



ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου: σχέδιο, έργα και προκλήσεις

ΣΒΑΚ, ΣΑΠ, ΕΣΕΚΚ, βιοκλιματικές αναπλάσεις, ενιαίο δίκτυο πεζοδρομίων και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα

Νικόλαος Κουγιουμτζής / Αντιδήμαρχος Οικονομικών Υπηρεσιών,
Προγραμματισμού & Οργάνωσης
Δήμος Κορδελιού Ευόσμου

| Ημερίδα ΚΑΠΕ : « Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα » / 22-09-2026

Το πλαίσιο της παρέμβασης

1

Δράσεις του δήμου

Τι κάνουμε ήδη για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

7-8'

2

Προβλήματα & προτάσεις

Τι μας δυσκολεύει και ποιες λύσεις προτείνουμε

7-8'

Ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου:

Ένας αστικός, πυκνοκατοικημένος Δήμος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος στα δυτικά της Θεσσαλονίκης, με περισσότερους από 160.000 κατοίκους σε 13,46 km² - ο 2ος νεότερος ηλικιακά δήμος στην Ελλάδα (ΕΛΣΤΑΤ) και με την ύπαρξη αστικών κενών στην επικράτεια του.

Η βιώσιμη κινητικότητα εδώ είναι ζήτημα καθημερινής ποιότητας ζωής



Το αστικό μας περιβάλλον

Γρήγορη και άναρχη ανάπτυξη, με σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές

105.352

κάτοικοι (απογραφή ΕΛΣΤΑΤ 2021)

>160.000

ο πραγματικός πληθυσμός που ζει
σήμερα στον Δήμο

13,46 km²

έκταση δήμου

~7.800

κάτοικοι/km² με βάση την
απογραφή, πολύ περισσότεροι
στην πράξη

Τ

Νέος πληθυσμός, δυνατή αγορά, μεγάλες ελλείψεις - προκλήσεις

Η άναρχη ανάπτυξη κατά τα πρώιμα στάδια ανάπτυξης του Δήμου και οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης την τελευταία 10ετία, επηρέασε την πορεία της ανάπτυξης του Δήμου – Η εικόνα του Δήμου αποτελείται από ένα πυκνοδομημένο αστικό περιβάλλον στον παραδοσιακό ιστό του και από αραιοκατοικημένο περιβάλλον στις υπό ανάπτυξη περιοχές, άνωθεν της Περιφερειακής οδού και κάτω από την οδό Μοναστηρίου (Αστικά Κενά) - Αποτέλεσμα : ανεπάρκεια σε υποδομές (ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμους, πάρκα, σχολεία και αθλητικούς χώρους κλπ) και στις δύο περιοχές για διαφορετικούς λόγους στην καθημία.



Ένας Δήμος “κομμένος” στα “δύο”.. (αστικά κενά)

Η περιφερειακή οδός

Διασχίζει τον Δήμο και χωρίζει τον παραδοσιακό ιστό του από τις νεότερες περιοχές «άνωθεν της περιφερειακής οδού», όπου ζουν πολλές νέες οικογένειες και αναπτύσσεται ραγδαία μετά την ανάσχεση των οικοδομικών εργασιών κατά την οικονομική κρίση.

(Οδός Μοναστηρίου, σιδηροδρομικές γραμμές, στρατόπεδα, εγκαταλελειμμένοι βιομηχανικοί χώροι)

2 + 2

πεζογέφυρες και οδικές συνδέσεις: οι μόνες διελύσεις ανάμεσα στις δύο πλευρές

Αποκομμένες γειτονιές

Παιδιά που πηγαίνουν στο σχολείο ή στο γήπεδο, συμπολίτες με αναπηρία, ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσι: όλοι δυσκολεύονται. Κάθε διέλευση καταλήγει σε ΙΧ στους λίγους διαθέσιμους δρόμους.

