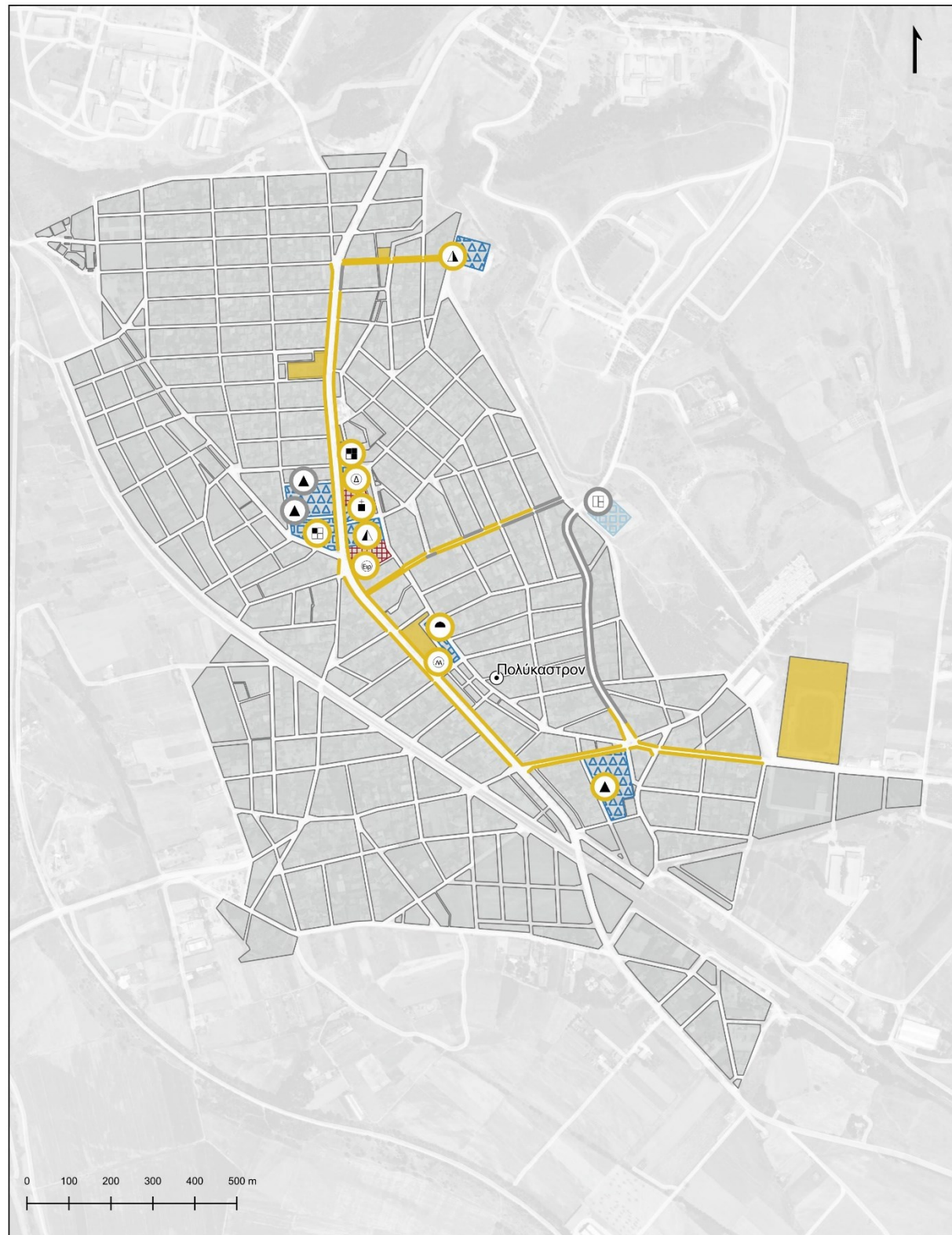
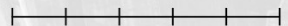
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Προστάσιμος της ΔΤΥ
ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ
Π.Ε. Πολιτικών Μηχανικών





ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η















0 100 200 300 400 500 m



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
-  Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)

