

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Α
Παρουσίαση και ανάλυση
μεθοδολογίας και εργαλείων
εκπόνησης ΣΒΑΚ



Δεκέμβριος 2020



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	2
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Α ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ	3
2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ	7
2.1 Προδιαγραφές Eltis.....	7
2.2 Περισσότερα εργαλεία.....	14
3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	20
3.1 Διοικητικά και πληθυσμιακά στοιχεία.....	20
3.2 Οικονομικά στοιχεία - Απασχόληση.....	22
3.3 Μεταφορές.....	26
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ / ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ	28
4.1 ΠΕΠ ΠΑΜΘ (2014-2020).....	28
4.2 ΠΠΧΣΑΑ ΠΑΜΘ.....	33
4.3 ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	37
5.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ.....	40
5.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Νέστου 2014-2019	40
5.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χρυσούπολης.....	43
5.3 Κυκλοφοριακή μελέτη Χρυσούπολης	44
6.ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ	47
7. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ	51
8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	54
9.ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	56
10.ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	57
11.ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	61
12.ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	81



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το πρώτο από τα τέσσερα (4) παραδοτέα της σύμβασης «Παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέστου», η οποία υπογράφηκε στις 09/10/2020 με αριθ. πρωτ. 11253/09.10.2020 μεταξύ του Δήμου Νέστου και της εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.». Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 14 μήνες από την υπογραφή της.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Νέστου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέστου έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Νέστου. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Νέστου πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19.

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει αφορούν τη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και τη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλαμβάνει τα εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, το Σύμφωνο δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας, τον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης, την αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών καθώς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τέλος, συμπεριλαμβάνει τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου Νέστου.



1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Α ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ

Η αρχή του έργου κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας και για το λόγο αυτό, η ομάδα υποστήριξης για τον ανάδοχο, ανέπτυξε μια μεθοδολογία εφαρμογής των οδηγιών του Eltis για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου. Η εν λόγω μεθοδολογία περιγράφει δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν ξεκινώντας από το στάδιο της προετοιμασίας και φτάνοντας έως την οριστικοποίηση του σχεδίου.

Το διάγραμμα δραστηριοτήτων της μεθοδολογίας εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου παρουσιάζεται στην εικόνα παρακάτω.

Τα διακριτά στάδια των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν:

- Την Προετοιμασία για το ΣΒΑΚ (Γκρι Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την γενικότερη συλλογή πληροφορίας και την προετοιμασία για την διαχείριση του σχεδιασμού. Σημαντικό τμήμα του σταδίου πραγματοποιείτε στο Ά παραδοτέο, ωστόσο αυτό θα συνεχιστεί και στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάλυση της Κινητικότητας (Πράσινο Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την επεξεργασία των δεδομένων και των αρχικών εισηγήσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων που αφορά την αυτό-αξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας. Το μεγαλύτερο τμήμα του συγκεκριμένου σταδίου περιλαμβάνεται στο παραδοτέο Β.
- Την Ανάπτυξη Λύσεων (Κόκκινο Πλαίσιο): περιέχει δραστηριότητες που αφορούν την σύνθεση, την διαβούλευση και την αξιολόγηση μελλοντικών Σεναρίων και Μέτρων Κινητικότητας και την διαμόρφωση του πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Οι δραστηριότητες που περιγράφονται στη μεθοδολογία εφαρμογής του ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται χρωματικά προκειμένου να αναδειχθεί η αξιοποίηση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών τους. Συγκεκριμένα:

- Με **πορτοκαλί** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που βασίζονται, αποτελούν ή αξιοποιούν πρωτογενή έρευνα, αυτοψίες, μετρήσεις και πληροφορία από υφιστάμενα σχέδια.
- Με **μπλε** γραμματοσειρά απεικονίζονται οι δραστηριότητες που αξιοποιούν, βασίζονται ή περιλαμβάνουν συμμετοχικές διαδικασίες με το σύνολο ή ομάδες του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων.

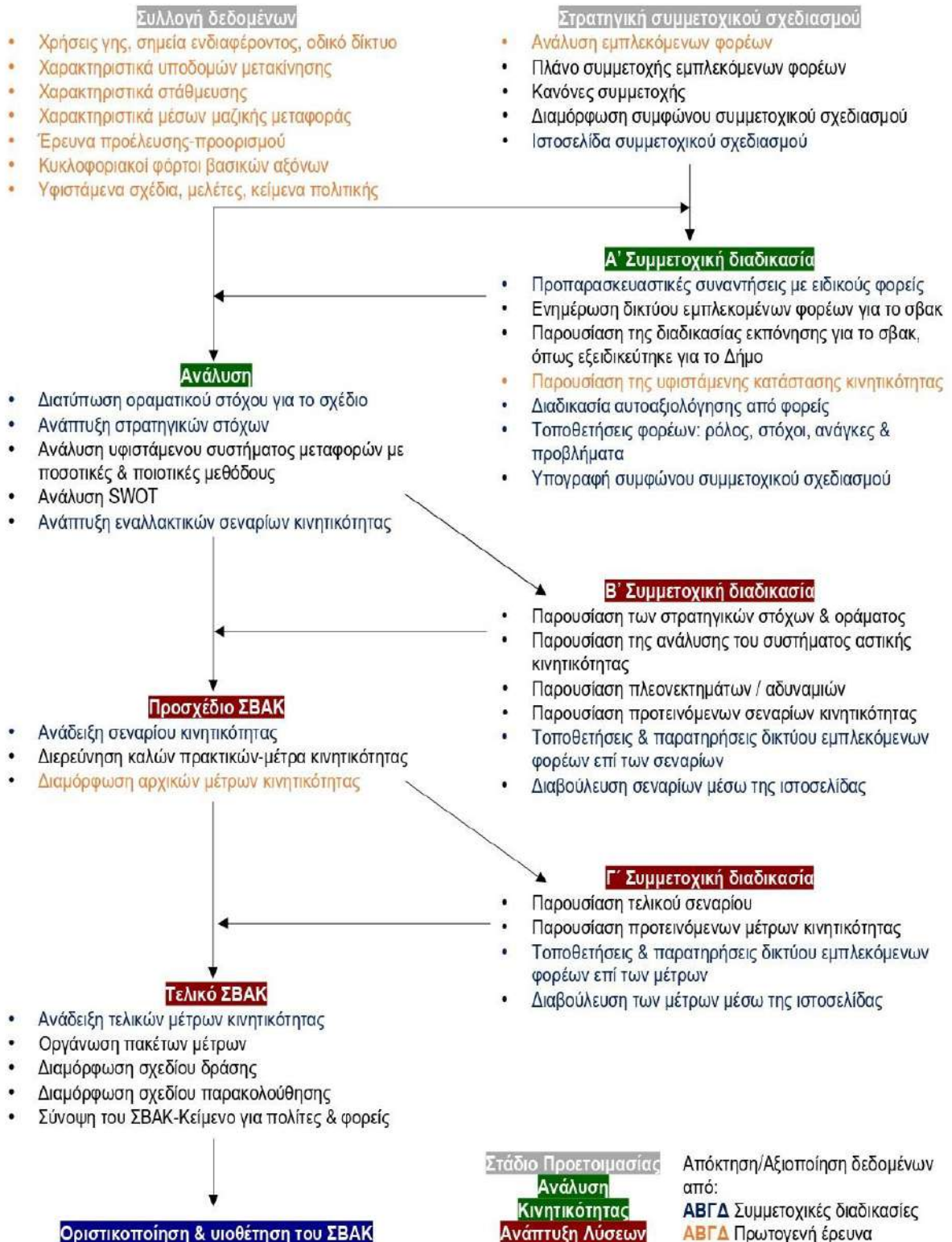
Στην αριστερή στήλη της εικόνας παρακάτω εντοπίζονται οι ομάδες δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εργασία της ομάδας έργου και των επιστημονικών συνεργατών, ενώ στην δεξιά στήλη της εντοπίζονται ομάδες δραστηριοτήτων που περιλαμβάνουν την συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Εικόνα 1. Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σε γενικές γραμμές η μεθοδολογία εφαρμογής του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου συνοψίζεται ως εξής:

Στάδιο Προετοιμασίας

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με την ομάδα υποστήριξης και έχοντας διευθετήσει τα διαχειριστικά ζητήματα του σχεδιασμού (Παραδοτέο Α) προχωρά στην συλλογή δεδομένων για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Οι παλαιότερες μελέτες, η ελληνική στατιστική υπηρεσία και οι δομές του δήμου αποτελούν πηγές παροχής χρήσιμων πληροφοριών οι οποίες πλαισιώνονται με ποσοτικές και ποιοτικές μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες κινητικότητας.

Ταυτόχρονα, η ομάδα έργου δομεί την στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για την αποτελεσματική διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών κατά την εκπόνηση και υλοποίηση του σχεδίου. Η στρατηγική περιλαμβάνει την αναγνώριση και ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, διαμόρφωση πλάνου συμμετοχής και κανόνων συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού και την δημιουργία ιστοσελίδας ενημέρωσης και διαβούλευσης.

Στάδιο Ανάλυσης

Η συλλογή των δεδομένων συνοψίζεται προκειμένου να παρουσιαστεί στους συμμετέχοντες στο πλαίσιο της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας που ορίζει η στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού, όπου ζητείτε από τους παρευρισκόμενους η αυτό-αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Παράλληλα, το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων τοποθετείται μέσω δομημένης διαδικασίας σχετικά με το ρόλο, τους στόχους και τις ανάγκες τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας, το δίκτυο φορέων συνυπογράφει το Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Τα αποτελέσματα της Α' Συμμετοχικής διαδικασίας και τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί στο στάδιο της προετοιμασίας, χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας της εξεταζόμενης πόλης. Από τα ελλείματα και τις αδυναμίες που παρατηρήθηκαν στο υφιστάμενο δίκτυο, καθώς και από τις τοποθετήσεις των φορέων, διαμορφώνεται το όραμα και οι στρατηγικοί στόχοι για την κινητικότητα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να επιτευχθούν σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα με εναλλακτικούς τρόπους, οι οποίοι οργανώνονται σε μορφές εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για την παρουσίαση τους στο κοινό.

Στάδιο Ανάπτυξης Λύσεων

Τα σενάρια κινητικότητας που αναπτύχθηκαν αρχικά στο στάδιο της ανάλυσης παρουσιάζονται και διαβουλεύονται με την κοινωνία της Νέστου στο πλαίσιο της Β' Συμμετοχικής Διαδικασίας. Παράλληλα, οριστικοποιείται από τους πολίτες το όραμα και οι στρατηγικοί στόχοι που διαμορφώθηκαν από τα αποτελέσματα της Α' Συμμετοχικής Διαδικασίας και της ανάλυσης.

Το επικρατέστερο σενάριο που ανάδειξε η διαδικασία διαβούλευσης τεκμηριώνεται συγκοινωνιακά και βάσει των αποτελεσμάτων του και της ανασκόπησης των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών διαμορφώνονται τα αρχικά μέτρα κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα οργανώνονται σε ένα προσχέδιο του ΣΒΑΚ το οποίο παρουσιάζεται και διαβουλεύεται με την τοπική κοινωνία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

στο πλαίσιο της Γ΄ Συμμετοχικής Διαδικασίας. Σε αυτό το στάδιο οι συμμετέχοντες μπορούν να διατυπώσουν την άποψη τους για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των μέτρων κινητικότητας.

Με το πέρας της Γ΄ Συμμετοχικής Διαδικασίας έχουν πραγματοποιηθεί οι απαραίτητες διαδικασίες προκειμένου να διαμορφωθεί η οριστική μορφή του ΣΒΑΚ. Στο συγκεκριμένο σημείο εξειδικεύονται τα χαρακτηριστικά των μέτρων και οργανώνονται πακέτα μέτρων που ικανοποιούν συνεργατικά τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ.

Εφόσον έχουν καθοριστεί τα μέτρα κινητικότητας και έχουν εκτιμηθεί τα βασικά χαρακτηριστικά τους, διαμορφώνεται το σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ., στο πλαίσιο του οποίου διατυπώνεται η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνει τον καθορισμό δεικτών αποδοτικότητας για τα προτεινόμενα μέτρα, τον εντοπισμό πιθανών/διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης και τη σύσταση χρονοδιαγράμματος του ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία εκπόνησης ολοκληρώνεται με την διαμόρφωση ενός εντύπου που θα συνοψίζει τα αποτελέσματα του ΣΒΑΚ και θα απευθύνεται στους υπαλλήλους του δήμου, στους μελετητές που θα ασχοληθούν με αντικείμενα στην περιοχή επιρροής του ΣΒΑΚ για τα επόμενα έτη και γενικότερα σε κάθε ενδιαφερόμενο.

Η λήξη της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ προαιρετικά μπορεί να συνδυαστεί με εορταστικές εκδηλώσεις διάδοσης και ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με το σχέδιο.



2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

Για την αποτελεσματική υλοποίηση όλων των σταδίων ενός ΣΒΑΚ απαιτείται η αξιοποίηση κατάλληλων εργαλείων που οδηγούν στη βελτιστοποίηση της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας τόσο από άποψη ποιότητας υπηρεσιών όσο και ταχύτητας. Οι προδιαγραφές του Eltis αποτελούν τον οδηγό στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκό και κατ' επέκταση ελληνικό χώρο, ωστόσο το αντικείμενο της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί ερευνητικό αντικείμενο πολλών ετών και επομένως πληθώρα εργαλείων και μεθοδολογιών μπορούν να αναζητηθούν, εντοπιστούν και χρησιμοποιηθούν με κατάλληλες προσαρμογές.

Συγκεκριμένα, τα εργαλεία αυτά βασίζονται σε περιπτώσεις εφαρμογής παρόμοιων μέτρων με αυτά του αντίστοιχου σταδίου του Eltis και τα πλεονεκτήματα στην εφαρμογή τους έχουν διαπιστωθεί στην πράξη. Αποτελούν με άλλα λόγια καλές πρακτικές και η εμπειρία που έχει αποκτηθεί στον τομέα τους, κρίνεται απαραίτητη στην κατάσταση ενός ΣΒΑΚ. Στην παρούσα μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της πόλης που εξετάζεται (πχ. έκταση, πληθυσμός, διαθεσιμότητα των πόρων, βάθος της απαιτούμενης ανάλυσης), γίνεται χρήση και αξιοποίηση -είτε εξ ολοκλήρου είτε μερική- των εργαλείων αυτών.

Στο υποκεφάλαιο παρακάτω (2.2) πραγματοποιείται η περιγραφή των εργαλείων εκπόνησης και αξιολόγησης, ταξινομημένων σύμφωνα με το στάδιο (ή βήμα) υλοποίησης (βάση Eltis) στο οποίο ανήκουν, ωστόσο και με σκοπό τη βέλτιστη σύγκριση και αντιπαράθεση των δύο, θα καταγραφούν νωρίτερα οι προδιαγραφές του Eltis.

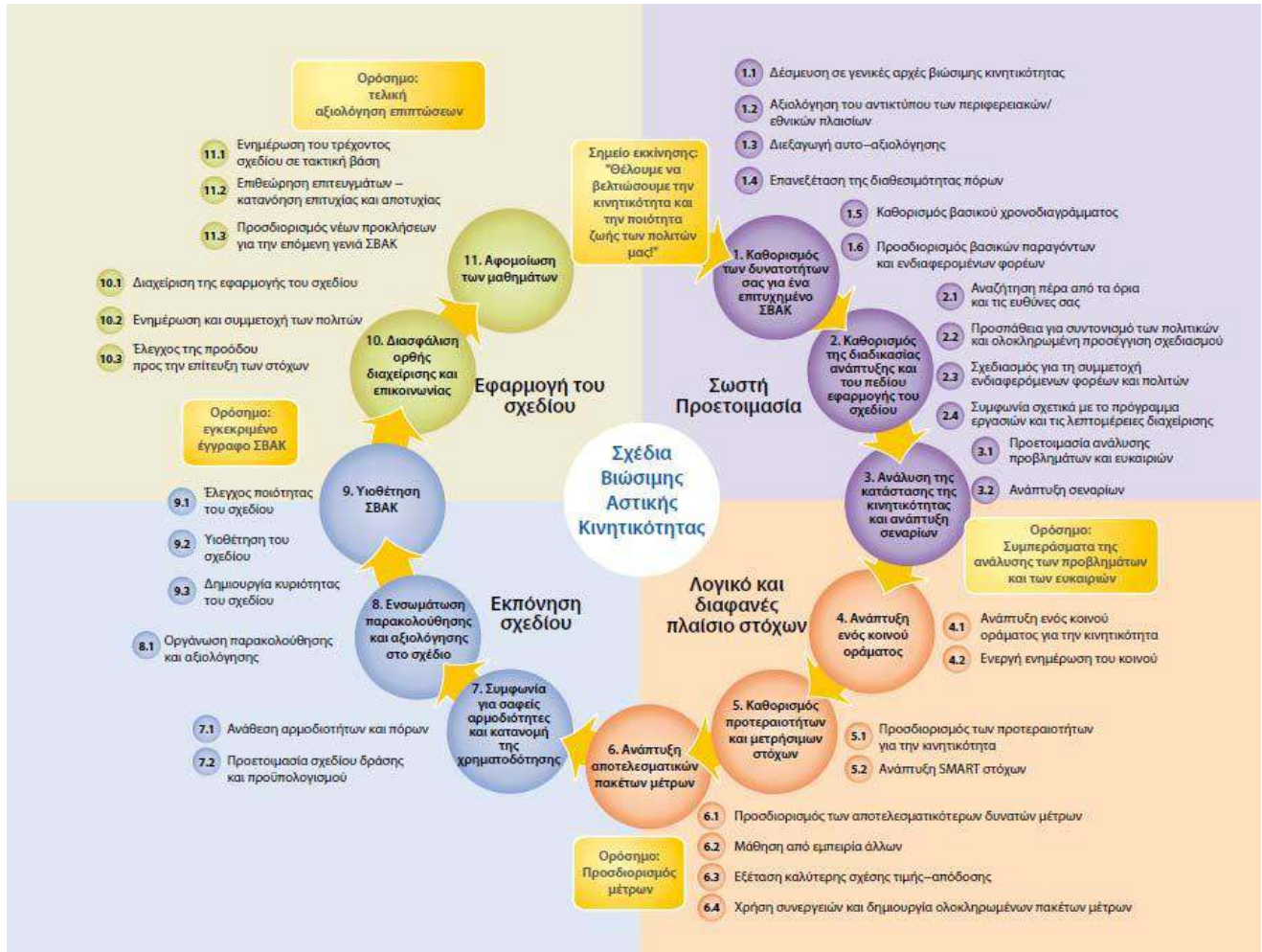
2.1 Προδιαγραφές Eltis

Θα πρέπει να γίνει εξ αρχής ξεκάθαρο πως οι αστικές μεταφορές και η κινητικότητα δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά βασικοί παράγοντες που οδηγούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και των πολιτών γεγονός που θα πρέπει να αποτελέσει το βασικό πυλώνα της φιλοσοφίας για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Ανάλογα με το εθνικό πλαίσιο μπορεί και μία νομική υποχρέωση να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρόλα αυτά η ειλικρινής δέσμευση είναι αυτή που θα μετατρέψει σε ένα πραγματικά βιώσιμο και αποτελεσματικό σχέδιο.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα απαραίτητα βήματα τα οποία παρουσιάζονται και αναλύονται στη συνέχεια περιγράφοντας τη μεθοδολογία εκπόνησης τους, το χρονοδιάγραμμα και τον τρόπο ελέγχου των επιμέρους τμημάτων του εκάστοτε βήματος.

Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (feedback loops).

Εικόνα 2. Κύκλος διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, στάδια, στόχοι και μέτρα



Βήματα υλοποίησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ELTIS)

ΒΗΜΑ 1ο. Καθορισμός των δυνατοτήτων

- Δέσμευση στις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της βιωσιμότητας είναι η εξασφάλιση συγκεκριμένων οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων καθώς και η κατανόηση και εφαρμογή τους σε όλα τα στάδια εκπόνησης.

- Αξιολόγηση του αντικτύπου των περιφερειακών/εθνικών πλαισίων

Είναι ζωτικής σημασίας η σύνδεση του σχεδιασμού της βιώσιμης κινητικότητας μιας πόλης με τον ευρύτερο προγραμματισμό σε περιφερειακή και εθνική κλίμακα τόσο σε επίπεδο χρηματοδότησης όσο και σε επίπεδο καθορισμού των στρατηγικών.

- Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ο έλεγχος του κατά πόσο συγκλίνουν οι υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού με αυτές που ορίζονται στις οδηγίες και ταυτοποίηση πιθανών κινδύνων που ενδεχομένως να δημιουργήσουν εμπόδια στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ.

- Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων

Το κομμάτι αυτό είναι άμεσα συνδεδεμένο με την διαδικασία αυτοαξιολόγησης καθώς περιλαμβάνει και τη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων πέρα από τους οικονομικούς. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να τρέξει ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ. Για το λόγο αυτό απαιτείται σε περιπτώσεις μη κάλυψης των προδιαγραφών, η αντικατάστασή τους από εξωτερικές υπεργολαβίες.

- Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Θα πρέπει να καθοριστεί μια λογική χρονική αλληλουχία εργασιών για τον καλύτερο συντονισμό αλληλεξαρτώμενων δραστηριοτήτων καθώς και τον εντοπισμό σημαντικών οροσήμων.

- Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων

Ο καθορισμός των εμπλεκόμενων φορέων και του ρόλου που καλούνται να επιτελέσουν στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ για τον εντοπισμό δυνητικών συγκρούσεων και συμμαχιών που μπορούν να επηρεάσουν βασικές συνιστώσες του σχεδιασμού (γεωγραφική κάλυψη, πόροι, νομιμότητα).

ΒΗΜΑ 2ο. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Η διαδικασία σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ απαιτεί το σαφή προσδιορισμό του γεωγραφικού εύρους εφαρμογής και τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και η ενοποίηση των πολιτικών.

- Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες

Θα πρέπει να υπάρχει καθορισμός της περιοχής κάλυψης των προτεινόμενων μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες κινητικότητας (σημασία συνδεσιμότητας του δικτύου μεταφορών) και την εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας σύμφωνα με την περιοχή ευθύνης της αντίστοιχης τοπικής και περιφερειακής αρχής.

- Προσπάθεια συντονισμού πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Η αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης συντονισμού μεταξύ της χάραξης της πολιτικής και των οργανισμών για τον ενιαίο σχεδιασμό των μέσων μεταφοράς (συντονισμός ανάπτυξης χρήσεων γης, οικονομία, προστασία περιβάλλοντος, πληροφορίας) κρίνεται πολύ σημαντική.

- Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

Η ανάπτυξη ειδικής στρατηγικής είναι απαραίτητη για την εμπλοκή διαφορετικών εμπλεκόμενων ανταποκρινόμενη στις διαφορετικές μορφές και τεχνικές, ανάλογα με το εάν πρόκειται για δημόσιες αρχές, ιδιωτικές επιχειρήσεις, κοινωνικές οργανώσεις και οργανώσεις πολιτών, ή όλα αυτά μαζί. Οι πολίτες αποτελούν μια ειδική υπο-ομάδα εμπλεκόμενων. Η συμμετοχή τους στη διαδικασία σχεδιασμού είναι ένα θεμελιώδες καθήκον των τοπικών αρχών προκειμένου να



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

διασφαλιστεί η νομιμότητα και η ποιότητα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό είναι επίσης μια απαίτηση που καθορίζεται από τις οδηγίες της ΕΕ και τις διεθνείς συμβάσεις.

- Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Οι φορείς που έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του προγράμματος θα πρέπει να έχουν σαφή αντίληψη του ποιος κάνει τι και πότε. Επίσης μπορεί να χρειαστεί να γίνει ανάληψη νέων καθηκόντων και να απαιτηθεί εργασία πέρα από τις βασικές απαιτήσεις.

ΒΗΜΑ 3ο. Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Βασικό βήμα για την κατάλληλη προετοιμασία του ΣΒΑΚ είναι η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης κινητικότητας και των μελλοντικών σεναρίων για τον ορθολογικό καθορισμό των στόχων.

- Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης είναι υψίστης σημασίας για τον καθορισμό κατάλληλων πολιτικών και βάσεων για τη μέτρηση τη προόδου. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αλλά και διαχειρίσιμη με τους διαθέσιμους πόρους.

- Ανάπτυξη σεναρίων

Μέσω της αποτύπωσης διαφορετικών μελλοντικών καταστάσεων αξιολογούνται οι συνέπειες των προγραμματισμένων μέτρων, των υφιστάμενων τάσεων και των νέων πολιτικών. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ρεαλιστικότητα των προς καθορισμό στόχων.

ΒΗΜΑ 4ο. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος αποτελεί το θεμελιώδη λίθο καθορισμού των στόχων των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Το όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας για το σύνολο της αστικής περιοχής, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη μηχανοκίνητα μέσα, μετακίνηση και στάθμευση.

- Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Για την επιτυχή υλοποίηση του βιώσιμου σχεδιασμού απαιτείται η κατανόηση και του οράματος από τους πολίτες και των στόχων που αυτό επιτελεί. Εξαιτίας του γεγονότος ότι η άμεση συμμετοχή των πολιτών στη διαμόρφωση του οράματος δεν είναι εφικτή, θα πρέπει τουλάχιστον να πραγματοποιείται η διαρκής ενημέρωση τους για τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του εγχειρήματος.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΒΗΜΑ 5ο. Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Ο καθορισμός του οράματος πρέπει να συνοδεύεται από την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων εύκολα μετρήσιμων, οι οποίοι θα υποδεικνύουν το επιθυμητό είδος αλλαγής.

- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Οι κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις αποτελούν τους βασικούς κατευθυντήριους άξονες για τον προσδιορισμό των στόχων οι οποίοι θα εξυπηρετούν και τον απώτερο σκοπό των ΣΒΑΚ.

- Ανάπτυξη έξυπνων στόχων

Οι στόχοι πρέπει να είναι έξυπνοι, δηλαδή να είναι εύκολα μετρήσιμοι, εφικτοί εντός συγκεκριμένου χρονικού προγραμματισμού, να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και να αναφέρονται στους συμφωνηθέντες σκοπούς του προγράμματος. Οι στόχοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σκοπών του προγράμματος. Ο καθορισμός των στόχων παρέχει διαφάνεια και σαφήνεια για το σχεδιασμό σχετικά με τις αλλαγές στις μεταφορές και την κινητικότητα στην πόλη.

ΒΗΜΑ 6ο. Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Η επίτευξη των στόχων εξασφαλίζεται μόνο μέσω της επιλογής κατάλληλων μέτρων έπειτα από την ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

- Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

Τα μέτρα θα πρέπει να συνεισφέρουν προς την κατεύθυνση της επίτευξης του οράματος σύμφωνα με τους διαθέσιμους πόρους

- Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων

Είναι ιδιαίτερα σημαντική η γνώση της εμπειρίας φορέων που έχουν ήδη υλοποιήσει παρόμοια μέτρα με αυτά που εξετάζονται για εφαρμογή σε μια περιοχή. Για τα περισσότερα μέτρα υπάρχουν σχεδόν πάντα άλλες περιοχές εντός της χώρας ή σε ευρωπαϊκό επίπεδο όπου έχουν εφαρμοστεί αντίστοιχα μέτρα και άρα υπάρχει σχετική εμπειρία.

- Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης

Οι προτεινόμενες λύσεις εξαρτώνται τόσο από την αποτελεσματικότητα τους όσο και με βάση την αξία χρημάτων που δαπανώνται, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις περιορισμένης διαθεσιμότητας οικονομικών πόρων. Για το λόγο αυτό απαιτείται μια αποτίμηση των ωφελειών των μέτρων με βάση το ύψος της απαιτούμενης επένδυσης για την υλοποίησή τους.

- Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

αξιοποιήσουν τις συνέργειες. Ως εκ τούτου είναι σημαντικό να εξαχθούν συμπεράσματα από την ανάλυση των διάφορων επιλογών, με τη μορφή λογικών και συνδυασμένων πακέτων μέτρων.

ΒΗΜΑ 7ο. Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Η επιλογή συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων και η εκπόνηση συγκεκριμένου σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού συνδέονται και με την επιλογή των κατάλληλων μέτρων.

- Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Η σαφής εικόνα για το ποιος είναι υπεύθυνος για μία ενέργεια και από που θα χρηματοδοτηθεί αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για κάθε ΣΒΑΚ. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και διαβούλευση μεταξύ όλων των φορέων που θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των μέτρων ή των πακέτων μέτρων.

- Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Απαιτείται η προετοιμασία ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού σύμφωνα με τις αρμοδιότητες και τις πηγές χρηματοδότησης, όπως αυτές προέκυψαν από τη συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς. Θα πρέπει να περιλαμβάνει σύνοψη των μέτρων, των προτεραιοτήτων υλοποίησης και των χρονοδιαγραμμάτων.

ΒΗΜΑ 8ο. Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση αποτελούν απαραίτητα εργαλεία παρακολούθησης της διαδικασίας σχεδιασμού και της εφαρμογής των μέτρων, αλλά και της ανατροφοδότησης της εμπειρίας του σχεδιασμού και της δημιουργίας συγκεκριμένων περιπτώσεων βάσει τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον. Οι μηχανισμοί παρακολούθησης και αξιολόγησης θα πρέπει να καθορίζονται στην αρχή και να γίνονται ένα αναπόσπαστο τμήμα του σχεδίου.

- Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά τόσο στην πρόληψη όσο και στον εντοπισμό προβλημάτων κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και στον επαναπροσδιορισμό μέτρων για την αποτελεσματικότερη επίτευξη στόχων σύμφωνα με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του, γεγονός που επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

ΒΗΜΑ 9ο. Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό το σχέδιο να είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

- Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Η ομάδα έργου έχει το καθήκον να καταρτίσει το τελικό σχέδιο εγγράφου ΣΒΑΚ. Για να εξασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες, αντικατοπτρίζονται επαρκώς στο τελικό έγγραφο,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

το σχέδιο εγγράφου πρέπει να εξεταστεί εσωτερικά από τον φορέα υλοποίησης αλλά και από σημαντικούς εξωτερικούς φορείς.

- Υιοθέτηση του σχεδίου

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να νομιμοποιείται από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του φορέα ανάπτυξης του σχεδίου προκειμένου να καθίστανται υπόλογοι και να διασφαλίζεται ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εφαρμογής των μέτρων.

- Δημιουργία κυριότητας του σχεδίου

Για την ευρεία αποδοχή του ΣΒΑΚ είναι απαραίτητο να ενημερώνονται και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες κατά το στάδιο της έγκρισης όσο και σε προγενέστερα και μεταγενέστερα στάδια.

ΒΗΜΑ 10ο. Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας

Η διαδικασία υλοποίησης, πρέπει να ακολουθήσει μια δομημένη προσέγγιση για να βελτιώσει τους στόχους και να σχεδιάσει, εξειδικεύσει, διαχύσει και ελέγξει την εφαρμογή των μέτρων. Οι διεργασίες αυτές θα είναι πολύ μικρότερες χρονικά συγκρινόμενες με τη φάση του σχεδιασμού και να χαρακτηρίζονται από ευελιξία ώστε να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα και στις λειτουργικές ανάγκες του οργανισμού που είναι υπεύθυνος για την υλοποίησή του.

- Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Για την επίτευξη ικανοποιητικών αποτελεσμάτων είναι η απαραίτητη η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων διαχείρισης για την επίβλεψη της όλης προσπάθειας και τη διαχείριση των κινδύνων. Αυτό απαιτεί συμφωνίες με όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων.

- Ενημέρωση και συμμετοχή πολιτών

Τόσο κατά τη φάση ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ όσο και κατά την υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων κρίνεται απαραίτητη η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών.

- Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη στόχων

Την εφαρμογή των μέτρων ακολουθούν τα επιλεγμένα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης και να ελεγχθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί για την επίτευξη των στόχων. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα χρειαστούν την αναπροσαρμογή των πακέτων των μέτρων προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους πιο αποτελεσματικά και μέσα στα όρια του διαθέσιμου προϋπολογισμού.

ΒΗΜΑ 11ο. Αποτίμηση άλλων εμπειριών

- Τακτική ενημέρωση σχεδίου

Σε όλη τη διάρκεια εφαρμογής θα πρέπει να σημειώνεται αναπροσαρμογή και επικαιροποίηση της διαδικασίας σύμφωνα και με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι οι νέες εξελίξεις και τα συμπεράσματα του ελέγχου προόδου λαμβάνονται υπόψη.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Κριτική επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Ο βαθμός επιτυχίας στην ανάπτυξη του Σχεδίου καθορίζεται με την αξιολόγηση τόσο των ευρύτερων επιπτώσεων στις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα όσο και της αποτελεσματικότητας της ίδιας της διαδικασίας προγραμματισμού.

- Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επομένου ΣΒΑΚ

Τα διδάγματα από τις μέχρι τώρα νέες προκλήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα πρέπει να ενσωματωθούν έχοντας υπόψη και τις νέες προκλήσεις. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας σχεδιασμού και στην επιλογή μέτρων στο μέλλον. Η εμπειρία από χώρες όπου τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών ήταν υποχρεωτικά για κάποια χρόνια (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία) δείχνει ότι κάθε κύκλος σχεδιασμού βοηθά στο να βελτιωθεί η εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και το σχεδιασμό και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της επόμενης φάσης σχεδιασμού.

2.2 Περισσότερα εργαλεία

Στάδιο 1^ο Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Εσωτερικές συσκέψεις και αναθεώρηση

Η αυτοαξιολόγηση απαιτεί τη συνάντηση και το διάλογο μεταξύ μιας ομάδας ανθρώπων που είναι επιφορτισμένη με τη διαδικασία σχεδιασμού και οι οποίοι συζητούν για τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες των υφιστάμενων διαδικασιών και τους τρόπους βελτίωσής τους.

Χρήσιμη θεωρείται και η αξιοποίηση ενός ανεξάρτητου συμβούλου. Εάν είναι επιθυμητό, αυτό μπορεί να συνδυαστεί με μια πλήρη ανάλυση SWOT. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε από το Derbyshire County Council στο Ηνωμένο Βασίλειο, ως ένας τρόπος για τη βελτίωση των τοπικών διαδικασιών σχεδιασμού μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη και τις αλλαγές σε άλλους τομείς του σχεδιασμού που επηρεάζουν τα Τοπικά Σχέδια Μεταφορών (LTP).

Αξιολόγηση από ειδικούς

Ένας άλλος τρόπος για την αξιολόγηση του περιβάλλοντος σχεδιασμού ενός σχεδίου αστικής κινητικότητας είναι μέσω της αξιολόγησης από ειδικούς-κριτές, οι οποίοι διαθέτουν εμπειρία στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή γενικά στον τομέα των μεταφορών και οι οποίοι αναλαμβάνουν την αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης της πόλης πριν την προετοιμασία ενός ΣΒΑΚ.

Οι αξιολογητές αυτοί εξετάζουν την ποιότητα της διαδικασίας και μπορούν να πραγματοποιήσουν συγκριτική αξιολόγηση σε σχέση με τις καλύτερες περιπτώσεις εφαρμογής στην κατηγορία τους. Με τον τρόπο αυτό γίνεται η ενημέρωση της πόλης σε ότι αφορά τα πεπραγμένα και τις επιτυχίες αντίστοιχων περιπτώσεων, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να οργανωθεί ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



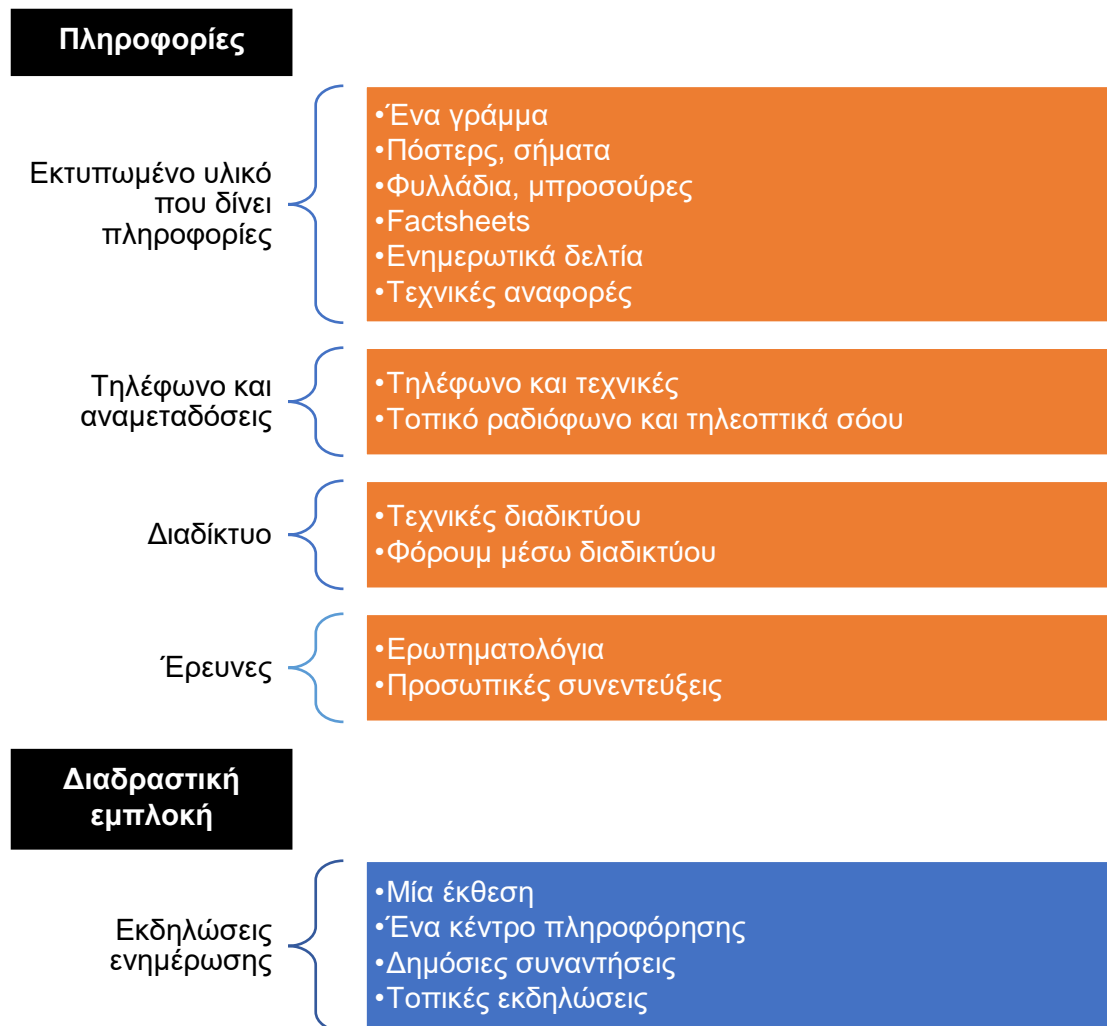
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Η πόλη της Γάνδης και η πόλη της Λιουμπλιάνα προσέλαβαν αξιολογητές προκειμένου να τους βοηθήσουν στο τι έχει επιτευχθεί και πώς θα μπορούσαν να επιτύχουν βελτιώσουν περισσότερα στο το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (έργο BUSTRIP). Στην περίπτωση της Νέστου αλλά και του συνόλου του ελληνικού χώρου, σε περισσότερους από 150 δήμους δόθηκαν οι απαραίτητοι πόροι από το Πράσινο Ταμείο με σκοπό την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Το παρών τεύχος αποτελεί αντικείμενο της ίδιας της αξιολόγησης του τομέα που εξετάζεται.

Στάδιο 2^ο Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

Τα κυριότερα εργαλεία συμμετοχής για την παροχή και συγκέντρωση πληροφοριών είναι τα παρακάτω.

Εικόνα 3. Εργαλεία συμμετοχής παροχής και συγκέντρωσης πληροφορίας





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Συμμεροχή
συγκεκριμένων
ομάδων
εμπλεκόμενων

- Επισκέψεις και περιηγήσεις μελέτης
- Συναντήσεις εργασίας
- Επιτροπές πολιτών
- Τεχνικές ομάδες εργασίας

Συμμετοχή
μεγάλων ομάδων

- Ένα συνέδριο για τους εμπλεκόμενους
- Μια εκδήλωση για θέματα μεταφορών
- Εκδηλώσεις ανοιχτού χώρου
- Εκδηλώσεις του Σαββατοκύριακου
- Ανοιχτός χώρος εκδηλώσεων

**Εμπλοκή των δύσκολα
προσεγγίσιμων ομάδων**

Ειδικές μορφές
συμμετοχής

- Εθνικές μειονότητες
- ΑΜΕΑ
- Νέοι και ηλικιωμένοι
- Άτομα με χαμηλά επίπεδα μόρφωσης

Στάδιο 3^ο Προετοιμασία ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και προβλημάτων

Πέραν της αξιολόγησης των περιφερειακών και των τοπικών σχεδίων και στρατηγικών, δευτερογενείς έρευνες για τη συλλογή στοιχείων θα πραγματοποιηθούν με διάφορους τρόπους και πρακτικές. Μεταξύ αυτών, θα δρομολογηθούν διαδικασίες σύνταξης επιστολών προς συγκεκριμένους φορείς της πόλης -οι οποίοι σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το αντικείμενο του έργου- και από τους οποίους θα ζητούνται δεδομένα και χρήσιμες πληροφορίες. Στο Παράρτημα, παρατίθενται σχέδια από φόρμες επιστολών που στη συνέχεια θα σταλούν προς (α) τα αρμόδια τμήματα της Τροχαίας του Δήμου Νέστου και (β) το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Καβάλας (Παράρτημα Χρυσούπολης) από τις υπηρεσίες του δήμου.

Επιπλέον, μέσω δομημένου ερωτηματολογίου, θα ζητηθεί από όλους τους πολίτες και τους φορείς της πόλης, η έκφραση των αναγκών ζήτησης για κινητικότητα και η καταγραφή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση (1^η Διαβούλευση).

Τέλος, διαδικασίες πρωτογενών ερευνών από την ομάδα υποστήριξης με σκοπό τη συλλογή δεδομένων θα εκτελεστούν σε συγκεκριμένες περιοχές του δήμου και όπως αυτές καθορίζονται στο Κεφάλαιο 10 παρακάτω, ως 'Περιοχές Παρέμβασης Α' με στοιχεία αστικής κινητικότητας και οι οποίες παρουσιάζουν υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του συνόλου της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας της ευρύτερης περιοχής.



Στάδιο 3^ο Ανάπτυξη σεναρίων

Υπάρχουν διαθέσιμα μια σειρά από εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων:

- ✓ Τα μοντέλα μεταφορών στοχεύουν στην αναπαράσταση της αλληλεπίδρασης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και στην πρόβλεψη και σύγκριση μελλοντικών σεναρίων με ποσοτικούς όρους. Ποιοτικές εκτιμήσεις των πιθανών επιπτώσεων δοκιμασμένων μέτρων κινητικότητας και σχεδιαστικών λύσεων σε παρόμοια αστικά περιβάλλοντα μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για περισσότερο άμεσες και μικρής κλίμακας εφαρμογές.
- ✓ Τα κυκλοφοριακά μοντέλα δεν είναι απαραίτητα η βέλτιστη λύση για την ανάλυση σεναρίων. Απαιτούν χρόνο, πόρους και στοιχεία που πρέπει να συλλεχθούν και να χρησιμοποιηθούν. Για το λόγο αυτό, αν οι συνθήκες δεν είναι κατάλληλες, θα μπορούσαν να προταθούν ποιοτικές ή απλούστερες ποσοτικές τεχνικές, καθώς η ανάπτυξη ενός μοντέλου θα μπορούσε να οδηγήσει σε σπατάλη χρόνου και χρήματος. Παρόλα αυτά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ένα καλοφτιαγμένο μοντέλο παράγει πιο αξιόπιστα αποτελέσματα.

Εικόνα 4. Διάκριση κυκλοφοριακών μοντέλων

Μονοτροπικά μοντέλα

- Η πρόβλεψη της ζήτησης είναι εξωγενής, καθώς θεωρεί μόνο έναν τρόπο μεταφοράς (π.χ. δημόσια συγκοινωνία) και το μοντέλο εστιάζει στην επιλογή διαδρομής.

Πολυτροπικά μοντέλα

- Διάφοροι τρόποι μεταφοράς λαμβάνονται υπόψη (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο κλπ.) η πρόβλεψη της ζήτησης ανά μέσο είναι εξωγενής και οι μοντελοποιημένες αλληλεπιδράσεις περιορίζονται στον ανταγωνισμό για τη χρήση ενός κοινού δικτύου (π.χ. ΙΧ αυτοκίνητα και λεωφορεία κινούνται στον ίδιο δρόμο), δηλ. οι διάφοροι τρόποι μετακίνησης θεωρούνται ανταγωνιστικοί.

Μοντέλα τεσσάρων βημάτων

- Η συνολική πρόβλεψη της ζήτησης για μετακινήσεις υπολογίζεται ενδογενώς και η επιλογή μέσου μοντελοποιείται, επίσης, ενδογενώς. Τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης (π.χ. νοικοκυριά) και έλξης (π.χ. απασχόληση) μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.

Ολοκληρωμένα μοντέλα μεταφορών και χρήσεων γης



- Συμπληρωματικά στις ικανότητες των μοντέλων τεσσάρων βημάτων η ανατροφοδότηση μεταξύ του συστήματος μεταφοράς και των γεωγραφικών επιλογών λαμβάνεται υπόψη, όπως οι τροποποιήσεις των περιοχών γέννησης και έλξης μετακινήσεων μοντελοποιούνται εξωγενώς.

Τα μοντέλα μικροπροσομοίωσης

- Άμεση προσομοίωση για κάθε μεμονωμένο όχημα λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία συμπεριφοράς, γεωμετρίας υποδομών και επιπέδου κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Στάδιο 6^ο Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων

Σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη και επεξεργασία των ΣΒΑΚ ως εργαλείο έμπνευσης και περιορισμού των επιλογών πολιτικής είναι το Konsult, το οποίο αποτελεί μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων.

Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να 'ανακρίνουν' την KonSULT προκειμένου να προσδιορίσουν το υποσύνολο των εργαλείων που είναι πιθανό να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου.

Οι χρήστες θα είναι σε θέση να επικεντρωθούν στους στόχους τους, στα προβλήματα ή στους δείκτες επίδοσης, να καθορίσουν τη σχετική σημασία αυτών, να υποδείξουν τη συνολική στρατηγική που επιθυμούν να ακολουθήσουν και να προσδιορίσουν το πλαίσιο στο οποίο εργάζονται. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών θα χρησιμοποιήσει στη συνέχεια τις βαθμολογίες αξιολόγησης για κάθε εργαλείο του KonSULT προκειμένου να προσδιορίσει εκείνα τα εργαλεία που μπορούν να συμβάλουν περισσότερο.

Το KonSULT αναπτύσσεται περαιτέρω μέσα από το έργο CH4ALLENGE του Intelligent Energy Europe IEE. Πιο συγκεκριμένα, θα δοκιμαστεί από τις πόλεις εταίρους του έργου που ασχολούνται με την ανάπτυξη και επεξεργασία των ΣΒΑΚ ως εργαλείο έμπνευσης και περιορισμού των επιλογών πολιτικής.

Στάδιο 8^ο Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο της διαδικασίας σχεδιασμού όσο και της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά να εντοπισθούν και να προληφθούν προβλήματα κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, και, εάν είναι απαραίτητο, να 'επαναπροσδιοριστούν' μέτρα για την επίτευξη των στόχων πιο αποτελεσματικά και εντός του διαθέσιμου προϋπολογισμού. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του. Αυτό επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθά τόσο στην πρόληψη όσο και στον εντοπισμό προβλημάτων κατά την προετοιμασία και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και στον επαναπροσδιορισμό μέτρων για την αποτελεσματικότερη επίτευξη στόχων σύμφωνα με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θα παρέχει επίσης απόδειξη της αποτελεσματικότητας του σχεδίου και των μέτρων του, γεγονός που επιτρέπει στους υπεύθυνους των δράσεων να δικαιολογήσουν τα χρήματα που δαπανήθηκαν.

