

# Financing Sustainable Mobility

## **REMEDI**

**RE**generating mixed-use **MED** urban communities congested by traffic through  
**I**nnovative low carbon mobility **sOL**utions

The Thessaloniki case study:  
*Redesign and upgrade of a major urban axis  
within a high-participatory approach for the development of the proposal*

**Anthi Tsakiropoulou**

M.Sc. Transportation Engineer

Dipl. Rural and Surveyor Engineer

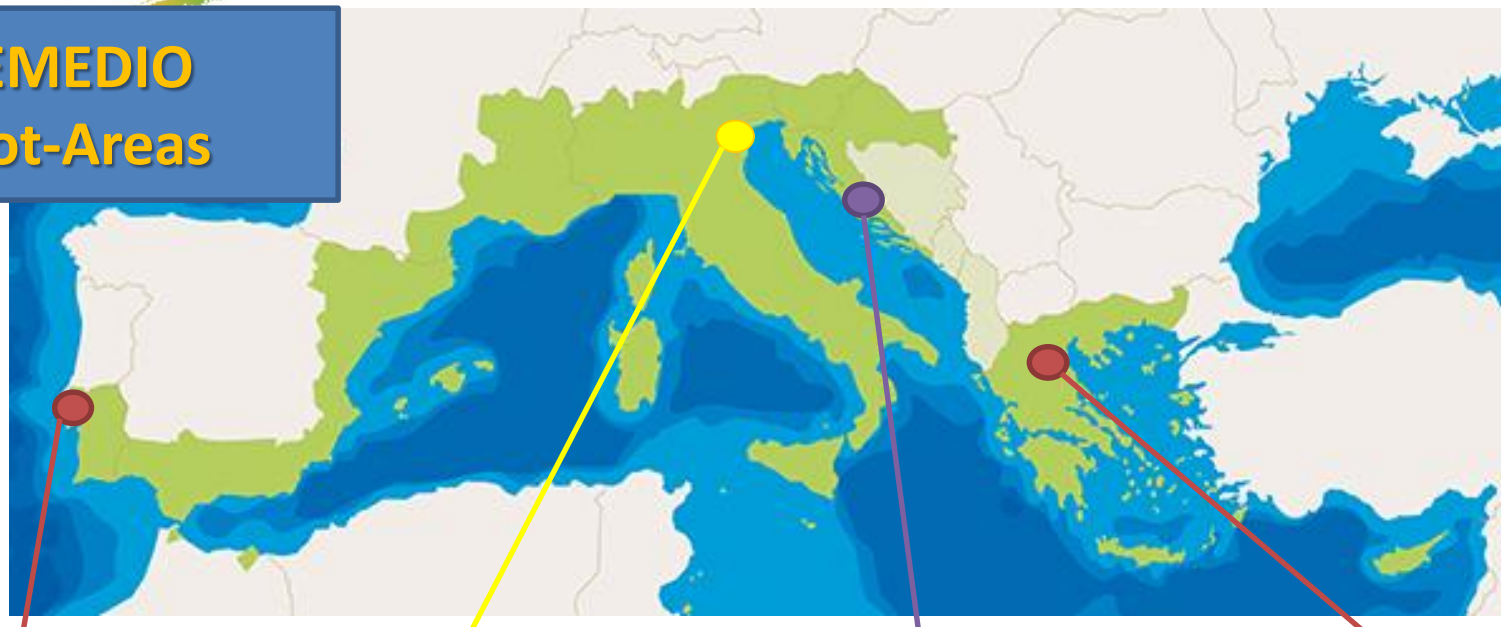
Major Development Agency Thessaloniki SA (MDAT SA), Greece

[tsakiropoulou@mdat.gr](mailto:tsakiropoulou@mdat.gr)



**MAJOR  
DEVELOPMENT  
AGENCY  
THESSALONIKI S.A.**

## REMEDIO Pilot-Areas



### Loures

158 km<sup>2</sup>  
205'000  
inhabitants

### Treviso

56 km<sup>2</sup>  
84'500  
inhabitants

### Split

79 km<sup>2</sup>  
179'000  
inhabitants

### Thessaloniki

1,455 km<sup>2</sup>  
1'110'312  
inhabitants



ARPA Veneto



Instituto  
Superior  
Tecnico



Municipality  
of Loures



City of Split



Metropolitan  
Development  
Agency of  
Thessaloniki



Municipality  
of Treviso



Aristotle  
University  
of Thessaloniki



University  
of Seville

## REMEDIO Small scale investments - Soft actions on Low Carbon Mobility Solutions

Thessaloniki

- redesign of the major penetration axis with a 2nd generation bus lane

Split

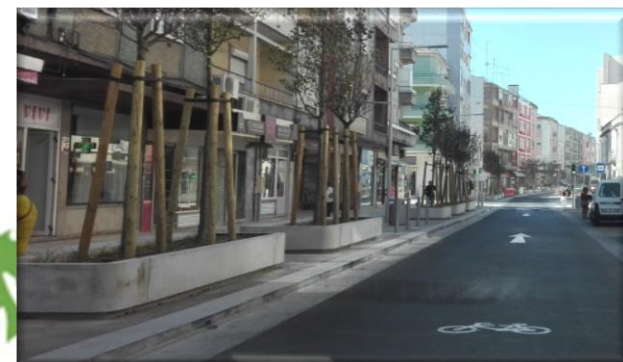
- mixed *e-bike* sharing network

Treviso

- Bike sharing network serving the pilot road

Loures

- renewal of a urban street toward an upgraded pedestrian and cycling profile of the area