Σημεία ενδιαφέροντος





-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Κοινωφελείς Υπηρεσίες
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  Κοινότητα
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός














ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

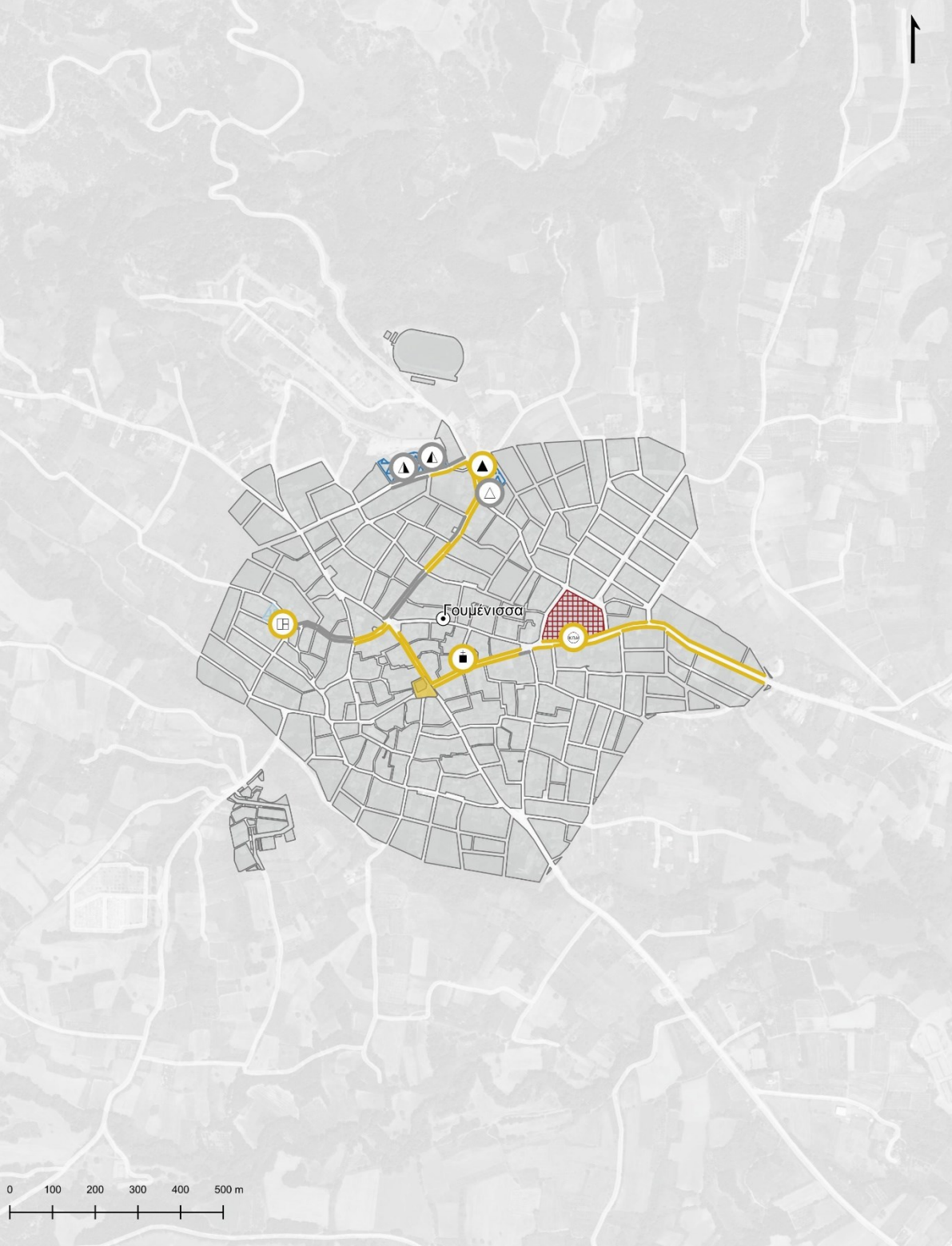
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ	Π.1.2.Β
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ Π.Ε. Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Χώρος με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμος χώρος)
-  Διαδρομή χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας
-  Διαδρομή με υποδομές που χρήζουν βελτίωσης (μερικώς προσβάσιμη διαδρομή)

