

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Β
Οργάνωση Διαδικασιών
Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού
Εμπλεκόμενων Φορέων &
Ανάλυση Υφιστάμενης
Κατάστασης



Μάρτιος 2021



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Β ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ 5	
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	9
2.1 Συλλογή κειμένων πολιτικής	9
2.2 Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής.....	10
3. ΠΛΑΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	15
3.1 Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων.....	15
3.2 Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	15
3.3 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ	17
3.4 Διαμόρφωση της στρατηγικής για το ΣΒΑΚ.....	22
3.5 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού	23
4. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.....	32
4.1 Προετοιμασία.....	32
4.2 Πρώτη (1 ^η) Θεματική διαβούλευση ΣΒΑΚ.....	32
4.3 Αποτελέσματα Ά φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού	34
4.4 Διαμόρφωση ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ	39
5. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	46
5.1 Αξιολόγηση της υφιστάμενης λειτουργίας του δικτύου	46
5.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου	51
5.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας	56
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ & ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ	76
6.1 Συμπεράσματα από την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου	76
6.2 Ανάλυση SWOT	77
7. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	81
7.1 Βασικό σενάριο	81
7.2 Λοιπά μελλοντικά σενάρια.....	83
7.3 Ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ Νέστου	85
.....	101



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Παράρτημα	111
Παράρτημα	112
Παράρτημα	113



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το δεύτερο 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. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ 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 στα Στάδια 1: «Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών» & 2: «Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης». Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει αφορούν την, το Πλάνο Συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, την προετοιμασία, την διεξαγωγή και τα αποτελέσματα της Α΄ Διαβούλευσης, την αποτύπωση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ανάλυση SWOT και τέλος την ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.

Στο πρώτο Παραδοτέο Στάδιο εκτελέστηκαν οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 0: «Εκκίνηση της διαδικασίας». Οι πληροφορίες που περιελάμβανε αφορούσαν τη στελέχωση και εκπαίδευση της ομάδας έργου και τη συγκρότηση της ομάδας εμπλεκόμενων φορέων που θα συμβάλλουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Επίσης, περιλάμβανε 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, συμπεριλάμβανε τα εργαλεία διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου Νέστου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Β ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ

Μετά το στάδιο προετοιμασίας προκύπτει η ανάγκη σύνθεσης μιας μεθοδολογίας εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Νέστου, η οποία θα προσαρμόζεται στις συνθήκες, τις ανάγκες και τους περιορισμούς του παρόντος έργου, ενώ ταυτόχρονα θα ικανοποιεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες του ΣΒΑΚ. Για το λόγο αυτό, η ομάδα υποστήριξης για τον ανάδοχο, ανέπτυξε μια μεθοδολογία εφαρμογής των οδηγιών του Eltis για την περίπτωση του ΣΒΑΚ 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 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 προετοιμασίας έχει πραγματοποιηθεί στο Α 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 στην 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.

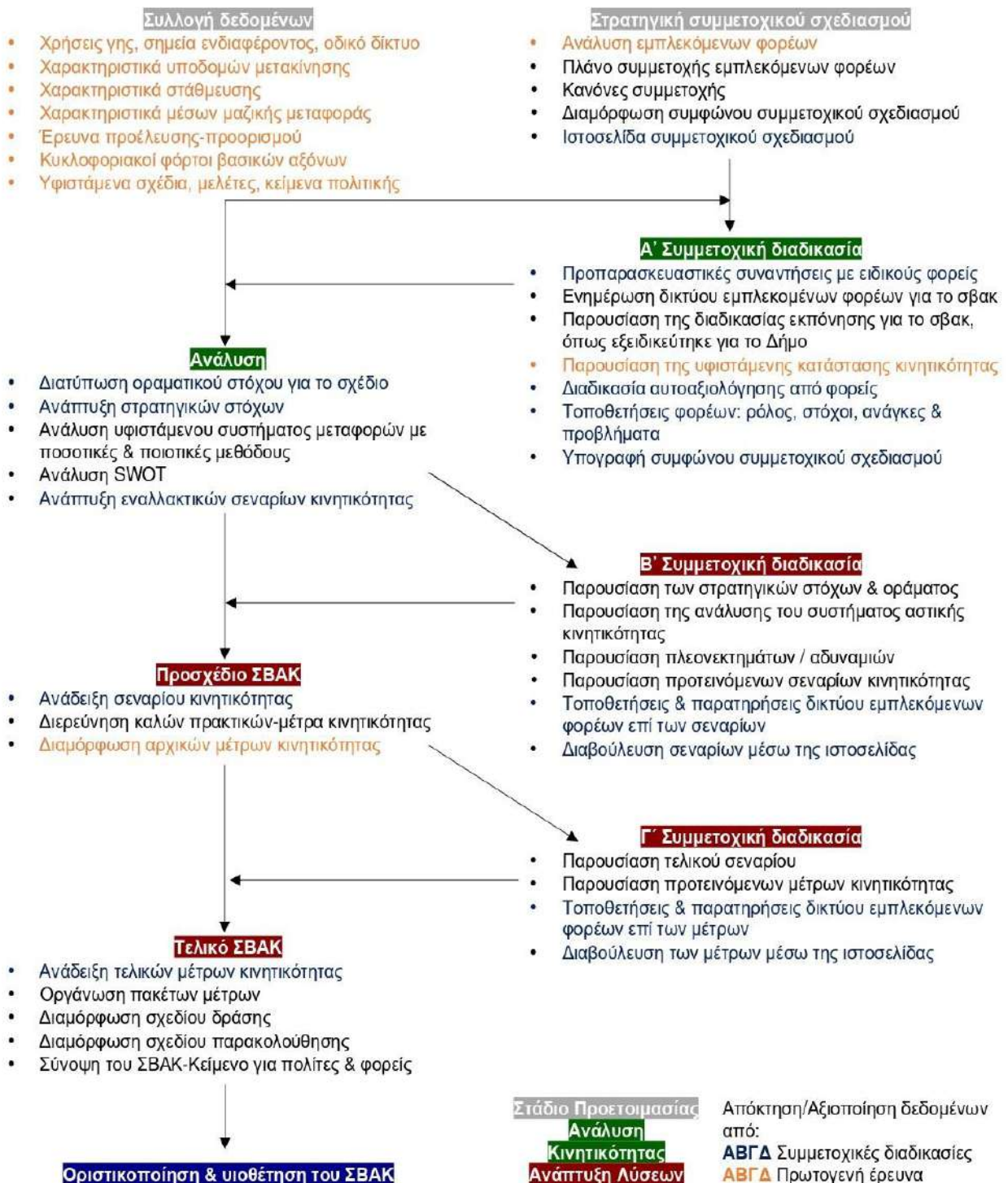
Στην αριστερή στήλη της εικόνας παρακάτω εντοπίζονται οι ομάδες δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εργασία της ομάδας έργου και των επιστημονικών συνεργατών, ενώ στην



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

δεξιά στήλη της εντοπίζονται ομάδες δραστηριοτήτων που περιλαμβάνουν την συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.

Εικόνα 1. Διάγραμμα Δραστηριοτήτων της Μεθοδολογίας Εφαρμογής του ΣΒΑΚ Νέστου





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Σε γενικές γραμμές η μεθοδολογία εφαρμογής του ΣΒΑΚ 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 στην 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 παραβρισκόμενους 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 του δήμου 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 Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

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. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου, που σχετίζονται -είτε άμεσα είτε έμμεσα- με το σύστημα αστικής κινητικότητας της περιοχής και τα οποία έχουν αποδελτιωθεί στο Παραδοτέο Α, στο στάδιο αποτίμησης του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Τα στοιχεία που αναζητούνται στα κείμενα πολιτικής του Δήμου σχετίζονται καταρχάς με δεδομένα που μπορούν αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων. Αυτά μπορεί να είναι πολεοδομικά, πληθυσμιακά, κυκλοφοριακά κλπ. Κατά δεύτερον, αναζητούνται προτάσεις των κειμένων πολιτικής σχετικές με μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή κινητικότητας γενικότερα, είτε σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του δήμου.

Από τον εντοπισμό των παραπάνω στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες και κίνδυνοι που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

2.1 Συλλογή κειμένων πολιτικής

Τα κείμενα σχεδιασμού και πολιτικής που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα την αστική κινητικότητα του Νέστου είναι το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του δήμου, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χρυσούπολης και τέλος η Κυκλοφοριακή Μελέτη για τους οικισμούς Χρυσούπολης και Κεραμωτής αντίστοιχα. Στην συνέχεια αναλύονται και αξιολογούνται τα δεδομένα και τα μέτρα που σχετίζονται με την κινητικότητα για κάθε ένα από τα προαναφερόμενα, σε συνέχεια της διαδικασίας επεξεργασίας τους που έγινε στο προηγούμενο παραδοτέο του έργου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

2.2 Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής

Οι προτάσεις για την κινητικότητα των παραπάνω κειμένων πολιτικής ακολουθούν τις αρχές των ΣΒΑΚ. Οι προτάσεις τους για βελτίωση προσπελασιμότητας, βελτίωσης κινητικότητας των πεζών, οργάνωσης των Μ.Μ.Μ. και οργάνωσης της στάθμευσης είναι προς αυτήν την κατεύθυνση.

Στους παρακάτω πίνακες γίνεται αντιπαραβολή των μέτρων που προτείνονται από κάθε κείμενο πολιτικής ανά θεματική ενότητα για τον εντοπισμό συγκρούσεων και συνεργειών.

Εξετάζοντας τα μέτρα για τις οδικές μεταφορές, κατηγορία που περιλαμβάνει κυρίως έργα που σχετίζονται με την κίνηση των οχημάτων, δεν εντοπίζονται συγκρούσεις ανάμεσά τους. Μάλιστα, σε μερικές περιπτώσεις υπάρχουν συνέργειες μεταξύ τους, ενώ οι αλληλεπικαλύψεις είναι λιγότερες είτε λόγω της διαφορετικής περιοχής παρέμβασης για κάθε κείμενο πολιτικής, είτε λόγω του διαφορετικού αντικειμένου επιπέδου ανάλυσης, πρότασης και επέμβασης.

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: Οδικές μεταφορές
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Οδική παράκαμψη δυτικά της πόλης και κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου.2. Αναδιάρθρωση και ιεράρχηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου.3. Δημιουργία εσωτερικού συλλεκτήριου δακτυλίου.4. Διάνοιξη δρόμων στους νέους οικιστικούς υποδοχείς,5. Βελτίωση επαρχιακού οδικού δικτύου,
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	<ol style="list-style-type: none">1. Βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας συμπεριλαμβανομένων ενεργειών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.<ul style="list-style-type: none">➤ Αναβάθμιση τοπικού δικτύου από Δ.Δ Ζαρκαδιάς έως Δ.Δ Γέροντα➤ Ασφαλτόστρωση οδού από Δ.Δ Χρυσχωρίου έως ΣΜΑ➤ Ασφαλτόστρωση οδού από πόλη Χρυσούπολης έως ΣΜΑ➤ Βελτίωση οδού από Δ.Δ Γέροντα έως Παλιά Εθνική Οδό➤ Βελτίωση οδού από Δ.Δ Πέρνης έως Παλιά Εθνική Οδό➤ Διαμορφώσεις - Ασφαλτοστρώσεις πρώην Δήμου Κεραμωτής➤ Μελέτη κόμβου ΔΕΥΑΧ➤ Μελέτη κόμβου διασταύρωσης ΔΕΥΑ➤ Ασφαλτοστρώσεις εντός του Τ.Δ. Κεχροκάμπου➤ Ασφαλτοστρώσεις Λεκάνης➤ Ασφαλτοστρώσεις Πλαταμώνα - Διποτάμου➤ Ασφαλτοστρώσεις Δ.Δ. πρώην Δήμου Ορεινού2. Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου οδών Καραμανλή Δελικάρη, Βενιζέλου.3. Κατασκευή προστατευτικού κρασπεδόρειθρου στον περιφερειακό στη τοπική κοινότητα Νέας Καρυάς.4. Έργα βελτίωσης αγροτικών δρόμων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:

Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Περιορισμός κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων με Μ.Β.>12tn στον οικισμό της Κεραμωτής.<ul style="list-style-type: none">➤ Κατά τους τέσσερις καλοκαιρινούς μήνες της τουριστικής περιόδου (Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος) προτείνεται η πλήρης απαγόρευση εισόδου των οχημάτων στο οδικό δίκτυο του οικισμού.➤ Κατά τους υπόλοιπους οκτώ μήνες (Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος-Ιανουάριος-Φεβρουάριος-Μάρτιος-Απρίλιος-Μάιος) προτείνεται η ρυθμισμένη είσοδος και έξοδος όλων των βαρέων οχημάτων στον οικισμό.➤ Προτείνεται η εφαρμογή σχολικών δακτυλίων για τα Ο.Τ. 33 και 66 στα οποία είναι εγκατεστημένα τα σχολικά συγκροτήματα του οικισμού.➤ Απαιτείται η αποξήλωση της υφιστάμενης σήμανσης που αφορά σε βαρέα οχήματα και οχήματα που φέρουν ρυμουλκούμενα και η εγκατάσταση νέας.➤ Από τη συγκεκριμένη ρύθμιση εξαιρούνται οι εξής κατηγορίες οχημάτων:<ol style="list-style-type: none">I. παντός τύπου λεωφορεία (οχήματα κατηγορίας Μ3)II. όλα τα οχήματα του Δήμου ΝέστουIII. οχήματα υπηρεσιών και επιχειρήσεων τροφοδοσίας των κατοικιών και των καταστημάτων της ΚεραμωτήςIV. οχήματα δομικών έργων για τις ανάγκες εκτέλεσης έργων στον οικισμό.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Μετατροπή της οδού Βενιζέλου σε μονόδρομο ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα της από την οδό Σκρα ως τα όρια της πόλης (περιοχή λαϊκής αγοράς).2. Μονοδρόμηση οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου από τη συμβολή με 7ης Μεραρχίας ως τη συμβολή με την οδό Κύπρου.3. Μονοδρόμηση οδού Κύπρου από Βενιζέλου προς Μεγ. Αλεξάνδου.4. Μονοδρόμηση οδού Χίου από Βενιζέλου προς Ζαγορίου.5. 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).6. Μονοδρόμηση οδού Γιαϊλόγλου από Ζαγορίου προς Βενιζέλου.7. Μονοδρόμηση οδού Ανατ. Θράκης από Τζιβελεκίδη προς Ξάνθης.8. Μονοδρόμηση οδού Ελευθερίας από Σοφοκλή προς Ανατ. Θράκης.9. Μονοδρόμηση οδού Σοφοκλή από Ανατ. Θράκης προς Ελευθερίας.10. Μονοδρόμηση οδού Κωτσάλου από Ξάνθης προς Σοφοκλή.11. Αμφιδρόμηση τμήματος οδού Μαρίου από οδό Βενιζέλου ως οδό Σοφοκλή.12. Για τον κόμβο της νότιας εισόδου (Δεληκάρη και Βεργίνας) προτείνεται ο επανασχεδιασμός του κόμβου με έμφαση να



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

	<p>δίνεται στην εξυπηρέτηση της κίνησης των οχημάτων και ειδικά στην ομαλότερη μετάβαση στην οδό Βεργίνας και στην οδό Δεληγιάννη.</p> <ol style="list-style-type: none">13. Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.14. Μέτρα αποτροπής των μεγάλων ταχυτήτων στις οδούς Καραμανλή και Δεληκάρη.15. Έργα καθαρισμού περιμετρικής οδού και αναβάθμισης των οδών.16. Έργα στον κυκλικό κόμβο για τον περιορισμό του πλάτους κίνησης των οχημάτων στις λωρίδες κατεύθυνσης της κίνησής τους στον κόμβο και για την αλλαγή 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.
--	---

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: Στάθμευση
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	Δεν αναφέρεται
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	<ol style="list-style-type: none">1. Απαλλοτριώσεις κοινωφελών – κοινόχρηστων χώρων και δημιουργία υποδομών στάθμευσης.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Ίδρυση δύο νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης υπό τη διαχείριση της Δημοτικής Αρχής (Δημοτικά Parking), σε τμήματα των ελεύθερων από χρήση Ο.Τ. 47 και 92, τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν ως προς τη στάθμευση περί τα 300 Ι.Χ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. 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).2. Διατήρηση του τερματικού σταθμού του υπεραστικού ΚΤΕΛ με δημιουργία θέσεων ολιγόλεπτης στάθμευσης των λεωφορείων που φτάνουν στο σταθμό και αυτών που πρόκειται να αναχωρήσουν.3. Η πρόσφατη χωροθέτηση της πιάτσας των TAXI θα πρέπει να εξεταστεί σε νέα συνολικά δεδομένα.4. Άμεση ρύθμιση για τις θέσεις στάθμευσης των κατοίκων.5. Καθορισμός συγκεκριμένων χώρων για τις θέσεις στάθμευσης και τις φορτοεκφορτώσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: Πεζή μετακίνηση
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Διαμόρφωση υπαίθριων χώρων - πεζόδρομοι.2. Δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου πεζοδρόμων.
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	<ol style="list-style-type: none">1. Βελτίωση, συντήρηση και κατασκευή πεζοδρομίων – πεζοδρομήσεων.2. Ανάπλαση πλατειών και πεζοδρομίων στη δημοτική ενότητα Χρυσούπολης.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Πεζοδρόμηση τμήματος δυτικού παραλιακού μετώπου (οδός Ξάστερου). Η πεζοδρόμηση προτείνεται να εφαρμοστεί από Ο.Τ. 34 (από το ύψος του εστιατορίου “Στρούγκα”) έως το Ο.Τ. 43 (Εμπορικός Λιμένας).
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων με κανονισμό λειτουργίας πεζοδρόμων όπου θα προβλέπεται σε ποιες περιπτώσεις επιτρέπεται η εισόδος και η στάθμευση στους πεζοδρόμους και το καθεστώς (ωράριο) των φορτοεκφορτώσεων.

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: ΜΜΜ
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Δημιουργία νέου σταθμού ΚΤΕΛ και τη σύνδεση αυτού με τη δυτική παράκαμψη της πόλης.
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	<ol style="list-style-type: none">1. Προώθηση ενεργειών βελτίωσης μετακινήσεων πολιτών με χρήση δημοτικών ή δημοσίων μεταφορικών μέσων.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	Δεν αναφέρεται
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	<ol style="list-style-type: none">1. Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας λειτουργίας συστήματος δημοτικής συγκοινωνίας και συγκεκριμένα μιας ή δύο γραμμών μικρών λεωφορείων.2. Προώθηση του ρόλου των Μ.Μ.Μ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: Ποδήλατα
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	1. Δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου ποδηλατοδρόμων.
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	1. Αξιοποίηση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και ψυχαγωγίας 2. Ηλεκτροφωτισμός ποδηλατοδρόμου από διασταύρωση Χρυσούπολης εως και Προφήτη Ηλία
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	Δεν αναφέρεται
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	1. Προτείνεται ο επανασχεδιασμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη με άξονα την ενθάρρυνση της κυκλοφορίας ποδηλάτων. 2. 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.

Κείμενο πολιτικής	Κατηγορία: Εμπορευματικές μεταφορές
ΓΠΣ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	Δεν αναφέρεται
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΣΤΟΥ	Δεν αναφέρεται
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ	1. Ίδρυση νέας πορθμειακής γραμμής Λιμένας Θάσου - "Φίλιππος Β'" για την εξυπηρέτηση της οχημάτων των οποίων η κυκλοφορία περιορίζεται από τον οικισμό της Κεραμωτής.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΗΣ	1. Σχεδιασμός και κατασκευή οδού παράκαμψης της πόλης που θα εξυπηρετεί την διαμπερή κυκλοφορία και ειδικά τα βαριά οχήματα.



3. ΠΛΑΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

3.1 Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων

Ο σχεδιασμός των μεταφορών αποτελεί ένα αντικείμενο που επηρεάζει μεγάλο πλήθος ατόμων, τα οποία χαρακτηρίζονται από διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα. Το συγκεκριμένο φαινόμενο οδηγεί σε αρκετές περιπτώσεις, σε περίπλοκες σχέσεις μεταξύ των τοπικών αρχών, των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Η έκβαση των σχέσεων αυτών μπορεί να επηρεάσει έντονα το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. Συνεπώς, η διαχείριση των παραπάνω ομάδων στην πορεία εκπόνησης του σχεδιασμού αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό για την αποτελεσματικότητα, την υιοθέτηση και την μετέπειτα εφαρμογή του σχεδιασμού.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, ως η άμεσα ενδιαφερόμενη, στη διαδικασία εκπόνησης, αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Η τοπική κοινωνία διακρίνεται σε φορείς που επηρεάζουν άμεσα το μεταφορικό έργο, ομάδες που αλληλοεπιδρούν με διαφορετικούς τρόπους με το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και το ευρύτερο σύνολο των πολιτών με τις υποκειμενικές του ανάγκες και προτιμήσεις μετακίνησης.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας έχει τέσσερις (4) βασικούς στόχους:

- ✓ Ανταλλαγή πληροφοριών
- ✓ Εκπαίδευση
- ✓ Υποστήριξη της διαδικασίας
- ✓ Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνει:

- ✓ Κοινωνική συνεργασία
- ✓ Δημοκρατική λήψη αποφάσεων
- ✓ Αυξημένη δικαιοδοσία στην δημοτική αρχή να εφαρμόσει τον σχεδιασμό

Προκειμένου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά η διαδικασία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού και να εξαχθούν συμπεράσματα από την εμπειρία των συμμετεχόντων με δομημένο και ουσιαστικό τρόπο, δημιουργείται η ανάγκη σχηματισμού ενός οργανωμένου πλαισίου διεξαγωγής του. Για το σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε από την ομάδα έργου η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Νέστου.

3.2 Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Μια στρατηγική για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων μερών σε ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σύνολο στοιχείων και δραστηριοτήτων που διαφοροποιούνται σε συνάρτηση με το πλήθος των εμπλεκόμενων, τις δυνατότητες της ομάδας έργου και άλλων χαρακτηριστικών που εξαρτώνται από την γενικότερη «παράδοση» της τοπικής κοινωνίας στις συμμετοχικές διαδικασίες.



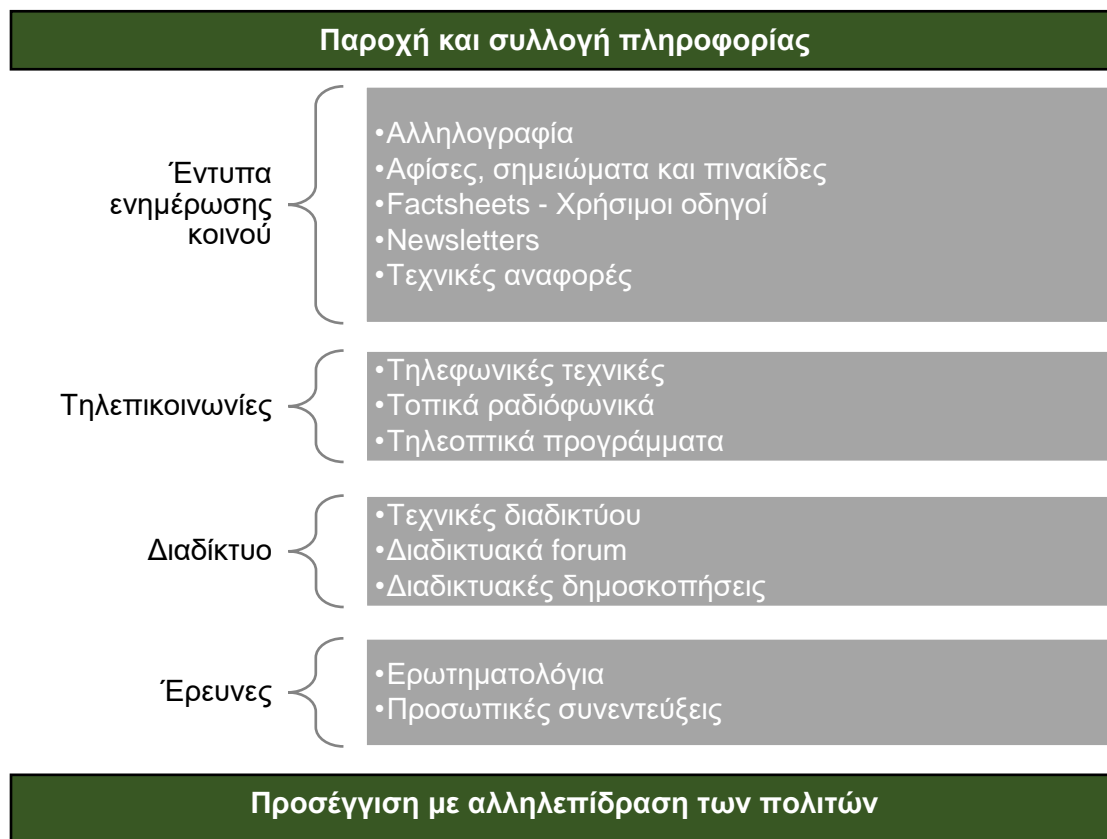
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Ωστόσο, ανεξάρτητα με τις προσαρμογές για κάθε περίπτωση, οι διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων θεσμών, οργανισμών, κοινωνικών ομάδων και πολιτών στον σχεδιασμό, διαμορφώνονται με βάση ένα σύνολο αρχών. Συγκεκριμένα, ο συμμετοχικός σχεδιασμός μπορεί να θεωρηθεί μια διαδικασία στην οποία:

- ✓ προωθείται η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων, με στόχο τη λήψη απόφασης και τη χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κοινωνίας μέσα από συναινετικές διαδικασίες,
- ✓ η αλληλεπίδραση αυτή γίνεται στη βάση ενός συγκεκριμένου μεθοδολογικού πλαισίου για την εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο,
- ✓ για τον σκοπό αυτό επιστρατεύεται ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής (π.χ. πλατφόρμες επικοινωνίας, μέθοδοι, μοντέλα), τα οποία προσαρμόζονται στις συνθήκες που επικρατούν, για την επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας.
- ✓ Οι μέθοδοι αυτές, μπορούν να ολοκληρώνονται σε υποδείγματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση των εμπλεκόμενων στη συμμετοχική διαδικασία και την αύξηση της γνώσης τους για τις διάφορες πτυχές του υπό εξέταση προβλήματος.

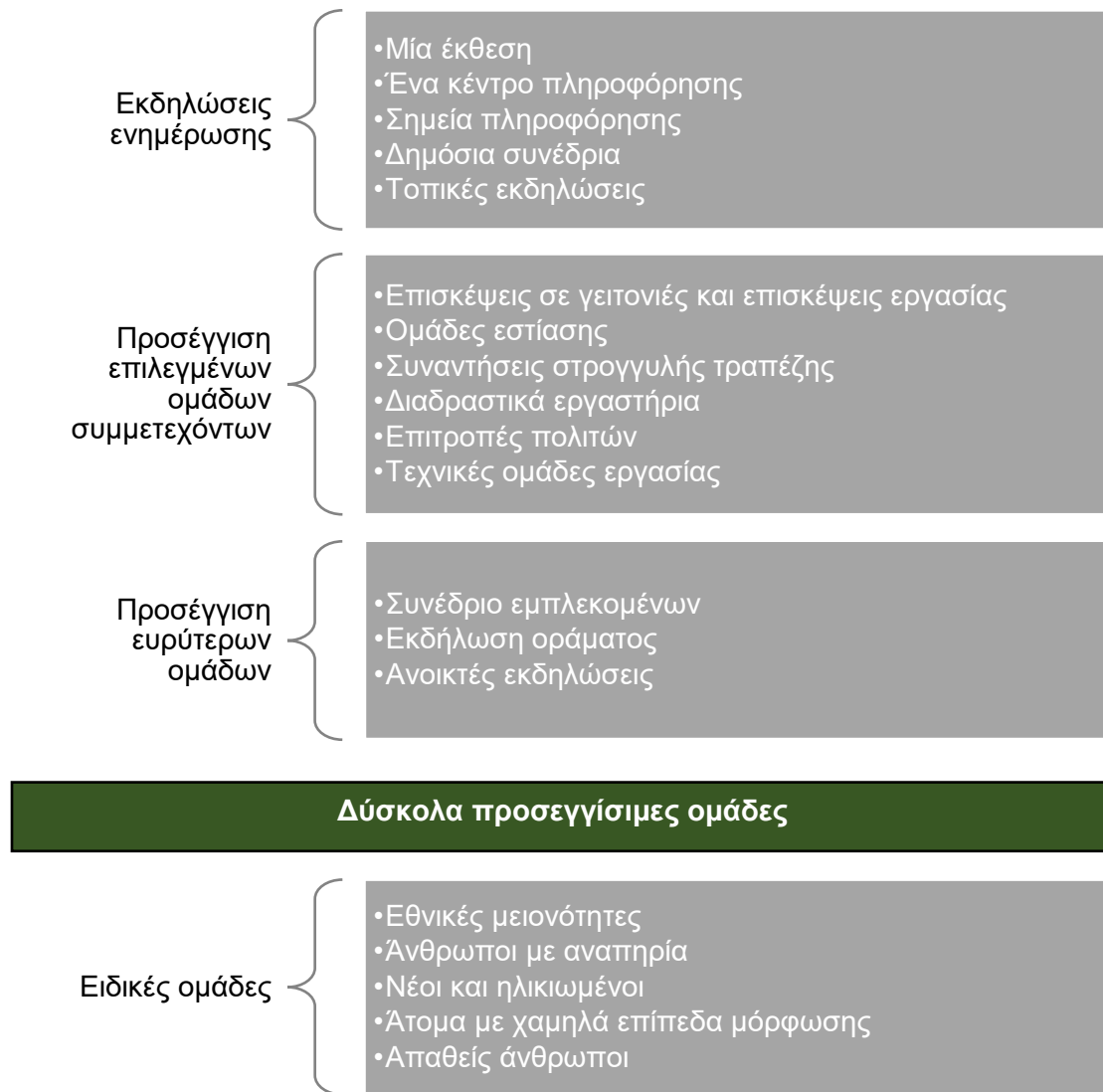
Αντίστοιχα, οι διαδικασίες αξιοποιούν ένα σύνολο μεθόδων και εργαλείων (βλ. παρακάτω σχήμα) που προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε σχεδιασμού.

Σχήμα 1. Μέθοδοι και εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Το σχήμα παραπάνω συγκεντρώνει μεθόδους και εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Η προσέγγιση διαφέρει όταν ο σκοπός είναι η παροχή ή η συλλογή πληροφορίας, όταν αλληλοεπιδρούν πολίτες και όταν επιδιώκεται η συμμετοχή δύσκολα προσεγγίσιμων ομάδων.