## The road axis



- 4 streets (Ethn. Antistaseos – Vas. Olgas - Vas. Georgiou - Man. Andronikou)
- One of the most important road axis of the city of Thessaloniki
- Connecting the NE parts of the city with the city center
- With important commercial activity
- Dense residential area
- Within the administrative borders of 2 Municipalities
- 6,2 km length



## The road axis characteristics

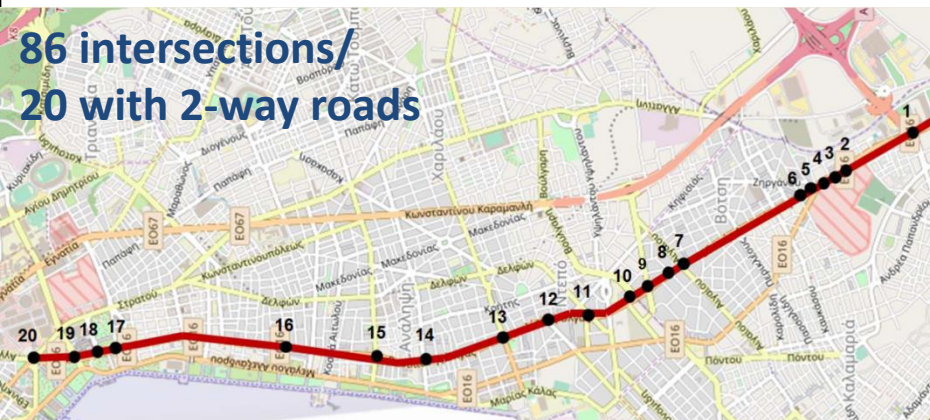


Part	7	6	5	4	3	2	1
Direction	One	One	One	One	One	One	Two
Lanes	4	4	3	4	4	4	3 (2)
Bus lane	No	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
On street parking	No	Yes	No	No	Yes	No	No



## The road axis characteristics

**86 intersections/  
20 with 2-way roads**



**31 signalised intersections**



**18 Bus stops**

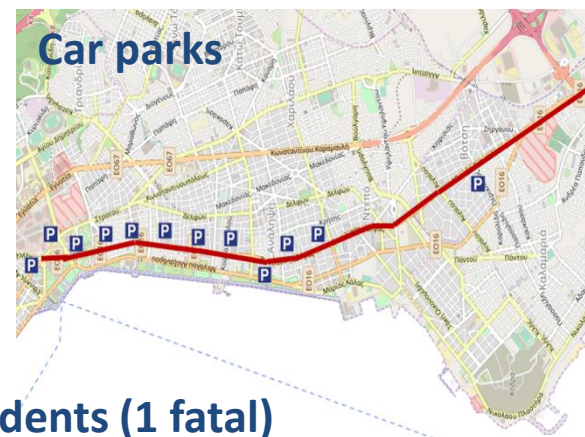
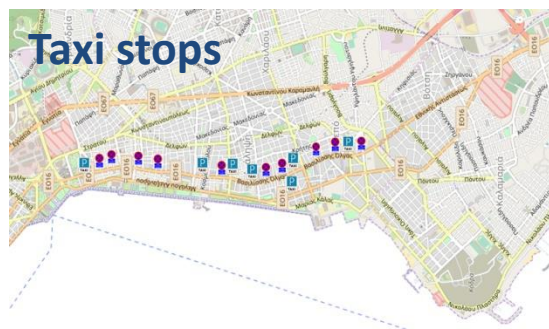


**8 bus lanes serving the axis**

Bus Lane	From	To	Average frequency
2	IKEA	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	13'
3	IKEA	Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ	8'
5	ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	8'
6	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10'
8	IKEA	ΚΤΕΛ	13'
30	ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ	ΑΠΟΘΗΚΗ	12'
33	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	11'
39	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ	12'
78	ΚΤΕΛ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	30'



## The road axis characteristics



### Intensive illegal and double parking



### 60 traffic accidents (1 fatal) recorded on average every year

Traffic accidents along the axis

Year	Total	Fatal	inv. pedestrian(s)	Injured		
				Dead	Heavily	Wounded
2010	54	2	14	2	2	61
2011	66	2	23	3	4	75
2012	60	0	18	0	2	65
2013	52	1	12	1	1	61
2014	57	1	16	1	0	67
2015	62	1	12	1	1	69
2016	60	1	13	1	3	78

## Analysis of the functions and land uses along the axis

### 1. Land use Mapping according to the main planning function

- *Main characteristic: the mixed use character of the axis with a multiplicity of uses (residential, commercial, leisure, services etc.)*
- *Number of inhabitants who live along the axis (first Building Square): 21.682*
- *Average brutto residential density along the axis (first Building Square): 285 inhabitants/hectare*





## Analysis of the functions and land uses along the axis

### 2. Mapping of the ground floor uses and classification by branches

- Total number of recorded shops: 939 (retail stores 37,8%, vacant stores 19,8%, cafes & restaurants 12.9%)



ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΙΣΟΓΕΙΟΥ: ΙΟΥΝΙΟΣ 2017



## ***Analysis of current traffic situation along the axis***

### ***A. Microsimulation model set up with detailed information about the axis***

- *Road sections and intersections (i.e. geometry, direction, slope, number, width and use of lanes, capacity, max allowed speed, on street parking, pedestrians' crossings, traffic control, etc.),*
- *Public Transport (i.e. bus stops, bus lines, routes, timetables, etc.)*
- *Vehicle types and characteristics*
- *Traffic demand and composition with trip O-D data from the available macrosimulation model of the Metropolitan area of Thessaloniki*