Εικόνα 5. Χρήσιμα εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης του συγκεκριμένου σταδίου

DISTILLATE, UK (2008)	Οδηγίες σχετικά με την ανάπτυξη μιας στρατηγικής ελέγχου και την επιλογή δεικτών (Project C – Indicators)
MAX (2009) Οδηγίες για το σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση σχεδίων κινητικότητας	Αποτελεσματικός σχεδιασμός παρακολούθησης και αξιολόγησης προγραμμάτων
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 1: Έννοιες και εργαλεία	Μέτρησης δεικτών
	Μέθοδοι αξιολόγησης (σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, ανάλυση κόστους-οφέλους, σχεδιασμός ελαχίστου κόστους, πολυκριτηριακή ανάλυση)
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 2: Ενημερωτικά δελτία	Μέτρησης δεικτών
	Εργαλεία για την παρακολούθηση της προόδου
	Μέτρηση των δεικτών αποτελεσμάτων
PROSPECTS (2003), Οδηγός Μεθοδολογίας	Δημοσίευση αξιολόγησης της εφαρμογής
	Εκτίμηση και αξιολόγηση
	Εφαρμογή και παρακολούθηση
PROSPECTS (2002), Εργαλεία Αξιολόγησης (Παραδοτέο 2)	Βασικά στοιχεία της CBA
	Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα μεθόδων και εργαλείων για την αξιολόγηση



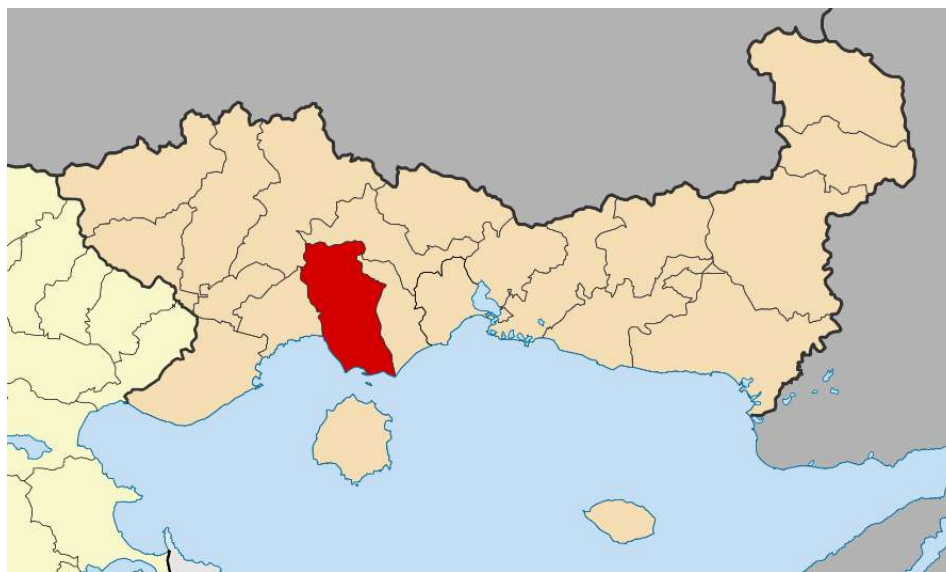
3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος με σκοπό να κατανοηθεί η σημασία της περιοχής μελέτης, να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάστασή της και να αναγνωριστούν οι βασικές της ανάγκες.

3.1 Διοικητικά και πληθυσμιακά στοιχεία

Ο Δήμος Νέστου εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΑΜΘ) και συστάθηκε στο πλαίσιο της τελευταίας διοικητικής μεταρρύθμισης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ν.3852/2010 – Πρόγραμμα «Καλλικράτης») από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Κεραμωτής, Ορεινού και Χρυσούπολης. Βρίσκεται νότια και δυτικά της Περιφέρειας και έχει έδρα την Χρυσούπολη.

Εικόνα 6. Γεωγραφική θέση Δήμου Νέστου



Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΑΜΘ) έχει συνολική έκταση 14.157 τετρ. χλμ. και απλώνεται στον νότιο ορεινό όγκο της οροσειράς της Ροδόπης με λοφώδεις εξάρσεις κατά περιοχές ή μεμονωμένα όρη όπως τα Παγγαίο και πεδιάδες κοντά στις παραθαλάσσιες περιοχές και στις εκβολές των σημαντικών ποταμών της, του Νέστου, του Έβρου και του Άρδα, που πηγάζουν στην Βουλγαρία. Τα δύο νησιά της, είναι κατά κύριο λόγο ορεινά. Στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας δεν υπάρχουν πολλές λίμνες, σε αντίθεση με τις άλλες περιφέρειες της Βόρειας Ελλάδας. Η κυριότερη είναι η λιμνοθάλασσα της Βιστωνίδας και οι γειτονικοί υδροβιότοποι και οι λιμνοθάλασσες του Δέλτα του Έβρου, καθώς και οι τεχνητές λίμνες του ποταμού Νέστου, Θησαυρού και Πλατανόβρυσης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

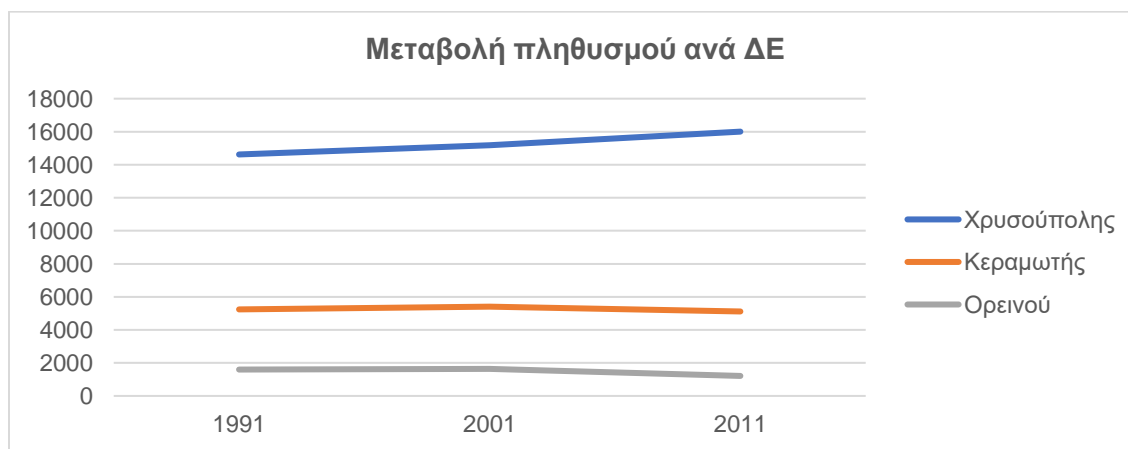
Ο Δήμος Νέστου αποτελεί τον δεύτερο σε έκταση Καλλικρατικό δήμο της ΠΕ Καβάλας με έκταση που ανέρχεται στα 678 τετρ. χλμ. Συνορεύει νότια με το δήμο Καβάλας, δυτικά με το δήμο Τοπείρου και βόρεια με τον δήμο Ξάνθης. Στο ανατολικό όριο του δήμου κυλάει ο ποταμός Νέστος ένα από τα πέντε μεγαλύτερα ποτάμια της Ελλάδας. Το δέλτα του ποταμού, έκτασης 550.000 στρεμμάτων, αποτελεί 'Υδροβιότοπο Διεθνούς σημασίας' και μέρος του Εθνικού Πάρκου που περιλαμβάνει τις λίμνες Βιστωνίδα και Ισμαρίδα. Επίσης μαζί με τις Λιμνοθάλασσες της Κεραμωτής αποτελεί προστατευόμενο οικοτόπο NATURA 2000.

Βάση στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ ο πληθυσμός ανά ΔΕ στις απογραφές των ετών 1991, 2001 και 2011 διαμορφώνεται όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1. Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού ανά ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Δημοτική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή Πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Χρυσούπολης	14622	15175	16004	3,78	5,46	9,45
Κεραμωτής	5234	5406	5115	3,29	-5,38	-2,27
Ορεινού	1588	1637	1212	3,09	-25,96	-23,68
Σύνολο Δήμου	21444	22218	22331	3,61	0,51	4,14

Διάγραμμα 1. Πληθυσμός και μεταβολή του πληθυσμού ανά ΔΕ

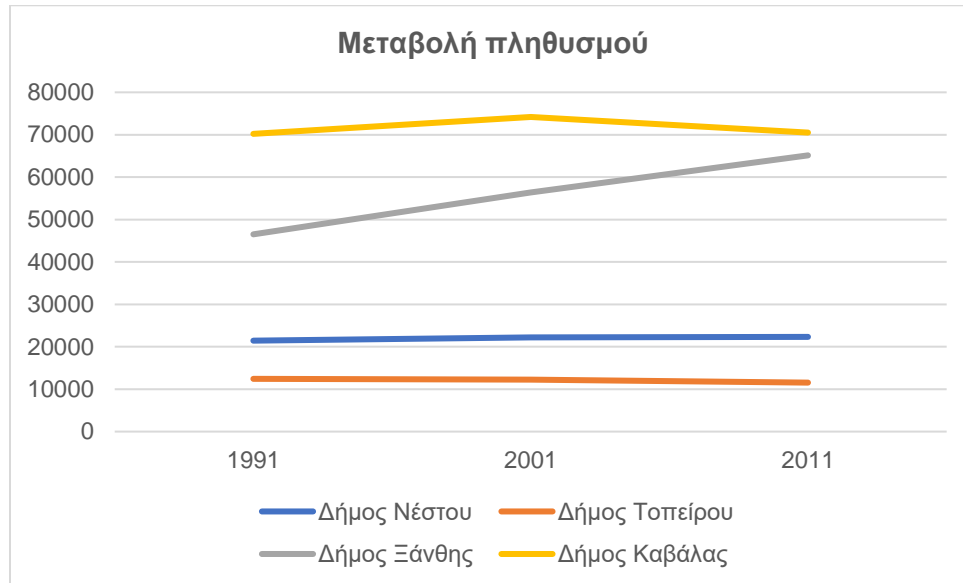


Βάση των στοιχείων παρατηρείται μια μείωση των ΔΕ Κεραμωτής και Ορεινού, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει αύξηση στην ΔΕ Χρυσούπολης. Πιθανόν οι πολίτες να προτιμούν την διαμονή τους στην μεγαλύτερη ΔΕ του δήμου λόγω περισσότερων ευκαιριών απασχόλησης, εκπαίδευσης και διασκέδασης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 2. Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Σε ένα γενικό πλαίσιο σχολιασμού της αναπτυξιακής δυναμικής της ευρύτερης περιοχής, οι δημογραφικές συνθήκες παρουσιάζονται σχετικά καλές με τους πληθυσμούς να παρουσιάζουν μια αισθητή αύξηση με μεγαλύτερη αυτή του Δήμου Ξάνθης (αλλαγή διαγράμματος).

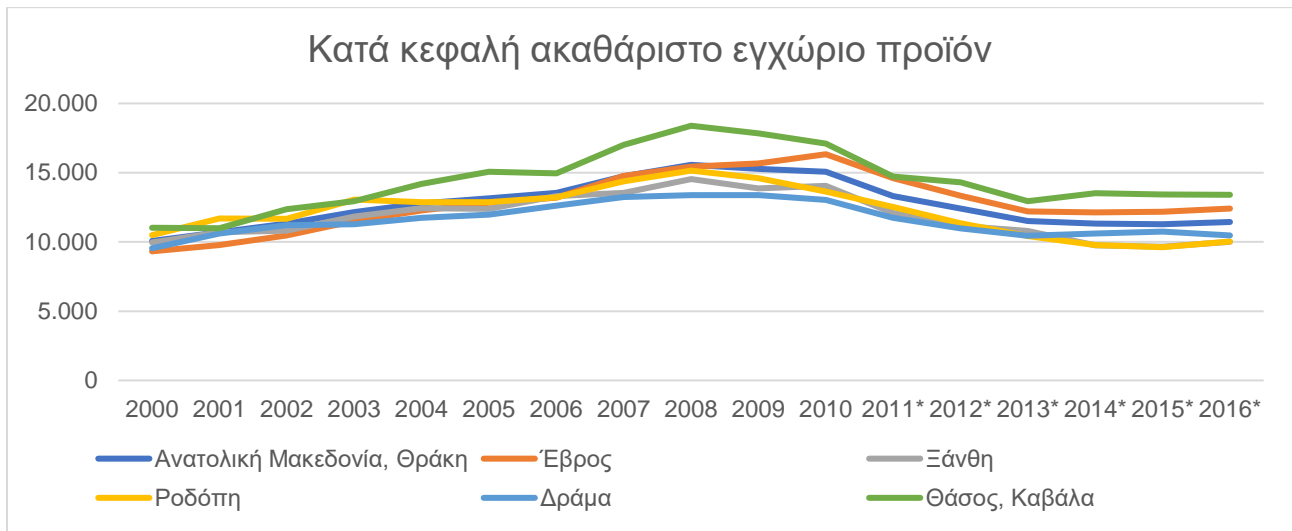
3.2 Οικονομικά στοιχεία - Απασχόληση

Παρακολουθώντας την οικονομική εξέλιξη των μεγεθών του ΑΕΠ και του κατά κεφαλή ΑΕΠ την τελευταία 15ετία βλέπουμε ότι η ΠΕ Καβάλας είχε μια ανερχόμενη οικονομία από το 2000 έως το 2008 -κορύφωση με κατά κεφαλή ΑΕΠ 19.454€- και παραγόμενο ΑΕΠ 21.520 εκ. € στην Περιφέρεια Κεντρική Μακεδονίας, καταλαμβάνοντας την 1^η θέση. Ακολούθως μετά την κρίση, διαπιστώνεται μία κατάρρευση η οποία συνεχίζεται μέχρι και το 2016.

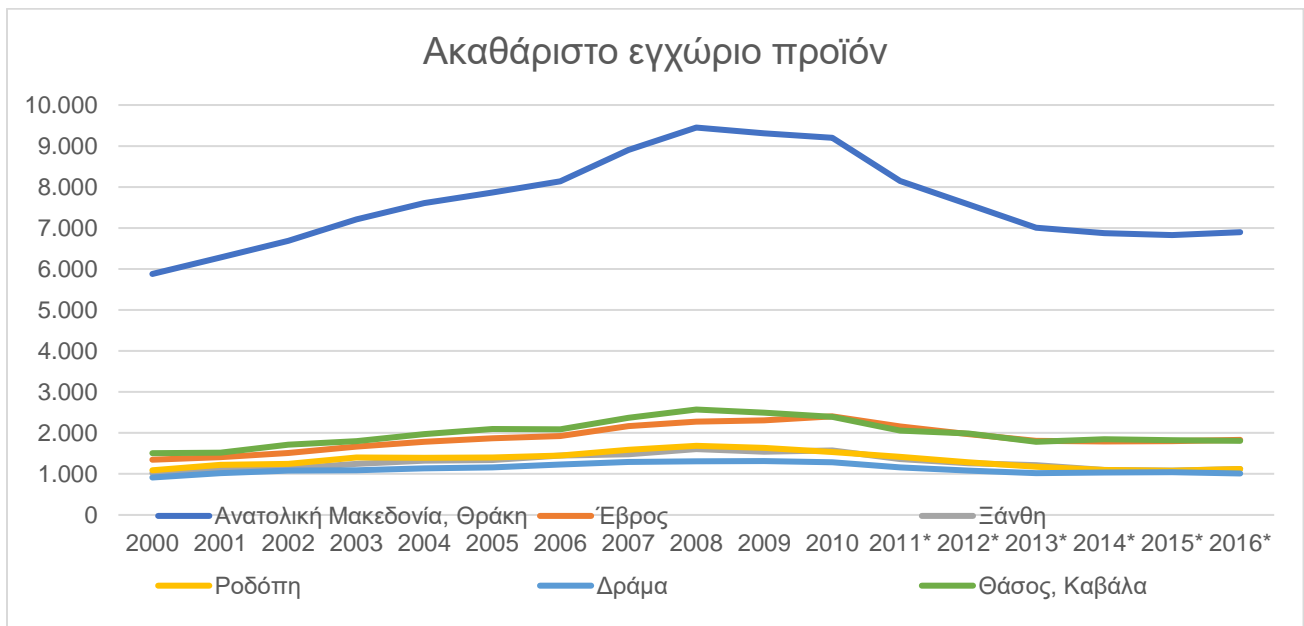


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 3. Κατά κεφαλή ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



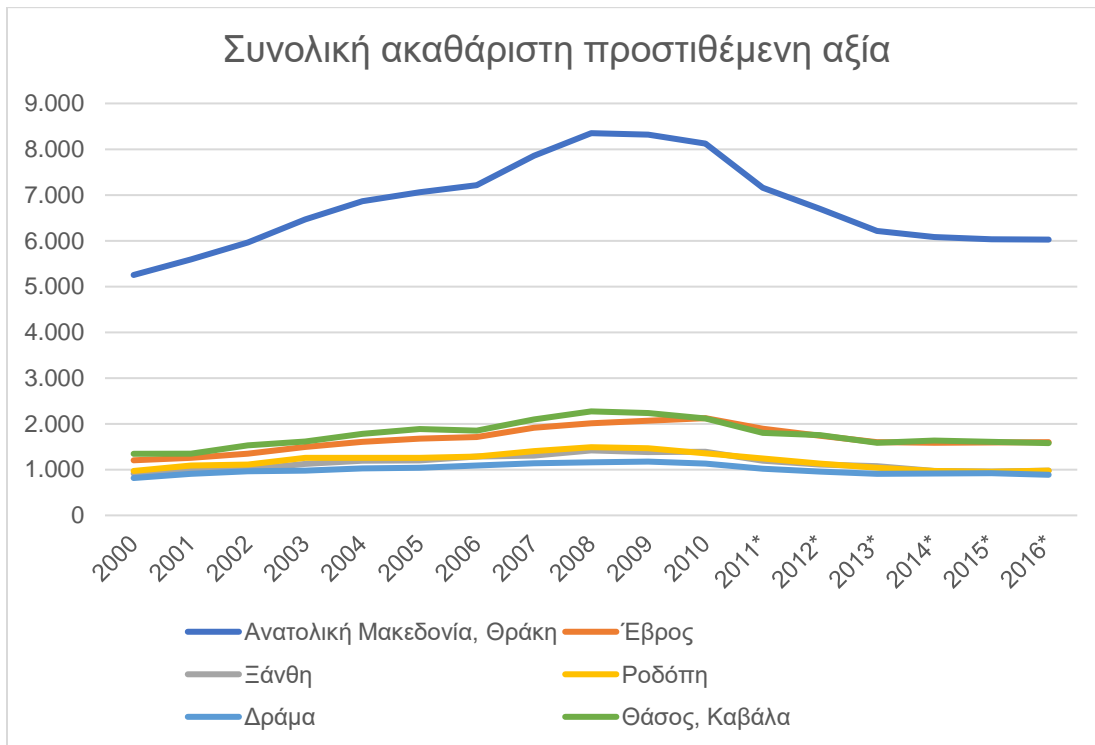
Διάγραμμα 4. Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 5. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

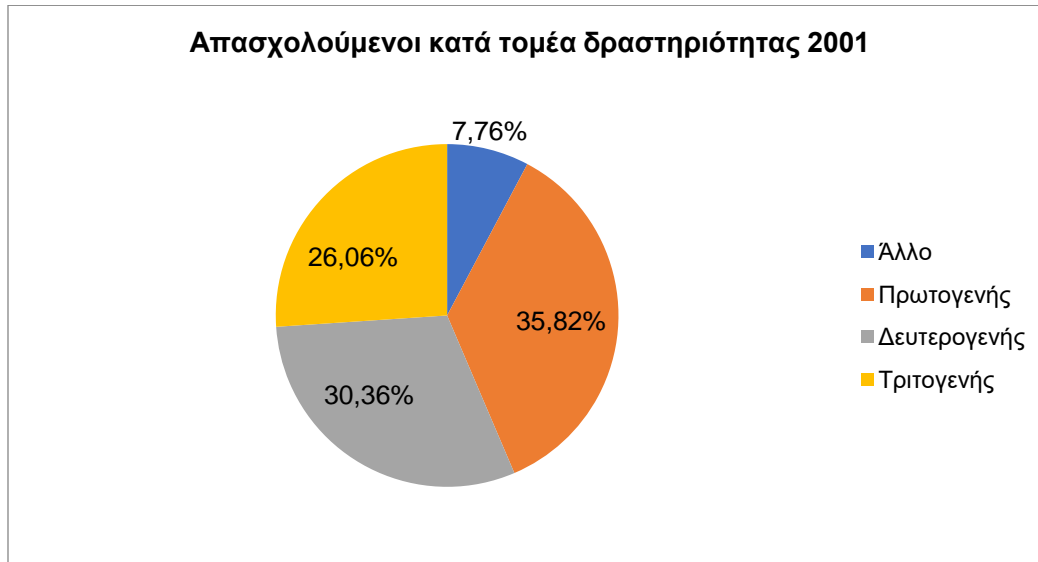


Συγκρίνοντας τα αντίστοιχα στοιχεία στις δύο τελευταίες απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ, διαπιστώνεται η αλλαγή στον κύριο αναπτυξιακό προσανατολισμό του δήμου, καθώς το έτος 2001 ο πρωτογενής τομέας (με ποσοστό 35,82%) ήταν η κύρια απασχόληση σε αντίθεση με τον τριτογενή τομέα που αποτελεί την κύρια απασχόληση το 2011 με ποσοστό 42,03%.