Σημεία ενδιαφέροντος






-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινωφελείς Υπηρεσίες
-  Κέντρο Προώθησης Απασχόλησης και Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης
-  Υγεία
-  Κέντρο Υγείας
-  Πολιτισμός
-  Θρησκευτικός Χώρος



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΟΥΜΕΝΙΣΣΑ	Π.1.2.Γ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος συγκεντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
-  Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Σημείο καταφυγής
-  Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιθαλψής)

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Εκπαίδευση
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινοφελείς Υπηρεσίες
-  Δημαρχείο
-  Ειρηνοδίκηο
-  Λέσχη Αξιωματικών Φρουρών
-  Πολιτισμός
-  Πολιτιστικό Κέντρο
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός
-  ΚΑΠΗ

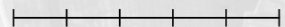
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ	Π.1.3.Α
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΓΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	






ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η















0 100 200 300 400 500 m

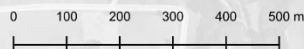
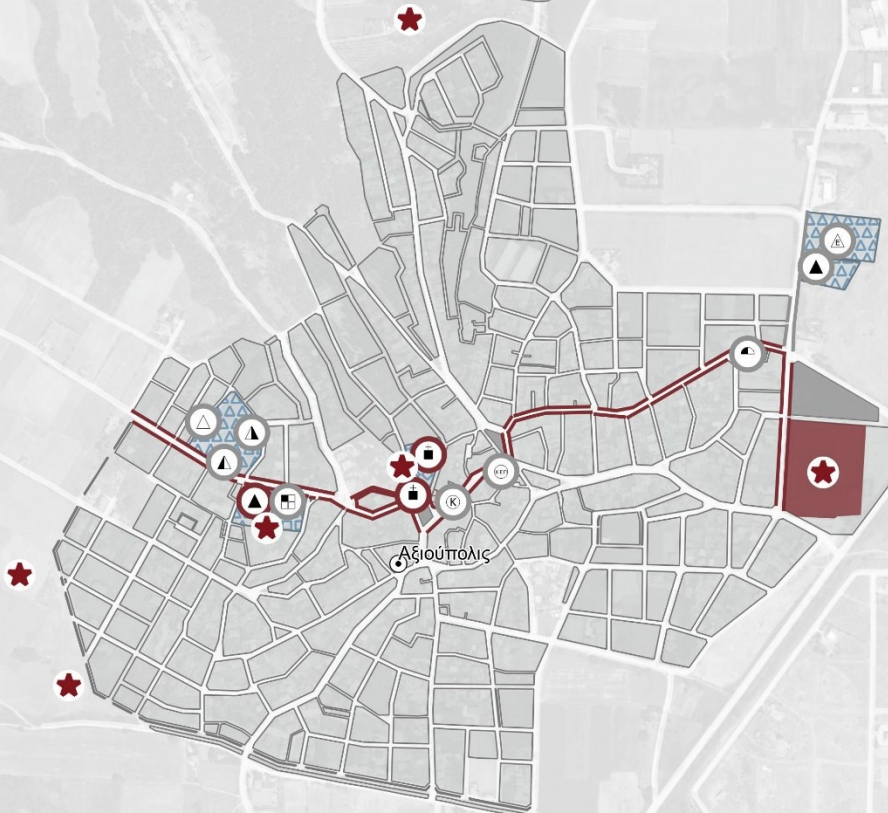


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος συγκεντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
-  Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Σημείο καταφυγής
-  Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περίθαλψης)

Σημεία ενδιαφέροντος






-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Κοινωφελείς Υπηρεσίες
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  Κοινότητα
-  Πολιτισμός
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Πρόνοια
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ	Π.1.3.Β
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ		
Αναδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προστάσιμος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ Π.Ε. Πολιτικών Μηχανικών	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χώρος συγκεντρωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
-  Χώρος που δεν αποτελεί χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Σημείο καταφυγής
-  Δεν αποτελεί οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης
-  Οδευση προς χώρο έκτακτης ανάγκης (καταφυγής, εκτόνωσης, προσωρινής περιβαλψης)