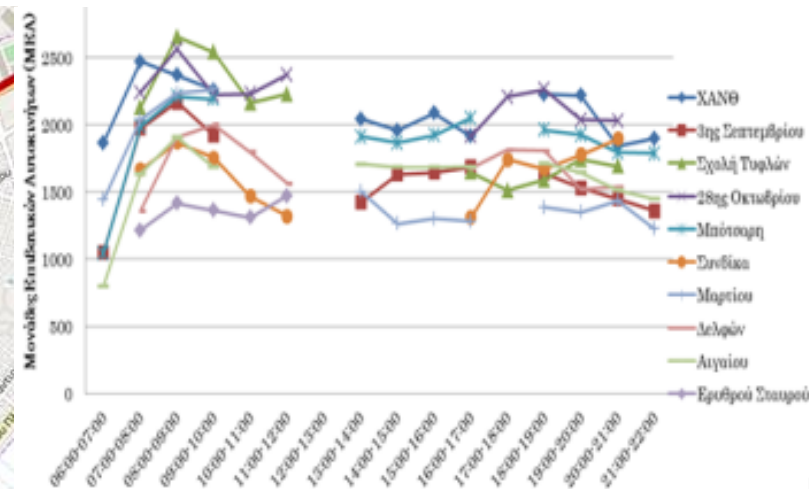




## Analysis of current traffic situation along the axis

### B. Calibration of the model

with traffic data, that were available for the city, and traffic counts, that took place in the framework of the SUMP of the municipality of Thessaloniki development, and more, that took place specifically for the needs of REMEDIO.



## ***Process for the elaboration of a proposal for the upgrade of the axis***

Based on the principles of Sustainable Urban Mobility Planning,  
a **high-participatory approach** followed:

- ✓ **OPEN PUBLIC DISCUSSION** for the development of a vision for the axis,  
*"An Urban Operational Axis for all ..."*
- ✓ **PARTICIPATORY WORKSHOP WITH STAKEHOLDERS OF THE CITY** for the identification the upgrade objectives and the preparation of preliminary proposals for its redesign
- ✓ **ONLINE PUBLIC CONSULTATION** to record the opinions and comments of stakeholders on the alternative proposals for the axis redesign
- ✓ **WORKSHOP WITH RELEVANT EXPERTS** (academics and practitioners) of the city for the definition of the final proposal

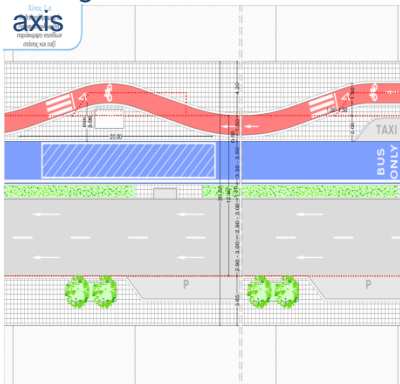




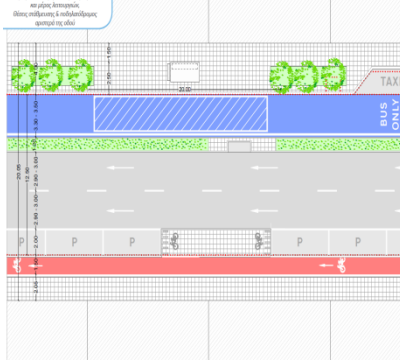
## Preliminary proposals for the redesign of the axis

### Type 1 proposals

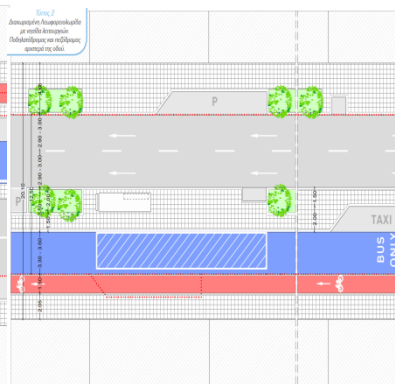
(a) with a separated Bus Lane and a Bicycleway on the right-hand side of the axis



(b) with a separated Bus Lane on the right-hand side and a Bicycleway on the left-hand side of the axis

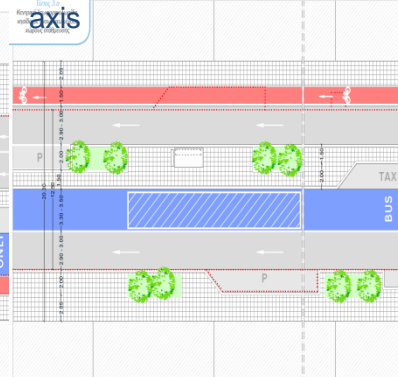


**Type 2 proposal** with a separated Bus Lane and a Bicycleway on the left-hand side of the axis

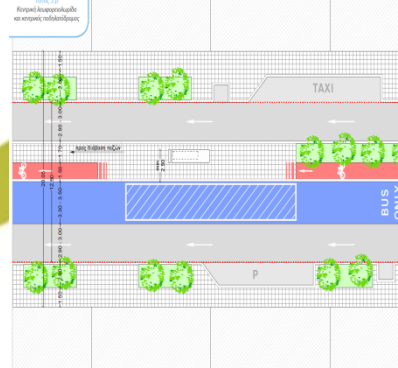


### Type 3 proposals

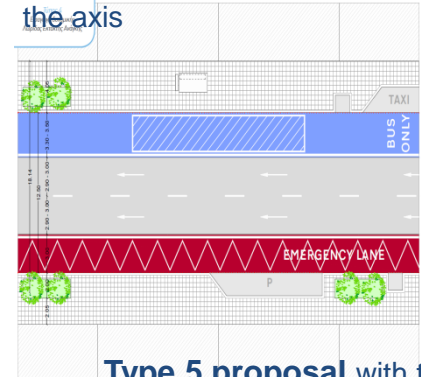
•with a Bus Lane in the centre and a Bicycleway on the right-hand side of the axis