>160.000

κάτοικοι και μόλις 4 σημεία σύνδεσης των δύο πλευρών



Ένας κοινός στόχος, πολλά σχέδια

Όλα τα σχέδια συγκλίνουν σε ένα ενιαίο, προσβάσιμο δίκτυο για τον πεζό και τον ποδηλάτη



ΣΒΑΚ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας:
εγκεκριμένο με ΥΑ 45819 (ΦΕΚ 1999/7-4-2026), 63
μέτρα έως το 2034



ΣΔΑΕΚ

Σχέδιο Δράσης για την Ενέργεια και το Κλίμα —
Σύμφωνο Δημάρχων, μείωση εκπομπών CO₂



ΣΦΗΟ

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων — δίκτυο
φορτιστών, ηλεκτροκίνηση



ΣΑΠ

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας: Πρόταση (Π2)
Σεπτ. 2026, δίκτυο 62 χλμ. υποδομών πεζών



ΕΣΕΚΚ

Επιχειρησιακό Σχέδιο Εξασφάλισης Κοινόχρηστων-
Κοινοφελών Χώρων: 436 χώροι σε 5 δράσεις



Καν. Κοινοχρήστων Χώρων

Διαχείριση δημόσιου χώρου με προτεραιότητα σε
πεζούς & ΑμεΑ

Πώς δένουν μεταξύ τους

Το ΣΒΑΚ ορίζει το δίκτυο, το ΣΑΠ το κάνει προσβάσιμο, το ΕΣΕΚΚ εξασφαλίζει τους χώρους που λείπουν, και τα έργα (ΟΧΕ-ΒΑΑ, Καραολή και Δημητρίου, κοινόχρηστα ποδήλατα) τα υλοποιούν.



1

**ΕΡΓΑ & ΔΡΑΣΕΙΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ**



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Εγκριμένο με την ΥΑ 45819 (ΦΕΚ 1999/7-4-2026) · τελικό ΣΒΑΚ Φεβ. 2025 · χρηματοδότηση Πράσινου Ταμείου 105.000 €

63

μέτρα παρέμβασης, οργανωμένα
σε 20 πακέτα

2029 · 2034

οι δύο χρονικοί ορίζοντες
υλοποίησης

18

προτεραιότητες, κάτω από τους 9
σκοπούς του ν. 4784/2021

3,3%

στόχος μεριδίου ποδηλάτου στην
πρωινή αιχμή το 2034, από ~1%
σήμερα

Τι προβλέπει για τον Δήμο μας

Δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε δύο βρόχους, κάτω και άνω της περιφερειακής (6.1) · κοινόχρηστα ποδήλατα (6.3) · ριζικές αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων 15 εκ. € (8.1) · έξυπνες διαβάσεις (4.6) · ελεγχόμενη στάθμευση (14.1) · όριο 30 χλμ./ώρα στο τοπικό δίκτυο (5.2) · υπογειοποίηση τμήματος της περιφερειακής (2.2).



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ)

Πρόταση Π2, Σεπτέμβριος 2026 · χρηματοδότηση Πράσινου Ταμείου 124.000 €

62 χλμ.

υποδομές πεζών σε 31 χλμ. οδικού δικτύου

77,8%

αρνητική αξιολόγηση της συνολικής προσβασιμότητας

88,9%

αρνητική αξιολόγηση για τα εμπόδια στα πεζοδρόμια

81,5%

αρνητική αξιολόγηση για την παράνομη στάθμευση

Υλοποίηση σε δύο χρόνια από την έγκριση

Τρία έργα: πεζοδρόμια του δικτύου, κοινόχρηστοι χώροι, δημόσια κτίρια. Παρεμβάσεις 1ου και 2ου έτους, οι πιο σύνθετες στην επόμενη αναθεώρηση. Πρώτη προτεραιότητα για τους πολίτες: πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους (74,1%).



Ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρομίων

Βιοκλιματική ανάπλαση (OXE-BAA)

- 15.000.000 € από τις OXE-BAA της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας
- Αναπλάσεις Κεντρικών αξόνων: Μεγάλου Αλεξάνδρου, Παύλου Μελά, Μαιάνδρου, Αναγεννήσεως
- Φαρδύτερα πεζοδρόμια, φυτεύσεις, νέος φωτισμός, μέτρα ήπιας κυκλοφορίας
- 5 δημοτικά ακίνητα άνωθεν περιφερειακής μετατρέπονται σε πάρκα
- Στάδιο: Ολοκληρώθηκε η εκπόνηση Μελετών – Αναμονή σχετικών εγκρίσεων – Δημοπράτηση αρχές του 2027

Οι δύο αναπλάσεις ενώνονται σε ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρομίων από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη.