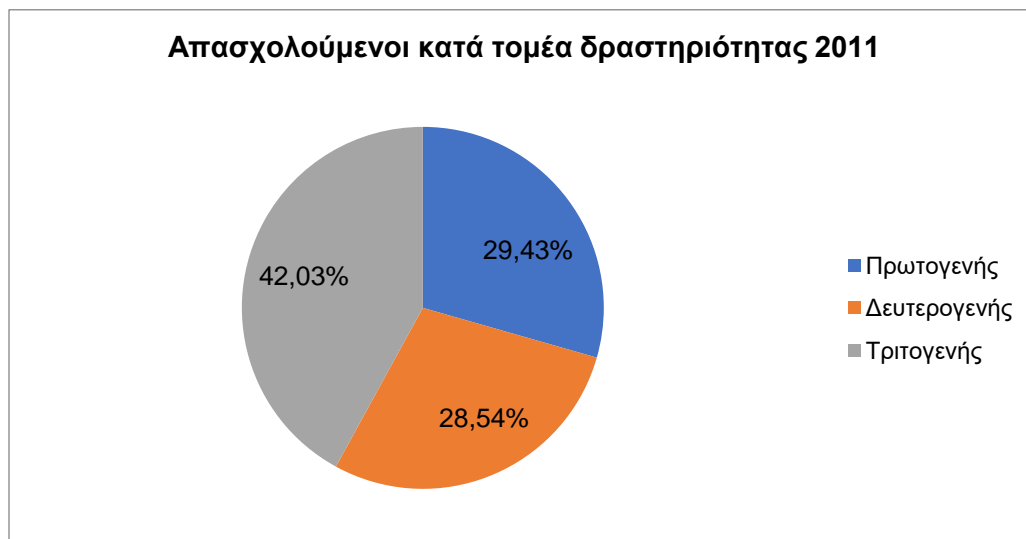


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 6. Απασχολούμενοι κατά τομέα δραστηριότητας 2001 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 7. Απασχολούμενοι κατά τομέα δραστηριότητας 2011 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

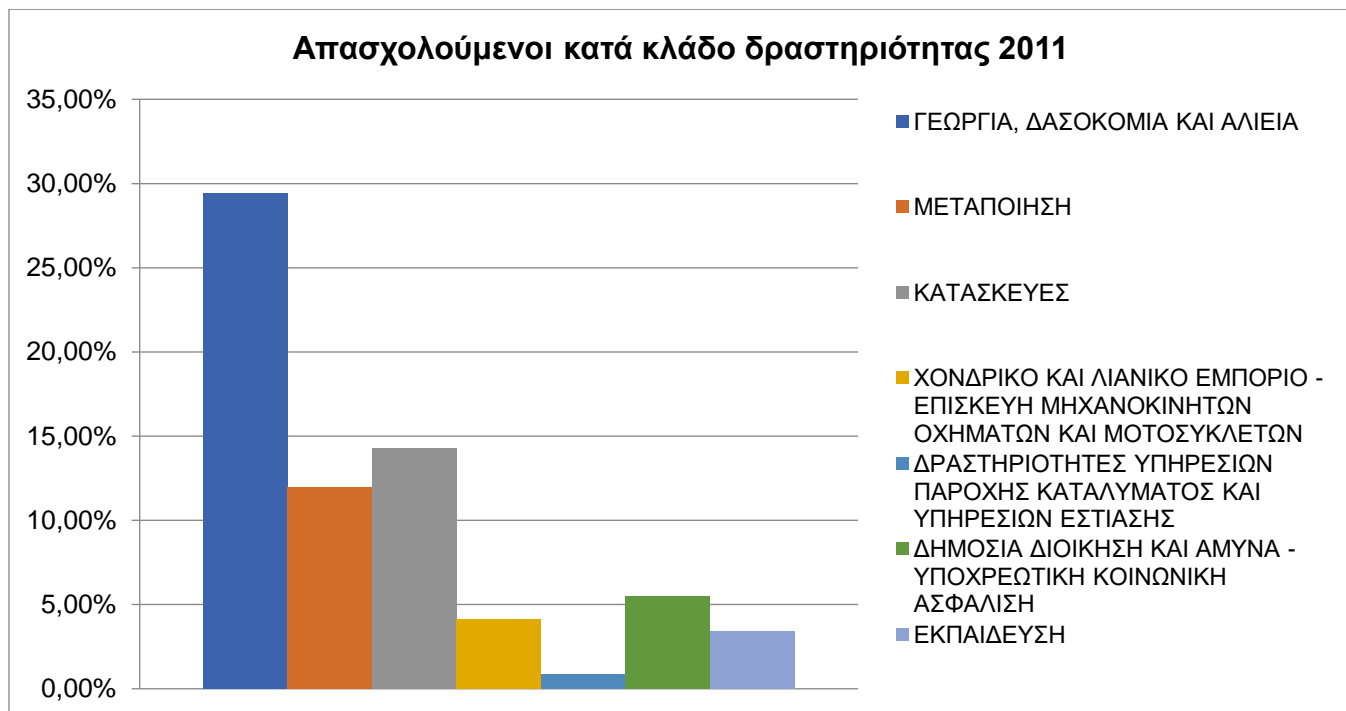


Στο διάγραμμα παρακάτω, απεικονίζονται τα ποσοστά των απασχολούμενων κατά κλάδο δραστηριότητας στο δήμο. Το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνει ο κλάδος της 'Γεωργίας, Δασοκομίας και Αλιείας' ύψους περίπου 29% και ακολουθούν ο κλάδος του 'Κατασκευών' και της 'Μεταποίησης' με ποσοστά περίπου 14% και 12%.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Διάγραμμα 8. Απασχολούμενοι κατά κλάδο δραστηριότητας 2011 (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



3.3 Μεταφορές

Στην ενότητα που ακολουθεί, αξιολογείται σε πρώτο επίπεδο η υφιστάμενη κατάσταση των μεταφορικών υποδομών. Εκτενής ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών θα πραγματοποιηθεί στο επόμενο στάδιο της μελέτης.

Τέλος, καταγράφονται στατιστικά στοιχεία που συσχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο του ΣΒΑΚ και τον κλάδο των μεταφορών, τα αποτελέσματα των οποίων θα οδηγήσουν την ομάδα έργου σε χρήσιμα συμπεράσματα.

Υπεραστικό δίκτυο

Την περιοχή μελέτης διατρέχει η Εθνική Οδός Καβάλας – Ξάνθης στο βόρειο τμήμα του δήμου με κατεύθυνση ανατολή – δύση οι οποίες συνδέονται με την Επαρχιακή Οδό Χρυσούπολης – Πλαταμώνα. Η Επαρχιακή οδός Χρυσούπολης – Πλαταμώνα, Χρυσούπολης – Ερατεινού και Χρυσούπολης – Κεραμωτής αποτελούν τις οδούς που συνδέουν τον δήμο με την Εθνική οδό και τους υπόλοιπους δήμους.

Εξειδίκευση χρήσιμων στατιστικών στοιχείων

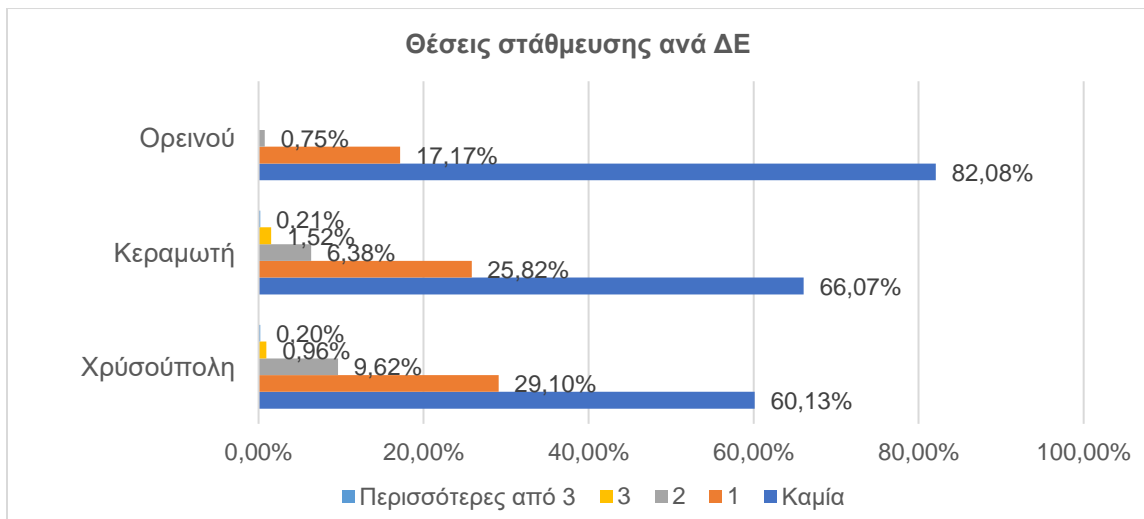
Συνεχίζοντας την ανάλυση, εξετάζονται δεδομένα επομένως όπως η εξέλιξη του αριθμού των ατυχημάτων, του αριθμού των οχημάτων, οι θέσεις στάθμευσης ή αριθμός των οχημάτων ανά νοικοκυριό, κρίνονται μείζονος σημασίας για το σχεδιασμό της επόμενης δεκαετίας για το κλάδο των μεταφορών.



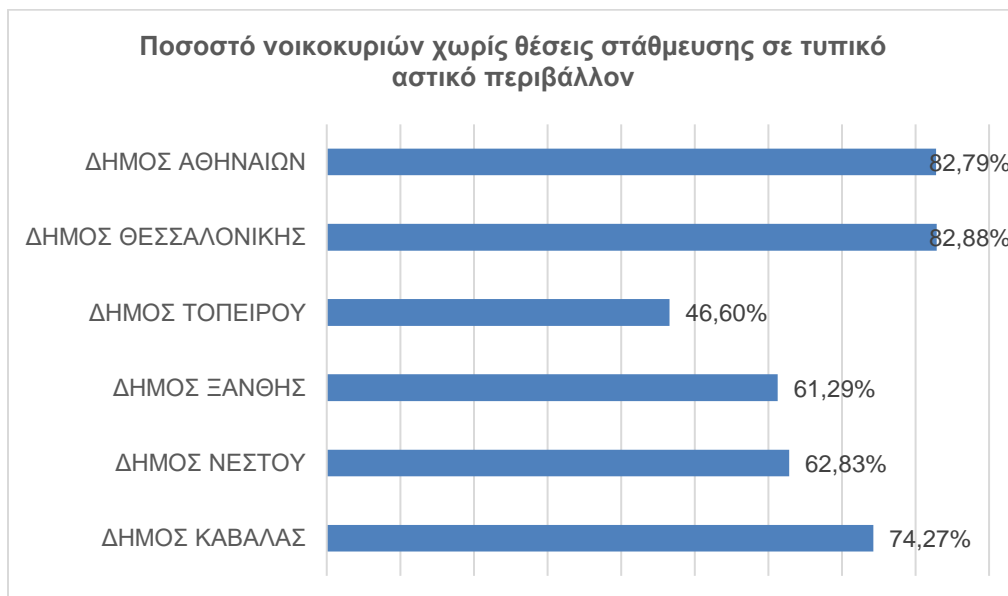
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Το διάγραμμα παρακάτω αναπαριστά τη σχετική πληροφορία με τις θέσεις στάθμευσης ανά χωρική ενότητα του δήμου. Διαπιστώνεται λοιπόν, ότι και στις 3 δημοτικές ενότητες του δήμου με ποσοστά άνω του 60%, δεν διατίθεται καμία θέση για τις κατοικίες των νοικοκυριών του δήμου, ενώ ακόμα και το ποσοστό που αφορά την 1 θέση στάθμευσης, κυμαίνεται κοντά στο 20% - 30%. Ελάχιστα είναι τα ποσοστά των κατοίκων που διαθέτουν δύο, τρεις και πάνω από τρεις θέσεις στάθμευσης. Τέλος στο επόμενο διάγραμμα συγκρίνεται η μεταβλητή αυτή με στοιχεία όμορων δήμων.

Διάγραμμα 9. Θέσεις στάθμευσης ανά χωρική ενότητα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 10. Ποσοστά νοικοκυριών χωρίς θέση στάθμευσης σε τυπικό αστικό περιβάλλον (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ / ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Ως επόμενο βήμα στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέστου, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του ευρύτερου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και των στρατηγικών κατευθύνσεων που προκύπτουν σε επίπεδο Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (ΠΑΜΘ).

Τα πλαίσια πολιτικών επομένως που επηρεάζουν την εξέλιξη της παρούσας μελέτης μπορούν να θεωρηθούν:

- το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΑΜΘ) Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (2014-2020), και
- το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορές, Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης

4.1 ΠΕΠ ΠΑΜΘ (2014-2020)

Η 3η Αναθεώρηση του ΕΠ ΑΜΘ 2014-2020 συντάσσεται σε συνέχεια των 56390/03-06- 2020 οδηγιών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας του COVID-19.

Το αναπτυξιακό όραμα της ΠΑΜΘ για το 2020, λαμβάνοντας υπόψη και τα αποτελέσματα της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης σε ότι αφορά στους τομείς με συγκριτικό πλεονέκτημα, διατυπώνεται ως η «ανασυγκρότηση του παραγωγικού προτύπου της Περιφέρειας ώστε, να μετασχηματιστεί σε τουριστικό προορισμό αριστείας και σημαντικό βιομηχανικό πόλο, αξιοποιώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα στο αγροδιατροφικό σύμπλεγμα, το πλούσιο ενδογενές της δυναμικό, τη γεωγραφική της θέση και προωθώντας την κοινωνική συνοχή με την κινητοποίηση υφιστάμενων αλλά και νέων κοινωνικών συλλογικοτήτων», η δε αναπτυξιακή της στρατηγική βασίζεται:

A) Στον τομέα της οικονομίας:

- Ενίσχυση επιλεγμένων οικονομικών δραστηριοτήτων με συγκριτικά πλεονεκτήματα ως πυλώνων ανάπτυξης της Περιφέρειας.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και επιχειρηματικής επιτυχίας μέσα από ταχεία ενσωμάτωση υφιστάμενης τεχνολογίας, παραγωγή εγχώριας καινοτομίας και επέκταση επιχειρήσεων στην αλυσίδα καθετοποίησης και διασύνδεση παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και προώθηση σε νέες αγορές των πλέον εξαγωγίμων προϊόντων/υπηρεσιών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Β) Στον κοινωνικό τομέα:

- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας και πρόνοιας, μέσα από στοχευμένες δράσεις για την χωρίς διακρίσεις πρόσβαση όλων των κατοίκων της ΠΑΜΘ.
- Αύξηση της απασχόλησης και καταπολέμηση της φτώχειας, μέσα από την υλοποίηση ολοκληρωμένων τοπικών σχεδίων και πρωτοβουλιών, ενεργητικών πολιτικών για ένταξη στην αγορά εργασίας ειδικών ομάδων που βρίσκονται εκτός εργασίας, εκπαίδευσης, ή/και δια βίου μάθησης και την ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας ως μοντέλου οργάνωσης της παραγωγής, της οικονομίας και της συλλογικής ζωής.
- Βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών εκπαίδευσης και δια βίου μάθησης ποσοτικά και ποιοτικά, με τη συμπλήρωση της κτιριακής υποδομής, την πρόληψη και μείωση της σχολικής διαρροής, την ενίσχυση της συμμετοχής ειδικών ομάδων του πληθυσμού στην εκπαίδευση και σε προγράμματα δια βίου μάθησης και τη σύνδεση της κατάρτισης με τις ανάγκες του κοινωνικο-οικονομικού συστήματος της ΠΑΜΘ.

Γ) Στον τομέα του περιβάλλοντος και των υποδομών:

- Διατήρηση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ως αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ΠΑΜΘ, μέσα από τη βελτίωση της εφαρμογής των περιβαλλοντικών υποχρεώσεων, αξιοποίηση νέων τεχνολογιών μέτρησης και παρακολούθησης του περιβάλλοντος και τεχνολογιών διαχείρισης αποβλήτων, με έμφαση στην ανακύκλωση / επαναχρησιμοποίηση, μέσα από τη δημιουργία αποτελεσματικού δικτύου προστατευόμενων περιοχών και συνεργασίας με τις τοπικές κοινωνίες για την προώθηση σχεδιασμού με βάση τις αρχές της αειφορίας.
- Βιώσιμη αξιοποίηση των φυσικών πόρων και του δυναμικού ΑΠΕ μέσα από την προσέλκυση βιώσιμων επενδυτικών σχημάτων, την προώθηση αποτελεσματικότερης τεχνολογίας για τη μείωση των απωλειών και τη διαχείριση ακραίων φαινομένων και κρίσεων.
- Ανάπτυξη των ενεργειακών υποδομών μέσα από τη συνδυασμένη λειτουργία δικτύων και εγκαταστάσεων αποθήκευσης, εισαγωγής, εξαγωγής και μεταφοράς, κυρίως με την αξιοποίηση αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου.

Η αναπτυξιακή στρατηγική της ΠΑΜΘ θέτει ως βασικούς στόχους:

- τη διεύρυνση της οικονομικής δραστηριότητας,
- την αύξηση της απασχόλησης,
- την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και
- τη βελτίωση της ελκυστικότητας της ΠΑΜΘ ως τόπο κατοικίας και παραγωγής

Κυριότερες Κατευθύνσεις για τις υποδομές μεταφορών μέσω ενδεικτικών δράσεων

ΘΣ 7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων

Υφιστάμενη κατάσταση και ανάγκες ΠΑΜΘ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και τμημάτων των κάθετων οδικών αξόνων αντιμετωπίστηκαν σε σημαντικό βαθμό προβλήματα προσβασιμότητας. Σήμερα η ΠΑΜΘ διαθέτει ένα εκτεταμένο και σε σημαντικό βαθμό ώριμο οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί ένα πολυκεντρικό σύστημα μεσαίου μεγέθους πόλεων και ένα μεγάλο αριθμό διάσπαρτων μικρών οικισμών καθώς επίσης και τη σύνδεση της ΠΑΜΘ με όμορες Περιφέρειες, γείτονες χώρες (Βουλγαρία, Τουρκία) και το Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Ως αποτέλεσμα της πολιτικής μεταφορών των τελευταίων δεκαετιών, οι οδικές μεταφορές κυριαρχούν τόσο όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές όσο και τις εσωτερικές εμπορευματικές (90% των εμπορευματικών ροών είναι οδικές μεταφορές). Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό μειονέκτημα όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, αλλά πλεονέκτημα όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές και κυρίως την τουριστική κίνηση, η οποία για την ΠΑΜΘ γίνεται σε μεγάλο βαθμό οδικά. Οι πρόσφατες τάσεις στον τουρισμό δείχνουν ότι οι αγορές της Νοτιο-Ανατολικής Βαλκανικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Τουρκίας είναι ανερχόμενες, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερης σημασίας την ολοκλήρωση των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού.

Παρόλο που το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώνει όλες τις πόλεις της ΠΑΜΘ, με εξαίρεση την Καβάλα, τα μη ικανοποιητικά χαρακτηριστικά της υποδομής και η έλλειψη διατροπικότητας καθιστούν το ρόλο του περιθωριακό τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης, η ΠΑΜΘ διαθέτει δύο σημαντικά λιμάνια – της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης – όπου έχουν γίνει σημαντικά έργα υποδομών τα τελευταία χρόνια, αλλά συνδέονται ικανοποιητικά μόνο με το οδικό δίκτυο, γεγονός που μειώνει την εμβέλειά τους και περιορίζει σημαντικά το ρόλο τους. Έτσι μόνο το 35% των διακινούμενων μέσω της ΠΑΜΘ εμπορευμάτων διέρχεται από τα λιμάνια και μόνο το 28% των διακινούμενων εμπορευμάτων μέσω της ΠΑΜΘ αποτελούν διερχόμενα φορτία είτε προς Βορρά είτε προς Ανατολάς.

Ως κυριότερες αδυναμίες του μεταφορικού δικτύου της ΠΑΜΘ σήμερα αναγνωρίζονται:

- η μονομερής ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και
- ο χαμηλός βαθμός διασυνδεσιμότητας μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων.

Δεδομένου ότι μακροπρόθεσμος στόχος της ΠΑΜΘ είναι να εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κέντρο, υλοποιώντας έναν εναλλακτικό προς τα στενά του Βοσπόρου άξονα για τις μεταφορές από και προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, η ανάπτυξη των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών σε συνδυασμό με την ανάπτυξη πολυτροπικότητας, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία.

Οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών και μάλιστα στις σιδηροδρομικές είναι υψηλού κόστους και απαιτούν μεγάλο χρόνο ωρίμανσης, γεγονός που επιβάλλει την αντιμετώπισή τους ως θέμα εθνικής και όχι περιφερειακής πολιτικής. Αυτό επιβάλλει αναπροσανατολισμό της περιφερειακής πολιτικής προς την κατεύθυνση της βελτιστοποίησης της αποδοτικότητας των υφιστάμενων δικτύων με στόχο τη συμπλήρωση και κατά τόπους βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών.

Υπό αυτό το πρίσμα, οι κύριες ανάγκες στο περιφερειακό δίκτυο μεταφορών εντοπίζονται κατά προτεραιότητα:

- στη δημιουργία κόμβων διασυνδεδεμένων πολυτροπικών μεταφορών,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- στην επέκταση της ζώνης εξυπηρέτησης της Εγνατίας Οδού σε χώρους οικονομικού, πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, (ιδίως στο πλαίσιο της ΟΧΕ τουρισμού – πολιτισμού αλλά και όπου είναι απαραίτητο στο πλαίσιο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων ΒΑΑ).
- στην ολοκλήρωση καθέτων αξόνων της Εγνατίας Οδού όπου έχουν επενδυθεί πόροι από προηγούμενες παρεμβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των μελετών ωρίμανσης και
- στην ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής κινητικότητας (δηλ. της προσβασιμότητας – προσπελασιμότητας σε ορεινές & νησιωτικές περιοχές).

Το ΠΕΠ βρίσκεται σε συνάφεια και συμπληρωματικότητα με τις βασικές προτεραιότητες πολιτικής Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) καθώς κατανέμει πόρους:

Α) στην Επενδυτική Προτεραιότητα 7α για τη στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω δράσεων για την ολοκλήρωση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ αλλά και τη δημιουργία κόμβου διασυνδεδεμένων πολυτροπικών μεταφορών και

Β) στην Επενδυτική Προτεραιότητα 7β για την ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας και ειδικότερα για την άρση της απομόνωσης και ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε ορεινές, παραμεθόριες και απομακρυσμένες περιοχές, την εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής λειτουργίας δικτύων και υποδομών και την σύνδεση οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και τους διευρωπαϊκούς άξονες.

Θεματικοί στόχοι και επενδυτικές προτεραιότητες για τις υποδομές μεταφορών

Πίνακας 2. Αιτιολόγηση της επιλογής θεματικών στόχων και επενδυτικών προτεραιοτήτων (ΠΕΠ ΑΜΘ 2014-2020)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Επιλεγμένος θεματικός στόχος	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Αιτιολόγηση της επιλογής
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	Το κύριο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών στην Περιφέρεια δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη ενώ αποτελεί πρώτη προτεραιότητα τόσο σε επίπεδο ευρωπαϊκών επιλογών όσο και σε επίπεδο εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ- Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων	Διαπιστωμένα προβλήματα διασυνδεσιμότητας και λειτουργίας – συμπληρωματικότητας του εθνικού / επαρχιακού δικτύου με τα ΔΕΔ-Μ. Σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας- προσπελασιμότητας ορεινών και νησιωτικών Περιοχών. Προβλήματα στην ασφάλεια της χρήσης του υφιστάμενου περιφερειακού οδικού δικτύου σε εντοπισμένα σημεία. Σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης.
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7e - Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της ασφάλειας Του εφοδιασμού μέσω της ανάπτυξης έξυπνων συστημάτων διανομής, αποθήκευσης και μεταφοράς ενέργειας και μέσω της ενσωμάτωσης σε αυτά της διανεμόμενης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές	Υπάρχουν σημαντικά αναπτυξιακά πλεονεκτήματα από την περαιτέρω αξιοποίηση του αγωγού φυσικού αερίου που διέρχεται αλλά και των προγραμματιζόμενων να διέλθουν από την ΠΑΜΘ.



4.2 ΠΠΧΣΑΑ ΠΑΜΘ

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης το οποίο αναθεωρεί και αντικαθιστά το προγενέστερο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ίδιας περιφέρειας δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 248 τεύχος Α.Α.Π. στις 25 Οκτωβρίου 2018.

Γενικοί κατευθυντήριοι στόχοι

- Ενίσχυση της θέσης και του ρόλου της Περιφέρειας στον διεθνή, κοινοτικό και εθνικό χώρο στα πλαίσια πολιτικών εδαφικής συνοχής για την ολοκληρωμένη, ισόρροπη και διαρκή ανάπτυξη, με ελεγχόμενη ανταγωνιστικότητα των χωρικών συστημάτων και του διαπεριφερειακού χώρου.
- Ανάσχεση της ύφεσης, ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και διασφάλιση διατηρήσιμης οικονομικής ευημερίας στην Περιφέρεια.
- Ενίσχυση της εδαφικής συνοχής σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, μέσω της συγκρότησης βιώσιμων αναπτυξιακών ενότητων και της ισόρροπης και αλληλοσυμπληρούμενης κατανομής των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον χώρο.
- Συνετή και αποτελεσματική διαχείριση των πόρων, συμπεριλαμβανομένου του εδαφικού πόρου, προωθώντας την ενίσχυση των μεταξύ τους συνεργειών, την ανακύκλωση και την επανάχρηση τόσο στην παραγωγική διαδικασία όσο και στην οικιστική ανάπτυξη.
- Αντιμετώπιση των προκλήσεων της κλιματικής αλλαγής και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των τομέων ενέργειας και μεταφορών δίδοντας προτεραιότητα στην ανάπτυξη των ΑΠΕ και στον επανασχεδιασμό του συστήματος μεταφορών στο πλαίσιο του περιφερειακού σχεδιασμού.
- Προστασία, συνδυασμένη ανάδειξη και αξιοποίηση του πλούσιου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, που αναγνωρίζεται ως σημαντικός αναπτυξιακός πόρος και συγκριτικό πλεονέκτημα της Περιφέρειας.
- Αναγνώριση του τοπίου ως σημαντικού παράγοντα ευημερίας και ποιότητας ζωής και προωθεί την προστασία και ανάδειξή του ως ισότιμη συνιστώσα των πολιτικών χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού.
- Αειφορική διαχείριση του χώρου και παροχή κατευθύνσεων για την οργάνωση του χώρου, την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και του τοπίου προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, θέτοντας ιεραρχημένες προτεραιότητες και αξιοποιώντας τα διαθέσιμα εργαλεία του χωρικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής

Διασυνδέσεις, συνδυασμένες μεταφορές και διεθνή δίκτυα

Η Περιφέρεια, αν και δεν εντάσσεται στον κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient/East Med Corridor, διαθέτει υποδομές που εντάσσονται στο δίκτυο κορμού και στο εκτεταμένο δίκτυο. Η ανάπτυξη της Περιφέρειας κατά τον άξονα Ανατολής - Δύσης της Εγνατίας Οδού θέτει ως φυσική απόληξη



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

και κύρια σύνδεση αυτή με την Κωνσταντινούπολη. Προωθείται η ένταξη της Περιφέρειας στα ευρύτερα διεθνή δίκτυα μεταφορών, ως πύλη του βορειοανατολικού άξονα προσανατολισμού της χώρας, αλλά και ως διέξοδος των χωρών της ΝΑ Ευρώπης προς τη Μεσόγειο. Σε αυτό το πλαίσιο, οι άξονες Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και Καβάλα - Δράμα - Σέρρες αποτελούν το βασικό στοιχείο διασύνδεσης της Περιφέρειας με το δίκτυο των διεθνών μεταφορικών αξόνων, υποστηρίζοντας καθοριστικά την Αλεξανδρούπολη και την Καβάλα ως σημαντικούς διαμετακομιστικούς κόμβους. Οι υπόλοιποι κάθετοι οδικοί άξονες σύνδεσης με τη Βουλγαρία αποκτούν διαφοροποιημένη σημασία ανάλογα με τη λειτουργική ενδοχώρα στην οποία αναφέρονται.