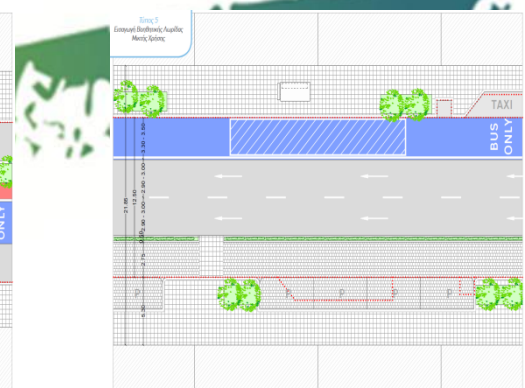
(b) with a Bus Lane and a Bicycleway in the centre of the axis



**Type 4 proposal** with a multi-purpose emergency lane on the left-hand side of the axis



**Type 5 proposal** with the creation of a mixed-use lane on the left-hand side of the axis



## OPEN PUBLIC DISCUSSION



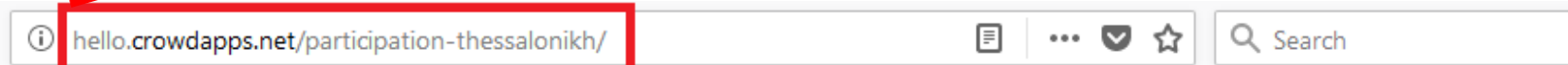




**PARTICIPATORY WORKSHOP WITH  
STAKEHOLDERS OF THE CITY**

## ONLINE PUBLIC CONSULTATION

<http://hello.crowdapps.net/participation-thessalonikh/>



**ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΑΕ/ΟΤΑ**  
ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΩΝ ΟΤΑ Α' ΒΑΘΜΟΥ  
ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
Ψηφιακή Πλατφόρμα Διαβουλεύσεων



Αρχική Πρόγραμμα REMEDIO ΜΑΘ Α.Ε. **Διαβουλεύσεις** Συμμετοχή Επικοινωνία

Μπες στο διάλογο





## ONLINE PUBLIC CONSULTATION

Όλες οι διαβουλεύσεις

Σε εξέλιξη: #Ασφάλεια, άνεση, ελευθερία στην μετακίνηση!



Σε εξέλιξη: #Ελκυστικός, φιλόξενος και λειτουργικός δημόσιος χώρος!

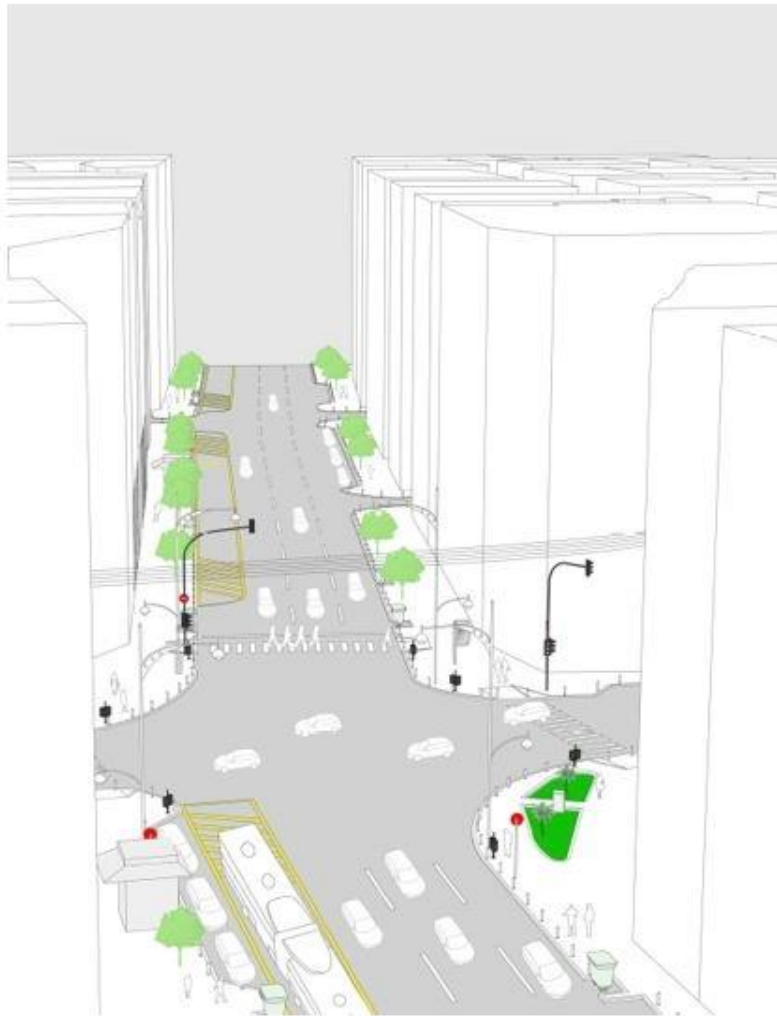


Σε εξέλιξη: #Εξυπνες τεχνολογικές λύσεις για αστικούς αέρες!