3.3 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ

Η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού θεωρείται αναπόσπαστο στοιχείο στην διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές του Eltis. Ο πίνακας παρακάτω περιλαμβάνει ένα σύνολο ενδεικτικών στοιχείων που μπορούν να δομήσουν μια αποτελεσματική Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 1. Ενδεικτικά περιεχόμενα στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Στοιχεία μιας στρατηγικής για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων φορέων

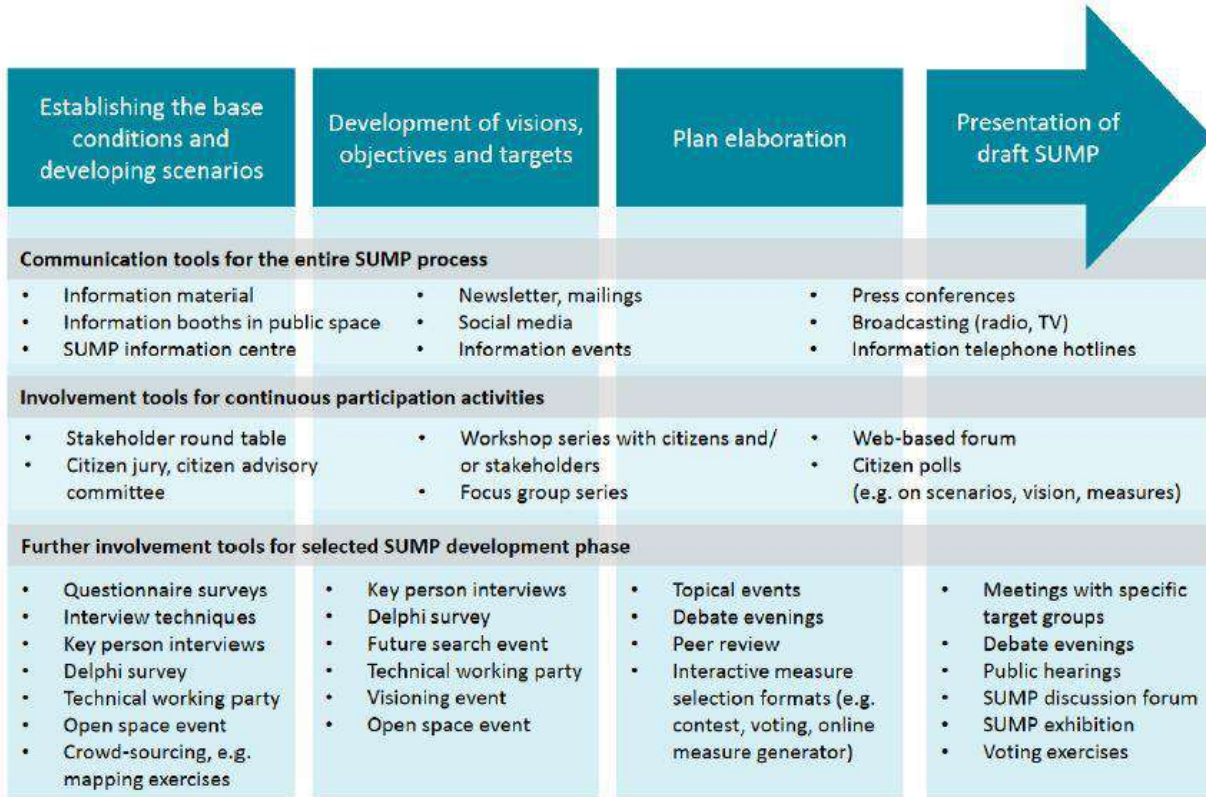
- ✓ Σκοπός, λογική και αντικείμενα της διαδικασίας συμμετοχής
- ✓ Εισαγωγή στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ (καθορισμός του χρόνου & τρόπου που η συμμετοχή τους ενσωματώνεται στην διαδικασία).
- ✓ Συμμετοχή πιθανώς ενδιαφερόμενων ομάδων
- ✓ Ανάλυση των εμπλεκόμενων (ενδιαφέροντα τους και διαμάχες μεταξύ τους)
- ✓ Εργαλεία συμμετοχής για κάθε αντικείμενο και φάση
- ✓ Αναλυτικό πλάνο για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων (including schedule and milestones)
- ✓ Ανάλυση ρίσκου και έλεγχος ποιότητας
- ✓ Καθορισμός των κανόνων συμμετοχής
- ✓ Προσδιορισμός απαιτούμενων οικονομικών και ανθρώπινων πόρων
- ✓ Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση της συμμετοχικής διαδικασίας
- ✓ Τήρηση πρακτικών στις συναντήσεις
- ✓ Διαδικασίες για την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων της συμμετοχικής διαδικασίας στη διαδικασία εκπόνησης.
- ✓ Δείκτες και διαδικασία για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας της συμμετοχικής διαδικασίας

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός προσαρμόζεται στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται στις προδιαγραφές του Eltis, μέσω ενός οδηγού (βλ. σχήμα παρακάτω). Ο εν λόγω οδηγός αντιστοιχίζει τα εργαλεία και τις μεθόδους του σχήματος και του πίνακα παρακάτω, με τις δραστηριότητες του ΣΒΑΚ στις οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
 Παραδοτέο Β:
 Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
 & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Σχήμα 2. Ενδεικτική εφαρμογή μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού σε ένα ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult 2016)



© Rupprecht Consult, 2016

Ανάλυση των εμπλεκόμενων φορέων

Η αποτελεσματική διαχείριση των εμπλεκόμενων μερών στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την εκ των προτέρων ανάλυση τους. Η αναγνώριση των εμπλεκόμενων που πραγματοποιήθηκε στο στάδιο προετοιμασίας του ΣΒΑΚ (Παραδοτέο Α) αποτελεί το αρχικό και πλέον στοιχειώδες στάδιο της ανάλυσης των εμπλεκόμενων μερών. Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα συμφέροντα και η επιρροή των εμπλεκόμενων φορέων στο σύστημα αστικής κινητικότητας της πόλης, κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω ανάλυση τους με κατάλληλες διαδικασίες.

Η επιπλέον ανάλυση των φορέων μπορεί να αναδείξει τους φορείς με την μεγαλύτερη εμπλοκή, τα δεδομένα που μπορεί να παρέχει ο κάθε φορέας, τους φορείς με τον μεγαλύτερο αρνητικό ή θετικό αντίκτυπο, τους φορείς που έχουν την δυνατότητα να προβούν σε αλλαγές και εκείνους που έχουν την νομιμότητα να εκτελέσουν τις εν λόγω αλλαγές. Για την ανάλυση του δικτύου εμπλεκόμενων στο παρών ΣΒΑΚ επιλέχθηκαν οι εξής παράμετροι:

- ✓ **Αντίκτυπος από τον Σχεδιασμό:** Η συγκεκριμένη παράμετρος αξιολογεί τον βαθμό στον οποίο το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ (και η μετέπειτα εφαρμογή του πρόκειται να επηρεάσει



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

τις δραστηριότητες του φορέα όσον αφορά το σύστημα αστικής κινητικότητας. Η εκτίμηση γίνεται σε τρεις βαθμίδες Υψηλός / Μέτριος / Χαμηλός αντίκτυπος από τον σχεδιασμό.

- ✓ **Κοινά / Αντικρουόμενα Συμφέροντα:** Η παράμετρος είναι ελεύθερη ως προς την συμπλήρωση και συνοψίζει επιγραμματικά τα συμφέροντα κάθε εμπλεκόμενου φορέα από τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε σχέση με τα συμφέροντα των υπολοίπων φορέων. Η αναγνώριση των εν λόγω παραμέτρων μπορεί να συμβάλει στην στενευμένη διαχείριση ομάδων φορέων, για την πρόληψη και αποφυγή συγκρούσεων.
- ✓ **Δικαιοδοσία / Νομιμότητα σχεδιασμού:** Περιγράφει τον εκτιμώμενο βαθμό συμμετοχής που θα έπρεπε να έχει ο φορέας στην διαδικασία σχεδιασμού, ως απόρροια της θεσμικής του ιδιότητας, των δραστηριοτήτων του και των χαρακτηριστικών της κοινωνικής ομάδας που εκπροσωπεί. Η εκτίμηση γίνεται σε τρεις βαθμίδες Υψηλή / Μέτρια / Χαμηλή δικαιοδοσία / νομιμότητα συμμετοχής στον σχεδιασμό.
- ✓ **Χρήσιμα Δεδομένα:** Περιλαμβάνει τα δεδομένα που η ομάδα έργου εκτιμά ότι μπορεί να παρέχει ο φορέας και να αξιοποιηθούν στον σχεδιασμό. Η εκτίμηση πραγματοποιείται με βάση την προσέγγιση της ομάδας έργου και σε συνεργασία με τον φορέα.

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της Στρατηγικής του Συμμετοχικού Σχεδιασμού αποτελεί το πλάνο εμπλοκής των συμμετεχόντων. Το εν λόγω πλάνο περιγράφει τη χρονική περίοδο, τον τρόπο και το βαθμό εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα στη διαδικασία σχεδιασμού. Το πλάνο εμπλοκής θα εξειδικεύσει στο βαθμό του δυνατού τη συμβολή κάθε συμμετέχοντα στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, όσον αφορά:

- ✓ Δεδομένα που ενδέχεται να παρέχει
- ✓ Τοποθετήσεις σχετικά με την περιγραφή των αναγκών και των δυσκολιών που αντιμετωπίζει
- ✓ Συμμετοχή στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
- ✓ Συμμετοχή στην επιλογή σεναρίων και μέτρων

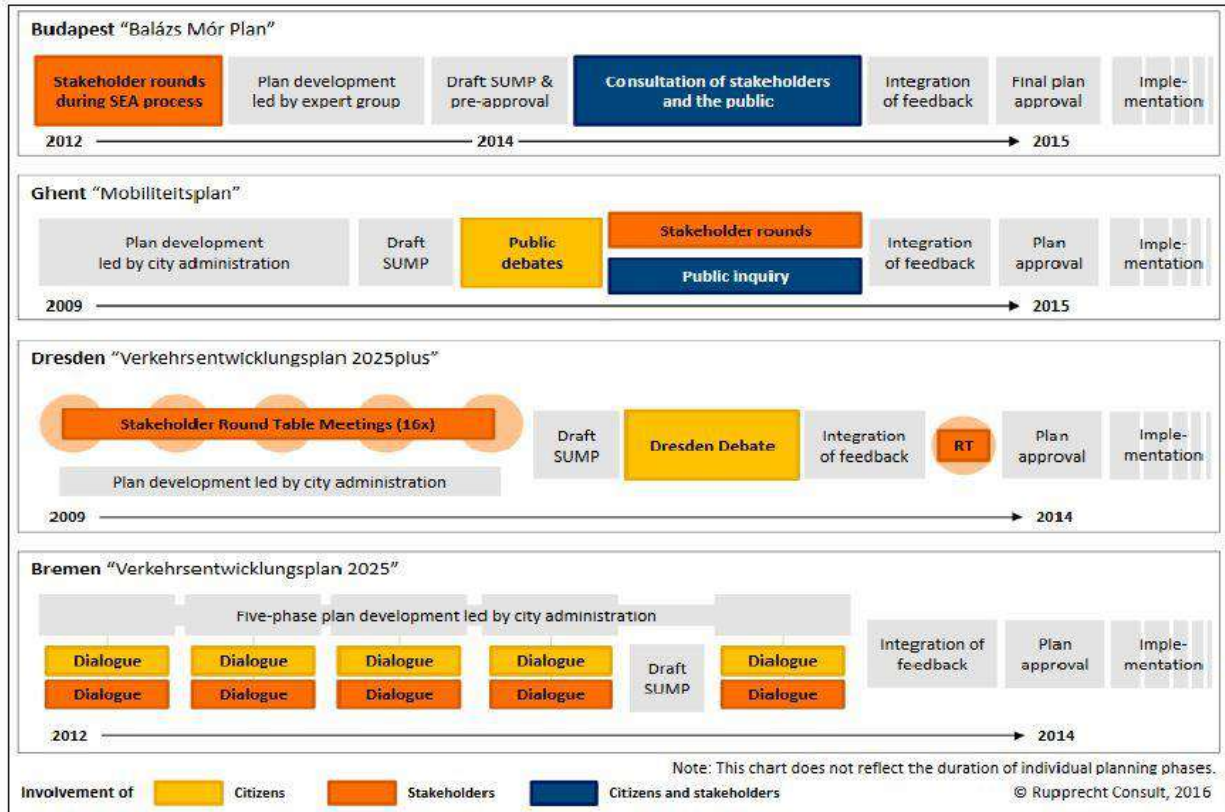
Μέσω του πλάνου, όποιος συμμετέχει στον σχεδιασμό θα μπορεί να γνωρίζει τη συμβολή του κατά τη διαδικασία εκπόνησης και να δεσμευθεί στην τήρηση των διαδικασιών που αυτή περιγράφει.

Η αναζήτηση της «ιδανικής πρακτικής» για το πλάνο εμπλοκής φορέων και πολιτών είναι άσκοπη, καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα εκτελείται αποτελεσματικά μέσω της ικανοποίησης των εξατομικευμένων αναγκών κάθε Δήμου που εκπονεί ΣΒΑΚ. Στο σχήμα παρακάτω παρουσιάζονται απλοποιημένες οι διαδικασίες εμπλοκής των συμμετεχόντων (φορείς, θεσμοί, ομάδες και πολίτες) που ακολούθησαν τέσσερις ευρωπαϊκές πόλεις κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ τους.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Σχήμα 3. Εναλλακτικές μορφές πλάνων εμπλοκής των συμμετεχόντων



Κανόνες Συμμετοχής

Η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο δραστηριοτήτων που εμπεριέχουν σε διαφορετικό βαθμό την αλληλεπίδραση:

- ✓ Προσώπων / Ομάδων μεταξύ τους
- ✓ Φορέων και Θεσμών μεταξύ τους
- ✓ Προσώπων / Ομάδων με Φορείς και Θεσμούς

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού θα οδηγήσει σε αποτελέσματα ρεαλιστικά και αξιοποιήσιμα, ότι η συμβολή των συμμετεχόντων θα είναι ουσιαστική και ότι τα αποτελέσματα θα είναι σεβαστά από όλους, απαιτείται η σύσταση ενός πλαισίου κανόνων που θα διέπουν τις διαδικασίες.

Οι κύριες τομείς του πλαισίου των κανόνων για την Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού, είναι:

- ✓ Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής
- ✓ Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου
- ✓ Υποχρεώσεις όσων συμμετέχουν στον σχεδιασμό
- ✓ Πλαίσιο Επικοινωνίας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Οι κανόνες συμμετοχής αποτελούν εξίσου σημαντικό τμήμα της Στρατηγικής και κοινοποιούνται στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων προκειμένου οι εκπρόσωποι να είναι πλήρως ενήμεροι, όπως συμβαίνει με το Πλάνο Εμπλοκής των Συμμετεχόντων.

3.4 Διαμόρφωση της στρατηγικής για το ΣΒΑΚ

Όπως προκύπτει από τις προηγούμενες παραγράφους, η Στρατηγική του Συμμετοχικού Σχεδιασμού μπορεί να έχει κλιμακούμενο εύρος αντικειμένων και βάθος λεπτομέρειας, καθώς τα χρησιμοποιούμενα εργαλεία και μέθοδοι ενδέχεται να διαφέρουν κατά περίπτωση. Οι παράγοντες διαφοροποίησης εντοπίζονται στα τοπικά χαρακτηριστικά της κοινωνίας, στις δυνατότητες και στον βαθμό κινητοποίησης του δήμου. Μεταξύ άλλων, οι κύριοι παράγοντες διαφοροποίησης είναι:

- ✓ Το πλήθος των συμμετεχόντων
- ✓ Το επίπεδο οργάνωσης των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων
- ✓ Η υφιστάμενη υποδομή του δήμου
- ✓ Το επίπεδο οργάνωσης του δήμου
- ✓ Οι ανθρωπίνι και χρηματικοί πόροι που μπορεί να διαθέσει ο δήμος στον συμμετοχικό σχεδιασμό
- ✓ Ο βαθμός εξοικείωσης του δήμου με την εφαρμογή συμμετοχικών διαδικασιών
- ✓ Ο βαθμός εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας με τις συμμετοχικές διαδικασίες
- ✓ Ο χρονικός προγραμματισμός

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεταβλητότητα των αναγκών σε μια στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού, η υιοθέτηση μιας στρατηγικής από κάποιο άλλο ΣΒΑΚ, ως καλή πρακτική, κρίνεται ως μη σκόπιμη. Αντιθέτως, εφαρμόζοντας τις μεθόδους του συμμετοχικού σχεδιασμού, η στρατηγική θα πρέπει να προκύψει ως αποτέλεσμα μελέτης της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ, που θα προσαρμόζεται στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά του δήμου.

Προκειμένου να διαμορφωθεί η στρατηγική του συμμετοχικού σχεδιασμού για το παρών ΣΒΑΚ, πραγματοποιήθηκε 'συνάντηση στρογγυλής τραπέζης' από την ομάδα έργου και την ομάδα υποστήριξης έργου του ΣΒΑΚ. Η συνάντηση είχε διαδραστικό χαρακτήρα και οργανώθηκε στα εξής διακριτά τμήματα:

A) Ενημέρωση της ομάδας έργου του Δήμου σχετικά με το Συμμετοχικό Σχεδιασμό

- ✓ Αρχές συμμετοχικού σχεδιασμού
- ✓ Οφέλη για την Κοινωνία και τον Δήμο
- ✓ Εργαλεία και μέθοδοι
- ✓ Εφαρμογή στα ΣΒΑΚ

B) Αξιολόγηση των συμμετεχόντων

- ✓ Καθορισμός σημασίας του φορέα για την παροχή δεδομένων
- ✓ Καθορισμός σημασίας του φορέα για την αποτελεσματικότητα του Σχεδιασμού
- ✓ Καθορισμός σημασίας του φορέα για την εφαρμογή του σχεδίου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ✓ Ενδεχόμενα κοινά συμφέροντα
- ✓ Ενδεχόμενα αντικρουόμενα συμφέροντα

Γ) Διαμόρφωση του πλάνου Συμμετοχής

- ✓ Διαμόρφωση Φάσεων Συμμετοχής
- ✓ Αξιολόγηση διαθέσιμων πόρων
- ✓ Επιλογή των μεθόδων και των εργαλείων του συμμετοχικού σχεδιασμού που θα χρησιμοποιηθούν ανά φάση συμμετοχής
- ✓ Επιλογή βαθμού εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα ανά φάση συμμετοχής

Δ) Καθορισμός του πλαισίου Κανόνων Συμμετοχής

Ε) Διαμόρφωση Συμφώνου Δέσμευσης των Φορέων

Από τη διαβούλευση της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ στη συνάντηση στρογγυλής τραπέζης, προέκυψε η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Νέστου, όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια.

3.5 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού

Η παρούσα στρατηγική διαμορφώθηκε από την ομάδα έργου ΣΒΑΚ Νέστου λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της τοπικής κοινωνίας και τους διαθέσιμους πόρους του δήμου.

Στόχος της στρατηγικής αποτελεί η αποτελεσματική συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων, καθώς και των απλών πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί προτεραιότητα για το ΣΒΑΚ, καθώς συμβάλλει:

- ✓ Στη βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων: Γίνεται ρεαλιστικότερη εμβάθυνση στην τρέχουσα κατάσταση των προβλημάτων, επιτυγχάνεται καλύτερη αποσαφήνιση των στόχων του σχεδιασμού, κ.ά.
- ✓ Στη δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών ενδιαφερόντων: Μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας οικοδομούνται σχέσεις αλληλοκατανόησης και μειώνονται οι αμφισβητήσεις.
- ✓ Στην νομιμοποίηση των αποφάσεων που πρόκειται να ληφθούν: Οι αποφάσεις που λαμβάνονται με τη συνεργασία και τη συναίνεση όλων, εκφράζουν μια κοινή κατεύθυνση της κοινωνίας για το σύστημα αστικής κινητικότητας, η οποία δύσκολα μπορεί να παρακαμφθεί.
- ✓ Στην καταλυτική λειτουργία απέναντι στην υιοθέτηση ακραίων θέσεων και την ανάλυση των αντιθέσεων
- ✓ Στην ωρίμανση και ενδυνάμωση των κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής και την καλλιέργεια κουλτούρας συνεργασίας.
- ✓ Αποτελεί μια διαδικασία αμοιβαίας μάθησης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων (πολιτών, ομάδας έργου, δημοτικής αρχής, κέντρων λήψης αποφάσεων, ομάδων συμφερόντων κλπ.).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Για το σκοπό αυτό, αφού εντοπιστήκαν, από την ομάδα έργου, οι εμπλεκόμενοι φορείς / ομάδες και επιλέχθηκαν οι φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού, διαμορφώθηκε το πλάνο εμπλοκής των συμμετεχόντων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Κάθε μέλος του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ αναλύθηκε ως προς τα χαρακτηριστικά του, ενώ παράλληλα εξειδικεύτηκε ο τρόπος προσέγγισης και συμμετοχής του στον σχεδιασμό. Η Ανάλυση των εμπλεκόμενων συνοψίζεται στον πίνακα παρακάτω.

Πίνακας 2. Ανάλυση των εμπλεκόμενων για το ΣΒΑΚ Νέστου

Ανάλυση Εμπλεκόμενων Φορέων					
Όνομα φορέα	Αντίκτυπος από το σχεδιασμό	Εκτιμώμενη συμπεριφορά	Αντίδραση / αντίσταση	Δικαιοδοσία / Νομιμότητα σχεδιασμού	Παροχή χρήσιμων δεδομένων / πληροφοριών
		Αποδοχή / επικρότηση			
Εκπρόσωπος Τροχαίας	**			***	Στάθμευση, Παραβάσεις Κ.Ο.Κ, Τροχαία Ατυχήματα, Προτάσεις Βελτίωσης του δικτύου
Εκπρόσωπος Πυροσβεστικής	**	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών	Μέτρα απαγόρευσης της διέλευσης μηχανοκίνητων οχημάτων / Μέτρα με υψηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο	**	Πληροφορίες καταστάσεων «ανάγκης» εντός πόλεως
Εκπρόσωπος Δασαρχείου	*			**	Υφιστάμενος Υπεροπτικός Σχεδιασμός, Δεδομένα Κινητικότητας
Εκπρόσωπος Κέντρου Υγείας	**	Μέτρα που ενισχύουν την προσπελασιμότητα με μηχανοκίνητα μέσα	Μέτρα απαγόρευσης της διέλευσης μηχανοκίνητων οχημάτων / Δράσεις που περιορίζουν την πρόσβαση με μηχανοκίνητα μέσα	**	Ατυχήματα στην οδό
Υπεραστικό ΚΤΕΛ	***	Μέτρα που προωθούν τις δημόσιες συγκοινωνίες / Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών / Μέτρα που οργανώνουν την στάθμευση.	Μέτρα απαγόρευσης της διέλευσης μηχανοκίνητων οχημάτων	***	Διαδρομές, Τιμολόγηση, Συχνότητα, Επιβατική Κίνηση, Στάσεις, Σύνθεση Στόλου, Δυσκολίες στο έργο τους
Ταξί	***	Μέτρα που βελτιώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών / Μέτρα απαγόρευσης της διέλευσης Μηχανοκίνητων οχημάτων / Αλλαγή και περιορισμός πιάτσας	**	Χαρακτηριστικά του Οδικού Δικτύου και κυκλοφορίας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εμπορικοί Σύλλογοι Χρυσούπολης & Κεραμωτής	***	Αναπλάσεις αστικών εμπορικών οδών / Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Επέκταση πεζοδρόμου / Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού / Διαμόρφωση θεσμοθετημένων θέσεων φ/φ	Μέτρα περιορισμού της στάθμευσης / Θέσπιση ωραρίου φ/φ	**	Αγοραστική κίνηση καταστημάτων Εικόνα της αγοράς σχετικά με την κινητικότητα της ώρες αιχμής Προβλήματα-Επιθυμίες Πολιτών
Επιμελητήριο Καβάλας	*	Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών / Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Επέκταση πεζοδρόμου / Θέσεις στάθμευσης εκτός οδού	Μέτρα περιορισμού της στάθμευσης / Θέσπιση ωραρίου φ/φ	**	Διάρθρωση Εμπορικής Δραστηριότητας στην πόλη και Ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με την κινητικότητα
Αναπτυξιακή Νέστου	**			**	Υπόβαθρα, Δεδομένα Κινητικότητας, εμπειρία
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος / Παράρτημα Καβάλας	*	Μέτρα αναβάθμισης υποδομών και βελτίωσης προσβασιμότητας	Μέτρα με υψηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο	*	Μελέτες στην περιοχή
Εθελοντές	*	Μέτρα Ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης / Μέτρα Βελτίωσης της προσβασιμότητας ευάλωτων ομάδων / Μέτρα βελτίωσης της πεζή μετακίνησης	Μέτρα με υψηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο	*	Δίκτυα διάδοσης της πληροφορίας, Συμμετοχή στην λήψη δεδομένων και την διεξαγωγή ερευνών
Περιφερειακή Ομοσπονδία Αμεα	**			**	Ανάγκες των μελών τους, Χαρακτηριστικά μετακινήσεων
Ποδηλατικός Σύλλογος	***	Μέτρα υπέρ της χρήσης του ποδηλάτου / Μέτρα αναδιαμόρφωσης των υφιστάμενων οδών / Μέτρα για την βελτίωσης της οδικής ασφάλειας / Μέτρα Ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας / Μέτρα με υψηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο	*	Χαρακτηριστικά για τα μέλη του συλλόγου, Σημεία ατυχημάτων, δυσκολίες στην μετακίνησή τους
Ένωση Αγροτών Συνεταιρισμένων (Ε.Α.Σ.) Καβάλας	*			*	Στοιχεία απασχόλησης
Εκπρόσωποι Φυσιολατρικών, Πολιτιστικών & Αθλητικών φορέων	*			*	Ανάγκες των μελών τους, χαρακτηριστικά μετακινήσεων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εκπρόσωποι Συλλόγων Γονέων & Κηδεμόνων	*	Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Μέτρα ασφάλειας και άνεσης μετακινουμένων ιδιαίτερα περιμετρικά των σχολείων / Δημιουργία σχολικών διαδρομών / Δράσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	**	Δύναμη σχολικών μονάδων, Προβλήματα στην μετακίνηση των μαθητών
Εκπρόσωποι Σχολικών Επιτροπών	*	Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Μέτρα ασφάλειας και άνεσης μετακινουμένων ιδιαίτερα περιμετρικά των σχολείων / Δημιουργία σχολικών διαδρομών / Δράσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	**	Δύναμη σχολικών μονάδων, Προβλήματα στην μετακίνηση των μαθητών
Εκπρόσωποι Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	*	Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Μέτρα ασφάλειας και άνεσης μετακινουμένων ιδιαίτερα περιμετρικά των σχολείων / Δημιουργία σχολικών διαδρομών / Δράσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	**	Δύναμη σχολικών μονάδων, Προβλήματα στην μετακίνηση των μαθητών
Εκπρόσωποι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	*	Μέτρα ενίσχυσης των ήπιων μορφών κινητικότητας / Μέτρα ασφάλειας και άνεσης μετακινουμένων ιδιαίτερα περιμετρικά των σχολείων / Δημιουργία σχολικών διαδρομών / Δράσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης	Μέτρα προώθησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	**	Δύναμη σχολικών μονάδων, Προβλήματα στην μετακίνηση των μαθητών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Οι φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού, έτσι όπως επιλέχθηκαν από την ομάδα έργου, ώστε να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά της πόλης, παρουσιάζονται παρακάτω.

Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Α Φάση
Συμμετοχικού
Σχεδιασμού

1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ:

Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιείται η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση τους σχετικά με το αντικείμενο και τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι συμμετέχοντες καλούνται να παρουσιάσουν το ρόλο και το έργο τους στη λειτουργία της πόλης και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητες τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες θα πραγματοποιήσουν μια διαδικασία αυτό-αξιολόγησης του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας με την καθοδήγηση της ομάδας έργου. Στο πέρας της διαδικασίας θα υπογραφεί το σύμφωνο συμμετοχής από το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων.

Για την αποτελεσματικότερη εξαγωγή αποτελεσμάτων, η ομάδα έργου θα ενημερώσει τους συμμετέχοντες για τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, την πορεία υλοποίησης και για τις συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο σύστημα μετακινήσεων, σύμφωνα με τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που έχει συγκεντρώσει. Το ενημερωμένο ακροατήριο θα μπορεί να τοποθετηθεί πιο εύστοχα, να κατανοήσει και να ακολουθήσει ευκολότερα τις διαδικασίες.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς και οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) θα συμμετάσχουν στις διαδικασίες της 1ης διαβούλευσης. Η ομάδα έργου επέλεξε να μην εμπλέξει το ευρύ σύνολο των πολιτών στην παρούσα φάση λόγω του σύνθετου αντικειμένου.

Για τη διεξαγωγή της 1ης διαβούλευσης επιλέχθηκε η μέθοδος του Διαδραστικού Εργαστηρίου. Η προσέγγιση των συμμετεχόντων θα γίνει μέσω προσκλήσεων, συνοδευόμενων από ενημερωτικό υλικό και δομημένες φόρμες τοποθέτησης, οι οποίες θα καθοδηγούν τους φορείς σχετικά με όσες πληροφορίες πρόκειται να τους ζητηθούν κατά την 1η διαβούλευση. Ωστόσο το γεγονός ότι το παρών διάστημα διανύουμε περίοδο πανδημίας, η διαβούλευση ενδέχεται να πραγματοποιηθεί μέσω τηλεδιάσκεψης.

Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 1ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στη Β φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

<p>Β Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού</p>	<p><u>2η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ:</u> Η διαδικασία της 2ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει 2 στάδια.</p> <p>Στο 1ο στάδιο που θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή διαδραστικού εργαστηρίου, θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς, οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) και μικρό πλήθος πολιτών.</p> <p><u>Στο πλαίσιο του 1ου σταδίου της δεύτερης διαβούλευσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Α Φάσης του Συμμετοχικού Σχεδιασμού</u>, με έμφαση στα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτό-αξιολόγησης. Οι στρατηγικοί στόχοι και το όραμα που θα προκύψουν από την ανάλυση και από τις τοποθετήσεις του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, θα παρουσιαστούν σε αυτή την φάση. Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν από την ομάδα έργου τα σενάρια κινητικότητας που διαμορφωθήκαν προκειμένου να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι.</p> <p>Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει και την τροποποίηση των σεναρίων.</p> <p>Στο 2ο στάδιο, τα σενάρια κινητικότητας, μετά τις πιθανές τροποποιήσεις του πρώτου σταδίου, θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και θα παραμείνουν προς ψήφιση μέχρι το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχει όλη η τοπική κοινωνία.</p> <p><u>Για τη διεξαγωγή της 2ης διαβούλευσης επιλέχθηκε η μέθοδος του Ανοικτού Συνεδρίου για το πρώτο στάδιο και η ανάρτηση της πληροφορίας σε συνδυασμό με την Διαδικτυακή Δημοσκόπηση στο 2ο στάδιο.</u></p> <p>Η προσέγγιση των συμμετεχόντων θα γίνει μέσω προσκλήσεων, με αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, δελτίο τύπου και προβολή σε τοπικά μέσα επικοινωνίας.</p> <p>Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 2ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στην Γ φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού</p>
<p>Γ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού</p>	<p><u>3η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ:</u> Στο πλαίσιο της 3ης διαβούλευσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Β Φάσης του Συμμετοχικού Σχεδιασμού. Το επικρατέστερο σενάριο θα εξειδικευθεί και θα παρουσιασθεί στους συμμετέχοντες. Το βασικό αντικείμενο της 3ης διαβούλευσης αποτελεί η <u>διαμόρφωση των μέτρων του ΣΒΑΚ που θα υλοποιήσουν όσα περιγράφει το επικρατέστερο σενάριο</u></p>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

<p>κινητικότητας. Η τοπική κοινωνία θα διαβουλευθεί σχετικά με το είδος των μέτρων, τον τρόπο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά τους, όπου αυτά παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις, ενώ θα έχουν την δυνατότητα να προτείνουν ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των μέτρων.</p> <p>Στη διαδικασία της 3ης διαβούλευσης θα συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς, οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) και οι πολίτες.</p> <p><u>Για την διεξαγωγή της 3ης διαβούλευσης επιλέχθηκε η μέθοδος του ανοιχτού συνεδρίου και η ανάρτηση της πληροφορίας στην πλατφόρμα σε συνδυασμό με την Διαδικτυακή δημοσκόπηση.</u></p> <p>Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 3ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στην τελευταία φάση του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.</p>

Σχηματικά το Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον πίνακα παρακάτω.

Πίνακας 3. Σύνοψη πλάνου εμπλοκής συμμετεχόντων για το ΣΒΑΚ Νέστου

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων		
Α Φάση	Β Φάση	Γ Φάση
Συμμετοχή		
Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου
Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων
Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες
Υπόμνημα		
<i>Χρώμα Συμμετοχής</i>	<i>Χρώμα Μη-Συμμετοχής</i>	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού		
Διαδραστικό Εργαστήριο	Ανοικτό συνέδριο	Διαδικτυακή Διαβούλευση
	Διαδικτυακή Διαβούλευση	
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού		
Προσκλήσεις	Προσκλήσεις	Προσκλήσεις
Ενημερωτικό Υλικό	Ανακοινώσεις	Ανακοινώσεις
Φόρμα τοποθέτησης	Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού	Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

	Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης	Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης
Αποτελέσματα Συμμετοχικής Διαδικασίας		
Αξιολόγηση Υφιστάμενου Συστήματος Κινητικότητας	Οριστικοποίηση οράματος και στόχων ΣΒΑΚ	Επιλογή χαρακτηριστικών των μέτρων κινητικότητας που θα υλοποιήσουν το επικρατέστερο σενάριο
Τοποθετήσεις, Προβλήματα και Στόχοι Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων	Οριστικοποίηση Σεναρίων κινητικότητας	
Αρχικό όραμα και στόχοι ΣΒΑΚ	Επιλογή επικρατέστερου Σεναρίου	

Κανόνες Συμμετοχής

Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής

- Η επιλογή των συμμετεχόντων γίνεται βάσει της ενδεχόμενης εμπλοκής τους στο εξεταζόμενο σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι κατηγορίες των συμμετεχόντων διακρίνονται κατά βάση σε παρόχους μεταφορικού έργου, σε ομάδες που επηρεάζονται από το σύστημα και στο σύνολο της κοινωνίας. Κάθε επιχείρηση, οργανισμός, σύλλογός ή ομάδα που δεν περιλαμβάνεται στο πλάνο συμμετοχικού σχεδιασμού έχει δικαίωμα να εμπλακεί μετά από συνεννόηση με τον Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ.
- Η εμπλοκή των συμμετεχόντων γίνεται σε διακριτές φάσεις, οι οποίες καθορίζονται από την Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ και αποτυπώνονται στην Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού. Η μορφή, οι φάσεις, οι αρμοδιότητες και ο βαθμός συμμετοχής κάθε εμπλεκόμενου περιγράφονται στη στρατηγική.

Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου

Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ,

- θα ενημερώσει το δίκτυο συμμετεχόντων σχετικά με τις Αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την αξία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού στην εκπόνηση ανάλογων στρατηγικών σχεδίων.
- αναλαμβάνει να επικοινωνεί με το δίκτυο συμμετεχόντων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ και να τους ενημερώνει για τις δράσεις κάθε σταδίου υλοποίησης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- είναι υπεύθυνη για την απάντηση των ερωτημάτων, την παροχή διευκρινήσεων και την καθοδήγηση των συμμετεχόντων, όταν αυτό χρειασθεί.
- είναι υπεύθυνη για τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων κάθε δράσης συμμετοχικού σχεδιασμού.
- θα παρέχει ανάλογες ευκαιρίες και δυνατότητες τοποθέτησης και συμμετοχής σε κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων του ΣΒΑΚ.
- θα σέβεται και θα ενσωματώνει στο βαθμό του εφικτού κάθε άποψη /πρόταση /προτροπή των συμμετεχόντων, αρκεί αυτή να συμβάλει ουσιαστικά στην βιώσιμη λειτουργία του συστήματος κινητικότητας και να μην αντικρούει σε «στέρα» (αποδεδειγμένα μέσω υπολογισμών ή/και μετρήσεων) συμπεράσματα.