Στρατηγικός στόχος για τον τομέα των μεταφορών τίθεται η ένταξη της Περιφέρειας στα ευρύτερα διεθνή δίκτυα μεταφορών, ως πύλη του Βορειο-ανατολικού άξονα προσανατολισμού (ανάπτυξης) της χώρας, αλλά και ως διέξοδος των χωρών της ΝΑ Ευρώπης προς τη Μεσόγειο. Ταυτόχρονα, διατυπώνεται η ανάγκη ενίσχυσης της προσπελασιμότητας σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο. Στρατηγικές κατευθύνσεις είναι:

- Η ανάπτυξη της διατροπικότητας των μεταφορών, με στόχο την ανάπτυξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας.
- Η αύξηση της προσπελασιμότητας και βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών.
- Η σταδιακή αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, τόσο στο επίπεδο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών ροών.
- Η ανάπτυξη συστήματος συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών σε αστικό, προαστιακό ή και περιφερειακό επίπεδο.

Πρωθούνται κατά προτεραιότητα:

1. Ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην ενίσχυση του Βορειοανατολικού άξονα ανάπτυξης της Περιφέρειας (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο) που στηρίζουν τον στόχο να καταστεί η Αλεξανδρούπολη πύλη της Περιφέρειας και σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης
2. Ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην ενίσχυση του ρόλου της Καβάλας ως πύλης διεθνούς και διαπεριφερειακής εμβέλειας.
3. Βελτίωση λοιπών υποδομών. Ως σημαντικότερες αναγνωρίζονται:
 - (α) η ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα Κομοτηνή - Νυμφαία - ελληνοβουλγαρικά σύνορα,
 - (β) η ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα Ξάνθη - ελληνοβουλγαρικά σύνορα μέσω Εχίνου, με παράκαμψη της πόλης,
 - (γ) η ανάπτυξη υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου κατά προτεραιότητα μεταξύ Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης και
 - (δ) η βελτίωση σημαντικών τμημάτων του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος περιφερειακού δικτύου.

Ειδικότερα προβλέπονται:

A. Οδικό δίκτυο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Το διευρωπαϊκό / διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο της Περιφέρειας περιλαμβάνει:

- ✓ την Εγνατία Οδό (μέρος του κύριου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου),
- ✓ τον κάθετο άξονα Αρδάνιο - Ορεσιτιάδα - Καστανιές - Ορμένιο (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου),
- ✓ τον κάθετο άξονα Κομοτηνή - Νυμφαία (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου),
- ✓ τον κάθετο άξονα Ξάνθη - Εχίνος (μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου),
- ✓ τον προβλεπόμενο άξονα Καβάλα - Δράμα - Σέρρες (Ε61, μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου),
- ✓ τον κάθετο άξονα Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή.

Για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού / διαπεριφερειακού οδικού δικτύου της Περιφέρειας προωθούνται:

1. Ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού: Αρδάνιο - Καστανιές - Ορμένιο.
2. Υλοποίηση νέου οδικού άξονα Καβάλα - Δράμα - Σέρρες (Ε61).
3. Ολοκλήρωση κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού: Κομοτηνή - Νυμφαία - ελληνοβουλγαρικά σύνορα.
4. Υλοποίηση του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού: Ξάνθη - Εχίνος - ελληνοβουλγαρικά σύνορα.
5. Βελτίωση κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού: Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή - ελληνοβουλγαρικά σύνορα.

Το πρωτεύον περιφερειακό οδικό δίκτυο περιλαμβάνει:

- ✓ Παλαιά εθνική οδός (Θεσσαλονίκη) - Καβάλα – Ξάνθη - Πόρτο Λάγος - Κομοτηνή - Σάπες - Αλεξανδρούπολη- Φέρες (Ε.Ο. 2),
- ✓ Παλαιά εθνική οδός Ξάνθης - Κομοτηνής μέσω Ιάσμου,
- ✓ Παλαιά εθνική οδός Δράμα - Παρανέστι - Σταυρούπολη - Ξάνθη (Ε.Ο. 14),
- ✓ Πέρνη - αεροδρόμιο Καβάλας - Κεραμωτή
- ✓ Αναβαθμισμένος άξονας Δράμα - Αμφίπολη
- ✓ Μεθοριακός σταθμός Κυπρίνου - Μεθοριακός σταθμός Καστανιών.

Για το πρωτεύον περιφερειακό οδικό δίκτυο προωθείται:

1. Δημιουργία περιφερειακής οδού Αλεξανδρούπολης. Σύνδεση Εγνατίας Οδού με αεροδρόμιο και λιμάνι και ολοκλήρωση της κατασκευής του δυτικού τμήματος.
2. Βελτίωση της σύνδεσης με το αεροδρόμιο της Καβάλας και το λιμάνι της Κεραμωτής με αναβάθμιση του άξονα Πέρνης - αεροδρομίου - Κεραμωτής.
3. Δημιουργία περιαστικού δακτυλίου Καβάλας.
4. Δημιουργία ανατολικής παράκαμψης Ξάνθης.
5. Σύνδεση της Εγνατίας οδού με τις ΒΙΠΕ Καβάλας, Ξάνθης, Κομοτηνής, Ορεσιτιάδας και το ΒΙ ΟΠΑ Σαπών.
6. Κατασκευή νέας οδικής γέφυρας και μεθοριακού σταθμού στο τελωνείο των Κήπων, αναβάθμιση μεθοριακού σταθμού Νυμφαίας καθώς και άλλων σημείων εισόδου - εξόδου της Περιφέρειας και της χώρας.
7. Βελτίωση άξονα Δράμα - Αμφίπολη.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

8. Βελτίωση και αναβάθμιση οδικής ασφάλειας υφιστάμενου άξονα Δράμας - Καβάλας.
9. Βελτίωση της παλαιάς εθνικής οδού Δράμα - Παρανέστι - Σταυρούπολη - Ξάνθη (Ε.Ο.14),
10. Βελτίωση της παλαιάς εθνικής οδού (Ε.Ο. 2) στο τμήμα Κομοτηνή - Πόρτο Λάγος.

Το δευτερεύον περιφερειακό οδικό δίκτυο περιλαμβάνει τις υπόλοιπες οδούς που δεν ανήκουν στην παραπάνω κατηγορία, αλλά συμπληρώνουν το κύκλωμα των κύριων ενδοπεριφερειακών συνδέσεων στο πλαίσιο του προτύπου χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας. Προωθούνται παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του δευτερεύοντος περιφερειακού οδικού δικτύου, καθώς επίσης και σημειακές βελτιώσεις για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και την αύξηση της οδικής ασφάλειας στο σύνολο της Περιφέρειας. Ιδιαίτερα ενισχύονται υποδομές προσβασιμότητας σε απομονωμένες περιοχές και βελτιώνεται και επεκτείνεται το αγροτικό και δασικό οδικό δίκτυο για την εξυπηρέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων της υπαίθρου.

Β. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Για την ανάληψη νέου ρόλου από τον σιδηρόδρομο, προωθείται η υλοποίηση σημαντικών έργων βελτίωσης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και η δημιουργία νέων συνδέσεων με στρατηγική στόχευση και προτεραιοποίηση. Προβλέπονται:

1. Η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολης - Ορμένιου, που χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας.
2. Η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολης - Θεσσαλονίκης.
3. Η σύνδεση της Καβάλας (λιμένας «Φίλιππος Β'») με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο (τμήμα Καβάλα - Νέα Καρβάλη - Τοξότες Ξάνθης).
4. Δρομολόγηση της διαδικασίας δημιουργίας νέας σύνδεσης υψηλής ταχύτητας: Θεσσαλονίκη - Αμφίπολη / Ν. Ζίχνη - Καβάλα - Τοξότες (Αλεξανδρούπολη).
5. Οι συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με τις περιοχές όπου αναπτύσσονται ΒΙΠΕ-ΒΙΟΠΑ, οι παρακάμψεις των αστικών κέντρων όπου παρατηρούνται προβλήματα ασφάλειας, η δημιουργία ανισόπεδων διαβάσεων του υφιστάμενου δικτύου με οδούς μεγάλης κυκλοφορίας.
6. Η ανάπτυξη προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ των πόλεων της Περιφέρειας, κατά προτεραιότητα μεταξύ Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης.
7. Οι συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με τα αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης και Καβάλας.
8. Η αναβάθμιση του μεθοριακού σιδηροδρομικού σταθμού Πυθίου (ως επιβατικού και εμπορευματικού)
9. Η διερεύνηση της σκοπιμότητας / βιωσιμότητας της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κομοτηνής - Βουλγαρίας μέσω Νυμφαίας.
10. Η διερεύνηση της σκοπιμότητας / βιωσιμότητας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Καβάλας - Δράμας.

Αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία στη διαλειτουργικότητα / διασυνδεσιμότητα του ελληνικού δικτύου με τα όμορα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, καθώς και στην ένταξη νέων τεχνολογιών στο σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης του δικτύου, ούτως ώστε ο σιδηρόδρομος να καταστεί ανταγωνιστικός και στις διεθνείς μετακινήσεις.



4.3 ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος.

Στρατηγικοί στόχοι και Βασικές προτεραιότητες

Για τον τομέα των Μεταφορών

Α) Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).

Β) Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.

Γ) Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών με βασικές προτεραιότητες μεταξύ άλλων:

- Σε σχέση με την οδική ασφάλεια, με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).

Για τον τομέα του Περιβάλλοντος

Ε) Η εκπλήρωση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ε.Ε. στους τομείς των Αποβλήτων και των Υδάτων.

Ζ) Η προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων.

Η) Η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Θ) Η Αστική Αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα με βασικές προτεραιότητες μεταξύ άλλων:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την χωρική ανάπτυξη,
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης,
- Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

Πίνακας 4. Στόχοι και δράσεις ανά άξονα προτεραιότητας (ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ)

Άξονας προτεραιότητας	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Ειδικός στόχος
08 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές	Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	
09 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	4ν - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον
10 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές	Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα
	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές
12 - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ	6e - Ανάλυση δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικών εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής	Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη με δράσεις όπως: (α) Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και ανάπτυξης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου	(β) Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) (γ) Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (δ) Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου
--	---	--



5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου συγκοινωνιακού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) τα οποία έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και ισχύουν ακόμη. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν δεν περιορίζεται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορά και σε πολεοδομικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος Νέστου και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και στη βιώσιμη ανάπτυξη εν γένει.

Πιο συγκεκριμένα τα πλαίσια τοπικών σχεδίων και στρατηγικών επομένως που επηρεάζουν την εξέλιξη της παρούσας μελέτης μπορούν να θεωρηθούν:

- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Νέστου
- το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χρυσούπολης
- η Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης

5.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Νέστου 2014-2019

Γενική περιγραφή

Το επιχειρησιακό πρόγραμμα αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης του Δήμου τόσο από πλευράς της τοπικής οικονομίας και του εξωτερικού περιβάλλοντος όσο και από την πλευρά της εσωτερικής ανάπτυξης του Δήμου ως οργανισμού.

Περιεχόμενο

Μεθοδολογικά, η εκπόνηση του επιχειρησιακού προγράμματος περιλαμβάνει δυο (2) φάσεις. Η πρώτη φάση αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό και αναφέρεται στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής του Δήμου (εξωτερικό περιβάλλον), καθώς και σε αυτή του οργανισμού και των Νομικών Προσώπων, που ανήκουν και διοικούνται από αυτόν (εσωτερικό περιβάλλον). Η δεύτερη φάση αφορά τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και περιλαμβάνει την κατάρτιση σχεδίων δράσεων, τον χρονικό και οικονομικό προγραμματισμό των δράσεων, καθώς και τις εγκρίσεις και δημοσιεύσεις του τελικού κειμένου.

Συνοπτικά, η κάθε φάση εκπόνησης του επιχειρησιακού προγράμματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α' φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός

- Συνοπτική περιγραφή - αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
- Καθορισμός της στρατηγικής του Δήμου:

1. Το όραμα και οι αρχές του Δήμου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

2. Η στρατηγική του Δήμου
3. Οι άξονες, τα μέτρα και οι στόχοι του στρατηγικού σχεδίου

Β' φάση: Επιχειρησιακός Σχεδιασμός

- Επιχειρησιακός σχεδιασμός - σχέδια δράσης (στόχοι και δράσεις)
- Πενταετής προγραμματισμός δράσεων (2014-2019):
 1. Τριετής προγραμματισμός και κωδικοποίηση των δράσεων (2016-2019)
 2. Εκτίμηση των εσόδων και των πηγών χρηματοδότησης για την υλοποίηση των δράσεων
 3. Κατανομή των εσόδων στα έτη για την κάλυψη των δαπανών των δράσεων
- Οικονομικός προγραμματισμός και χρηματοδοτικοί πίνακες του επιχειρησιακού προγράμματος
- Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης του επιχειρησιακού προγράμματος

Τα οφέλη από την εκπόνηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου εκτιμάται ότι θα είναι:

1. Προστασία και Αναβάθμιση του Φυσικού Περιβάλλοντος
2. Βελτίωση της Κοινωνικής και Οικονομικής Ευημερίας
3. Βελτίωση της Αποδοτικότητας και Αποτελεσματικότητας του Δήμου
4. Βελτίωση της Παραγωγικής Ικανότητας του Δήμου
5. Βελτίωση της Ικανοποίησης των Δημοτών
6. Βελτίωση της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου

Η Αποστολή και το Όραμα της Δημοτικής Αρχής

Αποστολή: Η ικανοποίηση τις αποστολής του Δήμου Νέστου πραγματοποιείται με τη διασύνδεση προγραμματικών στόχων και διαθέσιμων μέσων και πόρων. Η διαρκής αναζήτηση νέων αναπτυξιακών δυνατοτήτων και χρηματοδοτικών εργαλείων επιβάλλεται ιδιαίτερα από την τρέχουσα δυσμενή οικονομική συγκυρία.

Όραμα: «Να καταστεί τις πρωτοπόρος Δήμος με σύγχρονη οργάνωση, με ενεργή συμμετοχή των πολιτών, ο οποίος θα αποτελέσει κέντρο ανάπτυξης μέσα από την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του, δηλαδή του πρωτογενούς τομέα, του τουρισμού και του πολιτισμού. Παράλληλα στόχο έχει να δημιουργήσει εκείνες τις συνθήκες προκειμένου ο Δήμος να αποκτήσει εξωστρέφεια, να ενισχυθεί το κοινωνικό του πρόσωπο και συγχρόνως να ενισχυθεί ο εθελοντισμός».

Γενικές κατευθυντήριες αρχές πολιτικές δράσης

Οικονομία - κινητοποίηση πόρων:

- ✓ Αξιοποίηση αναπτυξιακών ευκαιριών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- ✓ Αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων και Συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα
- ✓ Αντιμετώπιση της ανεργίας και προώθηση της επιχειρηματικότητας
- ✓ Ανάπτυξη Δράσεων κοινωνικής οικονομίας και καινοτομίας
- ✓ Αξιοποίηση της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Δήμου
- ✓ Ενίσχυση υποστήριξη και εκσυγχρονισμός της Αγροτικής και Ζωικής Παραγωγής

Τοπική Κοινωνία και ανθρωποκεντρική ανάπτυξη:

- ✓ Άμεση ανταπόκριση στα αιτήματα πολιτών
- ✓ Κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη
- ✓ Ισότιμη εξυπηρέτηση πολιτών και προώθηση αμφίδρομης επικοινωνίας Δήμου και πολιτών
- ✓ Στήριξη κοινωνικών δομών προστασίας και φροντίδας
- ✓ Αναβάθμιση υποδομών και προγραμμάτων - δράσεων Παιδείας, Δια βίου μάθησης Αθλητισμού, Πολιτισμού και Υγείας
- ✓ Προώθηση Εθελοντισμού και Κοινωνικής προσφοράς

Περιβάλλον:

- ✓ Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις με σεβασμό στο περιβάλλον
- ✓ Αξιοποίηση του φυσικού κάλλους και ανάδειξη περιβαλλοντικών πολιτικών
- ✓ Βελτίωση επιπέδου καθαριότητας
- ✓ Βελτίωση υποδομών μεταφορών, συνθηκών κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας
- ✓ Βελτίωση και επέκταση δικτύων υποδομών
- ✓ Εξοικονόμηση ενέργειας και αξιοποίηση ΑΠΕ

Η ανάπτυξη εξωστρεφούς δράσης:

- ✓ Ανάπτυξη συνεργασιών με άλλους ΟΤΑ και φορείς
- ✓ Ενέργειες ανάπτυξης με εμπλεκόμενους φορείς, επιμελητήρια, καθώς και ενεργοποίηση διεθνών συνεργασιών, κ.λπ.
- ✓ Ισόρροπη ανάπτυξη δημοτικών και τοπικών κοινοτήτων

Εσωτερική ανάπτυξη και διοικητική βελτίωση του Δήμου ως οργανισμού:

- ✓ Εσωτερικές οργανωτικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις με στόχο την αποτελεσματική - αποδοτική λειτουργία της συνολικής διοικητικής δράσης του Δήμου και των Νομικών προσώπων του.
- ✓ Βελτίωση οικονομικής διαχείρισης
- ✓ Διαφάνεια και χρηστή διαχείριση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

5.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χρυσούπολης

Κυρώθηκε με το υπ' αριθμ. ΦΕΚ 814/ΤΕΥΧΟΣ Δ/1987.

Αποτελεί μελέτη που εξετάζει τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και την χωροταξική οργάνωση της περιοχής που διερευνά.

Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει το πολεοδομικό σχέδιο γίνονται κυρίως με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, των χρήσεων γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα).

Ειδικότερα για τα συγκοινωνιακά θέματα υπάρχει μια γενική στόχευση για την πραγματοποίηση αλλαγών και επεμβάσεων, αλλά δεν συνδέονται απαραίτητα με τη μεταστροφή σε βιώσιμα συστήματα μεταφορών.

Πίνακας 5. Επισκόπηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Χρυσούπολης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
	2	Τίτλος	ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ
	3	Αντικείμενο	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ
	4	Έτος εκπόνησης	1997
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	ΔΗΜΟΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση και έγκριση του ΓΠΣ είναι ο Ν.1337/83 ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν.2508/97
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης, θέσπιση στόχων, σχεδιασμός και ανάπτυξη δράσεων, κοστολόγηση
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Δημογραφικά, κοινωνικά-οικονομικά, χωρικά-πολεοδομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης.
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Εκτεταμένη λίστα προβλημάτων και παρεμβάσεων που αφορούν όλες τις πιθανές μορφές ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και πιθανής πηγής χρηματοδότησης.
	5	Προτάσεις για έργα και μελέτες δικτύων υποδομών	Στόχοι: 1. Δημιουργία νέου σταθμού ΚΤΕΛ και τη σύνδεση αυτού με τη δυτική παράκαμψη της πόλης. 2. Οδική παράκαμψη δυτικά της πόλης και κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου. 3. Αναδιάρθρωση και ιεράρχηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου. 4. Δημιουργία εσωτερικού συλλεκτήριου δακτυλίου.
ΠΛΑΙΣΙΟ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι στόχοι και οι πράξεις που περιλαμβάνει το πολεοδομικό σχέδιο γίνονται κυρίως με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων λαμβάνοντας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

		υπόψη τη μελλοντική λειτουργία των οδικών δικτύων, των χρήσεων γης και τις κοινωνικές ανάγκες (κοινωνική βιωσιμότητα)
2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (σβακ)	Διάνοξη δρόμων στους νέους οικιστικούς υποδοχείς, βελτίωση επαρχιακού οδικού δικτύου, διαμόρφωση υπαίθριων χώρων - πεζόδρομοι. Δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Στοιχεία της πολεοδομική οργάνωσης του δήμου (αρίθμηση, πυκνότητα, έκταση, συντελεστές δόμησης, κύριες χρήσεις γης, ιεράρχηση οδικού δικτύου, πυκνότητα και χωρητικότητα) συνοδευόμενες από σχέδια για τον εντοπισμό των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές.