Ανάπλαση οδού Καραολή και Δημητρίου

6,8 εκ. € · φορέας κατασκευής η Αναπτυξιακή Νομού Θεσσαλονίκης · Υπό κατασκευή (ποσοστό υλοποίησης περίπου 50%)

Ο μεγαλύτερος άξονας του Δήμου, από τα όρια του Δήμου Παύλου Μελά (σχεδόν από το ύψος της οδού Λαγκαδά) έως την οδό Μοναστηρίου (Μυτιληνάκια)

Ανάπλαση Δικτύου οδών στη Δ.Ε. Ελευθερίου-Κορδελιού

Δημιουργία Κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Καραολή και Δημητρίου

Οι δύο αναπλάσεις ενώνονται σε ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρομίων από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη.



Προσβασιμότητα, οδική ασφάλεια και στάθμευση

Ράμπες ΑμεΑ

Κατασκευή ραμπών σε σχολικές μονάδες και δημοτικά κτίρια · έργο 120.000 € (ΕΣΠΑ Κεντρικής Μακεδονίας) για προσβασιμότητα σε δημοτικό κτίριο.

Έξυπνες διαβάσεις

Πρόγραμμα σε συνεργασία με το **Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας** για την ασφαλέστερη διέλευση των πεζών.

Smart Cities

Πιλοτική εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης και έξυπνες διαβάσεις σε οδούς του Δήμου.

Υπόγειο πάρκινγκ

150 θέσεις, σε λειτουργία μέσα στο επόμενο διάστημα: λιγότερα αυτοκίνητα στην επιφάνεια, περισσότερος χώρος για τον πεζό.



Το σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων

«Βιώσιμη Μικροκινητικότητα — Β' Φάση» (Περιβάλλον & Κλιματική Αλλαγή 2021-2027) · 434.000 € · σε λειτουργία από 12/6/2026

53

Ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης

2

Ηλεκτρικά ποδήλατα ΑμεΑ

8

Σταθμοί μίσθωσης

62

Θέσεις κλειδώματος & φόρτισης

Χωροθέτηση σταθμών

Δημαρχείο / Πλ. Ευόσμου (12 θέσεις) · Πλ. Ελευθερίας (10) · Οδός Κ. Καραμανλή (8) · Α. Τρίτση-Σμύρνης (8)

Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής · Αθλητικό Πάρκο Ευόσμου · Μουσών-Μ. Αλεξάνδρου · Μακρυγιάννη (από 6 θέσεις έκαστος)



Οι πρώτοι τρεις μήνες σε αριθμούς

Στοιχεία πλατφόρμας διαχείρισης, 12/6 – 17/9/2026

472

εγγεγραμμένοι χρήστες, 208
ταυτοποιημένοι μέσω TAXISnet

562

χρήσεις ποδηλάτων

1.248 km

διανύθηκαν με τα ποδήλατα

0 €

έσοδα: η χρήση είναι δωρεάν,
όπως προβλέπει το πρόγραμμα

Τι μας δείχνουν τα δεδομένα

Περίπου 40% των χρήσεων γίνεται 18:00–21:00 και σχεδόν 4 στις 10 ξεκινούν από την Πλατεία Ευόσμου: σήμερα κυρίως αναψυχή. Το σύστημα λειτουργεί με κανόνες (14 αποκλεισμοί). **Επόμενος Στόχος: η καθημερινή μετακίνηση.**



Η κοινωνική διάσταση του σχεδιασμού

Καθολική προσβασιμότητα

Δύο δίθεσια ηλεκτρικά ποδήλατα ΑμεΑ, με υποβοήθηση χεριών και ποδιών και θέση συνοδού, στο Δ.Α.Κ. Ευόσμου — με δική τους εφαρμογή (Wheelchair Bikes).