Υποχρεώσεις Συμμετεχόντων

Το κάθε μέλος του δικτύου των συμμετεχόντων για το ΣΒΑΚ,

- θα ορίσει εκπρόσωπο, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την επικοινωνία με την ομάδα έργου.
- θα συμμετέχει στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζει η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού
- θα παρέχει τα δεδομένα και τις πληροφορίες που του ζητούνται, όταν αυτές είναι διαθέσιμες
- θα δεσμευθεί για την ουσιαστική συμμετοχή του στο σχεδιασμό και την υλοποίηση, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας.
- πρέπει να λειτουργεί και να αποφασίζει προσανατολισμένο στην συνεργασία αντί για τον ανταγωνισμό.

Πλαίσιο Επικοινωνίας

- Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ είναι υπεύθυνη για την οργάνωση και την διαχείριση των επικοινωνιών
- Κάθε εκπρόσωπος οφείλει να συμπεριφέρεται με φιλικό και συνεργατικό τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες του συμμετοχικού σχεδιασμού
- Η αρχή του αμοιβαίου σεβασμού αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό για το γόνιμο και αποδοτικό διάλογο.
- Τα περιεχόμενα και οι θέσεις στις γραπτές και ρητές τοποθετήσεις των συμμετεχόντων θα πρέπει να εκφράζουν την άποψη του φορέα και όχι προσωπικές απόψεις.



4. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

4.1 Προετοιμασία

Για την κατάλληλη προετοιμασία της 1ης θεματικής διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ Νέστου, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ πραγματοποίησε τις εξής ενέργειες:

1. Σχεδιασμός και προγραμματισμός διαβούλευσης μέσω εξειδικευμένων εργαλείων τηλεδιάσκεψης από Η/Υ ή κινητό.
2. Διαμόρφωση του 'Έντυπου Τοποθέτησης Φορέων' προκειμένου να διευκολύνει την συμμετοχή. Το έντυπο τοποθέτησης των φορέων λειτουργεί ως οδηγός που επιδιώκει να προετοιμάσει τους εκπροσώπους των φορέων σχετικά με τις τοποθετήσεις τους στο πλαίσιο της 1ης θεματικής διαβούλευσης. Η ομάδα έργου αντιλαμβανόμενη το χαμηλό επίπεδο εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας (και γενικότερα της ελληνικής κοινωνίας) στις μεθόδους συμμετοχικού σχεδιασμού, διαμόρφωσε το εν λόγω έντυπο με λεπτομερείς οδηγίες και ερωτήσεις που οδηγούν προοδευτικά στο ζητούμενο αποτέλεσμα. Ο κάθε εκπρόσωπος έχοντας συμπληρώσει ή απλώς εξετάσει το εν λόγω έντυπο στην διαθέσιμη περίοδο προετοιμασίας, μπορεί να είναι σε θέση να συμβάλει δημιουργικά στην διαβούλευση παρέχοντας στοχευμένα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζουν τον φορέα ή την κοινωνική ομάδα που εκπροσωπεί.
3. Επαφή με τους φορείς. Περίπου 10 ημέρες πριν την διαβούλευση η Ομάδα Έργου επικοινωνήσε με τα μέρη του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων που αναγνωρίστηκαν και αναλύθηκαν κατά την διατύπωση της Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού. Η επικοινωνία είχε επίσημη μορφή και περιλάμβανε την πρόσκληση για την 1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ, συνοδευόμενη από ενημερωτικό υλικό (φυλλάδιο), το πρόγραμμα του διαδραστικού εργαστηρίου και το Έντυπο Τοποθέτησης των Φορέων.
4. Υπενθύμιση των φορέων για την διαβούλευση μία εβδομάδα νωρίτερα.

Η προετοιμασία για την διαβούλευση είχε θετικά αποτελέσματα καθώς υπήρξε μεγάλη συμμετοχή των φορέων, χωρίς ωστόσο να ανταποκριθούν όλοι όσοι κλήθηκαν.

4.2 Πρώτη (1^η) Θεματική διαβούλευση ΣΒΑΚ

Η 1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Νέστου πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 3 Μαρτίου 2021 μέσω τηλεδιάσκεψης.

Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε η αρχική επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση του σχετικά με τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες με την σειρά τους πήραν τον λόγο, με στόχο να παρουσιάσουν το έργο τους στην πόλη, τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν ή/και επηρεάζονται από το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητές τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Οι εμπλεκόμενοι φορείς σχετικοί με τις μεταφορές, οι θεσμικοί φορείς και οι εκπρόσωποι των πολιτών (μέσα από τις ομάδες / συλλόγους της τοπικής κοινωνίας) συμμετείχαν στις διαδικασίες της 1ης διαβούλευσης. Πιο συγκεκριμένα οι φορείς που συμμετείχαν στην πρώτη διαβούλευση περιλαμβάνονται στο παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4. Συμμετέχοντες 1^{ης} διαβούλευσης ΣΒΑΚ

A/A	Φορέας	Εκπρόσωπος
1	Δήμος Νέστου	Μιχαηλίδης Σάββας (δήμαρχος) Πιπατζής Τάσος Λόβουλου Κυριακή Νικολαΐδου Κωνσταντίνα Ζώτος Σωτήρης
2	Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γυμνασίου Κεραμωτής	Ελευθεράκη Αργυρώ
3	Αστυνομικό Τμήμα Νέστου	Κουρουτζόγλου Νικόλαος
4	Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων 1 ^{ου} 12/θέσιου Δημ. Σχολείου Χρυσούπολης	Ταταρίδης Δημήτριος
5	Πρόεδρος Τοπικής Κοινότητας Χρυσούπολης & Εκπρόσωπος ΑμεΑ	Σιμισράκη Σμαρώ
6	Δευτεροβάθμια Σχολική Επιτροπή	Κογκαλίδης Ζήσης
7	Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας / Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων	Γανίτη Αθανασία
8	Δασαρχείο Καβάλας	Γεωργούση Ζωή
9	Πυροσβεστική Υπηρεσία Χρυσούπολης	Παντζαρτζίδης Παναγιώτης
10	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος/Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Καμπούρη Δήμητρα
11	Κέντρο Υγείας Χρυσούπολης	Χατζηγερακούδης Ευστάθιος

Η πρώτη διαβούλευση ξεκίνησε με μια σύντομη εισαγωγή της ομάδας έργου του Δήμου, που καλωσόρισε όλους τους φορείς στη διαβούλευση του ΣΒΑΚ. Η επόμενη παρουσίαση πραγματοποιήθηκε με σκοπό την ενημέρωση των παραβρισκόμενων για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στην εν λόγω εισήγηση, αφού παρουσιάσθηκαν οι προδιαγραφές του Eltis και το πλαίσιο – φιλοσοφία σχεδιασμού των ΣΒΑΚ, δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στις διαφορές του παραδοσιακού σχεδιασμού σε σχέση με την σύγχρονη προσέγγιση των ΣΒΑΚ.

Σε επόμενο στάδιο οι οδηγίες, οι αρχές και οι προδιαγραφές των ΣΒΑΚ οργανώθηκαν σε ένα διάγραμμα ροής προσαρμοσμένο στις ανάγκες του παρόντος έργου, προκειμένου να γίνουν ευκολότερα κατανοητές από τους φορείς. Στην παρουσίαση αυτού του πλάνου εκπόνησης του



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

ΣΒΑΚ που διαμορφώθηκε από την ομάδα έργου, καταγράφονταν και αναλύονταν συνοπτικά τα στάδια που απαιτούνται για την υλοποίηση του σχεδίου.

Η διαδικασία διαβούλευσης συνεχίστηκε με τους φορείς να τοποθετούνται σχετικά με τον ρόλο τους και τις δραστηριότητες τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας της πόλης. Μεγάλο τμήμα της συζήτησης αφιερώθηκε στην αναγνώριση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη, και τους τρόπους με τους οποίους αυτοί τα παρατηρούν και εν συνεχεία αντιμετωπίζουν.

Οι παρουσιάσεις για την πρώτη διαβούλευση ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος κινητικότητας μετά από την αξιολόγηση στο οδικό δίκτυο της πόλης, την ποιότητα της υποδομής και στοιχεία που αντλήθηκαν από εμπλεκόμενους φορείς και παλαιότερες μελέτες.

Η πρώτη θεματική διαβούλευση για το ΣΒΑΚ, ολοκληρώθηκε με το Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού που έλαβε κάθε παρευρισκόμενος προκειμένου να μελετήσει και να υπογράψει. Επιπλέον οι φορείς κλήθηκαν να αξιολογήσουν την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου, μέσω του εργαλείου Advance.

4.3 Αποτελέσματα Ά φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού

Η πρώτη φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού ολοκληρώθηκε με την ομάδα έργου να συλλέγει τις πληροφορίες και τις απόψεις των φορέων μέσα από διαφορετικές διαδικασίες. Οι μέθοδοι διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν σε αυτό το στάδιο ήταν:

- ✓ Τοποθετήσεις Φορέων στην 1η Θεματική Διαβούλευση Φορέων: Οι τοποθετήσεις των φορέων έγιναν αφού ενημερώθηκαν εκτενώς για το ΣΒΑΚ και τους στόχους τους. Οι τοποθετήσεις βασίστηκαν στην προετοιμασία που έκαναν οι εκπρόσωποι των φορέων μέσω του εντύπου τοποθέτησης

Τοποθετήσεις φορέων επί των διαβουλεύσεων

Πίνακας 5. Σύνοψη απόψεων και τοποθετήσεων εμπλεκόμενων φορέων

Δήμαρχος: Μιχαηλίδης Σάββας	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<ul style="list-style-type: none">• Σε στάδιο προχωρημένης ωρίμανσης μελέτες για την κατασκευή δύο περιφερειακών δακτυλίων στη Χρυσούπολη, προς τα βορειοανατολικά από τον κόμβο ΔΕΥΑΚ έως τις εργατικές κατοικίες, και προς τα νοτιοδυτικά όπου θα υπάρχει σύνδεση με την υφιστάμενη περιμετρική οδό έως τον κόμβο Κεραμωτής, με σκοπό τη μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας.• Στον κόμβο Χαϊδευτού προτείνεται η δημιουργία περιαστικής οδού με στόχο τη σύνδεση του υφιστάμενου οδικού δικτύου με την νέα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

	<p>προβλήματα που επιθυμεί η δημοτική αρχή να κατασκευάσει (στην περιοχή Καρνάγιο) για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας που προκαλεί μεγάλες καθυστερήσεις κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες στον αστικό ιστό της Κεραμωτής.</p> <ul style="list-style-type: none">• Μετατροπή του ημικόμβου της Πέρνης σε πλήρη κόμβο, και διαπλάτυνση του οδικού δικτύου από εκεί και έπειτα έως και το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος» σύμφωνα με τις διατάξεις ασφάλειας που ορίζουν οι θεσμοθετημένες τεχνικές προδιαγραφές• Πρόσφατη υποβολή/κατάθεση πρότασης δικτύου ασφαλτοστρώσεων μήκους 140 χιλιομέτρων το οποίο αποτελεί πρώην αγροτικό δρόμο στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης ύψους περίπου 5,9 εκατ. Ευρώ• Κατασκευή γέφυρας στον ποταμό Νέστο από τα Άβδηρα μέχρι τον οικισμό Τοπείρου για σύνδεση με όλο το νότιο τμήμα και σκοπό να αποσυμφορηθεί η Παλαιά Εθνική Οδός και η Νέα Εγνατία Οδός.• Ασφαλτόστρωση της οδού Λευκάδος έως την περιοχή εργατικών κατοικιών.
Πεζή μετακίνηση	<ul style="list-style-type: none">• Κατασκευή δικτύου περιπάτου από τον κόμβο ΔΕΥΑΚ μέχρι τον κόμβο Σφαγείων
Ποδήλατο	<ul style="list-style-type: none">• Σύνδεση οικισμών Χρυσούπολης-Κεραμωτής μέσω ποδηλατικού και περιπατητικού διαδρόμου στη ζώνη αναδασμού, πλάτους 3-5 μέτρων.• Σε στάδιο προχωρημένης ωρίμανσης μελέτη για την κατασκευή ποδηλατόδρομου με κατάλληλο οδοφωτισμό στη διασταύρωση από τον κόμβο ΔΕΥΑΚ έως τον κόμβο Σφαγείων.
Γενικός σχολιασμός	<ul style="list-style-type: none">• Άμεσα εκκινά η εκπόνηση του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου• Σχολιάστηκε θετικά η πολύ σημαντική μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων λόγω της κατασκευής του κυκλικού κόμβου στο κέντρο της Χρυσούπολης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Τεχνική Υπηρεσία δήμου: Λόβουλου Κυριακή	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Γενικός σχολιασμός	<ul style="list-style-type: none">Άμεσα εκκινά η εκπόνηση του Τοπικού Πολεοδομικού ΣχεδίουΠρομήθεια ηλεκτροκίνητου λεωφορείου μέσω υποβληθείσας χρηματοδοτικής πρότασης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης

Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας: Γανίτη Αθανασία	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<ul style="list-style-type: none">Στο Επαρχιακό οδικό δίκτυο Κεραμωτής παρατηρείται ιδίως κατά την τουριστική περίοδο υπέρβαση ορίων ταχύτητας και κυκλοφορία μεγάλου αριθμού βαρέων οχημάτων.

Πυροσβεστική Υπηρεσία Χρυσούπολης: Παντζαρτζίδης Παναγιώτης	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<ul style="list-style-type: none">Στην είσοδο της Χρυσούπολης παρατηρούνται φαινόμενα αυξημένων ορίων ταχύτητας και παραβίαση των κανόνων του ΚΟΚ, κάτι που ευνοεί ο υφιστάμενος τρόπος διαμόρφωσης των οδών.Στην έξοδο Χρυσχωρίου παρατηρείται αυξημένη ταχύτητα και αυξημένη κατανάλωση αλκοόλ ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες με την προσέλευση μεγαλύτερου αριθμού τουριστών.
Οδική ασφάλεια	<ul style="list-style-type: none">Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες παρατηρείται αύξηση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στους ισόπεδους κόμβους Χρυσούπολης και Κεραμωτής.

Πρόεδρος Τοπικής Κοινότητας Χρυσούπολης & Εκπρόσωπος ΑμεΑ: Σιμισράκη Σμαρώ	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα

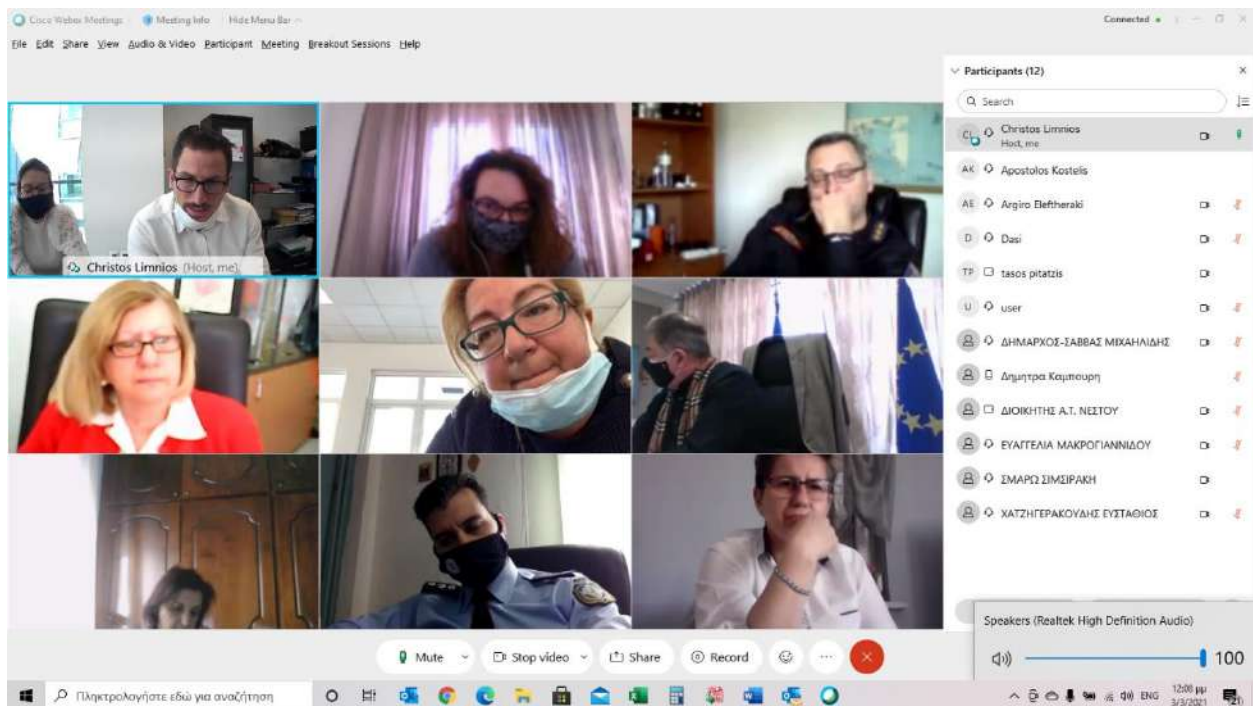


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πεζή μετακίνηση	<ul style="list-style-type: none">Έλλειψη καλών υποδομών για πεζή μετακίνησηΈλλειψη σεβασμού απέναντι στους πολίτες κατά τη κίνηση επί των διαβάσεωνΔυσκολία πρόσβασης των ευάλωτων χρηστών της οδού σε διάφορα σημεία της πόλης
Γενικός σχολιασμός	<ul style="list-style-type: none">Σχολιάστηκε αρνητικά η κατάληψη των πεζοδρομίων από δίκυκλα οχήματα τα οποία εισέρχονται σε πεζοδρόμους με υψηλές ταχύτητες.Σχολιάστηκε η ανάγκη για ύπαρξη ασφάλειας κατά τη μετακίνηση των ευάλωτων χρηστών της οδού.

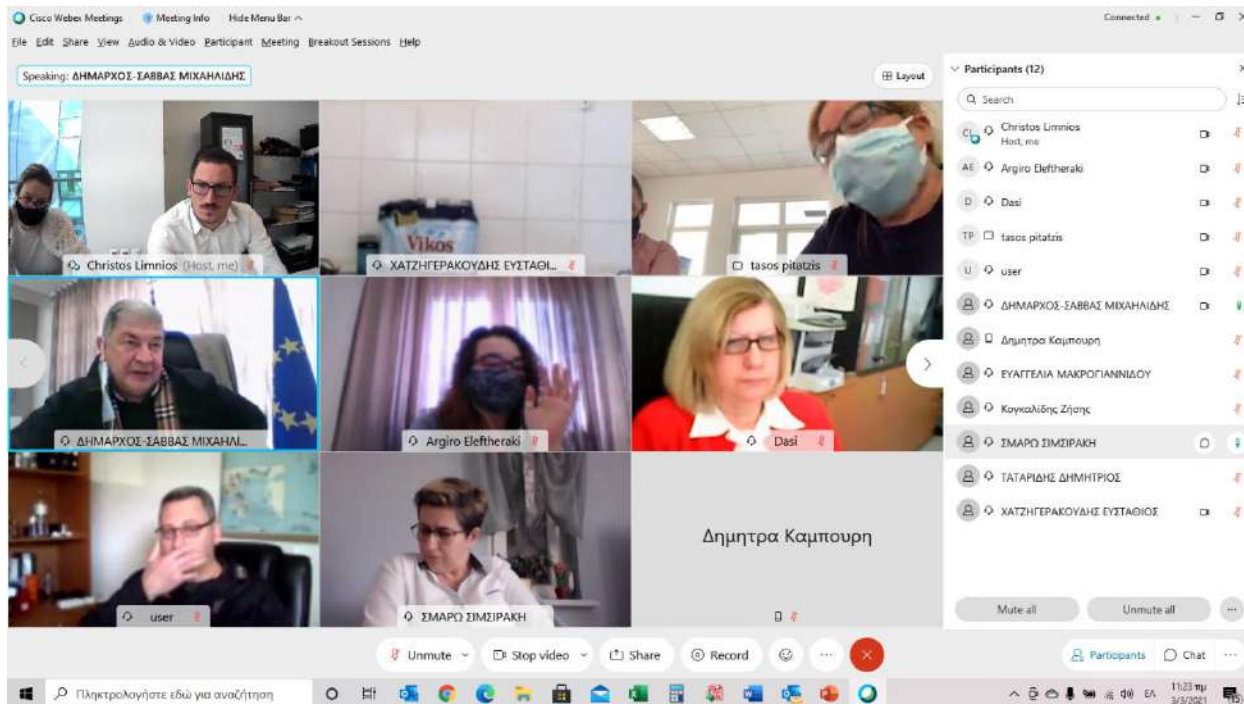
Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γυμνασίου Κεραμωτής: Ελευθεράκη Αργυρώ	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<ul style="list-style-type: none">Στην περιμετρική οδό σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων παρατηρείται μεγάλη κυκλοφορία βαρέων οχημάτων με αποτέλεσμα να δυσχαιρένεται η κυκλοφορία των μαθητών και των γονέων που συνοδεύουν τα παιδιά τους στο σχολείο.

Εικόνα 2. Φωτογραφικό υλικό 1ης διαβούλευσης ΣΒΑΚ



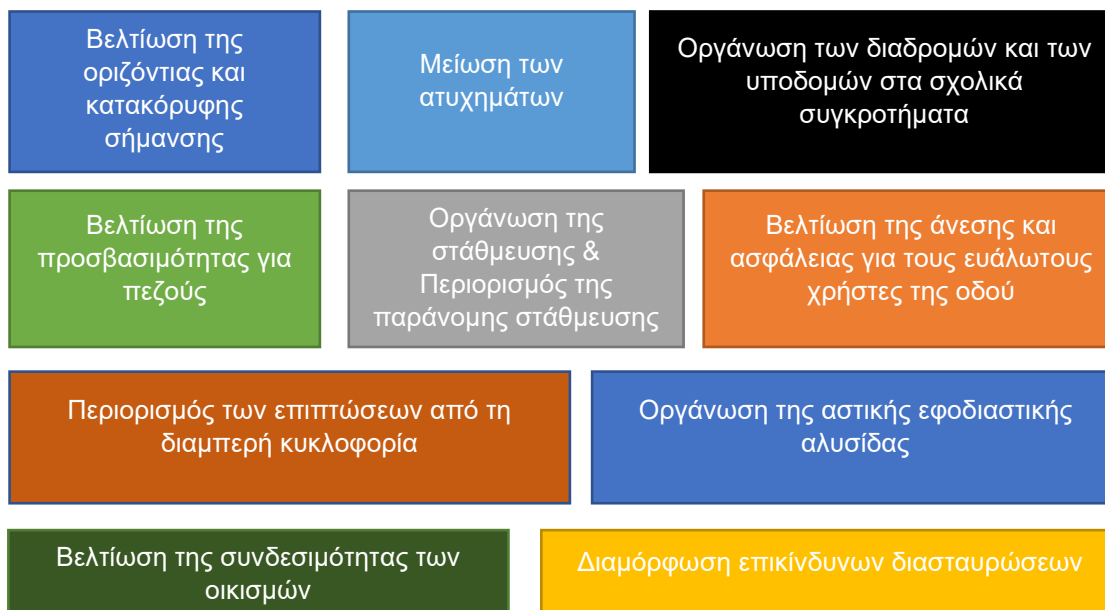


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου Παραδοτέο Β: Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Μέσα από τη διαδικασία διαβούλευσης, διατυπώθηκαν κάποιοι στόχοι ή γενικότερες επιδιώξεις των φορέων που παρουσιάζονται στο σχήμα παρακάτω.

Σχήμα 4. Στόχοι των φορέων κατά την 1^η διαβούλευση του ΣΒΑΚ





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

4.4 Διαμόρφωση ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα σύγχρονο στρατηγικό σχέδιο με συμμετοχικές διαδικασίες που απαιτούν την άμεση και έμμεση εμπλοκή μεγάλου αριθμού ατόμων. Οι διαδικασίες συμμετοχής και διαβουλεύσεις, η επικοινωνία των αποτελεσμάτων και η προώθηση του σχεδίου είναι αναγκαία χαρακτηριστικά στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συμβάλουν στην αποτελεσματικότητά του.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω, η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ διαμόρφωσε μια ιστοσελίδα αποκλειστικά για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νέστου. Η δομή της ιστοσελίδας αποφασιστική ως εξής:

- ✓ Αρχική
- (α) Δημοσκοπήσεις
- (β) Βιβλίο επισκεπτών
- (γ) Ημερολόγιο εκδηλώσεων
 - ✓ Γιατί ΣΒΑΚ
- (α) Η κατάσταση σήμερα
- (β) Τι είναι η βιώσιμη κινητικότητα
- (γ) Καινοτομία
 - ✓ Υλοποίηση
- (α) Οδηγίες ELTIS
 - ✓ Ενημέρωση
- (α) Αναρτήσεις
- (β) Καλές πρακτικές
- (γ) Facebook
 - ✓ Συμμετοχικός Σχεδιασμός
- (α) Θέλετε να συνεισφέρετε
- (β) Η σημασία της συμμετοχής
 - ✓ Επικοινωνία

Πιο συγκεκριμένα, στο εσωτερικό της, οι επισκέπτες θα μπορούν να αντλήσουν περαιτέρω πληροφορίες αναφορικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, αποτυπώνονται επιτυχημένες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

πρακτικές βιώσιμης κινητικότητας, ενώ το περιεχόμενό της θα ενημερώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα σχετικά με την πορεία εξέλιξης του έργου.

Σημαντική παράμετρος θα αποτελέσει η επικοινωνία και η συμμετοχή των πολιτών στη συμπλήρωση -είτε μέσω της ιστοσελίδας, είτε μέσω των διαδικτυακών ερωτηματολογίων που θα αναρτώνται για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα μέσω σχετικών συνδέσμων- της προσωπικής τους άποψης περί θεματικών ενοτήτων σχετικών με τη φύση του έργου. Σε μία γενική προσέγγιση, οι συμμετέχοντες θα κληθούν να δώσουν πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο μετακινούνται στην πόλη και να αξιολογήσουν υφιστάμενες δομές, προτεινόμενα μέτρα και μελλοντικές παρεμβάσεις.

Με τη διαδικασία αυτή -δράσεις crowdsourcing (πληθοπορισμού)- επιτυγχάνεται η συμμετοχή και αλληλεπίδραση μεταξύ πολιτών, επισκεπτών και μελετητών στην αξιολόγηση των προβλημάτων της πόλης και στην υποβολή ιδεών και σχολίων με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και της συνολικής διαβίωσης στην πόλη.

Η πλατφόρμα θα αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο στην υλοποίηση του έργου, καθιστώντας την ανάπτυξη, επικαιροποίηση και παρακολούθησή του αποτελεσματικότερη και περισσότερο στοχευμένη.



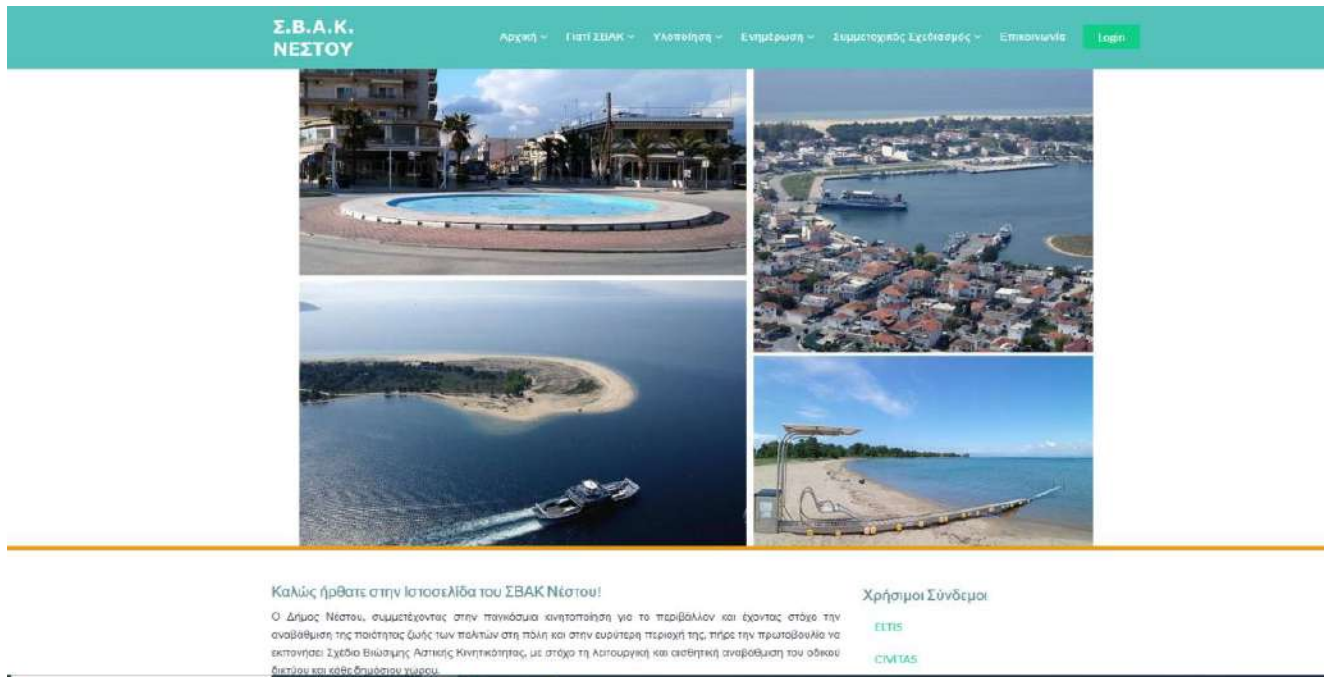
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Οδηγίες χρήσης διαδικτυακής πλατφόρμας του έργου

Α Βήμα: Είσοδος στην πλατφόρμα

Ανοίγουμε μία νέα σελίδα στο διαδίκτυο (έναν φυλλομετρητή τύπου Google Chrome, Firefox, Explorer κλπ.) και πληκτρολογούμε τη διεύθυνση όπου εμφανίζεται η παρακάτω αρχική σελίδα της πλατφόρμας <https://www.svaknestos.com/index.php/el/>

Εικόνα 3. Αρχική σελίδα διαδικτυακής πλατφόρμας



Β Βήμα: Περιήγηση στην πλατφόρμα

Αν θέλουμε απλά να περιηγηθούμε στη σελίδα, κάνουμε 'κλικ' στα διάφορα επιμέρους πεδία του μενού στο πάνω μέρος της σελίδας, στα οποία μπορούμε να βρούμε χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα, καλές πρακτικές, καθώς και την εξέλιξη του σχεδίου.

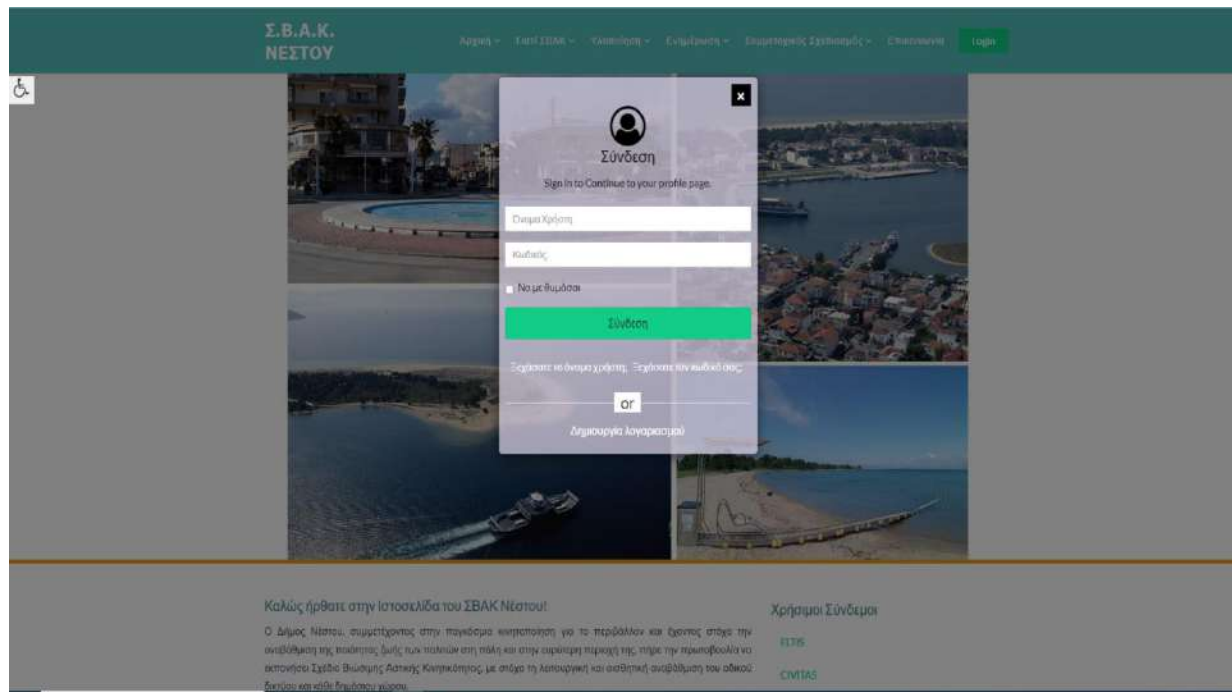
Για τη σύνταξη μηνύματος, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η εγγραφή και σύνδεση του χρήστη στην πλατφόρμα. Για την ανάγνωση των ιδεών άλλων χρηστών αυτό δεν είναι απαραίτητο.