## ***Presentation of final proposal for the upgrade of the axis***

**Current situation of the axis**



**Proposed redesign**

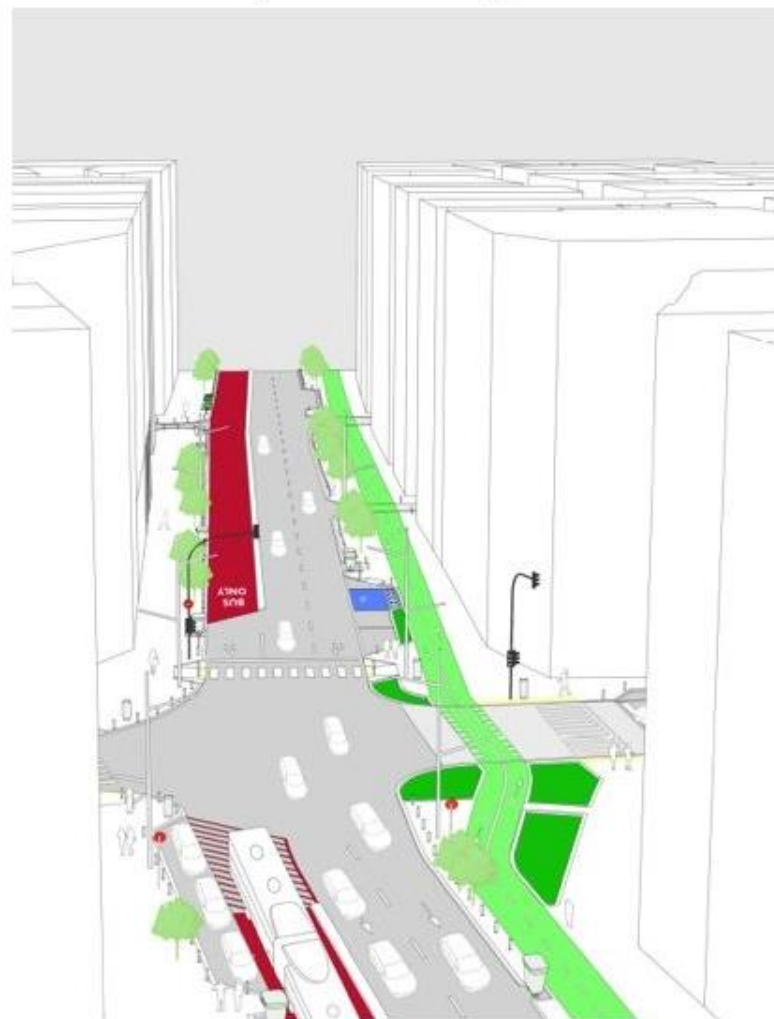


## ***Presentation of final proposal for the upgrade of the axis***

A proposal for the redesign of the axis

- ✓ increases the visibility and separation of the bus lane
- ✓ introduces a 2-way, bicycle path of 2,5 meters width
- ✓ serves taxis, waste collection and loading and unloading needs along the axis
- ✓ increases parking spaces (and introduces parking spaces for the disabled)
- ✓ extends the existing pavement and reduces the length of pedestrian crossings by up to 30%

### **Proposed redesign**





## ***Presentation of final proposal for the upgrade of the axis***



## *Existing situation of the axis*





## Technological solutions to be applied to the Eastern Horizontal Axis, by developing the chosen redesign solution

The solutions cover the following areas:

1. Public charging of electric vehicles
2. Smart control of parking irregularities
3. Bus lane surveillance, using smart cameras
4. Smart street lighting
5. Emergency and civil protection lanes
6. Smart pedestrian crossings





## ***From Planning to Implementation - Call for Proposals***



HELLENIC REPUBLIC

MINISTRY FOR DEVELOPMENT, COMPETITIVENESS,  
INFRASTRUCTURE, TRANSPORT & NETWORKS

**General Secretariat for Investment (NSRF)**



Directorate General for Regional Policy Development  
Programming & Public Investments'  
Publication of Calls for Proposals



## From Planning to Implementation - Call for Proposals



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ  
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΣΠΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ  
ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5-7  
Π.Α. Συντάγματος  
Ταχ. Κώδικας : 10180

Αθήνα, 15/10/2018  
Αριθ. Πρωτ. : 108603 -  
15/10/2018

ΠΡΟΣ : Όπως πίνακας Αποδεκτών

**Θέμα: Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για την προετοιμασία και ωρίμανση έργων για υλοποίηση/συγχρηματοδότηση στην προγραμματική περίοδο 2021-2027**

Σας γνωρίζουμε ότι οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) για τη νέα προγραμματική περίοδο 2021-2027, τόσο σε επίπεδο προϋπολογισμού, όσο και κανονιστικού πλαισίου έχουν κατατεθεί για διαβούλευση από τα Κράτη Μέλη ήδη από τον Μάιο 2017 και συνεχίζουν να εμπλουτίζονται.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι στο πλαίσιο της διαβούλευσης στα προβλεπόμενα κοινοτικά όργανα θα γίνουν αλλαγές, βελτιώσεις και προσαρμογές, όμως το βασικό πλαίσιο και οι βασικές επιλογές δεν θα αλλάξουν σημαντικά.