5.3 Κυκλοφοριακή μελέτη Χρυσούπολης

Πίνακας 6. Επισκόπηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Χρυσούπολης

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ Νέστου
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφορία, αστικές μετακινήσεις
	4	Έτος εκπόνησης	Δεκέμβριος 2007
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δημοτική κοινότητα της Νέστου
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Εκπονείται σε δύο φάσεις: Φάση Α': Συγκέντρωση και επικαιροποίηση στοιχείων, ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης, διαμόρφωση και αξιολόγηση σχεδίων κυκλοφοριακής διαχείρισης Φάση Β': Τελικές προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, έργων και επεμβάσεων στο οδικό δίκτυο
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Τοπογραφικά διαγράμματα περιοχής, στοιχεία από μελέτες που έχουν εκπονηθεί, στοιχεία κυκλοφοριακών και στατιστικών δεδομένων από Υπηρεσίες, συγκοινωνιακή υποδομή, χρήσεις γης, χαρακτηριστικά οδικού δικτύου και μέσων μαζικής μεταφοράς, στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, στάθμευσης, τροχαίων ατυχημάτων
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Τελικές προτάσεις για κάθε κατηγορία
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Στόχοι προτάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στην πόλη • Δημιουργία αποδεκτών συνθηκών κίνησης πεζών, παιδιών και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα • Ενίσχυση του ρόλου των δημοσίων συγκοινωνιών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

	<ul style="list-style-type: none">• Περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης• Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για οχήματα-πεζούς <p>Προτεινόμενες δράσεις</p> <p><u>Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στην Δημοτική Ενότητα Χρυσούπολης</u></p> <p>Μονοδρομήσεις οδών</p> <ul style="list-style-type: none">• Μετατροπή της οδού Βενιζέλου σε μονόδρομο ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της από την οδό Σκρα ως τα όρια της πόλης (περιοχή λαϊκής αγοράς).• Μονοδρόμηση οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου από τη συμβολή με 7ης Μεραρχίας ως τη συμβολή με την οδό Κύπρου.• Μονοδρόμηση οδού Κύπρου από Βενιζέλου προς Μεγ. Αλεξάνδρου• Μονοδρόμηση οδού Χίου από Βενιζέλου προς Ζαγορίου• Μονοδρόμηση οδού Ζαγορίου από Ξάνθου προς Αγ. Δημητρίου (το τμήμα από οδό Χίου ως οδό Ξάνθου μονοδρομείται στην ίδια κατεύθυνση μετά τη διάνοιξη της οδού Ευρυνόμης προκειμένου να εξυπηρετούνται τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής).• Μονοδρόμηση οδού Γιαϊλόγλου από Ζαγορίου προς Βενιζέλου• Μονοδρόμηση οδού Ανατ. Θράκης από Τζιβελεικίδη προς Ξάνθης• Μονοδρόμηση οδού Ελευθερίας από Σοφοκλή προς Ανατ. Θράκης• Μονοδρόμηση οδού Σοφοκλή από Ανατ. Θράκης προς Ελευθερίας• Μονοδρόμηση οδού Κωτσάλου από Ξάνθης προς Σοφοκλή• Αμφιδρόμηση τμήματος οδού Μαρίου από οδό Βενιζέλου ως οδό Σοφοκλή. <p>Μέτρα για τη βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών</p> <ul style="list-style-type: none">• Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων. Οι πεζόδρομοι πρέπει να αποτελούν ενιαίο δίκτυο και να προστατεύονται από την παράνομη στάθμευση και διέλευση οχημάτων. Η προστασία αφορά τη σύσταση κανονισμού λειτουργίας πεζοδρόμων όπου θα προβλέπεται σε ποιες περιπτώσεις θα επιτρέπεται η είσοδος και η στάθμευση στους πεζόδρομους και το καθεστώς (ωράριο) των φορτοεκφορτώσεων.• Προτείνεται ο επανασχεδιασμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη με άξονα την ενθάρρυνση της κυκλοφορίας ποδηλάτων στην πόλη, παράγοντας που συμβάλλει αποφασιστικά στη βιώσιμη κινητικότητα. Για τις περιοχές εκτός κέντρου προτείνεται η κατασκευή των ποδηλατολωρίδων στο επίπεδο κίνησης των πεζών (στάθμη πεζοδρομίου) ενώ για το κέντρο της πόλης προτείνεται η διέλευση του ποδηλάτου μέσα από το δίκτυο πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.• Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας λειτουργίας συστήματος MMM και συγκεκριμένα μιας ή δύο γραμμών μικρών λεωφορείων. <p>Μέτρα για την αύξηση της οδικής ασφάλειας</p> <ul style="list-style-type: none">• Οι βασικές συνιστώσες της παρέμβασης στον κυκλικό κόμβο αφορούν τον περιορισμό του πλάτους κίνησης των οχημάτων στις λωρίδες κατεύθυνσης της κίνησης τους στον κόμβο και στην αλλαγή
--	---



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

		<p>των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος κίνησης των οχημάτων από ασφαλτο σε λιθόστρωτο προκειμένου να σηματοδοτείται η είσοδος στο κέντρο της πόλης και να περιορίζονται οι ταχύτητες κίνησης.</p> <ul style="list-style-type: none">• Για τον κόμβο της νότιας εισόδου (Δεληκάρη και Βεργίνας) προτείνεται ο επανασχεδιασμός του κόμβου με έμφαση να δίνεται στην εξυπηρέτηση της κίνησης των οχημάτων και ειδικά στην ομαλότερη μετάβαση στην οδό Βεργίνας και στην οδό Δεληγιάννη.• Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας. Στον χάρτη Π1 φαίνεται η περιοχή και οι δρόμοι που προτείνονται να μετατραπούν σε ήπιας κυκλοφορίας. <p>Άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και επεμβάσεις</p> <ul style="list-style-type: none">• Σχεδιασμό και κατασκευή οδού παράκαμψης της πόλης που θα εξυπηρετεί την διαμπερή κυκλοφορία και ειδικά τα βαριά οχήματα.• Μέτρα αποτροπής των μεγάλων ταχυτήτων στις οδούς Καραμανλή και Δεληκάρη.• Έργα καθορισμού περιμετρικής οδού και έργα αναβάθμισης των οδών. <p>Στάθμευση</p> <ul style="list-style-type: none">• Δημιουργία και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης στις εισόδους της πόλης ώστε να δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες αλλά και σε εργαζόμενους στην πόλη που κατοικούν σε άλλους οικισμούς να σταθμεύουν και να μετακινούνται (park and ride).• Διατήρηση του τερματικού σταθμού του υπεραστικού ΚΤΕΛ με δημιουργία θέσεων ολιγόλεπτης στάθμευσης των λεωφορείων που φτάνουν στο σταθμό και αυτών που πρόκειται να αναχωρήσουν.• Καθορισμός συγκεκριμένων χώρων για τις θέσεις στάθμευσης και τις φορτοεκφορτώσεις. Θα πρέπει επίσης να γίνει ιδιαίτερη ρύθμιση για τις θέσεις στάθμευσης των κατοίκων. Η πρόσφατη χωροθέτηση της πιάτας των TAXI θα πρέπει να εξεταστεί σε νέα συνολικά δεδομένα.	
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις συμβάλλουν στην αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης. Επομένως, προάγεται η οικονομική βιωσιμότητα της πόλης
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (βακ)	Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων αποσκοπεί στην βελτίωση των συνθηκών αστικής κινητικότητας
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Συμφωνία μέτρων και στόχων: Πεζοδρόμηση οδών, δημιουργία τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας, κατασκευή ποδηλατοδρόμου, προώθηση του ρόλου των Μ.Μ.Μ.
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Ανάλυση υφιστάμενης λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της πόλης (κυκλοφοριακοί φόρτοι, στοιχεία ζήτησης-προσφοράς στάθμευσης κ.ά.).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

6.ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΒΑΚ

Πίνακας 7. Ομάδα έργου ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΒΗΣ – ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ				
A/A	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Αρμοδιότητες	Ειδικότητα
1	Λόβουλου Κυριακή	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Δόμησης	Συντονιστής έργου	Πολιτικός Μηχανικός
			Καθήκοντα:	
			• Συντονισμός και Διοίκηση Έργου	
			• Παρακολούθηση έργου	
			• Παροχή Δεδομένων και πληροφοριών	
			• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις	
• Συμμετοχή στην διαδικασία εκπόνησης				
2	Σπανού Δέσποινα	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Υπηρεσιών Δόμησης	Μέλος ομάδας έργου	ΙΔΟΧ Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις				
• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ				
3	Στεφανίδης Γεώργιος	Αυτοτελές Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	Μέλος ομάδας έργου	Πληροφορική
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις				
• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ				
4	Νικολαΐδου Δέσποινα	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Δόμησης – Τμήμα Περιβάλλοντος, Πολιτικής Προστάσιας και Πρασίνου	Μέλος ομάδας έργου	Χημικός
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
 Παραδοτέο Α:
 Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

			<ul style="list-style-type: none"> • Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις • Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ 	
5	Κανδυλάκης Ηλίας	Διεύθυνση Καθαριότητας, Ανακύκλωσης, Περιβάλλοντος και Πρασίνου	Μέλος ομάδας έργου	Οδηγός Αυτοκινήτων
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
			• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις	
			• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ	
6	Ζώτος Δημήτριος	Ειδικός Συνεργάτης	Μέλος ομάδας έργου	Μηχανολόγος Μηχανικός
			Καθήκοντα:	
			• Επιδίωξη συνεργασίας ΟΤΑ με Δίκτυο Φορέων	
			• Υποστήριξη αναδόχου στη συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων	
			• Συντονισμός και επαφές με όμορους ΟΤΑ	
			• Έλεγχος και αξιολόγηση του τελικού εγγράφου ΣΒΑΚ	
			• Συμμετοχή στις διαβουλεύσεις	
			• Συντονισμός και σύνταξη εκθέσεων προόδου του ΣΒΑΚ	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Πίνακας 8. Ομάδα Υποστήριξης έργου ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΝΕΣΤΟΥ- ΟΜΑΔΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΡΓΟΥ				
Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Αρμοδιότητες	Ειδικότητα
1	Αθανάσιος Κουλουμπάνης	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Υπεύθυνος έργου-συντονιστής της ομάδας	Ηλεκτρονικός Μηχανικός, Msc Βιοϊατρική Μηχανική
			Καθήκοντα:	
			• Ευθύνη του συνολικού σχεδιασμού και κατεύθυνσης του Έργου	
			• Ευθύνη συντονισμού, διοίκησης και οργάνωσης των επιμέρους Μελών της Ομάδας Έργου	
			• Παροχή επιστημονικής και τεχνικής υποστήριξης σε όλα τα μέλη της Ομάδας Έργου	
			• Έλεγχος εφαρμογής μεθοδολογιών και εργαλείων	
			• Καθορισμός προδιαγραφών και έλεγχος ποιότητας υπηρεσιών παραδοτέων	
			• Βέλτιστη αξιοποίηση και προγραμματισμός ανθρώπινων και υλικοτεχνικών πόρων για την εκτέλεση του Έργου	
2	Αθανασία Λεοντή	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Μέλος ομάδας έργου (α)	Πολιτικός Μηχανικός, Msc Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων
			Καθήκοντα:	
			• Ανάπτυξη σχεδίου ποιότητας	
			• Ευθύνη για την εφαρμογή του Σχεδίου Ποιότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έργου του Αναδόχου	
			• Εξειδίκευση των προδιαγραφών ποιότητας σε κάθε συμβουλευτική υπηρεσία που θα προσφέρει ο Ανάδοχος προς την Αναθέτουσα Αρχή	
• Έλεγχος της ποιότητας των παραδοτέων που παράγονται				
3	Χρήστος Κορωνάκης	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Μέλος ομάδας έργου (β)	Εξειδίκευση στην Πληροφορική, Υποστήριξη Βάσεων Δεδομένων
			Καθήκοντα:	
			• Υποστήριξη και ενημέρωση της Αναθέτουσας Αρχής σχετικά με την υλοποίηση των Παραδοτέων	
			• Συμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτης	
			• Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης	
			• Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων και εκπαίδευση	
			• Σύναξη παραδοτέων	
• Εκπόνηση απολογιστικής έκθεσης				
4	Χρήστος Λιμνιός	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	Μέλος ομάδας έργου (γ)	Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Συγκοινωνιολόγος Msc
			Καθήκοντα:	
			• Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό Σχήμα	
			• Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων και εκπαίδευση	
			• Διαμόρφωση μέτρων και σεναρίων	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

			<ul style="list-style-type: none">Αξιολόγηση στόχων & μέτρων ΣΒΑΚΑναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτηςΣύνταξη παραδοτέων	
5	Αθηνά Καραχάλιου	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<p>Μέλος ομάδας έργου (δ)</p> Καθήκοντα: <ul style="list-style-type: none">Υποστήριξη επικοινωνίας με Εταιρικό ΣχήμαΑναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτηςΣύνταξη παραδοτέων	Εξειδίκευση στην Επιχειρηματικότητα
6	Γιώργος Γούσιος	ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ	<p>Μέλος ομάδας έργου (ε)</p> Καθήκοντα: <ul style="list-style-type: none">Συμμετοχή στην παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚΣυμμετοχή στη διατύπωση συμπερασμάτων και ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών στην περιοχή μελέτηςΣυμμετοχή στον προσδιορισμό των μέτρων προσχεδίου και τελικού τεύχους ΣΒΑΚΛήψη αποφάσεων αναφορικά με εισηγήσεις του Υπεύθυνου Έργου για τροποποιήσεις, βελτιώσεις κλπ. των παραδοτέων του ΈργουΠαρακολούθηση της άρτιας εφαρμογής των μεθοδολογιών και εργαλείων του ΈργουΣύνταξη παραδοτέων	Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Msc

Το σύνολο της ομάδας έργου αποτελεί μια πολυδιάστατη ομάδα εργασίας με πληθώρα ειδικοτήτων. Μεγάλη βαρύτητα δίδεται στον συγκοινωνιακό χαρακτήρα του στρατηγικού σχεδίου με την συνεργασία πολλών μηχανικών του αντίστοιχου τομέα.

Αναπόσπαστο κομμάτι σε ένα αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά την οργάνωση της κινητικότητας εντός του αστικού ιστού αποτελεί η διαχείριση του χώρου. Το συγκεκριμένο αντικείμενο καλύπτεται με την συμμετοχή των χωροτακτών και πολεοδόμων μηχανικών, καθώς και των εκπροσώπων της αντίστοιχης διεύθυνσης του δήμου με τις σχετικές αρμοδιότητες.

Προκείμενου να επιτευχθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ολοκληρωμένου σχεδιασμού, οι προαναφερθείσες «κύριες» για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ ειδικότητες πλαισιώνονται από μέλη με εμπειρία στον επιχειρησιακό σχεδιασμό, μέλη με εμπειρία τεχνικών έργων και υποδομών στην ανάπτυξη, προτυποποίηση και τήρηση των διαδικασιών και αξιολόγηση περιβαλλοντικών παραμέτρων.



7. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ

Σημαντικό στοιχείο στη λήψη αποφάσεων με συμμετοχικό τρόπο αποτελεί η πλήρης κατανόηση του αντικειμένου από όλα τα μέλη που καλούνται να συναποφασίσουν. Ωστόσο, κάτι τέτοιο απέχει από την πραγματικότητα, καθώς άτομα από διαφορετικά επιστημονικά, εκπαιδευτικά και εμπειρικά επίπεδα καλούνται να συνεργαστούν προκειμένου να εξασφαλίσουν καλύτερο αποτέλεσμα. Συγκεκριμένα, τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά τον σχεδιασμό συνοψίζονται ως εξής:

- Έλλειψη κατανόησης του αντικειμένου
- Υπερεκτίμηση ή υποεκτίμηση προβλήματος ή λύσης
- Δυσπιστία στην αποδοχή μιας πρότασης-λύσης
- Μη εφαρμογή του σχεδιασμού

Η γενική αρχή αντιμετώπισης αυτής της παθολογίας του συμμετοχικού σχεδιασμού αποτελεί η εκτενής ενημέρωση των μελών που καλούνται να συναποφασίσουν για το αντικείμενο σχεδιασμού. Το αντικείμενο του σχεδιασμού μπορεί να παρουσιαστεί από την οπτική κάθε ειδικότητας, προκειμένου όλα τα μέλη να ενημερωθούν για τις ανάγκες και δυνατότητες των υπολοίπων.

Στην περίπτωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές περιέχουν μια ιδιαίτερη μορφή σχεδιασμού. Προκειμένου να εξειδικευτεί η ομάδα έργου στην εν λόγω διαδικασία σχεδιασμού και να καθοριστούν με πλήρη σαφήνεια και κοινή αποδοχή τα επόμενα βήματα, πραγματοποιείται από τον ανάδοχο μια μορφή διαδραστικής ενημέρωσης των μελών της ομάδας έργου του δήμου. Η εκτενής μορφή και το σύνθετο περιεχόμενο της ενημέρωσης είναι αυτά που της δίνουν **χαρακτήρα εκπαίδευσης**.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου οργανώνεται σε τρεις (3) κατηγορίες εμπλεκόμενων οι οποίοι διαφέρουν σε:

- Επίπεδο εμπλοκής με την αστική κινητικότητα
- Επίπεδο γνώσεων σχεδιασμού

Οι εν λόγω κατηγορίες που θα συμμετάσχουν στα διαφορετικά στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι:

- Μέλη ομάδας έργου δήμου: Τα μέλη της ομάδας έργου από την πλευρά του δήμου είναι οι αμεσότεροι συνεργάτες στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ και θα αποτελέσουν τα άτομα που θα αναλάβουν την εφαρμογή, την παρακολούθηση και τον επαναπροσδιορισμό των μέτρων του ΣΒΑΚ. Συνεπώς, η εκπαίδευση και ενημέρωσή τους πρέπει να είναι πλήρης για το σύνολο των διαδικασιών.
- Εμπλεκόμενοι φορείς της Νέστου: Οι φορείς που σχετίζονται με τις μεταφορές στο δήμο και εμπλέκονται ως ένα βαθμό με την κινητικότητα εντός του αστικού ιστού της πόλης, αποτελούν την αμέσως επόμενη ομάδα ατόμων που θα συμμετάσχει στο σχεδιασμό. Η εν λόγω ομάδα χαρακτηρίζεται κατά κανόνα από σύγκρουση συμφερόντων, στοιχείο που



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

μπορεί να προληφθεί με κατάλληλη ενημέρωση για τους σκοπούς και τις επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.

- Πολίτες της Νέστου: Οι πολίτες αποτελούν το τελευταίο και ευρύτερο σύνολο το οποίο συμμετέχει υπό κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις στη διαδικασία σχεδιασμού. Η κυριότερη προϋπόθεση για την ορθολογική αξιοποίηση της άποψης των πολιτών αποτελεί η σωστή ενημέρωσή τους πάνω στο θέμα στο οποίο καλούνται να εκφράσουν την άποψή τους.

Συνεπώς, προκύπτει μια ανάγκη διαρκούς ενημέρωσης σε διαφορετικά στάδια του σχεδιασμού που απευθύνεται σε διαφορετικά ακροατήρια.

Η διαδικασία της εκπαίδευσης ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματική λόγω της μαζικής συμμετοχής και του υψηλού επιπέδου των συμμετεχόντων και της εμπειρίας τους στις διαδικασίες σχεδιασμού.

Η εκπαίδευση της ομάδας έργου υλοποιήθηκε την 16/10/2020 από τον κ. Λιμνιό με την μορφή παρουσιάσεων και εστίαζε στην διαδικασία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς και στα στοιχεία εκείνα που διαφοροποιούν τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό με τη νέα βιώσιμη προσέγγιση. Το περιεχόμενο των παρουσιάσεων αφορούσε τις φάσεις, τα στάδια και τις δραστηριότητες του «Κύκλου του ΣΒΑΚ» που προτείνεται από το ELTIS, ενώ έγινε αναφορά σε εθνικά και ευρωπαϊκά παραδείγματα ΣΒΑΚ και στους πιθανούς κινδύνους και τις ευκαιρίες που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκπόνηση. Παρουσιάστηκε επίσης από τον ανάδοχο η προσαρμοσμένη μεθοδολογία βάσει της οποίας θα εκπονηθεί το ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου, και το περιεχόμενο των κειμένων πολιτικής του δήμου που σχετίζονται με την κινητικότητα.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Εικόνα 7. Εκπαίδευση ομάδας έργου



Στο πλαίσιο των παραπάνω παρουσιάσεων και μέσω διαδραστικών διαδικασιών, η ομάδα έργου διαμόρφωσε:

- Το πρωτόκολλο επικοινωνίας της ομάδας
- Τους εμπλεκόμενους φορείς σχετικούς με τις μεταφορές
- Τις λειτουργικές περιοχές μελέτης
- Το αρχικό πλαίσιο δέσμευσης στις αρχές βιώσιμου σχεδιασμού,

ενώ σε κάθε επιμέρους τμήμα των παραπάνω, η ομάδα έργου αντάλλαξε απόψεις προκειμένου να οδηγηθεί σε κοινό αποτέλεσμα.

Στο τελευταίο στάδιο της εκπαίδευσης, η ομάδα έργου κλήθηκε να αυτό-αξιολογήσει τον υφιστάμενο σχεδιασμό, μέσω του εργαλείου CH4LLENGE. Η διαδικασία της αυτοαξιολόγησης παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 12.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Πίνακας 9. Συγκρότηση και ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Νέστου

Συγκρότηση & Ανάλυση Εμπλεκόμενων Φορέων			
Όνομα Φορέα	Αντίκτυπος από το σχεδιασμό	Δικαιοδοσία /Νομιμότητα σχεδιασμού	Παροχή χρήσιμων δεδομένων / πληροφοριών
Διοικητικές αρχές			
Δήμος Νέστου	*****	*****	Υφιστάμενος τοπικός Σχεδιασμός, Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης / Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας (Διεύθυνση Μεταφορών & Επικοινωνιών)	***	****	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Στρατηγικές άλλων δήμων, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Τροχαίας	**	****	Παραβάσεις, Μελανά σημεία, Ρυθμίσεις κίνησης-στάθμευσης και λειτουργίας του δικτύου
Εκπρόσωπος Πυροσβεστικής	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Δασαρχείου	*	**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Λιμενικού Ταμείου			
Εκπρόσωπος ΕΚΑΒ			
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου			
Υπεραστικό ΚΤΕΛ	****	****	Διαδρομές, Τιμολόγηση, Συχνότητα, Επιβατική Κίνηση, Στάσεις, Σύνθεση Στόλου, Δυσκολίες στο έργο τους
Ταξί	****	***	Χαρακτηριστικά του Οδικού Δικτύου και κυκλοφορίας
Επιμελητήρια			
Εμπορικός Σύλλογος	***	***	Διάρθρωση Εμπορικής Δραστηριότητας στην πόλη και Ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με την κινητικότητα
Επιμελητήριο Καβάλας	***	***	Διάρθρωση Εμπορικής Δραστηριότητας στην πόλη και Ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με την κινητικότητα
Επενδυτική Δήμου Νέστου	**	**	Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας, εμπειρία
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Παράρτημα Θράκης	**	**	Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας, εμπειρία
Εκπρόσωποι πολιτών και σύλλογοι			
Εθελοντές	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Περιφερειακή Ομοσπονδία ΑμεΑ	****	****	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Ποδηλατικός Σύλλογος	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Εργατικούπαλληλικό Κέντρο	**	**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Αγροτικός Συνεταιρισμός	*	*	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων			
Ένωση γονέων δήμου	***	**	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Προσχολικής Εκπαίδευσης	**	**	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	****	***	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	****	***	Συνθήκες μετακίνησης από και προς τα σχολεία, Ζητήματα Ασφάλειας
Εκπρόσωποι εταιριών/επιχειρήσεων με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων			
Εκπρόσωποι εταιριών	***	***	Ανάγκες των εταιριών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Εταιρίες Logistics ή Εταιρίες με μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας			
Εκπρόσωποι εταιριών φορτοεκφόρτωσης	***	***	Ανάγκες των εταιριών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

Το Δίκτυο Φορέων πρόκειται να έχει ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Η σύνθεσή του αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι οι επιδιώξεις, οι προθέσεις και οι δυνατότητες/αδυναμίες των μελών του Δικτύου εκπροσωπούνται επαρκώς από το αρχικό στάδιο της σύλληψης του σχεδίου. Καθώς ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών επηρεάζει με ποικίλους τρόπους μια αστική περιοχή, δεν προδιαγράφεται πως οι εμπλεκόμενοι φορείς θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον σχεδιασμό και την παραγωγή επιβατικού έργου. Επιπλέον, καθώς οι αρχές της βιωσιμότητας, έχουν και κοινωνικές επεκτάσεις, στο δίκτυο των φορέων περιλαμβάνονται και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες επηρεάζονται από τις συνθήκες κινητικότητας σε μια περιοχή. Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.



9. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) φιλοδοξεί να γίνει ένα πρωτοπόρο αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού που θα αντλεί την ισχύ του από την συμμετοχή και την συνεργασία της τοπικής κοινωνίας. Αναπόσπαστο χαρακτηριστικό του αποτελεί η εμπλοκή στον σχεδιασμό όλων των φορέων που συμβάλουν στην οργάνωση και στη διαχείριση του συστήματος αστικής κινητικότητας, με στόχο αυτοί να δράσουν συντονισμένα στην ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ στην περιοχή ευθύνης τους.