Σημεία ενδιαφέροντος

-  Εκπαίδευση
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Κοινοφελείς Υπηρεσίες
-  Κέντρο Προώθησης Απασχόλησης και Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης
-  Υγεία
-  Κέντρο Υγείας
-  Πολιτισμός
-  Θρησκευτικός Χώρος

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΟΥΜΕΝΙΣΣΑ	Π.1.3.Γ
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η



0 100 200 300 400 500 m

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Πλάτη πεζοδρομίων

- <1.50 μ.
- 1.50-2.10 μ.
- 2.10-3.00 μ.
- >3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο

- Σημεία ενδιαφέροντος
- ▲ Δημοτικό Σχολείο
- ▲ Γυμνάσιο
- ▲ Γενικό Λύκειο
- Ⓐ Δημαρχείο
- Ⓔ Ειρηνοδικείο
- Ⓜ Λέσχη Αξιωματικών Φρουρών
- ⌂ Πολιτιστικό Κέντρο
- Ⓜ Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός
- ΚΑΠΗ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

















ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ	Π.1.4.Α
ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		
Ανάδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών	

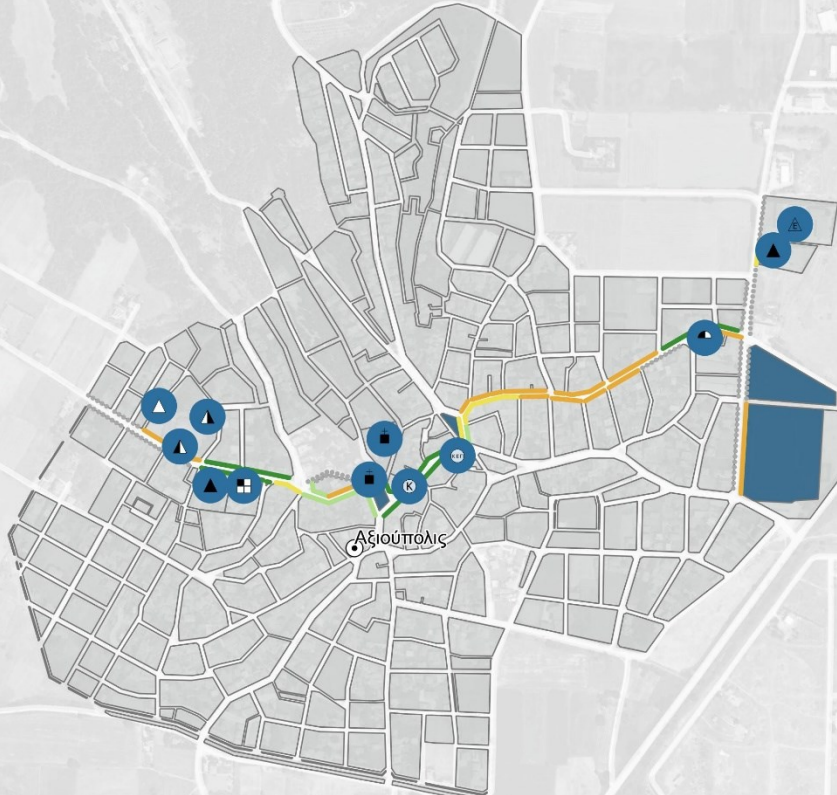
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Πλάτη πεζοδρομίων

-  <1.50 μ.
-  1.50-2.10 μ.
-  2.10-3.00 μ.
-  >3.00 μ.
-  Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
-  Σημεία ενδιαφέροντος
-  Νηπιαγωγείο
-  Δημοτικό Σχολείο
-  Γυμνάσιο
-  Γενικό Λύκειο
-  Επαγγελματικό Λύκειο
-  Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
-  Κοινότητα
-  Δημοτική Βιβλιοθήκη
-  Θρησκευτικός χώρος
-  Παιδικός/Βρεφονηπιακός Σταθμός