6 ώρες

δωρεάν χρήση για χρήστες ΑμεΑ (έναντι 3 ωρών στον στόλο πόλης)

Μηδενικό κόστος πρόσβασης

Δωρεάν εφαρμογές (easybike Kordelio Enosmos) και δωρεάν χρήση έως 3 ώρες ανά διαδρομή για τον στόλο πόλης — καμία οικονομική επιβάρυνση εισόδου στο σύστημα.

0 €

κόστος εγγραφής και χρήσης εντός των ορίων



Το θεσμικό σκέλος — πριν βγει το πρώτο ποδήλατο

Κανονιστική πράξη

Κανονισμός λειτουργίας εγκεκριμένος από το Δ.Σ. με την Απόφαση 94/2026, όπως ισχύει με την τροποποίησή της (ΑΔΣ 151/2026), με ισχύ ουσιαστικού νόμου κατ' άρθρο 79 ν.3463/2006 κατόπιν ελέγχου νομιμότητας της Α.Δ.Μ.Θ.

Επιβολή

Αρμόδια η Δημοτική Αστυνομία (άρθρο 3 ν.5003/2022) · διοικητικό πρόστιμο 500€ για παραβάσεις, βεβαιούμενο κατά ΚΕΔΕ.

Εποπτεία

Μικτή τριμελής επιτροπή (υπάλληλοι & αιρετοί): εποπτεία διαχειριστή, καταγγελίες δημοτών, φάκελοι ζημιών/κλοπών, εισήγηση τροποποιήσεων.

Ασφάλιση & GDPR

Κάλυψη αστικής ευθύνης 30.000€ (σωματικές βλάβες) / 15.000€ (υλικές ζημιές) ανά συμβάν · πλήρης συμμόρφωση ΓΚΠΔ με ορισμένο DPO.



Τεχνολογία, δεδομένα και σύνδεση με το Σ.Β.Α.Κ.

Τεχνολογικά χαρακτηριστικά

- Ταυτοποίηση μέσω TaxisNet (ή email / έγγραφο ταυτότητας)
- 4G/GPS σε κάθε ποδήλατο, ηχητικός συναγερμός
- Geofencing με αυτόματη ειδοποίηση εκτός ζώνης
- Αυτόματο «κλείδωμα» υποπτων λογαριασμών
- Help desk 365 ημέρες, 08:00–22:00, απόκριση < 15''
- Ψευδωνυμοποιημένα δεδομένα προς την Πλατφόρμα Μικροκινητικότητας του ΚΑΠΕ

Από το 2016 στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ (ΥΑ 45819/ΦΕΚ 1999/7-4-26)

Interreg Europe (InnovaSUMP) και πιλοτικό ΣΒΑΚ από το 2016 · τελικό ΣΒΑΚ Φεβρουάριος 2025, με χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου.

- 20 πακέτα, 63 μέτρα, ορίζοντες 2029 και 2034
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε δύο βρόχους, κάτω και άνω της περιφερειακής
- Στόχος 2034 στην πρωινή αιχμή: ποδήλατο από 1% σε 3,3%, ΙΧ από 74% σε 70%
- Όραμα: μια πόλη όπου πεζοί, ποδήλατα και ΜΜΜ πρωταγωνιστούν

Τα έργα που υλοποιούνται σήμερα είναι μέτρα που συμπεριλαμβάνονταν στο ΣΒΑΚ: αναπλάσεις, έξυπνες διαβάσεις, ελεγχόμενη στάθμευση, κοινόχρηστα ποδήλατα κ.α..

2

Προβλήματα & προτάσεις / καλές πρακτικές

Έξι ζεύγη «πρόβλημα → λύση», με έμφαση σε ό,τι μπορεί να λυθεί τοπικά και σε ό,τι χρειάζεται στήριξη από την πολιτεία



Τι μας δυσκολεύει (1/2)



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Αστικά Κενά :

- Η Περιφερειακή οδός & η οδός Μοναστηρίου διαχωρίζουν περιοχές του Δήμου - Απομονωμένες γειτονιές



ΠΡΟΤΑΣΗ · ΑΙΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Ασφαλείς διελεύσεις πεζών και ποδηλατών και καλύτερη συγκοινωνιακή σύνδεση, υπογιοποιήσεις, με τη συνδρομή Περιφέρειας και Κεντρικής διοίκησης.