Πατώντας στο 'Σύνδεση ή Login', και έπειτα 'Δημιουργία Λογαριασμού', δίνεται η δυνατότητα εγγραφής του χρήστη στην πλατφόρμα.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου Παραδοτέο Β: Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 4. Διαδικασία σύνδεσης ή εγγραφής του χρήστη στη διαδικτυακή πλατφόρμα (βήμα 1)



Όταν ανοίξει η φόρμα εγγραφής συμπληρώνουμε τα στοιχεία μας με λατινικούς χαρακτήρες στα ανάλογα πεδία:

- ✓ Όνομα
- ✓ Όνομα Χρήστη
- ✓ Κωδικός & επιβεβαίωση
- ✓ Διεύθυνση Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου & επιβεβαίωση

και κάνουμε κλικ στο κουτάκι δίπλα στη φράση 'Δεν είμαι ρομπότ'. Τέλος, επιλέγουμε το πεδίο 'Εγγραφή' για να ολοκληρώσουμε τη διαδικασία.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 5. Διαδικασία εγγραφής του χρήστη στη διαδικτυακή πλατφόρμα (βήμα 2)

Σ.Β.Α.Κ.
ΝΕΣΤΟΥ

Αρχική - Γενικό ΣΒΑΚ - Υποβολή - Ενημέρωση - Συμμετοχικός Σχεδιασμός - Επικοινωνία **Login**

Αναπηρία

* Υποχρεωτικό πεδίο

Όνομα*

Όνομα Χρήστη*

Κωδικός*

Επιβεβαίωση Κωδικού*

Διεύθυνση Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου*

Επιβεβαίωση Διεύθυνσης Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου*

Αποκλεισμός Απομαρτυριών (Captcha)*

Εγγραφή **Ακύρωση**

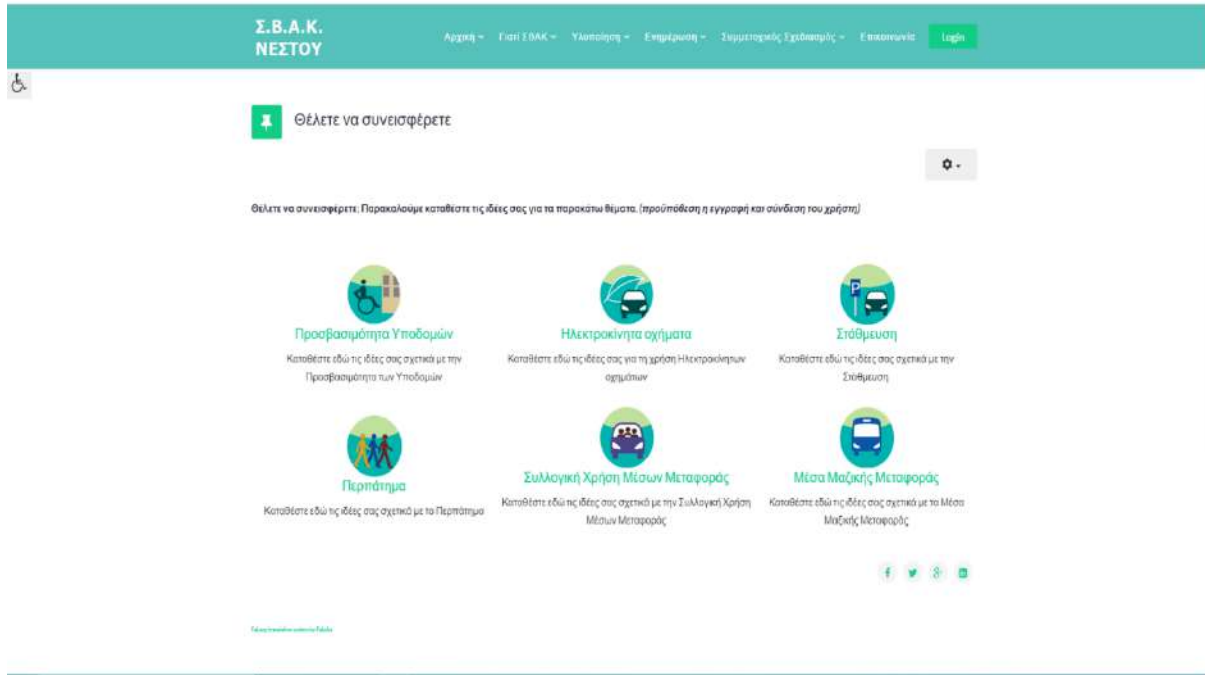
Έπειτα, πατώντας στο 'Συμμετοχικός Σχεδιασμός', και έπειτα 'Θέλετε να συνεισφέρετε', δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης των προσωπικών σας απόψεων και ιδεών για τους συγκεκριμένους θεματικούς τομείς:

- ✓ Προσβασιμότητα υποδομών
- ✓ Ηλεκτροκίνητα οχήματα
- ✓ Στάθμευση
- ✓ Περπάτημα
- ✓ Συλλογική χρήση μέσων μεταφοράς
- ✓ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου Παραδοτέο Β: Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 6. Κατάθεση σχολίου ή ιδέας ανά θεματική ενότητα (βήμα 1)



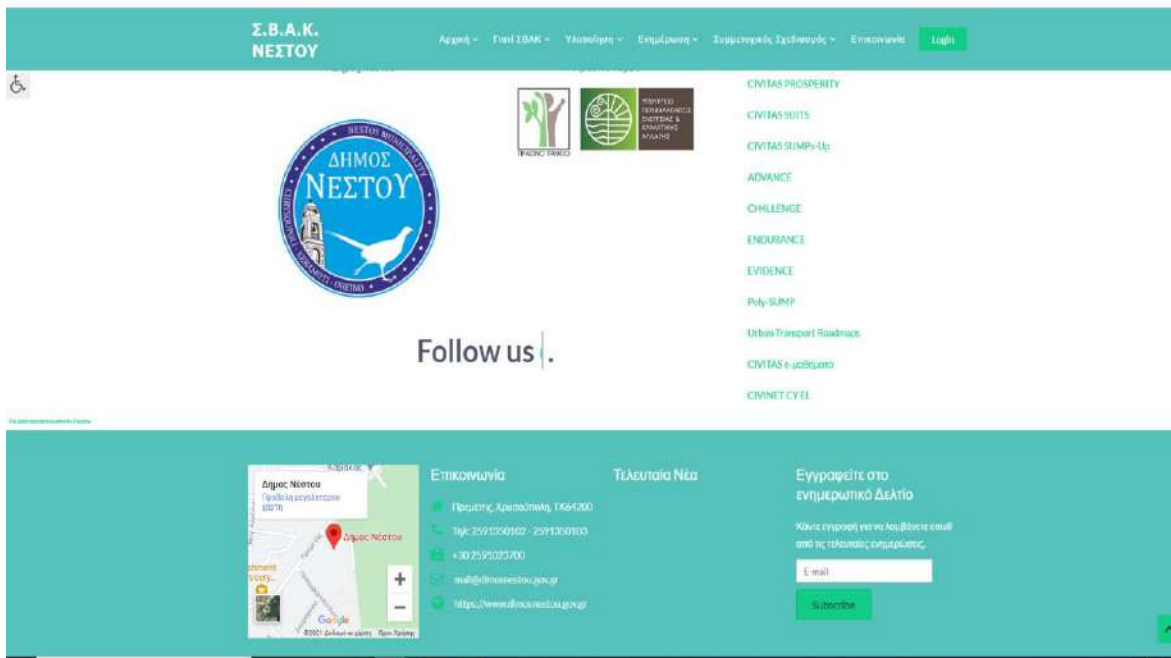
Αφού προηγουμένως έχετε συνδεθεί στην πλατφόρμα, μπορείτε να καταχωρήσετε το μήνυμα που θέλετε.

Η πλατφόρμα θα ενημερώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα σχετικά με την πορεία υλοποίησης του έργου, ενώ θα τοποθετούνται σχετικοί σύνδεσμοι συμπλήρωσης διαδικτυακών ερωτηματολογίων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
 Παραδοτέο Β:
 Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
 & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

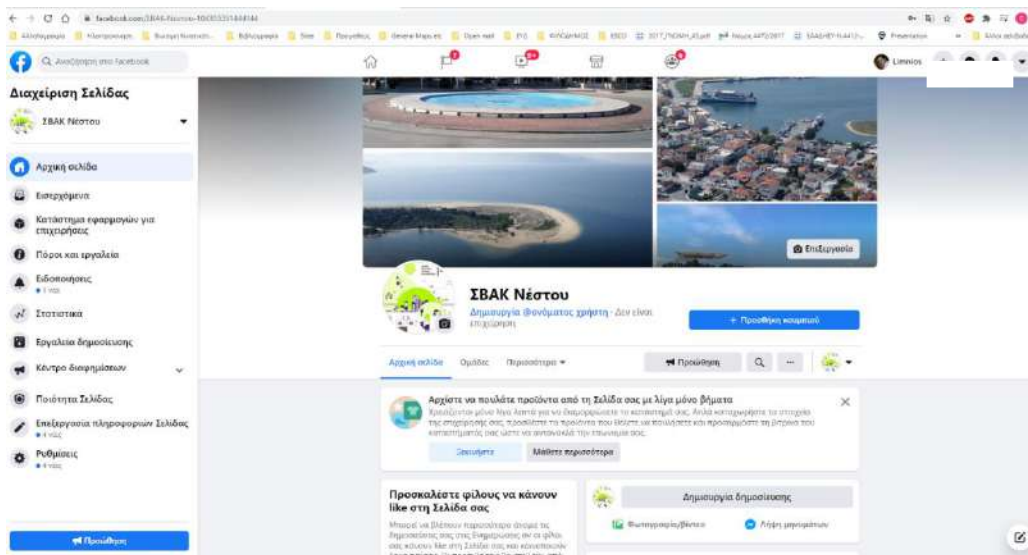
Εικόνα 7. Συνεχής ενημέρωση περιεχομένου



Ενημέρωση / Μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Facebook)

Η ενημέρωση για την πορεία του έργου, θα μπορεί να γίνεται και μέσω της σελίδας του ΣΒΑΚ Νέστου που δημιουργήθηκε στο Facebook, κάνοντας ‘Like’

Εικόνα 8. Αρχική σελίδα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (facebook)





5. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται τα βασικά αποτελέσματα από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών, δίνοντας έμφαση στα αδύνατα σημεία και τις δυσλειτουργίες που εντοπίζονται.

5.1 Αξιολόγηση της υφιστάμενης λειτουργίας του δικτύου

Η κύρια συγκοινωνιακή ροή στον δήμο, γίνεται από την Εθνική Οδό Καβάλας-Ξάνθης και από δύο άξονες κάθετους προς αυτήν, από τον άξονα Κεραμωτής – Χρυσούπολης – Εθνικής οδού (με κατεύθυνση από νότο-βορρά), που εξυπηρετεί τις τοπικές μετακινήσεις και αυτές από Ξάνθη προς Θάσο, και από τον άξονα Κεραμωτής – Αεροδρομίου – Εθνικής οδού (με κατεύθυνση από νότο-βορρά), που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από Θάσο προς Καβάλα και προς αεροδρόμιο. βορείως της Εθνικής.

Οι δρόμοι που συνδέουν τις τοπικές κοινότητες μεταξύ τους και με την διοικητική έδρα του δήμου την πόλη της Χρυσούπολης, παρέχουν μεν ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, δεν πληρούν όμως στοιχειώδεις προδιαγραφές ως προς την χάραξη, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, την ποιότητα του οδοστρώματος και τον εξοπλισμό ασφαλείας που θα έπρεπε να έχουν οδικές αρτηρίες τόσο σημαντικές για την συνοχή και την αυξημένη κινητικότητα ενός ενιαίου Δήμου. Μεγαλύτερα προβλήματα παρουσιάζονται στους ορεινούς οικισμούς του δήμου ενώ καλύτερη κατάσταση επικρατεί στους πεδινούς οικισμούς της Χρυσούπολης και της Κεραμωτής.

Συγκεκριμένα, σε επίπεδο Επαρχιακού οδικού δικτύου, στα όρια του δήμου συμπεριλαμβάνεται ο δρόμος από Χρυσούπολη προς Κεραμωτή (Επαρχιακή Οδός Νο 8), ο δρόμος που συνδέει την Χρυσούπολη με την Εθνική οδό, το Μακρυχώρι και τον Πλαταμώνα (Επαρχιακή Οδός Νο 7) και ο δρόμος που τη συνδέει με το Ερατεινό και το αεροδρόμιο (Επαρχιακή Οδός Νο 9). Το συνολικό μήκος του επαρχιακού δικτύου είναι 26 χιλιόμετρα και παρουσιάζει σχετικά καλή εικόνα. Πιο συγκεκριμένα το τμήμα από την Εθνική οδό μέχρι την πόλη της Χρυσούπολης βρίσκεται σε καλή κατάσταση από πλευράς οδοστρώματος, έχει επάρκεια διατομών και επαρκή σήμανση. Στο δρόμο Χρυσούπολης-Κεραμωτής εκτελέστηκαν προ λίγων ετών έργα βελτίωσης και διαπλάτυνσης καθότι παρουσιάζονταν μεγάλες φθορές στο οδόστρωμα και σε αρκετά σημεία ανεπάρκεια πλάτους.

Η Χρυσούπολη αποτελεί το μεγαλύτερο οικισμό και έδρα του δήμου (4^{ου} επιπέδου) και επομένως μοναδικό σημείο αναφοράς για τις δραστηριότητες των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον η γεωγραφική της θέση την καθιστά συγκοινωνιακό κόμβο τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα. Σημαντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων για την πόλη, αποτελούν οι δημόσιες υπηρεσίες και οι υπηρεσίες διοίκησης και λειτουργιών (κτήρια υπηρεσιών δήμου, Κέντρο Υγείας, Πυροσβεστική, Αστυνομία, ΚΤΕΛ κλπ.).

Η πόλη παρουσιάζει μοντέλο συμπαγούς ανάπτυξης που χαρακτηρίζεται από υπερσυγκέντρωση ειδικών χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα και από έλλειψη αποκεντρωμένων δραστηριοτήτων. Ο τρόπος ανάπτυξης επιδρά καταλυτικά στο καθεστώς λειτουργίας του συστήματος κυκλοφορίας,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

καθιστώντας την κεντρική περιοχή ισχυρό πόλο έλξης μετακινήσεων. Επιπροσθέτως, η κεντρική περιοχή αποτελεί τον κυριότερο πόλο έλξης για όλες τις κατηγορίες μετακινήσεων (μηχανοκίνητες και μη) που σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλης οδικής υποδομής καθώς και την απουσία πολιτικών διαχείρισης στάθμευσης, δημιουργούν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, ιδίως τις ώρες αιχμής.

Το βασικό κυκλοφοριακό προφίλ της πόλης χαρακτηρίζεται σε σημαντικό βαθμό από την έντονη παρουσία βαρέων και μη οχημάτων εξαιτίας του γεγονότος ότι από το κέντρο της πόλης διέρχεται η Επαρχιακή οδός Χρυσούπολης-Πλαταμώνα (No 7) με κατεύθυνση βόρειοδυτικά-νότιοανατολικά διαμπερούς χαρακτήρα, η οποία διασχίζοντας την πόλη οδηγεί σε λοιπούς οικισμούς όπως το Χρυσχώρι, Χαιδευτό, η Κεραμωτή, το Ερατεινό και το αερόδρομιο Μεγ. Αλέξανδρος. Τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών αυτών μέσα στην πόλη, είναι σε όλο το μήκος τους ελλιπή ώστε να μπορεί να υποστηρίξει την διαμπερή διέλευση μεγάλου φόρτου με ασφάλεια. Η λειτουργία της περιμετρικής οδού βοηθά στην εξομάλυνση της ως άνω κατάστασης, όχι όμως στο μέγιστο βαθμό.

Το οδικό δίκτυο δεν παρουσιάζει ενιαία εικόνα ούτε για το σύνολο του δήμου ούτε για τους οικισμούς ως σύνολο. Στη Χρυσούπολη για παράδειγμα, καταγράφονται σημαντικές αντιθέσεις μεταξύ των οδών του κέντρου και των συνοικιών ειδικά εκείνων που δεν έχουν αναπτυχθεί οικιστικά στο σύνολο τους. Οι αντιθέσεις καταγράφονται κυρίως σε επίπεδο ποιότητας οδοστρώματος και όχι τόσο γεωμετρικών χαρακτηριστικών που κρίνονται σε γενικές γραμμές επαρκή. Σε λίγες περιπτώσεις οδών στο κέντρο του οικισμού, παρουσιάζονται αδυναμίες στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του, συνέπεια κυρίως των αναγκών για εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου μέσω απαλλοτριώσεων. Πιο συγκεκριμένα, το οδικό δίκτυο της πόλης ορίζεται με δύο τρόπους, από τη μία ως επί το πλείστον από τα όρια των πεζοδρομίων, και από την άλλη από τα όρια των ιδιοκτησιών (περίφραξη ή κτήριο) χωρίς ωστόσο να υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο στις περισσότερες περιπτώσεις. Το πλάτος επομένως των οδών μεταβάλλεται σημαντικά σε κάθε τμήμα.

Στη πλειοψηφία των οδών εντός του οικισμού, τα πλάτη κυμαίνονται μεταξύ 6-10 μέτρων. Η πλειοψηφία των δρόμων στο τμήμα αυτό είναι ασφαλτοστρωμένοι. Συγκεκριμένα τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών επιτρέπουν, με την προϋπόθεση συνετής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς των χρηστών, την ομαλή και απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων καθώς και την στάθμευση παρά το κράσπεδο. Ωστόσο, το μεγάλο πλάτος και η ελλιπής σήμανση ενθαρρύνει σε πολλές περιπτώσεις τη μη συνετή οδηγική συμπεριφορά. Φαινόμενα παράνομης στάσης και στάθμευσης τόσο σε απλή όσο και σε διπλή σειρά, παράνομοι και απροειδοποίητοι ελιγμοί αλλαγής κατεύθυνσης, καταστρατήγηση της προτεραιότητας των πεζών στις διαβάσεις παρατηρούνται συχνά με συνέπειες στο αίσθημα οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών της οδού (ποδηλάτες, πεζοί), στην ομαλή κυκλοφοριακή ροή στις ώρες αιχμής και γενικότερα στην αισθητική της περιοχής. Στην περίπτωση όπου το οδικό δίκτυο αποτελείται κυρίως από τοπικές οδούς περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών, τα πλάτη των οδών μειώνονται σημαντικά μεταξύ 3-5 μέτρων. Τέλος, προκύπτει πως στις συνοικίες το ποσοστό των αδιάνοικτων δρόμων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

είναι μεγαλύτερο συγκριτικά με το κέντρο της πόλης, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις και οι υφιστάμενοι δρόμοι δεν έχουν την κατάλληλη διαμόρφωση.

Από πλευράς ιεράρχησης οδικού δικτύου για το σύνολο του οικισμού ισχύει ο παρακάτω πίνακας.

Όνομασία οδού	Κατηγορία
Καραμανλή	Αρτηρία
Δεληκάρη	Αρτηρία
Βενιζέλου	Αρτηρία
Γιαϊλόγλου	Αρτηρία
Ξάνθη	Αρτηρία
Τζιβελεκίδη	Συλλεκτήριο
Ηφαίστου	Συλλεκτήριο
Φιλελλήνων	Συλλεκτήριο
Ποντιάδος	Συλλεκτήριο
Κύπρου	Συλλεκτήριο

Πιο συγκεκριμένα, η οδός Καραμανλή στην βόρεια πλευρά της πόλης είναι ο κύριος άξονας σύνδεσης με τους οικισμούς Νέα Κώμη, Ποντολίβαδο, Άνω Ποντολίβαδο, Πετροπηγή, Πέρνη, Γραβούνα, Εκάλη, Ζαρκαδιά, Γέροντας, Νέος Ξεριάς, Ξεριάς, Λιθοχώρι, Αβραμηλιά, Δαμασκηλιά, Διαλεκτό, Εκλεκτό, Παράδεισος και Κρήνη καθώς και με τις μεγάλες γειτονικές πόλεις Καβάλα και Ξάνθη. Μέσω της οδού Καραμανλή γίνεται και η πρόσβαση όσων κινούνται στην Εγνατία οδό αλλά και στους γειτονικούς Δήμους Ορεινού, Σταυρούπολης, Τοπείρου και Καβάλας. Η οδός Δεληκάρη στην νότια πλευρά της πόλης αποτελεί τον κύριο άξονα σύνδεσης με τους οικισμούς Ερατεινό και Χρυσόχωρι και Κεραμωτής. Αποτελεί επίσης το βασικό δρόμο πρόσβασης των μετακινήσεων με αφετηρία τη Θάσο καθώς το πορθμείο της Κεραμωτής συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό της κίνησης οχημάτων από τη Θάσο προς το Νομό Καβάλας.

Πύλες εισόδου και εξόδου στον αστικό ιστό της Χρυσούπολης

Όπως αναφέρθηκε προγενέστερα, η πόλη της Χρυσούπολης συνδέεται με το περιβάλλον υπεραστικού δικτύου μέσω των κύριων 'πυλών' εισόδου που καταλήγουν στις οδούς Καραμανλή και Δεληκάρη.

Παρακάτω, παρουσιάζονται οι δύο κόμβοι με κόκκινο κύκλο στις πύλες εισόδου που αναφέρθηκαν παραπάνω και αφορούν τον οικισμό της Χρυσούπολης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Χάρτης 1. Κόμβοι εισόδου και εξόδου Χρυσούπολης (ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ, ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 9. Κόμβος Γηπέδου (νούμερο 1) (Google Earth)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Εικόνα 10, Κόμβος Κεραμωτής (νούμερο 2) (Google Earth)

Οι παραπάνω επαρχιακοί οδοί διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό όπου υπάρχει η αμιγής κατοικία ή συνυπάρχει με τις εμπορικές χρήσεις. Κατά την είσοδο, οι οδοί διατηρούν τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, και πιο συγκεκριμένα 2 λωρίδες, μία ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωρισμό των κινήσεων (όπως παρουσιάζονται και στις αντίστοιχες εικόνες παρακάτω). Ως αποτέλεσμα, οι οδηγοί δεν συνειδητοποιούν ότι εισέρχονται σε αστικό ιστό, ώστε να υπάρξει αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς τους με μείωση της ταχύτητάς τους.

Οι απαιτήσεις για την ομοιομορφία της χάραξης, της διατομής και της διαμόρφωσης των κόμβων των συγκεκριμένων οδών γίνονται πιο αναγκαίες καθώς αυξάνουν οι απαιτήσεις των λειτουργικών χαρακτηριστικών τους. Ιδίως στο κέντρο των οικισμών, αυξάνονται οι απαιτήσεις που τίθενται από την λειτουργία της πρόσβασης και της παραμονής. Είναι σημαντική η μελέτη της μετατόπισης της κυκλοφορίας εκτός αστικού ιστού και στις δύο περιπτώσεις. Πέρα από αυτό, η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων που θα μειώσουν την ταχύτητα κίνησης, και ταυτόχρονα θα οριοθετήσουν τις λειτουργίες της στάσης και στάθμευσης είναι υποχρεωτική.

Πιο συγκεκριμένα, μετά από την εξέταση στο χώρο και την παρατήρηση των κινήσεων των οχημάτων στις θέσεις των εισόδων, καταγράφηκαν συνολικά τα εξής προβλήματα:

- υψηλός φόρτος βαρέων και μη οχημάτων
- γεωμετρικά χαρακτηριστικά: τεταμένη χάραξη, δύο λωρίδες (μία ανά κατεύθυνση)
- υψηλές ταχύτητες στην είσοδο
- ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας
- μη προστατευμένος χώρος κίνησης πεζών
- γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών εντός πόλης ελλιπή



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- έλλειψη φωτισμού

5.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτων αποτελούν απαραίτητο προαπαιτούμενο για την οποιαδήποτε ανάλυση θεμάτων κινητικότητας. Στα θέματα που πραγματεύονται τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η επισταμένη και ορθά τεκμηριωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για την ανάπτυξη της μεθοδολογίας των ΣΒΑΚ και τη διατύπωση των κατάλληλων δεσμών μέτρων και παρεμβάσεων που θα οδηγήσουν στην υλοποίηση του οράματος της τοπικής κοινωνίας για την κινητικότητα. Στην προσπάθεια αποτίμησης και καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, ελλοχεύει ο κίνδυνος να χρησιμοποιηθούν δυσανάλογοι πόροι που δεν θα έχει τη δυνατότητα να διαθέτει ο Δήμος στο διηνεκές. Αποτελεί επιδίωξη αλλά και επιταγή της μεθοδολογίας υλοποίησης των σχεδίων, η συνεχής παρακολούθηση, αποτίμηση και αξιολόγηση της πορείας προς την υλοποίηση των μετρήσιμων και συγκεκριμένων στόχων που οριοθετούν και σηματοδοτούν την εκπλήρωση του οράματος της κοινωνίας για την κινητικότητα.

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση των ΣΒΑΚ γίνεται μέσω κατάλληλα επιλεγμένων δεικτών οι οποίοι βασίζονται στη συλλογή συγκεκριμένων στοιχείων και χρονοσειρών αυτών. Οι δείκτες και τα απαραίτητα στοιχεία για τον υπολογισμό έχουν επιλεγεί ώστε να διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις που αναλύθηκαν παραπάνω.

Στην περίπτωση του Δήμου Νέστου, αναλύθηκαν τα υφιστάμενα στοιχεία με έμφαση σε αυτά που είχαν συλλεχθεί κατά τη διάρκεια υλοποίησης της κυκλοφοριακής μελέτης Χρυσούπολης και της μελέτης των οδικών συνδέσεων του οικισμού με τις όμορες δημοτικές κοινότητες (πρώην δημοτικά διαμερίσματα). Η σχετικά πρόσφατη κυκλοφοριακή μελέτη αποτέλεσε τη βάση για την κυκλοφοριακή ανάλυση που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Πρέπει να τονισθεί ότι η ύπαρξη πρόσφατης κυκλοφοριακής μελέτης αποτελεί ευτυχή συγκυρία για την πόλη μια και δεν είναι σύνηθες φαινόμενο οι επίκαιρες συγκοινωνιακές μελέτες στην ελληνική πραγματικότητα. Παράλληλα όμως, η παρούσα ανάλυση στηρίζεται στα διαθέσιμα από την μελέτη στοιχεία και στους περιορισμούς και συνθήκες με τις οποίες αυτά συλλέχθηκαν. Άλλωστε το Πράσινο Ταμείο στην μεθοδολογική προσέγγιση που ακολούθησε για τον διαμοιρασμό της χρηματοδότησης, για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ στους Δήμους, έλαβε υπόψη την ύπαρξη πρόσφατης κυκλοφοριακής μελέτης προσαρμόζοντας ανάλογα το τελικό ποσό χρηματοδότησης.

Στην περίπτωση του ΣΒΑΚ Νέστου, η ομάδα μελέτης θα επικεντρωθεί κυρίως στα στοιχεία μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου της κυκλοφοριακής μελέτης που αναφέρονται στις πύλες εισόδου και εξόδου της πόλης στην έδρα του δήμου, δηλαδή τον οικισμό της Χρυσούπολης, θεωρώντας ότι από αυτά μπορούν να αντληθούν στοιχεία σχετικά με ένα από τα πλέον κρίσιμα συγκοινωνιακά ζητήματα που αντιμετωπίζει ο οικισμός, δηλαδή τη διαμπερή κίνηση οχημάτων λόγω της συγκέντρωσης διαφόρων υπηρεσιών και διοικητικών λειτουργιών εντός του αστικού ιστού της, γεγονός που έλκει μετακινήσεις από τους διάφορους γύρω οικισμούς. Οι μετρήσεις στις πύλες εισόδου και εξόδου επιτρέπουν τη διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την ένταση των κυκλοφοριακών ζητημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη ενώ παρέχουν και πληροφορίες σχετικά με



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

ποιοτικότερα χαρακτηριστικά αυτών όπως είναι η σύνθεση της κυκλοφορίας (ποσοστά βαρέων οχημάτων, δίκυκλων κλπ.), η χρονική στιγμή που παρατηρούνται αιχμές, η διάρκεια αυτών αλλά και άλλα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την εικόνα της κυκλοφοριακής κατάστασης στην πόλη αλλά και την αποτίμηση αυτής.

Ο επαρκής αριθμός σημείων μετρήσεων καθιστά δυνατή την απαίτηση για παρακολούθηση των κυκλοφοριακών μεγεθών στον χρονικά ορίζοντα ισχύος του ΣΒΑΚ. Η παραπάνω συνθήκη είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού είναι αυτή που θα επιτρέψει την παρακολούθηση υλοποίησης, αξιολόγησης και τελικά αναπροσαρμογής ή αναθεώρησης μέτρων ή ακόμα και επιδιώξεων του ΣΒΑΚ. Η χρήση περιορισμένων πόρων, υλικών και ανθρωπίνων, βασισμένη στις πραγματικές δυνατότητες του δήμου είναι απαραίτητη προκειμένου να αναπτυχθεί ένας ικανός και αυτόνομος μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ.

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας

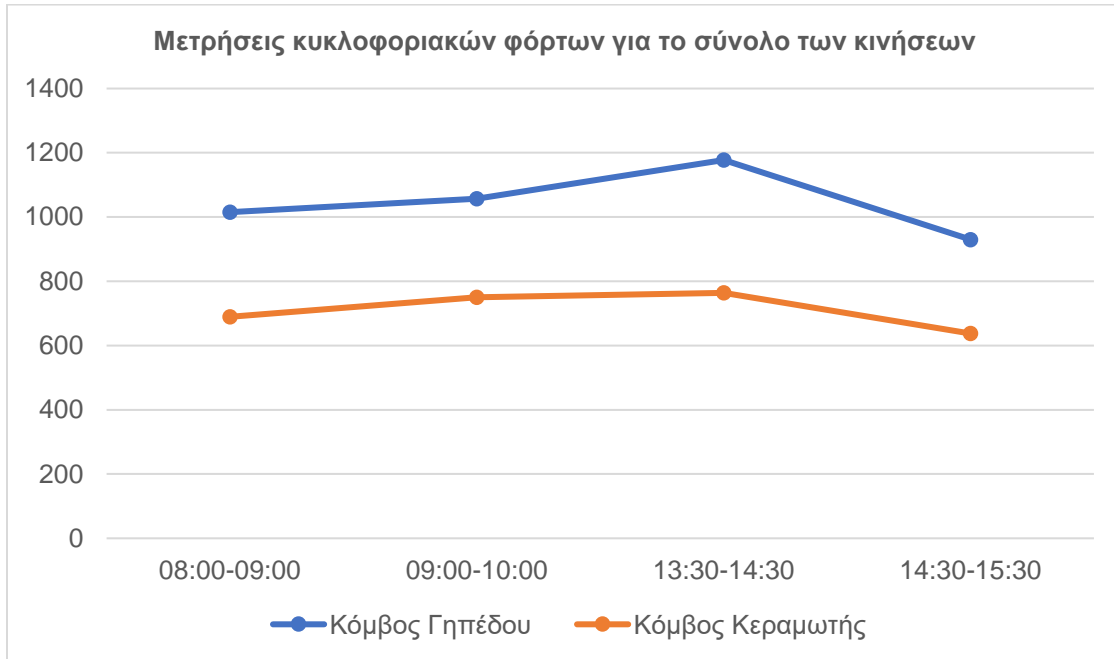
Όπως αναφέρθηκαν και νωρίτερα, εντοπίζονται δύο (2) σημεία εισόδου και εξόδου της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη. Παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικά κυκλοφοριακά μεγέθη των σημείων αυτών.