Η υλοποίηση της τρέχουσας περιόδου βρίσκεται περίπου στο μέσο της χρονικά και από τα στοιχεία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού (ΕΑΣ) και του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων διαφαίνεται ότι υπάρχει σχετική υπέρβαση στην υποβολή από τους δικαιούχους σκόπιμων επιλέξιμων έργων με προχωρημένο βαθμό ωρίμανσης, που να επιτρέπει την ταχεία έναρξη τους στα προγράμματα (δημοπράτηση, συμβασιολογία και υλοποίηση). Η διαπίστωση αυτή αφορά κατά κύριο λόγο έργα επιλέξιμα για συγχρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής, δηλ. έργα υποδομής των θεματικών Στόχων (Θ.Σ.) 2,4,5,6,7 καθώς και στο σκέλος των Θ.Σ. 9 και 10 που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ (υποδομές υγείας και εκπαίδευσης).

Για να αντιμετωπιστεί έγκαιρα το ενδεχόμενο επανάληψης ενός τέτοιου φαινομένου για την επόμενη προγραμματική περίοδο, το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης αποφάσισε να υποστηρίξει με **επιπλέον εθνικούς πόρους** την ωρίμανση σκόπιμων και επιλέξιμων έργων υποδομής των κατηγοριών που αναφέρθηκαν προηγούμενα.



Βασικά κριτήρια για την επιλογή αυτών των έργων προς ωρίμανση, θα είναι αφενός η επιλεξιμότητα για τη νέα περίοδο, όπως βεβαίως προδιαγράφεται στην παρούσα φάση και αφετέρου η σκοπιμότητα αυτών στην κατεύθυνση εκπλήρωσης βασικών αναπτυξιακών στόχων σε επίπεδο χώρας, τομέων, περιφερειών και δήμων.

Οι κυριότερες **κατηγορίες επιλέξιμων δαπανών υποδομής** με βάση τους Κανονισμούς του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής σε γενικές γραμμές είναι:

- επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών και στον τομέα του περιβάλλοντος, όπου όμως **δεν θα είναι πλέον επιλέξιμες οι επενδύσεις σε ΧΥΤΑ/ΧΥΤΥ**
- δράσεις για την προσαρμογή και το μετριασμό της Κλιματικής Αλλαγής (συμπεριλαμβανομένων αντλημυμικών και δασοπροστασίας)
- επενδύσεις στον τομέα της Ενέργειας που αφορούν τις ανανεώσιμες και την ενεργειακή απόδοση. **Δεν αναφέρονται οι επενδύσεις σε Φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια εκτός των άξυνων συστημάτων διανομής.**
- δράσεις προστασίας ανάπτυξης και προβολής της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και ακοιταρισμού, των πολιτιστικών υπηρεσιών και της δημόσιας τουριστικής περιουσίας
- υποδομές για την **προσωρινή υποδοχή** καθώς και για τη **στέγαση μεταναστών**, προσφύγων και ατόμων που ζητούν ή βρίσκονται υπό διεθνή προστασία.

**Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής δεν θα είναι επιλέξιμες οι επενδύσεις:**

- σε υποδομές αεροδρομίων και
- σε ευρωζωνικές υποδομές σε περιοχές στις οποίες υπάρχουν τουλάχιστον δύο ευρωζωνικά δίκτυα ισότιμης κατηγορίας.

Στην παρούσα φάση της διαβούλευσης, που δεν υφίστανται καταγεγραμμένοι και εγκατεστημένοι στόχοι, προτεραιότητες, δείκτες κλπ, κρίνεται σκόπιμη η υποβολή μελετών για έργα, με βάση:

- α) τις υφιστάμενες στρατηγικές/σχεδιασμούς σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο,
- β) την κάλυψη κενών που εξακολουθούν να υφίστανται (π.χ. πιθανότητα επιβολής ποινών από ΕΕ για μη κάλυψη υποχρεώσεων) και
- γ) την κάλυψη αναπτυξιακών δυνατοτήτων που παραμένουν ανεκμετάλλετες.

Τέλος είναι σκόπιμο να αναφέρεται στην περιγραφή της πρότασής σας η ύπαρξη ή όχι άλλων μελετών που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου που προτείνετε.

**Για κάθε έργο θα συμπληρωθεί ένα Τεχνικό Δελτίο που θα αναφέρεται στις ανάγκες για την ωρίμανση του μελέτες ξεχωριστά.**

Με βάση τα παραπάνω καλούνται οι αποδέκτες της παρούσας να υποβάλλουν τις προτάσεις τους, μέχρι 15/12/2018, με συμπληρωμένο το συνημμένο Τεχνικό Δελτίο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [protokoloi@mneec.gr](mailto:protokoloi@mneec.gr), προκειμένου να λάβουν ηλεκτρονικό πρωτόκολλο, από το Γενικό πρωτόκολλο του ΥΠΟΙΑΝ (Νίκης 5-7), 2ος όροφος, με κοινοποίηση στις παρακάτω ηλεκτρονικές διευθύνσεις: [1.dedede@mneec.gr](mailto:1.dedede@mneec.gr), [2.scos@mneec.gr](mailto:2.scos@mneec.gr) και [3.evssa@mneec.gr](mailto:3.evssa@mneec.gr)