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

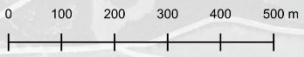
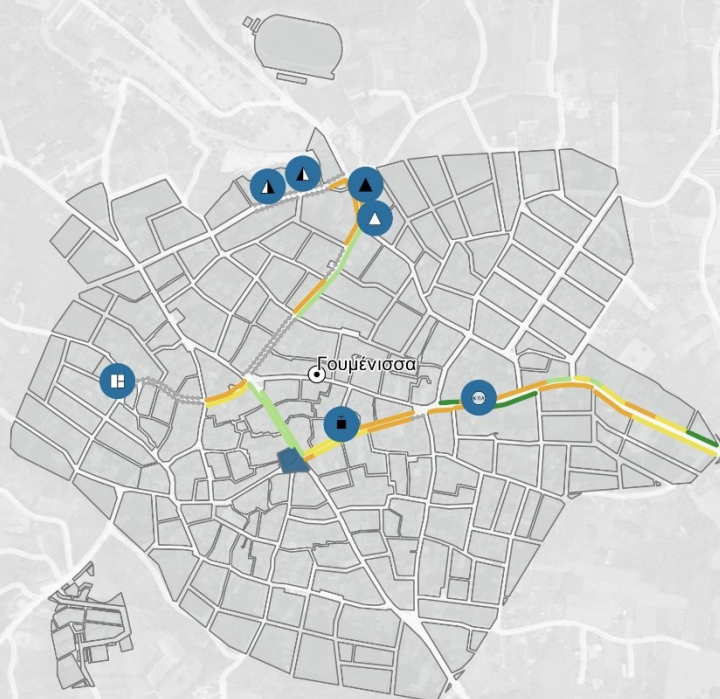
ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΥΠΟΛΗΣ	Π.1.4.Β
ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		
Αναδοχος	Συντονιστής Ομάδας Εργασίας	
Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ Αρχιτέκτων Μηχανικός	Προϊστάμενος της ΔΤΥ ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΓΛΗΣ Π.Ε. Πολιτικών Μηχανικών	
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023	Έκδοση 1η	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Πλάτη πεζοδρομίων

- <1.50 μ.
- 1.50-2.10 μ.
- 2.10-3.00 μ.
- >3.00 μ.
- Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο

- Σημεία ενδιαφέροντος
- Νηπιαγωγείο
- Δημοτικό Σχολείο
- Γυμνάσιο
- Γενικό Λύκειο
- Κέντρο Προώθησης Απασχόλησης και Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης
- Θρησκευτικός Χώρος
- Κέντρο Υγείας



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:	ΘΕΣΗ:	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ:
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΟΥΜΕΝΙΣΣΑΣ	Π.1.4.Γ
ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		

Ανάδοχος

Συντονιστής Ομάδας Εργασίας

Δρ. ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΕΟΥ
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Προστάτης της ΔΤΥ
ΛΑΖΑΡΟΣ ΣΟΥΠΛΗΣ
ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ: ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

Έκδοση 1η

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επιτεύχον Υπουργείο	ΦΕΚ	Βασικές Κατευθύνσεις
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παιονίας 2019-2023	Δήμος Παιονίας	Δήμος Παιονίας	-	Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου προγράμματος τοπικής ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας του Δήμου 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
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοινότητας Πολυκάστρου	Δ.Ε Πολυκάστρου		ΦΕΚ 884 Δ'/29-09-1986	
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Κοινότητας Γουμένισσας	Δ.Ε. Γουμένισσας		ΦΕΚ 436 Δ'/12-05-1986	
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αξιούπολεως	Δ.Ε. Αξιούπολης		ΦΕΚ 406 Δ'/29-04-1986	
Ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Γουμένισσας – Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Κοινότητας Λιβαδίων	Δ.Ε. Γουμένισσας, Δ.Ε. Λιβαδίων		ΦΕΚ 155 ΑΑΠ/13-04-2009	

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Δήμος Παιονίας	-	Η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω: <ul style="list-style-type: none"> • 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.
---------------------------------------	----------------	---	--