Σε εφαρμογή της αρχής αυτής, οι φορείς που συμμετέχουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και ο Δήμος Νέστου συμφωνούν και υπογράφουν από κοινού το παρακάτω πλαίσιο συμμετοχικού σχεδιασμού:

*Εμείς, οι κάτωθι φορείς, που συμμετέχουμε στο σχεδιασμό, στην οργάνωση και στη διαχείριση του τοπικού συστήματος μεταφορών, δεσμευόμαστε συλλογικά να δράσουμε συντονισμένα στην επόμενη δεκαετία και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους που δρουν στο δήμο **Νέστο**, ώστε οι μετακινήσεις στην πόλη:*

- (α) να πραγματοποιούνται με στόχο την εξυπηρέτηση προσώπων αντί οχημάτων,
- (β) να συμβάλλουν στην εύρυθμη και ισορροπημένη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων,
- (γ) να ενισχύσουν τη κοινωνική συνοχή, την προσπελασιμότητα και την ισότητα στις δυνατότητες μετακίνησης των πολιτών στη περιοχή
- (δ) να περιορίζουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλούν
- (ε) να βελτιώνουν και να διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής κατοίκων

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων εκπονείται το παρόν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέστου.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέστου αποτελεί κοινή δέσμευση όλων των παρακάτω φορέων:

Φορείς Εκπόνησης και Υλοποίησης του ΣΒΑΚ Νέστου			
α/α	Φορέας	Εκπρόσωπος	Υπογραφή



10.ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Μια διαδικασία στην οποία δίδεται ιδιαίτερη προσοχή σε κάθε αντικείμενο σχεδιασμού, αποτελεί ο καθορισμός της περιοχής μελέτης. Ο καθορισμός των ορίων εντός των οποίων θα εξεταστεί το σύνολο των αντικειμένων προσδιορίζεται μέσα από ένα ευρύ σύνολο παραμέτρων. Οι κυριότεροι παράμετροι επιλογής της περιοχής μελέτης είναι:

- Διοικητικοί
- Πληθυσμιακοί
- Γεωγραφικοί
- Λειτουργικοί

Η πολυπαραμετρική διάσταση στην επιλογή της περιοχής μελέτης δυσχεραίνει τον τελικό καθορισμό αυτής. Σε αρκετές περιπτώσεις παρουσιάζονται προβλήματα μερικής αξιολόγησης κινδύνων ή ευκαιριών, ή ελλιπούς αναγνώρισης αναγκών και διαμόρφωσης λύσεων, διότι η περιοχή μελέτης τα περιορίζει. Αντίστοιχα, υπάρχουν περιπτώσεις που η επιλογή διευρυμένης περιοχής μελέτης μπορεί να οδηγήσει σε προτάσεις γενικότερης φύσης, χωρίς να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη εξειδίκευση στην περιοχή μεγαλύτερης ανάγκης.

Για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους προβλημάτων σε ένα αντικείμενο σχεδιασμού, χρησιμοποιούνται περισσότερες από μια περιοχές μελέτης. Τέτοιου είδους λύσεις αξιολογούν τις διαφορετικές λειτουργίες που μπορεί να περιλαμβάνει ένα αντικείμενο σχεδιασμού και σε περίπτωση ανάγκης αποδίδεται διαφορετική περιοχή μελέτης για κάθε λειτουργία.

Λαμβάνοντας υπόψη το σύνθετο αντικείμενο του ΣΒΑΚ και επιδιώκοντας το πληρέστερο αποτέλεσμα, επιλέχθηκε η λύση ορισμού πολλαπλών περιοχών μελέτης οι οποίες αντιστοιχίζονται σε συγκεκριμένες διαστάσεις των αντικειμένων προς ανάλυση.

Αναλυτικότερα, οι περιοχές παρέμβασης συνοψίζονται ως εξής:

- **Περιοχή Α:** Η κυριότερη περιοχή παρέμβασης ορίζει τον **Αστικό Πυρήνα**. Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει το σύνολο των στοιχείων αστικής κινητικότητας που αποτελούν αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Πρόκειται για περιοχή με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, ολοκληρωμένο - υλοποιημένο οδικό δίκτυο και συγκέντρωση του συνόλου της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας. Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης εντοπίζονται μία περιοχή στην Χρυσούπολη. Η περιοχή Α εντοπίζεται εντός του αστικού ιστού, η οποία οριοθετείται από τις οδούς Ερμού, Τραπεζούντος, Κερασούντος, Περάμου, Τζιβελικίδου, Γραβιάς, Αρτάκης, Ξάνθου, Κύπρου και Μάρκου Μπότσαρη.
- **Περιοχή Β:** Η περιοχή που έρχεται σε άμεση επαφή με την περιοχή Α. Η περιοχή τύπου Β περιλαμβάνει **τις οικιστικές ενότητες** που συνδέονται σχετικά άμεσα με τον **Αστικό Πυρήνα** χωρίς ωστόσο να παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες στις ανάγκες για κινητικότητα (π.χ. απουσία υπηρεσιών-εμπορικών πυρήνων, κυκλοφορικής συμφόρησης κ.ά.)
- **Περιοχές Γ:** Οι περιοχές Γ αντιπροσωπεύουν κοντινούς ή μακρινούς οικισμούς που εξαρτώνται άμεσα από τις λειτουργίες του Αστικού Πυρήνα με αποτέλεσμα να γίνουν και

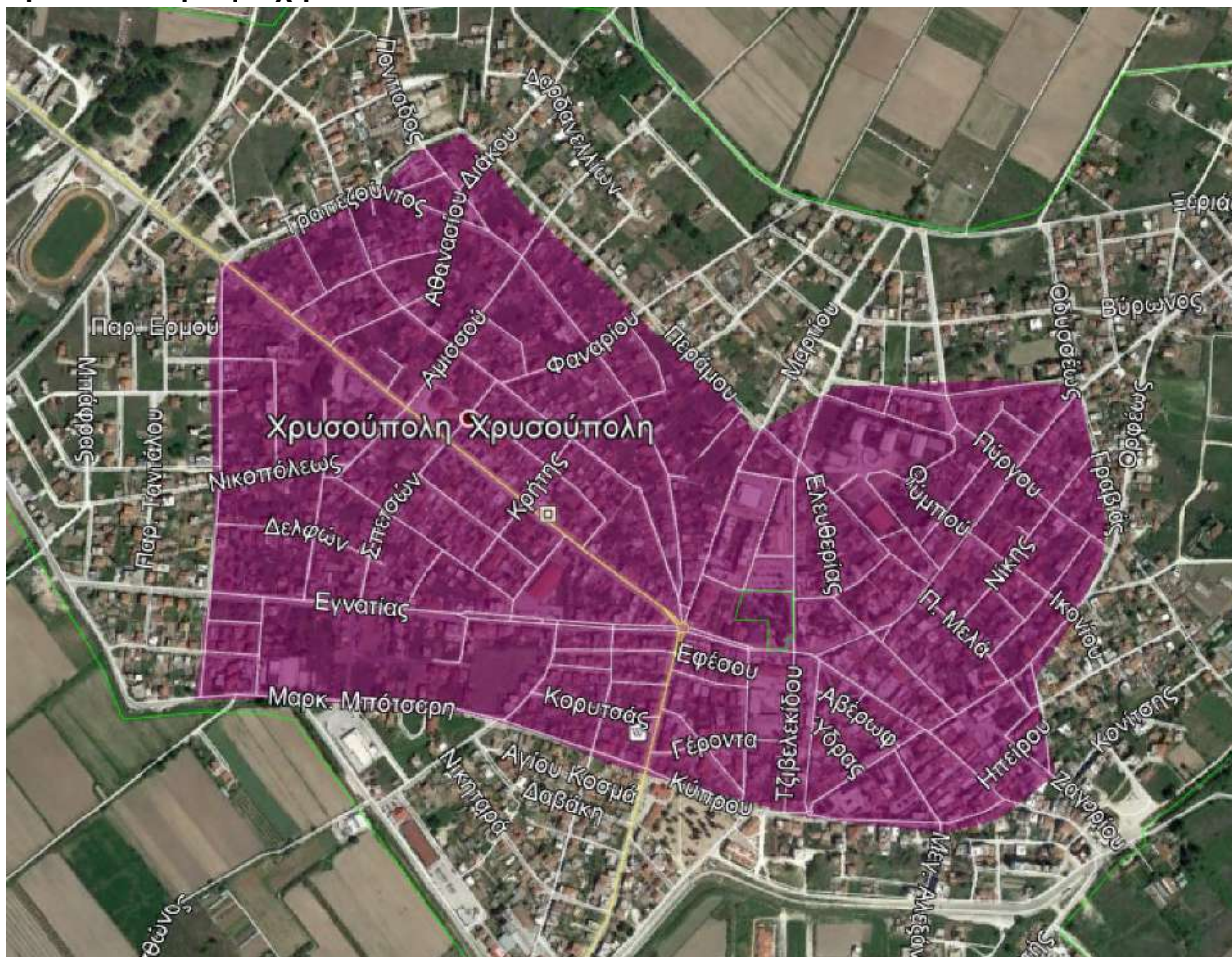


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

να έλκουν μετακινήσεις από και προς αυτόν. Ο κυριότερος οικισμός που εντάσσονται στην περιοχή Γ και συγκεντρώνει πληθυσμό μεγαλύτερο των 2.000 κατοίκων είναι η Κεραμωτή η οποία χωροθετείται νότια από την Χρυσούπολη σε απόσταση 15 χλμ. Πρέπει επιπλέον να αναφερθεί ότι στο δήμο χωροθετείται πλέγμα οικισμών 'δορυφόρων' στην έδρα του δήμου, με πληθυσμούς μεταξύ 1.000-1.500 κατοίκων και μπορούν να θεωρηθούν επίσης ως 'Περιοχές Γ', ανεξάρτητα του μικρού πληθυσμού τους. Τέτοιοι οικισμοί είναι το Μοναστηράκι, Αγίασμα, Νέα Καρυά, Χρυσοχώρι και Ερατεινό.

Οι χάρτες παρακάτω, περιλαμβάνουν την οπτική απόδοση των παραπάνω περιοχών για την περίπτωση της παρούσας.

Χρυσούπολη Περιοχή Α

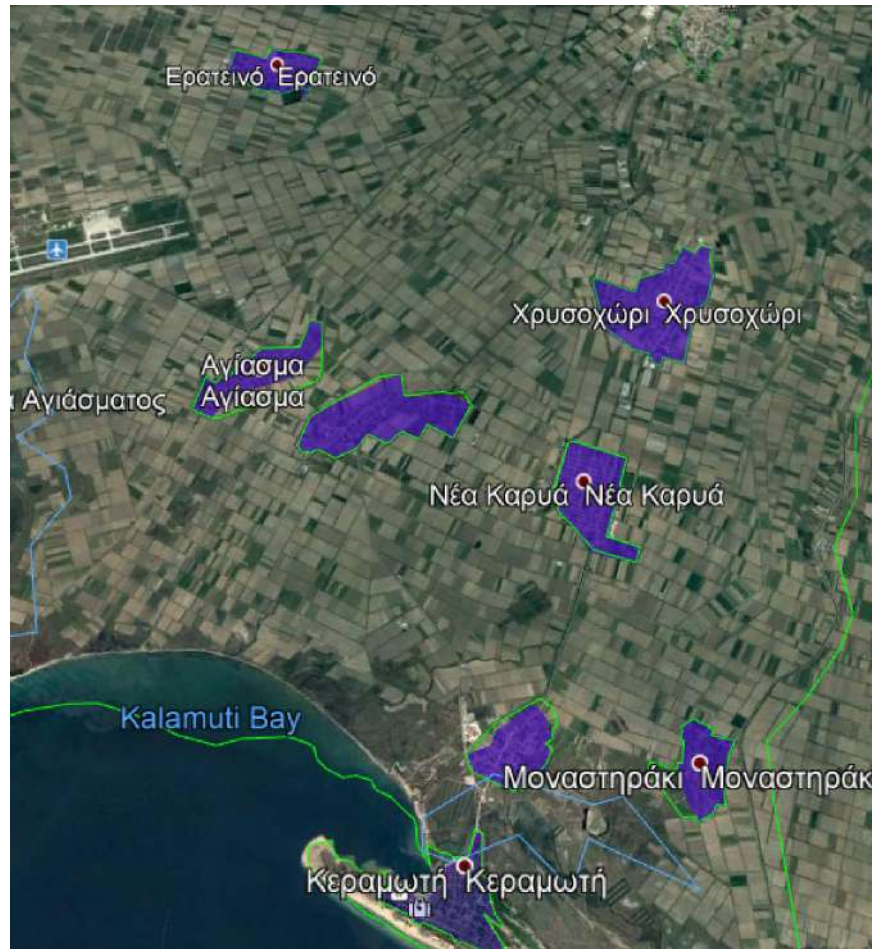


Χάρτης 1. Περιοχή παρέμβασης Α' ΣΒΑΚ - Χρυσούπολη



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Περιοχές Γ



Χάρτης 3. Περιοχές παρέμβασης Γ'



11.ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την αρχική κατάρτιση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του ΣΒΑΚ και την προεκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου.

Χρονοδιάγραμμα

- Συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του σχεδίου και της εκτιμώμενης χρονικής διάρκειάς τους
- Χρονοπρογραμματισμός της απαιτούμενης συμμετοχής του δήμου στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Καθορισμός των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς

Στη συνάντηση εργασίας που πραγματοποιήθηκε στις 16/10/2020 στο Δημαρχείο Νέστου στα γραφεία της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών με τη συμμετοχή στελεχών του δήμου και στελεχών του αναδόχου, συζητήθηκε και κατατέθηκε το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα του έργου το οποίο ήταν ελαφρώς τροποποιημένο σε σχέση με την εκτίμηση χρονοδιαγράμματος που είχε κατατεθεί στο τεύχος της Τεχνικής Προσφοράς. Για την άρτια προετοιμασία του παραδοτέου λήφθηκαν υπόψη όλες οι τεχνικές δυσκολίες και μελλοντικές απειλές που δύναται να εμφανιστούν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Το χρονοδιάγραμμα συντάχθηκε και τα αποτελέσματά του οπτικοποιούνται μέσω του διαγράμματος Gant.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος Νέστου από το Πράσινο Ταμείο.

Η κατανομή της καθαρής αξίας του συγκεκριμένου οικονομικού προϋπολογισμού για κάθε στάδιο εκπόνησης του σχεδίου, έχει εκτιμηθεί ως εξής:

- Παραδοτέο Α: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ / € 5.555,20 (συμπ. ΦΠΑ)
- Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης / € 11.259,20 (συμπ. ΦΠΑ)
- Παραδοτέο Γ: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων / 6.162,80 (συμπ. ΦΠΑ)
- Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ – Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων / € 10.292 (συμπ. ΦΠΑ)

Ανθρώπινοι πόροι

Η **ομάδα έργου** αποτελείται από στελέχη του Δήμου Νέστου η οποία αποτελείται από ποικίλα τμήματα υπηρεσιών του δήμου, με ειδικότητες που καλύπτουν ευρύ αντικείμενο γνώσεων. Τα στελέχη του δήμου είναι υπεύθυνα για τον γενικότερο συντονισμό της πορείας εκπόνησης του σχεδίου καθώς και τον έλεγχο και αξιολόγηση των παραδοτέων.

Οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι για την εκπόνηση τόσο κάθε παραδοτέου, όσο και κάθε επιμέρους σταδίου των παραδοτέων εξασφαλίζεται από την **ομάδα υποστήριξης έργου του ΣΒΑΚ** η οποία διαθέτει πλούσια εμπειρία στην εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων, σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κυκλοφοριακών μελετών και υπηρεσιών καθώς και παρακολούθησης και συντονισμού ευρωπαϊκών προγραμμάτων με αντικείμενο τη βιώσιμη κινητικότητα. Το εύρος των ειδικοτήτων περιλαμβάνει μηχανικούς χωροταξίας και πολεοδομίας, πολιτικούς, τοπογράφους και πληροφορικής καθώς και άλλων επιστημών με ειδικεύσεις στην επιχειρηματικότητα και στις ευρωπαϊκές σπουδές.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και επιτυγχάνεται η ολιστική αντιμετώπιση των ζητημάτων και η σύγχρονη χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους.

Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η πλήρης τεχνική επάρκεια των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων για την εκπόνηση, διαχείριση και συντονισμό ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



12.ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο υφιστάμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει το σύνολο των μελετών, κειμένων πολιτικής και στρατηγικών κειμένων που βρίσκονται σε ισχύ στο Δήμο Νέστου. Τα εν λόγω κείμενα συστήνουν το πλαίσιο πολιτικής του δήμου σχετικά με την αστική και παρουσιάζουν στοιχεία στόχων και μέτρων για αυτήν κατά την προηγούμενη περίοδο.

Τα κυριότερα κείμενα πολιτικής που διαμορφώνουν τις δράσεις για την κινητικότητα στο δήμο αναλύονται σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Τα αποτελέσματα από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αυτό-αξιολόγησης που φαίνονται στον πίνακα παρακάτω έχουν ως εξής:

- Ο υφιστάμενος σχεδιασμός αστικής κινητικότητας του δήμου βαθμολογήθηκε με 25 βαθμούς στο σύνολο των 100.
- Από το σύνολο των δεκατριών (13) ερωτήσεων θεμελίωσης, οι οποίες περιγράφουν βασικές προϋποθέσεις ενός ΣΒΑΚ, απαντήθηκαν με ΝΑΙ οι πέντε (5).
- Από το σύνολο των δεκαπέντε (15) ερωτήσεων υπεροχής, οι οποίες περιγράφουν πρακτικές σχεδιασμού που υιοθετούνται από ανεπτυγμένες στον συγκεκριμένο τομέα πόλεις, οι τρεις (3) ερωτήσεις απαντήθηκαν με ΝΑΙ.

Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτει ότι ο δήμος έχει λάβει γενικά υπόψη του ορισμένες αρχές βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις διαδικασίες εκπόνησης κειμένων στρατηγικής. Ωστόσο, ο δήμος δε διαθέτει ως σήμερα ένα σχέδιο αστικής κινητικότητας που θα μπορούσε να θεωρηθεί ΣΒΑΚ και βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο όσον αφορά το σχεδιασμό και τα εργαλεία που χρησιμοποιεί. Ο πίνακας παρακάτω παρουσιάζει την βαθμολογία του δήμου ανά τομέα αξιολόγησης.

Πίνακας 11. Αποτελέσματα εργαλείου αυτό-αξιολόγησης υφιστάμενου σχεδιασμού

Στάδια Σχεδιασμού	Βαθμός	Μέγιστη Τιμή
i Καθορισμός προοπτικών για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ	4	12
ii Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του σκοπού του πλάνου	2	9
iii Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων	0	16
iv Ανάπτυξη κοινού οράματος και συμμετοχή πολιτών	1	5
v Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων	1	6
vi Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων	12	28
vii Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης	1	6
viii Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου	3	11
ix Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	1	7
ΣΥΝΟΛΟ	25	100



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΥΤΟ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Εισαγωγή

Το παρόν εργαλείο αυτοαξιολόγησης είναι ένα ερωτηματολόγιο 100 ερωτήσεων, το οποίο εξετάζει την υφιστάμενη προσέγγιση σχεδιασμού έργων, παρεμβάσεων, μέτρων κλπ. αστικής κινητικότητας ενός Δήμου και την ταύτιση -ή μη- αυτής με τις θεμελιώδεις αρχές σχεδιασμού ενός ΣΒΑΚ (Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει 100 ερωτήσεις κλειστού τύπου (Ναι/Όχι), οι οποίες, όταν απαντηθούν με 'Ναι' έναν βαθμό στη τελική βαθμολογία που αθροίζεται στο σύνολο του ερωτηματολογίου.

Στο τέλος της συνέντευξης οι βαθμοί από κάθε ερώτηση αθροίζονται και προκύπτει η συνολική βαθμολογία του σχεδίου αστικής κινητικότητας του Δήμου. Βάσει αυτής της βαθμολογίας και των απαντήσεων στις ερωτήσεις, προκύπτει η αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού και ο βαθμός της συμμόρφωσης των πρακτικών του με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Σε αυτό το σημείο τονίζεται πως το συγκεκριμένο εργαλείο αξιολογεί υφιστάμενα σχέδια κινητικότητας, τα οποία έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο. Στις επόμενες ερωτήσεις με τον όρο **Σχέδιο** θα εννοείται το υφιστάμενο σχέδιο κινητικότητας του Δήμου, που είναι ή πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Εργαλείο Αυτο-αξιολόγησης

Προπαρασκευαστικές ερωτήσεις

Παρακάτω ακολουθούν κάποιες γενικές ερωτήσεις σχετικά με την πόλη σας.

Α. Ποιό είναι το όνομα της πόλης για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

Χρυσούπολη

Β. Ποιος είναι ο πληθυσμός της πόλης (βάση της γεωγραφικής περιοχής που θα καλύπτει το Σχέδιο) για την οποία συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο;

χκάτω από 50.000 κάτοικοι

- μεταξύ 50.000 και 100.000 κάτοικοι
- μεταξύ 100.000 και 200.000 κάτοικοι
- μεταξύ 200.000 και 400.000 κάτοικοι
- μεταξύ 400.000 και 600.000 κάτοικοι
- μεταξύ 600.000 και 1.000.000 κάτοικοι
- μεταξύ 1.000.000 και 2.000.000 κάτοικοι
- μεταξύ 2.000.000 και 4.000.000
- πάνω από 4.000.000 κάτοικοι

Γ. Πόσα ΣΒΑΚ ή παρόμοια σχέδια κινητικότητας έχει ετοιμάσει η πόλη στο παρελθόν;

χΑυτό είναι το πρώτο

- Αυτό είναι το δεύτερο
- Αυτό είναι το τρίτο
- Η πόλη έχει ετοιμάσει 4 ή παραπάνω ΣΒΑΚ στο παρελθόν

Βήμα 1: Δυνατότητες για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.

Στην αρχή της διαδικασίας εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητο να εκτιμηθούν οι προοπτικές που υπάρχουν για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ.

1. Οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας αποτελούσαν την βάση του σχεδιασμού σας;

χΝΑΙ

ΟΧΙ

2. Έχει ο Δήμος υπογράψει κάποιο σύμφωνο/μνημόνιο αφοσίωσης στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (π.χ. το Σύμφωνο των Δημάρχων) ή συμμετέχει σε κάποιο δίκτυο πόλεων (π.χ. CiViTAS);

ΝΑΙ

χΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

3. Είχατε διαπιστώσει εάν υπάρχουν κανονισμοί και σχεδιασμοί έργων (εθνικά, ευρωπαϊκά, τοπικά) που επηρεάζουν το περιεχόμενο του Σχεδίου σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

4. Είχατε κατανοήσει τα δυνατά σημεία και τις αδυναμίες των υφιστάμενων τρόπων σχεδιασμού/λήψης μέτρων αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

5. Είχατε χρησιμοποιήσει κάποια μεθοδολογία διαβούλευσης-αξιολόγησης με ειδικούς για την ανάλυση αυτών των δυνατών σημείων και αδυναμιών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

6. Είχατε διερευνήσει εάν τυχόν απαιτείται περαιτέρω κατάρτιση του προσωπικού σας σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

7. Είχατε βρει πηγές χρηματοδότησης για την διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου (υφιστάμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

8. Είχατε εξετάσει πώς το χρονικό διάστημα προετοιμασίας του Σχεδίου μπορεί να ευθυγραμμιστεί με την ανάπτυξη και εκτέλεση άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών (π.χ. σχέδιο χρήσεων γης);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

9. Είχατε ορίσει χρονικά διαστήματα για την προετοιμασία και την υλοποίηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

10. Είχατε αναγνωρίσει σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς, την επίδραση και το ρόλο τους, στην εκπόνηση και υλοποίηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

11. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων στο Σχέδιο (π.χ. αξιολόγηση των στόχων, της δυναμικής τους, ύπαρξη αμοιβαίων επιδιώξεών τους);

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

12. Είχατε εξασφαλίσει τη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων που αφορούν σε ευάλωτους χρήστες (π.χ. ΑΜΕΑ) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Η διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου πρέπει να είναι στα μέτρα της περιοχής εφαρμογής του. Αυτό απαιτεί τον ορισμό του χωρικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου, το οποίο πρέπει να καλύπτει τις κύριες αστικές λειτουργίες του Δήμου. Συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και ενσωμάτωση πολιτικών είναι ζητήματα που πρέπει να προσδιοριστούν σε αυτή τη φάση, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί με την από κοινού συμφωνία σε ένα πλάνο εργασίας.