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων έγιναν σε δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους κατά τη διάρκεια της ημέρας. Το πρωί από τις 08:00 ως τις 10:00 και το μεσημέρι από τις 13:30 ως τις 15:30. Τα δύο αυτά χρονικά διαστήματα επιλέχθηκαν καθώς αποτελούν τα διαστήματα καθημερινής αιχμής για την κυκλοφορία στην πόλη. Αντικατοπτρίζουν τις δυσμενέστερες καθημερινές κυκλοφοριακές συνθήκες χωρίς να αποτελούν υπερεκτίμηση της κυκλοφοριακής εικόνας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

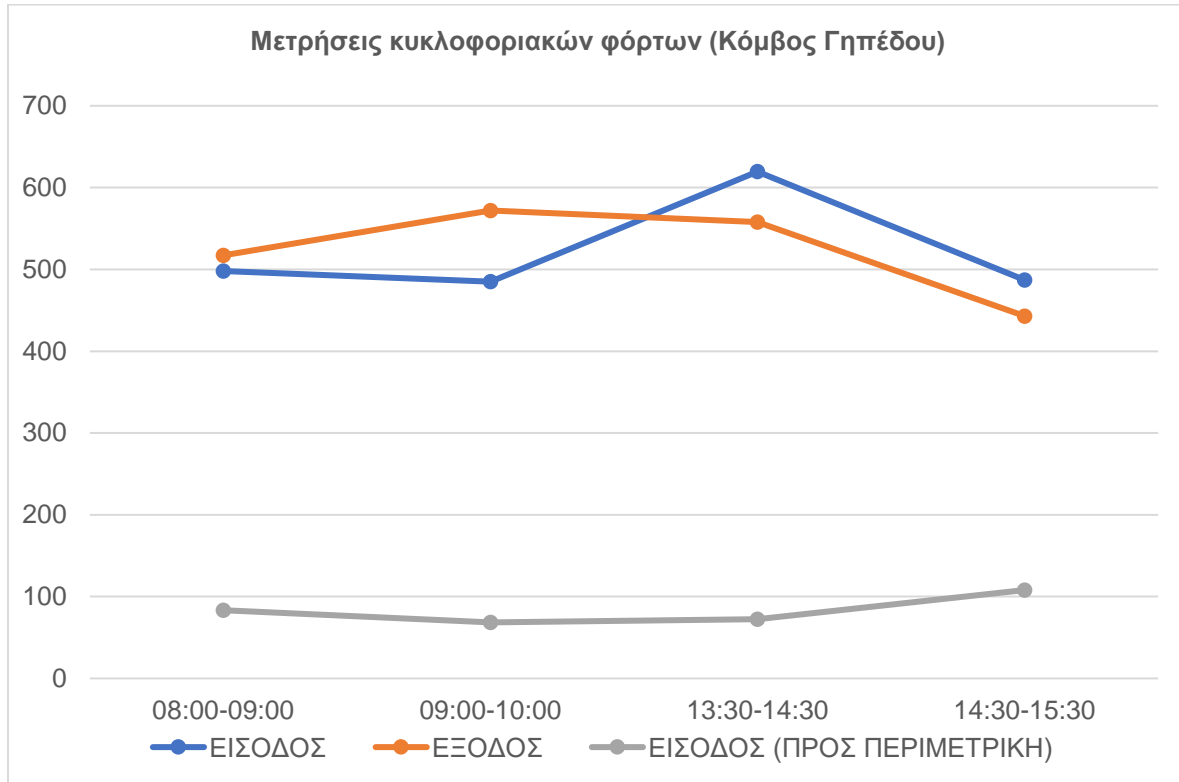
Διάγραμμα 1. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων για το σύνολο των κινήσεων σε ΜΕΑ
(Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

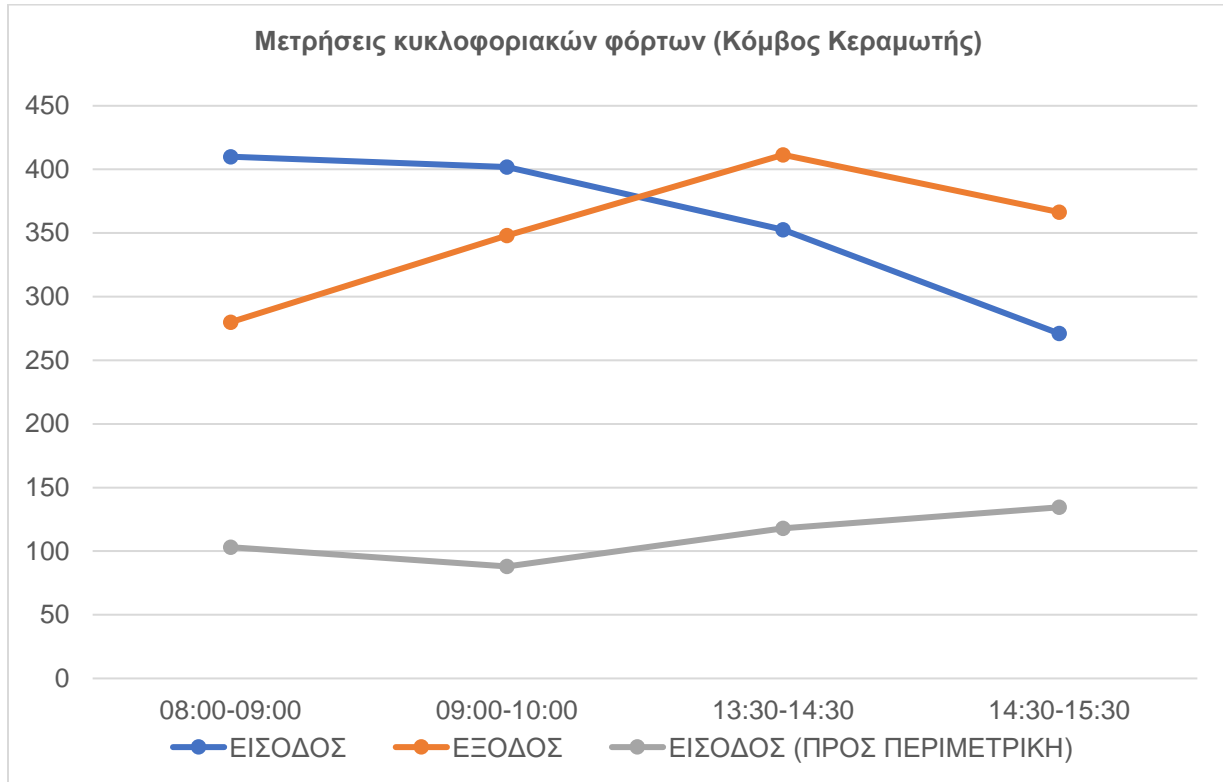
Διάγραμμα 2. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε ΜΕΑ (Κόμβος Γηπέδου)
(Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 3. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε ΜΕΑ (Κόμβος Κεραμωτής)
(Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης, ίδια επεξεργασία)



Πίνακας 6. Βασικά κυκλοφοριακά μεγέθη σε ΜΕΑ
(Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης, ίδια επεξεργασία)

	ΕΙΣΟΔΟΣ	ΕΞΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΙΣΟΔΟΣ	ΕΞΟΔΟΣ
Κόμβος Γηπέδου	2089,5	2090	4179,5	59,28%	59,78%
Κόμβος Κεραμωτής	1435,5	1406	2841,5	40,72%	40,22%
	3525	3496	7021		

Παρατηρώντας τα διαγράμματα και το συγκεντρωτικό πίνακα νωρίτερα, εντοπίζεται ότι ο κόμβος στο δυτικό-βόρειο τμήμα της πόλης (Κόμβος Γηπέδου) συγκεντρώνει το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο. Συγκεκριμένα ως προς την είσοδο αλλά και ως προς την έξοδο από την πόλη καταλαμβάνει το υψηλότερο μερίδιο περίπου 60%. Από την άλλη ο κόμβος στο νότιο-ανατολικό τμήμα της πόλης (από Κεραμωτή) καταλαμβάνει μερίδιο ως προς την είσοδο και έξοδο από την πόλη το υπόλοιπο 40%.

Συνολικά η κατανομή στις δύο εισόδους όπου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις δεν είναι ισόποση. Ο Κόμβος Κεραμωτής νότια στην πόλη όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, συγκεντρώνει χαμηλότερο ποσοστό εισερχόμενων και εξερχόμενων μετακινήσεων επί του συνολικού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

κυκλοφοριακού φόρτου σε σχέση με αυτόν του Γηπέδου, όχι όμως και αμελητέο και επομένως το συμπέρασμα το οποίο προκύπτει είναι ότι μεγάλο ποσοστό κινήσεων είναι διαμπερείς και η πόλη λειτουργεί ως ένα μεγάλο σταυροδρόμι.

Πίνακας 7. Ώρες αιχμής εισόδων και εξόδων
(Κυκλοφοριακή Μελέτη Χρυσούπολης, ίδια επεξεργασία)

	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ ΕΞΟΔΟΥ
Κόμβος Γηπέδου	13:30-14:30	09:00-10:00
Κόμβος Κεραμωτής	08:00-09:00	13:30-14:30

Οι περισσότεροι κόμβοι εντός του αστικού ιστού λειτουργούν ως ισόπεδοι κόμβοι με απλή προτεραιότητα κινήσεων με αποτέλεσμα να χρήζουν αναβάθμισης ώστε να βελτιωθεί το παρεχόμενο επίπεδο λειτουργίας και εξυπηρέτησης τους αλλά και να αναβαθμισθούν τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας. Η αναζήτηση βέλτιστης λύσης αναβάθμισης (κυκλικοί, σηματοδοτούμενοι κλπ.) για τους πλέον νευραλγικούς κόμβους όπως οι πύλες εισόδου και εξόδου (ιδίως στην είσοδο από Εγνατία Οδό) αλλά και οι κρίσιμοι κόμβοι εντός των οικισμού απαιτεί την διενέργεια πρόσθετων κυκλοφοριακών μετρήσεων αλλά και την εκπόνηση αναλυτικότερων στοχευμένων μελετών.

5.3 Υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας

Πεζή μετακίνηση και προσβασιμότητα ΑμεΑ

Κύριο χαρακτηριστικό στις περισσότερες οδούς είναι τα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά τα οποία δεν επιτρέπουν την ανεμπόδιση και ασφαλή κίνηση των πεζών. Τα πεζοδρόμια χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες και ελλείψεις σε ράμπες πεζών, αλλά και εμπόδια στο ελεύθερο πλάτος, εμποδίζοντας την ομαλή μετακίνηση. Σε πολλές θέσεις απαιτούνται διαπλατύνσεις πεζοδρομίων για την ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών. Αξίζει να τονισθεί η ολοκληρωτική απουσία οδικής υποδομής για πεζούς στις συνοικίες η οποία δεν προκαλεί μέχρι σήμερα έντονα προβλήματα στην οδική ασφάλεια κυρίως λόγω της περιορισμένης κυκλοφορίας των οχημάτων και του μεγάλου πλάτους των οδών.

Η κίνηση των πεζών και ειδικά των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα γίνεται με αρκετή δυσκολία λόγω της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων στα πεζοδρόμια, που σε πολλές περιπτώσεις αναγκάζονται να κινούνται στο οδόστρωμα. Προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι υπόλοιποι οδηγοί, καθώς είναι αναγκασμένοι να προβούν σε επικίνδυνους ελιγμούς για να αποφύγουν τα παράνομα ή σε διπλή σειρά σταθμευμένα οχήματα, που παρεμβάλλονται στην πορεία τους.

Τα ευρήματα της πρωτογενούς έρευνας (αυτοψίας) για την πεζή μετακίνηση, οργώνονται σε:

- **Ασυνέχεια πεζοδρομίου**

Στην παρούσα κατηγορία εντοπίζονται:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ✓ Διαφοροποιήσεις στην υφή της επιφάνειας του πεζοδρομίου
- ✓ Διαφορά ύψους επιπέδων πεζοδρομίου
- ✓ Κακοτεχνίες (σπασμένες πλάκες ή κενά σημεία κ.λπ.)
- ✓ Διάφορα εμπόδια

- **Ανεπάρκεια πλάτους πεζοδρομίου**

Οι παρατηρήσεις αφορούν στη μείωση του λειτουργικού πλάτους του πεζοδρομίου λόγω:

- ✓ Κτηρίων που προεξέχουν της οικοδομικής γραμμής
- ✓ Έλλειψης ολοκληρωμένης κατασκευής του πεζοδρομίου
- ✓ Ημιμόνιμων εγκαταστάσεων επί του πεζοδρομίου

Εικόνα 11. Φωτογραφικό υλικό πεδίο



Η συγκεκριμένη ομάδα παρατηρήσεων συγκεντρώνει πολλά επί μέρους χαρακτηριστικά και συνεπώς αναμένεται να καλύπτει μεγάλη έκταση της περιοχής ερευνών. Οι ασυνέχειες πεζοδρομίου ή ανεπάρκειας πλάτους παρατηρούνται σε αρκετά σημεία στο δίκτυο της πόλης της Χρυσούπολης με την πυκνότητα των περιπτώσεων να αυξάνεται όπως απομακρυνόμαστε από τον εμπορικό πυρήνα της πόλης. Στα κεντρικά τμήματα της Χρυσούπολης -οι οποίες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

συγκεντρώνουν το σύνολο των διοικητικών και λειτουργικών δραστηριοτήτων του δήμου- δεν προκύπτουν προβλήματα.

- **Απουσία πεζοδρομίου**

Εικόνα 12. Φωτογραφικό υλικό πεδίο



Όμοια με την ανάλυση νωρίτερα, η απουσία πεζοδρομίου συναντάται στην πόλη σε περιοχές και συνοικίες μακριά από τον κύριο εμπορικό πυρήνα. Στην εικόνα παραπάνω εμφανίζονται παραδείγματα απουσίας πεζοδρομίου για ποικιλία αιτιών, με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η κίνηση των πεζών και να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια τους. Έντονο πρόβλημα παρατηρείται σε δευτερεύουσες οδούς του οδικού δικτύου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Κατάληψη πεζοδρομίου

Εικόνα 13. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





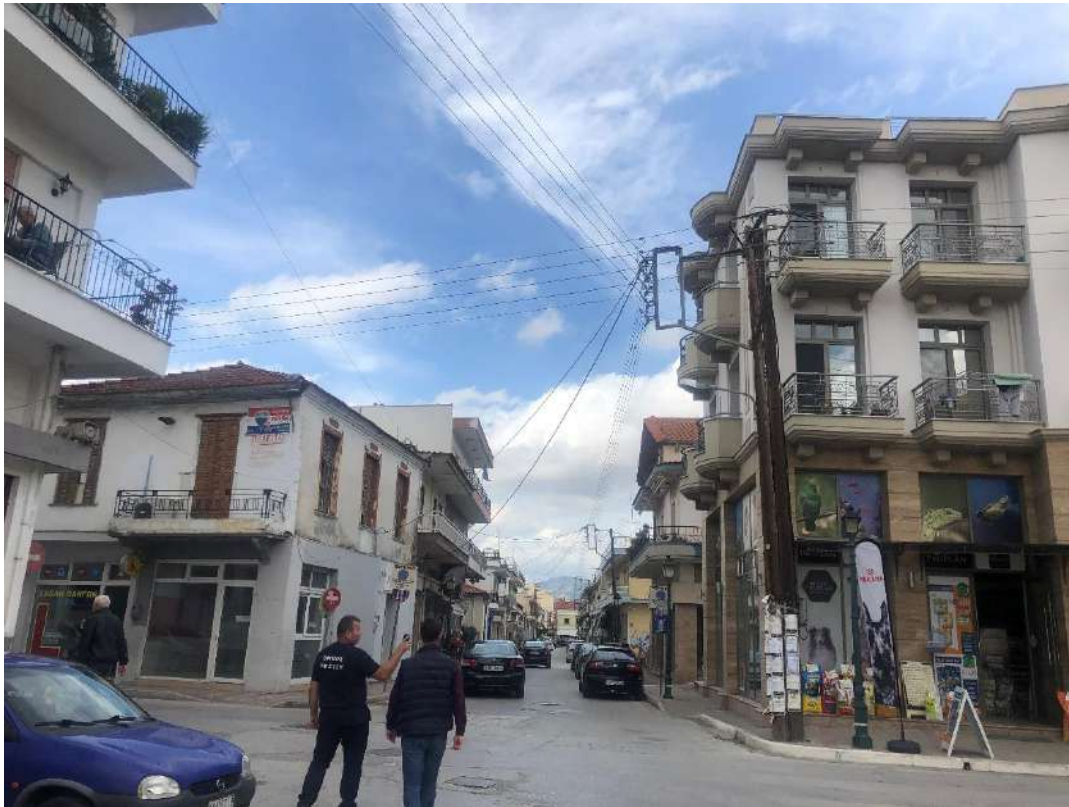
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Δεν εντοπίζεται εκτεταμένο πρόβλημα κατάληψης των πεζοδρομίων στο σύνολο του δικτύου. Οι καταγραφές παρατηρούνται κυρίως σε οδούς, οι οποίες συγκεντρώνουν μεγάλη εμπορική δραστηριότητα και συγκεκριμένα επί των πεζόδρομων που χωροθετούνται στον κέντρο της πόλης. Επιπλέον τα παρόδια καταστήματα κατά κανόνα δεσμεύουν τμήμα του πεζοδρομίου για δική τους χρήση, αφήνοντας μικρό έως καθόλου χώρο για την διέλευση των πεζών.

- **Ράμπες πεζών και υποδομές ΑμεΑ**

Ράμπες πεζών και υποδομές κίνησης για ΑμεΑ με τις αναμενόμενες προδιαγραφές δεν παρατηρούνται στην πλειοψηφία των οδών, είτε κεντρικών είτε δευτερευουσών.

Εικόνα 14. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Περιβάλλον της οδού

Οι παρατηρήσεις που συλλέχτηκαν αφορούν στο σχεδιασμό τοπίου και οδών συνοψίζονται στην εξής κατηγορία:

- ✓ Κατάσταση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (απουσία, βανδαλισμός, συντήρηση)

- **Σήμανση**

Εικόνα 15. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Αναλυτικές παρατηρήσεις και καταγραφή για την οριζόντια και την κατακόρυφη σήμανση δεν μπορούν να γίνουν στο πλαίσιο εκπόνησης ενός στρατηγικού σχεδίου λόγω μεγάλου όγκου εργασίας, ωστόσο η ομάδα μελέτης στα πλαίσια της έρευνας πεδίου που διενήργησε κατάγραψε κάποια σημεία με προβλήματα. Η οριζόντια σήμανση παρουσιάζει φθορές τόσο στις οδούς περιμετρικά του εμπορικού κέντρου, όσο και των λοιπών υπο-περιοχών. Ικανοποιητική κρίνεται η κατάσταση περίξ των σχολικών συγκροτημάτων.

Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας - πεζόδρομοι

Πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις επίσημες προδιαγραφές (ΦΕΚ 2302/16-9-2013) παρατηρούνται στην πόλη σε ικανοποιητικό βαθμό πύκνωσης.

Συγκεκριμένα ως πεζόδρομοι έχουν διαμορφωθεί μέρος ή σύνολο τμημάτων των οδών:

- ✓ Φιλίππου (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Ελ. Βενιζέλου)
- ✓ Παπαθανασίου (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Ελ. Βενιζέλου)
- ✓ Πάροδο Μεγ. Αλεξάνδρου
- ✓ Ιωαν. Δραγούμη (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Ελ. Βενιζέλου)
- ✓ Πολύμνιας (από Ηφαίστου έως Ελ. Βενιζέλου)
- ✓ Ηφαίστου (από Πολύμνιας έως Ιωαν. Δραγούμη)
- ✓ Ύδρας (από 7^{ης} Μεραρχίας έως Ιωαν. Κύπρου)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Η υφιστάμενη αυτή κατάσταση έχει ως αποτέλεσμα την ανάδειξη εκ μέρους της περιοχής, δημιουργεί συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης των πεζών, ενισχύουν την ήπια κυκλοφορία των οχημάτων (εάν και όταν αυτή επιτρέπεται) και βελτιώνουν την γενική αισθητική. Οι ως άνω περιγραφές, έχουν ως τόπο μόνο τοπικό χαρακτήρα, χωρίς να εντάσσονται σε έναν ολοκληρωμένο σχέδιο, που να συνδέει τις γειτονίες του δήμου με ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Επιπλέον η κατάστασή τους χρήζει εκ νέου επέμβασης και ανάπτυξης.

Εικόνα 16. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Στάθμευση και διαχείριση της στάθμευσης

Η στάθμευση αποτελεί παγίως ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες χτίστηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν. Οι δήμοι επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της καθημερινότητας που στις ελληνικές πόλεις, με το έντονο στοιχείο μικτών χρήσεων αποδείχτηκε δύσκολη υπόθεση. Αντικρουόμενες ανάγκες όπως στάθμευση από κατοίκους, εργαζόμενους, επισκέπτες σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Στη Χρυσούπολη υπάρχουν δύο (2) οργανωμένοι χώροι στάθμευσης και αυτοί χρησιμοποιούνται σε ικανοποιητικά επίπεδα δυναμικότητας. Συγκεκριμένα ο χώρος στάθμευσης στην οδό Τζιβελεκίδη, λειτουργεί δωρεάν και διαθέτει 106 θέσεις, ενώ ο χώρος στάθμευσης στην οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου -ο οποίος παλαιότερα λειτουργούσε με καθεστώς χαμηλής χρέωσης- διαθέτει 62 θέσεις στάθμευσης.

Επιπλέον, επί της οδού Ελευθ. Βενιζέλου εφαρμόζεται σύστημα απαγόρευσης στάθμευσης (μονοί και ζυγοί μήνες) ενώ επιτρέπεται η στάση διάρκειας 20 λεπτών κατά το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 17. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης για το ΣΒΑΚ, πραγματοποιήθηκε αυτοψία στην οποία διαπιστώθηκε η τυπολογία του είδους της παράνομης στάθμευσης που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης. Κατά τη διάρκεια της αυτοψίας καταγράφηκαν τα παρακάτω είδη παράνομης στάθμευσης:

- Στάθμευση επί του πεζοδρομίου
- Στάθμευση σε ράμπες ή διαβάσεις πεζών
- Στάθμευση σε διπλή σειρά

Εικόνα 18. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Αποτιμώντας συμπερασματικά την κατάσταση στο ζήτημα της στάθμευσης παρατηρούμε ότι οι περιοχές που βρίσκονται σε απόσταση πέντε λεπτών από το κέντρο δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα εύρεσης θέσεων στάθμευσης. Υπάρχουν οδοί όπου η γεωμετρία επιτρέπει τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης χωρίς να εμποδίζει την κυκλοφορία πεζών ή οχημάτων. Παράλληλα στον πυρήνα του κέντρου ή σε περιοχές που υπάρχει συσσώρευση χρήσεων υπάρχουν ζητήματα στη στάθμευση που οφείλονται όμως περισσότερο στην ανελαστικότητα των οδών ως προς την αντιληπτή, αποδεκτή απόσταση βαδίσματος. Απαιτείται λοιπόν διαχείριση της στάθμευσης, με βελτίωση της πρόσβασης στην περιοχή του κέντρου, αποδοτικότερη χρήση της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης, αποδοτικότερη τιμολογιακή πολιτική για κάποιες συγκεκριμένες θέσεις και ανάγκη επαναλειτουργίας ελεγχόμενης στάθμευσης, ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση/ποδήλατο) και επαρκή και κυρίως αντιληπτή αστυνόμευση μέσω της συνεργασίας δήμου και τροχαίας μέσα στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού.

Δημόσιες Συγκοινωνίες

Στο δήμο δεν δραστηριοποιείται αστικό ΚΤΕΛ συνεπώς δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία με την συνήθη έννοια του όρου. Υπάρχουν όμως υπεραστικές συνδέσεις που συνδέουν τους οικισμούς με τα γύρω αστικά κέντρα αλλά και τους μικρότερους περιφερειακούς οικισμούς που αποτελούν τμήμα του δήμου. Το ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΚΑΒΛΑΣ είναι ο υπεύθυνος πάροχος για την λειτουργία των παραπάνω δρομολογίων. Η παρουσία του σταθμαρχείου του υπεραστικού ΚΤΕΛ στην καρδιά της πόλης και ο σημαντικός αριθμός δρομολογίων προς γειτονικούς οικισμούς και



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

κυρίως την Καβάλα και την Ξάνθη καθορίζουν τα δεδομένα σε επίπεδο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Η συγκεκριμένη θέση του σταθμαρχείου δεν αποτελεί από μόνη της στοιχείο επιβάρυνσης της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης. Αντίθετα η κεντρική θέση του εξυπηρετεί σημαντικά τις μετακινήσεις των κατοίκων και βελτιώνει συνολικά το επίπεδο της κινητικότητας και την προσέλκυση επισκεπτών στην πόλη. Προβλήματα δημιουργούνται από την οργάνωση της λειτουργίας του και από την απουσία διαμόρφωσης της πλατείας Αγίου Δημητρίου. Ο άναρχος τρόπος με τον οποίο σταθμεύουν και κινούνται τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ στην πλατεία προκαλεί φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και υποβαθμίζει αισθητικά την πλατεία.

Εικόνα 19. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Παρακάτω παρατίθενται εικόνες των δρομολογίων του υπεραστικού ΚΤΕΛ μεταξύ της Χρυσούπολης και των γειτονικών οικισμών και μεταξύ της Καβάλας και της Ξάνθης τόσο κατά τις καθημερινές ημέρες (Δευτέρα-Παρασκευή) όσο και κατά τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες.

Πίνακας 8. Σύνδεση Χρυσούπολης με περιφερειακά αστικά κέντρα Δευτέρα-Παρασκευή (ιστοσελίδα φορέα, ίδια επεξεργασία)

Διαθεσιμότητα υπεραστικών συγκοινωνιών Χρυσούπολης		
Προς	Πλήθος δρομολογίων Δευτέρα-Παρασκευή	Διασπορά δρομολογίων
Καβάλα	20	06:00-21:00
Ξάνθη	8	06:20-18:10
Κεραμωτή	16	06:40-20:10



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 9. Σύνδεση Χρυσούπολης με περιφερειακά αστικά κέντρα τα Σάββατα (ιστοσελίδα φορέα, ίδια επεξεργασία)

Διαθεσιμότητα υπεραστικών συγκοινωνιών Χρυσούπολης		
Προς	Πλήθος δρομολογίων Σάββατα	Διασπορά δρομολογίων
Καβάλα	15	07:10-21:10
Ξάνθη	7	08:10-20:10
Κεραμωτή	14	07:10-20:10

Πίνακας 10. Σύνδεση Χρυσούπολης με περιφερειακά αστικά κέντρα Κυριακές και αργίες (ιστοσελίδα φορέα, ίδια επεξεργασία)

Διαθεσιμότητα υπεραστικών συγκοινωνιών Χρυσούπολης		
Προς	Πλήθος δρομολογίων Κυριακές και αργίες	Διασπορά δρομολογίων
Καβάλα	14	08:10-21:10
Ξάνθη	3	10:10-18:10
Κεραμωτή	14	07:10-20:10

Πίνακας 11. Σύνδεση Χρυσούπολης με τοπικούς οικισμούς (ιστοσελίδα φορέα, ίδια επεξεργασία)

Περιαστικές συνδέσεις Χρυσούπολης με Ερατεινο-Αγίασμα-Πηγές		
Ημέρες της εβδομάδος	Πλήθος δρομολογίων	Διασπορά δρομολογίων
Δευτέρα-Παρασκευή	3	07:10-13:40
Σάββατα	Δεν πραγματοποιούνται	-
Κυριακές και αργίες	Δεν πραγματοποιούνται	-

Οι στάσεις υπεραστικής συγκοινωνίας στους οικισμούς του δήμου διαμορφώνονται ποικιλοτρόπως. Από την αυτοψία που πραγματοποιήθηκε, εντοπίστηκαν στάσεις που σημαίνονται αποκλειστικά με πινακίδα και στάσεις που διαθέτουν σκέπαστρο και θέσεις καθήμενων. Οι στάσεις που εξετάστηκαν χαρακτηρίζονται σε κακή κατάσταση καθώς εμφανίζουν φθορές και ελλείψεις που τις καθιστούν μη-λειτουργικές (πχ. σπασμένα καθίσματα, βρώμικο περιβάλλον κλπ.), εξαιρουμένης της οπτικής όχλησης (αφίσες, αυτοκόλλητα, επιγραφές, κλπ). Στις εικόνες παρακάτω παρουσιάζονται παραδείγματα στάσεων υπεραστικής συγκοινωνίας.

Ποδήλατο

Σχετικά με τις μετακινήσεις με ποδήλατο, παρατηρούνται εκτεταμένες ελλείψεις στις υποδομές δικτύου ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δήμου. Η κυριαρχία της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, αποθαρρύνουν την χρήση του ποδήλατου. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων. Ωστόσο, στις περιόδους διεξαγωγής των ερευνών, παρατηρήθηκε χρήση του ποδηλάτου από πολίτες για τυπικές μετακινήσεις, από μαθητές για μετακινήσεις στα σχολεία αλλά



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

και από άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Τα στοιχεία που ευνοούν την ανάπτυξη του στην πόλη αποτελούν:

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

Ενδεικτικά παραδείγματα για τη χρήση των ποδηλάτων εμφανίζονται στις εικόνες παρακάτω. Λόγω έλλειψης αποκλειστικής υποδομής οι ποδηλάτες κινούνται στο οδόστρωμα μαζί με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Συχνό φαινόμενο είναι η εμπλοκή ποδηλάτων και πεζών, καθώς τα πεζοδρόμια είναι περιορισμένα και οι πεζοί αναγκάζονται να κινούνται εξίσου στο οδόστρωμα. Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό είναι οι διαρκείς ελιγμοί που πραγματοποιούν οι ποδηλάτες κατά την μετακίνησή τους, λόγω σταθμευμένων οχημάτων και άλλων εμποδίων στα άκρα της οδού.

Τέλος να σημειωθεί ότι παλαιότερα είχε υλοποιηθεί σε πιλοτικό στάδιο, η λειτουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου, η οποία όμως λόγω περιορισμένου ποσοστού κάλυψης επί του συνόλου του οικισμού, πλέον δεν λειτουργεί.

Εικόνα 20. Φωτογραφικό υλικό πεδίο





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης



Οδική ασφάλεια

Βασικό κυκλοφοριακό χαρακτηριστικό στην Χρυσούπολη αποτελεί η διέλευση της επαρχιακής οδού από τον αστικό ιστό της, γεγονός το οποίο πέρα από τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργεί με την αύξηση του φόρτου των μετακινήσεων, επιφέρει σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Η Επαρχιακή Οδός Χρυσούπολης-Πλαταμώνα, σύμφωνα με τις Εθνικές Προδιαγραφές Σχεδιασμού των Οδών (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ) ανήκει στην ομάδα οδών Α, λειτουργική βαθμίδα II και έχει το χαρακτήρα της «σύνδεσης». Η διέλευση των οδών μέσα από τον οικισμό αναγκαστικά δίνει στις εθνικές οδούς και τον λειτουργικό χαρακτήρα της «πρόσβασης» και της «παραμονής». Τα γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία των οδών δεν διατηρούνται μέσα στον ιστό της πόλης εξαιτίας των κτισμάτων και του διαμορφωμένου ήδη ιστού της πόλης, με αποτέλεσμα από την μία να υπάρχει η ανάγκη της μετακίνησης υψηλού φόρτου βαρέων και μη οχημάτων μαζί με τις τοπικές μετακινήσεις των κατοίκων και από την άλλη η μη επάρκεια του πλάτους του οδοστρώματος για την ασφαλή μετακίνηση, η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, η έλλειψη πεζοδρομίων ή μη επαρκούς πλάτους και η έλλειψη διαβάσεων οδηγούν σε συνθήκες μη ασφαλούς μετακίνησης τόσο των οχημάτων όσο και των πεζών, αλλά και των ευάλωτων χρηστών. Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων απαιτείται συνολικός χωροταξικός σχεδιασμός των οδικών υποδομών,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

επανασχεδιασμός των κινήσεων και κατασκευή κατάλληλων μέτρων μείωσης ταχύτητας και αύξηση της οδικής ασφάλειας. Από την έρευνα πεδίου, συμπεραίνεται ότι υπάρχουν αρκετά σημεία στον οικισμό, όπου το επίπεδο οδικής ασφάλειας είναι πολύ χαμηλό. Καταγράφονται ισόπεδες διασταυρώσεις με την μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων και υψηλό ποσοστό επικινδυνότητας. Μετά την επιτόπου εξέταση και παρατήρηση των ισόπεδων κόμβων στον αστικό ιστό της πόλης καταγράφηκαν οι παρακάτω ισόπεδοι κόμβοι με σοβαρές λειτουργικές και γεωμετρικές αδυναμίες και ασάφειες.

1. Διασταύρωση οδών Ελευθ. Βενιζέλου, Γιαλόγλου και Σκρα
2. Διασταύρωση οδών Ελευθ. Βενιζέλου και Κύπρου
3. Διασταύρωση οδών Ελευθ. Βενιζέλου και Πρεμέτης
4. Διασταύρωση οδών Καραμανλή και Περιμετρικής οδού (κόμβος γηπέδου)

Τα προβλήματα που εντοπίζονται γενικά είναι:

- ελλιπής ή και ακατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός του κόμβου
- έλλειψη κατάλληλων κατασκευών που οριοθετούν τον χώρο π.χ. νησίδων, που διαχωρίζουν τις κινήσεις οχημάτων και πεζών και δημιουργούν συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης
- απουσία διαβάσεων πεζών
- περιοχές επικίνδυνης πλέξης κινήσεων
- έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την σωστή πληροφόρηση
- προβλήματα προτεραιότητας κινήσεων
- προβλήματα ορατότητας

Υπάρχει επιτακτική ανάγκη του επανασχεδιασμού και ανακατασκευής των ισόπεδων κόμβων για την αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης και την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών. Η εξέταση του επανασχεδιασμού κάποιων ισόπεδων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους θεωρείται επίσης μία λύση προς την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τα πλεονεκτήματα της κατασκευής ενός κυκλικού κόμβου είναι:

- αναγκαστική μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων που κινούνται στην εθνική οδό και εισέρχονται στην πόλη από την ανατολική είσοδο
- ομαλοποίηση της ροής της κυκλοφορίας με περιορισμό των επιταχύνσεων και επιβραδύνσεων
- περιορισμός πιθανών σημείων εμπλοκής μεταξύ των οχημάτων
- δυνατότητα εκτέλεσης όλων των στρεφουσών κινήσεων χωρίς αύξηση της επικινδυνότητας για τα οχήματα
- με την κατάλληλη φύτευση και τη χρήση ανάλογων υλικών, η διαμόρφωση του κόμβου συμβάλλει θετικά στην αισθητική της οδού.

Σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας παρατηρούνται στις περιοχές γύρω από τις σχολικές μονάδες και τα σχολικά συγκροτήματα. Παρατηρούνται μερικές ελλείψεις κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την πληροφόρηση αλλά και την μείωση ταχύτητας των οχημάτων, διαβάσεων πεζών, εμποδίων μπροστά από την είσοδο και έξοδο, κατάλληλες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέσου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα καταστούν συνθήκες επικινδυνότητας και πολύ μειωμένου επιπέδου ασφάλειας κίνησης μαθητών.

Εικόνα 21. Φωτογραφικό υλικό πεδίο



Διαχείριση κινητικότητας

Κατά την πρωτογενή έρευνα, στην κατηγορία διαχείρισης κινητικότητας αναζητήθηκαν πληροφορίες για της παρακάτω υπηρεσίες στην περιοχή μελέτης:

- Οργανωμένες υπηρεσίες ενημέρωσης και καθοδήγησης μετακινουμένων
- Εφαρμογές σύγχρονων τεχνολογιών (π.χ. σε πραγματικό χρόνο) ενημέρωσης μετακινουμένων
- Εξυπηρέτηση ευάλωτων χρηστών (Μαθητές, Ηλικιωμένους, ΑμεΑ, κ.ά.)

Από την έρευνα προκύπτει ότι τέτοιου είδους υπηρεσίες δεν υπάρχουν οργανωμένες και μη στο δήμο. Η μοναδική υπηρεσία έχει να κάνει με την εξυπηρέτηση των μαθητών σε μικρούς οικισμούς, όπου για την μετακίνηση τους οργανώνονται διαδρομές με ΚΤΕΛ και ΤΑΞΙ.



6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ & ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ

6.1 Συμπεράσματα από την αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου

Τα σημαντικότερα συμπεράσματα από τις πρωτογενείς μελέτες συνοψίζονται στον πίνακα παρακάτω.

Πίνακας 9. Συμπεράσματα αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης

Συμπεράσματα Πρωτογενών Ερευνών	
Κατηγορία Κινητικότητας	Γενικά Συμπεράσματα
Πεζή μετακίνηση	Η ποιότητα των πεζοδρομίων δεν είναι ικανοποιητική. Συγκεκριμένα, σε μεγάλο τμήμα του δικτύου παρατηρείται ανεπάρκεια του πλάτους πεζοδρομίων και τακτικές ασυνέχειες στο πεζοδρόμιο, στοιχεία που αναγκάζουν τους πεζούς να χρησιμοποιούν τον δρόμο για να κινηθούν με ευκολία.
Διαχείριση στάθμευσης	Σε γενικές γραμμές παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου και σε διπλή σειρά, κυρίως τις περιόδους αιχμής. Η προσωρινή στάθμευση σε διπλή σειρά ή σε οδούς με περιορισμένο διαθέσιμο πλάτος, επηρεάζουν συχνά την κανονική ροή οχημάτων. Τέλος, εντοπίζεται ορθολογική χρήση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης από τους κατοίκους.
Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, οδών και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Εντοπίζονται εκτεταμένα δίκτυα πεζοδρομημένων οδών στην Χρυσούπολη, οι οποίοι έχουν ωστόσο έχουν μικρή έκταση και πυκνότητα και επομένως δεν δημιουργούνται 'διάδρομοι' οι οποίοι θα μπορούσαν να προκαλέσουν υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες της οδού.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Β:

Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Δημόσιες Συγκοινωνίες	<p>Δεν υπάρχει τακτική υπεραστική σύνδεση των οικισμών του δήμου ή/και άλλων δήμων μεταξύ τους μέσω του ΚΤΕΛ, ενώ προβλήματα εντοπίζονται και στο περιορισμένο χρονικό διάστημα λειτουργίας και συχνότητας δρομολογίων.</p> <p>Ο σταθμός του υπεραστικού ΚΤΕΛ βρίσκεται εντός του αστικού ιστού της πόλης και ως αποτέλεσμα βρίσκεται η φόρτιση της κυκλοφοριακής ροής, γεγονός που ιδίως κατά τις ώρες αιχμής δημιουργεί προβλήματα, στοιχείο αρνητικό.</p>
Ποδήλατο	<p>Το σύνολο του δήμου δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή υπηρεσίες ενοικίασης.</p> <p>Σε κάθε περίπτωση υπάρχει πρόθεση τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από τους πολίτες να χρησιμοποιήσουν περισσότερο το ποδήλατο εφόσον βελτιωθούν οι συνθήκες ασφάλειας (πύκνωση ποδηλατοδρόμων), γεγονός που ευνοείται από το ανάγλυφο του οικισμού.</p>
Υπηρεσίες διαχείρισης κινητικότητας	<p>Απουσία εφαρμογών πληροφόρησης / καθοδήγησης για μετακινούμενους (και ευάλωτους χρήστες). Δεν γίνεται συστηματική επικαιροποίηση της πληροφόρησης στο διαδίκτυο.</p>
Μέτρα σχετικά με την χρήση οχημάτων	<p>Ως γενικό συμπέρασμα, ζητήματα όχλησης και οδικής ασφάλειας από την έντονη διαμπερή κυκλοφορία μέσα από το κέντρα του οικισμού καταγράφονται και αποτελούν αντικείμενο μελέτης. Επίσης εντοπίζονται προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος και οδών στον κύριο αστικό ιστό.</p>
Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	<p>Δεν εφαρμόζεται ωράριο φορτοεκφόρτωσης και δεν χωροθετούνται συγκεκριμένες θέσεις για την παραπάνω λειτουργία.</p>

6.2 Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT εξετάζει καθεμία από τις συνιστώσες κινητικότητας και συμπληρώνεται έχοντας ως γενικό γνώμονα την επίτευξη της βιωσιμότητας του συνόλου του συστήματος κινητικότητας της πόλης και λαμβάνοντας υπόψη την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της κάθε συνιστώσας. Σημαντικό ρόλο στην ανάλυση έχουν οι τοποθετήσεις των φορέων κατά την Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 10. SWOT Analysis

Πεζή μετακίνηση & ΑμεΑ	<u>Πλεονεκτήματα</u> (α) Μη-ικανοποιητικό δίκτυο πεζοδρομίων ή /και ήπιας κυκλοφορίας (β) Μικρό μέγεθος των οικισμών, κοντινές αποστάσεις για πεζή μετακίνηση	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Κακή ποιότητα πεζοδρομίων στις οδούς τόσο εντός όσο και εκτός του εμπορικού-διοικητικού πυρήνα με μικρές εξαιρέσεις (β) Συχνή κατάληψη του πεζοδρομίου και πολλά εμπόδια που αποτρέπουν την χρήση του (γ) Ανεπαρκείς διαμορφώσεις ραμπών και διαβάσεων στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου (δ) Κακές συνθήκες μετακίνησης για ευάλωτους χρήστες
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός με την τοπική κοινωνία	<u>Απειλές</u> (α) Εξάρτηση οικονομικών δραστηριοτήτων από το ΙΧ (β) Υψηλές θερμοκρασίες τους καλοκαιρινούς μήνες
Ποδήλατο	<u>Πλεονεκτήματα</u> (α) Μικρό μέγεθος των οικισμών, κοντινές αποστάσεις για πεζή μετακίνηση (β) Ευνοϊκό ανάγλυφο στις περισσότερες περιπτώσεις (γ) Ύπαρξη «ποδηλατικής κουλτούρας»	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Πλήρης απουσία υποδομών για ποδήλατα (β) Έντονη κυκλοφορία βαρέων οχημάτων
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Αξιοποίηση ηλεκτροκίνησης (β) Ευκαιρία σύνδεσης πολλαπλών σημείων ενδιαφέροντος	<u>Απειλές</u> (α) Εξάρτηση οικονομικών δραστηριοτήτων από το ΙΧ (β) Υψηλές θερμοκρασίες τους καλοκαιρινούς μήνες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Β:

Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στάθμευση	<u>Πλεονεκτήματα</u> (α) Προσφορά χώρων στάθμευσης σε κεντρικά σημεία, τα οποία βρίσκονται σε ακτίνα λιγότερο από 250 μέτρων από τις περισσότερες διοικητικές υπηρεσίες	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Συχνή παραβατικότητα (πχ. στάθμευση σε διπλή σειρά, κατάληψη πεζοδρομίων κλπ.) (β) Απουσία θέσεων για τροφοδοσία καταστημάτων (γ) Καταπάτηση και κακή διαμόρφωση των θέσεων για ΑμεΑ
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Βούληση από όλους για εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (β) Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός (γ) Επικέντρωση του προβλήματος σε συγκεκριμένες περιοχές (κεντρική περιοχή)	<u>Απειλές</u> (α) Συνθήκες μη ασφαλούς κίνησης πεζών και ποδηλάτων (β) Δυσχερείς συνθήκες όταν υπάρχει παράνομη στάθμευση και διέλευση βαρέων οχημάτων
Οδική ασφάλεια	<u>Πλεονεκτήματα</u> (α) Εντοπισμός μελανών σημείων (β) Στενοί οδοί που οδηγούν σε χαμηλές ταχύτητες	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Σημαντικές ελλείψεις στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση (β) Ελλείψεις κατάλληλων διαμορφώσεων και γεωμετρικών χαρακτηριστικών στις διαβάσεις και στους κόμβους (γ) Χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας σε ισόπεδους κόμβους
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός (β) Στροφή σε ήπια μέσα μεταφοράς	<u>Απειλές</u> (α) Διαμπερής κίνηση βαρέων οχημάτων από την πόλη



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Δημόσιες συγκοινωνίες	<u>Πλεονεκτήματα</u>	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Χαμηλού επιπέδου σύνδεση με δημόσιες συγκοινωνίες (β) Απουσία υποδομών για τους πολίτες (πχ. στέγαστρα, τηλεματική)
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Εισαγωγή ηλεκτροκίνησης (β) Συμμετοχικός σχεδιασμός στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ (γ) Εξυπηρέτηση μικρότερων οικισμών (δ) Επανασχεδιασμός ΜΜΜ αναφορικά με τον λειτουργικό τους σχεδιασμό	<u>Απειλές</u> (α) Περαιτέρω άμβλυνση κοινωνικής συνοχής στο εσωτερικό του δήμου
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<u>Πλεονεκτήματα</u> (α) Εμπορικός πυρήνας με δυνατότητα πεζοδρομήσεων	<u>Μειονεκτήματα</u> (α) Μεγάλος αριθμός κυκλοφοριακών φόρτων αναλογικά με το μέγεθος του οικισμού (β) Κακή κατάσταση οδικής υποδομής (γ) Μη επαρκής εξυπηρέτηση
	<u>Ευκαιρίες</u> (α) Εκπόνηση ΣΒΑΚ και συμμετοχικός σχεδιασμός (β) Η τοπική κοινωνία αντιλαμβάνεται την ανάγκη στροφής στα ήπια μέσα μεταφοράς	<u>Απειλές</u> (α) Το αυτοκίνητο είναι αναπόσπαστο κομμάτι των μετακινήσεων των πολιτών



7. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κατά την ανάπτυξη ενός σχεδίου αστικής κινητικότητας, πέρα από την εξέταση των βραχυχρόνιων ευκαιριών και ελλείψεων, πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι μελλοντικές προκλήσεις, ώστε να διαμορφωθεί κατάλληλα ο στρατηγικός σχεδιασμός προς την κατεύθυνση επίτευξης των στόχων ενός ΣΒΑΚ. Οι κυριότερες προκλήσεις, οι οποίες επηρεάζουν και διαμορφώνουν τις μελλοντικές επιλογές στον τομέα των μεταφορών είναι:

- ✓ Η πληθυσμιακή εξέλιξη και η οικονομική κατάσταση
- ✓ Η αστική και η οικιστική δομή και ανάπτυξη
- ✓ Τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς (δίκτυα οδικής και διαδρομής, τοπικά και περιφερειακά δίκτυα λεωφορείων, τραμ)
- ✓ Ο αριθμός των εγγεγραμμένων αυτοκινήτων
- ✓ Κόστος κινητικότητας (τιμές καυσίμων, ναύλοι για τις δημόσιες μεταφορές κ.λπ.)

Η εξέλιξη αυτών των χαρακτηριστικών τόσο σε τοπική όσο και σε παγκόσμια κλίμακα, είναι απρόβλεπτη και επηρεάζεται από μια σειρά παραγόντων, όπως οι οικονομικές διακυμάνσεις, ο περιορισμός των ενεργειακών πόρων, το αυξανόμενο ενεργειακό κόστος, η παγκόσμια κλιματική αλλαγή, οι δημογραφικές μεταβολές και οι μεταβολές στις κοινωνικές συνθήκες. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες με τη σειρά τους διαμορφώνουν τις δυνητικές ανάγκες για κινητικότητα των πολιτών. Λαμβάνοντας επομένως υπόψη την ολοένα και περιορισμένη δημόσια χρηματοδότηση για έργα μεταφορικών υποδομών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, γίνεται αντιληπτή η ανάγκη διαμόρφωσης διαφορετικών σεναρίων για την πρόληψη των πολλών και απρόβλεπτων πτυχών της μελλοντικής αστικής κινητικότητας. Για το λόγο αυτό επιλέγεται κατά αρχήν η ανάπτυξη ενός βασικού σεναρίου, το οποίο αποτελεί και το σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη και των υπολοίπων για την απεικόνιση όλων των πιθανών μελλοντικών συνθηκών.

7.1 Βασικό σενάριο

Το θεμέλιο για την ανάπτυξη του βασικού σεναρίου είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας, η αξιολόγηση των σημερινών εθνικών τάσεων, τα μέτρα που είναι ήδη προγραμματισμένο να υλοποιηθούν και οι προβλέψιμες εξελίξεις και αλλαγές στην πόλη. Σε αυτήν την κατηγορία υπάγονται τα παρακάτω:

- ✓ Η πληθυσμιακή εξέλιξη και δημογραφικές μεταβολές (σύνθεση του πληθυσμού)
- ✓ Η εξέλιξη της ανεργίας
- ✓ Αλλαγή τάσεων και συνηθειών κινητικότητας
- ✓ Αύξηση μηχανοκίνητων οχημάτων
- ✓ Ηλεκτροκίνηση
- ✓ Καταναλωτικές συνήθειες
- ✓ Ανάπτυξη έξυπνων εφαρμογών
- ✓ Ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών
- ✓ Τιμές καυσίμων και κόστους μετακινήσεων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

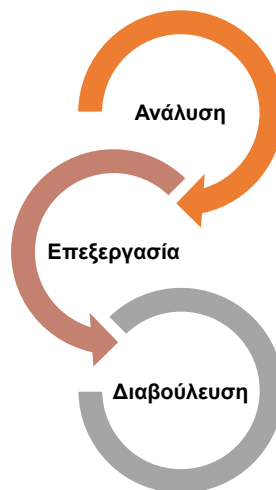
- ✓ Αλλαγές στο πεδίο δράσης των δημόσιων αρχών

Μετά την αξιολόγηση των παραπάνω παραγόντων θα πρέπει να εκτιμηθούν οι επιδράσεις που θα έχουν στο σύστημα κινητικότητας και ειδικότερα στη γένεση των μετακινήσεων και στον σκοπό τους, οι νέα υποδομές που θα υλοποιηθούν και οι αλλαγές στη συμπεριφορά των μετακινούμενων.

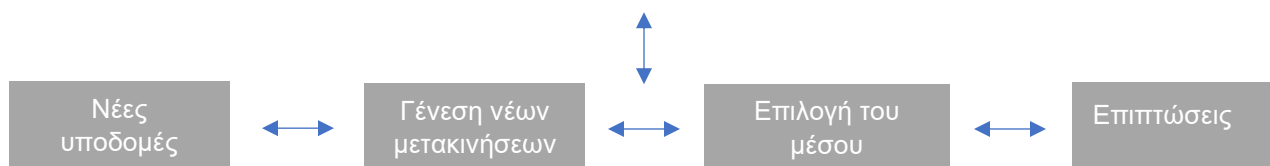
Σχήμα 5. Γραφική απεικόνιση βασικού σεναρίου

Αξιολόγηση υφιστάμενων συνθηκών αστικής κινητικότητας

Πληθυσμός	Ανεργία	Τάσεις & συνήθειες κινητικότητας
Ιδιοκτησία μηχανοκίνητων	Ηλεκτροκίνηση	Έξυπνες εφαρμογές
Τιμές	Εμπορευματικές μεταφορές	



Μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

7.2 Λοιπά μελλοντικά σενάρια

Τα υπόλοιπα σενάρια δοκιμής καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη διαφορετικών πιθανών κατευθύνσεων κάτω από διαφορετικές συνθήκες καθώς επίσης και τη σύγκριση των αποτελεσμάτων τους τόσο μεταξύ τους όσο και με το βασικό σενάριο.

Τα διαφορετικά σενάρια δεν περιγράφουν μια στρατηγική υλοποίησης αλλά διαφορετικές περιπτώσεις εστιασμένες σε συγκεκριμένες προτεραιότητες. Κάθε ένα από αυτά βασίζεται σε καθορισμένες βασικές υποθέσεις, π.χ. σε οικονομικούς όρους. Με την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του κάθε σεναρίου, θα πρέπει να προκύψουν χρήσιμες πληροφορίες και να γνωστοποιηθούν οι επιπτώσεις από τα μέτρα σχεδιασμού καθώς επίσης και σε ποιο βαθμό επιτυγχάνονται οι καθιερωμένοι στόχοι. Όλα τα σενάρια δοκιμής θα πρέπει να βασίζονται στο βασικό σενάριο.

Ενδεικτικά παραδείγματα ομάδων σεναρίων πέρα από το μηδενικό και το βασικό που έχουν αναπτυχθεί στις περιπτώσεις ΣΒΑΚ ευρωπαϊκών πόλεων αναφέρονται παρακάτω:

1ο Παράδειγμα

- ✓ Βελτιστοποίηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- ✓ 'Επιθετική' Δημόσια συγκοινωνία
- ✓ Αποδοτική 'τοπική' κινητικότητα
- ✓ Βελτιστοποίηση του βαδίσματος, της ποδηλασίας και των δημοσίων συγκοινωνιών
- ✓ 'Υψηλού Κόστους Μετακίνηση' (πρόκειται για ένα σενάριο που εξετάζει την προσαρμογή της πόλης για ένα μέλλον με υψηλό κόστος καυσίμων που θα επιφέρει λιγότερες μετακινήσεις μεγαλύτερη πληρότητα Ι.Χ. κ.ά.)

2ο Παράδειγμα

- ✓ Περισσότεροι δρόμοι
- ✓ Περισσότερη Δημόσια Συγκοινωνία και Ποδήλατο
- ✓ Επιπλέον δράσεις αλλαγής συμπεριφοράς

3ο Παράδειγμα

- ✓ Σενάριο 1: 'Ο πυρήνας της πόλης με περισσότερο χώρο για βάδισμα, ποδηλασία και δημόσιες συγκοινωνίες'
- ✓ Σενάριο 2: 'Ο πυρήνας της πόλης με μετριασμό της κυκλοφορίας'
- ✓ Σενάριο 3: 'Ο πυρήνας της πόλης με καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας'

Μετά τις διαδικασίες μοντελοποίησης των σεναρίων (εκτίμηση μελλοντικής κατανομής στο μέσο) και την ποιοτική τους αξιολόγηση, θα πρέπει να εντοπιστεί το σενάριο εκείνο με το οποίο επιτυγχάνονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

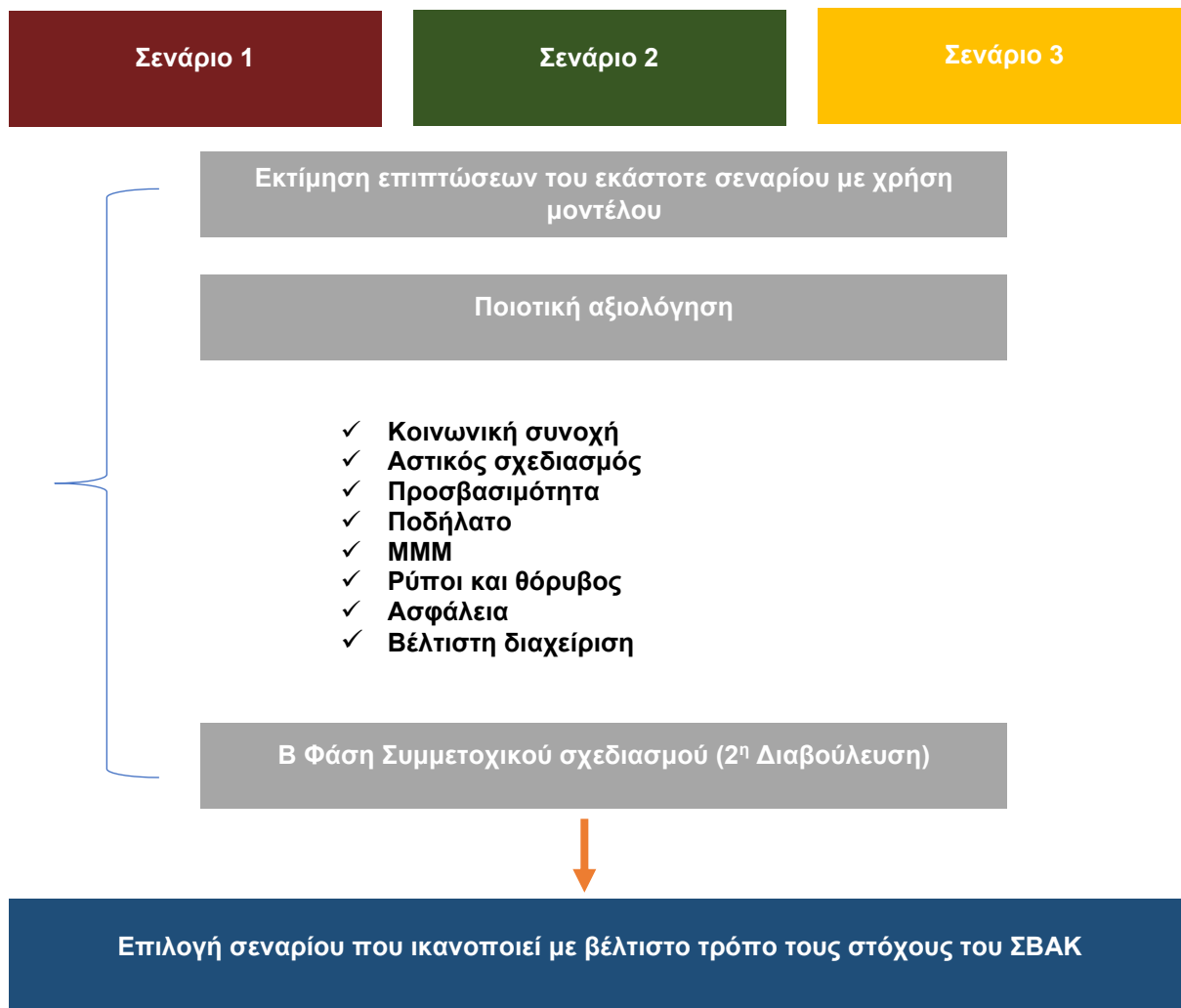
Χαρακτηριστικές δείκτες για την αξιολόγηση των σεναρίων μπορεί να είναι:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

1. Κοινωνική συνοχή και ένταξη
2. Σχεδιασμός αστικού τοπίου
3. Προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου
4. Ενίσχυση ελκυστικότητας δημοσίων συγκοινωνιών
5. Συνεκτικότητα συστήματος και συνδεσιμότητα (διατροπικότητα)
6. Βελτίωση πληροφόρησης
7. Ενίσχυση προσβασιμότητας στο κέντρο της πόλης
8. Μείωση ρύπων και θορύβου
9. Οδική ασφάλεια
10. Διαχείριση κυκλοφορίας – βελτιστοποίηση ροών
11. Υποστήριξη καινοτομίας
12. Βελτιστοποίηση χρήσης υφιστάμενων υποδομών
13. Ενθάρρυνση τοπικής κινητικότητας

Σχήμα 6. Γραφική απεικόνιση επιλογής βέλτιστου σεναρίου





7.3 Ανάπτυξη σεναρίων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ Νέστου

Σενάριο Βάσης (Μηδενικό Σενάριο)

Εξέλιξη του συστήματος αστικής κινητικότητας, σύμφωνα με τις Διεθνείς, Ευρωπαϊκές, Εθνικές και Τοπικές τάσεις και προβλέψεις, καθώς και τις προγραμματισμένες δράσεις του Δήμου που επηρεάζουν την κινητικότητα

Το **σενάριο βάσης ή μηδενικό σενάριο** επιχειρεί μια εκτίμηση της μελλοντικής κατάστασης του συστήματος αστικής κινητικότητας στο Νέστο σε ορίζοντα πέντε (5) και δέκα (10) ετών. Η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ προκειμένου να προβεί στις ασφαλέστερες δυνατές εκτιμήσεις για την λειτουργία της πόλης στο μέλλον, συνυπολογίζει τα εξής:

- ✓ Αποτελέσματα της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης: Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης συγκεντρώνει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του υφιστάμενου σχεδιασμού, των πρωτογενών ερευνών και των αποτελεσμάτων των δύο πρώτων φάσεων του συμμετοχικού σχεδιασμού. (Παρουσιάζονται σε προηγούμενα κεφάλαια)
- ✓ Τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές τάσεις ανάπτυξης βασικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών. Οι πολιτικές και οι στόχοι που θέτονται σε ανώτερο επίπεδο για το μέλλον, μπορούν να επηρεάσουν δυναμικά και τα τοπικά χαρακτηριστικά.
- ✓ Οι εθνικές τάσεις ανάπτυξης βασικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών και η εξέλιξη ορισμένων εθνικών δεικτών, μπορούν να εξάγουν συμπεράσματα για τοπικό επίπεδο.
- ✓ Τα προγραμματισμένα έργα και οι μέσο-μακροπρόθεσμες εκτιμήσεις σε περιφερειακό τοπικό επίπεδο
- ✓ Τα αποτελέσματα του εργαλείου εκτίμησης ορισμένων χαρακτηριστικών της Νέστου σε ορίζοντα πέντε (5) και δέκα (10) ετών.

Τάσεις εξέλιξης

Παγκόσμιες & Ευρωπαϊκές Τάσεις

- ✓ Οι προβλέψεις του Europop 2013 δείχνουν ότι ο πληθυσμός της ΕΕ-28 θα αυξηθεί συνολικά κατά 2,6% μεταξύ του 2014 και του 2080, με τον αριθμό των κατοίκων να αυξάνεται κατά 13,2 εκατομμύρια άτομα. Ο πληθυσμός της ΕΕ εκτιμάται ότι θα κορυφωθεί γύρω στο 2050, φθάνοντας τα 526 εκατομμύρια άτομα, σημειώνοντας αύξηση 18,7 εκατομμυρίων (ή 3,7%) σε σύγκριση με την κατάσταση το 2014. Το μέγεθος του πληθυσμού της ΕΕ προβλέπεται να μειωθεί σε 519,8 εκατομμύρια έως το 2075, μετά την οποία προβλέπεται μικρή αύξηση έως το 2080, όταν ο πληθυσμός της ΕΕ-28 προβλέπεται να παραμείνει περίπου 520 εκατομμύρια άτομα
- ✓ Οι πληθυσμός της Ευρώπης θα μεταβληθεί ηλικιακά [1] ως εξής:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Β:

Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- (α) Έως το 2025 → 15% (0-14), 63% (15-64), 22% (>64)
(β) Έως το 2030 → 15% (0-14), 61% (15-64), 24% (>64)
(γ) Έως το 2035 → 14% (0-14), 60% (15-64), 26% (>64)
✓ Ο πληθυσμός της Ευρώπης θα μεταβληθεί [1] λόγω:
- (α) Έως το 2025 → -0,5 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1 εκατ. από μετανάστευση
(β) Έως το 2030 → -0,7 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,25 εκατ. από μετανάστευση
(γ) Έως το 2035 → -0,8 εκατ. από Φυσική μεταβολή, +1,7 εκατ. από μετανάστευση
✓ Στόχος: Η εισαγωγή ενέργειας στην Ευρώπη θα πέσει στο 20% το 2050 σε σχέση με το 54% του 2018 [3]
✓ Το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην Ευρώπη αναμένεται να εξελιχθεί ως εξής:
- (α) 17% το 2017,
(β) 20% το 2020,
(γ) 32% το 2030 [3]
✓ Στόχος: Η επίτευξη σημαντικών μειώσεων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών θα απαιτήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση συστήματος [3]. Αυτό περιλαμβάνει την προώθηση:
- (α) Συνολικής αποδοτικότητας οχημάτων, οχημάτων και υποδομών με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές
(β) Μακροπρόθεσμη μετάβαση σε εναλλακτικά και κλιματικά ουδέτερα καύσιμα για τις μεταφορές
(γ) Αύξηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών-αξιοποίηση των ψηφιακών τεχνολογιών και της ευφυούς τιμολόγησης, καθώς και περαιτέρω ενθάρρυνση της πολυτροπικής ολοκλήρωσης και των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς
✓ Πρόβλεψη Ευρωπαϊκού Ακαθάριστου Προϊόντος (τιμές 2013) [4]
- (α) Το 2020 → περίπου 14,55 τρισεκατομμύρια €
(β) Το 2025 → περίπου 15,58 τρισεκατομμύρια €
(γ) Το 2030 → περίπου 16,68 τρισεκατομμύρια €
✓ Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ευρώπη [4]
- (α) Το 2020 → περίπου 75821.02 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
(β) Το 2025 → περίπου 70778.16 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
(γ) Το 2030 → περίπου 66909.39 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
✓ Προβλέψεις εξάρτησης στις εισαγωγές ενέργειας για την Ευρώπη [4]
- (α) Το 2020 → περίπου 55.37 %
(β) Το 2025 → περίπου 56.67 %
(γ) Το 2030 → περίπου 56.55 %
✓ Πρόβλεψη απασχόλησης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο [5]
- (α) Από το 2018 έως το 2021 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
(β) Από το 2021 έως το 2026 → περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
(γ) Από το 2026 έως το 2030 → περίπου 0,3 % ετήσια αύξηση
(δ) Στο σύνολο της περιόδου 2018-2030 → περίπου 0.4 % ετήσια αύξηση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Τάσεις σε Εθνικό επίπεδο

- ✓ Σύμφωνα με έρευνα του Παν. Θεσσαλίας [2] ο πληθυσμός της Ελλάδος θα εξελιχθεί ως εξής:
 - (α) Έως το 2025 →περίπου 10,8 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 10,3 έως 11,8 εκατ)
 - (β) Έως το 2035 →περίπου 10,5 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9,8 έως 11,9 εκατ)
 - (γ) Έως το 2050 →περίπου 10,2 εκατ. πολίτες (εύρος προβλέψεων από 9 έως 12,1 εκατ)
- ✓ Πρόβλεψη εθνικού ακαθάριστου προϊόντος (τιμές 2013) [4]
 - (α) Το 2020 →περίπου 207,3 δισεκατομμύρια €
 - (β) Το 2025 →περίπου 212.83 δισεκατομμύρια €
 - (γ) Το 2030 →περίπου 224,52 δισεκατομμύρια €
- ✓ Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ελλάδα [4]
 - (α) Το 2020 →περίπου 1780.83 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
 - (β) Το 2025 →περίπου 1635.6 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
 - (γ) Το 2030 →περίπου 1454.43 Kilotons of oil equivalent (ktoe)
- ✓ Προβλέψεις κατανάλωσης στον κλάδο της ενέργειας για την Ελλάδα [4]
 - (α) Το 2020 →περίπου 70.56 %
 - (β) Το 2025 →περίπου 69.04 %
 - (γ) Το 2030 →περίπου 69.63 %
- ✓ Πρόβλεψη απασχόλησης σε Εθνικό Επίπεδο [5]
 - (α) Από το 2018 έως το 2021 →περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση
 - (β) Από το 2021 έως το 2026 →περίπου 0.9 % ετήσια αύξηση
 - (γ) Από το 2026 έως το 2030 →περίπου 0.1 % ετήσια μείωση
 - (δ) Στο σύνολο της περιόδου 2018-2030 →περίπου 0.5 % ετήσια αύξηση

Πηγές που αναδεικνύουν τις μελλοντικές τάσεις

[1] *People in the EU: who are we and how do we live?*, E.U.