Αποδέκτες των αιτήσεων για χρηματοδότηση μελετών ωρίμανσης είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης  
Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων - ΕΣΠΑ  
Γ. Δ/ση Δημοσίων Επενδύσεων, Νίκης 5-7, Αθήνα Ταχ. κώδικας 10180

## From Planning to Implementation – Application for financing the studies

### ΤΕΧΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΟΥ

#### ΤΙΤΛΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΡΟΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗ:

Ολοκληρωμένος Επανεσχεδιασμός Ανατολικού Οριζώντιου Άξονα Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης (Δ. Καλαμαριάς/οδός Εθνικής Αντιστάσεως - Δ. Θεσσαλονίκης/οδός Βασ. Όλγας, Βασ. Γεωργίου Α', Μανόλη Ανδρόνικου, πλατεία ΧΑΝΘ).

#### ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

#### ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΑ ΑΡΧΗ:

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - (ΠΡΩΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ) - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ  
ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Ο.Τ.Α.

#### ΗΜ/ΝΙΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:

24/01/2019

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΤΑΚΤΗ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΩΑΚΕΙΜ ΚΑΝΔΥΛΙΑΡΗΣ
ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΦΟΡΕΑ	ΠΡ/ΝΟΣ Δ/ΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
Ταχ. Διεύθυνση :	Τηλ. : 2313317359
FAX :	E-MAIL : kandiliaris@mdat.gr



#### ΕΡΓΟ:

«ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ  
ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΙΚΟΥ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ»

“REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic  
through Innovative low carbon mobility sOlutions” (REMEDI)

το οποίο εντάσσεται στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Μεσογειακής Συνεργασίας  
Interreg MED 2014 - 2020

### ΤΕΥΧΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΜΟΙΒΩΝ



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2018



## From Planning to Implementation – Application for financing the studies

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
1.1 Συνοπτική περιγραφή φυσικού αντικείμενου	Ολοκληρωμένος επανασχεδιασμός του Ανατολικού Οριζόντιου άξονα, κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης με πρόβλεψη λεωφορειολωρίδας αποκλειστικής χρήσης, στο τμήμα των οδών Εθνικής Αντίστασης - Λεωφ. Βασ. Όλγας - Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α' - Μανόλη Ανδρόνικου, με τέρμα την πλατεία ΧΑΝΘ, μήκους 6,2 χλμ.
1.2 Πεδίο Πολιτικής που αντιστοιχεί (βλ. σχετικούς πίνακες)	ΜΙΑ ΠΙΟ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕ ΧΑΜΗΛΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΣΕ ΚΑΘΑΡΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΙ ΜΠΛΕ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, ΤΗΣ ΚΥΚΛΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΤΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ, ΤΗΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (vii) ενίσχυση της βιοοικολογίας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης  ΜΙΑ ΠΙΟ ΔΙΑΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΤΠΕ (iv) προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας
1.3 Πεδίο παρέμβασης (βλ. σχετικούς πίνακες)	Άλλες ανακατασκευές και βελτιώσεις οδών (αυτοκινητοδρόμων, εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών οδών)  Υποδομές ποδηλασίας
1.4 Συνοπτική τεκμηρίωση της σκοπιμότητας υλοποίησής του	Ο επανομαζόμενος Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης αποτελεί έναν συνεχόμενο αστικό άξονα κυκλοφορίας που διέρχεται από τα διοικητικά όρια δύο Δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Κολομαριάς. Περιλαμβάνει τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως, Λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας, Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α' και οδό Μανόλη Ανδρόνικου – πλατεία ΧΑΝΘ, έχει συνολικό μήκος 6,2 χιλιομέτρων, κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά και καταλήγει στον κόμβο της Πλατείας της ΧΑΝΘ.  Πρόκειται για έναν σημαντικό άξονα κυκλοφορίας της

	<p>πόλης αλλά και έναν αστικό άξονα που αρθρώνει τμήματα πυκνού αστικού ιστού με πολλές και ποικίλες αστικές λειτουργίες. Ο άξονας ενώνει ουσιαστικά το κέντρο που πολεοδομικού συγκροτήματος με την ανατολική περιοχή και το αεροδρόμιο. Επιπλέον, αποτελεί έναν άξονα ιστορικής σημασίας για τη πόλη καθώς περιλαμβάνει τμήματα της ιστορικής λεωφόρου των Εξοχών ή λεωφόρος των «Πύργων» (σημερινή λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας) που ένωνε την περιτειχισμένη πόλη με τις ανατολικές επεκτάσεις της, στα τέλη του 19ου αιώνα. Οι αστικές βίλες της ιστορικής Συνοικίας των Εξοχών που έχουν απομείνει σήμερα κατά μήκος της Λεωφόρου Βασ. Όλγας φιλοξενούν νέες αστικές λειτουργίες και αποτελούν ιστορικά και τουριστικά τοπίσματα.</p> <p>Ακριβώς για αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, ο επανασχεδιασμός του συγκεκριμένου άξονα κυκλοφορίας αποτέλεσε το πεδίο πιλοτικής εφαρμογής του προγράμματος Interreg MED με τίτλο «REMEDI - REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility sOlutions», στο εταιρικό σχήμα του οποίου συμμετέχει η ΜΑΘ.</p> <p>Ο επανασχεδιασμός του άξονα μελετήθηκε, σε στρατηγικό επίπεδο, στο πλαίσιο του έργου REMEDIΟ με στόχο να προωθηθούν κατευθύνσεις ολοκληρωμένου αστικού επανασχεδιασμού και να προωθηθούν λύσεις χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος. Στόχος, στη βάση των αρχών του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ήταν η πρόταση επανασχεδιασμού του άξονα να αναδειχθεί μέσα από διαδικασίες ευρείας διαβούλευσης με φορείς και αρχές, άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενους στη διαχείριση και λειτουργία του άξονα, καθώς και με το ευρύ κοινό, ώστε να επιλεγεί η λύση που θα έχει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή.</p> <p>Με δεδομένη την ώριμηση του έργου σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, οι μελέτες επανασχεδιασμού του Άξονα θα πρέπει να στοχεύουν στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη των φυσικών του χαρακτηριστικών σε όλα τα επίπεδα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ρύθμιση κυκλοφοριακών προβλημάτων με έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, διευθέτηση λωρίδας αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων με σύγχρονα μέσα και τεχνικές (λεωφορειολωρίδα 2ης γενιάς), διευθέτηση θεμάτων παρόδιας στάθμευσης και ένταξη ποδηλατοδρόμου.</li> </ul>
--	---