13. Είχε συμφωνηθεί συνεργασία για την ανάπτυξη του Σχεδίου με όλες τις όμορες αρχές (π.χ. όμοροι δήμοι) στην γεωγραφική περιοχή υλοποίησης του;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

14. Κάλυπτε το Σχέδιο την λειτουργική περιοχή του Δήμου (την περιοχή με σημαντικές μετακινήσεις πολιτών σε καθημερινή βάση), η οποία μπορεί να επεκτείνεται και πέρα από τα διοικητικά όρια;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

15. Είχατε εσείς και οι όμορες διοικητικές αρχές συμφωνήσει σχετικά με τους ρόλους και τις ευθύνες σας στην ανάπτυξη του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

16. Είχατε ιδρύσει μια ομάδα έργου για την εκπόνηση του Σχεδίου, με συμμετοχή όλων των όμορων διοικητικών αρχών και συναντήσεις εργασίας σε τακτική βάση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

17. Αναφερόταν το Σχέδιο σε πολιτικές και σχέδια, τα οποία ήδη υπήρχαν ή αναπτυσσόταν σε τοπικό επίπεδο;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

18. Είχατε εξασφαλίσει την τακτική συμμετοχή στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου, φορέων που εκπροσωπούν τομείς, οι οποίοι επηρεάζονται από μέτρα/επενδύσεις αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

19. Εφαρμόσατε ποικίλους τρόπους συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. συναντήσεις εργασίας, παρουσιάσεις προόδου έργου, κοινωνικά δίκτυα, έρευνες, κ.λ.π.) στη διαδικασία ανάπτυξης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

20. Είχατε δημιουργήσει μια ομάδα ανάπτυξης του Σχεδίου, η οποία είχε ηγηθεί των διαδικασιών προετοιμασίας και παρακολούθησης της διαδικασίας εκπόνησης του;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

21. Είχατε καταστρώσει ένα προσχέδιο εργασιών για την διαδικασία σχεδιασμού, το οποίο υποδεικνυε βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν, αρμοδιότητες εμπλεκόμενων φορέων και ορόσημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

Στο τελευταίο στάδιο της προετοιμασίας για το Σχέδιο λαμβάνει χώρα η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και η ανάπτυξη σεναρίων για πιθανές μελλοντικές καταστάσεις. Αυτές οι ενέργειες εξασφαλίζουν τη βάση για τον καθορισμό ρεαλιστικών στόχων που συνδέονται με αντικειμενικές ανάγκες και απαιτήσεις.

Σαν 1η δραστηριότητα απαιτείται μια εκτενής ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών στον τομέα των αστικών μεταφορών και αστικής κινητικότητας. Πρόκειται για ένα σημαντικό ορόσημο, καθώς συμβάλλει στην διαδικασία ανάπτυξης διαφορετικών σεναρίων.

22. Είχατε διαγνώσει τα κύρια προβλήματα αστικών μεταφορών και μετακινήσεων των πολιτών του Δήμου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

23. Υπολογίσατε/μετρήσατε δείκτες που να περιγράφουν τις συνθήκες αστικής κινητικότητας στην περιοχή ευθύνης σας και να ελέγχουν την υλοποίηση των στόχων του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

24. Είχατε αξιολογήσει την υφιστάμενη διαθεσιμότητα δεδομένων, σχετιζόμενων για την ανάπτυξη σεναρίων πρόβλεψης μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

25. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση προβλημάτων που προκύπτουν από τη χρήση κάθε μέσου μεταφοράς ξεχωριστά στο Δήμο σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

26. Είχατε αξιολογήσει τις συνθήκες προσβασιμότητας των πολιτών σε κύριες υπηρεσίες και στα σημεία απασχόλησης και εκπαίδευσης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

27. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει το χρόνο μετακίνησης και την συμφόρηση του δικτύου από τη χρήση κάθε μέσου, ξεχωριστά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

28. Είχατε αξιολογήσει/μετρήσει (με στοιχεία και συνεντεύξεις) την ασφάλεια των πολιτών έναντι δυστυχημάτων και άλλων επικίνδυνων καταστάσεων (π.χ. επίθεση, κλοπή κ.λ.π.) που αφορά στο δίκτυο μετακινήσεων του Δήμου σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

29. Είχατε πραγματοποιήσει ανάλυση/μετρήσεις της ποιότητας του αέρα και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης σημείων με έντονο πρόβλημα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

30. Είχατε ιεραρχήσει τα όποια αναγνωρισμένα προβλήματα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

31. Το Σχέδιο υιοθετούσε την καθιερωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση των ζητημάτων κινητικότητας; (businessasusual)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

32. Περιέγραφε το Σχέδιο εναλλακτικά σενάρια μελλοντικών συνθηκών αστικής κινητικότητας, ώστε να κατανοηθούν οι πιθανές συνέπειες από την εφαρμογή διαφορετικών συνδυασμών μέτρων κινητικότητας και πολιτικών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

33. Είχατε χρησιμοποιήσει ποιοτικές τεχνικές ανάλυσης (π.χ. μέσω αξιολόγησης ειδικών) για να υποστηρίξετε την ανάπτυξη σεναρίων και την αξιολόγηση των επιδράσεών τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

34. Είχατε χρησιμοποιήσει κατάλληλες ποιοτικές τεχνικές και τεχνικές μοντελοποίησης κυκλοφορίας για να αναπτύξετε σενάρια και να τεκμηριώσετε τις επιδράσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

35. Περιελάμβανε η ανάλυση των σεναρίων του Σχεδίου, έλεγχο της συμπεριφοράς του συστήματος μετακινήσεων σε σχέση με αναμενόμενα και μη αναμενόμενα γεγονότα στη περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

36. Είχατε συζητήσει τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων καθώς και τις επιδράσεις τους με τους κύριους εμπλεκόμενους φορείς;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

37. Είχατε ενημερώσει τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια πολιτικών & μέτρων αστικής κινητικότητας και τις επιδράσεις τους, προσκαλώντας τους να εκφράσουν τη γνώμη τους πάνω σε αυτά;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 4: Ανάπτυξη κοινού οραματικού στόχου και συμμετοχή πολιτών.

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος είναι μια από τις κυριότερες διαδικασίες κάθε Σχεδίου. Παρέχει το υπόβαθρο για όλα τα επόμενα βήματα που θα ορίσουν στόχους και μέτρα. Ο οραματικός στόχος μπορεί να είναι το κατευθυντήριο στοιχείο, μόνο αν γίνει αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Επομένως πρέπει να διαμορφωθεί από όλους τους εταίρους.

38. Περιελάμβανε το Σχέδιο ένα μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

39. Είχατε αναπτύξει έναν μακροπρόθεσμο οραματικό στόχο για την αστική κινητικότητα σε συνεργασία με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

40. Εξηγούσε το Σχέδιο, ποιο σενάριο εξυπηρετεί τον οραματικό στόχο με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο και γιατί;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

41. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με την κατάσταση του οραματικού στόχου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να παράσχουν την γνώμη και τις ιδέες τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

42. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να λάβουν μέρος ενεργά στη διαδικασία ανάπτυξης του οραματικού στόχου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Ο οραματικός στόχος περιγράφει την επιθυμητή μελλοντική κατάσταση. Πρέπει όμως να εξειδικευθεί από στόχους και μέτρα, τα οποία να απεικονίζουν την επιθυμητή μεταβολή. Τέλος, πρέπει αυτές οι μεταβολές να είναι μετρήσιμες. Αυτό απαιτεί την επιλογή μιας ομάδας στόχων οι οποίοι να εστιάζουν σε επιλεγμένους τομείς και να συνδέονται με συγκεκριμένους δείκτες.

43. Έθετε ξεκάθαρα το Σχέδιο συνολικούς στόχους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

44. Είχατε αξιολογήσει τους συνολικούς στόχους του Σχεδίου μαζί με μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

45. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τους στόχους του Σχεδίου, δίνοντάς τους την ευκαιρία να υποβάλλουν τις ιδέες και τη γνώμη τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

46. Περιείχε το Σχέδιο ένα σύνολο "Εξυπνων στόχων";

ΝΑΙ

ΟΧΙ

47. Επέτρεπαν οι στόχοι την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης των σκοπών του Σχεδίου και αξιολογούνταν βάση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

48. Είχατε εμπλέξει μια ομάδα κύριων εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία ανάπτυξης στόχων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Βήμα 6: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 1/2

Η ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων αποτελεί τον πυρήνα του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μόνο προσεκτικά επιλεγμένα μέτρα εξασφαλίζουν ότι οι καθορισμένοι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν. Η επιλογή των μέτρων θα πρέπει να βασίζεται σε διαβουλεύσεις με τους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς, να αξιοποιεί την εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές, να εξασφαλίζει οικονομική βιωσιμότητα και να αξιοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερο συνέργειες μεταξύ των μέτρων.

49. Αποσαφηνίζει το Σχέδιο πώς τα επιλεγμένα μέτρα θα συντελούσαν στην επίτευξη του συμφωνημένου οραματικού στόχου, των σκοπών και των στόχων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

50. Είχατε συζητήσει την επιλογή των μέτρων με μια ομάδα κύριων εμπλεκομένων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

51. Είχατε ενημερώσει φορείς και πολίτες σχετικά με τη διαδικασία καθορισμού μέτρων, προσκαλώντας τους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

52. Είχατε δώσει τη δυνατότητα σε φορείς και πολίτες να εμπλακούν ενεργά στην επιλογή των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

53. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Πρότεινε το Σχέδιο την βελτίωση της ποιότητας, των συνδέσεων και της προσβασιμότητας των δημοσίων συγκοινωνιών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

54. [Δημόσιες Συγκοινωνίες]: Το Σχέδιο θεωρούσε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να λειτουργούν ως στοιχείο κορμού συνδεδεμένο με όλες τις υπόλοιπες επιλογές μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

55. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Περιείχε το Σχέδιο, μέτρα υποδομών για την αύξηση της ελκυστικότητας των ποδηλάτων και της πεζής μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

56. [Μη-μηχανοκίνητες μετακινήσεις]: Τα μέτρα υποδομής συνοδεύονται από κανονιστικά, οργανωτικά και ήπια μέτρα; (π.χ. αλλαγές στη σήμανση/στάθμευση, σηματοδότηση, ωράρια δρομολογίων κυκλοφορίας κ.λ.π.)

ΝΑΙ

ΟΧΙ

57. [Ασφάλεια και προστασία]: Περιείχε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας και προστασίας των μετακινουμένων σε όλα τα μέσα;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

58. [Ασφάλεια και προστασία]: Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας που πρότεινε το Σχέδιο, ικανοποιούν τις ειδικές ανάγκες ευάλωτων χρηστών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

59. [Οδικές μεταφορές]: Στόχευε το Σχέδιο στη βελτιστοποίηση της χρήσης της υφιστάμενης οδικής υποδομής;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

60. [Οδικές υποδομές]: Το Σχέδιο διερευνούσε την δυνατότητα να ανακαταμεμηθεί τμήμα της οδικής υποδομής σε άλλα μέσα ή για άλλη δημόσια χρήση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

61. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Παρουσίαζε το Σχέδιο μέτρα για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της αστικής εμπορευματικής αλυσίδας και της διανομής εμπορευμάτων, που να επιτυγχάνουν ταυτόχρονα μείωση του εξωτερικού κόστους (π.χ. εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

62. [Αστική εμπορευματική αλυσίδα]: Όριζε το Σχέδιο, πώς πρέπει να συνεργαστούν ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς στην ανάπτυξη και υλοποίηση κοινώς αποδεκτών μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

63. [Διαχείριση κινητικότητας]: Περιελάμβανε το Σχέδιο, δράσεις διαχείρισης της κινητικότητας που συντελούν σε μια αλλαγή προς περισσότερο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας των πολιτών(αντικατοπτρίζοντας τις ανάγκες πολιτών, εργαζομένων και σχολείων);

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

64. [Διαχείριση κινητικότητας]: Πρότεινε το Σχέδιο εκπαιδευτικές, προωθητικές και ενημερωτικές δράσεις με στόχο τη μεταστροφή των πολιτών σε περιβαλλοντικά φιλικότερα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

65. [Ευφυή Συστήματα Μεταφορών]: Περιελάμβανε το Σχέδιο την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

66. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών: Περιελάμβανε το Σχέδιο, την αξιοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών για την καλύτερη συνδεσιμότητα μεταξύ των μεταφορικών μέσων (π.χ. μέσω ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 7: Ανάπτυξη πακέτων αποτελεσματικών μέτρων 2/2

67. Είχατε επικοινωνήσει με άλλες πόλεις, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ή περισσότερων μέτρων που εξετάστηκαν να συμπεριληφθούν στο Σχέδιο;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

68. Είχατε στείλει εκλεγμένους αντιπροσώπους και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε άλλες πόλεις όπου τα προτεινόμενα μέτρα έχουν εφαρμοστεί;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

69. Είχατε αξιολογήσει τα προτεινόμενα μέτρα από την άποψη του κόστους και των σχετιζόμενων ωφελειών τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

70. Είχατε εκτιμήσει το κόστος των προτεινόμενων μέτρων μακροπρόθεσμα (π.χ. κόστος συντήρησης);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

71. Είχατε εκτιμήσει τις περιβαλλοντικές συνέπειες και τα οφέλη που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

72. Είχατε εκτιμήσει, με χρήση μεθοδολογίας τη σχέση ωφελειών/κόστους των μέσων μετακίνησης στο επίπεδο της περιοχής σας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

73. Είχατε συζητήσει μαζί με τους παρόχους δημοσίων συγκοινωνιών, την ανάπτυξη μέτρων που θα ενθαρρύνουν τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών σε συνδυασμό με άλλα μέσα μετακίνησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

74. Το Σχέδιο επέτρεπε το συνδυασμό πολιτικών επί διαφορετικών ζητημάτων (π.χ. διαχείρισης κινητικότητα, ΜΜΜ, στάθμευσης κ.α.) με σκοπό την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

75. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με οργανισμούς από άλλους τομείς (εκτός μεταφορών);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

76. Το Σχέδιο πρότεινε μέτρα, που για να υλοποιηθούν χρειάζεται συνεργασία με όμορους Δήμους/διοικητικές αρχές κ.λ.π.;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 8: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Στενά συνδεδεμένη με την επιλογή μέτρων είναι η διαδικασία καθορισμού ξεκάθαρων προτεραιοτήτων και ο καθορισμός ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού. Αυτό είναι ένα στάδιο-κλειδί σε ένα Σχέδιο και απαιτεί επίσημη έγκριση από όλους τους κύριους φορείς.

77. Είχατε ορίσει υπεύθυνους για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

78. Είχατε εντοπίσει πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

79. Είχατε συμπεριλάβει κύριους φορείς στον καταμερισμό αρμοδιοτήτων για την υλοποίηση των μέτρων και την κατανομή των απαιτούμενων πόρων;



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΝΑΙ

ΟΧΙ

80. Είχατε προετοιμάσει ένα σχέδιο δράσης, το οποίο περιελάμβανε π.χ. προτεραιότητες υλοποίησης των μέτρων, προγραμματισμό και πιθανούς κινδύνους ή αστοχίες στην υλοποίησή τους;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

81. Είχατε προετοιμάσει σχέδιο προϋπολογισμού, ορίζοντας ανάγκες χρηματοδότησης και πηγές;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

82. Είχε επιτευχθεί επίσημη συμφωνία από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους κύριους φορείς, επί του σχεδίου δράσης και του προϋπολογισμού;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 9: Παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση πρέπει να είναι ενσωματωμένη στο Σχέδιο ως βασικό εργαλείο εποπτείας της διαδικασίας σχεδιασμού και υλοποίησης των μέτρων. Με τον τρόπο αυτό, διαπιστώνονται, επίσης τα αδύνατα και δυνατά σημεία του σχεδιασμού που υιοθετήθηκε και των μέτρων που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν.

83. Προέβλεπε το Σχέδιο τακτικό έλεγχο και διαδικασία αναθεώρησής του (π.χ. κάθε 3 με 7 χρόνια);

ΝΑΙ

ΟΧΙ

84. Είχατε πραγματοποιήσει έλεγχο των διαθέσιμων δεδομένων, που απαιτούνται για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

85. Είχατε ορίσει ένα υποσύνολο δεικτών για την παρακολούθηση υλοποίησης στόχων που συνδέονται με το περιεχόμενο του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

86. Είχατε συμπεριλάβει την διαδικασία σχεδιασμού και την υλοποίηση των μέτρων, στον έλεγχο και την αξιολόγηση του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

87. Είχατε αναπτύξει ένα σχέδιο ελέγχου και αξιολόγησης;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

88. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, που να βασίζεται σε δείκτες μεγεθών και δείκτες μεταβολών;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

89. Είχατε αναπτύξει πρόγραμμα ελέγχου και αξιολόγησης, το οποίο να περιλαμβάνει ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

90. Είχατε αναπτύξει μια στρατηγική συλλογής των απαιτούμενων δεδομένων;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

91. Είχατε συμφωνήσει τη συμμετοχή των κύριων εμπλεκόμενων στον έλεγχο και στην αξιολόγηση του σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

92. Εξηγούσε το Σχέδιο πώς οι κύριοι φορείς και οι πολίτες θα παραμένουν ενημερωμένοι σχετικά με την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, τον έλεγχο και την αξιολόγηση;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

93. Είχατε προβλέψει μηχανισμούς για την διαδραστική συμμετοχή των φορέων και των πολιτών κατά τη διάρκεια του ελέγχου και της αξιολόγησης του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Βήμα 10: Υιοθέτηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων. Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένου και του προγράμματος δράσης και του προϋπολογισμού, θα πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το Σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών.

94. Ζητήσατε από μια ομάδα κύριων φορέων να αξιολογήσει ένα προσχέδιο του Σχεδίου;

ΝΑΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΟΧΙ

95. Είχατε δημοσιοποιήσει ένα τελικό προσχέδιο του Σχεδίου, έτσι ώστε να δώσετε στους φορείς και τους πολίτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν σχόλια;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

96. Βρισκόταν το Σχέδιο σε συμφωνία με τις οδηγίες 2001/42/EC & 92/43/EEC της Ε.Ε.;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

97. Είχατε συζητήσει το προτεινόμενο Σχέδιο με το δημοτικό συμβούλιο ή την αντίστοιχη επιτροπή του Δήμου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

98. Υιοθετήθηκε το προτεινόμενο Σχέδιο επισήμως από το συμβούλιο του Δήμου ή την αντίστοιχη επιτροπή;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

99. Εγκρίθηκε ή υιοθετήθηκε επίσημα το Σχέδιο από εκλεγμένους αντιπροσώπους όμορων δημοτικών αρχών που περιλαμβάνονται στην περιοχή εφαρμογής του Σχεδίου;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

100. Είχατε "γιορτάσει" την υιοθέτηση του Σχεδίου με τους φορείς και τους πολίτες (π.χ. σε μορφή δημοσίου δρώμενου);

ΝΑΙ

ΟΧΙ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Α:
Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΦΟΡΜΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΑΙΤΗΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Πληροφορίες: Λόβουλου Κυριακή**

Αριθ.Πρωτ.:

Προς:
Υπεραστικό ΚΤΕΛ ΚΑΒΑΛΑΣ

Θέμα:
Επιστολή αίτησης δεδομένων

Ο Δήμος Νέστου έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας της πόλης μέσω παρεμβάσεων με επίκεντρο τους πολίτες (ποδηλάτες, πεζοί, ΑΜΕΑ κλπ.) και τη δημόσια συγκοινωνία.

Η διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου περιλαμβάνει εκτενή διαβούλευση με ομάδα τοπικών φορέων στην οποία θα συμπεριλαμβάνεται και το ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΚΑΒΑΛΑΣ.

Στην παρούσα φάση ο Δήμος σε συνεργασία με τη Σύμβουλο εταιρεία προχωρούν στη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές στο δίκτυο του Δήμου Νέστου.

Για το σκοπό αυτό αιτούμαστε την παροχή των παρακάτω δεδομένων από τα στοιχεία που τηρεί η υπηρεσία σας:

- Δρομολόγια λεωφορειακών γραμμών (προορισμοί, συχνότητα, στάσεις)
- Χάρτης διαδρομών δρομολογίων
- Χωροθέτηση στάσεων
- Ετησίως διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα λεωφορειακών γραμμών για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Επιβατική κίνηση ανά γραμμή για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ποσοστό λεωφορείων που είναι προσβάσιμα από χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων
- Τιμολογιακή πολιτική (αντίτιμο εισιτηρίου, κάρτες διαδρομών)
- Πλήθος οχημάτων στόλου και χαρακτηριστική οχημάτων (χωρητικότητα, ηλικία, τύπος καυσίμου)
- Γενικά προβλήματα που εντοπίζεται στην κυκλοφορία των οχημάτων

Οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι ουσιώδεις καθώς θα αποτελέσουν τη βάση για τον σωστό σχεδιασμό και την αποτελεσματική βελτίωση τις οδικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένο ότι ο οργανισμός σας αποτελεί την πλέον αξιόπιστη πηγή καταγραφής των συγκεκριμένων πληροφοριών ζητούμε την κατά το δυνατόν πληρέστερη παροχή των αναγραφόμενων δεδομένων για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη διάθεση των στοιχείων αλλά και του απαιτούμενου χρόνου και προσβλέπουμε στη συνεργασία σας για την επιτυχή εκπόνηση του Σχεδίου.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Πληροφορίες: Λόβουλου Κυριακή

Αριθ.Πρωτ.:

Προς:
Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης

Θέμα:
Επιστολή αίτησης δεδομένων

Ο Δήμος Νέστου έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας της πόλης μέσω παρεμβάσεων με επίκεντρο τους πολίτες (ποδηλάτες, πεζοί, ΑΜΕΑ κλπ.) και τη δημόσια συγκοινωνία.

Η διαδικασία κατάρτισης του Σχεδίου περιλαμβάνει εκτενή διαβούλευση με ομάδα τοπικών φορέων στην οποία θα συμπεριλαμβάνεται και το Τμήμα Τροχαίας Χρυσούπολης.

Στην παρούσα φάση ο Δήμος σε συνεργασία με τη Σύμβουλο εταιρεία προχωρούν στη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές στο δίκτυο του Δήμου Νέστου.

Για το σκοπό αυτό αιτούμαστε την παροχή των παρακάτω δεδομένων από τα στοιχεία που τηρεί η υπηρεσία σας:

- Στοιχεία παράνομης στάθμευσης
(α) πλήθος κλήσεων ανά τύπο παράβασης (στάθμευση σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, θέσεις ΑΜΕΑ, διπλή σειρά κλπ.) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
(β) οδικοί άξονες στους οποίους γίνεται έλεγχος της στάθμευσης και αυτοί στους οποίους σημειώνεται η μεγαλύτερη παραβατικότητα
- Λοιπές παραβάσεις επί του πεζοδρομίου
(α) πλήθος κλήσεων ανά τύπο παράβασης (π.χ. κατάληψη ή παρεμπόδιση) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα με πεζούς (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα με ποδηλάτες (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Ατυχήματα μεταξύ οχημάτων (πλήθος, χρόνος, σημεία) για την τελευταία τετραετία (2015-2019)
- Γενικά προβλήματα που εντοπίζεται στην κυκλοφορία των οχημάτων (παραβατικότητα, συμμόρφωση με κανόνες οδικής ασφάλειας, αλκοόλ, ταχύτητα, χρήση δικύκλων)

Οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι ουσιώδεις καθώς θα αποτελέσουν τη βάση για τον σωστό σχεδιασμό και την αποτελεσματική βελτίωση τις οδικής ασφάλειας.

Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένο ότι το Τμήμα σας αποτελεί την πλέον αξιόπιστη πηγή καταγραφής των συγκεκριμένων πληροφοριών ζητούμε την κατά το δυνατόν πληρέστερη παροχή των αναγραφόμενων δεδομένων για την εκπόνηση του Σχεδίου.

Θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι τα μηνιαία στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύονται, δεν επαρκούν για το σχεδιασμό καθώς είναι απαραίτητος ο συσχετισμός του πλήθους ατυχημάτων ή παραβάσεων με την αντίστοιχη τοποθεσία (οδό ή περιοχή) στην οποία συμβαίνουν.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη διάθεση των στοιχείων αλλά και του απαιτούμενου χρόνου και προσβλέπουμε στη συνεργασία σας για την επιτυχή εκπόνηση του Σχεδίου.