<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7089681/KS-04-15-567-EN-N.pdf>

[2] *Ο πληθυσμός της Ελλάδας στον ορίζοντα του 2050*, Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων (ΕΔΚΑ), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

http://www.demography-lab.prd.uth.gr/TheReports/FIRST_REPORT.pdf

<https://population.un.org/wpp/Graphs/DemographicProfiles/>

[3] *Our Vision for A Clean Planet for All: Industrial Transition*

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/vision_2_industrial_en.pdf

[4] *EU Reference Scenario 2016Energy, transport and GHG emissions -Trends to 2050*, EUROPEAN COMMISSION - Directorate-General for Energy, Directorate-General for Climate Action and Directorate-General for Mobility and Transport



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

https://ec.europa.eu/energy/en/content/energy-modelling-interactive-graphs?type=msline&themes=s_4_population&second_scenario=undefined&index_year=#container-charts-controls

[5] DG ECFIN May 2017

<http://www.cedefop.europa.eu/en/publications-and-resources/data-visualisations/skills-forecast>

Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τις μελλοντικές εκτιμήσεις χαρακτηριστικών μεγεθών για την Ευρώπη και την Ελλάδα συνοψίζονται ως εξής:

- ✓ Λόγω της γήρανσης του πληθυσμού, οι παραγωγικές ηλικίες στην Ευρώπη συρρικνώνονται. Ταυτόχρονα, ο 'φυσικός' πληθυσμός των κρατών μελών τείνει να μειώνεται, ενώ οι μετανάστευση είναι ο παράγοντας που συμβάλει στην συνολική αύξηση του πληθυσμού. Τα συστήματα μεταφορών πρέπει να προσαρμοστούν στις πληθυσμιακές μεταβολές, δίνοντας έμφαση σε στοιχεία προσβασιμότητας των ηλικιωμένων, την ισότητα των ευκαιριών για μετακίνηση σε όλες τις κοινωνικές ομάδες και την ολοκληρωμένη μετάδοση της πληροφόρησης (γλώσσα, συνθήκες).
- ✓ Αντίστοιχα χαρακτηριστικά προβλέπονται και για τις εθνικές τάσεις εξέλιξης του πληθυσμού, με μια σημαντική αύξηση των ηλικιωμένων στις επόμενες δεκαετίες. Τα συστήματα αστικής κινητικότητας θα πρέπει να μπορούν αν εξυπηρετήσουν της ιδιαίτερες ανάγκες.
- ✓ Τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η απασχόληση αναμένεται να αυξηθεί με ρυθμούς τις τάξης του 0,4-0,5% ετησίως έως το 2030. Με ένα ποσοστό ανεργίας της τάξης του 18-20% στην Ελλάδα την υφιστάμενη περίοδο (2018-2020), οι εκτιμήσεις φαίνονται να έχουν θετικά αποτελέσματα στην απασχόληση. Σε συνδυασμό με την βελτίωση της αγοραστικής δύναμης, στα επόμενα έτη αναμένεται να αυξηθεί το πλήθος των μετακινήσεων με το Ι.Χ. για λόγους εργασίας. Συνεπώς, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην μείωση του χρόνου διαδρομής και την ανταγωνιστικότητα των λοιπών μέσων μετακίνησης έναντι του Ι.Χ.
- ✓ Σχετικά με την κατανάλωση ενέργειας, σημαντικό ρόλο παίζουν οι παγκόσμιοι και ευρωπαϊκοί στόχοι για την κλιματική αλλαγή. Η κατανάλωση ενέργειας τείνει να μειώνεται στα επόμενα έτη τόσο σε εθνικό, όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι εκτιμήσεις για την αξία / τιμή της ενέργειας, προβλέπουν την αισθητή αύξηση αυτών στα επόμενα έτη. Λαμβάνοντας υπόψη την ισχυρή εξάρτηση της Ελλάδας σε εξαγωγές 'ενέργειας' (70%), γίνεται εμφανής η αύξηση των τιμών των συμβατικών καυσίμων στα επόμενα έτη. Είτε λόγω ρυθμιστικών κανονισμών, είτε λόγω οικονομικών συνθηκών, τα μελλοντικά συστήματα μεταφορών θα πρέπει να εστιάσουν στα εναλλακτικά καύσιμα και στην βελτίωση της αποδοτικότητας της λειτουργίας τους.
- ✓ Η κατανάλωση ενέργειας (ανεξάρτητα την πηγή της) βαίνει μειούμενη τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε Ελληνικό επίπεδο. Η κυριότερη ερμηνεία των εν λόγω τάσεων ενδέχεται να οφείλεται κυρίως στην αυξανόμενη τιμή της ενέργειας, ωστόσο, σημαντικές προσπάθειες γίνονται σε διεθνές επίπεδο με στόχο την βελτιστοποίηση των συστημάτων στο πλαίσιο της αειφόρας και της κυκλικής οικονομίας. Βασικός στόχος των συστημάτων γίνεται πλέον



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

η αποδοτική αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων για την βελτίωση της λειτουργίας τους. Τα συστήματα αστικής κινητικότητας θα πρέπει να προσαρμοστούν αντίστοιχα στην τάση μείωσης της κατανάλωση ενέργειας μέσω της μείωσης των μετακινήσεων, την ανανέωση του στόλου με αποδοτικότερες τεχνολογίες, την βελτιστοποίηση της λειτουργίας του οδικού δικτύου και των δημοσίων συγκοινωνιών, την μεταστροφή σε κινητικότητα με 'ανθρώπινη ενέργεια' (πεζή & ποδήλατο) κ.ά.

Εργαλείο εκτίμησης μελλοντικών χαρακτηριστικών

Το εργαλείο Urban Transport Roadmaps της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει στις πόλεις τη δυνατότητα να εντοπίζουν, να αναπτύσσουν, να εξετάζουν και να αξιολογούν εύκολα διαφορετικές πολιτικές και μέτρα στον τομέα των μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό οι αρχές των πόλεων θα μπορούν να αποκτούν γρήγορα μια αίσθηση της κλίμακας των επιπτώσεων που θα μπορούσαν να προβλεφθούν με βάση ορισμένα ενδεικτικά σενάρια πολιτικής. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει το εργαλείο να παρέχουν στις πόλεις ποσοτικές εκροές που να καλύπτουν μια σειρά διαφορετικών μετρήσεων συμπεριλαμβανομένου του κόστους και της αποτελεσματικότητας του κόστους, καλύπτοντας έναν χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2030.

Τέλος, το εργαλείο μπορεί να προσαρμόζεται στον βαθμό του εφικτού με τις διαφορετικές συνθήκες της κάθε εξεταζόμενης πόλης και οι εκροές του αποδίδονται με ελκυστικό τρόπο, που είναι κατανοητός από τους απλούς πολίτες.

Οι παράμετροι που εισήχθησαν για την περίπτωση της παρούσας, παρουσιάζονται στον πίνακα παρακάτω.

Πίνακας 12. Παράμετροι εισαγωγής εργαλείου Urban Transport Roadmaps

Παράμετρος	Πλαίσιο παραμετροποίησης	Εισαχθείσα τιμή	Πηγή / Εκτίμηση
Κύριοι παράμετροι εισαγωγής			
Χώρα	Το Σύνολο των Ευρωπαϊκών Κρατών	Ελλάδα	
Τύπος πόλης	(α) Μικρή πόλη (<100 000 κατοίκων) (β) Μικρή πόλη (<100 000 κατοίκων) με μεγάλο ιστορικό πυρήνα (γ) Μεσαία πόλη (100 000 - 500 000 κατοίκους) (δ) Μεγάλη πόλη (over 500,000 κατοίκους) με μονοκεντρική μορφή (ε) Μεγάλη πόλη (over 500,000	Μικρή πόλη (<100 000 κατοίκων)	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου

Παραδοτέο Β:

Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

	κατοίκους) με πολυκεντρική μορφή		
Πληθυσμός	Ανοικτή συμπλήρωση	Χρήση στο εργαλείο: 22.331	Απογραφή πληθυσμού 2011
Κατανομή πληθυσμού ανά ζώνη	(α) Αστικός Πυρήνας – Ορίζεται το κύριο τμήμα του αστικού ιστού υπό ανάλυση που χαρακτηρίζεται από συνεχή αστικό ιστό (β) Προάστια με υψηλή εξυπηρέτηση από δημόσια συγκοινωνία (γ) Προάστια με χαμηλή εξυπηρέτηση από δημόσια συγκοινωνία	(α) Αστικός Πυρήνας: 20% (β) Προάστια με καλή εξυπηρέτηση: 15% (γ) Προάστια με κακή εξυπηρέτηση: 65%	Εκτιμήσεις με βάση τα ευρήματα της υφιστάμενης κατάστασης και την αξιολόγηση των κειμένων πολιτικής που παραθέτουν πληθυσμιακά στοιχεία
Οικονομία της πόλης	(α) Περιορισμένη σχέση με τον βιομηχανικό τομέα (β) Ισχυρή σχέση με τον βιομηχανικό τομέα	α) Περιορισμένη σχέση με τον βιομηχανικό τομέα	
Χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών	(α) Εκτενής χρήση (>30% των μετακινήσεων) (β) Τυπική χρήση (15 -30% των μετακινήσεων) (γ) Σπάνια χρήση (< 15% των μετακινήσεων)	(γ) Σπάνια χρήση (< 15% των μετακινήσεων)	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Χαρακτηριστικά μετακινήσεων βάση έρευνας ερωτηματολογίου
Χρήση Ποδηλάτου	(α) Εκτενής χρήση (>15% των μετακινήσεων) (β) Τυπική χρήση (3 -15% των μετακινήσεων) (γ) Σπάνια χρήση (< 3% των μετακινήσεων)	(γ) Σπάνια χρήση (< 3% των μετακινήσεων)	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Χαρακτηριστικά μετακινήσεων βάση έρευνας ερωτηματολογίου
Χρήση Μηχανής	(α) Εκτενής χρήση (>8% των μετακινήσεων) (β) Τυπική χρήση (3 -8% των μετακινήσεων) (γ) Σπάνια χρήση (< 3% των μετακινήσεων)	β) Τυπική χρήση (3-8% των μετακινήσεων)	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Χαρακτηριστικά μετακινήσεων βάση έρευνας ερωτηματολογίου



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
 Παραδοτέο Β:
 Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
 & Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Δίκτυα Τραμ & ΜΕΤΡΟ	(α) Εκτενές δίκτυο γραμμών (β) Μικρό δίκτυο γραμμών (γ) Δεν υπάρχει	(γ) Δεν υπάρχει	
Επίπεδο συμμόρφωσης	(α) Περιορισμένη συμμόρφωση (β) Υπάρχει κάποια συμμόρφωση (γ) Σημαντική συμμόρφωση	(α) Περιορισμένη συμμόρφωση	
Ποσοστό εισερχόμενων μετακινήσεων	(α) Περιορισμένες εισερχόμενες μετακινήσεις (<30%) (β) Μέτριες εισερχόμενες μετακινήσεις (30 - 50%) (γ) Υψηλές εισερχόμενες μετακινήσεις (>50%)	(α) Περιορισμένες εισερχόμενες μετακινήσεις (<30%)	
Κατανομή εισερχόμενων μετακινήσεων	(α) Με τρένο (β) Με Ι.Χ. όχημα (γ) Με λεωφορείο	(α) Με τρένο: 0% (β) Με Ι.Χ. όχημα: 95% (γ) Με λεωφορείο: 5%	(α) Eurostat, Energy, transport & environment indicators, 2017 (β) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης
Κοινωνικό δημογραφικές παράμετροι			
Τάση του πληθυσμού	(α) Στασιμότητα (0% ετησίως) (β) Περιορισμένη μείωση (-0,5% ετησίως) (γ) Σημαντική μείωση (-1% ετησίως) (δ) Περιορισμένη ανάπτυξη (+0,5% ετησίως) (ε) Σημαντική ανάπτυξη (+1% ετησίως)	(δ) Περιορισμένη ανάπτυξη (+0,5% ετησίως)	(α) Τάσεις μείωσης του πληθυσμού σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο (β) Φαινόμενο της αστικοποίησης (γ) ΕΛΣΤΑΤ 2011
Αστική Διάχυση	(α) Καθόλου (β) Περιορισμένη εξάπλωση (γ) Μερική εξάπλωση (δ) Σημαντική εξάπλωση	(β) Περιορισμένη εξάπλωση	
Μέσο επίπεδο εισοδήματος	(α) Υψηλό μέσο εισόδημα (>30000€ / κάτοικο) (β) Μέτριο μέσο εισόδημα (20000 - 30000€ / κάτοικο) (γ) Χαμηλό μέσο εισόδημα (<20000€ / κάτοικο)	(γ) Χαμηλό μέσο εισόδημα (<20000€ / κάτοικο)	Στοιχεία κατά κεφαλή ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος
Παράμετροι κυκλοφορίας			
Κατανομή μετακινήσεων κατά μέσο μετακίνησης	(α) Πεζοί (β) Ποδήλατο (γ) Μηχανή (δ) Αυτοκίνητο (ε) Δημόσια Συγκοινωνία	(α) Πεζοί: 7,93% (β) Ποδήλατο: 2,63% (γ) Μηχανή: 3,33% (δ) Αυτοκίνητο:	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Χαρακτηριστικά μετακινήσεων βάση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

		81,43% (ε) Δημόσια Συγκοινωνία: 4,68% ¹	έρευνας ερωτηματολογίου (γ) Χαρακτηριστικά μετακινήσεων - Κυκλοφοριακή μελέτη
Τάσεις εξέλιξης ΙΧ	(α) Αύξηση χρήσης ΙΧ (β) Μικρή Μείωση χρήσης ΙΧ & αύξηση άλλων μορφών ιδιωτικής μετακίνησης (γ) Έντονη μείωση χρήσης ΙΧ & αύξηση δημόσιων μέσων	(α) Αύξηση χρήσης ΙΧ	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης
Ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών	Ποσοστό	5%	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	(α) Μικρή έκταση εξυπηρετείται με σταθμούς φόρτισης (β) Μεγάλη έκταση εξυπηρετείται με σταθμούς φόρτισης (γ) Δεν υπάρχουν σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	(γ) Δεν υπάρχουν σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	
Σταθμοί φόρτισης οχημάτων υδρογόνου	(α) Μικρή έκταση εξυπηρετείται με σταθμούς υδρογόνου (β) Μεγάλη έκταση εξυπηρετείται με σταθμούς υδρογόνου (γ) Δεν υπάρχει σταθμός υδρογόνου	(γ) Δεν υπάρχει σταθμός υδρογόνου	
Παράμετροι στάθμευσης			
Κύρια μορφή προσφερόμενης στάθμευσης	(α) Ελεύθερη: Χρέωση σε < 20% των θέσεων (β) Συνδυασμός ελεύθερων και ελεγχόμενων: Χρέωση σε 20% - 50% των θέσεων (γ) Κυρίως ελεγχόμενη: Χρέωση σε >50% των θέσεων	(α) Ελεύθερη: Χρέωση σε < 20% των θέσεων	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης
Μέση χρέωση στάθμευσης ανά ώρα	Ανοικτή συμπλήρωση	0	
Μήκος γραμμών λεωφορείων που συνδέονται άμεσα με σταθμούς park n ride		Δεν εφαρμόζεται σύστημα park n ride	
Παράμετροι δημοσίων συγκοινωνιών & ποδηλάτου			

¹ Εκτίμηση. Η οριστικοποίηση της κατανομής ανά μέσο θα γίνει σε επόμενο στάδιο μετά το τέλος της διαδικτυακής έρευνας επιλογών κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Μέση τιμή εισιτηρίου	(α) Για εργαζόμενους (τακτικούς) (β) Για περιστασιακούς	-	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού
Μερίδιο στο επιβατικό κοινό κάθε δημόσιου μέσου μεταφοράς	(α) Ποσοστό ανά διαθέσιμο μέσο Δημοσίων Συγκοινωνιών	(α) Λεωφορείο: 100% (β) Τραμ: 0% (γ) Μετρό: 0%	
Αποκλειστικές διαδρομές κάθε μέσου μαζικής μεταφοράς	(α) Εκτεταμένο δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων για λεωφορεία / τραμ (β) Περιορισμένος αριθμός αποκλειστικών λωρίδων για λεωφορείο/τραμ (γ) Δεν υπάρχει δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων λεωφορείων / τραμ	(γ) Δεν υπάρχει δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων λεωφορείων / τραμ	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού
Αποκλειστικές διαδρομές ποδηλάτων	(α) Εκτεταμένο δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο (β) Περιορισμένος αριθμός αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο (γ) Δεν υπάρχει δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο	(γ) Δεν υπάρχει δίκτυο αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού
Παράμετροι οχημάτων			
Ιδιοκτησία ΙΧ	Οχήματα ανά 1000 κατοίκους	390	Έκθεση Παρατηρητηρίου Εγνατία Οδός ΑΕ, 2014
Κατηγορία καυσίμου οχημάτων	Ποσοστό ανά είδος καυσίμου	(α) Βενζίνη: 92.0% (β) Diesel: 5.7% (γ) Φυσικό αέριο: 0.5% (δ) Υγραέριο: 1.5% (ε) Υβριδικά: 0.3% (στ) Ηλεκτρικά: 0 (ζ) Κυψέλες καυσίμων: 0	«Οχήματα σε χρήση» - Ευρώπη 2018, Ευρωπαϊκή Εταιρία Κατασκευαστών Οχημάτων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Κατηγορίες καυσίμων λεωφορείων	Ποσοστό ανά είδος καυσίμου	(α) Diesel: 100% (β) Φυσικό αέριο: 0% (γ) Υβριδικά: 0%	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης (β) Α Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού
Συστήματα κοινοχρήστων αυτοκινήτων	Πλήθος εγγεγραμμένων χρηστών	Χρήστες: 0	(α) Ευρήματα υφιστάμενης κατάστασης
Εξωγενείς παράμετροι			
Σενάριο τεχνολογικής εξέλιξης	(α) Τυπική εξέλιξη (β) Γρήγορη τεχνολογική ανάπτυξη (γ) Αργή τεχνολογική ανάπτυξη	(γ) Αργή τεχνολογική ανάπτυξη	Εκτίμηση
Σενάριο ενέργειας	(α) Τυπική εξέλιξη (β) Ενεργειακό πλεόνασμα (γ) Ενεργειακή «φτώχεια»	(γ) Ενεργειακή «φτώχεια»	Ευρωπαϊκές & εθνικές τάσεις
Πολιτική	(α) Τυπική εξέλιξη (β) Πράσινη φορολογία	(α) Τυπική εξέλιξη	Εκτίμηση

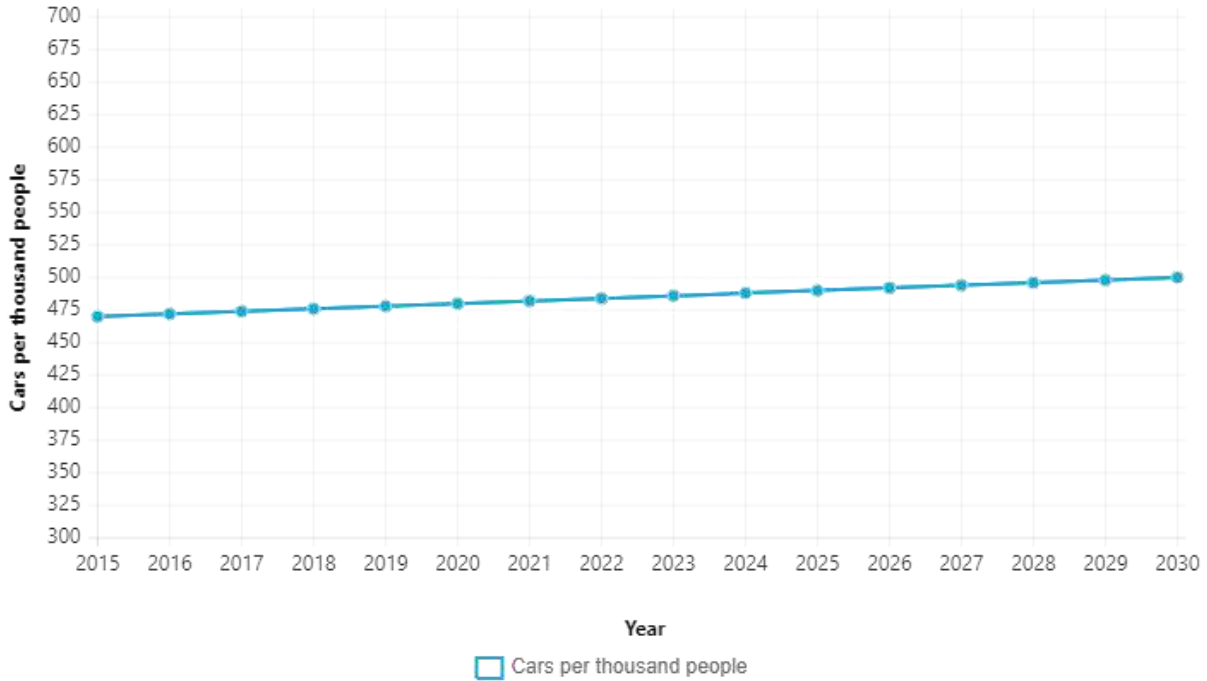
Χαρακτηριστικά αποτελέσματα του εργαλείου και ενδείξεις για τις μελλοντικές τάσεις του συστήματος αστικής κινητικότητας της πόλης, παρουσιάζονται στα ακόλουθα διαγράμματα και πίνακες.

Το σενάριο είναι προσβάσιμο στο σύνδεσμο παρακάτω: <http://www.urban-transport-roadmaps.eu/scenario/e862bd4c>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 4. Εκτίμηση τάσης εξέλιξης του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ.

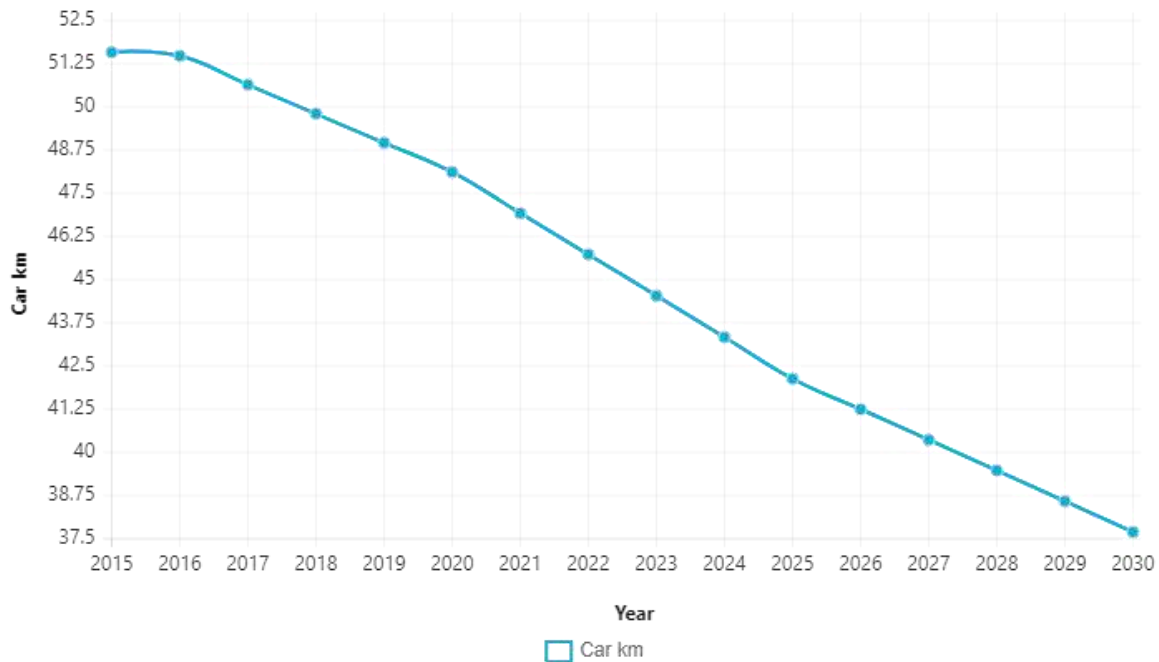


Από την παρατήρηση του παραπάνω διαγράμματος προκύπτει πως ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην αδυναμία των εναλλακτικών μέσων και των ΜΜΜ να ανταγωνιστούν το Ι.Χ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 5. Εκτίμηση τάσης εξέλιξης των ετήσιων διανυομένων χιλιομέτρων με αυτοκίνητο

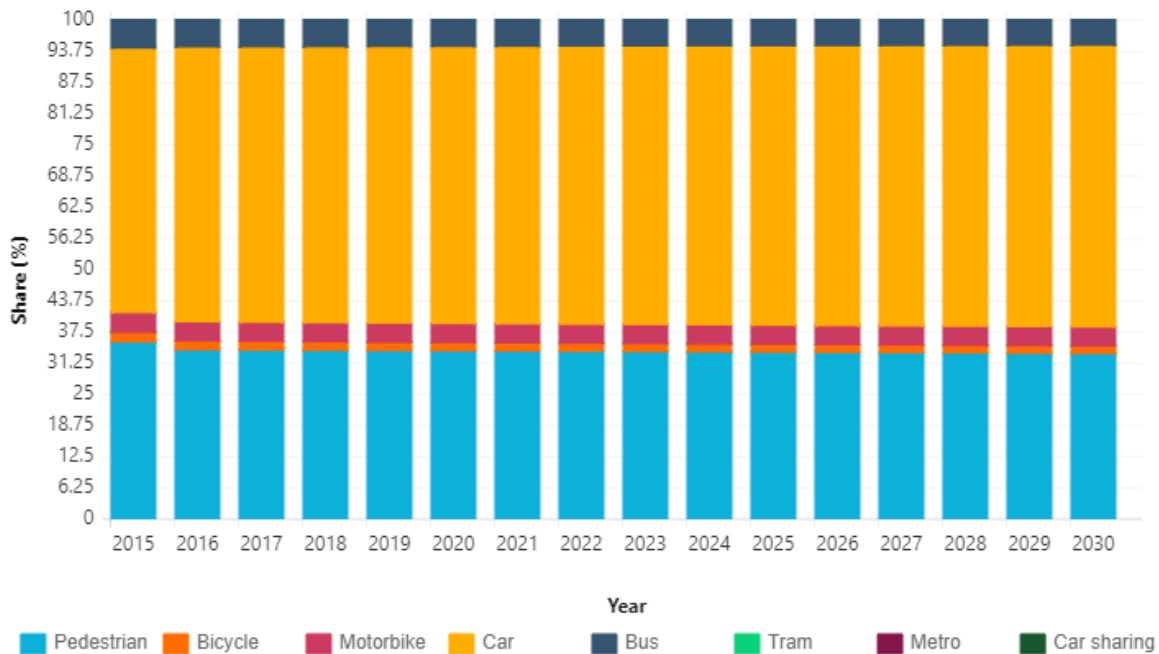


Τα μέσα διανυόμενα χιλιόμετρα -για το σύνολο των μετακινήσεων εντός αστικού ιστού- με Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων εκτιμάται ότι θα μειωθούν κατά 13,75% έως το 2030. Η μείωση οφείλεται κυρίως στην αναμενόμενη αύξηση της τιμής των συμβατικών καυσίμων και στην εισαγωγή νέων μορφών ενέργειας στις μετακινήσεις, τάσεων που υπαγορεύονται από τις πολιτικές της ευρωπαϊκής ένωσης. Επίσης η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών σε κάθε τομέα της οικονομικής δραστηριότητας, θα αντικαταστήσει ενδεχομένως την ανάγκη για συγκεκριμένες μετακινήσεις, όπως για παράδειγμα την εκπαίδευση, τη διασκέδαση και τις προσωπικές υποθέσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 6. Εκτίμηση της τάσης εξέλιξης της ποσοστιαίας κατανομής στο μέσο

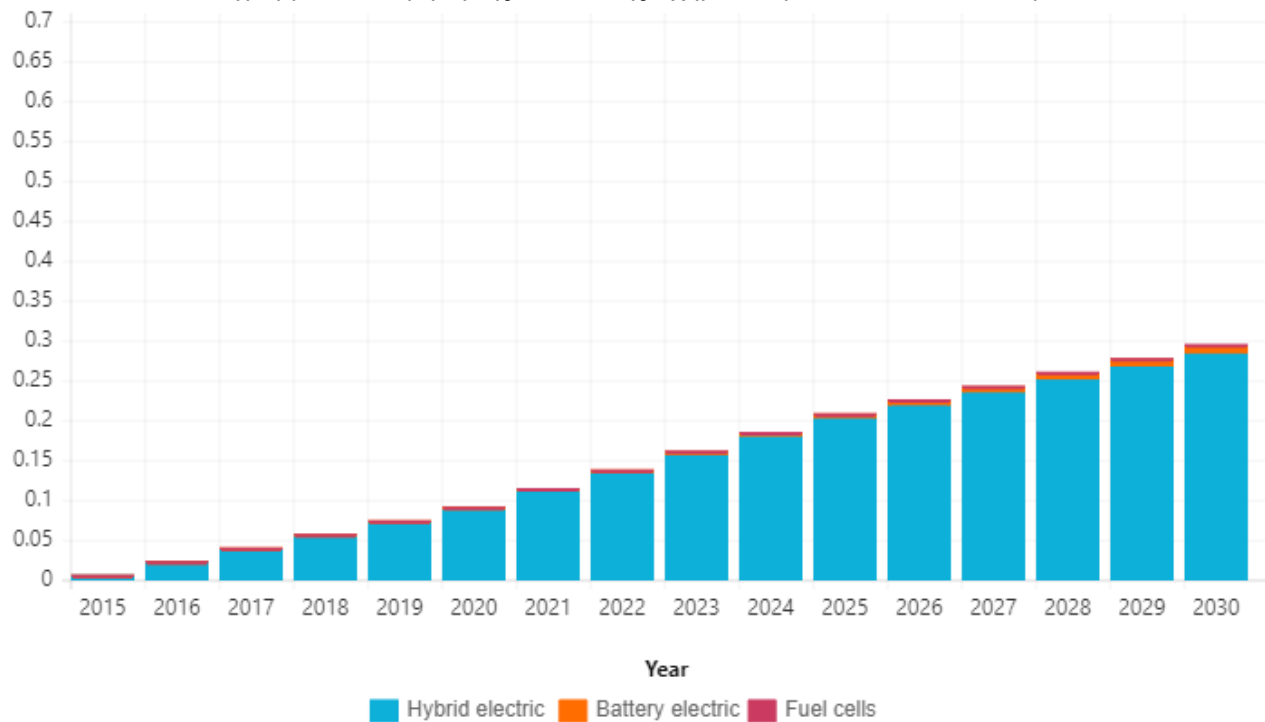


Σύμφωνα με το διάγραμμα παραπάνω, η ποσοστιαία κατανομή της χρήσης του κάθε μέσου δεν αναμένεται να αλλάξει δραματικά. Τα ΙΧ θα εξακολουθήσουν να διαθέτουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς με αρχική τιμή το έτος 2020 55,556% και με μία μικρή αύξηση μέχρι το έτος 2030 (56,488%) και έπειτα ακολουθεί η πεζή μετακίνηση με αρχική τιμή το 2020 στο 33,62% και με μία μικρή μείωση μέχρι το έτος 2030 (33,088%). Αντίστοιχη πτωτική τάση παρουσιάζει και το ποδήλατο, και η χρήση των ΜΜΜ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 7. Εκτίμηση της διείσδυσης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα

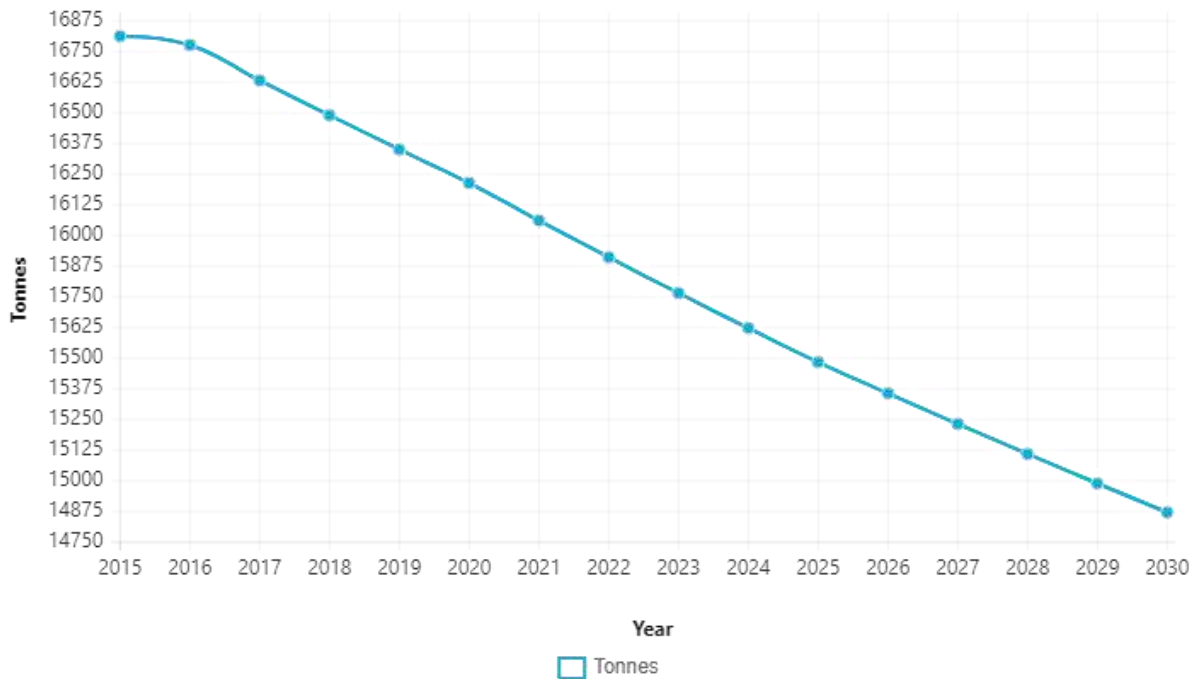


Όσον αφορά στην κυκλοφορία οχημάτων με κινητήρες εναλλακτικών καυσίμων δεν εκτιμάται δραστική είσοδος τους στην ελληνική αγορά. Το έτος 2030 τα ηλεκτρικά υβριδικά αυτοκίνητα θα αποτελούν μόνο το 0,085% των κυκλοφορούντων οχημάτων ΙΧ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 8. Εκτίμηση των εκπομπών CO₂



Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ειδικά αυτών που προέρχονται από τις μεταφορές αναμένεται να μειωθούν κατά 8,28% μέχρι το 2030 σε σχέση με την αρχική τιμή κατά το έτος 2020. Η μείωση αυτή, όπως και στην περίπτωση των οχηματοχιλιομέτρων συμβατικών οχημάτων, οφείλεται στην αύξηση της τιμής των συμβατικών καυσίμων, λόγω περιορισμού του ενεργειακού αποθέματος και όχι σε πρωτοβουλίες στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, οι οποίες θα είχαν επιφέρει ακόμη καλύτερα αποτελέσματα.