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Το όριο του δήμου δεν είναι όριο μετακίνησης



ΠΡΟΤΑΣΗ / ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Συντονισμός των ΣΒΑΚ τόσο της Δυτικής Θεσσαλονίκης όσο και ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος, διαρκής συνεργασία με τον ΟΣΕΘ, ενιαίο δίκτυο ποδηλάτων με τους όμορους και όχι μόνο δήμους.



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Παράνομη στάθμευση και εμπόδια στα πεζοδρόμια



ΠΡΟΤΑΣΗ / ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Σχεδιασμός που αποτρέπει τη στάθμευση στο πεζοδρόμιο, ελεγχόμενη στάθμευση με προτεραιότητα στους κατοίκους, νέο υπόγειο πάρκινγκ.



Τι μας δυσκολεύει (2/2)



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η επόμενη μέρα του έργου



ΠΡΟΤΑΣΗ · ΑΙΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Πρόβλεψη λειτουργικού κόστους στον προϋπολογισμό από σήμερα, σύμβαση διαχείρισης με μετρήσιμα KPIs, εθνικό εργαλείο χρηματοδότησης της λειτουργίας.



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κανόνες χρήσης και αλλαγή συνηθειών



ΠΡΟΤΑΣΗ / ΚΑΛΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Κλιμάκωση κυρώσεων, ενημέρωση σε σχολεία και χώρους εργασίας, πιλοτικοί «σχολικοί δρόμοι» όπως στο Λονδίνο και στο Βέλγιο.



ΠΡΟΒΛΗΜΑ

436 κοινόχρηστοι-κοινοφελείς χώροι σε εκκρεμότητα



ΠΡΟΤΑΣΗ · ΑΙΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Υλοποίηση του ΕΣΕΚΚ κατά προτεραιότητα (13 χώροι σε 5 έτη, 87 σε 8) και χρηματοδοτικό εργαλείο για τις αποζημιώσεις.

Δύο συγκεκριμένα αιτήματα προς την πολιτεία

των

01

Πρότυπο θεσμικό πλαίσιο και ταχύτερες εγκρίσεις

Καθορισμός ενός Ενιαίου, προελεγμένου Κανονισμού λειτουργίας (υποδείγματα/πρότυπα) για τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων των Δήμων, ώστε να αποφεύγονται τυχόν καθυστερήσεις για την υλοποίηση των Πράξεων αλλά και να υποστηριχθεί το επόμενο βήμα ενοποίησης των δημοτικών δικτύων ηλ.ποδηλάτων

Σ

02

Σταθερός μηχανισμός χρηματοδότησης λειτουργίας

Τα ευρωπαϊκά προγράμματα καλύπτουν την προμήθεια εξοπλισμού και την πιλοτική/αρχική λειτουργία · Απαιτείται περαιτέρω οικονομική υποστήριξη στους ΟΤΑ για την διασφάλιση της συνέχισης της λειτουργίας και συντήρησης για τα αμέσως επόμενα έτη, ώστε να επιτευχθεί μεταβολή της κουλτούρας των πολιτών ως προς την επιλογή χρήσης διαφορετικών μέσων μετακίνησης

Να ενωθεί ξανά ο Δήμος

01

Υπογειοποίηση της περιφερειακής οδού

Προβλέπεται ήδη στο ΣΒΑΚ (μέτρο 2.2, ενδεικτικός προϋπολογισμός 150 εκ. €) ως έργο πέρα από τον ορίζοντα της δεκαετίας. Πρέπει να μπει από τώρα στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης.

02

Νέος δημόσιος χώρος στην επιφάνεια

Δρόμοι και ασφαλείς διαβάσεις, πάρκα, αθλητικοί και κοινόχρηστοι χώροι. Μαζί με τη δυτική επέκταση του μετρό, αίτημα δεκαετιών για την περιοχή μας.



Ευχαριστώ για την προσοχή σας

Νικόλαος Κουγιουμτζής · Αντιδήμαρχος Οικονομικών, Προγραμματισμού και Οργάνωσης · Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου

www.kordelio-evosmos.gr