## From Planning to Implementation – Application for financing the studies

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ανάπλαση / επανασχεδιασμός του δημόσιου χώρου των πεζοδρομίων με λύσεις αύξησης του παρόδιου αστικού πρασίνου, βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων και αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού</li> <li>✓ Σχεδιασμός ένταξης καινοτόμων, τεχνολογικά, λύσεων για την υποστήριξη / ενθάρρυνση των πολιτών, την υποστήριξη της αμалής ροής της κυκλοφορίας, την επιτήρηση και την πρόληψη της παραβατικότητας (εφαρμογές και συστήματα ΤΠΕ)</li> </ul>
--	---

<p><b>2.1 ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ</b> (Εάν πρόκειται για περισσότερες διακριτές μελέτες, που θα ανατεθούν χωριστά αναφέρονται οι αντίστοιχοι τίτλοι)</p> <p>Μελέτη Ολοκληρωμένου Επανασχεδιασμού Ανατολικού Οριζόντιου Άξονα Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης (Δ. Καραμαριός/οδός Εθνικής Αντιστάσεως - Δ. Θεσσαλονίκης/οδός Βασ. Όλγας, Βασ. Γεωργίου Α', Μανόλη Ανδρόνικου, πλατεία ΧΑΝΘ).</p>
--

<p><b>2.2 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΛΕΤΩΝ</b> (περιγράφονται όλες οι μελέτες για τις οποίες ο φορέας αιτείται χρηματοδότηση)</p> <p>Περιβαλλοντική, Τοπογραφική, Συγκοινωνιακή, Αρχιτεκτονική, Φυτοτεχνική, Υδραυλική (όμβρια), Στατική (Τεχνικών έργων υποδομής), Οδοποιία, Ηλεκτρομηχανολογική (ηλεκτρ./κών εγκαταστάσεων, φωτισμού), Ηλεκτρονικών/ψηφιακών εφαρμογών.</p>
--

<p><b>2.3 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b> (αφορά σε όλες τις μελέτες)</p> <p>Οι μελέτες θα ανατεθούν ανάλογα με την προεπίληψη αμοιβής τους σύμφωνα με το εθνικό ή διεθνές δίκαιο και την νομοθεσία που κάθε φορά ισχύει. Οι μελέτες κάτω των ορίων θα δημοπρατηθούν με ανοικτό διαγωνισμό και οι μελέτες άνω των ορίων θα δημοπρατηθούν με ανοικτό διεθνή διαγωνισμό. Η εκπόνηση των μελετών θα συντελέσει στην ωρίμανση των έργων και την ένταξή τους σε πρόγραμμα της περιόδου 2021-2027.</p>
<p><b>2.4 Άλλες υφιστάμενες μελέτες για το συγκεκριμένο έργο</b></p> <p>Δεν έχουν εκπονηθεί τυχόν μελέτες για το συγκεκριμένο έργο</p>

### 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΘΕ ΜΕΛΕΤΗΣ

Μελέτη 1: Η εκτιμώμενη χρονική διάρκεια ολοκλήρωσης μετά τη δημοσίευσή είναι ΔΕΚΑ ΟΚΤΩ (18) μήνες

4. ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ : ΔΕΚΑ ΟΚΤΩ (18) μήνες

5. ΚΑΤ' ΑΡΧΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

5.1 ΜΕΛΕΤΗ 1: Π/Υ 850.000,00€

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ: **850.000,00€**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ



## ***From Planning to Implementation – Memorandum of understanding (MoU)***

### **Ongoing:**

- Drafting the Memorandum of Understanding between the Municipalities of Thessaloniki and Kalamaria, Transport Authority of Thessaloniki S.A. and MDAT with the structure below:
  - Section 1: Introduction
  - Section 2: Purpose
  - Section 3: Scope
  - Section 4: Definitions
  - Section 5: User Procedure Requirements
  - Section 7: Maintenance
  - Section 8: Oversight
  - Section 9: Updates to the MOU

### **In progress and until the end of the project:**

- Drafting the (Pre)Feasibility study, in order to support an application for EIB financing



# Follow and Join **REMEDI**



/remediomed and /Remedio THESS



[remedio.interreg-med.eu/](http://remedio.interreg-med.eu/)