Τέλος ο πίνακας παρακάτω περιλαμβάνει ένα σύνολο με τις ενδείξεις του εργαλείου για το 2025 και το 2030.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 13. Βασικά αποτελέσματα εργαλείου Urban Transport Roadmaps

<i>Εκτιμήσεις δεικτών για το σενάριο βάσης</i>			
<i>Δείκτες</i>	<i>2020</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>
Μέση ταχύτητα οχημάτων στις ώρες αιχμής	44,35 km / h	44,883 km / h	43,431 km / h
Τόνοι CO2	16214 tn	15483 tn	14871 tn
Τόνοι Pm	1,217 tn	0.869 tn	0.647 tn
Μέσα ετήσια έξοδα για αστική μετακίνηση ανά άτομο	484 €	473 €	465 €
Ετήσια αξία χρόνου μετακίνησης ανά άτομο	1897 €	1886 €	1876 €

Είναι εμφανές ότι όπως κάθε εργαλείο, έτσι και αυτό εμφανίζει μια γενική μόνο εκτίμηση των αποτελεσμάτων του συστήματος κινητικότητας στο περιβάλλον, την οικονομία και στις επιλογές των μετακινούμενων. Η αξία του συγκεκριμένου εργαλείου, εμφανίζεται με **την εισαγωγή των προτεινόμενων πολιτικών, με τις οποίες προκύπτουν ποσοστιαίες διαφορές σε σχέση με το σενάριο βάσης** και γίνεται εφικτή η διαδικασία των συγκρίσεων. Οι εν λόγω ποσοστιαίες διαφορές μπορούν να συμβάλλουν στην καλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων των πολιτικών κινητικότητας στον Δήμο Νέστου. Η συγκεκριμένη ανάλυση και σύγκριση αποτελεί αντικείμενο του επόμενου παραδοτέου του ΣΒΑΚ.

Στις επόμενες σελίδες, θα παρουσιαστούν τα τρία εναλλακτικά σενάρια που έχουν διαμορφωθεί και μια ποιοτική εκτίμηση των παραμέτρων κόστους και χρόνου για την υλοποίησή τους καθώς επίσης και των επιπτώσεων στην κοινωνική συνοχή και στην ποιότητα ζωής των πολιτών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Σενάριο Α

Βελτίωση της προσβασιμότητας με τα μηχανοκίνητα μέσα

Το πρώτο σενάριο έχει ως στόχο την διασφάλιση και βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών στο χώρο εργασίας, εκπαίδευσης, ψυχαγωγίας, αγοράς, άθλησης με την χρήση του Ι.Χ. οχήματος. Το Ι.Χ. παραμένει το κυρίαρχο μέσο μετακίνησης και πραγματοποιούνται παρεμβάσεις που μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου όπως η μείωση των αέριων ρύπων, ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οπτική όχληση, θόρυβος. Παράλληλα προτείνονται μια σειρά μέτρων που θα βελτιώσουν την κυκλοφοριακή ροή, θα βελτιώσουν την ασφάλεια των υπόλοιπων χρηστών της οδού. Οι σημερινές παρατηρούμενες τάσεις στην κινητικότητα κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών στην πόλη της Χρυσούπολης και η υπάρχουσα κατανομή των μετακινήσεων στα διάφορα εναλλακτικά μέσα διατηρούνται και ενισχύονται υπέρ των μηχανοκίνητων μέσων.

Οι βασικές κατευθύνσεις και μέτρα αυτού του σεναρίου είναι:

- ✓ Επέκταση του οδικού δικτύου και διάνοιξη νέων οδών
- ✓ Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων (εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, κατασκευή κυκλικών κόμβων)
- ✓ Συγκρότηση κυκλοφοριακής οργάνωσης (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις οδών)
- ✓ Εγκιβωτισμός και απαγορεύσεις στάθμευσης σε κρίσιμες οδούς λόγω λειτουργικού ρόλου ή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ή συνδυασμό και των δύο
- ✓ Δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό
- ✓ Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- ✓ Βελτίωση των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων με έμφαση στα ΑμεΑ
- ✓ Βελτίωση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού
- ✓ Δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων φορτοεκφόρτωσης και θεσμοθέτηση ωραρίου
- ✓ Χρήση νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης

Εκτιμώμενο κόστος και χρόνος υλοποίησης (ποιοτικά)

- ✓ Κόστος
 - Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει μέτρα αναβάθμισης των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες καθώς και δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη μεταστροφή τους προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Το κόστος αυτών των μέτρων εξαρτάται άμεσα από την έκταση εφαρμογής τους και κρίνεται γενικά σε μέτριο προς υψηλό επίπεδο (χαμηλότερο από την κατασκευή οδικής υποδομής και δημιουργία νέου συστήματος ΜΜΜ).
 - Κόστος Συντήρησης: Η συγκεκριμένη υποδομή προϋποθέτει τακτική συντήρηση που σε επίπεδο κόστους εκτιμάται χαμηλό.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

✓ Χρόνος

- Η εφαρμογή του εξεταζόμενου σεναρίου προϋποθέτει έναν σύντομο προς μέτριο χρόνο σχεδιασμού των παρεμβάσεων και έναν μέτριο χρόνο υλοποίησής τους

Εκτίμηση αντικτύπου σεναρίου

✓ Ποιότητα Ζωής

- Η προώθηση της πεζής μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου με την ανάπτυξη και των κατάλληλων μέτρων αναμένεται να οδηγήσει σε περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το γεγονός αυτό θα οδηγήσει:
 - ο σε μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και κατά συνέπεια των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα βελτιώνοντας αισθητά την ποιότητα του αέρα, και
 - ο σε περιορισμό της ηχορύπανσης που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων
- Τα μέτρα για την προώθηση του σεναρίου θα οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στην εικόνα της πόλης. Η ανακατανομή του διαθέσιμου κοινόχρηστου χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών κινητικότητας επιτρέπει τις αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις στις οδούς με βελτίωση του φωτισμού, του πρασίνου και του αστικού εξοπλισμού συμβάλλοντας στην αισθητική αναβάθμιση και βελτίωση της λειτουργικότητας της πόλης
- ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών με την κατασκευή – αναβάθμιση των κατάλληλων υποδομών, ιδιαίτερα στα σημεία ενδιαφέροντος.

Συνιστώσα Σεναρίου Α	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Σενάριο Β

Βελτίωση και ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης

Το σενάριο αυτό έχει ως σκοπό την μεταστροφή της συμπεριφοράς των μετακινουμένων σχετικά με την χρήση του ΙΧ οχήματος και την προώθηση χρήσης μη μηχανοκίνητων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΔΑΣ). Στόχος αυτού του σεναρίου είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας από και προς το σύνολο των μετακινήσεων προέλευσης – προορισμού με μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή, ποδήλατο) στο κεντρικό πυρήνα της πόλης ώστε να επιτευχθεί ο περιορισμός της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου με την εφαρμογή πολιτικών και την προώθηση δράσεων σχετικά με την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών για τα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

Για την επίτευξη των πολιτικών αυτών θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μια σειρά από δράσεις:

- ✓ Εισαγωγή ζωνών 30 km/h κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου όπου αυτό είναι εφικτό
- ✓ Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων με μερική απαγόρευση στάθμευσης του αυτοκινήτου σε κομμάτι του κέντρου της πόλης
- ✓ Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και σύνδεσης του με τους όμορους οικισμούς
- ✓ Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας και περιφερειακά του αστικού κέντρου
- ✓ Δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου ώστε οι επισκέπτες να μπορούν να σταθμεύουν το όχημα τους και να προσεγγίζουν το κέντρο πεζή ή με ποδήλατο ή με λεωφορείο
- ✓ Εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων με καθολική απαγόρευση του αυτοκινήτου σε ένα κομμάτι της κεντρικής περιοχής
- ✓ Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές περιφερειακά του κέντρου
- ✓ Εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός του αστικού ιστού και εξέταση σκοπιμότητας για σύνδεση με όμορους οικισμούς
- ✓ Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- ✓ Δημιουργία υποδομών bike & ride
- ✓ Δημιουργία συστήματος δημοτικής αστικής συγκοινωνίας ώστε να γίνει καλύτερη σύνδεση μεταξύ των οικισμών

Εκτιμώμενο κόστος και χρόνος υλοποίησης (ποιοτικά)

- ✓ Κόστος



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει μέτρα αναβάθμισης των υποδομών για πεζούς, ποδηλάτες και τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη μεταστροφή τους προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Το κόστος αυτών των μέτρων εξαρτάται άμεσα από την έκταση εφαρμογής τους και κρίνεται γενικά ως μέτριου κόστους καθώς δεν απαιτεί τη δημιουργία αποκλειστικής υποδομής για τους πεζούς (πεζοδρόμηση οδού) και τα ποδήλατα (ποδηλατόδρομος) αλλά προωθεί την κοινή χρήση της οδού που συχνά εξασφαλίζεται μέσω κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Απαιτεί επίσης δράσεις ενημέρωσης των πολιτών για το νέο καθεστώς χρήσης της οδού και τους οδηγικούς κανόνες που το διέπουν.
- Κόστος Συντήρησης: Η συγκεκριμένη υποδομή προϋποθέτει συχνή συντήρηση που σε επίπεδο κόστους εκτιμάται χαμηλό
- ✓ Χρόνος
- Η εφαρμογή του εξεταζόμενου σεναρίου προϋποθέτει σύντομο χρόνο σχεδιασμού των παρεμβάσεων και μέτριο χρόνο υλοποίησης τους

Εκτίμηση αντικτύπου σεναρίου

- ✓ Ποιότητα Ζωής
- Η προώθηση της πεζής μετακίνησης, της χρήσης του ποδηλάτου και των μέσων μαζικής μεταφοράς με την ανάπτυξη και των κατάλληλων μέτρων αναμένεται να οδηγήσει σε περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το γεγονός αυτό θα οδηγήσει:
 - ο σε μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και κατά συνέπεια των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα βελτιώνοντας αισθητά την ποιότητα του αέρα, και
 - ο σε περιορισμό της ηχορύπανσης που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων
- Τα μέτρα για την προώθηση του σεναρίου θα οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στην εικόνα της πόλης. Η ανακατανομή του διαθέσιμου κοινόχρηστου χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών κινητικότητας επιτρέπει τις αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις στις οδούς με βελτίωση του φωτισμού, του πρασίνου και του αστικού εξοπλισμού συμβάλλοντας στην αισθητική αναβάθμιση και βελτίωση της λειτουργικότητας της πόλης
- ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών με την κατασκευή – αναβάθμιση των κατάλληλων υποδομών, ιδιαίτερα στα σημεία ενδιαφέροντος.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Συνιστώσα Σεναρίου Β	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Σενάριο Γ

Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης

Το σενάριο αυτό εξετάζει τη διασφάλιση της προσβασιμότητας για όλους, αυξάνοντας την προσφορά βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο, πεζή μετακίνηση). Το σενάριο είναι ήπια παρεμβατικό δίνοντας την δυνατότητα επιλογής σε κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες για τον τρόπο μετακίνησης με σκοπό την επίτευξη μιας πιο βιώσιμης κατανομής των μετακινήσεων με σταδιακή μείωση του μεριδίου του ΙΧ αυτοκινήτου. Η βελτίωση και η αναβάθμιση των συνθηκών ήπιας μετακίνησης θα επιτευχθεί με τη δημιουργία υποδομών που θα προσφέρουν περισσότερο χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη ενώ όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες έμφαση θα δοθεί σε μέτρα που σχετίζονται με τη βέλτιστη οργάνωση τους και την παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης στους μετακινούμενους.

Τα κύρια μέτρα και οι κατευθύνσεις αυτού του μέτρου είναι τα παρακάτω:

- ✓ Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τις προδιαγραφές με ιδιαίτερη μνεία για τις υποδομές προς χρήση ΑμεΑ
- ✓ Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει στρατηγικά σημεία της πόλης που γεννούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων (σχολεία, υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά.)
- ✓ Δημιουργία συστήματος κοινοχρήστων/δημόσιων ποδηλάτων (bike sharing) για βραχυχρόνια ενοικίαση ποδηλάτων
- ✓ Δημιουργία υποδομών bike and ride προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες συνθήκες για τη μετεπιβίβαση από άλλα μέσα μεταφοράς στο ποδήλατο
- ✓ Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας
- ✓ Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας (30km/h)
- ✓ Βελτίωση δημόσιας αστικής και ενδοδημοτικής συγκοινωνίας
- ✓ Δημιουργία δικτύου «καθαρών» λεωφορείων και με μέγεθος προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ✓ Ο χώρος της οδού θα διαμορφωθεί για την αποδοτικότερη ένταξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών (λεωφορειολωρίδες, στάσεις με κατάλληλο εξοπλισμό και κατάλληλη γεωμετρική διαμόρφωση για την πρόσβαση των οχημάτων)
- ✓ Η σύνδεση των μέσων μεταφοράς υπό την έννοια της διατροπικότητας θα βελτιστοποιηθεί και η χρήση τους θα γίνει πιο ελκυστική (π.χ. σύνδεση αστικής συγκοινωνίας με σταθμό ΚΤΕΛ, σταθμοί Park n Ride, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων).
- ✓ Οι πυρήνες επιχειρηματικότητας θα συνδέονται γρήγορα και εύκολα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Εκτιμώμενο κόστος και χρόνος υλοποίησης (ποιοτικά)

- ✓ Κόστος
 - Κόστος Υλοποίησης: Περιλαμβάνει μέτρα αγοράς και δρομολόγησης σύγχρονου στόλου οχημάτων, ηλεκτροκίνητων ή άλλης περιβαλλοντικά φιλικής μορφής ενέργειας καθώς και τη δημιουργία αντίστοιχων υποστηρικτικών υποδομών (θερμοθετημένες και κατάλληλα διαμορφωμένες στάσεις, σταθμοί φόρτισης, park n ride κ.ά.)
 - Κόστος Συντήρησης: Περιλαμβάνει τη συντήρηση των οχημάτων, των υποστηρικτικών υποδομών και των διαδικτυακών εργαλείων τα οποία έχουν μέτριο προς υψηλό εκτιμώμενο κόστος συντήρησης. Επιπρόσθετα η εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας ενός συστήματος διαχείρισης απαιτεί αυστηρή αστυνόμευση και κατά συνέπεια προσωπικό.
- ✓ Χρόνος υλοποίησης
 - Οι διαδικασίες για την προμήθεια των οχημάτων, το σχεδιασμό τη δρομολόγησης και των υλοποίηση των απαιτούμενων υποστηρικτικών υποδομών απαιτούν μέτριο χρόνο υλοποίησης. Όσον αφορά τα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εφόσον περιορίζονται στη σήμανση και στη θέσπιση ωραρίων, μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα. Από την άλλη για τις νέες υποδομές θα απαιτηθεί μεγάλος χρόνος υλοποίησης

Εκτίμηση αντικτύπου του σεναρίου

- ✓ Ποιότητα Ζωής
 - Ποιότητα αέρα: Τα καθαρά καύσιμα αναμένεται να συμβάλουν σημαντικά στην μείωση των αέριων ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου. Προς αυτήν την κατεύθυνση θα λειτουργήσει και η στροφή από τα ΙΧ στα ΜΜΜ.
 - Ηχορύπανση: Τα σύγχρονα οχήματα με ηλεκτρικούς κινητήρες λειτουργούν σχεδόν αθόρυβα. Η ηχορύπανση αναμένεται να μειωθεί αισθητά.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Εμφάνιση της πόλης: Το εξεταζόμενο σενάριο περιλαμβάνει τεχνολογικές υποδομές που εντάσσονται στον δημόσιο χώρο σε υφιστάμενες ή νέες θέσεις δικτύων. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις εκτιμάτε ότι θα έχουν μικρή αρνητική επίπτωση στην εμφάνιση του δημόσιου χώρου.
- ✓ Διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα των μετακινήσεων
- Η διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα των μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα μπορεί να βελτιωθεί για τις ευάλωτες ομάδες μόνο με την αυστηρή αστυνόμευση του συστήματος στάθμευσης ή τη δημιουργία ενός συστήματος μαζικής μεταφοράς που να αποτελείται από προσβάσιμα οχήματα. Ωστόσο όταν στον αστικό ιστό υπάρχει προτεραιότητα στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ακόμα και αν τα οχήματα είναι προσβάσιμα, τότε δε υπάρχουν ασφαλείς συνθήκες για την εξυπηρέτηση του τελευταίου χιλιομέτρου της μετακίνησης. Θα πρέπει επίσης να εφαρμοστεί και κατάλληλη κοινωνική πολιτική τιμολόγησης για τα ΜΜΜ.

Συνιστώσα Σεναρίου Γ	Εκτίμηση αντικτύπου									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Χρόνος										
Ποιότητα ζωής										
Κοινωνική συνοχή										

Τα χαρακτηριστικά των προεκτεινόμενων σεναρίων μπορούν να συγκριθούν με βάση τις κατηγορίες πιθανών παρεμβάσεων σε ένα σύστημα αστικής κινητικότητας που παρουσιάζονται στον πίνακα παρακάτω.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 14. Σύνοψη των χαρακτηριστικών έμφασης ανά προτεινόμενο σενάριο

	«Διασφάλιση της ισότιμης προσβασιμότητας με στόχο τη βιώσιμη ισορροπία μεταξύ των μέσων μετακίνησης»	«Βελτίωση και ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης»	«Βελτίωση της προσβασιμότητας με τα μηχανοκίνητα μέσα»
Πεζή μετακίνηση	***	***	*
Ποδηλασία	***	***	
Δημόσιες συγκοινωνίες	**	**	*
Μηχανοκίνητη κυκλοφορία			***
Εμπορευματικές μεταφορές	*	*	
Αστικός χώρος & προσβασιμότητα	***	***	
Στάθμευση οχημάτων		*	*
Διατροφικότητα μεταφορών	**	**	***
Πολυτροπικότητα μεταφορών	**	**	***
Ηλεκτροκίνηση	***	***	**
τεχνολογία στις μεταφορές			***
Διαχείριση κινητικότητας	**	**	*
Οδική ασφάλεια	**	**	*
Συνήθειες/Νοοτροπία κινητικότητα	***	***	*
*** Αντικείμενα έμφασης * Συμπληρωματικά αντικείμενα			
Σημείωση: Ο πίνακας εμφανίζει τα αντικείμενα των σεναρίων στα οποία θα δοθεί μεγαλύτερη βαρύτητα κατά τον σχεδιασμό των τελικών μέτρων του ΣΒΑΚ. Τα μη συμπληρωμένα κελία δεν συνεπάγονται με την απουσία ανάλογων παρεμβάσεων από το εξεταζόμενο σενάριο.			



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Για την εκτίμηση του αντικτύπου του κάθε σεναρίου πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση των επιπτώσεων τους με κριτήρια που σχετίζονται με το βιοτικό επίπεδο των πολιτών, τις συνθήκες κινητικότητας και το περιβάλλον.

Ειδικότερα οι δείκτες αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν είναι:

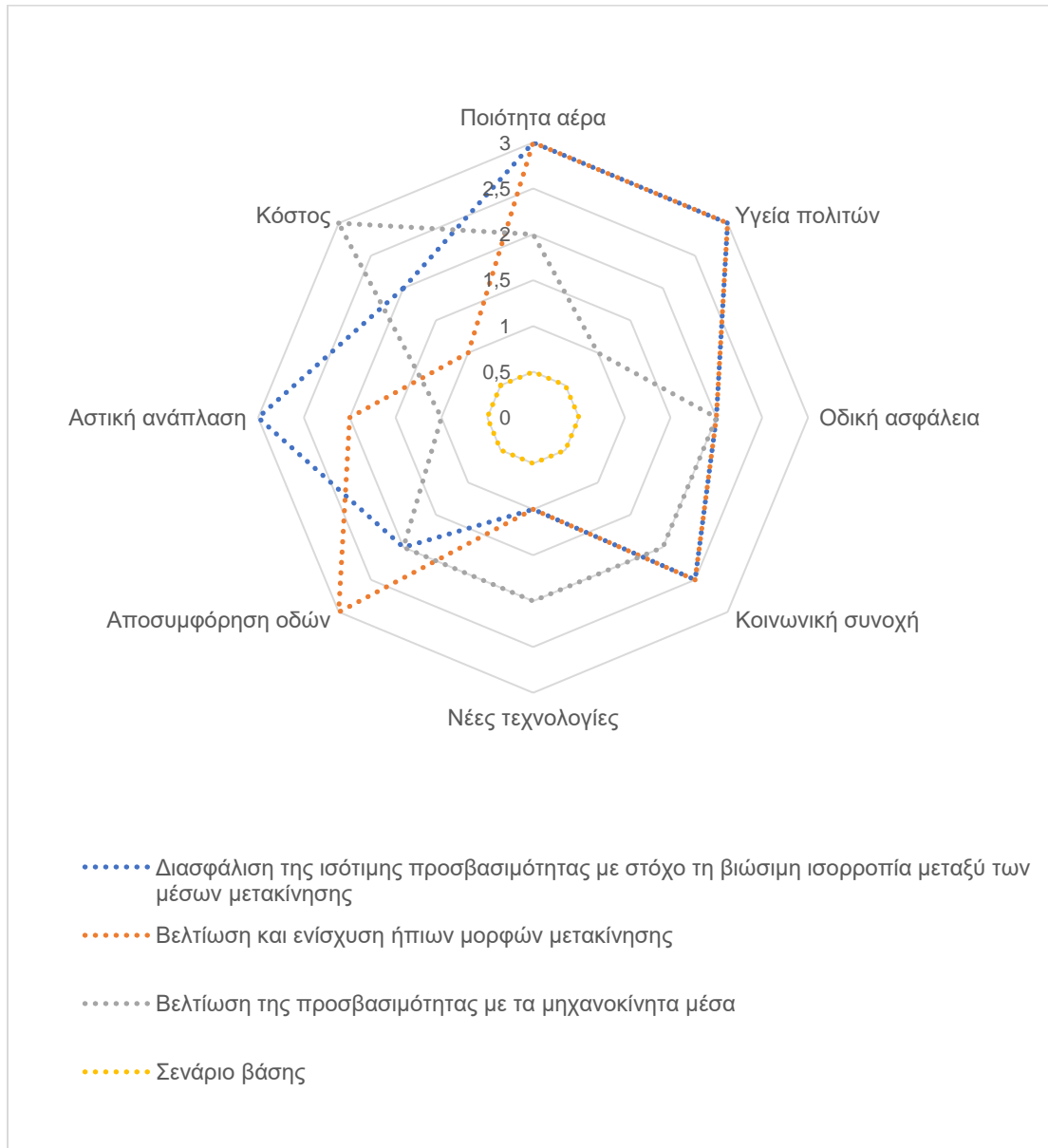
- ✓ **Ποιότητα αέρα:** Περιλαμβάνει την εκτίμηση για το επίπεδο εκπομπών αέριων ρύπων
- ✓ **Υγεία πολιτών:** Ο δείκτης συνεκτιμά την επίδραση της επιλογής του μέσου μετακίνησης στην υγεία των πολιτών
- ✓ **Οδική ασφάλεια:** Εκτιμά τη βελτίωση της ασφάλειας όλων των μετακινούμενων στο δίκτυο κινητικότητας
- ✓ **Κοινωνική Συνοχή:** Εκτιμάται ο βαθμός με τον οποίο τα προτεινόμενα σενάρια συμβάλουν στην εξασφάλιση ίσων ευκαιριών και δυνατοτήτων μετακίνησης μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων και ομάδων μετακινούμενων της πόλης
- ✓ **Νέες τεχνολογίες:** Η συμμετοχή και ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και καινοτόμων ιδεών για την κινητικότητα
- ✓ **Αποσυμφόρηση οδών:** Εκτιμά κατά πόσο θα μειωθούν τα σημεία συμφόρησης εντός του οδικού δικτύου
- ✓ **Αστική ανάπλαση:** Περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου αστικής αναζωογόνησης μέσω των προβλεπόμενων μέτρων

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής αξιολόγησης παρουσιάζονται στο διάγραμμα παρακάτω (spidergram). Στην σύγκριση των σεναρίων συμμετέχει και το σενάριο βάσης με τις προγραμματισμένες μελλοντικές δράσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 9. Ποιοτική εκτίμηση χαρακτηριστικών των προσχεδίων των σεναρίων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ Νέστου



Η τελική διαμόρφωση των σεναρίων κινητικότητας που πρόκειται να διαβουλευθούν με τους πολίτες του δήμου Νέστου, θα γίνει στο πλαίσιο του πρώτου σταδίου της Γ' Φάσης Συμμετοχικού Σχεδιασμού, κατά την διάρκεια του ανοικτού συνεδρίου με τους φορείς της πόλης ενώ θα ληφθούν υπόψη τόσο τα ζητήματα που θα καταδείξουν και θα καταγράψουν οι φορείς μετά το πέρας της 1^{ης} διαβούλευσης, όσο και τα αποτελέσματα που θα αναδειχθούν μέσω της έρευνας ερωτηματολογίου διερεύνησης επιλογών κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Παράρτημα

Πρόσκληση συμμετοχής στην «Πρώτη (1η) θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Νέστου»



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ...
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Πληροφορίες: Λόβολου Κυριακή
Τηλ.: 2591350143...

Χρυσούπολη, ...25/02/2021

Αρ.Πρ: 2675

Προς:
Πίνακα Αποδεκτών

Αξιότιμοι συμπολίτες,

Ο Δήμος μας απευθύνει πρόσκληση συμμετοχής στην «Πρώτη (1^η) θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Νέστου».

Η διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί μέσω τηλεδιάσκεψης, την Τετάρτη 03./03/2021 στις 10:00. Το αμέσως επόμενο διάστημα θα σας αποσταλούν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου οδηγίες και σύνδεσμος για τη συμμετοχή σας.

Ο Δήμος μας, συμπορευόμενος με τις Εθνικές και Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για την βιώσιμη κινητικότητα, προωθεί την υλοποίηση του τοπικού ΣΒΑΚ, το οποίο θα θέσει τις βασικές κατευθύνσεις πάνω στις οποίες θα αναπτυχθεί το σύστημα μετακινήσεων της πόλης τα επόμενα χρόνια. Μέσω του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός συστήματος που θα συμβάλλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτό ο άνθρωπος και οι καθημερινές του ανάγκες τους για καλή ποιότητα ζωής τοποθετούνται στο επίκεντρο και από την άλλη μπαίνει ένα εμπόδιο στην ολοένα αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ο Δήμος θα αναζητήσει την ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσω των θεματικών διαβουλεύσεων που πρόκειται να διοργανωθούν και των διαδικασιών που θα αναπτυχθούν, έτσι ώστε το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ να αποτελέσει προϊόν συμμετοχικού σχεδιασμού που λαμβάνει υπόψη τις απόψεις και τις παρατηρήσεις των φορέων και τον πολιτών.

Στο πλαίσιο της πρώτης 1^{ης} θεματικής διαβούλευσης, θα πραγματοποιηθεί συνάντηση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων με στόχο:

- Την ενημέρωση για το ΣΒΑΚ και το πλάνο συμμετοχής τους σε αυτό
- Την διατύπωση του ρόλου που διαδραματίζει και τα ζητήματα που εντοπίζει ο καθένας σε καθημερινή βάση στη λειτουργία του στο δίκτυο μεταφορών
- Την υπεύθυνη και τεκμηριωμένη τοποθέτησή του για την υφιστάμενη κατάσταση του συστήματος μεταφορών στο δήμο.

Δήμαρχος Νέστου

Σάββας Μιχαηλίδης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Παράρτημα

Σύμφωνο συμμετοχικού σχεδιασμού

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νέστου

Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Ο Δήμος Νέστου, συμπορευόμενος με τις Εθνικές και Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για την βιώσιμη κινητικότητα, προωθεί την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο θα θέσει τις βασικές κατευθύνσεις πάνω στις οποίες θα αναπτυχθεί το σύστημα μετακινήσεων της πόλης τα επόμενα χρόνια.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις αστικές περιοχές.

Σε εφαρμογή των προαναφερθέντων αρχών σχεδιασμού, ο Δήμος Νέστου και οι φορείς που συμμετέχουν στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ υπογράφουν την παρακάτω δήλωση δέσμευσης:

«Ο Δήμος Νέστου και οι κάτωθι υπογεγραμμένοι φορείς, θεσμικοί κάθε Βαθμίδας (κεντρικής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης) και μη - θεσμικοί που εντασσόμαστε μέσα από τη λειτουργία μας, με έμμεσο είτε και άμεσο τρόπο στο σύστημα μετακινήσεων πολιτών, προϊόντων και αγαθών του δήμου, συμφωνούμε, έχοντας αφουγκραστεί την ανάγκη ενεργοποίησης που υπαγορεύεται από τις εθνικές και ευρωπαϊκές πρακτικές προς την κατεύθυνση προώθησης της περιβαλλοντικής, οικονομικής και κοινωνικής βιωσιμότητας των πόλεων, να αποτελέσουμε αναπόσπαστο κομμάτι των διαδικασιών διαμόρφωσης του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας του δήμου, αξιοποιώντας τις αρχές του διαλόγου και της αμοιβαίας επικοινωνίας και συνεργασίας, έτσι ώστε αυτό:

- (α) να οδηγεί στη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και κατά συνέπεια των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της προώθησης των ήπιων μέσων μεταφοράς και των εναλλακτικών μορφών ενέργειας*
- (β) να συμβάλλει στην αναβάθμιση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού τοπίου αξιοποιώντας κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους*
- (γ) να εξασφαλίζει την ασφαλή, απρόσκοπτη και άνετη μετακίνηση όλων των κοινωνικών ομάδων λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες για κοινωνική συμμετοχή και τις αρχές της δίκαιης τιμολόγησης*
- (δ) να συμβάλλει στην τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της οικονομικής ανάπτυξης, εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.»*



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νέστου

Για την επίτευξη των προαναφερθέντων κατευθύνσεων εκπονείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Νέστου στο οποίο δεσμευόμαστε να συμμετέχουμε ενεργά, μέσω της έκφρασης των απόψεων και των προτάσεων μας για το σύστημα μεταφορών οπότε αυτό ζητηθεί, αλλά και να παρέχουμε κάθε είδους πληροφορία, εφόσον αυτή είναι διαθέσιμη, για μελλοντική αξιοποίηση από την ομάδα έργου για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος.

Ο
Δήμαρχος Νέστου

Όνομα
Φορέα

.....

Εκπρόσωπος





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέστου
Παραδοτέο Β:
Οργάνωση διαδικασιών οργάνωσης ΣΒΑΚ, Ορισμού εμπλεκόμενων φορέων
& Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Παράρτημα

Έντυπο τοποθέτησης φορέων τοπικής κοινωνίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νέστου

Εισαγωγή

Η ομάδα έργου ΣΒΑΚ Νέστου αναγνωρίζοντας την ανάγκη συμμετοχής της τοπικής κοινωνίας στη διαμόρφωση της στρατηγικής που αφορά το συγκοινωνιακό σχεδιασμό του δήμου, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές οδηγίες για την εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, επιδιώκει τη συγκρότηση ενός δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, το οποίο θα αποτελείται από φορείς του δήμου καθώς και από ομάδες πολιτών που εμπλέκονται με άμεσο είτε και έμμεσο τρόπο στο σύστημα αστικής κινητικότητας.

Οι απαντήσεις που θα δοθούν στο παρόν έντυπο πρέπει να αντιπροσωπεύουν το σύνολο του φορέα και να μην επηρεάζονται από τυχόν προσωπικές γνώμες και απόψεις των μελών του.

Επιλογή εκπροσώπου

Η επιτυχής εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ προϋποθέτει την πραγματοποίηση ενός συνόλου δράσεων με την ενεργή συμμετοχή φορέων και ομάδων της τοπικής κοινωνίας που εντάσσονται στη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Για τη συμμετοχή του στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ, κάθε φορέας θα πρέπει να ορίσει έναν εκπρόσωπο για τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού.

Εκπρόσωπος (όνομα & επώνυμο):	
Θέση / ρόλος στον φορέα:	
Τηλέφωνο επικοινωνίας:	
E-Mail επικοινωνίας:	

Εμπειρία του Φορέα-Κατάθεση απόψεων

Ποιες αδυναμίες του δικτύου μεταφορών της πόλης θεωρείτε πως δημιουργούν πρόβλημα στις δραστηριότητες του φορέα σας;

.....

.....

.....

.....

.....



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Νέστου

Που και πότε παρατηρούνται συνήθως αυτά τα προβλήματα;

.....
.....
.....
.....
.....

Ποια πιστεύετε πως είναι τα πιο 'δυνατά' (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών;

.....
.....
.....
.....
.....

Έχοντας υπόψη τις ανάγκες του φορέα σας, τι θεωρείτε ότι θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών;

.....
.....
.....
.....
.....

Σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμμετοχή σας.

